

# Le métro fait la Manche

Le Monde | 14.11.2014 à 09h33 • Mis à jour le 14.11.2014 à 11h07 | Par Christian Roudaut



Une réunion de travail à la City ? Un [week-end](#) shopping sur Oxford Street ? Une grande exposition à la National Gallery ? Les voyageurs de la gare du Nord ont pris l'habitude de se [transporter](#) au coeur de la capitale britannique en deux heures et quinze petites minutes. *« Londres est devenu la banlieue de Paris, et [Paris](#) la banlieue de Londres »*, observait récemment la maire de Paris, Anne Hidalgo. Mais ce miracle spatio-temporel permis par le tunnel sous la Manche ne s'est pas produit pour tout le monde.

Vingt ans après le [voyage](#) inaugural de l'Eurostar (14 novembre 1994), [Calais](#) et la Côte d'Opale regardent [passer](#) la quasi-totalité des trains sans [profiter](#) pleinement de ce trafic transmanche. Le rêve d'un Calaisis tiré par la locomotive économique voisine ne s'est jamais matérialisé. Le taux de chômage y dépasse les 17 % tandis que le sud-est de l'Angleterre affiche un très enviable 4,4 %.

Archive payante : [le pari de l'Eurostar vu par Le Monde en 1994](#)

*« C'est un scandale. Un tel différentiel est honteux »*, s'emporte Thaddée Segard. Cet entrepreneur basé à Tardighen (Pas-de-Calais) a fondé l'association Opale Link afin de

[développer](#) des liens entre ces deux régions, selon lui très complémentaires : « *Il s'agit de [faire profiter](#) notre région d'une richesse qui existe de l'autre côté de la Manche, et de [faire bénéficier](#) le Kent d'une main-d'oeuvre disponible et d'un foncier nettement moins cher ici.* »

### **CRÉNEAUX DISPONIBLES SOUS LE TUNNEL**

Un [projet](#) impossible à [mettre](#) en oeuvre pour l'heure, faute de liaisons transfrontalières régulières, rapides et abordables entre les gares de Calais-Fréthun et d'Ashford [International](#) (dans le Kent). D'où l'idée d'un « métro transmanche » passant par le tunnel et reliant les deux gares en trente minutes, à raison d'une navette par heure en période de pointe.

Le spectre de trains roulant à vide de Calais à Ashford a de quoi faire hésiter la SNCF, sachant que la société Eurotunnel facture chaque passage sous le tunnel 4 300 €, plus 16,60 € par passager.

Une entreprise parfaitement réalisable, selon le PDG d'Eurotunnel Jacques Gounon : « *Il reste des créneaux horaires pour de nouveaux trains, et nous sommes ouverts à tout nouveau trafic pourvu qu'il y ait des rames disponibles habilitées à [passer](#) dans le tunnel.* » Ces rames existent bel et bien - des rames de trains Eurostar circulent par exemple entre Paris et Calais -, mais il reste à [convaincre](#) la [SNCF](#) de la viabilité d'une telle ligne.

Le spectre de trains fantômes roulant à vide de Calais à Ashford a de quoi [faire](#) hésiter l'opérateur public, sachant que la société Eurotunnel facture chaque passage sous le tunnel 4 300 €, plus 16,60 € par passager. Les partisans du « métro transmanche » soupçonnent la SNCF de [freiner](#) des quatre fers pour [éviter](#) la concurrence avec l'Eurostar, dont elle est actionnaire à hauteur de 55 %. Ils lui reprochent d'[avoir](#) oublié en chemin sa mission d'aménagement du territoire, pourtant inscrite dans le traité de Canterbury de 1986, l'acte de naissance du « Channel Tunnel ».

### **DYNAMISME ÉCONOMIQUE VS. QUALITÉ DE VIE**

Combien de chômeurs seraient prêts à [traverser](#) la Manche pour [aller travailler](#) tous les jours en Angleterre ? Difficile d'[avancer](#) un chiffre. Au chômage depuis avril dernier et lassé des offres d'[emploi](#) au rabais, Vincent Bricman vient d'[élargir ses](#) recherches au sud-est de l'Angleterre. « *Il y a beaucoup plus d'offres avec des salaires nettement plus élevés. Des annonces proposent de 40 000 à 45 000 euros par an pour des profils correspondant au mien* », constate cet informaticien bouloonnais de 43 ans. Si une navette ferroviaire transmanche voyait le jour, ce père de deux enfants grimperait à bord sans [hésiter](#) : « *Ce serait aussi simple que d'[aller](#) à Lille. L'anglais ? Il faudrait juste que je m'y remette.* » « Ici, vous pouvez acheter des maisons en bord de mer pour 200 000 euros quand il faudrait déboursier plus de 700 000 euros pour trouver l'équivalent dans le Kent. »

La solution préconisée par Opale Link est à double sens : il s'agirait aussi de [permettre](#) aux Anglais de s'[installer](#) côté français tout en continuant à [travailler](#) en Angleterre. En 2008, 30 000 ménages britanniques se disaient prêts à [envisager](#) cette solution (selon une étude réalisée en 2008 par la Chambre de commerce et d'[industrie](#) de Calais). Une aubaine pour l'économie locale !

En 2006, Donna Vincent a quitté un Londres surpeuplé pour une existence plus paisible à Tardinghen, un petit village offrant une belle vue sur la Manche et les falaises anglaises. Mais elle a poursuivi son activité de consultante en Grande-[Bretagne](#). Elle est persuadée que la question du foncier pousserait bon nombre de ses compatriotes à [franchir](#) le cap. « *Ici, vous pouvez [acheter](#) des maisons en bord de mer pour 200 000 euros quand il faudrait [déboursier](#) plus de 700 000 euros pour [trouver](#) l'équivalent dans le Kent.* »

### **LE SERPENT DE MER**

Reste à [trouver](#) un système de transport réellement adapté à un va-et-vient journalier... Pour l'heure, le « débarquement anglais » semble encore loin. Le projet ressemble même à un vieux serpent de mer noyé dans la Manche. Thaddée Segard blâme « *la procrastination* » pratiquée

par les hommes politiques de la région. « *Pourtant, un chômeur coûte en moyenne 1 000 euros mensuels à la collectivité. Multipliés par 20 000 personnes, ça représente 20 millions d'euros par mois !* », s'insurge le président d'Opale Link, soutenu par un petit nombre d'élus et de décideurs.

Comme si le dossier n'était pas suffisamment complexe, l'afflux de migrants illégaux à Calais est venu [compliquer](#) l'affaire. Un « métro transmanche » ne risquerait-il pas d'[aimer](#) des clandestins prêts à tout pour [rejoindre](#) l'Angleterre ? Et puis, il y a l'incertitude concernant le maintien ou non du [Royaume-Uni](#) au sein de l'[Union européenne](#). Malgré tout, Thaddée Segard continue de [croire](#) que son projet se fera « *dans cinq ans* » avec l'appui de Bruxelles. A tous les sceptiques qui parlent d'une « fausse bonne idée » et d'une « belle utopie », il adresse cette réponse imparable : « *Pendant deux cents ans aussi, le tunnel sous la Manche est resté une belle utopie.* »