

## TRANSMANCHE

## UN MÉTRO CONTRE LE CHÔMAGE ?

Relier un bassin d'emplois britannique à une région française en manque de jobs...  
Comment cette idée séduisante est devenue un serpent de mer

DE NOTRE ENVOYÉE SPÉCIALE DOMINIQUE NORA

**Zone industrielle d'Ashford, Kent :** David Rosenberg, patron de la société SBE Ltd, montre avec fierté ses ateliers de réparation de téléphones mobiles, qui traitent 24 heures sur 24 les appareils sous garantie d'une trentaine de gros fabricants comme Samsung ou Apple. « Nous employons 1 800 personnes de 28 nationalités, pour moitié des femmes », explique ce patron dynamique, qui a développé avec succès la filiale anglaise de la Société boulonnaise d'Electronique. Lui-même originaire de Boulogne-sur-Mer, il rêve de recruter des jeunes chômeurs de la Côte d'Opale. « On embauche constamment des travailleurs non qualifiés, à qui on apprend l'électronique, le travail en entreprise, des rudiments d'anglais. Je vois arriver des Polonais, des Tchèques, des Roumains par cars entiers... Mais pas de Français ! » Rosenberg a effectué ses études d'ingénieur à Lille et Calais. « Je suis allé voir Pôle Emploi, mais cela n'a débouché sur rien, regrette-t-il. Pourtant, le taux de chômage à Calais est supérieur à 18% ! »

D'où son agacement : « Ce n'est pas vrai qu'en France, on fait tout pour lutter contre le chômage ! Franchement, cela coûterait moins cher de subventionner largement, tous les jours, le transport de centaines de personnes pour qu'elles viennent travailler ici, que de les payer à ne rien faire. » Le patron de la SBE rêve de cars amenant quotidiennement des travailleurs français. Ou mieux, d'une navette ferroviaire, une sorte de métro qui en moins d'une demi-heure permettrait à ces commutes de relier Calais à Ashford via le tunnel sous la Manche. « L'Alsace-Lorraine a développé les jobs transfrontaliers avec l'Allemagne, le Nord avec la Belgique, les Pyrénées avec l'Espagne, alors pourquoi pas nous ? »

David Rosenberg n'est pas le seul à rêver d'un lien ferroviaire pour faire profiter le Nord-Pas-de-Calais de la sur-



**David Rosenberg**  
patron de SBE Ltd, la filiale anglaise de la Société boulonnaise d'Electronique

chauffe économique du Kent. Car ni les Eurostar – trop chers et trop peu nombreux à s'arrêter à Calais-Fréthun – ni les trajets en voiture par train ou ferry, qui nécessitent des délais d'enregistrement importants, ne permettent des allers-retours pratiques. Du coup, l'idée de créer une sorte de métro Lille-Calais-Ashford fédère un noyau militant d'élus locaux et de responsables économiques. D'autant que les créneaux horaires pour faire circuler ces trains existent dans le tunnel, loin d'être saturé. Et qu'Ashford est déjà relié par express à Londres.

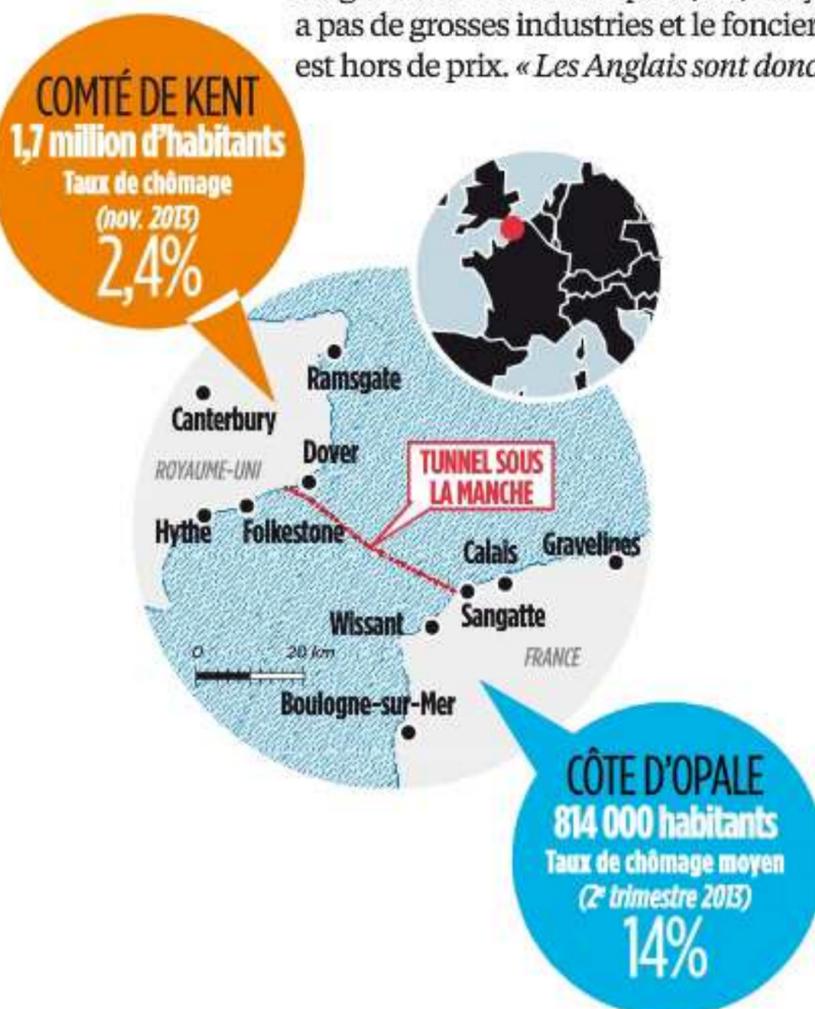
« Le Kent et la Côte d'Opale sont historiquement très liés, plaide Thaddée Segard, qui a créé la société de services transmanche French Deals. Ce sont les mêmes tribus de Saxe qui ont colonisé les deux rives : il existe une communauté de valeurs et une vraie complémentarité économique. » Côté britannique, le chômage dans le Kent n'est qu'à 2,4%, il n'y a pas de grosses industries et le foncier est hors de prix. « Les Anglais sont donc

demandeurs », dit-il. Côté français, le chômage s'envole et le foncier est accessible. Il cite une étude financée en 2009 par la CCI de Calais montrant que, s'il existait un moyen de transport abordable, 30 000 ménages anglais seraient potentiellement tentés de venir s'installer en France. « Or une famille qui arrive en France, c'est cinq emplois induits »...

Même son de cloche à la mairie de Fréthun, le village jouxtant Calais où débouche le tunnel transmanche : « Un quart des demandeurs d'emploi du bassin ont moins de 25 ans. Il faut absolument ouvrir les jeunes de notre terroir à la mobilité, favoriser l'ouverture d'esprit plutôt que le repli sur soi ! » insiste Catherine Fournier (apparentée UDI). Madame le maire, qui a fait carrière dans le privé avant de revenir créer son entreprise au pays, s'est battue pour faire rétablir les arrêts des Eurostar à Fréthun (ils avaient été supprimés sur le Paris-Londres, mais ont été rétablis sur le Bruxelles-Londres). Elle a aussi créé, il y a quatre ans, une foire annuelle aux jobs transfrontaliers, qu'elle voudrait pérenniser en « bureau des échanges » de stages et d'emplois.

Ce petit lobby du métro transmanche est persuadé de détenir les clés de la prospérité future de la région. Pourtant, sa croisade est devenue un véritable serpent de mer ! Née il y a dix ans, resuscitée à la veille des jeux Olympiques de Londres, l'idée semble aujourd'hui encastrée. « L'absence d'initiative forte sur ce dossier est le symbole des conservatismes, des blocages psychologiques et de la frilosité des responsables politiques français », accuse Edouard Braine, ancien consul général de France à Londres et diplomate cédétiste qui, aux côtés des élus des Français de l'étranger Olivier Cadic et Joëlle Gariand-Maylam, a beaucoup appuyé le projet.

Alors, qu'est-ce qui bloque ? C'est que ce dossier – techniquement et écono-





miquement complexe – n'a jamais vraiment été porté par un poids lourd politique. Du coup, chacun protège ses intérêts. Chez Eurotunnel, la position officielle est que, oui, les « sillons » existent, et que l'on serait ravi de voir circuler davantage de trains. Déjà opératrice de très nombreuses navettes transportant poids lourds et voitures entre Calais et Folkestone, Eurotunnel n'a évidemment pas intérêt à s'attaquer de front au monopole du transport de voyageurs de son plus gros client, Eurostar, contrôlé à 55% par la SNCF. D'autant qu'elle est empêtrée, côté concurrence, dans le dossier des navires MyFerryLink, repris à SeaFrance.

La SNCF, pour sa part, n'a d'yeux que pour sa filiale Eurostar. « Sa seule préoccupation est que ses trains aillent le plus vite possible, et s'arrêtent le moins possible entre Paris et Londres », s'agace Edouard Braine. Un bon connaisseur du dossier à la SNCF explique que, même archi-subsventionnée par la région, cette ligne ne serait pas rentable, parce qu'Eurotunnel réclame des péages trop chers (une quarantaine d'euros l'aller-retour par passager) pour imaginer un transport low cost. Et que ce n'est d'ailleurs pas au moment où cette ligne s'ouvre à la concurrence – avec la Deutsche Bahn sur les rangs –

**Eurotunnel aimerait voir circuler plus de trains, mais réclame des péages trop chers pour imaginer un transport low cost**

qu'Eurotunnel va brader ses sillons.

Bien qu'elle ait consenti à financer la seule étude de marché sur le sujet, la Chambre de Commerce et d'Industrie Côte d'Opale-Nord de France, elle, n'y a jamais cru : « L'idée est sympathique, mais pas forcément économiquement réaliste », dit son porte-parole, Gérard Barron, qui égrène les obstacles : matériel roulant trop onéreux, sillons trop coûteux, difficultés réglementaires et sécuritaires, marchés britanniques peu ouverts... Riposte d'un cadre régional de Pôle Emploi qui pousse ce dossier : « De toute façon, la CCI vit sur le trésor de guerre du port, qu'elle gère. Le reste, elle s'en occupe peu : à l'époque, elle était même contre le tunnel ! » Ambiance.

La région ne manque certes pas de « crocodiles » politiques. Mais même s'ils sont pour la plupart socialistes, ce n'est pas forcément l'entente cordiale. Officiellement, tout le monde est pour ce métro transmanche. « C'est un projet visionnaire. La loi du 28 mai dernier, que j'ai portée, rend maintenant possible la création d'un opérateur transfrontalier européen », dit Frédéric Cuvillier, ministre des Transport et ancien maire de Boulogne. « L'idée est tout à fait juste, et je partage la vision de Jacques Attali sur le renforcement de l'axe rhénan, avec une liaison fréquente entre Londres et Calais », affirme Daniel

Percheron, président PS du conseil régional du Nord-Pas-de-Calais. « L'avenir de ce territoire est intimement lié à l'Angleterre », pense Yann Capet, député socialiste du Pas-de-Calais, qui part à l'assaut de Calais contre la maire UMP, Natacha Bouchart. Mais voilà : aucun d'entre eux n'a réellement mouillé sa chemise pour porter ce dossier européeniste, qui ne mobilise pas franchement les populations locales. « Il y a beaucoup de travail et beaucoup de risques... pour zéro voix à court terme, et seulement l'espoir d'enrayer la progression du chômage dans quelques années », résume un journaliste calaisien de « la Voix du Nord ». Du coup, chacun pousse ses projets fétiches, électoralement plus payants. » On comprend mieux quand on interroge ces quatre cadres attablés au Mirador, sur le boulevard Jacquard de Calais : « Un métro transmanche ? Pfff ! Ce n'est pas parce qu'il y a moyen d'aller travailler en Angleterre que les gens iront », dit l'un. « Ils préfèrent rester assistés : toucher le RSA plutôt que de se lever à 6h30 et bosser pour gagner à peine plus », renchérit l'autre. Mais tout de même, les chômeurs ne sont-ils pas stigmatisés ? Grand éclat de rire général : « Mais non : c'est plutôt nous, les travailleurs, qui passons pour des cons ! » Sûrement exagéré. Mais pas très rassurant. ■