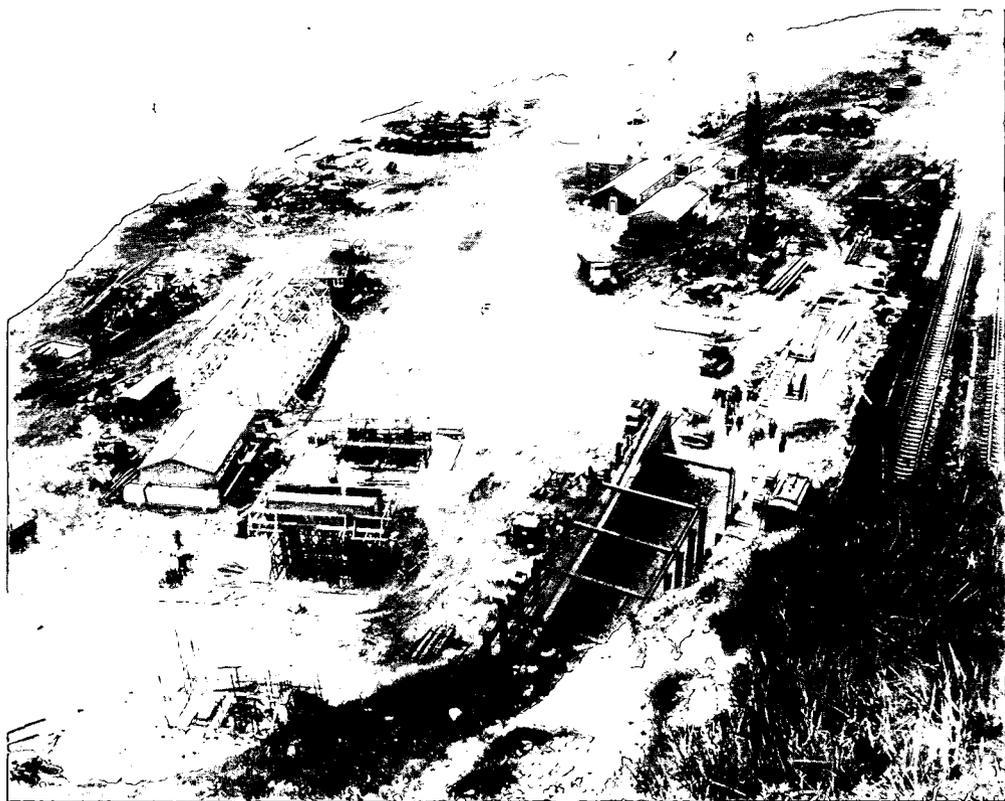


Un rêve enfin réalisé



La réouverture du dossier

Tout en annonçant l'arrêt du chantier devant les députés britanniques, en janvier 1975, le ministre de l'Environnement n'a pas exclu son redémarrage, précisant que « les études, les plans et les travaux seront préservés au cas où le projet serait repris dans des circonstances plus propices ». Il ajoute même qu'il croit que le tunnel sera « probablement construit de son



Vue générale de l'entrée du chantier à Shakespeare Cliff fin des années 1970
© Keystone

vivant » (1). Les fonctionnaires chargés du dossier vont, du reste, continuer à classer et à conserver les informations reçues sur le sujet. Autre signe qui ne trompe pas : lors d'un passage à Lille, en mars, l'ambassadeur britannique déclare qu'il a seulement été « mis entre parenthèses ».

A Paris, en revanche, la décision britannique a été reçue comme un véritable camouflet, d'autant plus que les dirigeants britanniques ont fait courir le bruit que la France, n'étant plus très enthousiaste, a trouvé préférable de faire endosser à la Grande-Bretagne la responsabilité de ce nouvel échec. Aucun fonctionnaire ne s'occupe donc plus du dossier dont les archives sont entreposées en dehors de Paris (2).

Les milieux européens, tant à Bruxelles qu'à Strasbourg, y voient l'un des moyens les plus sûrs pour arrimer la Grande-Bretagne à la Communauté et consolider l'unité européenne. En juillet 1976, le Parlement européen invite les deux pays à reconsidérer la question. Il se dit prêt à prendre contact avec la Banque européenne d'investissements pour examiner de nouvelles possibilités de financement de l'ouvrage et suggère que la Communauté se porte financièrement garante des sociétés qui le réaliseraient. Si la France n'est pas très favorable à ces suggestions, le ministre britannique des Transports les voit d'un bon œil et déclare que s'il peut « bénéficier d'une aide de la CEE, nous aurions tort de ne pas l'examiner ».

Les pressions européennes ne s'arrêtent pas là. En 1979 lors d'une rencontre des ministres des Transports de la Communauté, le tunnel est inscrit au premier rang des grands travaux d'infrastructures de transports auxquels les Neuf pourraient participer.

En avril 1981, l'Assemblée européenne lance un appel demandant aux pays membres de réaliser « ce rêve européen séculaire ». Cinq mois plus tard c'est au tour de la commission des transports de cette Assemblée de donner son accord au projet qui, selon son président, n'intéresse pas seulement la France et la Grande-Bretagne mais la Communauté toute entière. Enfin, c'est l'assemblée parlementaire du Conseil de l'Europe qui adopte, à la fin janvier 1982, une résolution appuyant la construction de l'ouvrage.

Les milieux d'affaires britanniques, convaincus de l'importance d'un lien fixe avec le continent pour développer les échanges commerciaux au sein de la Communauté et de la nécessité de réduire les coûts du trafic des marchandises à travers la Manche, encouragent eux aussi la reprise.

De nouvelles propositions

A nouveau, différentes hypothèses sont proposées pour la réalisation de ce lien fixe. La British Rail et la SNCF lancent l'idée d'un tunnel ferroviaire foré de cinquante-cinq kilomètres de long et de six mètres de diamètre, à voie unique, doublé d'une galerie de service. Dix trains de voyageurs ou de wagons porte-conteneurs y circuleraient à cinq minutes d'intervalle dans un sens, puis dix autres dans le sens inverse. Selon les estimations, un trafic de huit millions de passagers et de huit millions de tonnes de fret pourrait être assuré. Autre avantage non négligeable de ce projet, son coût peu onéreux, estimé à 5,8 milliards de francs. Mais sa modestie même entraîne des critiques. On parle de « tunnel des pauvres » ou de « trou de souris ». Le

ministre français le qualifie de « projet réduit [qui] ne résout que très imparfaitement le problème des liaisons avec le Royaume-Uni ».

L'European Channel Tunnel Group (créé par l'entreprise de travaux publics SPIE Batignolles) propose aussi un tunnel ferroviaire à voie unique, d'un coût encore moindre.

Pour sa part, le président de British Steel, la société sidérurgique nationalisée, envisage la construction d'un double pont menant à des îles artificielles reliées entre elles par un double tunnel routier baptisé Euroroute.

En tout, c'est presque une douzaine de projets qui émergent, allant du pont suspendu à deux niveaux (Eurobridge) au tunnel immergé réalisé par l'assemblage d'éléments préfabriqués. Pour les départager, une commission spéciale de la Chambre des communes, Select Committee, est désignée en mars 1980 ; dans son rapport remis douze mois plus tard elle se prononce très clairement pour le projet British Rail/SNCF car c'est celui qui menace le moins l'existence des compagnies maritimes assurant les liaisons transmanche. Celles-ci, du reste, n'y voient aucune menace. L'une d'entre elles le juge même « dérisoire ». Peu après, le ministre britannique des Transports fait sienne la recommandation principale de la commission parlementaire et prévient que l'État ne participera en rien au financement de l'entreprise qui dépendra donc entièrement du seul secteur privé.

L'arrivée de Mme Thatcher

A cette date il est peu probable que le Premier ministre conservateur, Margaret Thatcher, qui a succédé en mai 1979 au travailliste James Callaghan, ait des idées bien arrêtées sur la question, mis à part l'indéracinable conviction, de tradition en Grande Bretagne, que l'État ne doit en aucun cas intervenir financièrement dans la construction.

Toutefois, Margaret Thatcher ne peut qu'être sensible aux discrètes sollicitations des sociétés britanniques qui ont élaboré des projets de lien fixe, d'autant que beaucoup de ces dernières contribuent généreusement aux finances du Parti conservateur. Elle ne peut manquer aussi de noter que les syndicats, contre qui elle va mener un impitoyable combat, y sont hostiles. Un lien fixe briserait le pouvoir qu'ont les dockers et les marins de paralyser le pays en bloquant les ports. Enfin, la reprise des travaux est doublement symbolique à ses yeux. Au plan intérieur ce serait une preuve supplémentaire de la réussite de sa conception du redressement économique fondé sur la libre entreprise et le secteur privé ; au plan européen il neutraliserait, pour une part, les critiques si souvent émises dans les capitales continentales contre sa soi-disant mauvaise volonté européenne.

L'élection de François Mitterrand

La victoire du socialiste François Mitterrand à l'élection présidentielle de mai 1981 réveille le camp français. Le nouveau Président entend engager très vite de profondes réformes de structures et relancer une économie touchée de plein fouet par la récession. A l'Hôtel Matignon il nomme un homme du Nord, le maire de Lille, Pierre Mauroy, chaud partisan du lien fixe. En 1975, après l'abandon britannique, ce dernier avait déclaré au journal *Nord-Éclair* : « Le tunnel est une nécessité. Les faits sont plus têtus que les hommes et les gouvernements. Ils s'imposeront » (*Nord-Éclair*, 21 janvier 1975). Cette prédiction va maintenant se vérifier. La presse londonienne ne s'y trompe pas.

On croit savoir que M. Mitterrand est beaucoup plus favorable au tunnel que M. Giscard d'Estaing principalement à cause des emplois que cela permettrait de développer dans la région du Nord où les socialistes sont fortement implantés. Si cela est le cas, l'un des principaux obstacles serait levé : l'obstruction française qui tient à deux raisons, la blessure d'amour-propre subie par les Français après la décision unilatérale de la Grande-Bretagne d'abandonner le projet en 1975 et l'approche différente suivie par les deux pays sur la question.

The Times 21 mai 1981

Et ça repart

Une première rencontre entre les deux dirigeants a lieu à Londres les 10 et 11 septembre. A l'ordre du jour, une question difficile concernant la contribution financière de la Grande Bretagne au budget européen (3). Pour masquer le manque de progrès sur ce dossier épineux et étoffer un compte-rendu un peu maigre, un officiel français suggère que la question du tunnel soit évoquée. Mitterrand s'en saisit et la propose aux Britanniques ; les deux gouvernements tombent vite d'accord pour la création d'un groupe de travail. L'idée est lancée et dès le lendemain elle alimente les commentaires de la presse parisienne.

Mitterrand s'est laissé gagner par l'enthousiasme qu'ont manifesté les Britanniques pour relancer le vieux projet (...) de tunnel sous la Manche. « Nous regardons où nous mettons les pieds, mais on y va », a-t-il déclaré avec bonhomie après que Mme Thatcher, plus aguichante que jamais, eut confessé : « Je serais si heureuse si nous pouvions aboutir à un accord sur ce projet ».

Le Matin de Paris 12 septembre 1981

Le 11 septembre 1981 va peut-être marquer l'acte de décès d'un des plus célèbres serpents de mer qui, depuis le début du XIXe siècle, ne cesse de faire surface périodiquement pour disparaître bien vite : le tunnel sous la Manche. Au cours du sommet entre Mme Margaret Thatcher et M. François Mitterrand à Londres, la France et l'Angleterre viennent de

tomber d'accord pour relancer les études en vue de la construction de l'ouvrage (...). Si le président de la République a dit « qu'avant d'agir, il fallait réfléchir » il a aussitôt ajouté : « On y va ». Si on va vraiment jusqu'au bout, il ne restera alors plus que le monstre du Loch Ness pour faire fortune dans la galerie des grands mythes marins.

Le Parisien 12-13 septembre 1981

La réalité est tout autre. Les divergences sont encore très profondes. Londres souhaite un tunnel routier et un financement exclusivement privé tandis que Paris penche pour un tunnel ferroviaire avec une participation des deux États. Au Conseil franco-britannique de mai 1982 ces différences éclatent. Margaret Thatcher renouvelle son refus total d'un quelconque engagement des finances publiques dans le projet. Elle se déclare, d'autre part, formellement hostile au tunnel ferroviaire. Pierre Mauroy, son interlocuteur, tente alors de l'amadouer en lui disant « Je fais souvent le rêve de monter dans un wagon à Lille pour en descendre à Londres ». Ce rêve ferroviaire n'impressionne pas Margaret Thatcher qui répond « Je fais, moi, le rêve de me mettre à Londres au volant de ma voiture et d'arriver sur la Côte d'azur, sans rencontrer un feu rouge » (4).

Le rapport du groupe d'études

Entre-temps, le groupe d'études placé sous la présidence conjointe du Britannique Andrew Lyall et du Français Guy Braibant a examiné les différentes propositions.

Le rapport, prêt à la fin mars 1982, ne sera remis aux ministres des Transports des deux pays que vers la fin avril, des divergences de dernière heure étant apparues. A la mi-juin, Charles Fiterman, ministre français des Transports et son homologue britannique le rendent public. Le choix des experts s'est porté sur un double tunnel foré. Sur la question du financement de l'ouvrage la déclaration ministérielle montre que les Britanniques l'ont emporté. Il sera privé, Charles Fiterman assurant que « cet ouvrage devrait être construit sans l'apport de fonds budgétaires ».

Quelques années plus tard, commentant la décision française, un commentateur du journal *Le Monde* y verra un changement de stratégie économique des socialistes :

Il y a une grande leçon à tirer de l'attitude gouvernementale : c'est la fin de la doctrine saint-simonienne au niveau étatique. Car l'idée d'abandonner complètement le projet à des capitaux privés aurait certainement été inimaginable en 1981 (...). Cela signifie que le gouvernement valorise beaucoup moins qu'il ne le faisait au moment des nationalisations les bénéfices sociaux de la gestion publique. Force est de reconnaître en effet, que ce projet est plus proche de l'idéologie de dénationalisation actuellement en vigueur en Grande-Bretagne

que de celle mise en avant par l'actuelle majorité au moment des nationalisations. Il s'agit d'un tournant important dans la conception du rôle de l'État dans la société, illustré par ce qu'on pourrait appeler le passage d'une conception saint-simonienne au néo-libéralisme socialiste.

Le Monde 14 janvier 1986

La situation se débloque

L'accord entre les deux gouvernements est loin d'être réalisé sur tous les points du dossier. Deux décisions du Conseil européen, l'une en mars 1984 adoptant une première réforme de la politique agricole commune réclamée par la Grande Bretagne, l'autre en juin 1984 sur un accord obtenu par Margaret Thatcher en faveur de son pays mettant en place un système permanent et automatique de correction budgétaire, vont contribuer à débloquent les pourparlers sur le tunnel, dans la mesure où François Mitterrand avait joué un rôle actif dans cette victoire de la « dame de fer ».

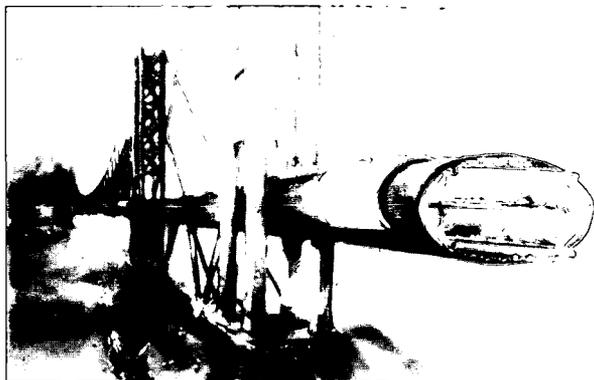
A la fin novembre François Mitterrand et Margaret Thatcher se rencontrent à Rambouillet. Le climat, en particulier dans la délégation britannique, y est chaleureux, presque enthousiaste. Margaret Thatcher remercie personnellement le président français de son soutien lors du conseil européen de juin 1984 et tient à lui accorder une faveur personnelle : elle donne son accord définitif à la construction du tunnel. Le geste est d'importance. Comme le rapporte le correspondant parisien du *Guardian* : « Jusqu'à la soirée précédant la conférence de presse commune à l'Élysée, Madame Thatcher restait sceptique quant à la construction d'un lien fixe ». (*The Guardian*, 1er décembre 1984).

Non seulement les deux pays tombent d'accord pour la mise en place d'un groupe de travail chargé de mettre au point le cahier des charges à proposer aux sociétés intéressées par la construction du lien fixe mais les Français obtiennent par des engagements précis et contraignants du gouvernement britannique que les décisions prises ne seront pas remises en cause. Le précédent de 1975 est encore vif...

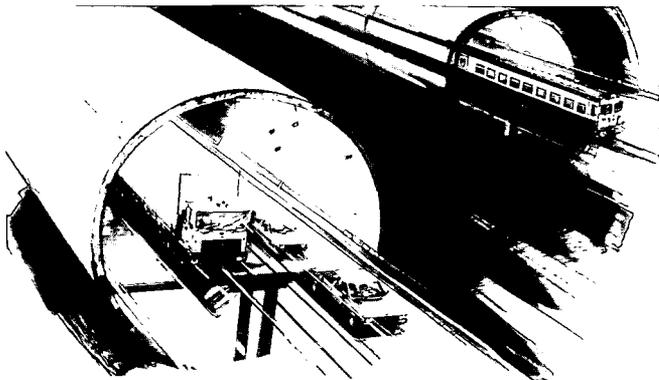
Les projets en compétition

En mars 1985, le cahier des charges préparé par le groupe de travail franco-britannique est adopté par les ministres des Transports des deux pays et rendu public le mois suivant. L'objectif qui a présidé à son élaboration a été de maintenir une certaine souplesse tant dans les engagements des États vis-à-vis des futurs concessionnaires que dans le contexte technique, juridique et financier de la concession. « Les parties prenantes ayant décidé d'éviter les blocages plutôt

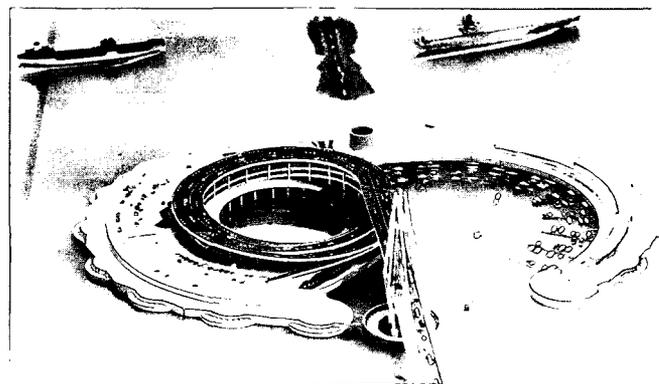
Projet Europont
© Eurotunnel



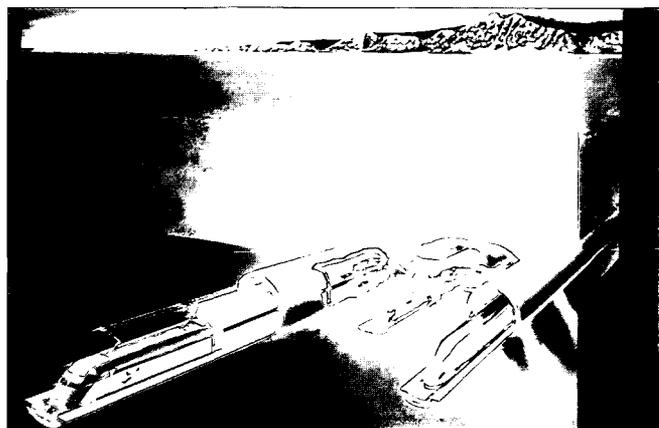
**Projet Transmanche
Express-British
Ferries**
© Photothèque La Vie
du Rail



Projet Euroroute
© Eric Préau/Syigma



Projet Eurotunnel
© Eurotunnel



que d'être précis » note *La Tribune de l'Économie* (1er mars 1985). La date de clôture de l'appel d'offres est fixée au 31 octobre. A cette date, cinq dossiers ont été remis ; seulement quatre seront retenus (5).

Le projet France-Manche/Channel-Tunnel-Group consiste en deux tunnels forés à voie unique de 50,5 km (dont 37 km sous terre) de 7,30 mètres de diamètre et d'une galerie de service de 4,50 mètres de diamètre entre les deux tunnels, exclusivement réservés aux trains avec un système de navettes qui transféreront d'une rive à l'autre voitures et camions. Le coût des travaux est estimé à 27,5 milliards de francs.

Il est soutenu par dix des plus importantes entreprises du bâtiment et des travaux publics présentes sur les plus grands chantiers du monde (6). A elles seules, ces dix entreprises ont creusé plus de 1 700 km de tunnel.

Euroroute est une proposition hybride de pont-tunnel assurant simultanément un trafic ferroviaire et un trafic routier. Pour franchir le détroit, les trains utiliseront un tunnel long de 36 kilomètres. Quant aux voitures et camions, ils emprunteront sur une distance de 10 à 11 kilomètres un pont situé entre 15 et 35 mètres au-dessus de l'eau pour laisser, près des côtes, le passage aux navires ; ce pont aboutit à une île artificielle à partir de laquelle, grâce à un système de rampe hélicoïdale, les véhicules rejoindront le tunnel ferroviaire pour le suivre sur une longueur de 19 kilomètres. Arrivés à ce point ils retrouveront une autre île artificielle avec rampe donnant accès au pont... Entièrement financé par des capitaux privés le coût estimé de ce projet est d'environ 40 milliards pour la seule partie routière et 15 milliards pour le lien ferroviaire.

Le consortium d'entreprises intéressées est dominé par les géants de la sidérurgie franco-britannique (Usinor et British Steel). Pour eux, le projet représenterait une production de 300 000 tonnes d'acier et mobiliserait un dixième de la capacité de production de l'usine Usinor-Dunkerque. A l'heure où cette industrie est frappée de plein fouet par la récession, la surcapacité et la dramatique réduction des effectifs, cette perspective est loin d'être négligeable.

La troisième proposition, Europort, est un véritable pari technologique puisqu'elle fait appel à des techniques jusqu'ici jamais utilisées. Elle consiste en une voie ferroviaire unique et en une autoroute à douze voies (six dans chaque sens) sur un pont tubulaire suspendu réparti en sept sections avec chacune un tablier de cinq kilomètres de long dont les câbles de soutien seraient faits d'un matériau nouveau à base de fibres composites aussi résistantes que l'acier mais six fois plus légères. Vue l'importance de ce matériau dans l'ensemble du projet, il n'est pas étonnant que son principal promoteur soit le géant de l'industrie chimique, ICI. Son coût serait considérable : 123 milliards de francs.

Le quatrième projet est une surprise. Il est déposé le jour de la clôture de l'appel d'offres par un entrepreneur texan, James Sherwood. C'est le patron de la société Sea Containers et surtout le racheteur de la compagnie British Ferries dont les bateaux battent pavillon Sealink. C'est un chef d'entreprise à la mode des années 80, un thuriféraire thatchériste, particulièrement apprécié à Londres pour son ultra-libéralisme. Sa proposition appelée Transmanche-Express consiste en deux tunnels jumeaux de 50 kilomètres de long qui assureraient à tour de rôle la circulation des voitures et celle des trains grâce à des rails encastrés, la circulation des véhicules étant arrêtée à l'entrée de chaque train. S'il ne bénéficie pas encore de l'appui d'un consortium ce projet a un gros avantage : son coût, estimé à 29,3 milliards de francs, en fait l'un des moins chers.

Les lobbies entrent en action

Pour examiner ces propositions, est mise en place une commission d'évaluation franco-britannique qui doit remettre son rapport en décembre. Avant la décision finale, les quatre concurrents se livrent à une lutte féroce pour vanter leur projet et discréditer les autres comme le rapportent les journaux :

Des bagarres sourdes agitent les coulisses des projets proprement dits, entre industriels ou entre banquiers qui veulent tous en être.

Libération 31 décembre 1985

Dans le seul but de décrocher le contrat, les promoteurs des différents projets ont dépensé beaucoup d'imagination et d'argent pour convaincre opinions publiques et gouvernements qu'ils étaient, entre tous, le seul gagnant possible.

La Croix 21 janvier 1986

Le projet France-Manche/Channel-Tunnel-Group dispose de nombreux atouts. Il a derrière lui un consortium puissant et bien structuré. Il bénéficie de l'appui de la SNCF et fait appel à des technologies parfaitement maîtrisées puisqu'il s'agit du forage classique d'un tunnel souterrain. Il est le plus respectueux de l'environnement et son coût estimé est très inférieur à ceux de ses concurrents. Enfin, et cet argument pèsera de tout son poids lors de la décision finale : c'est celui qui causera le moins de pertes d'emplois dans les ports de la Manche. Ses promoteurs affirment même que 19 000 emplois directs et indirects seraient assurés par son projet, dont 11 000 pour la région Nord-Pas de Calais. Après la mise en service du tunnel le gain net en emplois pour la région serait de 1500 et à l'horizon de l'an 2 000 le solde des emplois créés serait positif d'environ 5 000.

Il a toutefois l'inconvénient de maintenir la rupture de charge qui caractérise les liaisons transmanche. Ses concurrents le dénoncent donc en parlant de « vieux projet » car il est très semblable à celui mis en avant dans les années 60. François Mitterrand le juge « intéressant mais un peu ringard » (*L'Express*, 24 janvier 1986). Il a surtout contre lui les réticences de Margaret Thatcher. Son aversion pour le train est légendaire et elle aime rappeler ne pas se souvenir de la dernière fois qu'elle a utilisé ce moyen de transport. Elle craint qu'en cas de grève des cheminots le tunnel soit bloqué.

Les promoteurs d'Euroroute ont eux aussi quelques solides arguments. Au contraire de son principal concurrent il permettra le passage sans rupture de charge des trois-quarts des voyageurs en voiture et camion. D'autre part il ne créera pas de perturbation pour la navigation à travers le Pas de Calais, les ponts n'enjambant pas les voies de circulation maritime. Il sera surtout un très gros créateur d'emplois, estimés à 80 000 par Euroroute, soit sur le chantier lui-même, soit dans les sociétés qui travailleront à l'ouvrage. Enfin il sera très rentable puisque, selon ses promoteurs britanniques, son amortissement sera terminé en 2012. *Le Matin de Paris* note à son sujet :

L'argument massue, celui qui devrait faire craquer les libéraux de Mme Thatcher comme les social-pragmatiques de Laurent Fabius, c'est la rentabilité du projet. On ne voit pas qui refuserait de se laisser séduire par l'équation : pas un sou du gouvernement et trente minutes de traversée pour des tarifs identiques à ceux du ferry égalent des bénéfices pour les concessionnaires du projet.

Le Matin de Paris 21 septembre 1985

Ses concurrents ont beau jeu cependant de dénoncer son coût énorme et de le juger dangereux — la rampe d'accès en spirale est même qualifiée par Francis Bouygues de « toboggan infernal ». D'autre part il est très succinct dans sa partie ferroviaire. Celle-ci ne semble avoir été ajoutée que pour obtenir l'aval du gouvernement français hostile à tout projet uniquement routier. Enfin sa hauteur considérable et sa longueur dans une mer connue pour la force de ses tempêtes et de ses vents constituent de redoutables défis tant techniques que financiers.

Pour James Sherwood son promoteur, Transmanche-Express a lui aussi des avantages : il est peu cher, la durée de construction sera minimum (cinq ans), enfin il promet de s'associer avec les autres compétiteurs si sa proposition est acceptée. Il bénéficie surtout du soutien inconditionnel du ministre des Transports, Nicholas Ridley, très proche de Margaret Thatcher. En revanche il est la bête noire de Paris qui cherche à l'éliminer de la compétition, jugeant sa proposition irréaliste et dangereuse à cause des risques d'accident que pose ce type de tunnel et le système de ventilation proposé : deux cheminées d'aération fixées sur

les tunnels pomperont l'air frais vers l'intérieur et aspireront l'air usé. Protégées par des brise-lames elles surgiront en mer. C'est le seul à n'avancer aucun chiffre de création d'emplois. Il garantit seulement que tous les employés de la compagnie Sealink promis au licenciement dès l'ouverture du lien fixe seraient transférés à Transmanche-Express, dans la mesure où son projet serait sélectionné. Mais il prévient que, dans le cas contraire, il fermerait dès l'ouverture du lien fixe toutes les liaisons rapides assurées par Sealink avec à la clé la mise au chômage de ses 2600 employés.

Quant à Europort, il a contre lui quelques sérieuses objections. Son tablier tout d'abord est un grand défi. Le plus long en Europe ne dépasse pas les mille quatre cents mètres, celui d'Europort est plus du triple par section ; par ailleurs six de ses huit piliers seraient fixés dans la Manche d'où un risque toujours possible de collision avec un bateau dans l'un des couloirs maritimes les plus fréquentés du monde.

Il prévoit cinq ans pour la réalisation de son ouvrage, entraînant la création de 47 000 emplois. 6 000 personnes seront ensuite affectées à sa maintenance.

La bataille entre les promoteurs va se poursuivre, avec âpreté, jusqu'à la veille de la décision officielle. Les experts des deux gouvernements vont aussi discuter jusqu'à la dernière heure. *Le Matin de Paris* souligne :

Les installations annexes du tunnel passeront sur leurs champs

© Eric Préau/Syigma

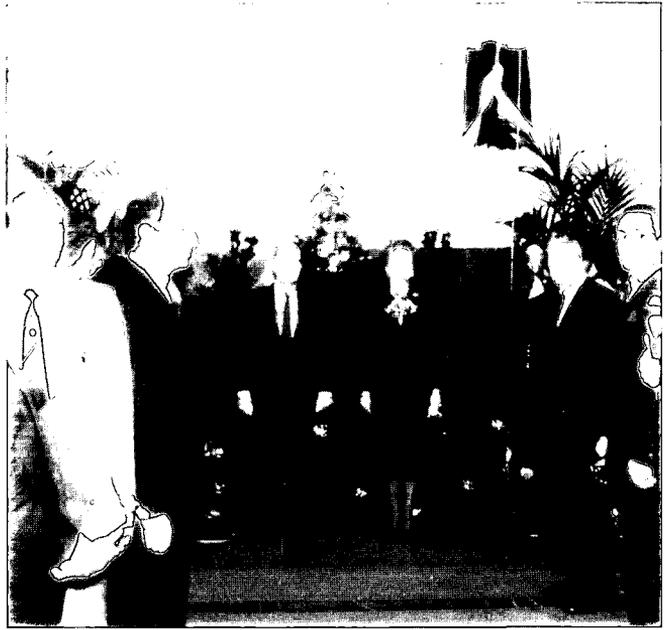


L'importance politique et économique de ce programme, l'acharnement avec lequel se sont battus les quatre concurrents depuis la remise de leurs dossiers le 31 octobre dernier aux commissions gouvernementales d'évaluation chargées de débroussailler le terrain pour leurs gouvernements ont poussé les négociateurs au-delà de leurs limites.

***Le Matin de Paris* 20 janvier 1986**

L'annonce de Lille

Onze ans, jour pour jour, après l'abandon unilatéral de la Grande-Bretagne, le président français et le Premier ministre britannique sont à Lille pour une annonce autrement



**Margaret Thatcher et François Mitterrand
à Lille le 21 janvier 1986**
© M. Philippot/Sygma

différente de celle de 1975 : le choix officiel du lien fixe. C'est le projet de double tunnel ferroviaire présenté par le consortium franco-britannique France-Manche/Channel-Tunnel-Group qui l'emporte.

A peine l'annonce faite, le président Mitterrand déclare « Lorsqu'on en a la volonté, on peut réussir à rassembler, à relier des peuples que l'Histoire et que tout rapproche ». Quant à Mme Thatcher, elle parle « d'un ouvrage digne de notre époque et des aspirations de nos deux peuples. C'est un défi ».

Sous le titre « 1993 : l'Angleterre n'est plus une île » *France-Soir* écrit le lendemain :

L'annonce faite à Lille est davantage le résultat de contraintes que le fruit d'une politique volontariste [...] En disant oui au tunnel, Margaret Thatcher tourne définitivement le dos aux tentations du grand large et manifeste symboliquement l'appartenance de son pays à l'Europe.

France-Soir 21 janvier 1986

Le tunnel est certes un symbole, mais il est surtout un outil au service de la construction européenne, favorisant la constitution de ce vaste marché qui n'est pas encore tout à fait commun et qui, à condition de le devenir, peut porter en lui l'espoir de relever les défis lancés outre-Atlantique et dans le Pacifique.

Le Figaro 21 janvier 1986

Nord Littoral

LE JOURNAL DE LA CÔTE D'OPALE

39, Bd JACQUARD - B.P. 108 - 62102 CALAIS CEDEX - TEL. 21.34.41.00++

CALAIS :

↳ **LIONS CLUB** : La solidarité par le jeu...

(Lire en page 2)

↳ **Village d'enfants S.O.S.** : L'esprit de famille d'abord...

(Lire en page 8)

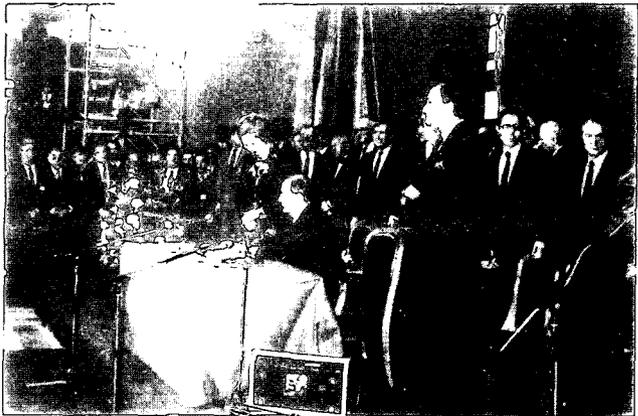
LIEN FIXE OR NOT LIEN FIXE LA QUESTION NE SE POSE PLUS

La DAME DE FER plie mais ne rompt pas...

LE projet de lien fixe "France-Manche" adopté hier à Lille, au cours d'une matinée historique, par Monsieur François Mitterrand et Margaret Thatcher, marque l'aboutissement de 18 mois de pourparlers entre la France et la Grande-Bretagne. Mais au-delà, il traduit surtout une réelle volonté de nos voisins britanniques de se lier d'avantage à la Communauté Européenne. En acceptant le projet d'une liaison uniquement ferroviaire, Margaret Thatcher s'est momentanément ralliée à la solution la moins chère, la plus fiable et la plus rapide à mettre en œuvre, qui avait la faveur des experts français.

Le Premier ministre semble ainsi revivifier "l'entente cordiale" conclue entre les deux pays au début du siècle. Toutefois, la Dame de Fer n'a pas dit son dernier mot. Elle plie mais ne rompt pas. Et l'accord de Lille ne constitue pour elle qu'un "premier pas". D'ici quinze ans, en effet, un nouveau projet de liaison fixe, cette fois exclusivement routier, doit être également engagé...

SOLE ET PROTEGE
FRANCOIS MITTERRAND
MARGARET THATCHER



LORS DE LA SIGNATURE OFFICIELLE À LILLE.

Photo - Nord-Littoral

LA REFLEXION DU JOUR

KENNEDY A DIT "NO"

Le dernier des KENNEDY, Edward dit "Ted", frère de JOHN et BOB, tous les deux assassinés (63 et 68), a annoncé, qu'il ne serait pas candidat à la Maison-Blanche en 1988.

A 53 ans, sénateur du Massachusetts (BOSTON), Ted KENNEDY reste toujours aussi populaire aux USA. Le parti démocrate ne pouvait compter que sur lui pour battre les républicains et leur réaganisme. Mais Kennedy a dit : *Le quête de la présidence n'est pas le but de ma vie.*

Alors, finie la saga de cette inégalable famille irlandaise ? Pas sûr, car Joseph, le fils aîné de Bob, prend le relais et se présente à BOSTON, la ville où JOHN avait débuté en 1946.

Et puis, Joseph, n'était-ce pas le prénom du père (et aussi du frère aîné) de ce même John, devenu J.F.K. ?

VINCENT DEVILAINE

Présentation des programmes de la "5"

Films, jeux et séries

Coup d'envoi de la "5" jeudi 20 février à 19 heures 30 avec un jeu, "C'est beau la vie", suivi à 20 heures 30 d'un jeu fondé sur l'information, "pentathlon", puis à 22 heures 30 d'une émission sur l'information : "Allons au cinéma". Voici quel sera le programme de la première journée de la cinquième chaîne, tel qu'il a été présenté hier à la presse par les patrons de la nouvelle chaîne, Messieurs Jérôme Seydoux et Silvio Berlusconi...

Suite en dernière page

SUD-YEMEN :

30 Français restent bloqués

Les informations les plus contradictoires ont continué à circuler sur la situation au Yémen du Sud, d'où 143 étrangers, dont 60 Français et une trentaine de Britanniques, sont évacués hier matin dans les aéroports de la région parisienne par les avions réguliers en provenance de Djibouti.

Suite en dernière page

LES DISQUES DE BALAVOINE

L'adieu de milliers d'amis

LIRE NOTRE ARTICLE EN PAGE 28

Toivonen et Lancia :

Main basse sur le Monte-Carlo

Les Lancia parviendront-elles à maintenir le rythme effréné qu'elles imposent depuis le départ du Monte-Carlo ?

C'est la principale interrogation qui circule parmi les suiveurs, quelque peu perplexes devant l'étonnant comportement des Delta S4, apparues au devant de la scène en novembre dernier à l'occasion du RAC...

SUITE EN PAGE 28

SUPER DINO
JEU N° 7
 en page télévision

Vous pourrez la recevoir à Lille et à Lens dès le 20 février
La « Cinq » : du cinéma et des jeux à la chaîne

Seton certains, c'est Thierry Sabine qui pilotait l'hélicoptère
Paris-Dakar : polémique autour de l'accident

LA VOIX DU NORD

GRAND QUOTIDIEN D'INFORMATION

Imprimé en France
 7, rue Georges-Lafosse - 59000 LILLE
 0 39 69 69 69

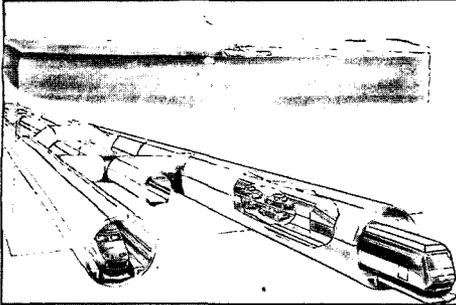


TUNNEL : LE PROJET SUR SES RAILS

Le choix de Margaret Thatcher et de François Mitterrand :

hier à Lille, ils ont opté pour le système à navettes ferroviaires « France-Manche »

L'accord de nos informations en pages 2 et 3



PH. LA FÈVE - Y&R

La Manche on 30 minutes...

Dans sept ans, on devrait traverser la Manche en 30 minutes, en descendant de la machine, qui se décharge sur un « rail direct » à deux pas de sa voiture embarquée sur une navette.
 Hier, à Lille, Margaret Thatcher et François Mitterrand ont, en effet, annoncé le choix définitif pour le fin de siècle. Ce sera le projet « France-Manche », un double tunnel à navettes ferroviaires.
 Une réalisation qui apparaît comme la route caducaïenne, la plus rapide et la plus sûre.

DARS CE SURRERO

MANIF
 Plus de 10.000 agriculteurs attendus, ce mardi, à Amiens

Verquet de Nord - Pas-de-Calais, de la Picardie, du Bassin parisien et de Champagne-Ardenne, plus de 10.000 paysans sont attendus aujourd'hui à Amiens. Ils entendent manifester leur mécontentement sur la dérive de la politique de revenus.

AUTOS

Peugeot S.A. et Renault confiants dans l'avenir

Peugeot S.A. devrait avoir été légèrement bénéficiaire en 1985, grâce à ses efforts de gestion et à ses succès commerciaux, a estimé M. Jacques Calvet, président du groupe.
 Quant à M. Georges Besse, le P.D.G. de Renault, il a été déclaré « confiant » dans l'avenir de la firme, indiquant cependant que des négociations d'effortés étaient encore nécessaires.

BAC

Les dates de la session 86 : entre le 4 et le 20 juin

Le Journal officiel vient de publier un arrêté du ministre de l'Éducation nationale fixant les dates du baccalauréat de l'enseignement du second degré et de celui de l'agriculture. Première session : la plus, le mercredi 4 juin.

Lire l'information un dernière page

Le Noël

Ce y est ! L'arrivée est ce vue !

Total de la journée 14.411,50
 TOTAL GÉNÉRAL 1.000.180,89

(A lire la liste en pages inférieures)

Envoyez vos dons :

- En les déposant dans l'un des bureaux de « La Voix du Nord » dans la Région, le Pas-de-Calais, l'Alsace et la Gironde.
- En adressant un chèque bancaire à « La Voix du Nord », journal de Christian-Georges LEM, 87, 923 2202 Lille Cedex, ou à l'ordre de « La Voix du Nord - Nord des Département ».
- Par chèque postal, par virement postal, compte bancaire, v.c. de la Voix du Nord, 31401 des Département, C.C.P. LEM 2223 91 0.
- Dans les cas d'urgence, nous acceptons également, remisables dans nos dépôts, les chèques de banque, remisables sur l'ensemble de la monnaie et la monnaie de banque.

CROSS

Bruno Levant, champion régional

La cinquième fut la bonne : quatre fois deuxième dans les régionales de cross-country, l'athlète Bruno Levant a remporté son premier titre à Douchy, avec une facile dominance qu'il a gardé la cap le gagnant jusqu'à la fin de la course.



B. Levant : le titre de champion, d'un rien, depuis 1982. PH. L. MOLLIER - V&R

TENNIS

Ivan Lendl : le « maître » incontesté !

Lire en page sportive

Margaret Thatcher n'est pas la partenaire européenne la plus conciliante ; qu'elle ait adhéré au projet, qu'elle l'ait encouragé, qu'elle ait consenti à participer à une grande fête franco-britannique, qu'elle ait pris la peine de prononcer en français une partie de son discours, qu'elle ait montré enfin un peu de chaleur à l'égard de la France et de la Communauté suffit à montrer que le Premier ministre et l'ensemble des citoyens britanniques ne peuvent plus s'opposer à l'intégration de la Communauté.

Le Matin de Paris 21 janvier 1986



© Le Parisien
21 janvier 1986

Le choix ne fait cependant pas l'unanimité. Pour certains, il manque d'audace et d'imagination. La presse souligne aussi qu'il est un échec personnel pour Madame Thatcher qui n'a jamais caché sa préférence pour une liaison routière ou mixte rail-route :

Le tunnel ferroviaire choisi ressemble à un certain rêve un peu fou, enfin réalisé mais sans folie. Annoncé le jour du dixième anniversaire du Concorde, il en est l'opposé complet : pragmatique, vieillot, modeste et rentable. Nous voilà à l'âge de raison de la coopération européenne : on ne fait plus semblant de s'aimer beaucoup, mais on a appris à vivre ensemble, sans utopie inutile. Rétrospectivement, on peut se demander si ce n'est pas ce qui a joué un mauvais tour au seul projet qui relevait le défi du panache, le pont tunnel d'Euroroute et ses deux îles de béton plantées en chiens de faïence au milieu de la Manche. (...) En fait, Euroroute n'a pas moins été victime de son anachronisme : trop beau, trop moderniste, pas assez couleur de crise.

Libération 21 janvier 1986

Le choix du tunnel ferroviaire, techniquement et financièrement le plus viable va forcément être vu comme une nouvelle défaite de Madame Thatcher face à d'inflexibles Français.

The Times 21 janvier 1986

Madame Thatcher a cédé contre ses préférences personnelles et accepté que le lien fixe soit uniquement ferroviaire (...). En plaçant tous nos œufs dans le seul panier ferroviaire nous sommes laissés à la merci de syndicats gauchisants.

The Sun 21 janvier 1986

Les réactions dans les régions concernées

Aussi bien le Kent dans le sud de l'Angleterre que le Nord-Pas de Calais dans le nord de la France, régions où doivent être installées les entrées et les sorties du tunnel, suivent avec une attention toute particulière la mise en place de cette dernière phase.

Dès l'annonce de la reprise du projet, celui-ci suscite l'intérêt ou la méfiance des industries et des services, des groupements socio-économiques directement concernés par l'ouvrage.

**POLEMIQUE
BERNARD-
HENRY LEVY
REPOND
A POLAC**

PAGE 28

le quotidien

de Paris

DERNIERE EDITION

**AU CONSEIL DE PARIS
TOHU-BOHU
AUTOUR DE LA
LETTRE DE LANG
A SARRE**

PAGE 9

LE TUBE DE L'ANNEE

Margaret Thatcher et François Mitterrand ont dévoilé, hier à Lille, leur choix pour la liaison Trans-Manche. C'est le projet de double tunnel ferroviaire qui a été retenu. Les travaux sont évalués à 27,2 milliards de francs, entièrement financés sur fonds privés.

○ Dans sept ans, on pourra passer en trente minutes, sous le Channel pour quelques dizaines de francs, avec ou sans voiture. Les travaux débiteront dès cet automne.

○ On n'évalue jamais exactement ce qui fait l'Histoire, ce que l'avenir retiendra du passé, et si le présent qu'on vit est tout à fait à la mesure du prix qu'on lui attache. Souvenez-vous. Juillet 1969 par exemple. Le premier homme sur la Lune. Cet enthousiasme, ce délire, l'aube d'une ère nouvelle, le sentiment d'une chose gigantesque. Ainsi avait-on vécu l'événement. Et voyez ce qu'il en est advenu. Quasiment l'oubli. L'exploit a sans doute gardé toute sa valeur technique et portera des fruits scientifiques et stratégiques considérables. Mais le symbole a fait long feu.

En sera-t-il ainsi du tunnel sous la Manche? Que retiendra l'Histoire de cette confuse et forte fascination que son seul nom exerce sur nous? En quoi modifiera-t-il sensiblement la face de l'Angleterre, de la France et de l'Europe? Ce trait d'union jeté entre l'île et le continent est une aventure à trois dimensions, mais n'en surévaluons-nous pas la portée? C'est d'abord une prouesse, mais tant de prouesses plus audacieuses nous sollicitent aujourd'hui que celle-ci, qui pouvait venir plus tôt, est sans doute assez banale. C'est ensuite un lien économique, mais ni l'Angleterre ni l'Europe ne l'avaient attendu pour développer depuis quelques années le rythme et la nature

(Suite page 4)
Philippe TESSON



CANAL 5

CE SERA BIEN

LA

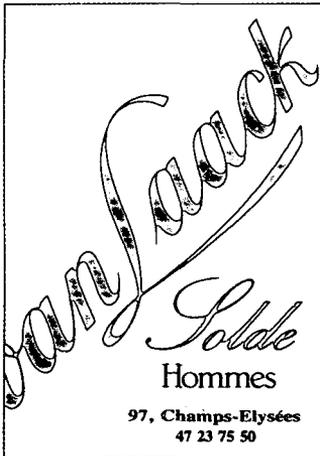
TELE-SPAGHETTI

Silvio Berlusconi a présenté hier la grille des programmes de sa chaîne. Pour l'instant, tout sera importé d'Italie. Mais trois nouveaux recours vont être immédiatement déposés devant le Conseil d'Etat et le maire de Paris a affirmé qu'en cas de victoire de l'opposition aux législatives, il utiliserait tous les moyens légaux pour casser le contrat de concession.

PAGES 30 ET 31

TUNNEL DAY

- **En page 2:**
— Le plus beau cadeau que les Anglais aient jamais reçu, par Theodore Zeldin
— L'Europe n'est plus isolée, par Peter Dewhirts, du «London Standard»
— La presse britannique favorable, mais l'opinion regimbe, par Marc Roche
- **En page 3:**
— 27 milliards sous les mers, par Charles Gautier
— La signature de l'accord, hier à Lille, par Renaud de Chazournes
- **En page 4:**
— Les coulisses du chantier, par Jean-François Moruzzi
- **En page 5:**
— En quoi le tunnel change la face de l'Europe, par Pierre Beylau
— Une liaison dangereuse pour l'emploi
- **En page 6:**
— Le Concorde avait ouvert la voie
- **En pages 7, 10, 19, 23 et 30:**
— Des journalistes anglais commentent l'actualité française
- **En pages 15 à 19:**
«le Quotidien des livres» made in England



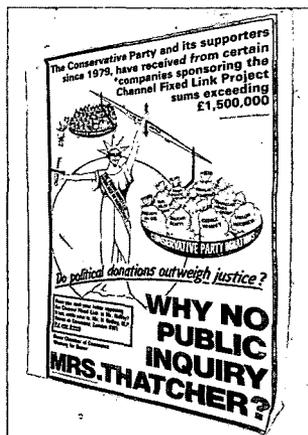
2, rue Arcade, 91521 Neuilly/Seine. Tél.: 47.47.12.32. Télex: 610-825 F SEQP. Télécop.: 47.47.08.97. Directeur: Philippe Tesson. Directeur de la rédaction: Robert Touboa. N° commission paritaire 55387.

© Le Quotidien de Paris 21 janvier 1986

Dans le Kent, région prospère et qui a bénéficié du renouveau économique de l'ère Thatcher, les craintes dominent. On est soucieux en particulier des risques de dégradation de l'environnement dans cette bande côtière très peuplée. Les pouvoirs publics y sont eux aussi très sensibles. Margaret Thatcher, lors de son discours en la cathédrale de Canterbury, le 12 février 1986, tient à le souligner en insistant sur le fait que la protection de la nature sera l'une des priorités des constructeurs. D'autant plus qu'en marge de la cérémonie, quelques centaines de manifestants, pour la plupart défenseurs écologistes, brandissent des pancartes et banderoles hostiles au projet. Comme le souligne *La Voix du Nord*, le débat dans le Kent se concentre largement sur ce thème :

Le débat ne porte ni sur les emplois perdus dans les ports ou gagnés ailleurs. Il porte sur les menaces que fait courir le projet à l'environnement (...). Pas étonnant d'entendre Margaret Thatcher s'adresser à l'opinion du Kent en mettant l'accent sur la volonté du gouvernement britannique de protéger l'environnement, avant même de parler du développement routier.

La Voix du Nord 13 février 1986



Tract contre le projet de tunnel côté anglais.

"Mme Thatcher, pourquoi n'y a-t'il pas eu d'enquête publique ?"

© Eric Préau/Sygmá

Pour réduire ces craintes, le gouvernement britannique a exigé que l'accord bilatéral mentionne l'intégration d'études très précises sur les effets du tunnel sur l'environnement dans la documentation fournie dans le cadre de la compétition pour le choix final. Par ailleurs, sur le plan législatif, l'Act autorisant le projet a contraint le concessionnaire à des règles précises visant à réduire les nuisances dans la zone de construction. Eurotunnel a multiplié les procédures de consultation avec les autorités locales et les groupements d'intérêt concernés, plus d'une centaine en tout.

Un atout pour la relance économique

Toute différente est l'attente de l'autre côté de la Manche, dans ce Nord-Pas de Calais touché de plein fouet par la crise économique et la récession. Là on mise beaucoup sur l'ouvrage pour relancer la région et pour mieux l'insérer dans le réseau d'échanges européen. Ceci explique pour une large part le soutien que lui apporte la population locale. Selon un sondage d'août 1986, 74 % des habitants du Nord-Pas de Calais sont favorables au lien fixe et 71 % estiment qu'une telle réalisation assurerait le développement de la région.

Parmi ces espoirs, la réduction du chômage tient une place capitale. Elle explique l'appui apporté par le gouvernement français au projet car, comme le souligne l'ancien Premier ministre Pierre Mauroy, lors de la

cérémonie du 20 janvier 1986, le tunnel doit entraîner « la création de milliers d'emplois jusqu'à la fin du siècle ». Les promoteurs des différents projets ont du reste axé une grande part de leur « lobbying » sur cet aspect (voir p 69-p 71.) et souvent avancé les chiffres les plus fous très vite révisés à la baisse (ainsi seulement pour Euroroute 40 000 emplois seront créés pendant la construction au lieu des 80 000 annoncés et seulement 1 600 emplois après 1993 pour la France).



Le ministre des Transports Jean Auroux devant la maquette du projet France-Manche/Eurotunnel, avril 1985

© Keystone

Les ports de la Manche ont peur

Ces craintes se font très vives en particulier à Boulogne et à Calais dont le port est le premier employeur de la région avec 5 000 à 6 000 employés. Ainsi le président de la Chambre de commerce de Calais affirme que « la réalisation d'un lien fixe entraînera la disparition du port de Calais » (*Le Monde*, 20 janvier 1986). Quant au responsable de la Chambre de commerce de Boulogne il souligne : « Une fois le lien fixe mis en service, il ne restera sur Boulogne qu'un trafic résiduel. Quelle compagnie de ferries garderait une activité devenue aussi peu rentable? » (*Le Monde*, 20 janvier 1986).

Ces propos alarmistes sont très directement liés au poids du trafic transmanche dans l'activité du littoral. A Boulogne il représente 53 % des recettes portuaires en 1984 et à Calais 93 %. En revanche, il tient une place négligeable à Dunkerque (4 %) et au Havre (3 %) d'où une inquiétude moins vive dans ces deux villes face à la perspective du tunnel. Dunkerque considère même le tunnel comme une chance. Grâce à sa situation géographique et à son port en eau profonde, le seul dans cette partie de la mer du Nord,

elle espère qu'il va favoriser l'implantation industrielle et tertiaire et le recentrage à son profit des échanges. Toutes ces craintes et espoirs sont largement commentés par la presse :

Cette percée sous la mer n'est pas conçue dans un plan de développement du Nord-Pas de Calais, cette troisième région française pour sa population et seconde pour le chômage. Au contraire, sa traduction dans l'immédiat aboutirait à la suppression de milliers d'emplois sur la liaison transmanche par bateaux (...) mais aussi sur la construction et la réparation navale, etc. Rien n'est prévu pour compenser ces effets. Les emplois sur le chantier lui-même sont par nature éphémères.

L'Humanité 1er novembre 1985

Sous le titre « La mort de Calais », l'hebdomadaire *Aspects de la France*, tout en notant que le lien fixe apportera quelques avantages non négligeables aux entreprises de travaux publics, souligne :

Dans le même temps s'inscrira la ruine de quantités d'activités portuaires, maritimes et de constructions, dans des régions qui n'ont pas spécialement besoin de ce surcroît de difficultés et que le gouvernement actuel laisse comme un cadeau empoisonné à celui qui lui succèdera

Aspects de la France 30 janvier 1985

Mêmes craintes Outre-Manche

Le pessimisme n'est pas moins grand dans les deux ports d'outre-Manche, Douvres et Folkestone, eux aussi directement concernés par le lien fixe et dont toute l'économie est liée au trafic transmanche. A Douvres, où passe 60 % du trafic, 11 000 personnes travaillent dans le port et autour de lui. Pour son directeur « un pont ou un tunnel sous la Manche signifierait la disparition de 40 000 emplois » (*Le Figaro*, 20 janvier 1986). Le délégué des syndicats des marins de ce port renchérit sur le même ton : « Folkestone va y rester. A Douvres on se défendra, mais à la première guerre des tarifs, les ferries vont tomber comme des mouches » (*Libération*, 20 janvier 1986). S'ajoute dans ces ports et dans toute la région du Kent une inquiétude latente : celle qui verrait le Nord-Pas de Calais aspirer les investisseurs et les industriels britanniques intéressés, en particulier, par l'offre foncière du Nord de la France, très alléchante par rapport aux prix très élevés des terrains dans le Kent. Cette peur, un journal parisien l'explique ainsi :

Le Nord-Pas de Calais, carrefour de l'Europe soutenu à bras le corps par le gouvernement français, tient le naval par le bon bout et risque de jouer le rôle de ventouse en absorbant les nouvelles entreprises au détriment du Kent.

Libération 20 janvier 1986

Ailleurs, sur la côte belge et à Ostende surtout (qui voit plus de 2 millions de passagers passer par son port) l'ouverture du tunnel présente aussi une menace considérable. Le lien fixe pourrait permettre de rabattre une bonne part de ce qui transite par la côte belge vers les ports du littoral français.

Le choix fait par les deux gouvernements indique que les appréhensions des régions côtières ont été



Signature du traité franco-anglais du tunnel sous la Manche à Canterbury, 12 février 1986
© D. Mansell/Syigma

partiellement entendues comme en témoignent a contrario les réactions presque soulagées des représentants des chambres de commerce des villes du littoral. Pour celui de Calais le projet retenu est « le moins mauvais du point de vue de la concurrence avec le trafic maritime, car il offre peu d'intérêts aux voyageurs » (*Nord-Éclair*, 21 janvier 1986). Quant aux autorités portuaires de Douvres, elles estiment que l'option retenue permet de sauver le trafic maritime ce qui n'aurait pas été le cas avec les autres projets.

Ratifications et signatures

Si le premier grand acte du nouveau lien fixe s'est joué France, le second a lieu en Angleterre, dans l'auguste cathédrale de Canterbury. Le 12 février 1986, en présence du président Mitterrand et de Margaret Thatcher, le ministre français des Affaires étrangères et son homologue britannique signent le traité franco-britannique du tunnel sous la Manche fixant le tracé de la frontière entre les deux pays dans le tunnel, les engagements des deux États vis-à-vis de la société concessionnaire ainsi que le cadre juridique du projet. Il précise d'autre part les normes en matière de sécurité, de respect de l'environnement mais

aussi des règles à observer pour le contrôle des maladies, en particulier la rage.

Le mouvement est désormais irréversible. Le 29 juillet 1987, au palais de l'Élysée, François Mitterrand et Margaret Thatcher échangent les instruments du traité de ratification du tunnel sous la Manche.

Entre temps, les parlementaires des deux pays ont approuvé les différents textes relatifs à l'entreprise. Le



**Ratification du traité du tunnel sous la Manche
à l'Élysée, 29 juillet 1987**
© J. Langevin/Syigma

22 avril, l'Assemblée nationale a adopté à l'unanimité le projet de loi autorisant la ratification du traité franco-britannique.

Même assortie de critiques et de réserves, l'unanimité qui s'est dégagée en faveur du tunnel sous la Manche vaut d'être soulignée. Ce n'est pas si fréquent et c'est plutôt de bon augure pour un projet, qui, au fil des décennies, a suscité plus de scepticisme que d'enthousiasme.

Le Monde 24 avril 1987

En Grande-Bretagne, la procédure de ratification parlementaire est plus longue et complexe. Le projet y est présenté sous la forme d'un *hybrid bill* qui simplifie le processus de consultation et de décision et qui marie les dispositions du traité et celles de la concession. Ainsi le gouvernement renonce à une enquête publique et les objections sont examinées par des commissions spéciales des deux chambres (*Select Committee*). Entre juin et novembre 1986 et mars-avril 1987, celles-ci auront à examiner, une à une, les pétitions soumises au Parlement pour amender le projet de loi, soit 4 845 amendements à la Chambre des communes et 1407 à la Chambre des Lords. Ils émanent pour une très large part des riverains de la sortie britannique du

Liberation

THATCHER ET MITTERRAND SIGNENT LE TRAITE SUR LE TUNNEL

LE TRANSMANICHE DANS LA POCHE

En signant hier à Paris le traité sur le tunnel ferroviaire sous la Manche, Margaret Thatcher et François Mitterrand ont sans doute passé le point de non-retour pour la réalisation d'un mythe qui traîne depuis plus de deux siècles de part et d'autre du Pas-de-Calais. A un coût de 47 milliards, financés à 100% par des capitaux privés, le « chunnel », comme l'appellent déjà les Anglais, sera mis en service en 1993. Londres ne sera plus alors qu'à trois heures de train de Paris grâce au TGV-Nord, en faveur duquel, pour la première fois, Margaret Thatcher s'est prononcée clairement. Lire page 2.



**BALLADUR :
APRES MOI LE
GRAND LOUVRE**

**SRI LANKA :
EMEUTES POUR
UN ACCORD**

Rey Gandhi a cédé hier à Colombo un accord avec le président emment, en de mettre fin à la guerre qui oppose Tamils et Cingalais. Mais pour s'y opposer de violentes manifestations ont eu lieu. Lire page 13.



**FR3 : L'EPREUVE
DE CORSE**

Les hommes politiques qui voulaient leur pays sont satisfaits, deux journalistes de FR3-Corse ont été tués. Les syndicalistes sont satisfaits, la greve nationale qui s'en est suivie a mobilisé hier selon eux 80% du personnel. Lire page 11.

**LE PACTE
DU SUICIDE EN
PROCES**

George Wood était té à son entrée par un pacte de suicide. Il fa tuée et voulait ensuite se jeter du haut de la cathédrale d'Amiens. La police française l'en a dissuadé. Il est aujourd'hui accusé de meurtre alors qu'il revendique l'indivisible britannique. Lire page 22.



**AVIGNON
EN « INSTANCE »**

Catherine Deneuve et Comandé Mexico avaient créé « Instance » à Tokyo, en 1983. Une dame sans hymen. Une caractéristique habituelle dont ne cessait de parler avec ses collègues de la scène de la nuit. Lire page 30.



ANTILLES-REUNION 8 F • ALLEMAGNE 1 DM • AUTRIENNE 19 S • BELGIQUE 3 F • CAMEROUN 20 F CFA • CANADA 51 M • COTE D'IVOIRE 100 F CFA • DANEMARK 13 Kr • GABON 120 F CFA • ESPAGNE 160 Ptas • ETATS-UNIS 1 US • FINLANDE 6 S • FRANCE 5 F • GAMBIE 100 F CFA • GRANDE-BRETAGNE 6 F • GRECE 150 Dr • HOLLANDE 10 G • IRLANDE 10 P • ISRAEL 10 N • ITALIE 100 L • JAPON 100 Y • KENYA 100 Sh • LIBAN 100 L • LUXEMBOURG 3 F • MAROC 10 Dir • NORVEGE 10 Kr • PAYS-BAS 1 G • PAYS-BAS 1 G • PORTUGAL 10 Esc • SENEGAL 100 F CFA • SUÈDE 11 Kr • SUISSE 1 CHF • TUNISIE 100 M

© Libération 30 juillet 1987

tunnel qui dénoncent les nuisances occasionnées par la construction, des défenseurs de l'environnement qui s'inquiètent de la masse énorme des remblais à extraire du sous-sol et de la destruction de divers habitats naturels de plantes et animaux autour du site, enfin des habitants voisins de la gare londonienne de Waterloo, terminus des trains Paris-Londres transitant par le tunnel, qui craignent une dommageable reconversion de leur quartier et l'exode de ses habitants.

Au processus législatif vient s'ajouter un risque politique. Au milieu de l'année 1987, Margaret Thatcher décide d'anticiper de quelques mois les élections générales. Une décision lourde de dangers pour le tunnel. En cas de succès, l'opposition travailliste a promis de lancer une grande enquête d'utilité publique concernant le lien fixe. Il y a là prétexte à repousser dans un avenir lointain toute décision et peut-être à refermer à terme le dossier. Ce risque est écarté grâce à la très large victoire des conservateurs le 11 juin.

Rendant compte de ce triomphe, le correspondant à Londres du journal *Le Monde* écrit :

Les Britanniques ont fait (...) un choix décisif : la victoire électorale de Margaret Thatcher est en effet la meilleure garantie possible de succès pour les dirigeants d'Eurotunnel. Si les Travaillistes l'avaient emporté, la mise en chantier aurait été longuement différée, voire annulée (...) Mme Thatcher le veut, c'est certain. Dès le début, la dame de fer s'est personnellement engagée à favoriser la réalisation du tunnel. Personne en Grande-Bretagne ne met en doute sa volonté, car on sait que le tunnel devrait être, au regard de l'histoire, l'un des monuments de son « règne », d'autant plus significatif qu'il doit témoigner du dynamisme de l'entreprise privée, élément fondamental du thatchérisme.

Le Monde 30 juillet 1987

Cinq semaines après cette victoire, la Chambre des communes vote à une forte majorité en faveur du traité qui reçoit le 23 juillet le *Royal Assent* c'est-à-dire le paraphe royal.

Le combat continue

Le combat, en particulier celui des compagnies maritimes, n'en continue pas moins avec vigueur après la décision. Le porte-drapeau de leur mouvement est le groupement Flexilink qui associe les divers intérêts socio-économiques menacés par le lien fixe (compagnies maritimes, ports de Calais, Douvres, Boulogne, etc.). Il multiplie les mises en garde surtout en direction de l'opinion publique britannique très réticente vis-à-vis du projet. Selon un sondage du début 1986, 51 % des Britanniques continuent à y être hostiles et



© La Vie du Rail
n° 2214,
12-18 octobre 1989

à peine 31 % favorables. Ainsi des placards apparaissent dans la presse quotidienne où, sous l'emblème d'un éléphant blanc avec un tunnel en guise de trompe, on peut lire ce message « Le lien fixe - Le trou noir qui va mettre la Grande-Bretagne dans le rouge ». Pour sa part James Sherwood, patron de la compagnie Sealink, attaque le tunnel sur un autre front. Connaissant la hantise britannique vis-à-vis des risques de propagation de la rage il montre dans une campagne d'affichage un rat hideux débouchant d'un tunnel crasseux. Cette crainte n'est pas la seule que suscite en Grande-Bretagne le tunnel. Les risques d'attentats par voitures piégées par exemple sont aussi pris très au sérieux et bien sûr ceux liés à la sécurité (incendie, déraillement). Pour Flexilink « les gens doivent passer avant les bénéfices. Si le projet devait présenter des problèmes de sécurité, on ne devrait pas l'autoriser ». A travers ces démarches poussant à l'accroissement des mesures de sécurité, le lobby anti-tunnel poursuit entre autre l'objectif de rendre son coût plus élevé et donc d'entamer sérieusement sa rentabilité.

Une terrible tragédie en mars 1987 vient toutefois rappeler que les ferries ne sont pas à l'abri des catastrophes. Dans la soirée du 6 mars le ferry de la compagnie Townsend Thoresen, le *Herald of Free Enterprise* quitte le port de Zeebrugge en Belgique pour Douvres avec environ cinq cents passagers à son bord. Soudain la mer s'engouffre dans les cales laissées ouvertes du navire qui chavire presque instantanément. Plus de 180 personnes disparaissent dans le naufrage. Le rapport de la commission d'enquête va accabler la compagnie maritime qui, selon la commission, était affectée par « la maladie de la négligence ». Ce terrible accident va évidemment mettre une sourdine à l'hostilité des anti-tunnelistes.

Le combat n'en reste pas moins acharné sur un autre front : celui des aspects économiques et financiers du projet. Les opposants vont tenter de démontrer qu'il ne sera pas rentable. Ce terrain est occupé dès 1986 avec des déclarations allant dans le même sens émanant des autorités portuaires de Douvres et Calais. Ainsi le directeur-général du port de Douvres déclare: « Dans une situation de concurrence loyale et ouverte, le projet Eurotunnel sera un désastre financier à la fois pour ses actionnaires et pour les banques ». Un porte-parole de la Chambre de commerce de Calais enfonce le clou : « Le montage financier d'Eurotunnel est une catastrophe. Tôt ou tard les États devront intervenir en subventionnant le tunnel ». Dès avril, la ville de Calais et le district de Douvres ont adopté une motion demandant qu'en cas de faillite des promoteurs en cours de construction ou d'exploitation « les compagnies navales ne soient pas pénalisées par des conditions particulières faites à un preneur ».

Le pari de la concurrence

Par ailleurs les grands ports de la Manche et les compagnies maritimes se mettent en position de concurrencer le tunnel. Dès l'annonce du projet vainqueur, le groupement Flexilink affiche clairement l'objectif des services maritimes existants : « Concurrencer toute forme de lien fixe de façon efficace et décisive afin de le détruire sur le plan financier ».



Le Chartres, dernier-né des car-ferries français
© Chambre de commerce et d'industrie de Calais

Tant à Calais qu'à Douvres les autorités portuaires se lancent dans de vastes projets d'aménagement. A Calais, c'est la construction d'un nouveau port en eau profonde. A Douvres, c'est le démarrage d'un programme d'investissements sur cinq ans d'un montant de 900 millions de francs visant à faire du port le plus important port de voyageurs du monde.

Les compagnies maritimes, pour leur part, entendent se battre sur le front des prix des traversées et l'amélioration de la qualité et la rapidité de leurs services. Face à l'intention d'Eurotunnel d'offrir des tarifs 10 % moins chers que ceux de ses concurrents, la compagnie Townsend Thoresen se déclare prête à « casser les prix » et à engager « une guerre tarifaire ». En 1987 elle promet de faire tomber, d'ici l'ouverture du tunnel, ses prix de 40 % par rapport à ceux pratiqués en 1985. Par ailleurs l'industrie se concentre et se restructure. Townsend Thoresen (dont l'image de marque et la réputation ont été définitivement détruites par la catastrophe du *Herald of Free Enterprise*) est reprise par le conglomérat P&O et la Sealink UK passe sous le contrôle du suédois Stena Lines.

Elle modernise aussi sa flotte et lance de nouveaux bateaux offrant de meilleurs services et des capacités d'accueil plus grandes. La compagnie Townsend Thoresen met ainsi en service en 1986 et 1987 deux jumbo-ferries, le *Pride of Dover* et le *Pride of Calais* pouvant transporter

chacun 2 300 passagers et 650 voitures de tourisme soit le double de la capacité des ferries en service. Grâce à leur équipement sophistiqué et de qualité (restaurant, bars, salle vidéo, boutique *duty free*, discothèque, etc.) ils transforment la traversée de la Manche en véritable mini-croisière d'agrément, ce à quoi les Britanniques qui constituent les trois-quarts de la clientèle transmanche sont particulièrement sensibles. Pour sa part la compagnie Hoverspeed mise sur la rapidité grâce à ses *seacats*, des catamarans géants qui peuvent traverser la Manche en moins de cinquante minutes. Tous ces efforts visent d'une part à conserver le transit des 60 % du trafic voyageurs et 40 % du trafic marchandises qui se font par les ports de la Manche et surtout à réduire, autant que faire se peut, la part du marché que va prendre le lien fixe dans les services transmanche. Part qu'Eurotunnel estimait en 1987 à 44 % du trafic passagers et à 17 % du trafic marchandises.

L'aventure Eurotunnel

Quand le 20 janvier 1986 les deux gouvernements annoncent leur choix, France-Manche/Channel-Tunnel-Group n'est alors qu'un simple groupement d'entreprises et de leurs banques. Il lui faut désormais se transformer en véritable maître d'ouvrage. Le 28 mars naît Eurotunnel, une organisation unique en son genre: société en participation binationale, paritaire entre la France et la Grande-Bretagne.

Cette naissance a été précédée d'un acte fondamental, véritable clé de voûte de l'ensemble : la signature le 14 mars de l'acte de concession entre les deux États et le groupement. Cet acte fixe les principales caractéristiques de l'ouvrage et précise les engagements réciproques des États et des concessionnaires. Il stipule que ces derniers ont le droit et l'obligation d'assurer conjointement et solidairement, sans apport budgétaire ni garantie financière la conception, le financement, la construction et l'exploitation du lien fixe. Ils ont d'autre part diverses obligations de service dont celles d'assurer un service permanent de jour et de nuit et un service minimum consistant en une navette tourisme et une navette poids lourds toutes les demi-heures. La concession expire au cinquante-cinquième anniversaire suivant la date de son entrée en vigueur (2042) et les concessionnaires s'engagent à présenter d'ici l'an 2000 un projet de liaison routière sans rupture de charge. Dans le cas contraire les États auront la possibilité, à partir de 2010, de lancer un second projet de lien fixe. Enfin des institutions spécifiques sont créés dont une Commission inter-gouvernementale (CIG) chargée d'approuver les avant-projets présentés par Eurotunnel et d'accorder l'autorisation finale de mise en exploitation et un

Tribunal arbitral compétent dans les litiges qui interviendraient entre les deux États mais aussi entre les États et les concessionnaires et entre les concessionnaires eux-mêmes. Ces deux instances auront un grand rôle par la suite : la CIG dans les questions de sécurité et le Tribunal arbitral dans les différends qui interviendront entre constructeurs du tunnel et Eurotunnel.

Le montage financier



Billet d'honneur pour un premier passage délivré à François Mitterrand
© Photothèque La Vie du Rail

Société originale dans sa structure, Eurotunnel est surtout une aventure sans précédent en France puisque financée par le seul secteur privé. Sa réalisation sera difficile, mouvementée et à la limite chaotique

Le capital initial est constitué en deux temps. Les entreprises d'origine regroupées au sein de la société Trans-Manche Link ou TML (7), apportent en septembre 1986, 460 millions de francs. Un mois plus tard, le capital est porté à 2,5 milliards grâce à un placement privé international auprès de 105 grands investisseurs internationaux. La majeure partie de l'année suivante est consacrée à la négociation d'une convention de crédits qui prévoit la fourniture par un syndicat de banques de 40 milliards de francs de crédits accompagnée, si nécessaire, d'une rallonge de 10 milliards de francs.

Une entreprise jugée hasardeuse



© La Vie du Rail
n° 2220,
23-29 novembre 1989

Les difficultés se multiplient. Tout d'abord, la crédibilité du projet est fortement altérée par une succession de démissions et de départs de hauts responsables d'Eurotunnel, en particulier du président du consortium, Lord Pennock. Seule l'arrivée en février 1987 d'une nouvelle équipe de direction co-présidée par le Français André Bénard (ancien directeur général de Royal Dutch Shell) et le Britannique Alastair Morton raffermir la confiance des milieux financiers.

Il y a surtout la méfiance de la City à Londres qui juge l'entreprise extravagante et hasardeuse. A ce sujet le grand journal financier américain *The Wall Street Journal* rapporte en 1985 une anecdote significative. Interrogé sur le projet, le président d'une des plus riches et puissantes compagnies britanniques déclare l'idée excellente et se dit prêt « à racheter le tunnel pour quelques francs après qu'il ait été creusé et que les promoteurs initiaux soient partis en faillite » (*The Wall Street Journal*, 20 février 1985).

L'état d'esprit n'a guère évolué depuis. Les banquiers et financiers londoniens sont loin encore d'être convaincus. Selon un analyste, les investisseurs britanniques, vu le risque du projet, ne bougeront pas à moins d'obtenir des rendements de 20 % à 30 % mais Eurotunnel ne promet

Nous respectons trop nos amis Anglais
pour leur faire ça.



Alors c'est promis, le tunnel fini,
on remettra de l'eau.



© Le Monde 26 mai
1989

que 17,5 % par an (*Le Point*, 31 juillet 1987). Il faudra des interventions pressantes au plus haut niveau pour les convaincre :

L'augmentation de capital finit par se faire, avec l'appui discret, mais efficace, de la Banque d'Angleterre, soucieuse de voir avancer le projet et qui se chargea de décider les hésitants.

Le Monde 30 juillet 1987

Si les Britanniques boudent et se font tirer l'oreille, il en va tout autrement pour les investisseurs japonais qui se montrent très actifs et qui vont entrer dans le financement de l'opération jusqu'à une hauteur de 23 % :

A Tokyo, les compagnies d'assurances et les caisses de retraite placent couramment sur une période de trente ans les énormes capitaux que leur fournit la fabuleuse épargne nipponne. Ces organismes ont besoin, effectivement, de placements sur des durées aussi longues, pour faire face à des engagements de même nature (contrats d'assurances sur la vie et versements des retraites). On les voit déjà souscrire abondamment des obligations à trente ans du Trésor des États-Unis : pourquoi les banques de l'Empire du soleil levant ne s'engageraient-elles pas sur une réalisation (...) avec une rentabilité que l'on peut présumer assez positive ?

Le Monde 30 juillet 1987

Fin août, le contrat de garantie de prêt est signé entre un syndicat de cinquante banques et Eurotunnel à qui sont accordés 50 milliards de francs de crédits. Trois mois plus tard, au moment de la signature de la convention de crédit, ce syndicat de banques s'est élargi à près de deux cents. Les financiers internationaux parient donc sur le succès de l'entreprise.

Une souscription publique réussie

Ces deux étapes permettent le lancement des actions Eurotunnel sur les bourses de Paris et de Londres. A l'ouverture de la souscription, le 16 novembre, le prix d'émission est fixé à trente-cinq francs. A sa clôture, près de deux cent mille Français et cent mille Britanniques se sont portés acquéreurs des titres de la société.

Cette réussite tient pour une large part à l'optimisme affiché par les promoteurs. Ainsi un dirigeant d'Eurotunnel déclare, au début d'année 1987, que les actionnaires « ne pourront pas compter sur des dividendes avant la mise en service du tunnel, mais ils pourront espérer d'ici là une appréciation de leurs actions.

Le Quotidien de Paris 15 janvier 1987

Le directeur général d'Eurotunnel prévoit une rentabilité de 17,5 % et estime : « Même en cas de catastrophe cette

TUNNEL SOUS LA MANCHE

L'HEURE DES COMPTES



48,6 milliards, 60 milliards, 70 milliards, 75 milliards de francs... Plus en avance le Tunnel, plus les estimations de prix grimpent. Économiquement, le constructeur, et Transmanche Link, le constructeur, y voit alors de leur intérêt. Mais si le Tunnel arrive vite, l'équipe de spécialistes ne peut pas en faire l'économie.

© La Vie du Rail
n° 2220,
23-29 novembre 1989

rentabilité demeurerait comparable à celle d'un placement sans risque (...). Imaginons 20 % de recettes de moins que prévu, un an de retard et 20 % de surcoût du chantier peu vraisemblables nous demeurerions à un niveau de rentabilité de 10 % à 12 % » (*Le Monde*, 3 mars 1987).

Quant au co-président français de la société il pronostique qu'« en six ans la valeur des titres aura quadruplé » (*Le Point*, 31 juillet 1987).

Dans cet élan de prévisions optimistes il n'est pas étonnant que le respecté chroniqueur économique du journal *Le Monde* écrive au lendemain de la cérémonie d'échanges des instruments du traité de ratification :

Certes, les actionnaires, dans le meilleur des cas, ne touchent pas un centime de dividende avant 1993, mais il est très probable que les cours des actions enregistrent des plus-values au fur et à mesure de l'avancement des travaux.

Le Monde 30 juillet 1987

La dérive des coûts

Cet optimisme ne va pas résister aux aléas de la construction, aux relations orageuses entre Eurotunnel et le constructeur TML et à la dérive des coûts qui feront d'Eurotunnel l'une des valeurs les plus spéculatives des marchés parisien et londonien.

Au cours du second semestre de 1988, Eurotunnel, constatant des retards sur le calendrier prévu dans le début des forages, menace TML de pénalités et même de suspension de paiements. Le constructeur se défend en invoquant une mise en service difficile des tunneliers et les retards dans la procédure de financement d'Eurotunnel.

Le premier coup de tonnerre arrive en juillet 1989. Par un communiqué, Eurotunnel annonce « des hausses prévisibles importantes » qui vont nécessiter un financement complémentaire. Ces surcoûts sont dûs en partie aux « travaux à forfait » comme ceux des plates-formes terminales et des navettes et de leurs engins de traction. Pour ces dernières, par exemple, des prévisions budgétaires établies par Eurotunnel en 1987 ne devaient pas excéder 226 millions de francs. Or, au moment de la commande passée durant l'été 1989, leur prix atteint les 600 millions. En octobre, Eurotunnel annonce que le coût total de l'ouvrage est désormais estimé à 70 milliards de francs. Certains voient derrière cette annonce de sombres manœuvres :

On peut se poser la question de savoir si Eurotunnel n'a pas l'arrière-pensée suivante : les gouvernements anglais et français n'admettront évidemment pas que le projet de lien fixe n'aboutisse pas dans les délais. Ou laisse sombrer un projet aussi gigantesque, ce qui ne manquerait pas de provoquer le scandale qu'on imagine. D'où peut-être l'espoir secret d'Eurotunnel de voir un jour les deux États d'Europe

contribuer financièrement à l'achèvement du lien fixe. Quant à la CEE, sa raison d'être consistant à rapprocher les États d'Europe, son intérêt lui commande de faire que la Grande-Bretagne ne soit plus une île. Elle ne peut donc faire l'économie du tunnel sous la Manche (...). Bref le lien fixe transmanche est une obligation.

La Vie du Rail 23 novembre 1989.

Eurotunnel est donc forcée de repartir à la recherche de prêts complémentaires. Elle les trouve auprès du syndicat bancaire d'origine qui s'engage à hauteur de 18 milliards et de la Banque européenne d'investissements qui apporte, en complément aux 10 milliards déjà prêtés lors de la première levée de capital, 3 milliards supplémentaires. Cette nouvelle convention de crédits obtenue, Eurotunnel procède, en novembre 1990, à une augmentation de capital d'un montant de 5,7 milliards qui sera souscrite à 92 %. Le succès de ces opérations ne s'est, cependant, pas fait sans de dures négociations. Le président d'Eurotunnel, André Bénard (8), le reconnaît dans une interview : « Les difficultés pour débloquer des prêts nouveaux ont dépassé ce que je pensais. On s'est alors aperçu des limites d'un financement privé pour un projet de cette ampleur (...). La confiance demeure mais nous sommes parvenus à la limite ». (*Libération*, 30 novembre 1990).

La nécessité de financement complémentaire due aux surcoûts ne menace pas seulement la philosophie du projet voulue par les deux gouvernements (le tout privé), elle rend plus floues et aléatoires les perspectives de rentabilité de l'ouvrage et surtout la politique tarifaire que devra adopter Eurotunnel pour couvrir ses frais d'exploitation et les remboursements des emprunts et concurrencer efficacement les compagnies maritimes. Sur ce point *Le Quotidien de Paris* estime :

Comme le coût des travaux a beaucoup « gonflé » par rapport aux prévisions initiales et comme les frais financiers seront forcément très alourdis, il paraîtrait logique que le prix de la traversée soit nettement plus élevé que celui annoncé.

En tout état de cause, la compétitivité du tunnel par rapport aux ferries soulève une interrogation.

Le Quotidien de Paris 1-2 décembre 1990

Très vite, ce financement complémentaire se révèle à nouveau insuffisant. La tension entre le maître d'ouvrage et TML augmente encore. Au début de l'été 1991, le constructeur réclame 11 milliards supplémentaires pour achever les travaux et, comme auparavant, ce sont les travaux « à forfait » qui en sont la cause. Ainsi TML soutient que le terminal britannique lui a coûté deux fois plus cher que les 8 milliards initialement prévus. Il menace d'arrêter le système de refroidissement du tunnel, rendant ainsi

impossible tout travail dans les galeries. Le litige est soumis au Tribunal arbitral qui rend une décision favorable à TML au grand scandale d'Eurotunnel qui demande alors l'arbitrage de la Chambre de commerce internationale, juridiction de dernier ressort au titre du contrat. En mars 1993, celle-ci donne raison à Eurotunnel rejetant la demande de TML de substituer au paiement forfaitaire prévu au contrat une rémunération au coût réel.

Par ailleurs, les exigences croissantes de la Commission inter-gouvernementale concernant la sécurité dans le tunnel et sur les navettes ne font qu'accroître la dérive des prix. A l'automne 1991, Eurotunnel considérant que les termes du contrat de concession n'ont pas été respectés sur ce chapitre réclame aux deux États une indemnité de l'ordre d'un milliard de francs.

Pendant ce temps les besoins de financement de l'entreprise ne cessent de grimper. A l'automne, ils s'élèvent à 80 milliards de francs. *La Vie du Rail* note à ce sujet :

L'histoire donnera peut-être raison aux conseillers techniques des banques prêteuses, eux qui parlaient en octobre 1989 d'un coût global du tunnel sous la Manche de cent milliards de francs au moment de son ouverture. On n'en est pas loin.

La Vie du Rail 31 octobre 1991

Ce jugement se révèle tout proche de la vérité. Lors de l'assemblée générale des actionnaires en juin 1993 les responsables de l'entreprise annoncent un nouvel accroissement des besoins financiers d'Eurotunnel que devront couvrir une augmentation des fonds propres et des crédits supplémentaires fournis par le syndicat bancaire. Le coût total de l'ouvrage approche donc les 100 milliards, soit le double de l'estimation initiale de 1987.

Non moins catastrophique pour Eurotunnel est le report de la date d'ouverture du tunnel qu'entraînent ces différents retards et désaccords. L'échéance prévue du 15 juin 1993 est d'abord reportée à septembre, puis à décembre, puis au milieu de l'année 1994. Chaque mois de retard coûte très cher au concessionnaire. Non seulement c'est une perte mensuelle de 500 à 600 millions mais ce qui est perdu l'est définitivement puisque, en vertu de l'Acte du 14 mars 1987, les États deviendront propriétaires de l'ouvrage et donc des recettes en 2042.

De dépassements financiers colossaux en conflits multiples entre les fournisseurs, la facture n'en finit plus de s'alourdir sans que personne ne puisse plus dire avec certitude à quel prix et quand s'achèvera le chantier.

Libération 25 juin 1993

Quelques semaines auparavant, *Le Canard enchaîné* a proposé sa propre solution à toutes les difficultés d'Euro-tunnel :

Le tunnel fonctionnera-t-il un jour ? C'est peut-être le moment de constituer une nouvelle société ayant pour objet social de reboucher le tunnel sous la Manche.

Le Canard enchaîné, 28 avril 1993

L'action Eurotunnel dans la tourmente

Le dérapage des coûts ne concerne pas seulement les institutions, il affecte très directement les centaines de milliers d'actionnaires qui ont fait confiance à Eurotunnel. Peu après son introduction en bourse, la valeur a fortement chuté atteignant à la fin de 1987 un cours plancher de 22 francs. Pendant le premier semestre 1988 elle remonte à son cours d'émission et le dépasse même en été pour s'établir à 39 francs. Elle rechute peu après à l'annonce de retards dans les travaux de forages et redescend en dessous de son cours d'émission. A partir d'octobre, cependant, les cours remontent tandis que les transactions sur le titre s'étoffent.

En début d'année suivante c'est l'envol : l'action cote 60 francs en janvier, plus de 90 francs en février, dépasse les 100 francs en mai puis passe la barre des 120 francs. Ce quasiment triplement des cours s'explique par l'avancement des travaux qui à cette période abordent la craie bleue et une relative accalmie dans les relations tumultueuses entre Eurotunnel et le constructeur. Il y a surtout les incitations de plusieurs banques françaises qui conseillent l'achat du titre au contraire des analystes londoniens qui se méfient et préfèrent s'abstenir. *Le Monde* explique le pourquoi de ces recommandations :

Sur la base des prévisions de trafic, révisées en hausse de près de 30 %, le dividende annuel du titre s'établissait à au moins 12 % à partir du premier paiement à la mi-1995. Cette estimation conférait à l'action une valeur actualisée comprise entre 170 et 243 francs dès 1995, soit une rentabilité annuelle d'environ 30 %, c'est à dire une revalorisation du titre presque du même ordre.

Le Monde 26 mai 1989

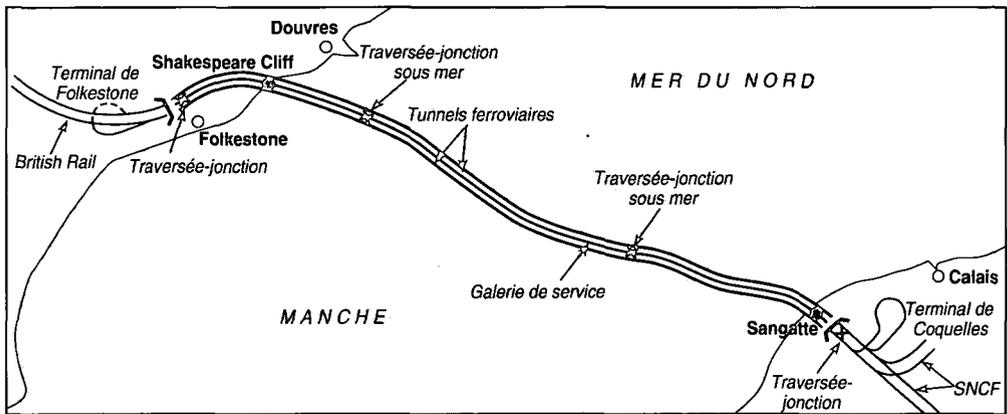
En juillet, survient le krach à la suite de l'annonce d'importantes hausses des coûts de construction. L'action ne cesse de dégringoler pour atteindre 55 francs en octobre. Si cette chute spectaculaire est une surprise pour les petits porteurs elle ne semble pas en être une pour quelques privilégiés. Dans les jours qui ont précédé l'annonce des surcoûts, une forte augmentation des échanges sur le titre a été constatée. Elle motive, dès la fin juillet, une enquête de la Commission des opérations de bourse pour un éventuel délit d'initiés.

Le reflux du titre ne s'arrête pas là. Lors de la seconde augmentation de capital, il crève son cours plancher d'émission. Trois ans plus tard, l'action continue à évoluer dans ses plus basses eaux: entre 28 et 44 francs et les premiers dividendes ne sont plus prévus que pour 1999. *Le Monde* note à ce sujet :

Éblouis par les perspectives ouvertes par le plus grand chantier d'Europe, les actionnaires d'Eurotunnel en sont aujourd'hui réduits à spéculer au jour le jour sur l'issue du contentieux sans espoir de revoir avant de longs mois, sinon des années, les cours se rapprocher de leurs sommets passés.
Le Monde 30 mars 1992

Pour les petits porteurs d'Eurotunnel, l'Eldorado sous la Manche s'est transformé en gouffre financier. Mais peut-être préféreront-ils se souvenir que le Canal de Suez, l'équivalent pour le XIXe siècle de ce qu'est aujourd'hui le tunnel sous la Manche, connut de pareilles difficultés en son temps : allongement de sa durée de construction, doublement de son coût de construction, chute vertigineuse du prix des actions au moment de son ouverture. Quelques années plus tard, cependant, le succès de l'entreprise dépassait des prévisions les plus optimistes tandis que le cours des actions s'envolait.

Le « chantier du siècle »



© La Documentation française

Cette expression revient souvent sous la plume des journalistes pour présenter Eurotunnel. Elle traduit bien la gigantesque dimension de l'entreprise qui a su, malgré les difficultés, mener à son terme les objectifs fixés en 1987. En dehors des installations de surface comme les terminaux, ceux-ci incluent le forage de 150 kilomètres de tunnels dont 111 sous la mer, comprenant deux tunnels ferroviaires (le tunnel sud dans le sens France-Grande-Bretagne et le tunnel nord dans le sens Grande-Bretagne-France) à trente mètres de distance, avec entre eux une galerie de service, elle-même véritable tunnel à deux voies. D'autre part, tous les 375 mètres, des rameaux de communication relient les tunnels ferroviaires au tunnel de service et servent d'accès pour

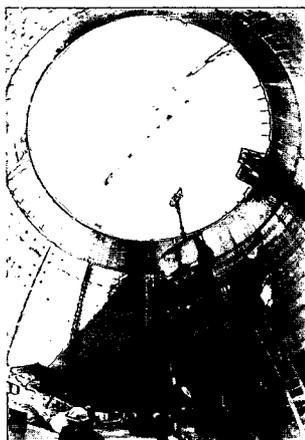
l'entretien des voies ferroviaires et de possible moyen d'évacuation des passagers en cas d'urgence ; des rameaux de pistonement, tous les 250 mètres, sont directement raccordés aux deux tunnels ferroviaires, en passant au-dessus du tunnel de service pour une meilleure répartition de la pression de l'air. Enfin, pour permettre le passage d'un train d'un tunnel à l'autre, quatre interconnexions ferroviaires (traversées-jonctions) sont réalisées : deux aux sorties



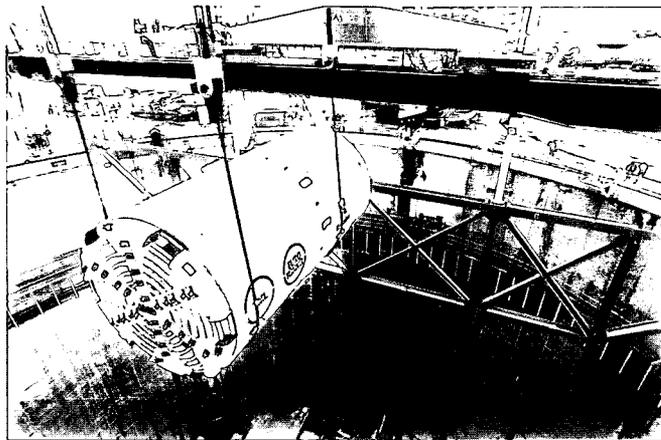
La reprise du chantier côté anglais à Shakespeare Cliff
© Photothèque La Vie du Rail

française et britannique et deux sous la mer. A ces ouvrages il faut adjoindre la pose et l'équipement de 200 kilomètres de voies spécialement adaptées, l'atmosphère saline dans les tunnels propice à la corrosion excluant l'utilisation de voies classiques, 4 000 kilomètres de câbles électriques, 80 kilomètres de conduites de drainage, 120 kilomètres de conduites de lutte anti-incendie et 200 de conduites de refroidissement.

Tous ces travaux ont été confiés par le maître d'ouvrage Eurotunnel à la société TML. Le contrat « clé en mains » stipule que TML se charge dans des délais et à un coût convenus sous peine de pénalités, du forage des tunnels, de la fourniture du matériel roulant et de la construction des terminaux et des équipements fixes des terminaux et tunnels (voies, câbles et caténaires, canalisations, signalisations, etc.).



Le puits de Sangatte, côté français
© J. Langevin/Syigma



Mise en place d'un tunnelier à Sangatte
© J. Langevin/Syigma

Le démarrage des travaux

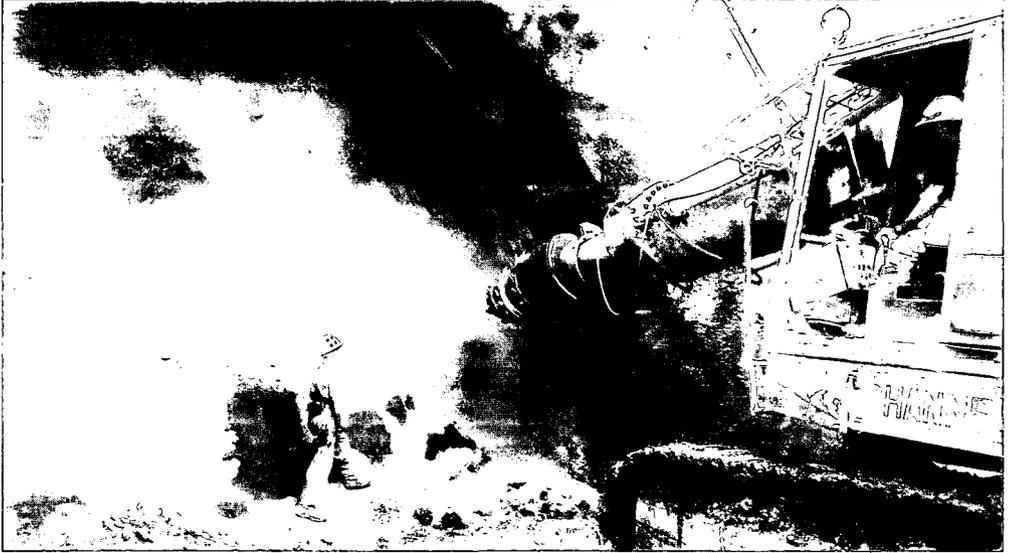
Dès la fin 1986, les travaux préliminaires commencent. Il s'agit de compléter, grâce à des forages off-shore, les connaissances géologiques du sous-sol de la Manche afin d'établir le tracé définitif des tunnels. Celui-ci est fixé après des études menées par le Bureau des recherches géologiques et minières. Les grandes lignes en sont déjà bien connues. L'entrée du tunnel, côté français, se fait à Coquelles, une commune située à quelques kilomètres au sud de Calais, avec franchissement de la côte à Sangatte suivi d'un tracé légèrement sinueux, entre vingt-cinq et quarante-cinq mètres sous le lit de la mer, jusqu'à Shakespeare Cliff à l'ouest de Douvres et sortie au village de Cheriton près de Folkestone.

Sur leur parcours les tunnels traversent des craies blanches et grises extrêmement fracturées et fissurées, chargées d'eau, avant d'aborder la craie bleue où les fissures sont moins nombreuses et les venues d'eau plus faibles. C'est ici que les tunnels passent, le plus près possible des argiles très poreuses dites de gault.

La présence tout près des côtes françaises des craies blanches et grises oblige les Français à établir leur point départ des forages tout près du littoral mais à plusieurs dizaines de mètres en dessous du niveau de la mer d'où la

nécessité de construire un puits de 55 mètres de diamètre et de 68 mètres de profondeur, « gigantesque, il faut le dire, et hérissé de grues monumentales (...) assez grand pour accueillir l'Arc de Triomphe parisien, et au fond duquel se relaient désormais jour et nuit quelque cinq cents ouvriers » (*Nord-Éclair*, 29 juillet 1987).

Côté britannique, les choses se présentent différemment : une plate-forme a été aménagée au pied de la



Une fin de forage près du terminal de Folkestone
© S. Salgado/Magnum photos

falaise. De plus, la descenderie en forte pente aménagée en 1974 à Shakespeare Cliff existe toujours. Une autre y est ajoutée pour servir de base au chantier de forage des tunnels.

Ces deux lieux sont les nœuds vitaux du chantier. De là arriveront et partiront les fameux tunneliers qui vont creuser les trois tunnels. Ce sont d'énormes foreuses à boucliers étanches, dont la plus grande mesure 8,72 mètres de haut et pèse jusqu'à 1 200 tonnes, fonctionnant vingt-quatre heures sur vingt-quatre et sept jours sur sept, qui attaquent la roche sur le front de taille grâce à une énorme râpe tournante, la tête de forage. Chaque tunnelier est suivi d'un train de service, qui est une véritable usine de 260 mètres de long. Elle évacue les déblais, reçoit les voussoirs de revêtement, dalles en béton de forme convexe qui composent l'armature de l'ouvrage, les pose et injecte le laitier de ciment derrière afin d'assurer une parfaite étanchéité du revêtement. Dans le premier wagon du train technique se trouve la cabine de pilotage qui contrôle à la fois le bon déroulement des opérations et l'orientation du creusement.

La Vie du Rail

HEBDOMADAIRE
N° 2271 / 29 NOVEMBRE 1990 / 8 F
LUXEMBOURG / 5 F
LUXEMBOURG / 5 F

tunnel LES 100 DERNIERS MÈTRES



N° 2271 / 29 NOVEMBRE 1990 / 8 F

© La Vie du Rail n°2271, 29 novembre 1990

Selon le programme général du projet, ces tunneliers, au nombre de onze, doivent forer à des cadences avoisinant 1000 mètres par mois côté britannique et 500 mètres côté français. Très vite cependant, ces machines vont rencontrer des problèmes de mise au point qui nécessitent le changement à plusieurs reprises des outils de coupe sur la tête du tunnelier, ainsi que de graves difficultés de forage : en effet, du côté français, les couches de craies grises sont



© La Voix du Nord
2-3 décembre 1990



© La Voix du Nord
2-3 décembre 1990,
2^{ème} cahier spécial



© Nord Eclair
2-3 décembre 1990

plus aquifères que prévu d'où un très grand débit d'eau. La situation n'est pas meilleure côté britannique.

Contrairement à toute attente les tunneliers trouvent sur leur trajet des zones inondées et une craie très friable. Ainsi le tunnelier *Brigitte* (9) ne creuse que six mètres en mai 1988 et, en septembre, cinq mois donc après son lancement, il n'a creusé que 244 mètres. Les retards sont inévitables. Ils entraînent une nette dégradation des relations entre Eurotunnel et le constructeur.

A partir de la fin de l'année 1988, la situation s'améliore : de nouveaux réglages de la tête du tunnelier *Brigitte* permettent de meilleures cadences et surtout on commence à attaquer la craie bleue. Bientôt les parcours des tunneliers s'effectuent de mieux en mieux et les forages s'accroissent à un rythme très soutenu. En avril 1990, près de 76 kilomètres de tunnels (50 % du total) sont creusés et en juin le tunnelier britannique franchit la frontière sous-marine qui passe à l'aplomb de la ligne de séparation entre les eaux française et britannique.

La jonction est réalisée

Quatre mois plus tard, 117 kilomètres sont forés et leur revêtement posé grâce, en particulier, au tunnelier

britannique qui avance pendant cette période de 160 mètres par semaine tout en évacuant plus de 800 000 mètres cube de déblais et en mettant en place plus de 6000 anneaux de revêtement (10). En novembre ce tunnelier établit un nouveau record, en progressant de 354 mètres en une semaine.

Ces progrès permettent à la fin octobre un premier contact par sondage entre les tunneliers français et anglais

(SUD TUNEL) **AVANCEMENT TUNNELIERS** (TML)

	BRIGITTE		EUROPA		CATHERINE		ANTOINETTE	
	REALISE	OBJECTIF	REALISE	OBJECTIF	REALISE	OBJECTIF	REALISE	OBJECTIF
12			400	187	336	187		79
11			1144	2244	3779	2244		1520
10			8928	5800	8792	5800		3794
09								
08								
07								
06								
05								
04								
03								
02								
01								
00								
15 6 18			13825	9843	10978	7101		301

SEUR
DIT

© Photothèque La Vie du Rail

dans le tunnel de service sous mer. Ils sont arrêtés à 110 mètres l'un de l'autre et un tuyau sonde est passé entre les deux galeries pour vérifier leur alignement. A quelques centimètres près, il est parfait. Le 1er décembre se produit « l'équivalent franco-anglais des premiers pas de l'homme sur la lune » (*Nord-Éclair* 2-3 décembre 1990). A 15,6 kilomètres de la côte française et à 22,3 kilomètres de la côte anglaise, la jonction du tunnel de service est réalisée :

En quelques secondes, l'Angleterre cesse d'être une île. Incroyable mais vrai, un formidable courant d'air frais s'engouffre, par le trou béant vers la France.

La Voix du Nord 2-3 décembre 1990

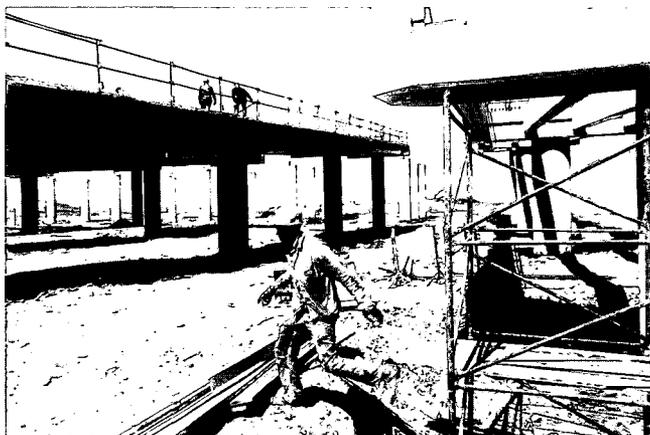
A la fin de l'année tous les forages sous terre sont achevés tandis que sous mer les quatre tunneliers en service continuent leur progression dans les tunnels ferroviaires. Pendant ce temps le tunnelier français qui a effectué la jonction est découpé au chalumeau et retiré en pièces détachées. Quant au tunnelier britannique il est bétonné et enterré sous la Manche, légèrement à droite du tunnel percé.

De nouveaux records battus

En janvier 1991 les derniers tunneliers creusent en quatre

semaines 4 665 mètres. La machine française du tunnel sud avance de 306 mètres en une semaine, battant ainsi un nouveau record du côté français. Le mois suivant ce même tunnelier fore et revêt en une semaine 426 mètres, battant ainsi de 33 mètres le record précédent du tunnelier nord. L'amélioration des performances de cette machine est impressionnante. En 1989 elle forait 55 mètres par semaine, en 1990 195 mètres, en 1991 324 mètres.

En mars, encore un record : plus de 5,5 kilomètres de tunnel ferroviaire sont réalisés contre 5 kilomètres précédemment. Le 22 mai 1991 le tunnel nord sous mer est percé. Une semaine plus tard le tunnelier français *Catherine* achève le tunnel ferroviaire sud avec trois jours d'avance sur



Le chantier du terminal à Calais
© S. Salgado/Magnum photos

le planning fixé dans le contrat de 1986. Les 150 kilomètres de tunnels sont terminés. Le temps perdu a été rattrapé. Le forage a, en fait, trois mois d'avance sur le calendrier des travaux.

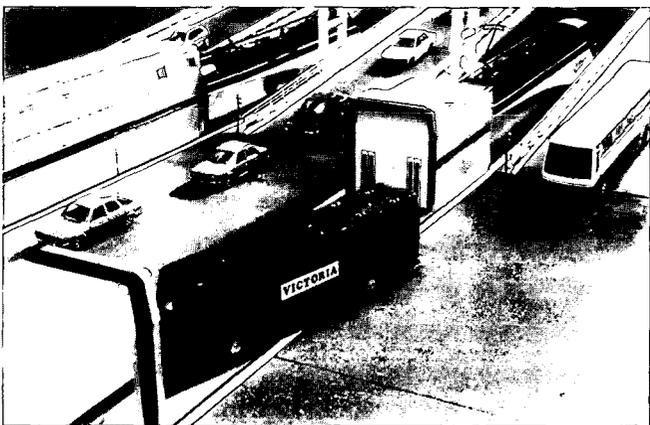
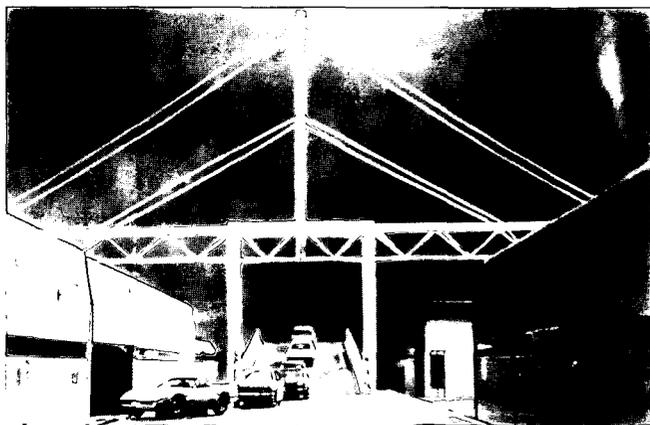
Il reste encore deux ans pour terminer de complexes et nombreux travaux nécessaires avant l'ouverture du tunnel (prévue à cette date pour le 15 juin 1993). Sous terre, ce sont l'équipement des trois galeries en alimentation électrique, en voies ferrées, en signalisation, l'achèvement des rameaux de communication entre les trois galeries et celui des rameaux de pistonnement entre les deux tunnels, l'achèvement aussi des quatre salles de traversée-jonction, des stations de pompage et des usines de ventilation.

Les travaux ne sont pas moins importants en surface, en particulier les raccordements entre les deux terminaux et les réseaux autoroutiers britannique et français ainsi que les raccordements ferroviaires entre le tunnel et les réseaux ferrés. Enfin il faut procéder à l'essai en vraie grandeur des navettes. Des retards inévitables se produisent

là aussi, en partie liés au bras de fer financier que se livrent Eurotunnel et TML. Ils n'empêchent pas, cependant, en janvier 1993, Sir Christopher Mallaby, nouvel ambassadeur de Grande-Bretagne en France, d'effectuer en train de chantier une traversée de quatre heures dans le tunnel pour rejoindre son poste à Paris.

Le Shuttle

Depuis l'été 1993, il est devenu possible de traverser la Manche sans guère la voir. Mais comment va se dérouler cette traversée ?



*Entrée des camions
et des voitures dans
le shuttle*

© Demail/Eurotunnel

Entre les deux capitales, Paris-Londres, et Bruxelles-Lille-Londres, elle se fait grâce au TGV transmanche *Eurostar* qui, en juin 1993, a effectué son premier essai en 2h 40. Ces TGV, adaptés au gabarit et à l'alimentation électrique britannique, sont d'une composition exceptionnelle de 18 voitures pour une capacité totale de 794 places. Ils assurent un service non-stop qui dure environ 3h 30 minutes entre Paris et le terminal continental de la gare de Waterloo à

Londres. Suivant une convention signée le 29 juillet 1987 entre Eurotunnel et les présidents des deux compagnies ferroviaires nationales, la SNCF et British Rail peuvent utiliser jusqu'à la moitié de la capacité du tunnel.

Pour ceux qui partent du terminal français de Coquelles ou du terminal britannique de Cheriton, la traversée se fait grâce aux navettes spécialement conçues pour la traversée et commercialisées par Eurotunnel sous le nom de *Le Shuttle*.

Le fonctionnement des navettes

D'une masse de 130 tonnes, longues de 750 mètres et comprenant vingt-six wagons (d'une longueur de 26 mètres pour une hauteur de 5,60 mètres), ces navettes sont composées de deux rames distinctes : les premières à niveau unique réservées aux cars, minibus, caravanes (12 cars ou 60 voitures de plus de 1,85 mètre) ainsi qu'au fret, ce dernier se faisant par des navettes spécialement équipées. Les secondes, à deux niveaux, transportent jusqu'à 120 véhicules-passagers. Elles roulent à 130 km/h.

A leur arrivée au terminal, les véhicules suivent une large boucle de décélération qui les mène dans la zone des quais face aux tunnels. L'accès aux quais d'embarquement et de débarquement, huit quais en service dans chaque terminal, se fait par quatre ponts. Les deux ponts avant (par rapport à la marche de la navette) sont réservés aux véhicules quittant les quais et les deux arrière pour les véhicules s'embarquant. A l'entrée du terminal se situent une zone de service (restaurants, stations-service, etc.) et une zone d'accès où s'effectuent le péage et les formalités frontalières et douanières. Celles-ci ont été soigneusement précisées dans le traité signé en novembre 1992 par les deux pays. Pour les trains TGV, les agents effectuent leur contrôle lors du voyage ou au terminal de départ. Pour les navettes, ces contrôles se font dans les bureaux mitoyens des douanes française et britannique avant l'embarquement des voitures. Une voiture et ses passagers en partance pour la Grande-Bretagne est donc en territoire britannique dès ce passage et vice versa. Ainsi, par exemple, le refoulement de voyageurs dont le titre d'entrée dans le pays de destination n'est pas valable, peut être plus facilement opéré. Quant aux actes d'état civil (naissance, mort naturelle) dans le tunnel, ils relèvent du pays de départ; il en est de même pour les interpellations pour délits.

Un confort bien étudié

Ces formalités accomplies, les véhicules sont embarqués par leur conducteur sur les navettes dont la circulation est très

fréquente : toutes les quinze minutes pour les navettes touriste et toutes les vingt minutes aux heures de pointe pour les navettes poids lourds. Une fois le véhicule embarqué, (l'opération ne demande que huit minutes), ses occupants peuvent y rester, aller chercher des boissons aux distributeurs automatiques, se rendre au bar ou emmener leurs enfants dans les nurseries aménagées. Les routiers, eux, doivent se rendre dans un véhicule climatisé situé en tête des navettes spéciales poids lourds où ils peuvent se détendre.

Par mesure de sécurité, il est cependant interdit aux voyageurs de fumer ou de faire tourner le moteur de leur véhicule pendant la traversée. Pour ceux qui souffriraient d'anxiété ou de claustrophobie, l'aménagement a été soigneusement étudié. Ainsi l'intensité d'éclairage dans les voitures ne varie pas, qu'on soit ou non sous la Manche. Les fenêtres ont été regroupées par deux pour former des baies latérales qui, avec l'éclairage interne, produisent une lumière zénithale rassurante. Les couleurs des sièges ont été aussi étudiées. En seconde classe, ils sont en velours rosé flanelle et soleil, couleurs que les experts britanniques jugent sécurisantes. En première classe, ils sont dans deux nuances de gris en velours molletonné à grosses côtes réhaussés de têtes rouges opéra. La traversée ne dure que trente-cinq minutes dont vingt-six minutes sous la mer environ. Quant au passage d'un réseau routier à un autre il se fait en moyenne en une heure.

A quel prix ?

Une inconnue de taille - le prix de la traversée - est enfin résolue, juste avant l'ouverture du tunnel. Lors du choix de son projet en 1986, France-Manche/Channel-Tunnel-Group avait estimé que le péage pour une traversée serait inférieur de 10% à celui des compagnies maritimes et, sur la base initiale du coût des travaux, un prix de passage de 235 F par personne avait été annoncé. La hausse considérable du coût de la construction a ensuite obligé Eurotunnel à longtemps maintenir un silence prudent sur la question.

Le dimanche 2 janvier 1994, le *Sunday Times* a révélé les tarifs. Cette information a été reprise le lendemain par *Libération* :

(...) d'environ 1 400 francs en basse saison à 2 260 francs en haute saison pour un aller-retour en matinée pour quatre personnes et leur véhicule. Soit seulement 200-300 francs au dessus des prix des ferries entre Douvres et Calais.

Libération 3 janvier 1994.

Les billets ont déjà été mis en vente dans certaines agences de voyage, valables pour les premières traversées qui auront lieu vers la fin du mois d'avril 1994.

La partie s'annonce serrée entre Eurotunnel et les compagnies maritimes qui assurent la traversée de la Manche. L'une des plus importantes d'entre elles, la compagnie Sealink, a immédiatement rétorqué en envisageant une baisse des ses tarifs, de l'ordre de 7% en haute saison et de 30% en basse saison.

Des mesures de sécurité draconiennes

Par ailleurs les questions de sécurité et de protection ont été une préoccupation essentielle du concessionnaire de la ligne et des experts franco-britanniques de la Commission intergouvernementale (CIG) qui a informé régulièrement Eurotunnel des modifications nécessaires à apporter au vu des plans soumis. Au fur et à mesure de la progression des travaux, les exigences de la CIG se sont faites de plus en plus draconiennes, en particulier après l'incendie survenu dans la station King's Cross du métro de Londres où 31 personnes sont mortes brûlées ou asphyxiées. Elle a ainsi obtenu l'élargissement des portes de navettes touristes et jugé en avril 1991 la conception « semi-ouverte » des wagons des navettes de fret inacceptable, car celle-ci ne comportait pas de dispositif élaboré de lutte contre l'incendie.

De même elle a imposé que tous les véhicules transportant du gaz de pétrole liquifié (caravanes, camping-cars) soient transportés séparément. Elle a aussi souhaité le renforcement des précautions antisismiques et exigé que toutes les dispositions soient prises pour prévenir tout risque de détournement d'une navette engagée dans le tunnel.

L'incendie étant le risque le plus redouté, les mesures anti-feu ont été multipliées. Le matériel ferroviaire étant « ignifugé » offre l'assurance de protéger ses occupants pendant au moins trente minutes d'un incendie survenu à l'extérieur. Quant aux navettes, elles sont constituées autant que possible de matériaux non combustibles et équipées d'une large gamme de détecteurs pouvant déceler la présence de flammes, de fumées ou de monoxyde de carbone. De plus, les portes coupe-feu entre les wagons ont été étudiées de manière à empêcher le passage d'un wagon à l'autre des flammes ou fumées. En cas d'incident de niveau 3 (8) mettant en danger les voyageurs, du gaz halon ayant la propriété d'éteindre les feux se répandra dans le véhicule après son évacuation. Pour permettre à ce gaz d'atteindre le maximum d'espaces, il est prévu que, pendant la traversée, les vitres des autocars et voitures devront rester ouvertes.

Dans le cas où un train serait en feu dans le tunnel l'évacuation se ferait en gagnant les couloirs de communication, un tous les 375 mètres, puis la galerie de service qui étant en surpression et donc ne pouvant être enfumée sera équipée d'engins sur pneus amenant les voyageurs à l'air libre en 90 minutes. Pour faciliter le travail

des équipes de lutte contre l'incendie, la galerie de service est munie d'une canalisation qui assure une arrivée d'eau ininterrompue. Les préoccupations de sécurité ne s'arrêtent pas là. Ainsi les trottoirs des quais sont construits de telle sorte qu'en cas de déraillement les navettes restent debout et continuent en ligne droite. De même les trains circulant dans le tunnel sont continuellement séparés par un écart supérieur à leur distance de freinage grâce à la division en « canton » de la ligne. Un train ne peut donc entrer dans un « canton » que si le précédent en est déjà sorti.

Par ailleurs la Grande-Bretagne ne connaissant pas la maladie de la rage, des dispositifs spéciaux ont été aménagés, dont des grillages électrifiés à l'intérieur des tunnels, pour empêcher tout passage d'animaux. Il n'est, d'autre part, pas possible de jeter de la nourriture par les fenêtres des trains ou de purger les toilettes sur les voies. Enfin des mesures gardées secrètes touchant à la sécurité nationale et à la prévention des attentats ont été prises par les ministres de la Défense français et britannique en 1987.

Toutes ces mesures suffiront-elles à rassurer les Britanniques qui seraient, selon une étude de 1992, encore 40 % à craindre un voyage par le tunnel pour des raisons de sécurité et en particulier à cause des risques d'incendie ?

The Independant 7 mai 1992

Les transports en amont et en aval du tunnel

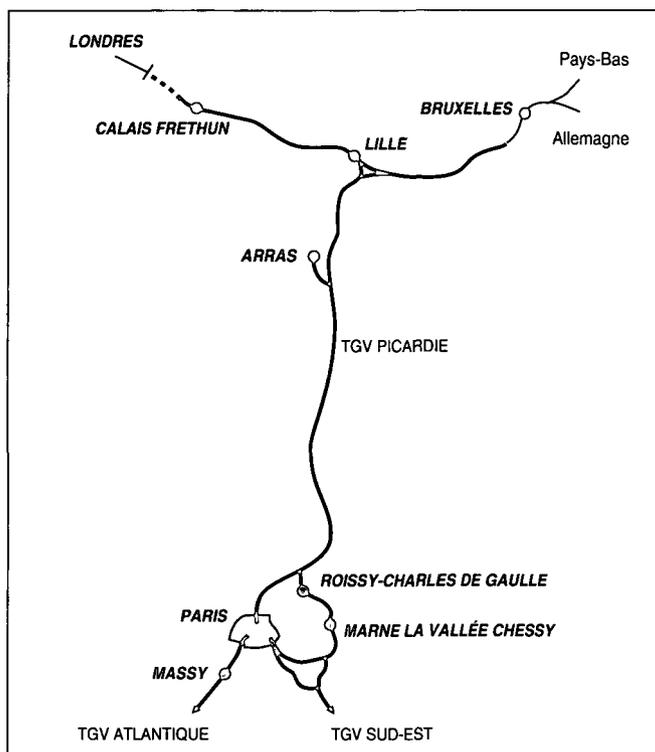
Dès le projet de tunnel annoncé, la France s'est lancée dans un vaste effort d'infrastructures de transport. Le 9 octobre 1987 le Premier ministre Jacques Chirac annonce la mise en chantier d'une ligne TGV Nord devant relier Paris au tunnel et le premier tronçon de cette ligne (Paris-Lille) a été mis en service au cours de l'année 1993. Une ligne Paris-Calais passant par Amiens devrait, elle, démarrer en 1997. Par ailleurs trois nouvelles gares sont en construction à Fréthun-Calais près du tunnel, à Lille et près de Chaulnes en Picardie, à mi-chemin entre Amiens et Saint-Quentin. Enfin une interconnexion autour de Paris assurera la liaison entre l'ensemble de lignes TGV venant du Sud-Est, de l'Atlantique et du Nord.

D'autre part, pour répondre aux demandes de nouvelles infrastructures routières autour du tunnel les pouvoirs publics ont annoncé, dès février 1986, la réalisation de tout un programme routier dont l'achèvement pour 1990 de la partie Calais-Reims de l'autoroute A26 et l'amélioration de divers itinéraires (Boulogne-Abbeville-Amiens ; Abbeville-Neufchâtel) vers l'autoroute A1. L'ensemble de ces travaux se montera à plus de 5 milliards de francs d'ici 1995.

Une ligne ferroviaire jusqu'à Londres ?

En Grande-Bretagne, contrairement au côté français, aucune ligne à grande vitesse ne reliera la sortie du tunnel à Londres. C'est ainsi que les trains TGV Eurostar devront circuler à petite vitesse sur la ligne actuelle construite à la fin du siècle dernier et aujourd'hui surchargée. Ceci souligne bien la difficulté d'insérer dans le tissu densément peuplé et

LES LIAISONS FÉROVIAIRES



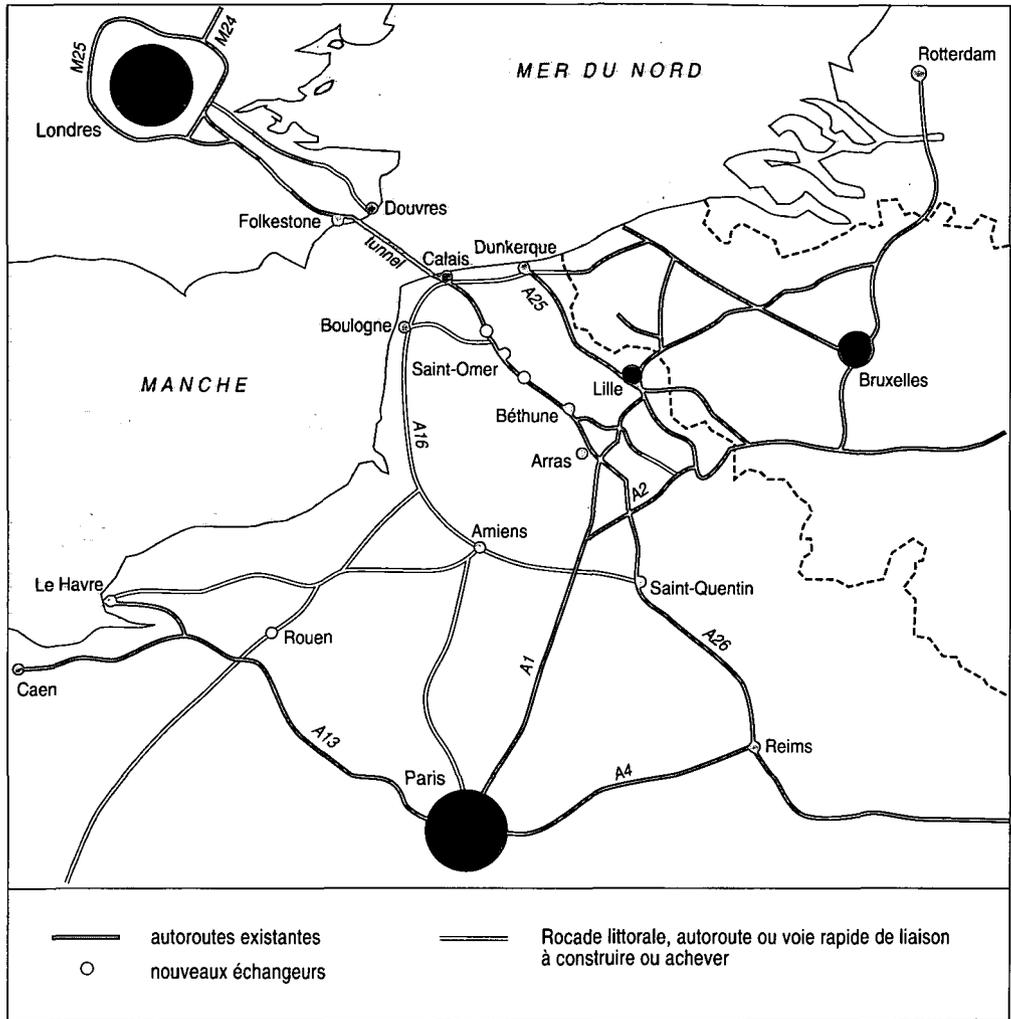
© La Documentation française

urbanisé du Sud-Est de la Grande-Bretagne un grand projet d'infrastructure et la mise en place d'une véritable politique d'aménagement régional.

Tout pourtant avait bien commencé. Lors de la cérémonie d'échange des instruments de ratification du traité en juillet 1987, Margaret Thatcher, à la grande satisfaction de ses interlocuteurs français, crée la surprise en se déclarant favorable à une liaison à grande vitesse entre Paris et Londres dès l'ouverture du tunnel. Dans ce cas précis, cependant, la réalité des faits contredit la rhétorique des déclarations.

En mars 1989, British Rail propose donc un tracé de

LES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES



© La Documentation française

ligne nouvelle entre Folkestone et Londres devant ouvrir en 1996. La compagnie nationale ferroviaire n'en a pas moins accueilli très fraîchement le souhait de Margaret Thatcher. A juste titre, car elle devra supporter seule la charge des investissements considérables nécessités par cette ligne et cela en vertu du Channel Tunnel Act voté par la majorité conservatrice qui interdit au gouvernement d'accorder la moindre aide financière à British Rail pour la construction de lignes nouvelles à partir du tunnel. Cette décision s'inspire de la philosophie générale des conservateurs qui édicte tout d'abord que les entreprises publiques ne doivent pas compter sur « la pompe à finances » de l'État pour

renflouer leurs déficits ou pour soutenir leurs projets d'investissements. Elle s'inscrit aussi dans le programme de privatisation de l'ensemble du secteur nationalisé entamé au début de la décennie par Margaret Thatcher et qui voit les compagnies d'eau, l'électricité, le gaz, les télécommunications passer au secteur privé. La privatisation des chemins de fer qu'elle envisage ne sera mise en route que par son successeur John Major. Dans cette perspective et en ce



Le terminal, côté anglais
© Eurotunnel

qui concerne le trafic ferroviaire transmanche, British Rail a créé en 1990 une nouvelle filiale à 100 % qui assurera l'exploitation commerciale des services voyageurs vers le continent, via le tunnel. Ainsi, lors de son passage au secteur privé, cette filiale pourra être vendue comme une entité séparée.

Par ailleurs, à partir du moment où la construction du tunnel est apparu irréversible, ce projet de nouvelle ligne est devenu le grand enjeu des luttes des opposants au tunnel et des habitants du Kent de plus en plus inquiets devant l'engorgement des routes de la région et la destruction de l'environnement et qui tiennent toujours à ce que leur comté continue à être « le jardin de l'Angleterre ». Les groupes d'action se multiplient et la mobilisation bat son plein. Le tracé proposé par British Rail provoque une levée de boucliers chez les élus locaux et la population. Leur pression est d'autant plus sensible que le Kent est depuis longtemps une forteresse du conservatisme que l'on ne défie pas sans impunité. Ils obtiennent diverses modifications qui ne les

satisfont qu'à moitié. Ainsi un tunnel non prévu dans le tracé initial de la ligne est accepté par British Rail afin que ne soit pas détruit un site naturel. Ces modifications ne font qu'ajouter au prix déjà élevé prévu pour cette ligne (35 milliards d'investissements) et que British Rail, seule, peut financer.

En juin 1990, Margaret Thatcher revient donc sur son souhait exprimé trois ans plus tôt. Elle annonce son refus

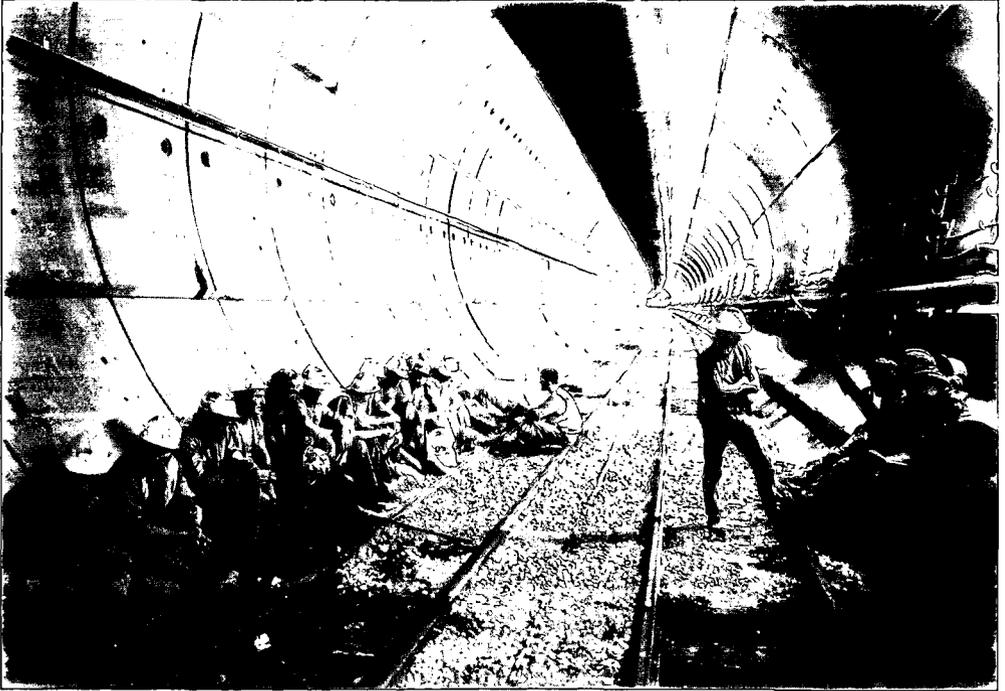


Le terminal, côté français
© Eurotunnel

catégorique de consacrer des fonds publics à la construction de cette ligne à grande vitesse. Fin novembre, cette position est confirmée par le nouveau gouvernement de John Major, malgré les intenses pressions exercées par le gouvernement français et les dirigeants d'Eurotunnel. La date de cette confirmation n'est pas choisie innocemment : elle intervient à la veille de l'événement le plus médiatisé et le plus fort symboliquement : la jonction des équipes française et anglaise dans le tunnel de service.

Un an plus tard, le gouvernement Major est allé plus loin. Lors du congrès conservateur d'octobre, le ministre des Transports annonce que les travaux de la ligne nouvelle, que devra mener le seul secteur privé, ne commenceraient pas avant 2005. Selon lui, cette ligne n'a rien d'urgent et il ajoute qu'il est « raisonnable d'attendre pour prendre en compte l'expérience des premières années après l'ouverture du tunnel ». Une phrase lourde de sens. De plus le tracé est fortement modifié : il ne passera plus par le Sud à travers une grande partie du Kent mais par le Nord dans le comté de l'Essex, contournant ainsi la capitale pour aboutir à la gare de King's Cross au nord de Londres. La décision est politiquement opportuniste puisque, au contraire du Kent,

l'Essex a une longue tradition travailliste. Elle n'en est pas moins un nouveau coup très dur porté à Eurotunnel qui la qualifie de « désastre », car ce tracé, s'il se réalise, ajoutera vingt minutes de plus au voyage. Eurotunnel a donc entamé en 1992 des négociations et des discussions avec les deux compagnies ferroviaires concernant la convention signée avec elles en juillet 1987. Celles-ci n'ayant pu aboutir, il a introduit, en août 1993, un recours en arbitrage auprès de la

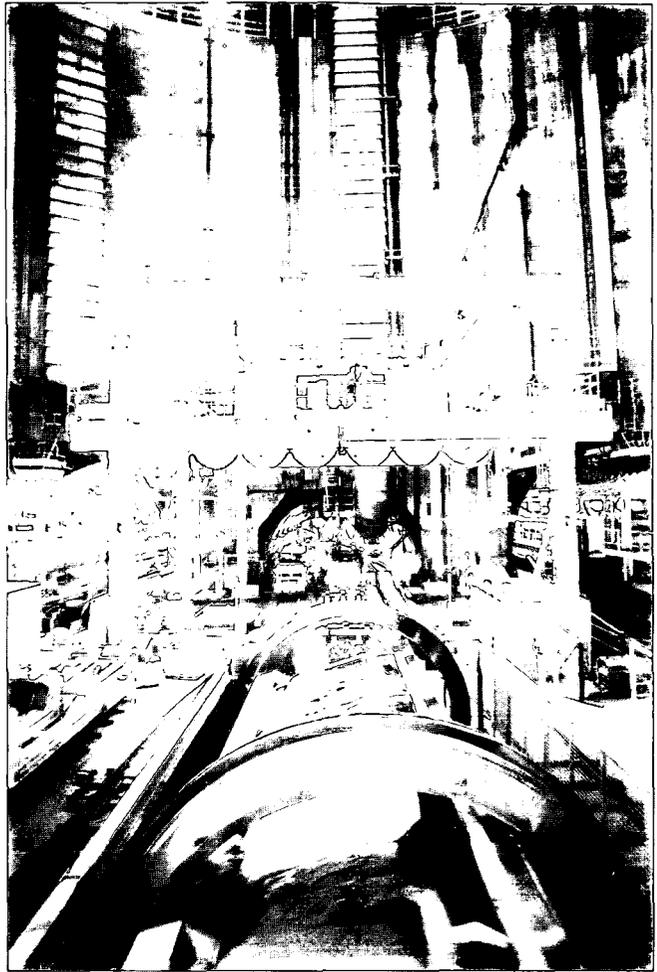


Les ouvriers dans le tunnel pendant la pause
© S. Salgado/Magnum photos

Chambre de commerce internationale. Il estime, en particulier, que l'insuffisance des infrastructures du réseau britannique auront des conséquences néfastes sur le volume du trafic ferroviaire international passant par le tunnel et donc, par conséquent sur les redevances que devront payer la SNCF et British Rail pour son utilisation.

La position du gouvernement britannique s'est enfin assouplie. En effet, le *Daily Telegraph* a annoncé, le 17 janvier 1994, que 1 à 1,5 milliards de livres (soit 13,3 milliards de francs) supplémentaires vont être débloqués pour la construction de la voie ferroviaire rapide qui doit relier le tunnel à Londres. Cette voie devra être terminée en 2002.

En attendant, le TGV Eurostar, qui circule à 300 km/h entre Paris et Calais, verra sa vitesse réduite à 100 km/h entre la sortie du tunnel et Londres.



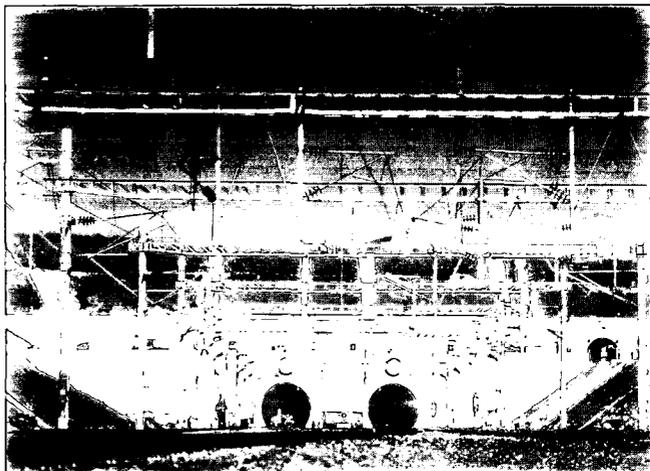
Au fond du puits de Sangatte
© P. Perrin/Syigma

L'impact actuel du tunnel

Près de huit ans après la rencontre de Lille et l'annonce du projet vainqueur et maintenant que le tunnel est construit, que peut-on dire de tous ces craintes et espoirs mis dans le projet au cours de la décennie passée. On ne peut y apporter pour l'instant que quelques éléments au vu de ce qui s'est passé et s'est réalisé pendant cette période. Il est tout d'abord probable que l'impact du tunnel ne sera pas aussi important que le craignent les ports et les compagnies maritimes. La concurrence sera vive mais elle en restera là.

En ce qui concerne l'emploi, le tunnel aura directement ou indirectement fourni du travail à plus de 19 000 personnes dans le Nord-Pas de Calais. Ainsi TML et ses sous-traitants employaient en juin 1991 plus de 5 500 personnes sur le site de Calais. A cette date, le taux de

chômage du Calaisis était descendu à 13 % contre plus de 21 % en 1986. Par ailleurs, l'objectif fixé par Eurotunnel d'employer 75 % de la main d'œuvre dans un bassin d'emploi Boulogne-Saint-Omer-Dunkerque avec Calais comme centre a été dépassé. En novembre 1990, 85 % des ouvriers employés sur le chantier sont de la région. Ainsi les hommes employés sur le tunnelier T1 *Brigitte* étaient pour la plupart d'anciens mineurs du Nord-Pas-de-Calais. Par ailleurs, 47 %



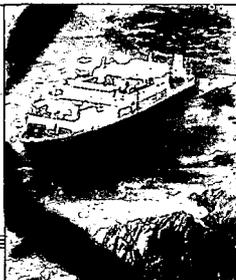
L'entrée du tunnel à Beussinges
© Demail/Eurotunnel

des marchés de construction ont été obtenus par des entreprises locales et plus de 1 000 PME de la région ont travaillé sur le chantier.

Dans le Kent, plus de 6 500 personnes étaient employées par la seule compagnie TML en janvier 1990 sur le site britannique. En revanche, 40 % des commandes relatives au tunnel sont allées au Sud-Est de la Grande-Bretagne alors que les chiffres de 1985 prévoyaient que cette région n'en recevrait que 7 % contre 60 % aux compagnies industrielles des Midlands.

L'accent mis en France sur la région s'est concrétisée d'autre part dans d'autres domaines grâce, en particulier, à la signature en mars 1986 du Plan transmanche comprenant les mesures d'accompagnement liées au tunnel et financées aux deux-tiers par l'État. L'ensemble des infrastructures de transports a été amélioré (rocade littorale connectant les trois ports Dunkerque, Boulogne, Calais ; autoroute A16 raccordant Boulogne à Paris ; construction d'une nouvelle aérogare à l'aéroport de Lille-Lesquin, etc.).

Par ailleurs, de nombreux projets touristiques et professionnels ont été développés dont Nausicaa, aquarium géant ouvert en 1991 à Boulogne, Loisinor, une base nautique à Nœux-les-Mines et surtout, au terminal de



LES BILLETS POUR LE TUNNEL EN VENTE DANS UNE SEMAINE

TUNNEL-AIR-MER: LA BATAILLE DE LA MANCHE

Combien faudra-t-il déboursier pour traverser la Manche par le tunnel ?

Le «Sunday Times» apporte une réponse, non démentie par Eurotunnel: 1.400 F par voiture en période creuse, et 2.260 F au maximum, soit 200 à 300 F de plus que par bateau. Comment vont

réagir les usagers, qui pourront emprunter le tunnel à partir du 29 avril ? Les Britanniques, que la traversée du «Chunnel» inquiète, vaincront-ils leur peur ? Les compagnies de ferries, qui affûtent leurs armes commerciales depuis trois ans, survivront-elles toutes ? Réponses avant la fin de l'année. Lire page II.

Au Mexique, la révolte des «zapatistes»

Plusieurs centaines d'Indiens ont occupé, samedi, cinq villes du sud du Mexique. Des opérations revendiquées par une Armée zapatiste de libération nationale inconnue jusqu'ici. Lire page V.

LES NAUFRAGÉS DU REVEILLON

Les 61 passagers et les 25 hommes d'équipage du «Monte Stello», échoué samedi au large de la Sardaigne, ont pu être évacués par hélicoptère. Mais 160 tonnes de fioul lourd restent à bord du navire, qui assurait la liaison Marseille-Porto-Vecchio... Lire page VI.

AUTISSIER SE RECHAUFFE

Isabelle Autissier a quitté New York le 31 décembre. En route pour le cap Horn et San Francisco, elle a déjà touché le printemps. Lire page VII.



SARAJEVO, PREMIER BÉBÉ D'UNE ANNÉE SANS ESPOIR

Il pèse 4 kilos, est né à l'hôpital Kosovo samedi 1^{er} janvier. Toute la nuit, les bombardements avaient redoublé sur la capitale bosniaque, faisant six morts et une quarantaine de blessés. Lire page V.

© Libération 3 janvier 1994

Coquelles, Le Camp du drap d'or, un grand ensemble regroupant des activités culturelles et de loisirs, des surfaces commerciales, une technopole.

Avec l'achèvement du tunnel, une aventure se termine tandis qu'une autre tout aussi imprévisible commence. Elle est une chance à saisir pour les régions du Nord de la France et du Sud-Est de la Grande-Bretagne dans le grand marché sans frontière ouvert en Europe le 1er janvier 1993 et elle suppose pour réussir que l'investissement de cette grandiose et gigantesque entreprise soit exploité au mieux. C'était le vœu qu'émettait pour sa région le journal *La Voix du Nord* :

Trop de divisions, d'archaïsmes, d'imprévoyances, ont marqué pendant des décennies l'histoire régionale pour que nous ne soyons pas vigilants sur la réussite de cette autre aventure, celle qui doit nous mener vers un autre Nord, d'un autre siècle, d'une autre mentalité, avec un autre comportement plus tonique et plus conquérant (...); L'autre aventure c'est aussi ceci : en finir une fois pour toutes avec nos vieux démons, avec ces déchirements ridicules et stériles d'un monde périmé, pour nous ouvrir, précisément, aux chances d'un nouveau développement.

La Voix du Nord 2-3 décembre 1990

Cette exhortation peut elle aussi s'adresser à l'autre rive de la Manche et, au-delà, à ce couple franco-britannique aux relations si souvent tumultueuses.

Notes

1. Le sort en décida autrement puisqu'en février 1977, Anthony Crosland mourait.

2. A Fontainebleau où un grand nombre de dossiers se trouvaient encore en 1985.

3. Depuis son arrivée au pouvoir, M. Thatcher dénonce avec véhémence le montant de la contribution financière de son pays au budget européen et exige qu'un mécanisme permanent soit mis en place pour la diminuer. Lors des trois Conseils européens de juin et décembre 1979 et avril 1980, les discussions dégénèrent entre le premier Ministre britannique et ses partenaires, en particulier la France. C'est lors d'un de ces Conseils qu'elle lance sa fameuse apostrophe « Je veux récupérer mon argent ».

4. Ces propos sont rapportés dans Bernard Sasso et Lyne Cohen-Solal, *Le Tunnel sous la Manche* :

chronique d'une passion franco-anglaise, p. 259.

5. Le projet non retenu était celui d'un ingénieur hollandais Jan Van den Putten. Il prévoyait une usine marémotrice de 15 000 MW avec deux voies ferroviaires et une autoroute sur digue et tunnel. Son coût était estimé à 140 milliards.

6. Côté français : la Société Auxiliaire d'Entreprises, le premier constructeur français de bâtiment ; la Société Générale d'Entreprises qui compte parmi ses réalisations les patinoires des Jeux Olympiques d'Albertville et les métros de Lille et Toulouse ; SPIE Batignolles, l'un des leaders mondiaux dans la conception et la réalisation des infrastructures de transports urbains et interurbains ainsi que Bouygues et Dumez.

Du côté britannique, Wimpey et Taylor-Woodrow, ainsi que Balfour-Beatty, qui a participé à

l'électrification de la plupart des lignes ferroviaires britanniques et en particulier à celle de la ligne Londres-Edimbourg ; Costain, spécialiste des travaux souterrains et du percement des galeries de mines et qui a foré le tunnel sous-marin reliant Hong Kong au continent ; Tarmac qui a construit le tunnel routier sous le canal de Suez et édifié le barrage sur l'estuaire de la Tamise pour empêcher l'inondation du bassin de Londres en cas d'élévation du niveau de la mer.

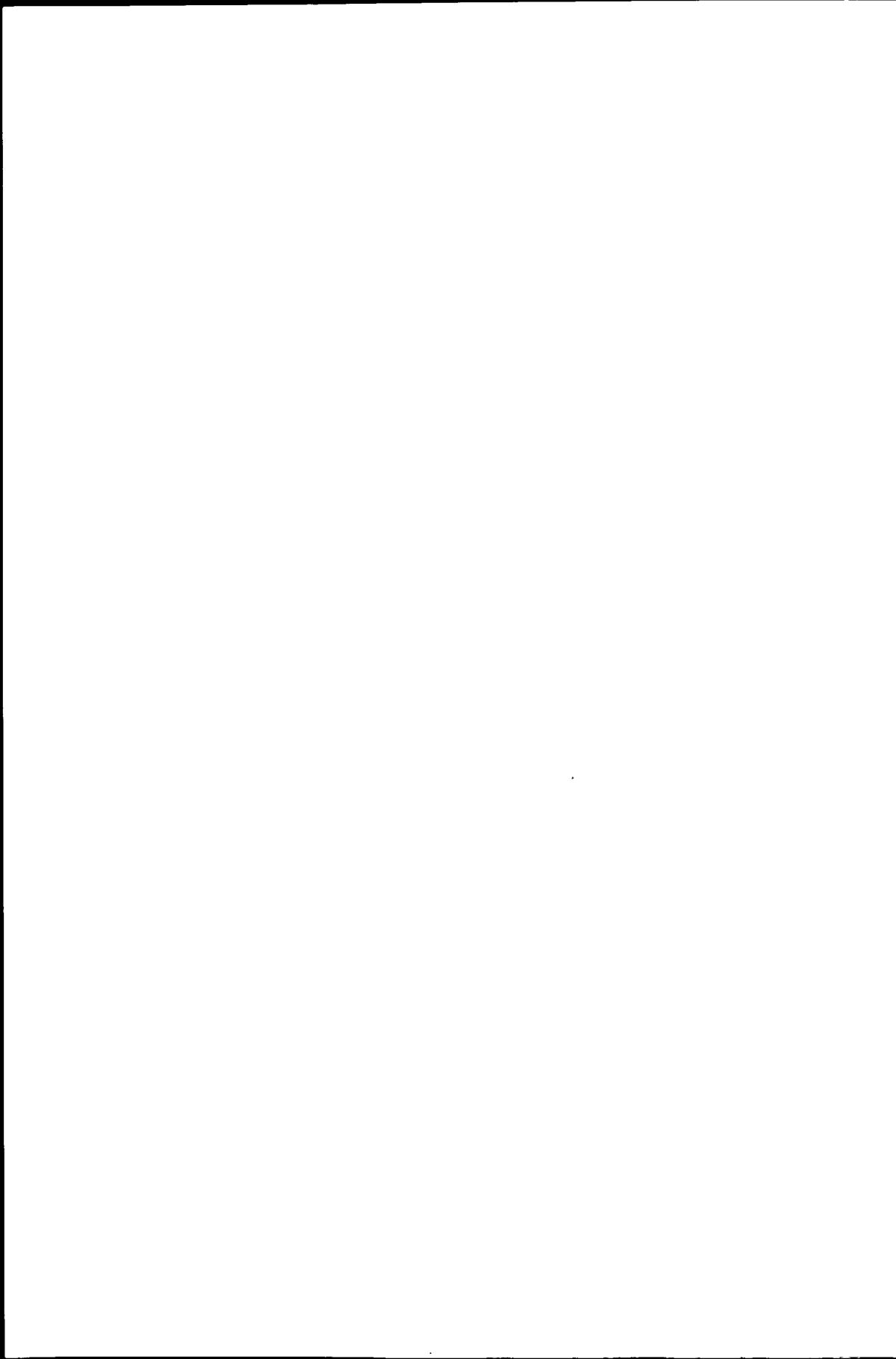
7. Trans Manche Link ou TML, crée en mai 1986, regroupe l'ensemble des entreprises du Consortium France-Manche/ The Channel tunnel-group

8. A la suite des différends avec le constructeur TML, Alastair Morton a quitté la co-présidence de la société.

9. Tous les tunneliers français portent des prénoms féminins, ceux de leurs « marraines ».

10. Un anneau est constitué de cinq voussoirs plus la clé de voûte.

11. Trois niveaux d'alerte sont prévus. Le niveau 1 est celui d'une anomalie dans le wagon. Le niveau 2 indique la présence d'un risque et déclenche la mise en marche du signal d'évacuation. Au niveau 3, les passagers sont en danger



Chronologie

1802

Albert Mathieu propose à Bonaparte un tunnel foré composé de deux galeries superposées : celle du dessus est constituée par une route pavée et celle du dessous est destinée à l'écoulement des eaux d'infiltration.

1803

Projet de l'ingénieur anglais Henri Mottray d'un tunnel immergé reposant sur le fond de la mer dans une tranchée couverte.

1816

Projet des ingénieurs Franchot et Tessié d'un tunnel immergé en fonte.

1830

Projet de l'ingénieur Fabre d'« un tunnel sous-marin doublé d'une robe bois ou tôle, creusé au moyen de puits en tôle et en maçonnerie, bâtis en pleine eau, fermés de trappes et couverts de calottes en fonte ».

1833

Aimé de Thomé de Gamond étudie la possibilité de relier l'Angleterre au continent par un tunnel. Il réalise lui-même des relevés géologiques du sous-sol du détroit du Pas de Calais pour établir une carte du relief sous-marin. Il proposera dans les sept années suivantes cinq projets de

liens (tunnel immergé, pont, bac flottant, jetée).

1834

Projet du docteur Payerne d'un tunnel immergé reposant sur une ligne d'enrochements bétonnés.

1851

Projet d'Hector Moreau d'un tunnel immergé en acier préfabriqué.

1856

20 avril
Thomé de Gamond présente à Napoléon III un projet de tunnel comprenant une double voie ferrée.

1857

Projet de l'Anglais Charles Boyd d'un pont ferroviaire reliant Douvres au Cap Gris-Nez.

1860

L'ingénieur Gustave Robert propose la construction d'une jetée de 32 kilomètres de long et de 6 mètres de haut au dessus du niveau de la mer pour le passage de quatre voies ferrées.

1862

Les Anglais Fowler et Leigh proposent différents projets de tunnel.

1867

Avril-octobre

Lors de l'Exposition universelle de Paris Thomé de Gamond présente un plan de tunnel foré qui suscite l'intérêt de Napoléon III. Suivant la suggestion de l'empereur, un comité international est créé pour préparer un rapport concernant la faisabilité de sa réalisation.

1868

Mi-juin

Remise à Napoléon III du rapport du comité international accompagné d'une adresse signée par 121 personnalités anglaises demandant « la réalisation de cette noble entreprise ».

1869

L'ingénieur Charles Boutet propose deux projets de ponts.

1870

Le Français Vérard de Saint-Anne présente un projet de pont métallique.

15 avril

Le gouvernement français demande à celui de Londres s'il est disposé à admettre le principe de la construction du tunnel.

1872

15 janvier

Création à Londres de la société The Channel Tunnel Company dont l'objet est de réaliser des travaux préliminaires de forages dans les environs de Douvres et Calais.

1874

24 décembre

Le gouvernement Disraëli informe le gouvernement français qu'il n'est pas opposé au projet de tunnel, sous réserve du respect de diverses conditions (approbation du ministère de la Guerre, aucun prêt ou garantie attribué aux promoteurs, pas de monopole de concession).

1875

20 janvier

Ouverture dans le Pas de Calais d'une enquête d'utilité publique concernant la construction du tunnel et l'attribution de la concession.

1er février

Création de la société concessionnaire française l'Association française du tunnel sous-marin entre la France et l'Angleterre présidée par l'économiste Michel Chevalier. 75 % des parts sont acquises par la Compagnie des chemins de fer du Nord et Rothschild frères.

13 février

Nomination par les gouvernements français et britannique d'une commission d'experts des deux pays chargés de la rédaction d'un protocole réglant les questions de droit international soulevées par la construction du tunnel.

2 août

Vote par l'Assemblée nationale d'une convention attribuant à l'Association française la concession pour une durée de 99 ans du chemin de fer sous-marin. Ce même jour la Chambre des communes vote le *Channel Tunnel Company Ltd Act* accordant à la compagnie la concession pour l'achat de terrains près de Douvres à fin de travaux exploratoires.

1876

30 mai

Signature du protocole définitif, établi par la commission mixte, « pour servir de base au traité à conclure entre la France et l'Angleterre relatif à l'entreprise du tunnel sous-marin ». Ce traité ne verra jamais le jour.

Campagnes de sondages (qui se poursuivront jusqu'en 1883) de Lavalley, Lapparent et Potier en vue de déterminer l'affleurement, dans le fond du détroit, des diverses couches géologiques.

1878

Début de creusement côté français de deux puits à Sangatte et d'une galerie d'étude, du côté anglais de deux puits et de deux

galeries à Abbots Cliff et Shakespeare Cliff. Ces travaux se continueront jusqu'en 1883.

1881

15 juin

Déclaration de Sir Edward Watkin devant l'assemblée des actionnaires de la South Eastern Railway. Elle va servir de détonateur à la violente campagne anti-tunneliste des années suivantes.

22 août

A l'initiative du ministère anglais du Commerce (*Board of Trade*) un comité interministériel, composé de membres du *Board of Trade*, du ministère de la Guerre et de l'Amirauté, est chargé d'enquêter sur les questions stratégiques et militaires que soulèverait le tunnel.

10 décembre

Mémoire de Sir Garnet Wolseley sur les dangers du tunnel.

1882

3 février

Remise du rapport du comité interministériel. L'unanimité n'a pu se faire en son sein concernant les risques militaires que représenterait le tunnel.

23 février

Création d'une Commission scientifique sous la présidence du major-général Sir Archibald Alison chargée de proposer les moyens de rendre le tunnel inutilisable en cas de conflit.

1883

3 avril

Nomination par le gouvernement Gladstone d'une commission d'enquête parlementaire chargée de donner son opinion sur « l'opportunité d'accorder l'autorisation du Parlement à une liaison sous-marine entre l'Angleterre et la France ». Cette commission se réunira du 20 avril au 21 juin.

10 juillet

Par six voix contre quatre, les membres de la commission parlementaire rejettent le rapport de leur président qui se déclarait favorable à l'entreprise.

1884

Avril

Décision de murer le puits de Sangatte. A cette date, 1839 mètres de tunnel ont été creusés côté français, 1920 côté anglais.

14 mai

L'*Eastern and Channel Tunnel Railways Bill* est repoussé à la Chambre des communes par 222 voix contre 84.

1885 - 1890

Entre le 12 mai 1885 et 5 juin 1890, le *Channel Tunnel (Experimental Works) Bill* est rejeté à quatre reprises par la Chambre des Communes.

1907

28 février

Réunion du Comité de défense impériale qui n'arrive à aucune conclusion formelle quant à la construction du tunnel.

21 mars

Déclaration à la Chambre des communes du Premier ministre Sir Henry Campbell-Bannermann annonçant l'opposition du gouvernement à sa construction.

1913

Février

Publication de la brochure du député conservateur Sir Arthur Fell *Le tunnel sous la Manche et l'approvisionnement en temps de guerre*.

11 juin

Création à la Chambre des communes d'un Comité parlementaire du tunnel sous la Manche présidé par sir Arthur Fell.

5 août

Rencontre entre le Comité parlementaire du tunnel sous la Manche et le Premier ministre Herbert Asquith qui promet que le gouvernement étudiera à nouveau la question.

1914

14 juillet

Réunion du Comité de défense impériale qui, à l'exception de

deux de ses membres, dont Winston Churchill, se prononce à la majorité contre le tunnel.

1917

1er février

Décision du gouvernement anglais de ne pas ouvrir, pendant la durée de la guerre, de nouvelle enquête sur l'opportunité de construction du tunnel.

1918

30 septembre

Création, sous l'égide du ministre français des Travaux publics, d'un comité du tunnel sous la Manche présidé par un conseiller d'État.

22 novembre

Le conseil municipal de Paris émet le vœu de voir la reprise des travaux.

1919

28 février

Winston Churchill, ministre de la Guerre, propose à la France la construction du tunnel.

14 mars

Dans le cadre de la Conférence de la paix à Paris, réunion des chefs de délégation des pays alliés : en contrepartie à l'abandon par la France de ses demandes d'occupation de la rive gauche du Rhin, le Premier ministre anglais Lloyd George propose la construction du tunnel sous la Manche qui permettrait, en cas de nouvelle attaque allemande, d'acheminer plus rapidement sur le continent des troupes anglaises.

7 juillet

A la suite de la signature du traité de Versailles (28 juin) le Comité parlementaire du tunnel sous la Manche adresse à Clemenceau et Lloyd George deux motions demandant que la construction soit « entreprise immédiatement ».

22 juillet

L'Assemblée plénière du conseil supérieur des Travaux publics demande la construction du tunnel.

11 juillet

Le Cabinet anglais se déclare majoritairement favorable.

1920

5 août

Le leader travailliste J. R. Clynes annonce que son parti adhère au principe de la construction du tunnel.

1921

Avril

Création dans le cadre de l'Association France-Grande-Bretagne d'un Comité français du tunnel sous la Manche placé sous la présidence d'honneur du maréchal Foch.

1922

14 mars

Le Comité de défense impériale juge inopportune toute nouvelle enquête concernant la construction du lien fixe.

10 juillet

Suite à une question de Sir Arthur Fell, Lloyd George annonce que son gouvernement n'est pas prêt à considérer la question.

1924

26 juin

Le Comité parlementaire du tunnel sous la Manche est reçu par le Premier ministre travailliste Ramsay Mac Donald qui se déclare personnellement favorable à l'entreprise.

1er juillet

Le Comité de défense impériale formule un avis défavorable.

1928

16-28 novembre

De fortes tempêtes désorganisent le trafic maritime dans la Manche. Elles permettent la relance de la propagande protunneliste.

1929

27 mars

Le Premier ministre conservateur Stanley Baldwin annonce la nomination d'une commission d'enquête de 5 membres chargée d'étudier les aspects économiques du tunnel.

1930

28 février

Remise du rapport de la commission d'enquête sur les aspects économiques du tunnel sous la Manche ; favorable au projet, il est voté par 4 membres sur 5.

29 mai

Le Comité de défense impériale se prononce à l'unanimité contre l'entreprise.

5 juin

Publication d'un Livre blanc.

30 juin

Débat à la Chambre des communes. La motion demandant la construction du tunnel est repoussée par 179 voix contre 172.

1947

17 mars

Création à la Chambre des communes d'un Comité parlementaire du tunnel sous la Manche.

1955

16 février

Répondant à la question d'un député, le ministre anglais de la Défense Harold Macmillan annonce que le gouvernement a officiellement levé le veto militaire contre la construction du tunnel.

1957

26 juillet

Création d'un Groupement d'études pour le tunnel sous la Manche (GETM), dont l'objet est d'étudier les conditions qui permettraient la construction et l'exploitation d'un tunnel sous-marin. La Société concessionnaire du chemin de fer sous-marin entre la France et l'Angleterre, la Channel Tunnel Company et la Compagnie financière de Suez en sont les principaux actionnaires.

1960

27 décembre

Création de la société d'études du Pont sur la Manche (SEPM) présidée par Jules Moch, ancien ministre.

1961

17 novembre

Création, à l'initiative des ministres des Transports français et britannique, d'une commission franco-britannique chargée de comparer les différents projets de lien fixe.

1964

6 février

Déclaration de principe des deux gouvernements en faveur de la construction d'un tunnel sous la Manche.

8 juillet

Déclaration commune des deux gouvernements donnant leur approbation pour la construction d'un tunnel ferroviaire foré.

1966

7 juillet

Communiqué commun des Premiers ministres britannique Harold Wilson et français Georges Pompidou annonçant la décision des deux pays de voir le tunnel se construire.

1967

22 juin

Lancement de l'appel d'offres.

1971

22 mars

Le Groupe du tunnel sous la Manche (composé de la Société française du tunnel sous la Manche et de la British Channel Company) est désigné comme maître d'œuvre.

22 septembre

Signature d'un protocole entre les deux gouvernements et le Groupe du tunnel sous la Manche pour sa construction et son financement.

1972

20 octobre

Signature de la convention entre la Grande-Bretagne et la France d'une part, et le Groupe du tunnel sous la Manche d'autre part, définissant le calendrier de construction.

1973

Début des travaux.

12 novembre

Publication par le gouvernement anglais d'un Livre blanc réfutant toutes les objections à la construction d'un tunnel.

17 novembre

Le président Georges Pompidou et le Premier ministre Edward Heath signent la convention donnant le feu vert complet à la construction.

1974

26 novembre

Le gouvernement travailliste, revenu au pouvoir en octobre, demande un ajournement des travaux.

1975

20 janvier

Annonce par le gouvernement britannique de l'abandon du projet.

Août

Fermeture des puits. 300 mètres côté français avaient été forés et 400 mètres côté anglais. Les galeries sont peu après noyées.

1981

8 mai

Le Parlement européen demande solennellement aux dix États membres de la Communauté européenne de réaliser « ce vieux rêve séculaire » qu'est le tunnel.

10-11 septembre

Sommet franco-britannique : François Mitterrand et Margaret Thatcher confient à leurs ministres des Transports le soin d'étudier la réalisation d'un lien fixe entre les deux pays. Un groupe de travail mixte est créé.

28 septembre

Première réunion du groupe de travail. Il est présidé côté français par le conseiller d'État Guy Braibant, côté britannique par Andrew Lyall. Son programme consiste en l'examen de plusieurs projets : tunnels forés uniquement ferroviaires, tunnels immergés constitués d'éléments

préfabriqués, ouvrage mixte pont-tunnel, ponts suspendus.

1982

23 avril

Remise aux ministres des Transports du rapport de travail franco-britannique qui se prononce en faveur d'un tunnel ferroviaire.

1984

3 mai

Création de l'Association transmanche dont le but est de mieux faire prendre en compte par les pouvoirs publics et les institutions financières et économiques des deux pays l'importance de la réalisation d'une liaison fixe. Elle est présidée par le sénateur des Hauts-de-Seine Robert Pontillon.

30 novembre

Lors du sommet franco-britannique de Rambouillet, François Mitterrand et Margaret Thatcher rappellent leur accord de principe à un lien fixe transmanche. Ils nomment un groupe de travail franco-britannique chargé de mettre au point le cahier des charges qui sera soumis aux sociétés intéressées.

1985

28 février

Remise par le groupe de travail du projet de cahier des charges. Celui-ci est rendu public début avril. Les entreprises ont jusqu'au 31 octobre pour répondre à l'appel d'offres.

2 avril

Lancement de l'appel d'offres.

18 avril

Le Parlement européen vote une résolution invitant les gouvernements britannique et français à construire dans les meilleurs délais une liaison fixe.

31 octobre

Clôture de l'appel d'offres. Cinq propositions ont été déposées.

1986

20 janvier

Annonce à Lille du projet retenu

présenté par le consortium France-Manche/The Channel-Tunnel-Group.

12 février

Signature à Canterbury du traité franco-britannique sur le tunnel sous la Manche.

14 mars

Acte de concession signé entre la France, la Grande-Bretagne et le consortium franco-britannique France-Manche/The Channel-Tunnel-Group pour la réalisation et l'exploitation du tunnel.

28 avril

Création de la société Eurotunnel constituée à partir de France-Manche/The Channel-Tunnel-Group.

1987

22 avril

L'Assemblée nationale ratifie le traité franco-britannique du 12 février 1986.

12 mai

Conclusion d'un accord entre Eurotunnel, la SNCF et British Rail concernant les conditions d'utilisation du tunnel.

3 juin

Le Sénat ratifie à son tour le traité.

22 juillet

La Chambre des communes adopte le *Channel Tunnel Act*.

23 juillet

Le *Channel Tunnel Act* reçoit le *Royal Assent*.

29 juillet

Au Palais de l'Élysée cérémonie d'échange des instruments de ratification du traité.

16 novembre

Début de la souscription publique des actions Eurotunnel. Le prix d'émission est fixé à 35 francs par unité. A la clôture le 27 novembre, 200 000 Français et 100 000 Britanniques sont devenus actionnaires.

1er décembre

Début du forage dans le tunnel de service sous-mer en Grande-Bretagne-

1988

28 février

Début du forage dans le tunnel de service sous-mer en France.

1989

27 avril

Percement final du tunnel de service sous-terre côté français.

9 novembre

Percement final du tunnel de service sous-terre côté britannique.

1990

1er décembre

Jonction des tunneliers français et anglais dans le tunnel de service sous-mer.

1991

22 mai

Jonction dans le tunnel ferroviaire Nord.

28 juin

Jonction dans le tunnel ferroviaire Sud. Achèvement du forage des tunnels.

1993

20 juin

Première traversée de la Manche par le tunnel effectuée par un train TGV *Eurostar*.

10 décembre

Transfert du contrôle des travaux de Trans-Manche Link (TML) au maître d'ouvrage Eurotunnel.

1994

1er-15 mars

Démarrage du service de fret.

6 mai

Ouverture officielle.

Bibliographie

Le dossier du tunnel sous la Manche
Coursier (Alain)
Paris, Tallandier, 1987.

On a marché sous la Manche
Gintzburger (Jean-François)
Lille, La Voix du Nord, 1990.

Le tunnel sous la Manche, deux siècles pour sauter le pas
Navailles (Jean-Pierre)
Paris, Champ-Vallon, 1987.

Le tunnel sous la Manche : chronique d'une passion franco-anglaise,
Sasso (Bernard) et Cohen-Solal (Lyne)
Lyon, La Manufacture, 1987.

The Channel tunnel
Slater (Humphrey) et Barnett (Corelli)
Londres, Allan Wingate, 1985.

Le tunnel sous la Manche,
Spick (Jérôme)
Paris, PUF, « Que sais-je n° 2668 », 1992.

Channel tunnel 1802-1867
Travis (A.S.)
Londres, Peter Davis, 1967.

Le tunnel sous la Manche - Un nouveau continent
Wilson (Derek)
Paris, Editions Atlas, 1991.

Les régions du nord de la France et le tunnel sous la Manche
Metge (Pierre) et Potel (Jean-Yves)
Paris, Act, 1987.

Le tunnel sous la Manche
Annales des Mines,
mai 1988.

Terres du nord, Carrefour d'Europe
Historiens et géographes
n° 331, mars avril 1991.

Rapport du groupe de travail franco-britannique sur la liaison Transmanche
Braibrant (Guy) et Lyall (Andrew G.)
Paris, La Documentation française, 1982

Commandes

La **documentation** Française
124, rue Henri-Barbusse
93308 Aubervilliers Cedex
Téléphone (1) 48 39 56 00
Télécopie (1) 48 39 56 01
Minitel 36 15 ou 36 16 code Doctel
Télex 204826 Docfran Paris

Nos librairies

Paris
29, quai Voltaire
75007 Paris

Lyon
Cité de la Part-Dieu
165, rue Garibaldi
69003 Lyon



Depuis le début du XIX^{ème}, les projets les plus fantaisistes de lien fixe entre la France et l'Angleterre ont enflammé les imaginations des ingénieurs français et britanniques : tunnel routier au fond du détroit, pont suspendu, création d'une île artificielle au milieu du Pas de Calais. L'opposition - essentiellement anglaise - à toute tentative de rattacher l'île britannique au continent européen s'est exprimée dans la presse quotidienne et les magazines à travers de nombreuses caricatures qui illustrent les rebondissements des relations franco-britanniques souvent orageuses.

Lorsque, enfin, l'aventure Eurotunnel commence en 1986, les journaux des deux côtés de la Manche vont suivre avec intérêt le pari technologique du "plus grand chantier du siècle", mais aussi les péripéties financières de l'opération.

Le 6 mai 1994, François Mitterrand et la reine Elizabeth II inaugurent officiellement le tunnel sous la Manche. Un rêve vieux de deux siècles trouve ainsi son aboutissement.

Imprimé en France

DF 53063-8 ISBN 2-11-003042-9 ISSN 0297-4088

prix 95 F

9 782110 030429

