



PAR TRISTAN GASTON-BRETON

Le Tunnel sous la Manche. Le « plus grand projet du siècle »

Du rêve, de l'imagination, de la persévérance... Il en a fallu pour faire aboutir le projet de Tunnel sous la Manche ! L'idée de franchir le Pas-de-Calais au moyen d'un ouvrage d'art et de relier ainsi la Grande-Bretagne au continent est en effet très ancienne : elle remonte au moins au milieu du XVIIIème siècle. L'imagination humaine, en la matière, fait des prodiges. En 1801 ainsi, l'ingénieur des Mines Albert Mathieu-Favier présente à Napoléon Bonaparte un projet de « lien fixe » entre l'Angleterre consistant en un tunnel composé de deux galeries superposées. L'ingénieur prévoit même de créer, au milieu de la Manche, une île artificielle permettant aux voyageurs de faire une halte. Un peu plus tard, un Anglais suggère d'immerger un immense tube métallique au fond du dé-

troit. Bien d'autres projets suivront, dont certains hautement fantaisistes, comme cette locomotive sous-marine imaginée en 1869 ou ce « pont-tube » proposé en 1875. En 1867, une tentative beaucoup plus sérieuse manque d'aboutir. Portée par l'ingénieur français Aimé Thomé de Gamond - qui, dans l'affaire, a laissé une grande partie de sa fortune -, elle prévoit de forer un tunnel ferroviaire sous la Manche ce qui sera, finalement, la solution adoptée dans la version finale du tunnel. Accepté par Napoléon III et la reine Victoria, ce projet ambitieux et réaliste ne peut cependant être concrétisé en raison de la guerre de 1870. Le « lien fixe » ne suscite donc pas d'hostilité systématique de la part des autorités anglaises. On le voit bien un siècle plus tard. Dans les années 1960 en effet, la France et la Grande-Bretagne



échouent de peu à réaliser cet ouvrage exceptionnel qui, depuis deux siècles, stimule l'imagination des ingénieurs...

Tout commence en 1953-1954. A l'heure où les deux pays célèbrent le cinquantième anniversaire de l'Entente Cordiale, un nouveau projet de tunnel voit le jour. Soutenu, en France, par le président du Conseil, de très nombreux députés et par la SNCF, il reçoit également un accueil favorable à Londres où, depuis la guerre, on sait que la Grande-Bretagne n'est plus tout à fait une île. Les vagues de bombardiers allemands l'ont démontré...En 1955, le ministre anglais de la Défense, Harold Macmillan, affirme clairement qu'il n'y a plus « d'objections stratégiques à la construction d'un tunnel ferroviaire et routier sous la Manche ». Le propos fait sensation des deux côtés du « channel ». La création de la Communauté économique européenne (CEE), en 1957, donne encore plus d'actualité à un projet d'ouvrage qui s'inscrit pleinement dans le processus d'intégration européenne. Cette même année, un Groupement d'études pour le tunnel sous la Manche (GETM) est constitué avec l'aval des autorités françaises et anglaises. Son tour de table comprend des institutions financières - comme la Compagnie financière de Suez

- et des investisseurs américains. Impliquant des hauts fonctionnaires des deux pays et bénéficiant des conseils de grandes banques américaines, le projet, cette fois, semble très bien parti. Entre 1958 et 1962, de nombreuses études de faisabilité techniques, géologiques et financières sont d'ailleurs menées. Le projet final est très proche de celui qui sera adopté deux décennies plus tard. Plutôt qu'un ouvrage immergé, un temps envisagé, il se prononce en effet pour la construction par forage de deux tunnels ferroviaires entourant une galerie de service. Il fait surtout une large place au transport automobile dont toutes les études ont démontré qu'il déterminait la rentabilité de l'ouvrage. La construction d'un tunnel routier long de 50 kilomètres s'avérant impossible pour des raisons de ventilation, le projet prévoit ainsi de transporter les voitures sur des navettes ferroviaires.

Soumise à quelques aléas politiques - comme le veto gaullois à l'entrée de l'Angleterre dans le Marché Commun -, la construction de l'ouvrage est officiellement décidée par Harold Wilson, le premier ministre anglais, et Georges Pompidou, le chef du gouvernement français, en juillet 1966. Un appel d'offres est lancé un an plus tard. Trois



candidats y répondent : le Groupement d'études, appuyé par les banques américaines, et deux groupes d'entreprises animés respectivement par la Banque de Paris et des Pays-Bas et par la Banque Louis Dreyfus. Sous la pression de la Grande-Bretagne et de la France, qui peinent à trouver un cadre juridique adéquat pour financer un projet dans lequel les deux Etats sont engagés via des garanties, les candidats se regroupent au sein d'une entité unique créée à cette occasion en 1970, le Groupement du Tunnel sous la Manche (GTM). Il est lui-même constitué de deux sociétés en charge de la réalisation des travaux : la Société française du Tunnel sous la Manche côté français, et The British Channel Tunnel Company côté anglais. En 1973, une convention juridique et un traité franco-britannique sont élaborés dont les principes s'inspirent largement du droit français. Cette fois, plus rien ne semble devoir s'opposer au démarrage des travaux...

Las ! Le 26 novembre 1974, un véritable coup de théâtre se produit à Londres. Ce jour-là en effet, le ministre anglais de l'Environnement annonce la suspension de la procédure de ratification du traité et des conventions afin de réexaminer ses clauses financières.

Deux mois plus tard, en janvier 1975, Londres annonce officiellement l'abandon du projet. La raison de ce retournement ? La crise économique très violente dans laquelle se débat la Grande-Bretagne et la hausse faramineuse des coûts de construction du tunnel, elle-même provoquée par une inflation galopante. A Londres en outre, les autorités se montrent très sensibles aux arguments de ceux qui s'opposent au projet. Et ils sont nombreux ! A commencer par les compagnies de ferries, les autorités portuaires et les salariés des quais et des docks qui, unanimes, agitent le spectre du chômage de masse. Relayés par les très puissants syndicats anglais, ils maintiennent une forte pression sur le gouvernement anglais. S'y ajoutent les marins pêcheurs, les défenseurs de l'environnement - déjà très actifs - et une partie de la presse et de l'opinion qu'hérissent la perspective d'un rattachement de la Grande-Bretagne au continent et son intégration au Marché Commun. Dans ces conditions, Londres, prudemment, préfère jeter l'éponge. A Paris, l'enthousiasme est également retombé. Même si le Parlement français a ratifié le traité en décembre 1974, le président Giscard d'Estaing se montre plutôt réservé sur ce projet que Georges Pompidou n'a en revanche jamais



cessé de soutenir. En France aussi, la crise économique naissante impose d'autres priorités...

Près de 500 millions de francs et des années d'une coopération plutôt fructueuse entre la Grande-Bretagne et la France : tel est le coût du renoncement de 1975. Le projet de Tunnel sous la Manche n'est cependant pas totalement enterré. Dans les années qui suivent, industriels et ingénieurs continuent en effet de mener des études et de faire des propositions aux ministères concernés des deux côtés de la Manche. Sait-on jamais... Le dossier est également étudié très attentivement par les autorités de Bruxelles, un peu vexées d'avoir été jusque-là tenues à l'écart, et qui voient dans le tunnel un exemple parfait de grand projet européen. Avec l'appui de l'Allemagne et du Benelux, chauds partisans d'un ouvrage qui permettrait de délester leurs autoroutes, la Commission Européenne encourage et finance plusieurs études dans la seconde moitié des années 1970. Des deux côtés de la Manche, chacun attend en fait qu'une occasion se présente pour relancer le projet...

Cette relance, c'est le couple politique le plus improbable des années 1980 qui va la rendre possible. D'un côté,

Margaret Thatcher, élue premier ministre de Grande-Bretagne en 1979, libérale convaincue et qui répugne à dépenser un penny; de l'autre, François Mitterrand, le président socialiste élu en mai 1981. Contre toute attente, les relations entre les deux dirigeants prennent d'emblée un tour cordial. Alors que son prédécesseur entretenait des relations difficiles avec les dirigeants anglais, François Mitterrand place en effet son action sous le signe de la détente et du rapprochement avec Londres. Une évolution qui se manifesterait avec éclat en 1982 lors de la guerre des Malouines, lorsque le président français apportera un soutien clair à la Grande-Bretagne. En septembre 1981 quoi qu'il en soit, pour sa première rencontre avec Margaret Thatcher, François Mitterrand demande à son gouvernement de lui faire des propositions de sujets « d'intérêt commun » dont il pourrait discuter avec la « Dame de fer ». Charles Fiterman, alors ministre des Transports, a vite fait de ressortir des cartons le « lien fixe trans-Manche. » Un projet qui s'inscrit pleinement dans la vision européenne de François Mitterrand et que soutient sans réserve le Pierre Mauroy. Pour le premier ministre, un tel ouvrage ne pourrait que profiter au Nord-Pas-de-Calais dont



l'économie, à ce moment, est en piteux état...

Contre toute attente là encore, Margaret Thatcher se montre d'emblée très favorable au tunnel à la condition cependant qu'il n'en coûte par un penny au trésor britannique et qu'il soit entièrement réalisé par des entreprises privées. Les retombées en termes d'emploi et la vitrine technologique que constituerait un tel chantier ont été jugés suffisamment importants pour que Londres donne son « feu vert ». La France, de son côté, accepte sans discuter les conditions anglaises : l'ouvrage sera financé exclusivement par le marché.

Au début des années 1980, le Tunnel sous la Manche est donc officiellement relancé avec le soutien des deux gouvernements. Dès 1982, un groupe de travail franco-britannique commence à travailler sur le financement du projet et les aspects techniques du dossier. Il conclut à la nécessité de construire un tunnel ferroviaire et non un pont routier, comme l'avait envisagé un temps Margaret Thatcher par crainte que des grèves sauvages ne paralysent le trafic. En 1984, le principe d'une concession privée sans apport budgétaire ni garantie des Etats est définitivement acté. En France comme

en Grande-Bretagne, on est alors pressé d'aboutir. Des élections législatives doivent en effet se tenir dans les deux pays en 1986 et 1987. Entre les autorités des deux pays, les relations de travail prennent un tour exemplaire, permettant le lancement d'un appel d'offre dès 1985. Quatre projets sont alors présentés : celui d'Europont, qui propose un pont-tube de 37 kilomètres, celui d'Euroroute, un ensemble routier pont-tunnel, celui de Transmanche Express qui comprend un ensemble de quatre tunnels et prévoit la création de deux îles artificielles, et enfin celui, commun, des sociétés France-Manche - présidé par Jean-Paul Parayre - et Channel Tunnel Group qui, dans ses grandes lignes, reprend le projet de la première moitié des années 1970. C'est finalement ce dernier qui est retenu. Les autres projets ont été écartés soit en raison de leur coût, soit en raison des risques que faisait peser les ponts sur la navigation dans la Manche, l'une des plus denses du monde.

En ce milieu des années 1980, l'essentiel est fait : le Tunnel sous la Manche est enfin devenu réalité. Sans doute bien des étapes restent-elles à franchir. En 1986, afin d'unifier la gestion du projet, France-Manche et Channel Tunnel



Group sont regroupées au sein d'une société Eurotunnel. Le choix de son dirigeant fera l'objet d'un psychodrame qui durera jusqu'en 1987. Tout comme le financement, effectué par levée de capitaux sur le marché et que le krach boursier d'octobre 1987 manquera de compromettre. Quant au coût des travaux, il ne cessera d'augmenter : estimé initialement à 30 milliards de francs, il atteindra finalement...76 milliards de francs, compliquant singulièrement les relations entre la société concessionnaire et le groupement en charge des travaux et chargeant Eurotunnel d'une dette considérable. Le refus des Etats de s'engager financièrement pèsera lourd sur les comptes de la société concessionnaire. Le premier coup de pioche, lui, est donné en mai 1986. Huit ans plus tard, le 6 mai 1994, l'inauguration officielle a lieu en présence de François Mitterrand et de la reine Elizabeth II.

Tristan GASTON-BRETON,

Historien d'entreprises

tgastonbreton@elzear.com