

**LE TUNNEL SOUS LA MANCHE DE SA  
CONCEPTION A SA MISE EN  
EXPLOITATION (1987-1997) INCIDENCE  
SUR LA REGION DU KENT**

THESE POUR LE DOCTORAT D'ETUDES ANGLOPHONES  
Présentée et soutenue publiquement le 30 juin 2000 par  
**Cécile BERENQUIER**

JURY M. SAVALL Henri : Président du jury, Professeur des Universités, Université Lumière Lyon 2  
M. PERON Michel : Directeur de thèse, Professeur des Universités, Université de la Sorbonne  
Nouvelle, Paris III Mme AZUELOS Martine : Professeur des Universités, Université de la Sorbonne  
Nouvelle, Paris III Mme ESPOSITO Marie-Claude : Professeur des Universités, Université du Val de  
Marne, Paris XII



# Table des matières

<b>REMERCIEMENTS .</b>	<b>1</b>
<b>INTRODUCTION .</b>	<b>3</b>
<b>PREMIERE PARTIE UN PROJET AMBITIEUX : L'OUVRAGE DU SIECLE .</b>	<b>9</b>
CHAPITRE 1. HISTORIQUE DU PROJET : DU REVE A LA REALITE .	9
I - HISTORIQUE DES PROJETS AVORTES : .	9
II - LE PROJET ACTUEL : . .	22
CHAPITRE 2. MESURES D'ACCOMPAGNEMENT JURIDIQUES, LEGISLATIVES ET REGLEMENTAIRES <sup>98</sup> : . .	28
I - LE TRAITE ET LA CONCESSION : .	29
II - LA COMMISSION INTERGOUVERNEMENTALE ET LE COMITE DE SECURITE : . .	33
III - ACCORDS ENTRE EUROTUNNEL ET LES COMPAGNIES FERROVIAIRES : .	36
IV - L'ENVIRONNEMENT : DEFENSE ET PROTECTION .	37
CHAPITRE 3. CARACTERISTIQUES TECHNIQUES : UN OUVRAGE GIGANTESQUE ..	42
I - TML : LES DIX SOCIETES <sup>148</sup> .	42
II - LA CONSTRUCTION : LE CHANTIER DU SIECLE . .	45
III - LES TERMINAUX : CHERITON ET COQUELLES .	49
IV - LE SYSTEME : .	50
V - LES MOYENS DE TRANSPORT : . . .	51
CHAPITRE 4. COUT ET FINANCEMENT . .	54
I - COUT PREVISIONNEL DU PROJET : .	54
II - MONTAGE FINANCIER D'EUROTUNNEL : .	54
III - IMPORTANCE DU SYNDICAT BANCAIRE : .	61
IV - LES DEBOIRES DES ACTIONNAIRES : .	62

<sup>98</sup> voir annexe 3.

<sup>148</sup> voir annexe 3.

<b>DEUXIEME PARTIE : IMPACT PREVISIONNEL DU TUNNEL SOUS LA MANCHE SUR LE KENT .</b>	<b>69</b>
CHAPITRE 1. IMPACT PREVISIONNEL DU TUNNEL SUR L'EMPLOI DANS LE KENT	69
I - CONTEXTE : . . .	69
II - SITUATION DU KENT : .	72
III - EVOLUTION DE L'IMPACT PREVISIONNEL DU TUNNEL SUR LE KENT SUR LE PLAN DE L'EMPLOI : . .	74
IV - STRATEGIE PAR SECTEURS D'ACTIVITE : .	77
V - STRATEGIE PAR SOUS-ENSEMBLES REGIONAUX : .	90
VI - INFRASTRUCTURES ET MESURES D'ACCOMPAGNEMENT : .	96
VII - COMPARAISON ENTRE LE KENT ET LE NORD-PAS-DE-CALAIS : .	105
CHAPITRE 2. PREVISIONS SUR LE PLAN DU TRAFIC : .	110
I - ESTIMATIONS PAR RAPPORT AU TRAFIC TRANSMANCHE : . . .	111
II - ESTIMATIONS POUR LE TRAFIC SHUTTLE : . . .	112
III - ESTIMATIONS POUR L'EUROSTAR ET LES TRAINS DE MARCHANDISES : .	115
CHAPITRE 3. PERSPECTIVES DE REVENUS ET DE RENTABILITE : .	118
CHAPITRE 4. LE TUNNEL VU PAR LES REGIONS .	120
I - LE TUNNEL VU PAR LES MEDIAS : .	120
II - APPROCHE SOCIO-ECONOMIQUE : . . .	128
<b>TROISIEME PARTIE : INCIDENCE DU TUNNEL SUR LE KENT EN 1997 APRES TROIS ANNEES D'EXPLOITATION .</b>	<b>133</b>
CHAPITRE 1. IMPACT DU TUNNEL SUR LE KENT DEPUIS LA MISE EN EXPLOITATION : .	133
I - SITUATION ECONOMIQUE DU KENT : . . .	135
II - TOURISME DANS LE KENT : .	144
III - RESULTATS SUR LE PLAN DU TRAFIC : . . .	149
IV - RESULTAT D'EXPLOITATION . . .	165
CHAPITRE 2. LES RAISONS DU DECALAGE DANS LES RETOMBEEES POSITIVES DU TUNNEL SUR LE KENT. .	170
I - EUROTUNNEL : UN GOUFFRE FINANCIER . . .	170

II - ACTEURS A L'ORIGINE DES ALEAS FINANCIERS : .	174
III - LA CONCURRENCE : LA BATAILLE DE LA MANCHE .	184
<b>CONCLUSION .</b>	<b>195</b>
<b>ANNEXES .</b>	<b>203</b>
Annexe 1 : Projet d'A. Mathieu-Favier en 1802 .	203
Annexe 2 : Les 4 projets en lice .	204
Annexe 3 : Les partenaires d'Eurotunnel .	205
Annexe 4 : Allocution de François Mitterrand .	206
Annexe 4 bis : Allocution de Margaret Thatcher . .	207
Annexe 5 : Malcolm Rifkind (version française) .	208
Annexe 5 bis : Malcolm Rifkind (version anglaise) .	209
Annexe 6 : Les 2 terminaux .	210
Annexe 7 : Les sites de développement . .	211
Annexe 8 : Les liaisons routières .	211
Annexe 9 : Les liaisons ferroviaires .	212
Annexe 10 : L'inauguration du tunnel (1) .	212
Annexe 10 bis : L'inauguration du tunnel (2) . .	213
Annexe 11 : L'incendie de novembre 1996 . .	214
Annexe 12 : Offre promotionnelle de Sealink .	215
Annexe 13 : Publicité pour Brittany Ferries . .	216
Annexe 14 : Publicité pour Sealink .	217
Annexe 15 : Publicité pour le Shuttle .	218
Annexe 16 : Publicité pour Heineken .	219
Annexe 17 : Publicité pour Elf . .	220
Annexe 18 : Publicité pour le Nord-Pas-de-Calais .	221
Annexe 19 : Publicité pour Eurostar .	222
<b>BIBLIOGRAPHIE . .</b>	<b>225</b>
SOURCES PRIMAIRES .	225
OUVRAGES .	225

ALLOCUTIONS .	225
PUBLICATIONS OFFICIELLES .	226
RAPPORTS & ETUDES .	226
SOURCES SECONDAIRES . .	228
OUVRAGES .	229
TRAVAUX UNIVERSITAIRES . .	230
RAPPORTS & ETUDES .	230
ARTICLES DE REVUES .	232
QUOTIDIENS .	236
<b>LISTE DES SIGLES ET DES ABREVIATIONS . .</b>	<b>241</b>

## REMERCIEMENTS

Nous tenons à remercier toutes les personnes qui ont considérablement contribué à l'élaboration de notre travail de recherche.

Nous remercions en l'occurrence : Monsieur J.K. Lemley, Ingénieur en chef à TML, qui nous a mis en contact avec Monsieur J. Hamlen, Directeur des Relations Externes de TML, Madame A. Slee, son assistante et Monsieur J.D. Noulton, Directeur des Affaires Publiques d'Eurotunnel plc ; Monsieur C.J. Kirkland, ex-directeur technique d'Eurotunnel plc et directeur chez HALCROW, cabinet de consultants, qui nous a mis en contact avec Madame P.J. Driver, chargée de communication pour les questions d'environnement à Eurotunnel ; Madame P. Smith, documentaliste et chargée d'information à Eurotunnel ; Monsieur K. Welsh, chargé de mission au département Développement Economique du Conseil du District de Douvres ; Monsieur D. Maunder, Directeur de projets internationaux chez TRL, qui nous a mis en contact avec le département tourisme du Conseil du Comté du Kent, et enfin, Monsieur R. Vickerman, professeur d'économie à l'Université du Kent à Cantorbéry.

Nous tenons aussi à exprimer notre gratitude envers toutes les personnes de notre entourage qui nous ont apporté leur aide, leur soutien moral ou leurs suggestions pendant la rédaction de ce travail, notamment Monsieur C. Bérenguer, Délégué Général de la CODATU et Secrétaire Général de l'AITES, qui nous a permis d'obtenir certains des contacts nommés ci-dessus, Madame A.M. Bérenguer, enseignante, pour son patient travail de correcteur et Monsieur F. Dussapt qui a suivi au quotidien l'évolution de ce travail.

Enfin, nous remercions tout particulièrement Monsieur Michel PERON, Professeur à l'Université de la Sorbonne Nouvelle, Paris III, qui a bien voulu accepter de diriger ce sujet jusqu'à son aboutissement sans jamais cesser de prodiguer ses conseils, ses corrections et ses encouragements.



# INTRODUCTION

La Grande-Bretagne n'est plus une île. Le 6 mai 1994, le tunnel sous la Manche a été officiellement inauguré par la Reine d'Angleterre, Elizabeth II et le Président de la République française, François Mitterrand.

Jusqu'à cette date historique, il s'agissait d'un rêve qui ne deviendrait peut-être pas réalité compte tenu des obstacles à surmonter. Depuis, le tunnel sous la Manche est devenu un système de transport européen à part entière.

Un projet d'une telle ampleur allait nécessairement avoir des retombées sur les régions directement concernées, à savoir le Kent et le Nord-Pas-de-Calais. Nous nous sommes donc interrogés sur la nature de l'impact de cet ouvrage, plus particulièrement sur la région du Kent, sur une période qui s'étend du démarrage des travaux de construction à la mise en service progressive du système. Ainsi, notre travail de recherche a pour objet : le tunnel sous la Manche, de sa conception à sa mise en exploitation (1987-1997) - incidence sur la région du Kent.

Le choix d'un thème qui a déjà fait couler beaucoup d'encre peut paraître surprenant. En effet, dans le passé, de nombreux ingénieurs se sont consacrés à l'aspect technique d'un lien fixe entre l'Angleterre et le Continent. Plus tard, quand le projet a commencé à prendre forme, des économistes ont étudié les retombées que pourrait avoir une telle réalisation sur le tissu économique des pays concernés. Au cours des dernières années, des travaux de recherche ont été effectués dans les secteurs de la Santé, des Sciences ou de l'Histoire dans le cadre du projet actuel de tunnel sous la Manche.

Particulièrement attiré par le monde anglophone et, plus précisément par la civilisation britannique, il nous a semblé intéressant d'étudier le sujet d'actualité que représente le tunnel sous la Manche. Il ne s'agit pas de traiter la question en économiste, mais de l'envisager du point de vue de la civilisation, c'est-à-dire "l'ensemble de phénomènes sociaux (religieux, moraux, esthétiques, scientifiques, techniques) communs à une grande société ou à un groupe de sociétés" <sup>1</sup> ; dans ce cas précis, certains aspects seront plus particulièrement développés. Dans le même ordre d'idées, l'étude de l'incidence du tunnel sous la Manche sous un angle à la fois économique et sociologique signifie que notre recherche a pour objet tout ce qui est "relatif aux phénomènes sociaux, économiques et à leurs relations" <sup>2</sup> . Nous attacherons au terme d'incidence une signification qui englobe aussi bien l'aspect prévisionnel que réel.

Après un aperçu historique, la période considérée s'étendra de l'origine du projet actuel à la fin de l'année 1997, ce qui couvre la phase de construction et environ trois années d'exploitation, laps de temps nécessaire pour analyser valablement les premiers résultats. Notre travail portera plus particulièrement sur la région du Kent, tout en tenant compte de sa relation avec son pendant français, le Nord-Pas-de-Calais, et de sa position au sein de la Grande-Bretagne dans une perspective d'intégration européenne.

Nous avons, dans une première partie, envisagé la problématique d'un point de vue historique et technico-économique. Nous nous sommes demandé pour quelles raisons un projet vieux de près de deux siècles n'avait pu voir le jour plus tôt et, parallèlement, ce qui avait pu contribuer en définitive à la décision de construire ce lien fixe. En effet, l'histoire du tunnel sous la Manche a été celle d'une succession de projets avortés ; par deux fois pourtant (en 1882 et en 1975), des travaux furent entrepris de part et d'autre de la Manche pour être rapidement arrêtés. En septembre 1981, enfin, à l'occasion du Sommet franco-britannique, Margaret Thatcher et François Mitterrand, nouvellement élus, se mirent d'accord sur un projet de liaison fixe entre la Grande-Bretagne et la France. Les raisons le plus souvent invoquées de cette décision tardive sont d'ordre politique, militaire et économique ; mais peut-être faut-il s'interroger sur les causes profondes de la réaction des Britanniques face au tunnel.

Après avoir étudié l'aspect historique, nous avons ensuite considéré le projet sous un angle plus technique. Nous nous sommes interrogés sur le choix et les critères de sélection de ce projet parmi les quatre propositions en lice.

Le caractère international de la réalisation impliquait le fait de prendre des mesures spécifiques d'ordre juridique, législatif et réglementaire ; nous avons donc étudié la teneur de ces mesures. Le tunnel sous la Manche a souvent été appelé "l'ouvrage du siècle" par les médias ; nous nous sommes demandé s'il s'agissait d'une prouesse technologique au vu des caractéristiques techniques du projet. La réalisation de cet ouvrage gigantesque, comprenant le tunnel et les terminaux, a été confiée à la société Transmanche Link, consortium franco-britannique de dix entreprises de BTP. Le système de transport, à savoir les navettes, le TGV et les trains de marchandises empruntant le tunnel, est géré

---

<sup>1</sup> Le Petit Robert, *Dictionnaire alphabétique et analogique de la langue française*, Paris : éditions Le Robert, juin 1996, p. 384.

<sup>2</sup> *ibid.*, p. 2101.

par la société concessionnaire Eurotunnel.

Nous avons également étudié l'aspect strictement financier de ce projet entièrement privé, à savoir les étapes successives du montage financier et le rôle joué par les actionnaires de ce projet.

Nous avons jugé utile d'aborder successivement l'aspect historique, juridique, technique puis financier, tout ce qui constitue la spécificité du tunnel sous la Manche avant de considérer l'impact de cette réalisation sur une des deux régions directement concernées, le Kent. Nous sommes partis de l'hypothèse qu'un tel projet allait nécessairement avoir des retombées sur les régions avoisinantes. En vue de vérifier cette hypothèse, nous avons recherché les études qui ont été effectuées sur la question. Après un rapide aperçu de la situation économique du Royaume-Uni et plus particulièrement du Kent, nous avons souhaité consacrer la deuxième partie de notre travail aux répercussions du tunnel à partir des estimations effectuées dès l'origine du projet actuel.

Bien avant la construction proprement dite du tunnel, le Conseil du Kent s'est interrogé sur l'impact que cet ouvrage allait avoir sur la région directement concernée du côté britannique. En effet, il régnait en Angleterre une vive inquiétude quant à l'avenir de "la verte campagne du Kent" qui allait sans doute souffrir de la construction et de l'exploitation du tunnel qui engendreraient inévitablement une transformation du tissu économique. Il s'agissait pour le Conseil du Kent de savoir comment profiter des retombées positives du tunnel sans trop pâtir des effets négatifs. Aussi décida-t-il de former une équipe<sup>3</sup> chargée d'étudier l'impact prévisionnel du tunnel sur le Kent ; en 1987, cette Commission d'enquête a rendu les résultats de son travail sous la forme d'un premier rapport<sup>4</sup>, suivi, dès 1991, d'un second rapport<sup>5</sup>, ayant pour objet de mettre à jour les prévisions de 1987. Le schéma suivi par ces deux études est le même ; toutes deux traitent de la stratégie à adopter par secteurs d'activité économique (BTP, activités portuaires et transport maritime, services, industries d'avenir, distribution, tourisme) dans un premier temps et par sous-ensembles régionaux (Centre et Sud-Ouest, Nord et Est du Kent) dans un deuxième temps ; les infrastructures d'accompagnement (les liaisons routières et ferroviaires) ne sont pas négligées puisqu'elles font partie intégrante du projet ; enfin, les auteurs de ces études ont jugé utile, et nous leur donnons raison, d'effectuer une comparaison entre les deux régions directement concernées par le tunnel, à savoir le Kent et le Nord-Pas-de-Calais, afin d'étudier l'engagement des autorités locales, régionales et nationales d'une part et d'Eurotunnel d'autre part.

Chacune de ces études se limitait à formuler des estimations et à proposer des stratégies à des périodes données. Dans la deuxième partie de notre travail, nous nous proposons donc d'effectuer une synthèse de ces deux études afin d'évaluer l'impact

<sup>3</sup> Kent Impact Study Team.

<sup>4</sup> Channel Tunnel Joint Consultative Committee, *Kent Impact Study, Channel Tunnel, Overall Assessment*, Londres : HMSO, décembre 1987, 261 p.

<sup>5</sup> Channel Tunnel Joint Consultative Committee, *Kent Impact Study 1991 Review*, Maidstone : PA Cambridge Economic Consultants, Halcrow Fox and Associates and MDS Transmodal, Kent County Council, juin 1991, 102 p.

socio-économique prévisionnel du projet, pendant la phase de réalisation.

Nous prendrons également en considération les estimations sur le plan du trafic et les perspectives de revenus et de rentabilité. Ces nombreuses prévisions, effectuées par les consultants<sup>6</sup> à la demande des autorités locales et de la société concessionnaire, ont eu leur importance dans le développement du projet.

Nous aborderons enfin la question sous un angle plus sociologique au travers de la presse, lors de l'inauguration du tunnel sous la Manche, le 6 mai 1994. En effet, à cette occasion, les quotidiens ont publié des suppléments ou des éditions spéciales qui laissent entrevoir comment cet événement a été perçu des deux côtés de la Manche. De l'analyse d'un spécialiste de la question socio-économique à l'interview d'un élu local, en passant par des réactions sur le vif d'habitants du Kent ou du Nord-Pas-de-Calais, ces articles parus dans la presse locale et nationale nous ont permis de mieux cerner l'approche des personnes directement concernées par un tel ouvrage.

Après avoir étudié l'incidence prévisionnelle du tunnel sur le Kent, telle qu'elle a été envisagée par les consultants et telle qu'elle a été perçue par les habitants de ces régions et rapportée dans la presse, nous évaluerons les retombées réelles du tunnel sur le Kent au cours des trois premières années d'exploitation (1994-1997).

L'impact d'un projet, quel qu'il soit, comporte toujours des aspects positifs et négatifs ; dans la troisième partie de notre travail, nous nous proposons donc de donner, non plus les prévisions, mais les chiffres réels, sous forme de tableaux, que nous avons pu obtenir. Ces résultats nous ont permis de faire le point sur la situation économique du Kent au point de vue du développement économique, des créations et des pertes d'emplois, et des changements sur le tissu économique ; nous étudierons plus précisément l'évolution du secteur du tourisme.

Nous examinerons les résultats réels au point de vue du trafic et du résultat d'exploitation pour Eurotunnel, car l'incidence du tunnel sur la région était également liée à la réussite (ou à l'échec) de la société concessionnaire.

Compte tenu des chiffres obtenus au cours des trois premières années d'exploitation par rapport aux estimations, on peut s'interroger sur les raisons d'un certain décalage dans les retombées positives du tunnel. Le projet d'Eurotunnel a souvent été qualifié de "gouffre financier", en raison du coût de la facture globale et des incertitudes quant à son avenir. Après avoir expliqué l'évolution de la situation financière de la société, nous nous sommes demandé qui avait pu contribuer aux aléas financiers d'Eurotunnel ; nous prendrons en considération les cas du constructeur, de la commission intergouvernementale, des Etats, des compagnies ferroviaires et, dans une moindre mesure, de la communauté européenne.

Le tunnel allait inévitablement avoir un impact sur les moyens de transport maritime et aérien qui ont engagé une véritable "bataille de la Manche" pour faire face à la concurrence. Nous nous interrogerons sur les conséquences de la stratégie adoptée par ces compagnies et sur les techniques de marketing utilisées par les acteurs concernés.

---

<sup>6</sup> SETEC Economie (SETECE) et Wilbur Smith and Associates (WSA).

Nous achèverons notre travail en considérant le rôle du tunnel sous la Manche dans le développement de la région du Kent et dans sa dimension intégratrice pour l'Angleterre dans l'Europe.

Afin de mener à bien ce travail, nous avons effectué des recherches bibliographiques, sous la forme d'études et de rapports spécifiques au projet et à la région du Kent. Nous avons également eu recours à la presse nationale française, principalement, car elle a largement couvert l'événement (revue de presse de quotidiens et CD ROM *Le Monde*).

Parallèlement, nous avons pris contact par courrier avec des personnes susceptibles de nous faire parvenir des documents exploitables pour l'élaboration de ce travail ou de nous mettre en relation avec les acteurs concernés par le projet.

Une première visite dans le Kent a été l'occasion de rencontrer la documentaliste du centre d'informations d'Eurotunnel qui nous a permis de consulter des documents d'Eurotunnel et de nous entretenir avec une personne du département Développement Economique du Conseil du District de Douvres, qui a cordialement accepté de répondre à nos questions et de faire le point de la situation en ce qui concerne les sites de développement.

Lors d'une autre visite dans le Kent, le Professeur Roger Vickerman<sup>7</sup>, le "spécialiste" de la question, contacté au préalable par e-mail, a cordialement accepté de nous recevoir à l'Université du Kent ; au cours de cet entretien, de nature informelle, le Professeur Vickerman, après nous avoir remis un certain nombre de documents, a répondu à nos questions, ce qui nous a permis de faire le point après ces toutes premières années d'exploitation.

En revanche, il n'a pas été possible d'obtenir un rendez-vous au sein de la société concessionnaire ou des compagnies ferroviaires et maritimes qui mettent un dossier d'informations à la disposition des personnes intéressées, mais ne semblent pas disposées à accorder une entrevue. Dans le cadre d'un de ces voyages, une rapide enquête de terrain a pu être effectuée à bord du TGV Eurostar ; cependant, l'échantillonnage n'a pas été assez significatif pour permettre une réelle analyse ; nous avons néanmoins tenté de l'exploiter.

---

<sup>7</sup> Professeur d'économie à l'Université du Kent à Cantorbéry. VICKERMAN, R.W., "The emperor without clothes: regional impacts of the Channel Tunnel and associated infrastructures in Kent", in BURMEISTER, A. et JOIGNEAUX, G., *Infrastructures et Territoires : Approches de quelques Grands Projets*, chapitre 3, Paris : L'Harmattan, 1997. VICKERMAN, R.W., CHURCH, C.H., LUCHAIRE, Y. & MARLOU, G., *Lien fixe Transmanche*, Les Cahiers du CRAPS, Hors-série, juillet 1988, 180 p. VICKERMAN, R.W., "L'impact socio-économique du tunnel sous la Manche dans le Kent", *Recherche Transports Sécurité*, n° 43, juin 1994, pp. 60-78. VICKERMAN, R.W., "The Channel Tunnel: Consequences for Regional Growth and Development", *Regional Studies*, 21-3, juin 1987, pp. 187-197.



# PREMIERE PARTIE UN PROJET AMBITIEUX : L'OUVRAGE DU SIECLE

## CHAPITRE 1. HISTORIQUE DU PROJET : DU REVE A LA REALITE

### I - HISTORIQUE DES PROJETS AVORTES :

---

#### I.1 Les précurseurs :

L'idée de relier l'Angleterre au continent par une liaison fixe n'était pas nouvelle. Pendant près de deux siècles, les ingénieurs se sont efforcés, des deux côtés de la Manche, de rétablir le lien qui unissait la France et la Grande-Bretagne il y a environ 10 000 ans. En effet, lors de la dernière glaciation du quaternaire, la Grande-Bretagne était reliée au Continent par un isthme qui fut par la suite recouvert par la mer, en l'occurrence la Manche, qui servit de rempart naturel et de voie de communication et permit à la Grande-Bretagne d'échapper aux envahisseurs depuis le XIIème siècle. Il n'a donc pas été aisé de rendre à la Grande-Bretagne son état de presqu'île que lui avaient enlevé les

courants et la houle ; une tourbe d'origine terrestre, datant précisément de 7 955 ans avant Jésus-Christ, fut trouvée au fond du détroit ce qui confirmait l'hypothèse de Nicolas Desmarest <sup>8</sup> dont l'ambition était de démontrer l'existence d'un isthme à l'époque préglaciaire et d'expliquer le mécanisme de sa destruction ; il fut d'ailleurs primé en 1751 par l'Académie des Sciences, des Belles-Lettres et des Arts d'Amiens pour une étude <sup>9</sup> qu'il avait effectuée, qui, dans un premier temps, discutait "les preuves de l'existence de l'isthme que l'histoire et la physique nous offrent" et, dans un deuxième temps, développait "en détail le mécanisme par lequel cette langue de terre aura fait place au détroit qui subsiste maintenant entre Douvres et Calais". Il ne faisait, cependant, nullement état d'un ouvrage humain en vue de rétablir la jonction entre la France et l'Angleterre.

Tout au long du XIXe siècle, un grand nombre d'ingénieurs français et anglais imaginèrent toutes sortes de projets : des tunnels sous-marins, des tunnels creusés sous le fond de la mer, des ponts sur pilotis ou suspendus à des ballons captifs, des barrages (en utilisant la force énergétique des marées et des courants)...etc. Le grand précurseur fut l'ingénieur des Mines français Albert Mathieu-Favier <sup>10</sup> qui, dès 1801, réussit à convaincre Napoléon de l'intérêt (en vue d'une éventuelle invasion de la Grande-Bretagne) d'un tunnel foré composé de galeries. Avec la paix d'Amiens <sup>11</sup> signée le 25 mars 1802, le tunnel n'était plus associé à une machine de guerre mais à un instrument d'échange ; les dirigeants français et britanniques se déclarèrent intéressés par ce projet malheureusement rapidement tué dans l'oeuf par la reprise des guerres napoléoniennes. Ce blocage politique fut le premier d'une longue série ; l'idée d'un tunnel sous la Manche, inspirée par des Français en cette période tourmentée de l'histoire, restera longtemps suspecte aux yeux des Anglais.

Un peu plus tard, Aimé Thomé de Gamond <sup>12</sup> consacra sa vie à étudier un lien fixe entre les deux pays et peut, à ce titre, être considéré comme le "père" du tunnel foré ; il a surtout eu le mérite d'avoir appuyé ses plans sur une base scientifique, rendant ses projets techniquement crédibles (il mena trois campagnes en faveur du tunnel : en 1833, en 1838 et de 1851 à 1856). Le 20 avril 1856, il eut l'honneur d'aller présenter son projet à Napoléon III qui lui donna l'autorisation de mettre en place une commission nationale d'expertise. Il aurait même obtenu l'aval de la reine Victoria, plutôt sujette au mal de mer,

<sup>8</sup> Nicolas Desmarest (1725-1815), géologue français.

<sup>9</sup> DESMAREST, N., *Dissertation sur l'ancienne jonction de l'Angleterre à la France*, Amiens : Chez la veuve Godart, 1753, 158 p.

<sup>10</sup> voir annexe 1

<sup>11</sup> Traité (ou paix) d'Amiens : "Il fut conclu le 25 mars 1802 entre la France (Joseph Bonaparte) et la Grande-Bretagne (Cornwallis) à la suite des préliminaires de Londres (oct. 1801). L'Egypte était évacuée et rendue à la Turquie ; la Grande-Bretagne restituait à la France et à ses alliés la plupart de leurs colonies, mais ne reconnaissait ni les frontières naturelles de la France ni les républiques vassales. Cette paix fut rompue dès 1803", Le Petit Robert des noms propres, *Dictionnaire illustré des noms propres*, Paris : éditions Le Robert, 1994, p. 70.

<sup>12</sup> Aimé Thomé de Gamond (1807-1876), ingénieur français.

en ces termes : "Vous pouvez dire à l'ingénieur français que s'il réussit je lui donnerai ma bénédiction, et au nom de toutes les *ladies* d'Angleterre"<sup>13</sup>. Lord Palmerston<sup>14</sup> fut, quant à lui, plutôt catégorique dans le sens opposé : "Comment ? Vous voulez que nous contribuions à une oeuvre dont l'effet serait de raccourcir une distance que nous trouvons déjà trop courte"<sup>15</sup> ? Il semblerait que Thomé de Gamond était dans le vrai quand il déclarait "que rien ne pouvait être fait en France pour l'exécution de ce projet tant que les Anglais n'en auraient pas pris l'initiative"<sup>16</sup>. Lord Palmerston révisa d'ailleurs sa position par la suite en admettant le bien-fondé d'une telle idée : "Ce projet sera mené à bien, parce qu'il est respectable et parce qu'il a la faveur de toutes les dames d'Angleterre"<sup>17</sup>.

Déjà, à l'époque, la presse des deux pays concernés suivait l'évènement, à cette différence près que les Britanniques montraient un peu plus d'enthousiasme que de nos jours. Ce projet représentait, du côté anglais, la possibilité de rompre l'isolement du pays, compte tenu de l'expansion des réseaux ferroviaires continentaux, en supprimant la rupture de charge due à la traversée de la Manche. Les journaux britanniques, tels que *The Times*, *Morning Advertiser*, *Morning Chronicle* et *Globe* étaient "unanimes sur son caractère moral et ses avantages économiques"<sup>18</sup>. Du côté français, l'enthousiasme était présent dans la plupart des quotidiens ; pour *La Presse*<sup>19</sup> d'Adolphe Guérault du 10 février 1858, le projet représentait un symbole de concorde auquel correspondait, "particulièrement avec la tendance civilisatrice" de l'époque, "un sentiment qui se révèle dans l'amointrissement des antagonismes et dans le concert des nations", opinion partagée par *La Patrie*<sup>20</sup> du 19 février 1858.

Par la suite, 138 projets de toutes sortes (isthmes, tubes et ponts) furent imaginés par, entre autres : Mottray, Favre, Frachot, Dunn, Mayer, Lemaître, Horeau, Boyd,

<sup>13</sup> SLATER, H., BARNETT, C., *The Channel Tunnel*, London: Wingate, 1958.

<sup>14</sup> Lord Henry Temple Palmerston (1784-1865), homme politique britannique. Ministre des Affaires étrangères dans le cabinet de Russel (1792-1878) ; il s'agit de son second portefeuille des Affaires étrangères. La politique très ferme de Palmerston vise à contenir l'influence des puissances continentales. Il entrave l'action de la France en Belgique en 1830, en Espagne en 1834, en Egypte en 1841. Il soutient également l'opposition libérale. Premier ministre de 1855 à 1865, il remporta de brillants succès avec le traité de Paris (1856).

<sup>15</sup> COLOMBOS, C.J., *Le Tunnel sous la Manche et le droit international*, Paris: Rousseau, 1917.

<sup>16</sup> RYVES, R.A., *The Channel Tunnel Project: A Brief History*, Londres: Botsford, 1929.

<sup>17</sup> THOME DE GAMOND, A., *Etude pour l'avant-projet d'un tunnel sous-marin entre l'Angleterre et la France reliant sans rompre charge les chemins de fer entre ces deux pays par la ligne de Gris-Nez à Eastware*, Paris : Victor Dalmont, 1857, 180 p.

<sup>18</sup> BONNAUD, L., *Le Tunnel sous la Manche, Deux siècles de passion*, Mesnil-sur-l'Estrée : La vie quotidienne, l'Histoire en Marche, Hachette, 1994, p. 27.

<sup>19</sup> THOME DE GAMOND, A., *op. cit.* p. 37.

<sup>20</sup> *ibid.*, p. 38.

Chalmers, Hawkshaw, Low, Boutet, Martin, Bateman, Burel, Passedoit, Castagnier, Barlow, Watkin, Arnaudeau, Buneau-Varilla, Kotera, Sartiaux, Faron, Mahl, Le Rouge, Basdevant, Conninck, Demart, Ishiguro, Odot... .

En 1860, le traité de libre-échange entre la France et la Grande-Bretagne, oeuvre commune de Michel Chevalier<sup>21</sup> et de Richard Cobden<sup>22</sup>, fut signé afin de "multiplier toutes les occasions de contacts incessants", pour mettre un terme aux "préjugés surannés et aux vieilles idées d'antagonisme"<sup>23</sup>, aux dires de William Pitt le Second<sup>24</sup>. Avec la signature de ce traité de commerce, une volonté de politique commune s'affirmait malgré les préjugés, les conflits ponctuels et les rivalités économiques et coloniales. William Ewart Gladstone<sup>25</sup> considérait ce traité comme la solution : "le sens de l'intérêt commercial pour contrer la passion de la guerre"<sup>26</sup>. Ainsi, à cette date, l'Angleterre s'ouvre "librement et sur un pied d'égalité aux produits du monde entier"<sup>27</sup>.

D'un point de vue technique et économique, la solution du tunnel foré ferroviaire fut considérée, dès 1868, comme la plus fiable et la plus intéressante.

Cet enthousiasme des ingénieurs était loin d'être partagé par les Britanniques pour diverses raisons, notamment militaires, afin de garder cette insularité qui a façonné l'histoire de l'Angleterre ; en effet, si César, les Saxons et enfin les Normands ont envahi plus ou moins brutalement les îles britanniques, l'Invincible Armada de Philippe II, les armées napoléoniennes et, plus tard, les troupes allemandes d'Hitler, en revanche, n'ont pu vaincre ni la Manche ni la flotte de Sa Majesté.

## **I.2 1874-1883 : première tentative, premier échec, premières critiques**

De 1874 à 1883 eut lieu la première entreprise de construction d'un tunnel sous la Manche. Le contexte s'y prêtait ; cette époque fut caractérisée par un fort développement des transports suscité par la diffusion du chemin de fer et de la marine à vapeur, ainsi que

<sup>21</sup> Michel Chevalier (1806-1879), économiste français. D'abord adepte convaincu et actif du saint-simonisme, il devint ensuite partisan du libre-échange et contribua, avec Cobden, à la signature du traité libre-échangiste entre la France et la Grande-Bretagne (1860).

<sup>22</sup> Richard Cobden (1804-1865), industriel, économiste et homme politique britannique. Apôtre du libre-échange qui influença l'économiste français Bastiat, il contribua à l'abolition des lois protectionnistes en Grande-Bretagne (1848-1851) et fut, avec Michel Chevalier, l'instigateur du traité de commerce libre-échangiste entre la France et la grande-Bretagne (1860).

<sup>23</sup> ABEL, D., *Channel Underground: A New Survey of the Channel Tunnel Question*, Londres: The Pall Mall Press, 1961, 127 p.

<sup>24</sup> William Pitt le Second (1759-1806), homme politique anglais, l'un des premiers hommes d'Etat à percevoir l'importance de l'économie.

<sup>25</sup> William Ewart Gladstone (1809-1898), homme politique britannique, chancelier de l'Echiquier (1859-1866).

<sup>26</sup> ROOKE, P., *Gladstone and Disraeli*, 1967, p. 52.

<sup>27</sup> CROUZET, F., *De la supériorité de l'Angleterre sur la France*, Paris : Perrin, 1985, p. 353.

par les multiples constructions d'infrastructures, notamment de tunnels : métro de Londres (1869), avec un tunnel foré sous la Tamise, tunnel du Mont Cenis (1871) entre la Savoie et le Piémont, tunnel du mont Saint-Gothard (1872) entre l'Italie et la Suisse. Ainsi, le projet du tunnel sous la Manche prit forme au début des années 1870. En 1874, les gouvernements des deux pays décidèrent d'accorder la concession (d'une durée de 99 ans) d'un tunnel ferroviaire foré à double voie à deux sociétés : *the Channel Tunnel Company* (CTC), créée en 1872, et la Société française du tunnel sous-marin entre la France et l'Angleterre, qui fût constituée le 1er février 1875. Le 2 août 1875, les deux gouvernements se trouvèrent devant un cas inédit de droit international, c'est-à-dire la propriété du sol dans la section internationale du tunnel ; le 30 mai 1876 fut signé un protocole fixant la frontière du tunnel et de la voie ferrée au milieu de la distance séparant les basses eaux au-dessus du tunnel. Pourtant, le Parlement britannique refusa de ratifier ce protocole, estimant les capitaux de la société anglaise insuffisants. Néanmoins des forages furent entrepris en 1878 à Sangatte et à Shakespeare Cliff, à l'aide des premiers "tunneliers", invention du colonel Beaumont<sup>28</sup>, expert en tunnels militaires. Mais, malgré la rentabilité potentielle du tunnel du point de vue commercial et financier, le Comité de défense impériale fit cesser les travaux, en juillet 1881, considérant le projet risqué sur le plan militaire. Ainsi, au moment où le tunnel sous la Manche allait enfin pouvoir devenir une réalité, la vieille méfiance britannique (militaire surtout) l'emportait sur le dynamisme des ingénieurs et des entrepreneurs et pendant près de 70 ans, les militaires britanniques mirent leur veto - pour raisons de "sécurité" - à la réalisation de l'ouvrage (interdiction qui allait être levée en 1955 seulement). Cette crainte d'une éventuelle invasion française avait hanté les Britanniques au cours de la première moitié du XIXème siècle.

Le début des forages provoqua, en 1881, le lancement d'une véritable campagne d'opposition au projet, largement inspirée par la presse britannique qui se fit fort de dévoiler les thèmes débattus au sein des états-majors. Cette campagne se traduisit par la distribution de pamphlets anti-tunnelistes dans les cercles, clubs et sociétés de débats où se forgeait l'opinion publique, et la reprise des scénarios apocalyptiques liés aux risques engendrés par un tunnel sous la Manche. Il est vrai que la nation britannique était, à l'époque, déjà particulièrement soucieuse face au ralentissement de l'activité économique des années 1880 ; le tunnel était non seulement considéré comme une source supplémentaire d'angoisse que même les solutions envisagées en cas de danger -inondation, envoi de gaz, barrage, dynamite- ne parvenaient pas à apaiser, mais aussi comme un facteur d'industrialisation et d'urbanisation influant sur le mode de vie des Britanniques.

La campagne des conservateurs et des militaires fut largement soutenue par la presse anglaise : *The Times*, *Daily News*, *Saturday Review*, *Morning Post*, *Daily Telegraph*... . L'amiral Algernon de Horsey blâma "ces malheureuses créatures dont l'estomac ne peut souffrir une heure de traversée maritime, et qui jugent la rétention de leur dîner plus importante que la sécurité de leur pays"<sup>29</sup>. La revue *Nineteenth Century*<sup>30</sup>

<sup>28</sup> ingénieur anglais

<sup>29</sup> HORSEY DE, A., *National Defence versus Channel Tunnel*, London : Longman, 1914, p.4. Lettre publiée le 27 avril 1882 dans les colonnes du *Morning Post*.

, mensuel créé en 1870 par James Knowles (qui écrivit en 1907 : "Cette revue contribua largement à faire échouer un projet qui tendait à détruire l'insularité de l'Angleterre"<sup>31</sup>), consacra donc toute une édition, en avril 1882, à saper le projet, puis lança un appel de signatures contre ce dernier, auquel se joignirent des soldats, des marins, des hauts magistrats, des hommes d'église, des représentants de la vieille aristocratie et de nombreuses personnalités, pétition qui fut publiée en août 1883.

William Shakespeare fut très souvent cité<sup>32</sup> pour la justesse de ses propos lorsqu'il décrit l'Angleterre dans *Richard II* :

**"cette pierre précieuse enchâssée dans une mer d'argent"<sup>33</sup>**

ou encore lorsqu'il évoque certaines réticences et peurs des Britanniques que suscite le tunnel (terrorisme, épidémie, invasion, incendie...) dans *Macbeth* :

**"Les visibles dangers nous causent moins d'effroi que les horreurs que nous imaginons (...) et rien n'existe plus alors, hormis ce qui n'est pas"<sup>34</sup>.**

### I.3 1883-années 1970 : quelques facteurs-clés

Le 8 avril 1904 fut signée l'Entente cordiale<sup>35</sup> qui instaurait un *statu quo* sur les colonies et créait un nouveau partenariat. A cette occasion, Paul Cambon<sup>36</sup> revint sur l'idée du lien fixe et déclara que "l'Entente cordiale ne sera complète que lorsqu'elle sera devenue une entente industrielle, et c'est parce que j'en suis tout à fait partisan que je fais des vœux pour l'exécution de ce tunnel sous-marin dont on parle beaucoup en ce moment ; ce sera le meilleur instrument de rapprochement entre les deux pays"<sup>37</sup>. Il était

<sup>30</sup> ABEL, D., *op. cit.*

<sup>31</sup> Propos rapportés par BONNAUD, L., *op. cit.*, p. 91.

<sup>32</sup> VINDEKX, *England Crushed: the Secret of the Channel Tunnel Revealed*, Londres: 1882.

<sup>33</sup> SHAKESPEARE, W., *"this precious stone set in the silver sea"*, *Richard II*, II, 1, l. 46.

<sup>34</sup> SHAKESPEARE, W., *"Present fears are less than horrible imaginings, (...) and nothing is that what is not"*, *Macbeth*, I, 3, l. 136-141.

<sup>35</sup> Entente cordiale : Nom donné par Guizot au rapprochement franco-britannique qui, ébauché à l'époque de la monarchie de juillet, permit à la France de sortir de l'isolement diplomatique qui fit suite à la révolution de 1830. Cette politique, que Napoléon III tenta de poursuivre (...), fut longtemps entravée par les nombreuses rivalités qui opposaient les deux pays, en particulier sur les questions coloniales. Pourtant, face à l'essor de l'Allemagne, la France, qui s'était déjà alliée à l'Italie et à la Russie, se rapprocha à nouveau de la Grande-Bretagne, rapprochement facilité par l'ambassadeur Paul Cambon. Les accords signés en avril 1904 réglaient les divers différends entre les deux pays", Le Petit Robert des noms propres, *op. cit.*, p. 665.

<sup>36</sup> Paul Cambon (1843-1924), administrateur et diplomate français. Après une carrière administrative, il entra dans la diplomatie. Ambassadeur à Madrid, à Constantinople et enfin à Londres (1898), où il resta jusqu'en 1920, il travailla à l'Entente et à la coopération avec la Grande-Bretagne.

<sup>37</sup> COLOMBOS, C.J., *op. cit.* p. 30.

malheureusement un des seuls hommes politiques convaincus de la nécessité d'une liaison entre la France et l'Angleterre pour des raisons économiques.

Le 25 juillet 1909 eut lieu la première traversée de la Manche en aéroplane par Louis Blériot<sup>38</sup> en 37 minutes ; la protection par la mer devenait moins aisée.

A l'époque, des hommes politiques britanniques s'interrogeaient sur la faisabilité d'un tel projet compte-tenu du fossé qui semblait toujours séparer les peuples situés de part et d'autre de la Manche. Lord Curzon<sup>39</sup> considérait les Français responsables de cet état de fait ; en 1920, il exprimait ses doutes en ces termes : "Si nous pouvions être sûrs de pouvoir entretenir avec les Français une amitié durable, sans jamais plus nous quereller, alors il y aurait là un avantage indéniable... une véritable amitié a toujours été très difficile en raison des différences de langue, de mentalité et de tempérament. Et la Grande-Bretagne ne peut compter en France sur une opinion publique équilibrée et raisonnable"<sup>40</sup>.

En 1930, le Conseil Economique enquêta sur le projet de liaison fixe, en analysant toutes ses implications possibles sur le commerce, l'industrie, l'emploi, l'agriculture, l'investissement portuaire, le trafic, et toujours, la stratégie, la défense et la diplomatie. Cette enquête, dont les conclusions furent publiés dans un Livre Blanc<sup>41</sup>, ne reçut pas l'aval politique, le gouvernement britannique maintenant son refus de principe pour des raisons de stratégie militaire : "Aussi longtemps que l'Océan demeure notre ami", écrivait lord Balfour<sup>42</sup>, "ne détruisons pas délibérément sa capacité de nous aider"<sup>43</sup>. Elle constitua néanmoins une étape essentielle en donnant la priorité aux questions d'ordre économique, comme cela fut souligné par Winston Churchill<sup>44</sup>, alors jeune secrétaire de l'Amirauté, en ces termes : "L'aspect positif du tunnel repose entièrement sur ses avantages commerciaux"<sup>45</sup>. Elle permit de considérer le rôle des grandes infrastructures de transport et de révéler l'opposition des premiers groupes d'intérêts économiques tels

<sup>38</sup> Louis Blériot (1872-1936), aviateur et constructeur d'avions français.

<sup>39</sup> George Nathaniel Curzon of Kedleston (1859-1925), homme politique britannique. Entré au Parlement dans les rangs des conservateurs, il fut vice-roi des Indes, puis ministre des Affaires Etrangères (1922-1923).

<sup>40</sup> WILSON, D., *Le Tunnel sous la Manche. Un nouveau continent*, en association avec Eurotunnel, Paris : Ed. Atlas, janvier 1991, p. 29.

<sup>41</sup> *The Channel Tunnel: Statement of policy*, Cmnd 3591, Londres: HMSO, 1930, 6 p.

<sup>42</sup> Arthur James Balfour (1848-1930), homme politique britannique qui a mené une politique active dont la signature des accords de l'Entente cordiale avec la France.

<sup>43</sup> Propos rapportés par BONNAUD, L., *op. cit.*, p. 121.

<sup>44</sup> Sir Winston Leonard Spencer Churchill (1874-1965), homme politique britannique. Chancelier de l'Echiquier du cabinet Baldwin (1924-1929).

<sup>45</sup> Propos rapportés par BONNAUD, L., *op. cit.*, p. 118.

que les transporteurs maritimes.

Le 31 mars 1931 fut inauguré le premier *car-ferry* entre Calais et Douvres ; une grue était néanmoins toujours nécessaire pour charger les véhicules à son bord. Il fallut attendre 1952 pour que le premier *car-ferry* à chargement direct voit le jour ; l'avènement de ce nouveau moyen de transport transmanche allait grandement faciliter les échanges de personnes et de biens.

Enfin, le 16 février 1955, à la question du député E. L. Mallalieu à la Chambre des Communes : "Existe-t-il encore des objections stratégiques à la construction d'un tunnel ferroviaire et routier sous la Manche de l'Angleterre à la France ?", Harold Macmillan<sup>46</sup> déclara officiellement qu'il n'y avait plus d'objections d'ordre militaire en répondant : "Aucunement"<sup>47</sup>.

Avec l'entrée en vigueur de la Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier (CECA), en 1952, et la signature du traité de Rome, en 1957, instaurant la Communauté Economique Européenne (CEE) et la Communauté Européenne de l'Energie Atomique (Euratom), signifiant la libre circulation des marchandises, des personnes et des capitaux et une politique commune des transports, l'idée européenne s'installait progressivement dans les esprits et le tunnel sous la Manche devenait un élément majeur des infrastructures européennes de transport, dépassant, de ce fait, les intérêts strictement franco-britanniques. Des Américains (notamment Franck David<sup>48</sup>) s'intéressèrent au tunnel, ce qui fut peu apprécié des autres investisseurs qui jugeaient que ce projet devait rester strictement européen.

Le 26 juillet 1957 furent créés le Groupement d'Etudes pour le tunnel sous la Manche et sa contrepartie britannique le Channel Tunnel Study Group (CTSG), avec une seule et même mission : "Etudier en commun les conditions dans lesquelles pourraient être réalisées la construction et l'exploitation d'un tunnel sous-marin ferroviaire et (ou) routier, joignant le territoire britannique à l'Europe continentale"<sup>48</sup>. La création du CTSG suscita des réactions que la presse britannique fit paraître, comme celle du général Edward Spears : "Un tel tunnel attacherait sans retour cette île au continent. (...) Des liens physiques lieraient bientôt notre destin à celui de nos voisins continentaux"<sup>49</sup>, ou celle, plus virulente, de lord Montgomery<sup>50</sup> : "Pourquoi rendre les choses plus faciles pour nos ennemis ?"<sup>51</sup> et ce, malgré la déclaration de Macmillan.

<sup>46</sup> Harold Macmillan (1894-1986), homme politique britannique. Chancelier de l'Echiquier et secrétaire d'Etat aux Affaires Etrangères à partir de 1951, il devint Premier ministre en 1957.

<sup>47</sup> Propos rapportés par BONNAUD, L., *op. cit.*, p. 132.

<sup>48</sup> *ibid.*, p. 140.

<sup>49</sup> JONES, B., *The Tunnel, the Channel and Beyond*, Chichester: Ellis Horwood Ltd, 1987.

<sup>50</sup> Bernard Law Montgomery (1887-1976), maréchal britannique. Commandant adjoint des forces atlantiques en Europe (1951-1958).

<sup>51</sup> *ibid.*, p. 248.

De 1958 à 1962, les études sur l'ouvrage au point de vue du trafic, des revenus et du financement effectuées par le cabinet de conseil français SETEC révélèrent que la solution adoptée par la Suisse pour le transport des véhicules de tourisme sur des wagons plats, appelés navettes, offrait le moyen de franchir dans les meilleures conditions un obstacle naturel, physique et climatique. L'option ferroviaire fut, cependant, très mal accueillie par les milieux routiers qui exprimèrent leur opposition dans la presse spécialisée et au sein du Parlement britannique. Pourtant, l'atout majeur du système ferroviaire était sa capacité et son coût. Le tunnel routier direct, quant à lui, posait de nombreux problèmes au point de vue de la saturation, de l'émission de gaz carbonique, de la limitation de vitesse à 50 kilomètre/heure, de la signalisation appropriée en fonction du flux de trafic, des risques de pannes et d'accidents, de l'évacuation des véhicules et des personnes. Le Groupement d'études soumit son projet aux gouvernements avec garantie de capitaux privés en mars 1960 ; mais l'Angleterre et la France avaient d'autres préoccupations à l'époque, telles que le processus de décolonisation, la guerre d'Algérie, l'arrivée du Général de Gaulle au pouvoir... etc.

Peu de temps après, le 30 avril 1966, eut lieu l'ouverture de la première ligne régulière par aéroglisseur entre Calais et Ramsgate. L'avantage des aéroglisseurs est qu'ils permettaient de réduire l'attente des usagers aux heures de pointe, en complément des ferries ; cependant, ils constituaient un concurrent direct pour ces mêmes ferries ; dans une certaine mesure, "l'*hovercraft*"<sup>52</sup> peut être considéré comme jouant, à beaucoup d'égards, un rôle semblable à celui d'un ouvrage fixe"<sup>53</sup>.

### **I.4 Années 70 : deuxième tentative, deuxième échec, la critique**

Au début des années 1970, à la suite de l'entrée de la Grande-Bretagne dans la CEE, le projet de liaison souterraine "refit surface". Élément nouveau, il ne s'agissait plus d'un seul tunnel ferroviaire, mais de deux (un pour chaque sens de circulation), auxquels venait s'ajouter un troisième tunnel de service (pour la maintenance et la sécurité). Malheureusement, les travaux furent de nouveau arrêtés, pour raisons économiques cette fois-ci ; en effet, un changement de gouvernement britannique eut lieu en 1974 et les travaillistes, avec Harold Wilson<sup>54</sup> comme Premier Ministre, annoncèrent l'abandon des travaux pour raisons financières. La Grande-Bretagne connut effectivement une sérieuse crise économique à cette époque.

<sup>52</sup> Aéroglisseur.

<sup>53</sup> BONNAUD, L., *op. cit.*, p. 154.

<sup>54</sup> Sir Harold Wilson (1916-1995), homme politique britannique. Professeur d'économie politique, il fut élu aux Communes dans les rangs des travaillistes, dont il devint le chef en 1963 après avoir été ministre du Commerce (1947-1951). Chargé de former le gouvernement après la victoire électorale de son parti en 1964, il vit sa majorité renforcée au Parlement en 1966. Après le refus opposé par le général de Gaulle à l'entrée de la Grande-Bretagne dans le Marché commun (nov. 1967), la popularité des travaillistes baissa et H. Wilson procéda à de nouvelles élections (1970). Elles aboutirent à la victoire du conservateur E. Heath, qui négocia et fit ratifier l'entrée de la Grande-Bretagne dans la CEE. H. Wilson prit une modeste revanche en fév. 1974, avec une infime majorité.

Les opposants au tunnel, au début des années 70, justifiaient leur point de vue par des raisons d'ordre idéologique, économique et écologique et par la crainte séculaire des continentaux.

Les premiers concernés, et en conséquence, les premiers à réagir furent les milieux maritimes : les compagnies de ferries, les autorités portuaires, les corporations des quais et des docks, tous ceux pour qui l'existence d'un tunnel sous la Manche signifiait le chômage. L'opposition des professionnels de la mer s'avéra efficace au sein du *Trades Union Congress* (TUC)<sup>55</sup> et d'une de ses centrales les plus puissantes, le syndicat des Transporteurs : le *Transport and General Workers Union* (TGWU), qui s'opposaient au tunnel pour des raisons d'ordre économique et financier et pour des considérations plus idéologiques. Pour eux, le tunnel était "une affaire de prestige international plutôt qu'une entreprise viable (...), une aspiration politique et idéologique, plutôt qu'une adjonction valable à la route maritime courte"<sup>56</sup>.

Sur le plan de l'écologie, le mouvement prit forme à Cheriton où l'environnement naturellement verdoyant allait disparaître sous le béton du terminal. Michael Bonavia<sup>57</sup> déclara, ironique, à propos des défenseurs de l'environnement : "**Ce malheur potentiel (au sujet de la destruction de l'habitat de l'orchidée-araignée) suscita la colère de quelques protecteurs de la nature à un degré seulement possible en Grande-Bretagne**"<sup>58</sup>. Ce mouvement se poursuivait tout au long de la future ligne ferroviaire entre la sortie du tunnel et Londres, suscitant de nombreuses controverses ; selon Michael Bonavia, l'hostilité promettait d'être "difficile à désamorcer".

En ce qui concerne le développement régional, si les Français attendaient du tunnel des effets positifs sur l'économie déclinante de la région Nord-Pas-de-Calais, les Britanniques considéraient que le tunnel allait être bénéfique pour une région déjà économiquement forte, alors que les régions les moins favorisées se trouvaient hors de portée du trafic engendré.

L'abandon du projet entraîna pour les Britanniques la conservation de leurs préjugés séculaires à l'égard du tunnel, pour des raisons d'ordre technique, financier, structurel et politique.

La presse britannique de l'époque n'était guère favorable au projet, voire franchement opposée, soulignant ses risques et ses inconvénients, publiant des déclarations erronées et des commentaires hostiles. *L'Evening Standard* voulait empêcher "que le jardin de l'Angleterre ne soit transformé en un couloir européen" alors que le *Daily Express* se

---

<sup>55</sup> Le *Trades Union Congress*, institution plus que centenaire, rassemblait 142 syndicats et plus de dix millions d'adhérents en 1972.

<sup>56</sup> *Channel Tunnel Opposition Association* - CTOA (*lobby* anti-tunnel constitué de Townsend Thoresen, du conseil du port de Douvres et de plusieurs associations locales de défense de l'environnement), 1973, pp. 2-9.

<sup>57</sup> Michael R. Bonavia a été directeur du projet du tunnel pour le compte des chemins de fer britanniques (British Rail) au début des années 70.

<sup>58</sup> BONA VIA, M., *The Channel Tunnel Story*, Londres: David and Charles, 1987, p. 119.

posait en porte-parole : "Le tunnel sous la Manche est un projet dont les Britanniques peuvent se passer. La construction du tunnel n'est pas une condition fondamentale du maintien de la Grande-Bretagne dans le Marché Commun car après tout, ce projet est né cent cinquante ans avant la CEE"<sup>59</sup> .

La presse française était, quant à elle, totalement favorable à ce projet considéré comme un gage d'intégration européenne. Ceci explique que pour beaucoup l'abandon du projet était caractéristique du désenclavement britannique à l'égard de l'Europe. Selon Pierre Blanche<sup>60</sup> , ce sentiment était partagé par un grand nombre d'hommes politiques des deux pays. Georges Merchier a bien résumé cette attitude : "Insulaires ils sont, insulaires ils veulent rester"<sup>61</sup> .

A la fin des années 70, la liaison fixe sous la Manche était à l'ordre du jour des instances européennes, dans la mesure où il était question d'un financement communautaire pour des infrastructures de transport de ce type dans le Traité de Rome ; or, cette liaison fixe allait permettre de relier un état non seulement périphérique, mais aussi insulaire, au reste de la Communauté. Elle pouvait donc légitimement bénéficier du financement de la CEE.

Le 3 mai 1979, les Conservateurs remportèrent la victoire aux élections ; Margaret Thatcher devint Premier Ministre.

Les opposants au tunnel étaient toujours les corporations maritimes qui témoignaient d'une combativité à toute épreuve. Au lieu de laisser l'initiative à leurs syndicats, elles allaient s'adresser directement en haut lieu. Leurs arguments reposaient sur l'injustice que représentait l'aide gouvernementale potentielle au projet, sur l'offensive commerciale de British Rail, sur la viabilité et la rentabilité du projet et sur l'avenir certainement catastrophique de la région de Douvres dont 37 % des emplois dépendaient de l'activité maritime, avec près de 10 000 personnes employées par les compagnies de ferries<sup>62</sup> . Les autorités locales et régionales s'avouaient très partagées entre les perspectives de créations d'emplois à court terme sur le chantier et les conséquences négatives sur les professions maritimes et sur le confort des résidents. Cependant, compte tenu du choix économique britannique qui s'opposait catégoriquement à toute aide du Ministère des Finances<sup>63</sup> , nul ne pouvait déplorer une concurrence déloyale. Ainsi, dès mars 1980, l'intérêt britannique pour un lien fixe transmanche fut confirmé, à la condition sine qua non qu'il soit financé exclusivement sur fonds privés. La Commission des Transports du Parlement européen, favorable au projet de lien fixe, proposa le soutien financier de la

---

<sup>59</sup> Propos rapportés par *Le Monde* dans son édition du 21 janvier 1975.

<sup>60</sup> Journaliste au *Figaro*.

<sup>61</sup> Propos publiés dans *L'Aurore* et rapportés par BONNAUD, L., *op. cit.*, p. 188.

<sup>62</sup> TOLLEY, R. S., TURTON, B. J., *Short-Sea Crossings and the Channel Tunnel*, Stock-on-Trent: Transport Geography Study Group, North Staffordshire Polytechnic, 1987, 111p.

<sup>63</sup> Treasury.

CEE. Le Trésor Public français, quant à lui, était en faveur non seulement d'une aide de la CEE, mais aussi de l'apport de capitaux étrangers, voire même d'une contribution personnelle. Mais ces offres se heurtèrent à un refus catégorique de la part des Britanniques. Margaret Thatcher considérait qu'un grand chantier d'utilité publique financé par des capitaux privés était exemplaire, encourageait "la concurrence et l'innovation" pour le plus grand bénéfice de la communauté et constituait "une contribution majeure du secteur privé à l'infrastructure nationale"<sup>64</sup> ; il avait également l'énorme avantage de ne pas aggraver la baisse des ressources publiques. Ce lien fixe représentait une réelle aubaine économique en créant des milliers d'emplois à court terme, lors de sa construction, et des dizaines de milliers d'emplois dérivés à long terme, lors de l'exploitation du système.

Du côté français, la perspective du chantier du lien fixe allait offrir de grandes possibilités à l'économie régionale du Nord-Pas-de-Calais, région sinistrée dans les secteurs de la sidérurgie, de la métallurgie, de l'exploitation minière et des constructions navales, qui allait perdre 466 000 emplois industriels entre 1975 et 1990. En 1982, la région espérait pouvoir bénéficier de 1 400 emplois directs et de 2 000 à 3 800 emplois indirects supplémentaires<sup>65</sup>.

### **I.5 1981-1985 : Troisième tentative, le succès**

Aussi surprenant que cela puisse paraître, la relance du projet de liaison fixe entre la France et l'Angleterre est venue du secteur public et non du secteur privé. En 1979, les compagnies ferroviaires britannique et française, British Rail et la SNCF, rendirent public un projet de tunnel foré à voie unique ; si ce projet n'eut pas l'accueil escompté, il permit néanmoins de reconsidérer la question.

En septembre 1981, à l'occasion du sommet franco-britannique, Margaret Thatcher<sup>66</sup> et François Mitterrand<sup>67</sup> décidèrent d'un accord commun de rouvrir le dossier de la liaison fixe et de "charger un groupe d'étude franco-britannique de procéder à une évaluation comparée des différents types de liaison fixe envisageable et de leurs impacts"<sup>68</sup>.

Pourtant, peu de temps auparavant, l'entente franco-britannique n'était pas radieuse ; les relations entre le Premier ministre britannique et le Président de la République française étaient plutôt orageuses compte tenu des divergences qui les opposaient sur de

---

<sup>64</sup> *Channel Fixed Link*, Cmnd 9735, Department of Transport, Londres: HMSO, 1986.

<sup>65</sup> BONNAUD, L., *op. cit.*, p. 239.

<sup>66</sup> Margaret Thatcher (1925), femme politique britannique. Elle devint chef du parti conservateur en 1975 et fut élue Premier ministre en 1979.

<sup>67</sup> François Mitterrand (1916-1996), homme d'Etat français. Premier secrétaire du Parti socialiste (1971), il fut élu Président de la République en mai 1981.

<sup>68</sup> La Documentation Française, *Manche : quelles liaisons ?*, 1982, p. 7. Rapport du groupe de travail franco-britannique sur la liaison transmanche.

nombreux dossiers. Ceci explique peut-être l'engouement de Margaret Thatcher à l'annonce de l'élection de François Mitterrand le 10 mai 1981. Leur première rencontre au sommet de Paris est une réussite ; ils envisagent un certain nombre de programmes de coopération, dont le projet du tunnel sous la Manche. Plus tard, en avril 1982, la solidité de ces relations entre les deux gouvernements se confirma lorsque François Mitterrand apporta son soutien à Margaret Thatcher après l'invasion des Malouines<sup>69</sup>.

Selon André Bénard<sup>70</sup>, Margaret Thatcher voulait faire un geste européen concret ; elle déclara d'ailleurs à Jacques Viot<sup>71</sup> : "Il faut que notre génération laisse au monde le témoignage d'une grande réalisation"<sup>72</sup>. Elle voulait également et surtout démontrer la capacité du secteur privé. Ce choix de laisser au secteur privé l'entière responsabilité quant à la construction et l'exploitation du lien fixe a été imposé par les Britanniques dès l'origine du projet en 1982. François Mitterrand avait, lui aussi, une volonté européenne et un goût incontestable pour les grands travaux. L'idée de confier la responsabilité du projet au secteur privé était par contre perçue par les Français comme plutôt surprenante ; en effet, en France, la tendance allait plutôt vers le secteur public pour des ouvrages considérés d'utilité publique ; toutes les infrastructures majeures avaient jusqu'alors été réalisées par le secteur public, tout en ayant néanmoins souvent recours à la technique de la société d'économie mixte<sup>73</sup>, comme ce fut le cas pour les tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus. Ce qui était plus surprenant encore, c'était qu'il en était de même au Royaume-Uni, où l'usage des péages était très rare.

A la suite de cette décision, un groupe d'experts franco-britanniques fut formé et se déclara favorable à un double tunnel ferroviaire. De même, en août 1982, un consortium de cinq banques françaises et britanniques<sup>74</sup> fut créé afin d'étudier le financement et l'organisation du programme. Le rapport du groupe fut remis en mai 1984 ; ses conclusions révélèrent que, en tout état de cause, le double tunnel ferroviaire fonctionnant à l'aide de navettes était le seul projet à même d'intéresser les investisseurs potentiels, que ce soit sur le plan de la technologie, des délais ou des coûts ; cependant, de nombreux aspects étaient une source d'inquiétude, tels que l'ampleur du projet, les

<sup>69</sup> Falklands

<sup>70</sup> A l'époque Président du groupe Eurotunnel et Président d'Eurotunnel SA (depuis remplacé par Patrick Ponsolle) avec Sir Alastair Morton, Vice-Président et Directeur Général du groupe Eurotunnel et Président d'Eurotunnel Plc ; en France, promoteur, négociateur et plaque tournante du projet.

<sup>71</sup> Ambassadeur en poste à Londres de 1984 à 1986.

<sup>72</sup> Entretien entre S.E. Jacques Viot et BONNAUD, L., *op. cit.*, p. 238.

<sup>73</sup> Economie mixte : Mode d'organisation d'une économie nationale marqué par la coexistence et la complémentarité d'une régulation de marché et d'une intervention active de l'Etat dans la sphère productive, par le biais d'entreprises publiques en particulier, ECHAUDEMAISON, C.-D., *Dictionnaire d'Economie et de Sciences Sociales*, Tours : éditions Nathan, juillet 1998 pour la 4ème édition mise à jour, p. 146.

<sup>74</sup> Banque Nationale de Paris, Crédit Lyonnais, Banque Indosuez, National Westminster Bank, Midland Bank.

risques techniques et politiques et la durée du chantier.

Le 30 novembre 1984, à l'issue du sommet franco-britannique, les deux gouvernements demandèrent au groupe d'Andrew Lyall et Raoul Rudeau d'établir un cahier des charges de l'appel d'offres public "selon le principe d'une concession privée"<sup>75</sup>

## **II - LE PROJET ACTUEL :**

---

Le 2 avril 1985, les gouvernements lancèrent cet appel d'offres international, sous le nom d'Invitation aux promoteurs, auprès des entreprises et des promoteurs intéressés portant sur la conception, le financement, la réalisation et l'exploitation de la liaison fixe transmanche. Le 31 octobre 1985, date de remise des projets par les différents promoteurs auprès des gouvernements français et britannique, quatre groupes industriels et financiers étaient en compétition.

### **II.1 Les quatre projets en lice<sup>76</sup> en 1985 :**

- Le projet Europort<sup>77</sup>, proposition présentée par un bureau d'études sur la base d'un consortium européen (français, belge, anglais), comportait une liaison routière et une liaison ferroviaire indépendantes. Concrètement, il consistait en un tube-tunnel d'une longueur de 37 kilomètres et d'un diamètre intérieur de 6 mètres, dans lequel passait une autoroute sur deux niveaux de six voies chacun, suspendu dans les airs par 8 pilônes d'une hauteur de 340 mètres. Le coût de ce projet était estimé à environ 68 milliards de francs<sup>78</sup>.
- Le projet Euroroute<sup>79</sup>, établi par un groupement de douze entreprises industrielles et de quatre banques britanniques et françaises, comportait une liaison routière et une liaison ferroviaire indépendantes. La liaison routière était une autoroute à deux fois deux voies à chaussées séparées. En partant de la côte anglaise à Farthingloe, près de Douvres, le projet consistait successivement en des ponts à haubans de 500 mètres de portée sur 9 kilomètres, une hélice de transition (de 266 mètres de diamètre extérieur, 194 mètres de diamètre intérieur et 2,2 kilomètres de développement) contenue dans une île artificielle, puis un tunnel immergé d'une longueur de 21 kilomètres contenant deux chaussées de 10,8 mètres de largeur. A l'issue du tunnel se trouvait une autre île artificielle, puis de nouveau des ponts à haubans sur 7 kilomètres jusqu'au terminal français de Sangatte, près de Calais. Ce projet combinait donc des ponts dans les zones côtières et un tunnel immergé sous les voies de navigation de la partie centrale du détroit. Pour la liaison ferroviaire, le choix s'était porté sur un tunnel foré plutôt qu'un tunnel immergé (qui impliquait trop

<sup>75</sup> Note, Ministère de l'Équipement, Avril 1986.

<sup>76</sup> voir annexe 2

<sup>77</sup> Eurobridge LEMOINE, B., *Le tunnel sous la Manche*, Paris : Editions du Moniteur, collection "Découvertes", 1991 (2ème édition en 1994), p. 100.

<sup>78</sup> valeur 1985

<sup>79</sup> LEMOINE, B., *op. cit.*, pp. 97-100.

de problèmes). Le projet Euroroute comportait donc deux tunnels forés à voie unique, de 7,4 mètres de diamètre avec galerie de service incorporée. Le coût de ce projet était estimé à l'époque à environ 54,1 milliards de francs.

- Le projet Transmanche Express (T.M.E.)<sup>80</sup> émanait d'une société britannique, British Ferries Limited, filiale de Sea Containers. Il consistait en une infrastructure commune pour le rail et la route, soit deux tunnels forés de 11,3 mètres de diamètre intérieur et 47 kilomètres de longueur, alimentés par des puits de ventilation de l'air, reliant les terminaux de Cheriton, près de Folkestone, et de Frethun, près de Calais, et comportant chacun deux voies de circulation routière, une bande d'arrêt d'urgence et des rails encastrés dans la voie rapide. Le coût de ce projet était estimé à environ 24 milliards de francs<sup>81</sup>.
- Le projet France-Manche / Channel Tunnel Group (CTG)<sup>82</sup> émanait d'un groupement de dix entreprises de génie civil et de cinq banques françaises et britanniques. Ce groupement proposait un projet de liaison entre Cheriton et Frethun par un système souterrain composé de deux tunnels forés de 7,3 mètres de diamètre auxquels était adjointe une galerie de service de 4,5 mètres de diamètre. Ces tubes permettaient le passage d'un trafic mixte : les trains directs des compagnies nationales (dont le TGV) et les navettes ferroviaires du Concessionnaire transportant les véhicules routiers. Le coût du projet était à l'époque estimé à environ 29 milliards de francs.

## II.2 Analyse des quatre projets :

Les quatre projets déposés par les promoteurs firent ensuite l'objet d'une étude critique menée par un groupe d'évaluation franco-britannique, assisté, pour mener cette étude à bien, d'experts répartis en commissions *ad hoc*<sup>83</sup> afin d'analyser les aspects suivants : impact sur l'environnement, impact sur l'emploi, affaires maritimes, études de trafic, questions juridiques et financières, problèmes de sécurité, de contrôles frontaliers et de génie civil.

L'analyse des quatre projets en présence par les groupes thématiques révéla les faits suivants :

- du point de vue de la construction, le projet Europont, résolument novateur par la très grande portée des ponts et du matériau utilisé pour les câbles, semblait quelque peu périlleux à l'occasion d'un projet de l'ampleur du lien fixe. De plus, la présence de piles de ponts dans les chenaux de navigation constituait un risque supplémentaire sur un plan technique et sécuritaire. Enfin, l'absence d'un véritable plan de financement n'était pas favorable au projet Europont ; il fût donc rapidement écarté de la compétition<sup>84</sup>. Le projet Euroroute, quant à lui, n'était pas assez détaillé et certains aspects du lien routier nécessitaient des études complémentaires. En particulier, un passage de chaussée à chaussée supplémentaire dans le tunnel routier ainsi qu'une

<sup>80</sup> *ibid*, p. 100.

<sup>81</sup> valeur 1985

<sup>82</sup> *ibid*, p. 97.

<sup>83</sup> *Channel Fixed Link, op. cit.*, § 6.

<sup>84</sup> *Channel Fixed Link, op. cit.*, Annex A, § 3.

troisième voie de descente dans les hélices s'avéraient nécessaires. De même, des modifications des structures en mer afin d'améliorer la sécurité en cas de collision avec un navire auraient pu être envisagées. La proposition fût jugée "imaginative et d'avant-garde"<sup>85</sup> et le concept apparut "novateur et attrayant"<sup>86</sup> mais trop onéreux. En ce qui concerne le projet Transmanche Express, la réalisation des tunnels comportait de gros risques techniques en raison de leur diamètre d'excavation (12,25 mètres) et de leur longueur (47 kilomètres), ainsi que des conditions géotechniques particulièrement difficiles du côté français du détroit. De plus, les îles de ventilation paraissaient sous-dimensionnées. Le projet France-Manche / Channel Tunnel Group ne présentait pas de difficultés majeures ; les techniques utilisées étaient bien connues et le programme de travaux proposé pouvait s'adapter aux conditions rencontrées et aux inévitables aléas géologiques. Enfin, les experts ont souligné le fait que pour tous les projets en présence, les promoteurs avaient certainement mésestimé les coûts et qu'un risque de dépassement était très probable. De même, les dates de mise en service ne tenaient compte que des aléas normaux, alors qu'un projet d'une telle ampleur risquait fort de rencontrer un évènement imprévisible qui entraînerait des retards considérables.

· du point de vue de l'exploitation et du trafic, en ce qui concerne la sécurité des usagers, la proposition de France-Manche était la plus appréciable dans la mesure où les passagers étaient transférés par navettes. En revanche, des études complémentaires s'avéraient nécessaires pour la sécurité des usagers des liaisons routières et ferroviaires des projets Euroroute et Transmanche Express : risque de monotonie et baisse de vigilance du conducteur, incompatibilité du système de ventilation avec le trafic, nécessité d'un troisième passage de chaussée à chaussée dans le tunnel immergé du projet Euroroute pour faciliter l'accès des équipes de secours et permettre l'évacuation du tunnel en cas d'incident, nécessité d'un redimensionnement des hélices et d'une régulation du trafic à leur entrée... Sur le plan de la capacité routière, les projets France-Manche et Euroroute permettaient d'écouler le trafic prévu avec moins de trente heures par an de saturation jusqu'en 2030, alors que le projet Transmanche Express était limité par le système de ventilation et une saturation était prévisible avant 2007. En ce qui concerne le temps de traversée, il était d'environ 30 minutes sans rupture de charge pour des projets comportant des chaussées routières, tels que Transmanche Express et Euroroute, alors que pour le projet France-Manche il fallait ajouter au temps de la traversée (de 30 minutes également) la durée d'embarquement et de débarquement ainsi que la durée d'une attente éventuelle. Le même service était offert aux voyageurs utilisant le train dans les trois projets. Cependant, le projet France-Manche était plus contraignant en terme d'exploitation envers les réseaux ferroviaires, par rapport aux autres projets, car il nécessitait la mise en place d'une infrastructure spécialisée.

· du point de vue de l'impact sur la navigation maritime, le projet France-Manche présentait un atout majeur dans la mesure où, étant un projet entièrement souterrain, il n'avait pas d'impact sur la navigation maritime, contrairement aux autres projets. En effet, le projet Euroroute et le projet Transmanche Express comportaient tous deux des structures en mer (deux îles artificielles, un îlot de ventilation et les piles des deux

<sup>85</sup> Hansard, Hb, Vol. 190, 1986, col. 19.

<sup>86</sup> Channel Tunnel Group, 1983.

---

ponts pour Euroroute et deux îlots de ventilation pour Transmanche Express) et constituaient ainsi un danger potentiel quant aux interactions avec la navigation. Malgré les modifications dans le programme de travail d'Euroroute, la préparation de mesures plus détaillées par Transmanche Express et la réglementation rigoureuse de la circulation, l'éventualité d'une collision devait être prise en considération par Euroroute comme par Transmanche Express. En effet, dans certaines configurations de choc, les navires et les ouvrages auraient pu subir des dommages importants entraînant dans le même temps de graves problèmes de pollution...

- du point de vue de l'impact sur l'environnement marin, le projet France-Manche ne semblait pas, sous réserve de précautions à prendre quant aux rejets pollués et au site choisi côté anglais, avoir de répercussions sur l'environnement marin. Le faible impact que pouvait avoir le projet Transmanche Express sur l'environnement marin se situait au niveau des îles de ventilation ; impact qui resterait très localisé. Le projet Euroroute, en revanche, semblait légèrement agir sur les courants aux abords des ouvrages et la construction risquait de causer des dommages aux frayères<sup>87</sup>. L'impact sur l'environnement terrestre était sensiblement le même d'un projet à l'autre. Les seules différences notables concernaient l'emplacement et la surface des terminaux (France-Manche avait les plus grands besoins d'emprise, Transmanche Express était le plus compact et Euroroute, de son côté, prévoyait deux terminaux côté anglais), les dépôts des déblais salins (alors que les propositions de France-Manche et d'Euroroute semblaient acceptables, Transmanche proposait un site inacceptable en Angleterre et aucun site précis en France), et l'insertion paysagère et architecturale de l'ouvrage et des terminaux (alors que Transmanche Express et Euroroute n'avaient pas considéré l'aspect architectural de leurs terminaux, ce dernier modifiant sensiblement le paysage des côtes françaises et anglaises, France-Manche avait préservé le site anglais de Dungeness). Cette question de l'environnement fera l'objet d'un plus long développement dans le prochain chapitre.
- du point de vue de l'impact économique, il fallait différencier la phase de construction de la phase d'exploitation. Pendant la période de construction, la répartition régionale variait selon les projets : Euroroute avait un impact géographique plus dispersé que France-Manche, que ce soit côté français ou côté anglais, et créait plus d'emplois de par l'investissement nécessité. Pendant la période d'exploitation, quel que soit le projet choisi, l'impact économique de l'ouvrage sur les régions directement concernées, à court ou à long terme, allait être apparemment peu significatif.
- du point de vue du financement des projets, conformément aux principes définis par les deux gouvernements dans leurs directives, aucun des projets ne comportait d'apport budgétaire ou de garantie financière des Etats. Toutes les propositions soumises reposaient sur une technique d'autofinancement dégagé par l'exploitation de l'ouvrage assurant le remboursement des prêts bancaires et une rémunération des fonds propres. D'une façon générale, le projet France-Manche obtenait les engagements les plus nombreux et les plus fermes, que ce soit pour les prêts ou pour les fonds propres.

<sup>87</sup> Frayère n.f. 1819 ; de frayer. Lieu où les poissons déposent leurs oeufs. Le Petit Robert, *op. cit.*, p. 971.

### II.3 Exigences propres à chaque partie :

Cependant, Margaret Thatcher et François Mitterrand étaient en désaccord sur le type de tunnel. Margaret Thatcher était en faveur d'une liaison routière<sup>88</sup> car, selon elle, un tunnel ferroviaire avait de fortes chances d'être sous l'emprise des syndicats<sup>89</sup> ; une autoroute transmanche était, à son idée, le seul projet viable. Elle considérait la voiture comme un moyen de transport individuel, donc libéral, et, par opposition, la navette ferroviaire prenant en charge les véhicules, comme représentative d'un assistanat de l'Etat<sup>90</sup>. En l'occurrence, 80% des Britanniques étaient de son avis. Elle déclarera d'ailleurs : "Je serai la première à passer la Manche au volant de ma voiture"<sup>91</sup>.

Les Français ne partageaient pas ce point de vue ; l'inconvénient majeur d'un tunnel routier résidait, selon eux, dans le fait qu'il nécessiterait un système d'aération considérable pour évacuer les gaz d'échappement des véhicules. L'autre aspect de la question, certainement plus important à leurs yeux, était que la France a depuis longtemps été un pays marqué par une forte culture ferroviaire et collective, où le train est considéré comme le moyen le plus sûr et le plus économique. Une liaison ferroviaire était l'option choisie depuis la fin du XIXème siècle dans les divers projets de tunnel sous la Manche. Or, trois des quatre projets en lice soumis à la consultation de 1985 proposaient une alternative à dominante routière à la solution ferroviaire. Cependant, si la question de la circulation des liaisons ferroviaires directes ne fut pas abordée dans un premier temps, il s'avéra très vite indispensable que les projets soumis soient assortis d'un accord passé avec les compagnies ferroviaires des deux pays<sup>92</sup>.

La préférence française pour le rail allant à l'encontre de l'approche britannique en faveur de la route s'expliquait par le fait que le tunnel était perçu différemment des deux côtés de la Manche ; du point de vue britannique, il signifiait simplement une autre façon de traverser la Manche, alors que pour les Français, il s'inscrivait dans une logique de développement du réseau européen de trains à grande vitesse. D'ailleurs, dès le 9 octobre 1987, le gouvernement français annonça la construction du TGV Nord devant desservir le tunnel (et Londres), Bruxelles, Cologne et Amsterdam<sup>93</sup>.

<sup>88</sup> *drive through*.

<sup>89</sup> MARCOU, G., VICKERMAN, R., "Le tunnel sous la Manche entre états et marché", *Revue Politiques et Management Public*, volume 8, n° 4, décembre 1990, p. 77.

<sup>90</sup> BONNAUD, L., *op. cit.*, p. 258.

<sup>91</sup> CAME, F., "L'Histoire écrite dans la craie", *The Guardian / Libération*, 6 mai 1994, p. 2.

<sup>92</sup> HENDERSON, N., "Channel Tunnel - the early stages", 1989, pp. 7-8 in Société des Ingénieurs et Scientifiques de France / Institution of Civil Engineers, *The Channel Tunnel*, Londres: Thomas Telford.

<sup>93</sup> MARCOU, G., VICKERMAN, R., "Le tunnel sous la Manche entre états et marché", *Revue Politiques et Management Public*, article déjà cité, pp. 76-77.

Margaret Thatcher finit par céder afin de donner un gage de sa bonne volonté européenne ; en effet, quelques temps auparavant, son gouvernement avait préféré une compagnie américaine à une compagnie européenne pour reprendre le constructeur britannique d'hélicoptères Westland. L'affaire avait fait beaucoup de bruit et il était donc important de satisfaire les Français en favorisant le seul projet réellement appuyé sur un consortium anglo-français.

En revanche, comme nous l'avons déjà vu, Margaret Thatcher remporta une victoire en ce qui concerne le financement du projet qui allait être effectué uniquement sur des fonds privés sans aucune garantie étatique auprès des banquiers, basé simplement sur des accords assurant une garantie de trafic par rail, passés avec British Rail et la SNCF. Margaret Thatcher considérait qu'il s'agissait là d'"une occasion superbe pour le secteur privé"<sup>94</sup>.

D'octobre à décembre 1985, les quatre propositions furent minutieusement étudiées, afin d'évaluer la solidité du montage financier, de voir s'il était *a priori* capable de faire face aux dépassements de budget, afin de prendre connaissance des prévisions de coûts, de trafic, de recettes et de tarifs, et afin de s'assurer de la faisabilité technique de l'ouvrage.

### II.4 Le choix :

Le 20 janvier 1986, à Lille, le Président de la République française, Monsieur François Mitterrand, et le Premier Ministre de Grande-Bretagne, Madame Margaret Thatcher, annoncèrent le choix du projet de liaison fixe reliant leurs deux pays à travers la Manche, parmi les quatre promoteurs en lice, en ces termes :

- "Mesdames et Messieurs,
  - J'ai l'honneur de vous informer que la Grande-Bretagne et la France, sur la base du rapport établi par les experts, ont décidé, aujourd'hui, de relier leurs deux pays par un double tunnel sous la Manche qui permettra la circulation de navettes, chargées de véhicules automobiles. Ultérieurement, une voie routière devrait être construite"
- GALLOIS, P., Les grandes étapes du lien fixe transmanche d'hier à aujourd'hui, Syndicat d'initiative de Wissant : Site des deux caps, ouvrage réalisé avec la société Eurotunnel, 1990, p. 47..

Le choix des deux gouvernements se porta sur un projet techniquement fiable, sûr et attrayant pour les usagers, respectueux de l'environnement des deux pays et financièrement viable. Il s'agissait du projet d'une double liaison ferroviaire assurant à la fois le passage de trains directs et de navettes pour véhicules routiers proposé par le groupement franco-britannique France-Manche / Channel Tunnel Group. Europort, par son côté futuriste, reposait sur un pari technique et financier pratiquement irréalisable ; Transmanche Express<sup>95</sup> manquait de précision et d'assurance, que ce soit sur le plan du

---

<sup>94</sup> COURSIER, A., *Le dossier du tunnel sous la Manche*, Paris : Tallandier, octobre 1987, p. 32. Alain Coursier est journaliste indépendant et spécialiste de l'histoire du Nord Pas-de-Calais ; il est chargé en outre de la rubrique culturelle dans diverses revues régionales et nationales.

génie civil ou du financement ; Euroroute, enfin, était beaucoup trop risqué sur le plan technique et trop onéreux.

Le consortium France-Manche<sup>96</sup> / Channel Tunnel Group<sup>97</sup> était constitué de dix entreprises de génie civil et cinq banques des deux pays, ainsi que des consultants, des membres associés, deux agents de change, deux banques d'affaires à Londres et une à New York pour la levée de crédits américains. Il avait compris dès le début l'importance du montage financier et contacté plusieurs établissements financiers dans le monde entier.

Le projet de France-Manche / Channel Tunnel Group, avec son double tunnel ferroviaire à navettes s'inscrivait dans la lignée du projet abandonné en 1975 dont il bénéficiait des études et de l'expérience. Il présentait de nombreux avantages dans la mesure où il n'avait d'incidence ni sur la navigation ni sur le milieu marin. Il ne donnait lieu à aucune critique sur sa faisabilité technique ou sur ses méthodes de construction ; sur le plan de la sécurité, il était le moins susceptible d'être saboté et le plus facile à défendre contre les actes terroristes ; en ce qui concerne le problème de la rage, tout était prévu de façon à prévenir toute circulation animale ; enfin, il apparaissait comme le moins coûteux et le plus viable sur le plan financier, avec une construction estimée à 29,34 milliards de francs et de nombreux partenaires financiers, puisqu'au 31 octobre 1985, 31 établissements internationaux s'étaient engagés à prêter 42 milliards de francs.

Les gouvernements ayant fait leur choix, il s'agissait ensuite de donner forme au projet d'un point de vue juridique, législatif et réglementaire.

## **CHAPITRE 2. MESURES D'ACCOMPAGNEMENT JURIDIQUES, LEGISLATIVES ET REGLEMENTAIRES**<sup>98</sup>

:

Les problèmes juridiques propres à une liaison transmanche furent réglementés dans deux textes régissant les rapports entre les gouvernements et les concessionnaires, à savoir : le Traité et la Concession.

L'existence d'un traité entre les Etats et les sociétés concessionnaires privées peut sembler paradoxale ; pourtant, cela se justifie par le fait que le tunnel est non seulement

<sup>95</sup> Filiale de Sealink - Sea Containers.

<sup>96</sup> France Manche : Bouygues, Dumez, SAE, SGE, SPIE Batignolles. Crédit Lyonnais, BNP, Indosuez.

<sup>97</sup> Channel Tunnel Group : Balfour-Beatty, Costain UK, Tarmac, Taylor Woodrow, George Wimpey International. Midland bank, National Westminster Bank.

<sup>98</sup> voir annexe 3.

un système de transport public mais aussi une infrastructure territoriale de grande ampleur, qui modifie jusqu'à la géographie des régions concernées de chaque côté de la Manche. De plus, ce traité s'accompagne d'une convention quadripartite entre la France et la Grande-Bretagne, France-Manche et Channel Tunnel Group ; en effet, les Etats ont préféré opter pour un accord global, afin de faciliter l'exploitation du tunnel ultérieurement, au lieu de traiter avec chacune des sociétés concessionnaires comme ce fut le cas pour le tunnel du Mont-Blanc.

## I - LE TRAITE ET LA CONCESSION :

---

### I.1 Le Traité :

Le traité franco-britannique, accord diplomatique entre les deux gouvernements, fut signé le 12 février 1986 par les Ministres des Relations Extérieures devant Madame Thatcher et Monsieur Mitterrand dans la Cathédrale de Cantorbéry en Angleterre, avant d'être ratifié par les Parlements Nationaux. Il exprimait les objectifs des signataires, à savoir : améliorer "considérablement des communications entre la France et le Royaume-Uni" et donner "une impulsion nouvelle aux relations entre les deux pays"<sup>99</sup>. Il précisait les conditions de réalisation et d'exploitation de cet imposant ouvrage de génie civil qui allait être financé par le secteur privé. Il définissait les normes en matière de sécurité, de respect de l'environnement et prévoyait des mesures compensatoires pour les entreprises privées en cas d'annulation du projet. Il contenait les dispositions à prendre par les gouvernements pour assurer la réalisation et l'exploitation de l'ouvrage, à savoir : des dispositions concernant la sécurité, les contrôles frontaliers, le droit du travail et le régime fiscal ; des dispositions concernant les droits et obligations des Etats ; des dispositions concernant les droits et obligations des concessionnaires ; et des dispositions en cas de conflit entre concédants et concessionnaires, avec création possible d'un tribunal chargé d'arbitrer ces conflits.

### I.2 - La concession :

La concession<sup>100</sup>, institution traditionnelle du droit administratif français, notamment utilisée dans le développement des chemins de fer, fut l'instrument choisi pour confier la responsabilité de la construction et de l'exploitation du tunnel aux promoteurs. Cependant, la concession était inconnue en droit anglais qui utilisait la franchise<sup>101</sup> pour assurer la

<sup>99</sup> *Traité entre la République française et le Royaume-Uni concernant la liaison fixe transmanche*, préambule, 1986.

<sup>100</sup> Concession n. f. Contrat par lequel la gestion d'un service public est confiée à une personne privée, *Le Petit Robert, op. cit.*, p. 430.

<sup>101</sup> Franchise : (en angl. *franchising*) Contrat par lequel une entreprise concède à des entreprises indépendantes, en contrepartie d'une redevance, le droit de se présenter sous sa raison sociale et sa marque pour vendre des produits ou services. Ce contrat s'accompagne généralement d'une assistance technique, ECHAUDEMAISON, C.-D., *Dictionnaire d'Economie et de Sciences Sociales, op. cit.*, p. 200.

même fonction. Or, si la franchise était souvent accordée à la suite du vote d'une loi privée, la concession, en droit français, est un contrat administratif. De ce fait, le choix de la concession garantissait aux promoteurs "l'application d'un régime *sui generis*<sup>102</sup> basé sur le droit international et" le "caractère contractuel des obligations"<sup>103</sup>.

Le 14 mars 1986, l'Acte de Concession unique accordant l'exploitation du tunnel sous la Manche au groupement France-Manche / Channel Tunnel Group fut signé de façon quadripartite : les deux Etats, la France et la Grande-Bretagne, et les deux sociétés concessionnaires conjointes et solidaires, France-Manche et Channel Tunnel Group. L'objet de cette concession était, d'une part, de fixer précisément les caractéristiques de l'ouvrage et, d'autre part, de définir les engagements réciproques suivants :

- les Etats n'accordaient aucune garantie financière aux concessionnaires qui s'engageaient à construire et à exploiter la liaison fixe ;
- la durée de la concession était fixée à 55 ans à dater de la ratification du traité entre la France et la Grande-Bretagne par les Parlements Nationaux, prévue pour le printemps 1987 ; la concession était donc acquise jusqu'en 2042 ;
- le consortium était tenu de présenter un projet complémentaire de liaison routière avant l'an 2000 ;
- le consortium devenait l'exploitant exclusif de la liaison fixe jusqu'en 2020, afin de pouvoir rembourser les investisseurs et pour assurer un rendement acceptable des capitaux ;
- les délais impartis pour les travaux et la date de mise en service devaient être respectés ;
- la liaison devait être maintenue en parfait état jusqu'à la fin de la concession quoi qu'il arrive. Les concessionnaires étaient, en particulier, responsables de tous dommages causés aux usagers ou au tiers ; ils devaient donc être couverts par des assurances appropriées et prendre toutes les dispositions possibles pour assurer la sécurité. En contrepartie, les concessionnaires étaient libres de fixer leurs tarifs et leur politique commerciale et la teneur des services offerts, tout en tenant compte des règles communautaires et nationales relatives à la concurrence et aux abus de position dominante. Enfin, les sociétés concessionnaires étaient soumises, en matière fiscale, aux législations nationales de droit commun.

### **I.3 - La bataille parlementaire :**

Le traité devait être ratifié devant les parlements des deux pays. En France, le vote de cette loi ordinaire<sup>104</sup>, par opposition à la loi organique<sup>105</sup>, pouvait avoir lieu dès l'automne 1986, mais d'un point de vue strictement symbolique, il était préférable que la

---

<sup>102</sup> *Sui generis* loc. adj.-1743 ; mots lat. "de son espèce". Propre à une espèce, à une chose, qui n'appartient qu'à elle, *Le Petit Robert*, op. cit., p. 2164.

<sup>103</sup> MARCOU, G., VICKERMAN, R., "Le tunnel sous la Manche entre états et marché", *Revue Politiques et Management Public*, article déjà cité, p. 78.

procédure ait lieu sensiblement au même moment des deux côtés de la Manche. Or, en Grande-Bretagne, le projet de loi est dit "hybride"<sup>106</sup>, c'est à dire qu'il relève à la fois du droit public et du droit privé, en ce sens que la procédure est faite de telle sorte que les projets de loi doivent être soumis à l'examen des commissions d'enquête<sup>107</sup> des deux chambres du Parlement, auxquelles s'adressent les organismes ou individus désireux de se faire entendre<sup>108</sup>. Le 4 février 1986, le projet de loi fut publié par le gouvernement britannique sous forme de livre blanc, définissant le système choisi, son fonctionnement et son financement. Quelques jours plus tard, le 11 février 1986, la Chambre des Communes<sup>109</sup> approuva le texte par 268 voix contre 107. Le 5 juin 1986, elle donna son accord pour le passage de ce projet en deuxième lecture par 309 voix contre 44<sup>110</sup>.

Les opinions divergeaient, comme peuvent en témoigner les citations suivantes : Jonathan Aitken déclara devant la Chambre que "les Français sont quelquefois nos ennemis, toujours nos rivaux, et occasionnellement nos amis. (...) L'opinion britannique marche sur un autre rythme que les civilités insipides de la diplomatie" ; à l'opposé, sir Anthony Meyer, président de la commission parlementaire pour les relations franco-britanniques, partisan du tunnel, proclama haut et fort "les bénéfiques économiques, sociaux et culturels qui résulteront, pour les deux pays, de moyens d'accès plus faciles, plus rapides et surtout plus réguliers entre nos deux pays".

Le vote fut suivi, comme prévu par la loi, d'une enquête publique<sup>111</sup> effectuée par un comité spécial de la Chambre des Communes qui reçut au total 4 845 requêtes en tous genres (indemnisation, évacuation des déblais, équipements sociaux...), qui nécessitèrent 36 jours d'auditions publiques ; dans le même temps, la Chambre des Lords recevait plus de 10 000 doléances ; la Chambre des Communes finit par adopter 70 amendements, dont un article interdisant formellement au gouvernement de subvenir aux besoins

<sup>104</sup> Loi ordinaire - Droit Constitutionnel - Acte voté par le Parlement selon la procédure législative et dans l'une des matières que la Constitution lui réserve expressément. Cette définition, qui fait appel à la fois à un critère formel et à un critère matériel, est celle qui découle de la Constitution de 1958 (art. 34), GUILLIEN, R. & VINCENT, J., *Lexique de termes juridiques*, Paris : Dalloz, 1990, 8e édition, p. 308.

<sup>105</sup> Loi organique : Il s'agit d'une loi définie comme telle par la Constitution, ayant pour objet, selon la procédure particulière que celle-ci détermine, de préciser ou de compléter les dispositions du texte constitutionnel qui la prévoit, DUHAMEL, O., & MENY, Y., *Dictionnaire constitutionnel*, Paris : Presses Universitaires de France, mars 1992, pp. 604-605.

<sup>106</sup> *Hybrid Bill*.

<sup>107</sup> *Select Committees*.

<sup>108</sup> LEMOINE, B., *Le tunnel sous la Manche*, Paris : éditions Le Moniteur, collection Découvertes, 1991, p. 106.

<sup>109</sup> House of Commons.

<sup>110</sup> BONNAUD, L., *op. cit.*, p. 290.

<sup>111</sup> *House of Commons Debates*, Special Report from the Select Committee on the Channel Tunnel Bill, session 1986-1987.

financiers d'Eurotunnel que ce soit pour la construction ou l'exploitation du tunnel, alors que la Chambre des Lords retint pas moins de 109 amendements. Le 3 février 1987, le projet amendé fut adopté en troisième lecture par 94 voix contre 22 par la Chambre des Communes. Le projet de loi revint une dernière fois devant la Chambre des Communes qui entérina les 207 amendements le 21 juillet 1987. Enfin, le *Channel Tunnel Act* reçut la sanction royale<sup>112</sup> le 23 juillet 1987<sup>113</sup>.

Un sondage effectué par un quotidien britannique<sup>114</sup> à la même époque révéla que 51 % des Britanniques étaient toujours défavorables au projet, contre 36 % d'assez favorables ; ils faisaient donc preuve d'une méfiance certaine pour des raisons liées à la protection de l'environnement ou à la sécurité du tunnel (risques d'incendie et d'attentat), et craignaient toujours d'être envahis par des renards enragés ou des pucerons dévoreurs de roses !

Aux Parlements, le projet finit donc par s'imposer, même en Grande-Bretagne. L'opinion de la majorité pro-tunnel ne manquait pas d'intérêt : elle marquait le ralliement progressif des députés britanniques à l'idée du tunnel (soutenu par un lobbying particulièrement actif). En France, l'enquête publique fut ouverte en juin 1986, le décret d'utilité publique fut signé en mai 1987 et le traité fut ratifié, fait unique, à l'unanimité par l'Assemblée Nationale et le Sénat en juin 1987. Les deux chefs d'Etat s'échangèrent les deux textes de lois ratifiés le 29 juillet 1987 : le tunnel devint une réalité politique. A cette occasion, François Mitterrand<sup>115</sup> insista sur l'importance de la procédure constitutionnelle "car elle illustre bien le rôle des élus dans deux des plus anciennes démocraties parlementaires du globe"<sup>116</sup> ; Margaret Thatcher<sup>117</sup>, quant à elle, déclara : "Nombre de nos prédécesseurs se sont laissé impressionner par l'ampleur de l'ouvrage au cours des deux derniers siècles. Trop de visionnaires, de novateurs et de pionniers se sont laissé mettre en échec par la bureaucratie, l'étroitesse de vues ou la simple peur de l'inconnu" ; il fallait donc, selon ses propres termes, "rivaliser avec l'audace et l'imagination de nos prédécesseurs qui, en leur temps, avaient fait preuve d'ingéniosité, d'ambition et d'initiative, pour la grandeur de nos deux pays"<sup>118</sup>.

## **II - LA COMMISSION INTERGOUVERNEMENTALE ET LE COMITE DE**

---

<sup>112</sup> *Royal Assent*

<sup>113</sup> WILSON, D., *op. cit.*, p. 31.

<sup>114</sup> *The Daily Telegraph*.

<sup>115</sup> Voir annexe 4 pour discours intégral.

<sup>116</sup> Allocution prononcée par Monsieur François Mitterrand, Président de la République, à l'occasion de la cérémonie d'échange des instruments du Traité sur la liaison Transmanche, Paris : PRESIDENCE DE LA REPUBLIQUE, SERVICE DE PRESSE, 29 juillet 1987.

<sup>117</sup> Voir annexe 4 bis pour discours intégral.

---

## SECURITE :

---

### II.1 Rôle de la CIG et du Comité de sécurité :

Le Traité instituait par ailleurs une Commission Intergouvernementale (CIG) "pour suivre au nom des deux gouvernements et par délégation de ceux-ci l'ensemble des questions liées à la construction et à l'exploitation de la liaison fixe" (art. 10)<sup>119</sup> ; cette commission fut mise en place le 12 février 1986 après un simple échange de courrier<sup>120</sup>. Son fonctionnement était basé sur le principe des négociations diplomatiques, d'un commun accord entre les chefs de délégations. Elle était composée de seize membres maximum dont deux représentants du Comité de Sécurité et des membres des ministères concernés par l'ouvrage.

La CIG était l'instance habilitée à superviser l'exécution de la concession, donc la réalisation et l'exploitation du lien fixe, c'est-à-dire que sa mission était de contrôler la conception, la construction et les règles d'exploitation, ainsi que leur conformité aux termes du Traité et de la Concession. Elle devait s'occuper du contrôle périodique des travaux et a dû certifier conforme les ouvrages en exploitation. C'est elle qui a eu le pouvoir, la charge et la responsabilité d'autoriser la mise en service de l'ouvrage à la fin de la phase de construction. Pendant l'exploitation, son rôle est de veiller au respect des mesures de sécurité, de police et d'exploitation ainsi qu'à l'entretien, la continuité de la circulation, la sûreté, les contrôles frontaliers et le confort des usagers. La sécurité a été et reste encore aujourd'hui la priorité absolue. Dans ce but, de nombreuses recherches et une série d'essais ont été effectués avec la contribution de centres de recherche et de laboratoires, publics ou privés, de par le monde entier. Elle a toujours été le lien entre les gouvernements, les concessionnaires et les administrations concernées. Elle ne peut pas intervenir directement, car ceci incombe aux gouvernements.

Le Comité de Sécurité, quant à lui, fut chargé d'assister la Commission Intergouvernementale pour les problèmes afférents à la sécurité de l'ouvrage. Il rassemblait des experts en matière de sécurité ferroviaire, de génie civil, de droit du travail et les services d'intervention urgente. Son fonctionnement est le même que celui de la CIG qui lui transmettait les dossiers liés à la sécurité de l'ouvrage.

<sup>118</sup> "the sheer scale of the Channel Tunnel project has daunted many of our predecessors over the last 200 years. Too often in the past pioneering spirits, men of vision and imagination, have been foiled by bureaucracy, narrow minds or plain fear of the unknown"(...) "to match the boldness and imagination of our predecessors who in their time demonstrated the ingenuity, the ambition and the enterprise which made both our countries great", Le tunnel sous la Manche. Allocution du Premier ministre britannique, Madame Margaret Thatcher, à l'occasion de la ratification du traité relatif au tunnel sous la Manche, Paris : AMBASSADE DE GRANDE-BRETAGNE, SERVICE DE PRESSE, 29 juillet 1987.

<sup>119</sup> MARCOU, G., VICKERMAN, R., "Le tunnel sous la Manche entre états et marché", *Revue Politiques et Management Public*, article déjà cité, p. 78.

<sup>120</sup> BONNAUD, L., *op. cit.*, p. 265.

## II.2 Leur rôle avant la mise en exploitation :

La CIG et le comité de sécurité ont joué et continuent à jouer un rôle prépondérant dans "l'histoire" du tunnel. Dès 1988, Eurotunnel a soumis toute une série d'études à leur examen, notamment en ce qui concerne les aménagements à effectuer dans les navettes de sorte que les passagers puissent rester à bord de leur véhicule pendant le transport, selon le principe de la non-ségrégation<sup>121</sup>. Tout au long de l'année 1989, Eurotunnel a continué à soumettre de façon informelle ses propositions sur de nombreux aspects du projet. A la fin de l'année 1989, onze des trente et un Avant-Projets avaient été soumis de façon formelle et la CIG avait prononcé les premières déclarations de "non-opposition". D'autre part, la Commission a accepté le principe de non-ségrégation pour les passagers des véhicules de tourisme et des autocars, sous certaines conditions ; en revanche, les passagers des poids lourds et de certains véhicules spécialisés allaient pouvoir quitter leur véhicule. Il restait à Eurotunnel à soumettre à l'acceptation de la Commission le transport des matières dangereuses<sup>122</sup>. Dès 1990, la CIG a commencé à émettre des réserves au nom de la sécurité en exigeant la modification des portes coupe-feu des navettes de tourisme. Par ailleurs, la conception "semi-ouverte" des wagons des navettes fret, proposée et soumise à la CIG par Eurotunnel, fut considérée inacceptable sous cette forme. Tout au long des années 1990 et 1991, les discussions entre Eurotunnel, la CIG et le Comité de Sécurité portèrent sur les décisions à prendre en matière de détection des feux, de contrôle des fumées en cas d'incendie, de signalisation et de procédures d'évacuation ; la sécurité était déjà au centre des préoccupations<sup>123</sup>. Au cours des années 1991 et 1992, les derniers Avant-Projets furent soumis à l'approbation de la CIG, alors qu'Eurotunnel préparait le Rapport de Sécurité pour l'ensemble du système, requis par la Commission Intergouvernementale et le Comité de Sécurité. En avril 1992, la première phase de réception des travaux, consistant en la délivrance des certificats de réception partielle pour les divers équipements et installations techniques, eut lieu<sup>124</sup>. La seconde phase était prévue pour septembre 1993 ; elle portait sur les essais de réception d'une soixantaine de sous-systèmes dans lesquels étaient intégrés des équipements préalablement testés ; ces essais devaient être suivis d'une autre série d'essais, les tests à l'achèvement, en vue de la validation des systèmes. Cependant, dès la fin du mois de mars 1993, un membre de la CIG, chargé de superviser le bon déroulement du chantier, annonça que l'ouverture du tunnel, alors prévue pour le 15 décembre 1993, ne pourrait avoir lieu dans les temps car la mise en place des systèmes de contrôle et de communication, de même que le rodage préliminaire du système nécessitaient plusieurs mois.

<sup>121</sup> EUROTUNNEL, *Progress Report 1988 Rapport d'Activité*, 3 avril 1989, p. 20.

<sup>122</sup> EUROTUNNEL, *Annual Report 1989 Rapport d'Activité*, avril 1990, p. 20.

<sup>123</sup> EUROTUNNEL, *Annual Report 1991 Rapport d'Activité*, avril 1992, p. 15.

<sup>124</sup> EUROTUNNEL, *Annual Report 1992 Rapport d'Activité*, avril 1993, pp. 15-17.

### II.3 Leur rôle depuis la mise en exploitation :

Même après la passation de pouvoirs de TML à Eurotunnel, prévue pour le 10 décembre 1993, il allait encore falloir attendre que le système de transport dans son ensemble, c'est-à-dire les tunnels, les navettes ferroviaires et les trains, soit testé et accepté par la CIG. La Commission devait, en effet, vérifier la conformité des sous-systèmes par rapport aux plans, en situation normale dans un premier temps, puis en situation dégradée. Chaque sous-système était testé afin d'éprouver ses capacités et sa résistance ; il en était de même pour le matériel roulant qui fut soumis à des essais très stricts à l'arrêt, puis en marche. Environ 500 personnes - constructeurs, concessionnaire et membres de la CIG - travaillèrent sur ces essais. Le processus de réception était considéré comme terminé à l'obtention du certificat d'exploitation, qui permettait, comme son nom l'indique, le démarrage de l'exploitation du tunnel sous la Manche. En février 1994, Eurotunnel dut annoncer un nouveau retard dans la mise en service du trafic des navettes de fret, alors prévue pour le 7 mars, dû à des renouvellements d'essais en vue d'assurer une sécurité totale aux voyageurs. La direction expliqua le retard en ces termes : "Nous sommes obligés de multiplier certains essais, notamment ceux du matériel roulant" (...) "refaire les essais pour assurer une sécurité totale, cela signifie qu'il faut tester à nouveau chaque équipement un à un"<sup>125</sup>. La sécurité, encore et toujours, préoccupation majeure des concepteurs, de l'exploitant et des deux gouvernements, serait assurée au prix de lourdes contraintes. La réalisation de l'ouvrage a été entièrement privée, mais la sécurité a été l'unique domaine où les Etats sont intervenus par le biais de la CIG qui, elle seule, avait le pouvoir de décider si le système pouvait être mis en exploitation commerciale. Dans ce sens, un certain nombre de mesures ont été prises pour faire du tunnel un système de transport sûr, en particulier des mesures de lutte contre le feu, considéré comme le danger principal dans ce type d'exploitation. La CIG a accordé une très grande attention à ces problèmes de sécurité, car le moindre accident, voire même le moindre incident, pouvait avoir un impact sur la clientèle et Eurotunnel ne pouvait se permettre de perdre aucun client vu l'ampleur de l'investissement. En juin 1994, Eurotunnel obtint le feu vert de la CIG pour le démarrage de l'exploitation commerciale du service Shuttle fret ; en revanche, l'autorisation pour le passage des TGV Eurostar n'était toujours pas accordée à l'été 1994, au grand dam des réseaux ferroviaires, la CIG ayant jugé nécessaire d'effectuer de nouveaux tests d'endurance et d'évacuation. Le feu vert de la CIG fut octroyé en octobre 1994 en vue d'un démarrage de l'exploitation commerciale du TGV Eurostar à compter du 14 novembre 1994, moyennant une restriction demandée par Eurotunnel et accordée par la CIG : l'interdiction pour les Eurostar de circuler du samedi 8 heures au dimanche 16 heures, afin d'effectuer les mises à niveau technique du logiciel du système informatique de circulation et de contrôle des trains dans le tunnel. Le 22 décembre 1994, enfin, Eurotunnel obtint le feu vert de la CIG pour le démarrage de l'exploitation commerciale des navettes de tourisme dans le tunnel sous la Manche. Ainsi, à la fin de l'année 1994, quatre types de convois avaient obtenu l'autorisation de la CIG : les navettes poids lourds, les trains de marchandises, les TGV Eurostar et les navettes de tourisme ; il restait encore les autocars et véhicules hors gabarit et les autocars spéciaux

<sup>125</sup> BENSACHEL, N., "Les passagers d'Eurotunnel seront en retard à Londres", *Libération*, 9 février 1994, p. 10.

pour les piétons et les cyclistes, dont l'autorisation était prévue au cours du premier trimestre 1995. Néanmoins, la montée en régime s'est effectuée progressivement mais sûrement.

### **III - ACCORDS ENTRE EUROTUNNEL ET LES COMPAGNIES FERROVIAIRES :**

---

Dans la mesure où Eurotunnel est un système de transport "double", c'est-à-dire qui fonctionne d'une part avec des navettes qui lui sont propres, et d'autre part avec les trains des réseaux de chemins de fer français, britanniques et belges, des accords ferroviaires étaient une condition *sine qua non* pour que le système fonctionne correctement. Ces accords concernent tout ce qui a trait aux revenus, aux crédits, aux commandes de matériel et aux nouvelles lignes ferroviaires.

Le 24 septembre 1986, un protocole d'intention fut signé entre Eurotunnel et les compagnies de chemins de fer. Ce protocole fut suivi d'une période d'échanges tendus entre les parties concernées, en raison de diverses polémiques, qu'il s'agisse du choix de l'emplacement de la future gare terminale à Londres, ou de celui du tracé de la ligne à grande vitesse entre la sortie du tunnel et Londres.

La Convention d'Utilisation <sup>126</sup> fut finalement signée le 29 juillet 1987. Ce contrat détermine la nature des relations entre Eurotunnel et les compagnies de chemin de fer ainsi que les conditions dans lesquelles ces compagnies allaient pouvoir emprunter le tunnel pendant la durée de la Concession. Le texte de cette convention fixe le niveau des péages et détermine la répartition à parts égales de la capacité. Il stipule que les compagnies de chemins de fer allaient devoir verser à Eurotunnel, d'une part, une sorte de "loyer" annuel fixe, une redevance dite de "mise à disposition", qui assurerait des revenus non négligeables à Eurotunnel, et d'autre part, un "péage" proportionnel aux passagers et marchandises transportés par leurs trains ; les taux concernant les voyageurs devaient rester fixes tant que British Rail n'assurerait pas un service à grande vitesse. De plus, les compagnies de chemins de fer devaient participer aux frais d'entretien du tunnel <sup>127</sup>. Ceci signifie que ce contrat, signé par British Rail et la SNCF, avait l'avantage de garantir à Eurotunnel un revenu fixe de son plus gros client ; en effet, les compagnies de chemin de fer devaient lui rapporter environ quarante pour cent des revenus escomptés tout en utilisant seulement la moitié de la capacité du système <sup>128</sup>. Eurotunnel devait s'engager, en contrepartie, à construire le tunnel sous la Manche et ses infrastructures d'accompagnement, à démarrer son exploitation dans les délais impartis, à permettre le passage des trains des trois réseaux pendant toute la durée de la Concession, à respecter les exigences de la CIG et les règlements de l'Union internationale des chemins de fer. Enfin, comme dans tout projet de cette envergure, les

<sup>126</sup> *Railway Usage Contract.*

<sup>127</sup> EUROTUNNEL, *Annual Report 1995 Rapport d'Activité*, avril 1996, p. 12.

<sup>128</sup> WILSON, D., *op. cit.*, p. 37.

parties sont liées par un système compliqué de pénalités qui s'appliquent principalement en cas de retards.

## IV - L'ENVIRONNEMENT : DEFENSE ET PROTECTION

---

Un aspect du projet mérite d'être développé un peu plus longuement compte tenu du rôle qu'il a joué : il s'agit, bien entendu, de la question de l'environnement, si chère aux yeux des Britanniques.

### IV.1 Défense de l'environnement :

La question de l'environnement a été prise en compte dès le début dans les choix du projet. Le tunnel a été construit à une époque sensibilisée aux problèmes d'environnement. Dans le Kent, le "jardin de l'Angleterre", en particulier, l'annonce d'un projet d'une telle ampleur qui allait toucher des sites naturels dits de "grande beauté" ou "d'intérêt scientifique particulier"<sup>129</sup>, a suscité de vives inquiétudes. Du côté français, les données n'étaient pas les mêmes ; la région prévue pour le chantier était faiblement peuplée ; ainsi, les habitants de la région Nord-Pas-de-Calais avaient peu de protestations à formuler contre la construction du tunnel qui était pour eux, avant toutes autres considérations, synonyme d'emplois, de nouveaux débouchés commerciaux, industriels et touristiques et d'un meilleur réseau de transport. Dès l'origine, les gouvernements français et britanniques ont exigé une étude sur les effets sur l'environnement comme faisant partie intégrante de la documentation à fournir dans le cadre de la compétition entre les différents projets. Une des raisons pour lesquelles le projet de France-Manche / Channel Tunnel Group fut choisi parmi les quatre projets en lice est qu'il "répond(ait) aux inquiétudes de l'opinion publique en matière d'environnement et de sécurité"<sup>130</sup>.

En quoi consistaient donc les "inquiétudes de l'opinion publique en matière d'environnement" ? La réaction du grand public, surtout du côté britannique, a été plutôt virulente au début à la perspective du projet en raison des expropriations des maisons ou des terres, de la dévaluation des biens, puis, plus tard, des perturbations et nuisances créées au cours des sept années de construction du tunnel et de ses infrastructures d'accompagnement (boue sur les routes par temps de pluie, poussière dans les maisons par temps sec et bruit par tous les temps), entraînant une modification définitive de leur mode de vie. Ceci explique la création d'un vigoureux *lobby*<sup>131</sup> anti-tunnel de la part des résidents du Kent qui étaient opposés au tunnel et au TGV, considérés comme des sources de nuisance et de circulation accrue.

<sup>129</sup> SPICK, J., WILSON, J., *Eurotunnel, chronique d'un rêve accompli*, Paris : France-Manche, Editions Solar, 1994, p. 136.

<sup>130</sup> Ministère de l'Équipement, avril 1986, p. 20.

<sup>131</sup> Groupe de pression (ou "groupe d'intérêt" ou "groupe d'influence" ; en angl. *lobby*) : Regroupement de personnes physiques ou morales autour d'un intérêt spécifique commun et qui s'organisent pour orienter les décisions des pouvoirs publics dans un sens favorable à celui-là, ECHAUDEMAISON, C.-D., *Dictionnaire d'Économie et de Sciences Sociales, op. cit.*, p. 208.

Le Dr Elisabeth Culbard <sup>132</sup> a décrit ces doléances comme "extrêmement pénibles pour ceux qui devaient répondre aux questions" <sup>133</sup> et Penny Smith, à Eurotunnel, décrivait la colère des plaignants en ces termes : "Nous avons connu toutes sortes de vandalisme : briques à travers les fenêtres, de la peinture sur les murs du parking - même un oeil de mouton collé sur un écran" <sup>134</sup> .

## **IV.2 Protection de l'environnement :**

### **IV.2.1 Dans les textes :**

Selon Colin Kirkland <sup>135</sup> , responsable des problèmes d'environnement : "Une des raisons pour lesquelles nous avons obtenu la concession, est à mon avis, que nous avons effectué une étude des retombées sur l'environnement beaucoup plus détaillée que n'importe quel autre soumissionnaire" <sup>136</sup> .

Les concessionnaires ont eu à respecter toute une panoplie de textes communautaires et nationaux sur l'environnement. En l'occurrence, un rapport d'étude d'impact sur l'environnement de 3 000 pages est à la base de l'élaboration de la politique d'environnement d'Eurotunnel. Il s'agit de l'*European Community's Directive on Environmental Impact Assessment* <sup>137</sup> , encore à l'état d'ébauche, premier rapport du genre élaboré au titre d'une directive de la communauté européenne concernant l'évaluation de l'impact sur l'environnement ; il s'agit d'un document qui établit des normes strictes concernant l'étude précise des retombées sur l'environnement local de la construction et de l'exploitation des grands projets comme le tunnel sous la Manche, qui sera donc le premier projet à se conformer à cette réglementation.

Selon les termes du *Channel Tunnel Act* <sup>138</sup> :

- les autorités locales de planification ont une influence considérable dans l'aménagement de détail du projet ;
- Eurotunnel est contraint à respecter des règles précises pour réduire la gêne apportée pendant la période de construction par le bruit, la poussière, le transport et le stockage des matériaux et par le travail de nuit ;

<sup>132</sup> Directeur de l'environnement chez Eurotunnel.

<sup>133</sup> WILSON, D., *op. cit.*, p. 101.

<sup>134</sup> *ibid.*

<sup>135</sup> Directeur général technique d'Eurotunnel.

<sup>136</sup> WILSON, D., *op. cit.*, p. 94.

<sup>137</sup> *ibid.*, p. 96.

<sup>138</sup> *ibid.*, p. 93. Voir supra p. 46.

les autorités locales de planification consultent systématiquement les résidents de la région et les diverses entités statutaires ; cette consultation a revêtu deux aspects du côté britannique : des délibérations officielles avec 120 autorités locales et de nombreux groupements d'intérêts et des contacts informels entre Eurotunnel et les populations locales.

Pour les raisons que nous avons invoquées ci-dessus, la procédure de consultation a été beaucoup plus longue et délicate en Angleterre qu'en France. Les consultations officielles ont consisté en un processus de recommandations à l'adresse du Parlement au cours du *Committee Stage of the Bill*, puis aux autorités du plan ; plusieurs amendements ont été apportés au projet, dont le principal a modifié l'accès au terminal, initialement prévu au nord ouest et de ce fait touchant deux communes et arrachant plus de terres à leur vocation agricole, transféré au sud ouest où il est moins gênant.

En 1987, Eurotunnel a publié une synthèse de sa politique d'environnement résumant les objectifs de la société en la matière :

***"Minimiser, et lorsque possible éviter, toutes perturbations inutiles de l'environnement, risques pour la santé ou nuisances affectant la population avoisinante susceptibles de se produire à tous les stades de la planification, des études, de la construction, de la mise en service et de l'exploitation de la liaison fixe. Contrôler l'impact du projet sur l'environnement tout en maintenant la viabilité du projet et du programme de réalisation" <sup>139</sup> .***

#### IV.2.2 Dans les faits :

Eurotunnel <sup>140</sup>, attentif aux aspirations écologiques des résidents des régions avoisinant le chantier, a fait effectuer des centaines d'études techniques sur des sujets aussi variés que les chauves-souris, certaines espèces d'orchidées rares, l'hydraulique marine ou le contrôle du bruit ou de la poussière générés par le chantier. La société a tout mis en oeuvre pour gérer au mieux toutes les réactions possibles face au projet, des revendications tout-à-fait fondées aux angoisses irrationnelles. Dans cette optique, Eurotunnel s'est penché sur une vingtaine de dossiers en vue d'étudier l'impact probable des travaux de construction du tunnel et des infrastructures d'accompagnement sur l'environnement terrestre et maritime ; les problèmes soulevés étaient divers et d'importance inégale : du devenir des chauves-souris au réaménagement des pâturages. Ces rapports préliminaires ont donné lieu à des études de référence à consulter en cas de modifications du projet. Eurotunnel a tenu à traiter sérieusement ces questions d'environnement pour éviter toute accusation éventuelle de l'opinion publique. Des réunions furent organisées afin que la population locale puisse venir discuter avec des représentants des élus locaux sur l'impact du projet. Un médiateur indépendant, Sir Donald Murray <sup>141</sup>, fut nommé Commissaire aux réclamations pour le tunnel <sup>142</sup> ; en tant

<sup>139</sup> THE CHANNEL TUNNEL GROUP LIMITED, *Un projet vert - Eurotunnel et l'environnement*, Folkestone, 1991, p. 1.

<sup>140</sup> LEMOINE, B., *op. cit.*, p. 185.

<sup>141</sup> Ancien ambassadeur d'Angleterre en Suède.

que fonctionnaire de haut rang et résident de longue date du Kent, il était très respecté ; sa tâche consistait à recevoir et traiter les réclamations des particuliers pendant la période de construction du tunnel sous la Manche (380 en 1988, puis en baisse progressive les années suivantes : 260 en 1989... etc.). Enfin, des dirigeants d'Eurotunnel furent eux-mêmes chargés de gérer les plaintes pour éviter que cela ne prenne des proportions considérables.

Parmi les sites dits "d'intérêt scientifique particulier", il y avait les zones d'intérêt archéologique qu'il fallait préserver au même titre que la flore et la faune. Du côté anglais, la législation en vigueur a reposé sur les termes de l'*Ancient Monuments and Archeological Aereas Act*<sup>143</sup>, datant de 1979. Une campagne de reconnaissance préliminaire (fouilles et autres types de recherche archéologiques) a été effectuée dans le Kent aux frais d'Eurotunnel par le *Canterbury Archeological Trust*, sous la direction de Jonathan Rady ; le travail a débuté avant le démarrage du chantier et s'est poursuivi pendant les travaux de construction du site du terminal britannique. Les découvertes n'ont pas été de nature exceptionnelle mais ont néanmoins mis à jour un patrimoine archéologique plutôt riche dans la mesure où elles ont révélé que ces régions avaient été habitées en permanence depuis plus de 12 000 ans, permettant ainsi d'établir un historique de l'occupation d'une vaste zone à travers les siècles. Du côté français, la zone mise à la disposition des archéologues était de nature complètement différente ; les fouilles ont été effectuées par une équipe de Lille sous le patronage d'Eurotunnel, du gouvernement et des autorités locales, dans la mesure où le projet entrait dans le concept "d'aménagement du territoire" ; l'approche a été beaucoup plus sélective, contrairement au Kent, compte-tenu de l'ampleur du site du terminal.

Pour ce qui est des bâtisses à caractère historique, au nombre de quatre, Stone Farm<sup>144</sup>, dont la charpente date du XVIème siècle, est sans doute la plus intéressante ; située sur le futur site du terminal britannique, cette bâtisse a dû être déplacée, après avoir été étudiée, démontée puis reconstruite par la société archéologique de Cantorbéry.

En vue de réduire la gêne des résidents, par exemple, quand le niveau du site a dû être surélevé, les deux millions de mètres cubes de sable nécessaires ont été amenés par une conduite pour éviter un va-et-vient de camions qui aurait occasionné des nuisances en ce qui concerne le bruit et la poussière.

Afin de réduire la nuisance sonore, toutes les habitations où il fut estimé que la construction du terminal entraînerait un dépassement du seuil de tolérance furent équipées en isolation phonique.

Eurotunnel s'est aussi engagé à racheter, jusqu'en 1987, à chaque propriétaire qui pensait être incapable de continuer à vivre à proximité du terminal ou dans les villages de Newington et de Peene près desquels allaient passer les navettes, leur maison ou leur terre à un prix de marché équitable (aux prix qu'elles auraient atteints si le terminal

---

<sup>142</sup> Channel Tunnel Complaints Commissioner.

<sup>143</sup> WILSON, D., *op. cit.*, p. 91.

<sup>144</sup> SPICK, J., WILSON, J., *op. cit.*, p. 55.

britannique n'avait pas été construit à cet endroit). Les villages en question ont été sauvegardés mais cela a entraîné des surcoûts importants pour Eurotunnel.

Eurotunnel est propriétaire de la plus grande partie de la colline qui domine au nord le terminal britannique. Après avoir débarrassé le terrain des broussailles et des déchets, il l'a transformé en pâturage. D'autres actions similaires ont été menées dans le voisinage en collaboration avec des associations.

Afin de protéger et de développer la prairie crayeuse autour des sites de construction et dans une zone beaucoup plus large, couvrant 28 kilomètres de régions côtières et 16 kilomètres à l'intérieur des terres, un projet <sup>145</sup> assez vaste a été entrepris ; il consiste à réhabiliter la prairie crayeuse, à éliminer les nuisances visuelles, à créer des sentiers pédestres et des circuits balisés...

Dans le même ordre d'idées, Eurotunnel a dû aménager des paysages artificiels sur les sites des terminaux et des autres ouvrages permanents et réaménager les sites d'ouvrages temporaires, projets qui ont également été soumis à approbation. Pour préserver le site d'Holywell, les tunnels ont été recouverts, selon la technique des tranchées couvertes et des milliers d'arbres et de buissons ont été plantés sur les terminaux. Ces aménagements permettent aux ouvrages de s'intégrer agréablement dans le paysage. En juillet 1991, l'herbe reprenait peu à peu possession des lieux et les tunnels étaient recouverts de plantations ; l'aménagement paysager s'est poursuivi tout au long de l'année 1992 sur les deux sites ; fin 1992, la plantation d'arbres adultes du côté britannique avait bien avancé et celle des 200 000 plants d'arbres et d'arbustes était presque achevée du côté français. Les efforts d'Eurotunnel en la matière ont été récompensés puisque la société a reçu un prix <sup>146</sup> pour ses aménagements paysagers.

La question délicate des déblais a été difficile à résoudre. Il faut savoir que l'ampleur du chantier est similaire à celui de la réalisation d'un aéroport international. Pour donner un ordre d'idées, un volume supérieur à la pyramide de Chéops a été retiré de la tranchée de Beussingue où se trouve le portail des tunnels. Dès le départ, dans les années 80, les associations de défense de l'environnement ont violemment critiqué l'accumulation des déblais d'excavation au pied de la falaise de Shakespeare. La question de la décharge des déblais est restée d'actualité tout au long des travaux de construction. Du côté français, une digue en terre a été construite à Fond Pignon pour retenir les déblais du tunnel français ; elle a ensuite été gazonnée et remodelée pour se fondre dans le paysage.

Face aux inquiétudes des résidents, des centres d'information furent ouverts de part et d'autre du tunnel pour informer le grand public ; le petit centre d'informations de Folkestone, ouvert dès le mois de février 1986, souleva beaucoup d'intérêt chez les résidents locaux, auprès des visiteurs et des milieux scolaires. Il devint évident que la construction du tunnel allait attirer un grand nombre de visiteurs ; ceci provoqua l'inquiétude des autorités locales et des résidents quant au risque de paralysie des routes locales très étroites. Eurotunnel prit donc la décision de construire une aire panoramique

<sup>145</sup> White Cliffs Countryside Project.

<sup>146</sup> *Industry in Kent Environmental Awards*

(avec tour d'observation) incorporée à un centre d'exposition plus vaste et plein d'attraits de l'autre côté de l'autoroute M20 en face du site du terminal de Folkestone. L'ouverture eut lieu en septembre 1988 et le centre d'exposition accueillit 130 000 visiteurs en 1988 et 350 000 en 1989 ; il a ensuite été rénové et réouvert au public en 1992.

L'environnement a donc été un des éléments à la clé du succès de l'entreprise. Selon Colin Kirkland,

***"un grand nombre de questions concernant l'environnement furent soulevées par des personnes privées et par des instances publiques" (...) "nous n'avons pas eu le temps d'en discuter beaucoup, parce que nous nous battions contre la montre pour boucler le dossier. Nous nous sommes ainsi engagés à faire certaines choses sur lesquelles nous aurions pu discuter beaucoup plus, je pense, si nous n'avions pas été pris par le temps. Cependant, je suis très satisfait de ce qui s'est passé, parce que cela veut dire que nous avons réussi à donner une bonne image d'un projet qui doit, indiscutablement, détruire de vastes espaces. Au bout du compte, pourtant, je pense que nous avons fait plus pour l'environnement que tout autre projet de lien fixe transManche, qui aurait eu des conséquences nettement plus néfastes sur le Kent et le Nord-Pas-de-Calais" <sup>147</sup> .***

Ainsi, la mise en place de toutes ces mesures d'accompagnement s'est avérée particulièrement complexe compte tenu de la dimension internationale du projet et des desiderata de chaque pays.

## CHAPITRE 3. CARACTERISTIQUES TECHNIQUES : UN OUVRAGE GIGANTESQUE

Le projet est ensuite entré dans sa phase de réalisation. La construction du tunnel sous la Manche et des infrastructures d'accompagnement et la mise en place du système de transport se sont déroulées de 1987 à 1994.

### I - TML : LES DIX SOCIETES <sup>148</sup>

---

Transmanche Link a été le constructeur responsable de la conception, de la construction et de la mise en service du tunnel sous la Manche. TML a travaillé pour son client, Eurotunnel, qui était le maître d'ouvrage et le futur exploitant du tunnel. Comme il est stipulé dans la concession quadripartite, le financement du projet devait être entièrement privé, donc sans aucune aide provenant des Etats. Le consortium TML était composé de dix grandes entreprises de BTP : cinq françaises, au sein d'un GIE (Transmanche Construction), et cinq britanniques, regroupées dans une *Joint-venture* <sup>149</sup> (Translink).

<sup>147</sup> WILSON, D. , *op. cit.*, p. 96.

<sup>148</sup> voir annexe 3.

Le groupement français était constitué, à l'époque de la construction du tunnel, des entreprises suivantes : Bouygues S.A., Lyonnaise des Eaux-Dumez, Société Auxiliaire d'Entreprises S.A. (S.A.E.), Société Générale d'Entreprises S.A. (S.G.E.) et Spie Batignolles S.A. Le groupement britannique, quant à lui, était composé des entreprises suivantes : Costain Civil Engineering Ltd, Balfour Beatty Construction Ltd, Tarmac Construction Ltd, Taylor Woodrow Construction Ltd et Wimpey Major Projects Ltd. Ces entreprises étaient également les principaux actionnaires fondateurs du groupe Eurotunnel.

TML a été créé en 1986 pour assurer la coordination du projet. A sa création, son effectif était de 6 personnes. En 1990, son effectif était passé à 13 000 personnes et le montant de ses dépenses quotidiennes atteignait 30 millions de francs.

### I.1 Le groupement français :

Au moment de la construction du tunnel, les données étaient les suivantes :

- Bouygues S.A.<sup>150</sup> était un groupe multi-disciplinaire, créé en 1952 par Francis Bouygues, implanté aujourd'hui dans 70 pays. Ce groupement très diversifié opérait dans une quinzaine de secteurs d'activités. Il était organisé autour de cinq départements opérationnels : BTP, immobilier, maisons individuelles, infrastructure et services, et communications.
- Dumez S.A.<sup>151</sup>, filiale du groupe Lyonnaise des Eaux-Dumez, était un grand groupe français de services pour l'aménagement, la construction et la gestion de l'environnement dans le monde. Implanté sur les cinq continents, dans plus de 60 pays, le groupe cherchait à renforcer sa présence en Europe, en Amérique du Nord, en Asie du Sud-Est et à participer aux progrès de l'Europe de l'Est et des pays en voie de développement. Le pôle aménagement - construction représentait la majeure partie du volume total d'activité du groupe. Sa tâche était d'aménager le cadre de vie, de concevoir et de réaliser les infrastructures, de façonner l'habitat urbain, d'améliorer les moyens de transport et de circulation et de créer des équipements industriels, touristiques et de loisirs. Ce pôle aménagement-construction était doté de puissants moyens et d'une très forte expérience internationale.
- Société Auxiliaire d'Entreprises S.A.<sup>152</sup> : premier constructeur de bâtiments en France, le Groupe SAE se plaçait dans le peloton de tête des entreprises internationales de bâtiment et de travaux publics. Il exerçait aussi, en amont et en aval de la construction, des métiers complémentaires, ce qui signifie qu'il était capable d'offrir à ses clients une gamme très large de prestations et de services, dans les domaines suivants : développement et promotion immobilière, architecture,

<sup>149</sup> *Joint venture* ("société en participation") : Le joint venture est une entreprise conjointe qui peut associer des partenaires publics et privés. Il peut s'agir de filiales communes de groupes distincts ou de sociétés indépendantes financées par plusieurs firmes, lesquelles ne sont pas actionnaires. *Dictionnaire d'histoire, économie, finance, géographie*, Collection Meier, Paris : Presses Universitaires de France, mars 1995, p. 349.

<sup>150</sup> "L'Histoire en Marche. Le Projet du Tunnel sous la Manche. LE LIEN-The Link TML, Edition Spéciale", TML, 1990, p. 6.

<sup>151</sup> *ibid.*, p. 8.

<sup>152</sup> *ibid.*, p. 9.

ingénierie industrielle, électricité industrielle, génie climatique, constructions modulaires bois et métal, aménagement intérieur, gestion technique centralisée... Le Groupe SAE bénéficiait d'une très bonne implantation régionale sur le territoire national, mais aussi d'une bonne implantation au niveau international. Le Groupe SAE s'appuyait sur une organisation très décentralisée pour promouvoir, à tous les niveaux, les qualités d'entrepreneurs de ses 26 000 collaborateurs.

- Société Générale d'Entreprises S.A.<sup>153</sup> : le Groupe SGE exerçait ses activités dans les domaines du Bâtiment, des Travaux Publics, des Travaux Industriels du Second Oeuvre et des Travaux Routiers. Le Groupe SGE était très bien implanté que ce soit au niveau national (bonne implantation régionale) ou au niveau international (dans plus de 50 pays) et cherchait à renforcer son activité en Europe. Le Groupe SGE construisait ouvrages et équipements au service de l'environnement et du cadre de vie. Il était le partenaire de projets industriels et tertiaires dans tous les métiers de la construction.
- Spie Batignolles S.A.<sup>154</sup> était une entreprise multi-disciplinaire divisée en trois secteurs d'activités stratégiques : Electricité, Construction et Ingénierie Industrielle. Ensemble, ils fournissaient au Groupe l'expertise et les ressources qui lui permettaient de concevoir et de mettre en oeuvre des projets de toutes tailles avec une technologie de pointe. Ses divisions commerciales étaient les suivantes : marchés électriques, génie civil, BTP, ingénierie industrielle, pipelines, développement et services immobiliers. Spie Batignolles S.A. était très bien implanté, que ce soit en France ou à l'étranger (dans plus de 60 pays).

## **I.2 Le groupement anglais :**

A l'heure de la construction du tunnel, les données étaient les suivantes :

- Balfour Beatty Construction Ltd<sup>155</sup> : Balfour Beatty, créée en 1909, était à l'origine "une entreprise spécialisée en ingénierie et électricité, opératrice de tramways et chemin de fer, spécialiste en éclairage et promoteurs de nouvelles sociétés"<sup>156</sup>. En 1969, Balfour Beatty avait fusionné avec la société de construction BICC, ce qui avait renforcé les structures existantes et apporter des activités complémentaires telles que : construction de centrales électriques, distribution et transmission d'électricité, électrification de voies ferrées, services électriques et mécaniques, travaux routiers, forage, travaux maritimes, aéroports.... Beatty était devenu un constructeur de renommée internationale opérant dans le monde entier. Balfour Beatty était l'une des cinq entreprises britanniques participant au projet du Tunnel sous la Manche, avec une de ses filiales (en partenariat avec une société française), responsable de la conception et de l'installation de tout le système électrique du tunnel.
- Costain Civil Engineering Ltd<sup>157</sup> fut l'un des premiers groupes de construction britannique en matière d'ingénierie et de construction, d'exploitation minière et de développement immobilier commercial et résidentiel. De par son implantation

153

*ibid.*, p. 10.

154

*ibid.*, p. 11.

155

*ibid.*, p. 5.

156

*ibid.* : "General engineering and electrical contractors, operating managers for tramways, railways and lighting properties and for the promoting of new enterprises", p. 6.

157

*ibid.*, p. 7.

nationale et internationale (Europe, Etats-Unis et Australie), il possédait un équilibre stratégique d'opérations et d'opportunités. Sa devise était la "victoire de l'esprit sur la matière"<sup>158</sup>. Costain était réputé pour entreprendre des projets d'ingénierie et de construction des plus ambitieux à travers le monde entier, ce qui expliqua sa participation au projet du Tunnel sous la Manche, qui était sans aucun doute le chantier du siècle.

- Tarmac Construction Ltd<sup>159</sup>, créé cinquante ans auparavant, était le plus grand constructeur de Grande-Bretagne. La société couvrait tous les aspects du marché actuel du BTP. Elle utilisait les tous derniers équipements et matériaux et elle employait des techniques de gestion de pointe pour ses constructions commerciales, industrielles et de loisirs, ses ouvrages de génie civil et maritime, ses projets de tunnels, routes, lotissements, rénovation et installations électromécaniques. Ses activités recouvraient tous les secteurs de l'industrie, du commerce, de l'administration locale et centrale ainsi que des services publics.
- Taylor Woodrow Construction Ltd<sup>160</sup>, à l'origine entrepreneur en maçonnerie, comprenait des activités très diversifiées dont : exploitation minière, marchés de BTP, recherche technologique, travaux de fondations et traitement des ordures. Parmi ces quatre secteurs-clés, le BTP était sans conteste le secteur qui s'était le mieux développé. La diversité de ses opérations était immense puisqu'elle englobait : BTP, contrats de gestion, génie civil, marchés d'études mécaniques et électriques, fabrication d'acier de construction, projets de recherche énergétique, de même que toute une gamme d'activités complémentaires. Son étendue géographique était aussi très vaste, puisqu'il agissait sur les cinq continents.
- Wimpey Major Projects Ltd<sup>161</sup> était spécialisée depuis plus de 110 ans dans la construction de routes et de maisons. En 1990 cependant, les activités de la société se diversifièrent encore davantage ; de la métallurgie aux constructions de bureaux prestigieux, de plates-formes de gaz offshore aux carrières, la société devint un des plus grands constructeurs du Royaume-Uni. Les travaux de Wimpey Major Projects Ltd ne se limitaient pas au secteur du BTP, puisque la société exploitait aussi des carrières, des mines de charbon à ciel ouvert et des sites de remblayage. La société offrait aussi des prestations de services dans les domaines de l'architecture, de l'environnement et de la géotechnique.

## II - LA CONSTRUCTION : LE CHANTIER DU SIECLE

---

<sup>158</sup> "Minds over Matter", *ibid.*, p. 7.  
Le tunnel sous la Manche fut indéniablement l'un des plus grands chantiers du siècle. La liste de ses records est longue : un coût énorme, le plus long tunnel sous-marin (en ce qui concerne la longueur de forage souterrain, le record du plus long tunnel ferroviaire du monde revenant au tunnel du Seikan qui relie les îles japonaises de Honshû et de Hokkaido<sup>162</sup>), la plus grande usine de préfabrication de béton, des années de travaux effectués jour et nuit, un volume total de déblais équivalant à sept fois la pyramide de

<sup>162</sup> LEMOINE, B., *Sous la Manche, le tunnel*, Paris : Découvertes Gallimard, avril 1994, p. 110.

Chéops<sup>163</sup> (la plus grande d'Egypte), des terminaux ayant la taille d'aéroports et le travail de plus de 12 000 personnes : ingénieurs, techniciens et ouvriers qualifiés...

Le tunnel sous la Manche n'est pas seulement un ensemble de trois galeries creusées parallèlement ; il s'agit d'un système de transport ferroviaire complexe destiné à relier l'Angleterre et la France (ou devrait-on dire l'Angleterre au reste de l'Europe ?) comme nous pourrions le voir ultérieurement. Cependant, les trois galeries, longues de 50 kilomètres environ, dont 38 kilomètres sous le fond de la mer, constituent la partie à la fois la moins visible et la plus fantastique du système.

En novembre 1986 eurent lieu les premiers terrassements à Sangatte afin de réaliser un puits de 55 mètres de diamètre et de 65 mètres de profondeur, puits d'une importance capitale puisqu'il s'agissait là de l'outil logistique du chantier, par où allaient passer les membres du personnel, les équipements et les déblais. Du côté anglais, il ne fut pas nécessaire de creuser un puits, puisqu'il existait déjà une plate-forme et une descenderie construites dans les années 1970, situées au pied de la falaise de Shakespeare<sup>164</sup>, qu'il suffisait de remanier.

Une fois les ouvrages d'accès terminés, le creusement des tunnels put démarrer le 15 décembre 1987, avec la première jonction (le tunnel de service) le 1er décembre 1990, pour s'achever le 28 juin 1991, soit avec deux jours d'avance sur les délais initialement fixés. Cet ensemble de tunnels, long de 150 kilomètres, foré entre 40 et 100 mètres sous le fond de la mer, par onze tunneliers chargés de forer la craie et de revêtir les parois de voussoirs en béton armé d'une épaisseur de 80 centimètres, fut effectué en sept ans, soit 100 millions d'heures de travail.

## **II.1 Aperçu du déroulement des travaux :**

Le forage du tunnel de service côté anglais débuta en décembre 1987.

Il faut distinguer plusieurs grandes étapes dans le déroulement des travaux :

- de 1987 à 1991 : on assista au forage des tunnels qui constituait, d'une part, l'aspect le plus spectaculaire, le plus "épique" du projet, du fait du gigantisme des ouvrages à réaliser (un total de 150 kilomètres de tunnel) et, d'autre part, l'aspect le plus risqué aux yeux de l'opinion publique car il s'agissait là du forage du plus grand tunnel sous-marin du monde (pour ce qui est de la partie située sous la mer tout du moins). Après quelques problèmes techniques au démarrage, les travaux furent menés à des cadences et dans des délais "industriels", compte tenu des techniques actuelles de forage. Le 1er décembre 1990 eut lieu la jonction historique sous la Manche dans le tunnel de service, à peine trois ans après l'entrée en action du premier tunnelier. A cette occasion, Malcolm Rifkind<sup>165</sup> adressa le message<sup>166</sup> suivant, au nom du

---

<sup>163</sup> TML, *op. cit.*, p. 42.

<sup>164</sup> Shakespeare Cliff

<sup>165</sup> Ministre des Transports britannique.

Premier Ministre britannique : **"La jonction est un évènement capital tant pour ce qui concerne les relations entre la Grande-Bretagne et la France que pour l'Europe dans son ensemble. C'est aussi une réussite technique remarquable dont les deux pays peuvent tirer une immense fierté." "Cet ouvrage est un formidable témoignage des talents et de l'ingéniosité du secteur privé. J'attends avec impatience le passage du premier train qui scellera la nouvelle liaison permanente entre le Royaume-Uni et l'Europe continentale"** <sup>167</sup> . De façon beaucoup moins formelle et en matière de construction, Colin Kirkland déclara à propos de cette jonction : **"C'est toujours passionnant pour les foreurs, mais bien souvent moins spectaculaire que l'homme de la rue ne le croit habituellement. Il imagine, je suppose, que l'on abat à coup de pioche une énorme paroi de roche et qu'on la voit s'effondrer, et qu'il y a l'autre type d'en face. Cela est extrêmement rare et, bien sûr, il n'en est pas question sous la mer. Lorsque vous êtes à 40 mètres sous le fond de la mer et qu'il y a encore 60 mètres d'eau au-dessus, si le tunnel s'effondrait, la fête serait quelque peu tempérée ! En fait, c'est un grand brouhaha pour un spectacle sans éclat"** <sup>168</sup> .

En mai et juin 1991, on assista à l'achèvement des deux tunnels ferroviaires sous la Manche. Il ne faut pas oublier les autres travaux gigantesques à chaque extrémité des tunnels, à savoir : les deux terminaux <sup>169</sup> de Coquelles (côté français) et de Cheriton (côté anglais).

de 1991 à 1993 : l'année 1991 marqua ainsi la fin de tous les grands travaux de génie civil, que ce soit en sous-sol ou en surface, et le début de la phase d'équipement du système de transport : la pose des voies et de la caténaire, l'installation électromécanique (systèmes de ventilation et de refroidissement, alimentation électrique, dispositifs de sécurité...), le système de télécommunication, la signalisation, les centres de contrôle... .

Il s'agissait là d'un immense chantier d'équipement. En effet, le tunnel sous la Manche n'était pas un simple ouvrage souterrain, mais un système de transport complet qui devait être capable d'accueillir tout le trafic routier et d'en assurer le transport dans des navettes ferroviaires spéciales, et ceci 24 heures sur 24, tout au long de l'année, à un rythme très rapide et en toute sécurité. De plus, ce système devait être capable de gérer le passage en alternance des trains de compagnies de chemin de fer.

<sup>166</sup> L'année 1992 fut une année-clé, d'une part, pour l'équipement de ce système et, d'autre part, pour le début des procédures de réception et d'essais des différents équipements déjà en place. Ces tests se prolongèrent progressivement jusqu'en 1993, année prévue de l'ouverture du tunnel sous la Manche.

<sup>167</sup> Press notice n° 433 F : "Breakthrough is a momentous occasion, both for relations between the United Kingdom and France and for Europe as a whole. It is also an outstanding engineering achievement in which both countries can take enormous pride. This project is a tremendous tribute to the skills and ingenuity of private enterprise. I look forward to the passage of the first train which will forge the United Kingdom's new permanent link with continental Europe", *The Department of Transport*, 1 December 1990.

<sup>168</sup> *WILSON, cit. Sur le plan technique, aucune surprise désagréable ne vint ralentir le*

<sup>169</sup> voir annexe 6.

processus si ce n'est une mise en route laborieuse des premiers tunneliers du côté français en raisons de mauvaises conditions géologiques (zones calcaires perméables) ; le retard fut progressivement rattrapé.

Le 10 décembre 1993, TML remet officiellement les clés de l'ouvrage à Eurotunnel. Le rôle du constructeur s'achevait là ; ce fut un moment historique pour les dix entreprises après plus de sept ans de chantier. Eurotunnel devint responsable de la conduite du programme final des essais supervisés et contrôlés par la CIG.

A l'approche de la mise en service du système, Eurotunnel dut effectuer une dernière série d'essais afin d'assurer à ses futurs usagers une sécurité optimale, ce qui engendra un nouveau report dans l'ouverture du tunnel. A cette occasion, un ingénieur de TML se fit fort d'expliquer les raisons de ce retard : "Personne n'a vraiment compris que le système de transport que nous sommes en train de mettre en place est un gigantesque prototype".(...) "Lorsque la SNCF fait des choses équivalentes, il lui faut quatre à cinq ans. Dans le cas du tunnel, on aura tout fait en deux ans et demi. Or, ce matériel roulant est entièrement nouveau : les locomotives sont plus puissantes qu'ailleurs parce qu'il faut qu'elles tirent des navettes bien plus pesantes que des trains normaux".(...) "on comprend qu'il ne s'agit pas là d'un tunnel mais d'un système roulant inédit, et qu'il faut du temps pour le roder"<sup>170</sup>.

## **II.2 Les hommes sur le chantier :**

Pour un chantier d'une telle envergure, il fallut réunir une main-d'oeuvre abondante : des ingénieurs, ouvriers et techniciens dotés d'une expérience en la matière aux postes-clés ainsi que des ouvriers semi-qualifiés pour l'exécution des tâches ; tous avaient pour consigne : efficacité et professionnalisme.

Les postes à haute responsabilité sur le chantier étaient occupés par des spécialistes faisant partie de l'élite des tunneliers, c'est-à-dire des hommes qui vont d'un grand chantier à un autre de par le monde ; on pouvait ainsi noter la présence d'Irlandais, d'Australiens, de Néo-Zélandais, de Sri-Lankais, de Canadiens, d'Autrichiens, de Gallois, d'Ecossais, d'Anglais entre autres experts, ce qui souligne à nouveau le caractère international du tunnel sous la Manche : "C'est un peu une mafia, une confrérie internationale"<sup>171</sup> aux dires de Peter Bermingham<sup>172</sup>.

Les relations entre les travailleurs anglais et français, plus particulièrement, étaient quasi inexistantes au début du chantier, mais au fil des travaux, une certaine collaboration s'instaura non sans quelques accrocs et quelques concessions du côté français. Philippe Vandebrouk<sup>173</sup> était nettement plus positif, voire excessif, quant aux relations

---

<sup>170</sup> BENSACHEL, N., "Les passagers d'Eurotunnel seront en retard à Londres", *Libération*, article déjà cité.

<sup>171</sup> WILSON, D., *op. cit.*, p. 63.

<sup>172</sup> Directeur de *Land Tunnels* à Folkestone.

<sup>173</sup> Directeur des opérations France à Transmanche Link.

franco-britanniques ; selon lui, une certaine harmonie s'est instaurée au fil des années ; à l'occasion de la remise des clés de l'ouvrage, le 10 décembre 1993, il déclara : "C'est un peu l'aboutissement d'un rêve : pour la première fois, l'Angleterre n'est plus tout-à-fait une île. La réalisation de ce rêve a par ailleurs été une très belle aventure humaine. Nous avons réussi à former une équipe très unie et motivée. C'était formidable de voir tous ces gens fiers de travailler pour le projet et qui vous disaient toujours bonjour avec le sourire. Aujourd'hui, ça me manque !" <sup>174</sup> .

Sur ces sept ans de chantier, on déplora la mort de dix personnes seulement (huit du côté anglais et deux du côté français) ; en effet, grâce à une politique de sécurité très sévère, le taux d'accidents fut au moins moitié moins élevé que pour la moyenne de la profession. Toutes proportions gardées, on déplora onze morts sur les onze kilomètres de chantier de construction du tunnel du Mont-Blanc au début des années 60, ou encore 34 morts sur une distance à peu près équivalente sur le chantier de construction du tunnel du Seikan au Japon <sup>175</sup> .

### III - LES TERMINAUX : CHERITON ET COQUELLES

---

Les installations de surface abritent la logistique du système. Des deux côtés de la Manche, TML est responsable de la conception et de la construction des terminaux pour le système de transport du Lien Fixe. Ces terminaux permettent aux navettes ferroviaires spéciales de sortir des tunnels et de retourner aux quais en décrivant une boucle afin de repartir dans la direction opposée. Ce sont les lieux de débarquement et d'embarquement des véhicules à bord des navettes. Tout comme dans un aéroport, les "passagers" ont à leur disposition les services propres à une zone d'échanges : cabines de péage, police, douane, sûreté, mais aussi restauration, ventes hors taxes, bureaux de change...etc. Bien qu'ayant les mêmes fonctions à remplir, les deux sites sont loin d'être identiques.

#### III.1 Cheriton <sup>176</sup> :

Le terminal britannique <sup>177</sup> , situé à plus de 8 kilomètres du chantier des tunnels de Shakespeare Cliff, près de Folkestone, mesure 2,5 kilomètres de long et 900 mètres au point le plus large, soit 140 hectares seulement (faute de place), ce qui représente environ un cinquième du site français. Avant de construire le terminal proprement dit, il a fallu entreprendre des travaux de stabilisation des flancs de la colline bordant le site afin d'éviter tout affaissement. Il a ensuite fallu relever le site à un niveau imposé par le portail du tunnel (jusqu'à 12 mètres par endroits) de façon à ce que la pente ne soit pas trop accentuée pour les trains. De plus, il a fallu procéder à la construction de 17 ponts, dont 8

---

<sup>174</sup> PELLERIN, O., "Tunnel sous la Manche, Le projet du siècle", *Equipement magazine*, n°61, juin-juillet 94, pp. 15-18.

<sup>175</sup> LEMOINE, B., *op. cit.*, p. 166.

<sup>176</sup> voir annexe 6.

<sup>177</sup> TML, *op. cit.*, pp. 38-39.

ponts plus importants qui constituent le "Joint Southern Access" au sud-ouest du site. Ces ponts sont destinés à permettre aux trains directs et au trafic routier d'entrer et de sortir du terminal. En raison de la surface relativement limitée du site, il a fallu construire un autre tunnel, un tunnel en boucle réalisé selon la méthode de la "tranchée couverte" à l'ouest du site pour amener les navettes en provenance de France vers les quais. La liaison entre les quais et les ponts allait être assurée par des rampes. De par leur taille et leur emplacement, ces ponts représentent sans doute les ouvrages les plus impressionnants sur le site de Cheriton, mais il ne faut pas oublier les travaux complexes tels que le système de drainage et les réseaux de distribution. Il a aussi fallu construire de nombreuses voies de garage et des voies permanentes pour les trains et les navettes, ainsi que divers bâtiments dans lesquels se trouvent le poste de contrôle et des bureaux. Pour se faire une idée de la dimension du terminal, il faut imaginer l'aérogare 4 de l'aéroport d'Heathrow (à Londres)<sup>178</sup>.

### **III.2 Coquelles<sup>179</sup> :**

Le terminal français<sup>180</sup>, situé à plus de 3 kilomètres du site de Sangatte, près de Calais, a une superficie de 700 hectares (dont 200 hectares réservés à une zone de développement), ce qui signifie que ce terminal est plus grand que le barrage de Serre-Ponçon sur la Durance. De plus, une grande partie du terminal étant située sur des sols marécageux, il a fallu consolider les sols avant la réalisation des ouvrages définitifs. Une autre caractéristique impressionnante de ce chantier fut la réalisation des ponts et des rampes de la Zone des Quais où se trouvent des ponts qui peuvent atteindre plus de 300 mètres de long et 20 mètres de large, ainsi que 24 rampes reliant les ponts aux quais eux-mêmes et permettant l'embarquement et le débarquement des véhicules. Les bâtiments du terminal occupent une superficie d'environ 35 000 mètres carré. Le terminal de Coquelles abrite également les 48 bâtiments nécessaires à l'exploitation du système : du centre de contrôle au bâtiment pour l'entretien des 38 locomotives et 600 wagons des navettes, en passant par le siège d'Eurotunnel et le centre d'information pour les visiteurs.

## **IV - LE SYSTEME :**

---

L'objectif du projet était, selon ses promoteurs, "d'offrir une liaison rapide, de grande capacité, de haute qualité, qui s'adresse à un large créneau de clientèle, tout en assurant un revenu attractif pour les investisseurs".

Le tunnel est toujours apparu comme une solution simple, pouvant fonctionner de façon continue tout au long de l'année, indépendamment des conditions météorologiques. Selon Peter Bermingham<sup>181</sup> : "C'est en fait un tunnel facile. C'est juste une longue, longue route"<sup>182</sup>. Le principe de fonctionnement repose sur un système de navettes destinées à

<sup>178</sup> *ibid.*, pp. 39-41.

<sup>179</sup> voir annexe 6.

<sup>180</sup> *TML, op. cit.*, pp. 40-41.

transporter les véhicules de tourisme et les poids lourds. Outre les navettes, les trains à grande vitesse de passagers des compagnies nationales (tel que le TGV) ainsi que les trains locaux (ligne Calais-Douvres) empruntent le tunnel sous la Manche. Les trains de marchandises des compagnies nationales, qui roulent à une vitesse réduite par rapport aux autres trains, effectuent la traversée aux heures creuses dans la mesure du possible afin de ne pas perturber le trafic des voyageurs.

Tout le matériel roulant <sup>183</sup> a été dessiné et fabriqué en conformité avec les Normes Européennes des Chemins de Fer (Normes UIC) à l'exception des voitures dont l'écartement (le profil de l'extrémité de la voiture) est plus important que la norme existante. Les contrats pour la conception et la construction de 40 motrices électriques et de 252 voitures de passagers ont été attribués au Consortium Euroshuttle. Les motrices ont été conçues et construites par Asea Brown Boveri de Zurich (Suisse) et Brush Electrical Machines Ltd de Loughborough (Angleterre). La conception et la fabrication des voitures de passagers ont été assurées par le groupe Euroshuttle wagon, constitué de Bombardier Inc. du Québec (Canada), ANF Industrie de Crespin (France) et BN Construction Ferroviaires et Métalliques de Bruxelles (Belgique). En outre, un consortium italien, Breda Construzioni Ferroviarie de Pistoia, conjointement avec Fiat Ferroviarie de Turin a obtenu le contrat de conception et de fabrication de 273 véhicules pour le transport des poids lourds et de leurs chauffeurs <sup>184</sup>. Ainsi, la nature internationale du tunnel se vérifiait également dans l'équipement.

## V - LES MOYENS DE TRANSPORT :

---

### V.1 Shuttle Tourisme et Shuttle Fret :

Les caractéristiques techniques des navettes <sup>185</sup> Eurotunnel sont les suivantes : les trains-navettes transportant les véhicules légers sont formés de 28 voitures alors que ceux transportant les véhicules lourds comprennent 33 voitures. Tous les trains ont une motrice à l'avant et une à l'arrière. La longueur totale dépend du type de voitures composant le train, mais elle peut atteindre jusqu'à 775 mètres. La navette est divisée en deux rames attelées de façon semi-permanente avec une voiture de chargement-déchargement à chacune des extrémités de chaque rame. Il y a trois sortes de rames : une à deux niveaux pour les véhicules de tourisme, une à un seul niveau pour les autocars (...etc...) et une version à un seul niveau spécifique pour les poids lourds. En effet, les trains de véhicules de tourisme sont généralement composés de deux rames de

<sup>181</sup> voir supra p. 75.

<sup>182</sup> WILSON, D., *op. cit.*, p. 45.

<sup>183</sup> TML, *op. cit.*, p. 43.

<sup>184</sup> *ibid.*, p. 55.

<sup>185</sup> *ibid.*, pp. 46-47.

treize wagons, chacune étant encadrée par un wagon-chargeur et un wagon-déchargeur. La première rame est formée de wagons à deux étages transportant des véhicules de moins de 1,85 mètre de haut ; la seconde rame comprend des wagons à un étage pour le transport des véhicules de plus grande hauteur. Pour avoir un aperçu plus précis, une rame de wagons double-pont peut contenir 134 voitures alors qu'une rame simple-pont peut transporter 67 voitures ou 13 autobus et 26 voitures. Les trains de camions sont composés de 25 wagons-porteurs d'une longueur respective de 18 mètres et capables de supporter des poids lourds de 44 tonnes. Ce matériel ferroviaire spécialisé d'une largeur extérieure de quatre mètres, a une vitesse de pointe de 160 kilomètres à l'heure, ce qui donne un temps de traversée de quai à quai de 35 minutes environ, dont 27 minutes dans le tunnel. Les usagers peuvent embarquer, sans réservation, dès leur arrivée, à bord de la navette en partance, par l'intermédiaire de wagons spécialisés à chargement latéral. Pendant la traversée, les passagers sont encouragés à rester dans leurs véhicules, mais ils ont la possibilité de se déplacer entre les navettes climatisées et de se rendre aux toilettes. La société DCA Design International Ltd<sup>186</sup> a eu la charge de la décoration et de l'éclairage intérieur et a veillé à offrir aux passagers un environnement agréable.

Pour les passagers-piétons, un service de bus a été mis en place afin de leur permettre d'atteindre les navettes à partir du terminal.

Le projet a été conçu de façon à pouvoir s'adapter au flux du trafic. En effet, en cas de trafic faible, des navettes mixtes pour les véhicules de tourisme et les poids lourds effectuent la traversée à intervalles relativement courts afin de réduire l'attente des voyageurs. En cas de trafic dense, les navettes-passagers partent toutes les dix à douze minutes.

## **V.2 TGV Eurostar : "l'étoile du rail"<sup>187</sup>**

L'Eurostar, mot à mot "l'étoile de l'Europe", fruit de la collaboration entre trois compagnies ferroviaires, la SNCF, la SNCB<sup>188</sup> et British Rail, via sa filiale EPS<sup>189</sup>, est le premier train européen que les trois réseaux exploitent sous l'égide d'une équipe de gestion<sup>190</sup> installée à Londres. Construit par un consortium d'entreprises piloté par GEC-Alsthom, le TGV Transmanche est une prouesse technologique qui a su s'adapter aux spécificités des trois réseaux ferroviaires. En effet, l'Eurostar a été un vrai casse-tête pour les ingénieurs de la SNCF et de GEC-Alsthom qui ont dû faire face à des contraintes techniques très lourdes afin de s'adapter aux normes de courant, de sécurité, de signalisation et de gabarit de chaque pays européen. De plus, il a fallu le rendre moins

<sup>186</sup> *ibid.*, p. 60.

<sup>187</sup> **BAVEREL, P.**, "Eurostar, l'étoile du rail", *Le Monde*, 7 mai 1994, p. 30.

<sup>188</sup> Société Nationale des Chemins de fer Belges.

<sup>189</sup> European Passenger Services.

<sup>190</sup> Joint Business Management Team (JBMT)

vulnérable aux incendies et aux chocs, tout en l'adaptant aux spécificités du réseau anglais.

Les caractéristiques techniques de l'Eurostar sont les suivantes : le TGV Eurostar, long de 394 mètres, est composé de 18 voitures (2 voitures-bar, 6 voitures de première classe et 10 voitures de seconde classe) et de 2 motrices ; il offre 794 places (210 en première classe et 584 en seconde) plus 52 strapontins. A terme, 31 rames assureront la liaison entre les trois capitales. D'un point de vue esthétique, le TGV Transmanche est très coloré vu de l'extérieur (en jaune, bleu marine et blanc), mais très sobre à l'intérieur (en gris/bordeaux en première classe et en gris/jaune en seconde classe). D'autre part, le TGV Transmanche a été élaboré dans l'optique d'attirer la clientèle des hommes d'affaires habitués à la qualité de service des compagnies aériennes. On trouve ainsi, à bord de l'Eurostar, un personnel bilingue habillé par Pierre Balmain ; il est très aisé de travailler pendant les trois heures de trajet (mais il n'y a pas de prise électrique) ; pour ce qui est de la restauration, la prestation est servie à la place et incluse dans le prix du billet en première classe, alors qu'en seconde classe, les voyageurs ont accès à une voiture-bar ou peuvent bénéficier d'un service de vente ambulante ; les divers équipements sont prévus pour les handicapés. En revanche, en ce qui concerne le téléphone, il semblerait que l'Eurostar ait manqué le train de l'Europe des Télécommunications ; en effet, les quatre cabines téléphoniques existant à bord n'acceptent que la carte bancaire (fortement taxée) ou une télécarte Eurostar. Toutefois, il est possible d'utiliser un téléphone cellulaire. La rançon de cette prouesse technologique est le coût : une rame de TGV Transmanche coûte 210 millions de francs <sup>191</sup>, alors qu'une rame du TGV Nord (par exemple) coûte 78 millions de francs.

Malgré sa performance technique, la mise en service du TGV Eurostar, initialement prévue à l'été 1993, puis 1994 (en raison d'un retard de plus d'un an de GEC-Alsthom pour la livraison des trains passagers), fut de nouveau retardée, comme nous l'avons vu précédemment, car la CIG n'avait pas donné son feu vert. La Commission donna son feu vert en octobre 1994 pour que débute le service commercial du TGV Eurostar, avec un lancement prévu le 14 novembre 1994. Le TGV Eurostar joua de malchance peu de temps avant l'ouverture au public : en effet, le 20 octobre 1994, à l'occasion de son entrée en scène auprès de la presse britannique et en présence de membres de la CIG, un incident technique dans le coupe-circuit d'une voiture motrice obligea les 400 journalistes, invités pour l'occasion, à voyager dans une rame de remplacement.

Il faut ajouter à cela les trains de marchandises qui, tout comme le TGV Eurostar, allaient emprunter le tunnel sous la Manche.

La construction du tunnel sous la Manche et des infrastructures d'accompagnement a représenté l'un des plus grands chantiers du siècle, comme nous l'avons déjà vu. Une réalisation d'une telle ampleur allait nécessairement avoir des répercussions sur les régions concernées, notamment celle du Kent. Avant d'aborder cet aspect, il reste à traiter la question du coût et du financement du projet.

---

<sup>191</sup> CAME, F., "L'Histoire écrite dans la craie", *The Guardian / Libération*, article déjà cité.

## CHAPITRE 4. COUT ET FINANCEMENT

Une entreprise comme le tunnel sous la Manche est jugée rentable si les bénéfices engendrés par son exploitation donnent la possibilité aux investisseurs de récupérer le capital investi et d'obtenir des profits financiers intéressants sur la durée de la Concession.

Ceci signifie qu'il faut prendre en considération, d'une part, le coût prévisionnel du projet (les perspectives de revenus étant étudiées ultérieurement) et, d'autre part, le montage financier du projet.

### I - COUT PREVISIONNEL DU PROJET :

---

Les premières estimations de coûts et d'arrangements financiers eurent lieu dès la signature du contrat de construction entre Eurotunnel et TML, le 13 août 1986. Il fallait en effet distinguer les coûts directs des coûts associés. Les coûts directs étaient les coûts de construction, à savoir les travaux en dépenses contrôlées (c'est-à-dire la construction des ouvrages souterrains ou, en d'autres termes, le forage des tunnels), les travaux à forfait (en l'occurrence, la construction des deux terminaux et l'installation des équipements fixes du système) et les marchés de fourniture (le matériel roulant). Ainsi, il était prévu en 1987 que le coût de construction s'élèverait à 28,4 milliards de francs (dont 1,32 milliard pour aléas exceptionnels), soit 57 % du coût total prévisionnel du projet. Les coûts associés, quant à eux, comprenaient tous les frais financiers et généraux. En effet, sur les sept années escomptées pour la construction de l'ouvrage, 6,4 milliards de francs étaient prévus pour couvrir les frais généraux du groupe, 4,7 milliards pour couvrir les répercussions de l'inflation sur les coûts et 9,7 milliards devaient servir à couvrir les coûts de financement du projet, à savoir les intérêts et commissions bancaires. Les besoins de financement ont été couverts, pour la plupart, par les emprunts bancaires à long terme. Ce qui signifie qu'en 1987, la somme des coûts directs et des coûts associés, c'est-à-dire le coût total du projet était évalué à environ 49 milliards de francs.

Ces prévisions, quant au coût global du tunnel, sont passées à 52,3 milliards de francs en octobre 1988, puis à 54,5 milliards en avril 1989. Cette révision à la hausse des prévisions du coût total du projet s'explique par l'augmentation des coûts de construction due aux retards pris initialement dans les forages, à des difficultés d'ordre logistique, à un manque de contrôle des coûts de TML du côté britannique au cours des années 1988 et 1989 et enfin aux exigences en matière de sécurité qui ont entraîné des modifications de conception, gonflant ainsi les coûts de construction (+ 46,5 %).

### II - MONTAGE FINANCIER D'EUROTUNNEL :

---

#### II.1 Schéma classique :

Il existe deux formes classiques pour financer un projet : en capitaux propres<sup>192</sup> (par le biais d'actionnaires) et en emprunts bancaires. Il est dans l'intérêt des actionnaires que les emprunts bancaires constituent la plus grande part du financement (ce qui s'appelle dans le langage de la finance l'"effet de levier"<sup>193</sup>) ; quant aux banques, elles s'engagent à condition de garanties sérieuses, en l'occurrence un grand nombre de capitaux propres (ce qu'elles considèrent comme un "volant de sécurité"<sup>194</sup>). Dans le cas où les bénéfices d'exploitation s'avèrent inférieurs aux estimations, les actionnaires ne toucheront que peu ou pas de dividendes, en revanche les banques toucheront des intérêts et des commissions.

En ce qui concerne le projet spécifique d'Eurotunnel, la part de financement assuré par les prêts bancaires s'est élevée à plus de 80 %, le reste étant assuré par les actionnaires français et britanniques.

### II.2 Le montage financier (1987) :

Quelques éléments-clés sont à prendre en considération avant d'expliquer le fonctionnement du montage financier d'Eurotunnel. Premièrement, le projet Eurotunnel a bénéficié d'un contexte assez exceptionnel au départ, dans la mesure où les années 80 ont connu une véritable explosion des marchés financiers. Deuxièmement, ce projet a été choisi à l'origine en raison d'un atout fondamental sur les autres projets soumis, le fait que les cinq banques membres du consortium France-Manche/Channel Tunnel Group<sup>195</sup> avaient déjà conçu un montage financier. Troisièmement, lorsque la société franco-britannique Eurotunnel a été chargée de la construction et de l'exploitation du tunnel sous la Manche, elle a obtenu un accord de principe pour un prêt de 40 milliards de francs ainsi qu'un crédit *stand-by*<sup>196</sup> de 10 milliards en cas d'aléas exceptionnels ; d'autre part, il était prévu que les capitaux seraient levés par le biais d'un placement d'unités, chacune d'entre elles étant composée d'une action de la société Eurotunnel SA et d'une action de la société britannique Eurotunnel Plc.

<sup>192</sup> Capitaux ou fonds propres : Ressources de l'entreprise qui proviennent de l'entreprise - autofinancement - ou de ses propriétaires - apport en numéraire des actionnaires, ECHAUDEMAISON, C.-D., *Dictionnaire d'Economie et de Sciences Sociales*, op. cit., p. 198.

<sup>193</sup> Effet de levier : Conséquence positive (ou négative) de l'endettement sur la rentabilité des capitaux propres de l'entreprise. Si la rentabilité économique, c'est-à-dire le taux de profit, est supérieur au taux d'intérêt des capitaux empruntés, la rentabilité financière des capitaux propres est d'autant plus forte que l'endettement est important : cet effet d'accroissement de la rentabilité des capitaux propres par l'endettement est appelé "effet de levier", ECHAUDEMAISON, C.-D., *Dictionnaire d'Economie et de Sciences Sociales*, op. cit., p. 152.

<sup>194</sup> Volant n.m. FIG. Volant de sécurité : ce qui sert à régulariser ou à entretenir un processus ; somme ou stock en réserve, assurant la bonne marche d'une opération industrielle ou commerciale, *Le Petit Robert*, op. cit., p. 2411.

<sup>195</sup> Indosuez, Crédit Lyonnais, Banque Nationale de Paris, National Westminster Bank et Midland Bank.

<sup>196</sup> réserve financière.

## LE TUNNEL SOUS LA MANCHE DE SA CONCEPTION A SA MISE EN EXPLOITATION (1987-1997) INCIDENCE SUR LA REGION DU KENT

---

Le financement initial du projet s'est effectué en deux temps : dans un premier temps, un financement pour les années 1986 et 1987 et, dans un second temps, un montage financier complet, capable de couvrir l'intégralité du projet.

La première partie du financement (*Equity 1*<sup>197</sup>) s'effectua par le biais de plusieurs levées de capitaux propres<sup>198</sup>. A la base, les quinze actionnaires fondateurs, à savoir les dix constructeurs et les cinq banques fondateurs d'Eurotunnel, avancèrent 500 millions de francs pour les premières dépenses, mise de fonds qui serait remboursée, selon le contrat de structure du 13 août 1986, sous forme d'actions et de bons de souscription à la souscription des actions Eurotunnel SA et Plc émises le 1er septembre 1986.

Le 29 octobre 1986, le capital d'Eurotunnel passa de 500 millions de francs à 2,5 milliards (*Equity 2*<sup>199</sup>) à la suite d'un placement privé de 2,06 milliards de francs auprès de grands investisseurs internationaux, placement qui affranchit Eurotunnel de ses actionnaires d'origine, ce qui signifiait que les constructeurs devenaient minoritaires dans le capital d'Eurotunnel. A l'annonce du succès de cette augmentation de capital, André Bénard<sup>200</sup> déclara : "Ceci est une étape majeure pour Eurotunnel, sans doute l'une des plus difficiles puisqu'elle a permis de lever des capitaux importants avant la ratification du Traité. Nous avons à présent la base financière qui permet de maintenir le calendrier prévu pour la mise en service d'Eurotunnel en 1993"<sup>201</sup>. Au lieu des 15 actionnaires de départ, Eurotunnel en comptait dès lors environ 250<sup>202</sup>.

Les Britanniques étaient non seulement contre l'apport de capitaux étrangers dans l'entreprise franco-britannique, mais aussi contre toute aide européenne. Pourtant, en mai 1987, Eurotunnel parvint à obtenir un contrat de prêt de 10 milliards de francs de la part de la Banque européenne d'Investissements (BEI), en tant que soutien de la Communauté européenne au projet. Un prêt supplémentaire de 4 milliards était de même prévu par le Crédit National en France.

La dernière étape du montage financier d'origine, c'est-à-dire le montage financier complet, était prévue pour le mois de juillet 1987. Il s'agissait de deux opérations financières de taille, à savoir, non seulement l'obtention des crédits bancaires, mais aussi l'augmentation de capital (*Equity 3*<sup>203</sup>) ouverte au public. Entre la deuxième et la troisième étape, un certain laps de temps s'est écoulé pendant lequel, entre autres

<sup>197</sup> Capital 1

<sup>198</sup> LEMOINE, B., *op. cit.*, p. 121.

<sup>199</sup> Capital 2

<sup>200</sup> Co-Président d'Eurotunnel.

<sup>201</sup> GALLOIS, P., *op. cit.*, p. 51.

<sup>202</sup> *La Tribune*, 11 février 1987.

<sup>203</sup> Capital 3.

choses, Eurotunnel et les banques prêteuses devaient signer une convention de crédit pour un montant de 40 milliards de francs, plus les 10 milliards de crédit *stand-by* devant permettre à Eurotunnel de faire face aux aléas, tels que des retards dans la construction, des investissements non prévus ou des variations sur le plan du change, des taux ou de l'inflation.

La chronologie des événements entre la deuxième et la troisième phase du montage financier fut la suivante : en juin 1987, dix établissements financiers assurèrent un financement intérimaire de 725 millions de francs. En juillet 1987, deux faits marquants et d'une importance capitale pour la suite des événements furent la ratification du Traité franco-britannique et la signature des accords ferroviaires, poure maîtresse du système de transport Eurotunnel ; la mise en place du financement d'ensemble pouvait avoir lieu afin que les travaux puissent commencer. Le 24 août 1987, le contrat de garantie de prêt, rassemblant une cinquantaine d'établissements financiers pour un montant de 50 milliards de francs, fut signé à condition qu'Eurotunnel réunisse 7,7 milliards de capitaux propres supplémentaires. Le 4 novembre 1987, la Convention définitive de crédit fut signée par 198 banques du monde entier, prêtes à s'engager pour le tunnel, rassemblées au sein du syndicat bancaire international qui accordait à Eurotunnel un prêt de 50 milliards de francs sur 18 ans. Les souscripteurs participant à ce prêt se répartissaient comme suit : les Japonais pour 23,28 %, les Français pour 17,95 %, les Allemands pour 12,59 % et les Britanniques pour 9,37 %, le reste étant souscrit par des banques européennes, des banques du Moyen-Orient ainsi que deux établissements bancaires américains seulement

204 .

En parallèle à la convention de crédit, l'augmentation de capital, c'est-à-dire le solde des capitaux propres, offre publique de vente initialement prévue pendant l'été 1987 pour un montant de 7,5 milliards de francs, eut lieu du 16 au 27 novembre 1987 pour un montant de 7,7 milliards de francs, malgré le krach boursier du 19 octobre 1987. Le Royaume-Uni et la France investirent dans 80 % du placement, de façon assez déséquilibrée puisqu'il y eut 200 000 actionnaires du côté français pour 100 000 actionnaires seulement du côté britannique, ce qui reflétait assez bien le faible enthousiasme du public britannique à l'égard du tunnel ; la tranche internationale, quant à elle, de l'ordre de 1,5 milliard de francs, fut souscrite sans problèmes auprès d'investisseurs institutionnels de diverses origines dont l'Arabie Saoudite, la Belgique, les Etats-Unis et le Japon. Le fait est qu'Eurotunnel avait promis des avantages tarifaires sur les traversées en navette aux souscripteurs potentiels afin de les motiver. Le total des capitaux propres atteignit 10,23 milliards de francs, ce qui signifiait qu'Eurotunnel bénéficiait d'un financement de 60,23 milliards de francs.

Ainsi, des pays du monde entier ont contribué financièrement au projet ; mais si les banques prêteuses du Royaume-Uni, de Suisse ou d'Allemagne se montrèrent quelque peu réticentes face à ces prêts à long terme sans perspectives positives réelles pour leur économie, les banques japonaises, quant à elles, s'avèrent particulièrement intéressées par un tel ouvrage. Ceci s'expliquait par le fait que les investisseurs japonais avaient l'habitude des prêts à long terme (il est, en effet, monnaie courante d'investir sur une

<sup>204</sup> LEMOINE, B., *op. cit.*, p. 122.

durée de 30 ans dans leur pays). De plus, qu'il s'agisse du volume de leurs liquidités, de la baisse des prix de l'énergie et des matières premières ou de la rareté des projets d'une telle ampleur, tout allait dans le sens d'un investissement dans le tunnel sous la Manche. Ainsi, à la fin du mois de septembre 1987, quinze banques japonaises donnèrent leur aval pour un montant de 14,4 milliards de francs de crédits, soit pratiquement un tiers de la dette d'Eurotunnel. Tout ceci alimentait les griefs des opposants au tunnel qui voyaient dans le caractère international du financement une menace pour le contrôle de l'ouvrage, voire une perte de souveraineté pour la Couronne. Il est vrai que les Japonais avaient énormément investi au Royaume-Uni en cette fin des années 80 et, de ce fait, les milieux d'affaires britanniques ressentaient une certaine inquiétude.

### **II.3 Le financement complémentaire (1990) :**

Dès 1988, Eurotunnel commença à tirer sur ses lignes de crédit et annonça la probabilité d'un fort dépassement de coût. En juillet 1989, la société annonça clairement qu'un financement complémentaire allait être nécessaire car les 50 milliards de francs du financement initial et les 10 milliards de francs du crédit *stand-by* suffiraient pas à financer, ce qu'il était déjà commun d'appeler "le plus grand chantier du siècle". André Bénard justifia ces dépassements par "de nouvelles définitions plus précises intervenues au fur et à mesure des travaux" et par la "surchauffe économique"<sup>205</sup> régnant à l'époque, entraînant chez les fournisseurs "des exigences et des coûts supplémentaires"<sup>206</sup>. En septembre 1989, le syndicat bancaire annonça à la société Eurotunnel qu'elle ne remplissait plus certaines conditions stipulées dans la Convention de crédit, ce qui ne signifiait pas pour autant qu'elle était en position de défaillance, dans la mesure où elle était en pleine négociations avec TML. En revanche, cela signifiait qu'Eurotunnel ne pouvait plus effectuer aucun tirage sur ses lignes de crédits. Le complément de financement nécessaire fut évalué à 26 milliards de francs. Elisabeth Rochard, journaliste, s'interrogea sur ce dérapage des coûts en ces termes : "Le tunnel sous la Manche, que certains comparent déjà à un satellite TDF1 à la puissance six, viendra-t-il allonger, après Superphénix, le France ou Concorde, la liste des "cathédrales technologiques" qui se sont avérées autant de fiascos économiques"<sup>207</sup> ?

En mai-juin 1990, les actionnaires et membres du syndicat bancaire donnèrent leur aval pour un prêt de 20 milliards de francs de nouveaux crédits bancaires et une nouvelle levée de capitaux propres auprès du public pour une valeur de 5 milliards. Les négociations avec les 208 banques du syndicat bancaire furent d'autant plus longues que la situation internationale était perturbée par l'invasion du Koweït par l'Irak. La Convention de crédit révisée fut finalement signée le 25 octobre 1990 en vue d'une augmentation de capital effective en novembre-décembre 1990. Par cette nouvelle Convention de crédits,

---

<sup>205</sup> Surchauffe n.f. (1963) ECON. Surchauffe économique : état de tension économique caractérisé par un déséquilibre entre la croissance de la demande et la saturation des facteurs de production, *Le Petit Robert, op. cit.*, p. 2176.

<sup>206</sup> GALLOIS, P., *op. cit.*, p. 73.

<sup>207</sup> "Tunnel sous la Manche. La valse des milliards", *l'Usine Nouvelle*, n°2238, 12 octobre 1989, p. 16.

le montant total des crédits alloués passait de 50 à 68 milliards de francs, les crédits étaient disponibles jusqu'au 30 juin 1996, la période de remboursement était rallongée de cinq ans et, en cas de défaillance de la part d'Eurotunnel, le remboursement était prévu selon un échéancier allant jusqu'à 2010. Avec les 3 milliards de francs supplémentaires accordés par la BEI, le total des crédits bancaires était porté à 71 milliards de francs. Il est évident que sur la base de ce nouveau montage financier, les frais financiers allaient encore s'alourdir, ce qui signifiait un manque à gagner de 2 milliards de francs par an par rapport aux estimations de 1987 et une révision à la hausse des commissions et intérêts. L'augmentation de capital, d'une valeur de 5,66 milliards de francs, soit, au total, 60 % supplémentaires de capitaux propres pour Eurotunnel, eut lieu entre le 12 novembre et le 3 décembre 1990.

La répartition géographique du prêt<sup>208</sup> se résumait de la façon suivante :

CEE : 58 %

dont Allemagne : 13 %

France : 20 %

Royaume-Uni : 12 %

Autres pays européens (hors Russie) : 9,4 %

Japon : 23 %

Etats-Unis : 2 %

La disproportion entre le nombre d'actionnaires français et britanniques était encore plus flagrante : 435 000 actionnaires en France<sup>209</sup> pour 120 000 en Grande-Bretagne. Après cette nouvelle levée de capitaux, la société Eurotunnel estimait en 1990 qu'elle allait subir des pertes de l'ordre de 1 milliard de francs de 1993 à 1996, pour ensuite obtenir des bénéfices croissants au fur et à mesure que les bénéfices d'exploitation augmenteraient et que la charge financière des emprunts diminuerait. L'augmentation de capital de 1990 fut une réussite malgré la conjoncture peu favorable du marché financier. Elle eut pour conséquence que, fin 1990, Eurotunnel disposait d'une marge de financement de plus de 10 milliards de francs.

### II.4 Ultimes décisions avant l'ouverture :

En 1992, la question des réclamations de TML à Eurotunnel n'était toujours pas réglée ; Eurotunnel pouvait utiliser sa marge de financement de 10 milliards de francs pour payer TML. En 1992-1993, Eurotunnel disposait d'une enveloppe de 89 milliards de francs ; or, cette somme n'allait pas suffire au moment où son endettement allait être à son maximum, c'est-à-dire en 1995-96. Les lignes de crédits allaient être épuisées d'ici mai 1994. La mise en oeuvre d'un nouveau plan de financement devenait nécessaire afin de

---

<sup>208</sup> MARCOU, G., VICKERMAN, R., "Le tunnel sous la Manche entre états et marché", *Revue Politiques et Management Public*, article déjà cité, p. 96.

<sup>209</sup> SEARJEANT, G., "Eurotunnel Lifts Cost to £7.5 bn", *The Times*, 24 avril 1990, p. 25.

permettre à Eurotunnel de disposer de ressources suffisantes en vue d'exploiter le système jusqu'en 1998, c'est-à-dire jusqu'à ce que les recettes du tunnel couvrent les coûts d'exploitation et les frais financiers. Le syndicat bancaire était prêt à donner son aval à condition qu'une partie des capitaux soit levée sur le marché. Ainsi, le financement complémentaire, estimé à 10 milliards de francs, allait consister en un prêt supplémentaire du syndicat bancaire, en un nouveau prêt de la BEI (de l'ordre de 2,5 milliards) et en une augmentation de capital (d'environ 5 milliards).

En juillet 1993, devant l'incapacité de se mettre d'accord sur une date d'ouverture du système et face à l'impasse financière, les gouvernements français et britannique décidèrent d'intervenir en nommant deux conciliateurs chargés d'étudier la situation. Cette intervention des Etats, normalement impossible, s'explique par le fait qu'il était stipulé dans le Traité de Concession qu'en cas de difficultés financières ou commerciales mettant le projet en péril, les gouvernements se devaient d'intervenir.

Ainsi, en novembre 1993, Eurotunnel s'adressa directement aux Etats concédants en vue de réclamer la somme de 4 milliards de francs en dédommagement des modifications multiples imposées par la CIG sur les navettes, dans la mesure où ces changements avaient contribué à alourdir la facture de plusieurs milliards de francs. En décembre 1993, comme les gouvernements étaient dans l'impossibilité de verser une aide financière directe, ils accordèrent une prolongation de dix ans de la Concession à Eurotunnel, en contrepartie de l'abandon des réclamations envers les Etats. Cette prolongation signifiait théoriquement dix années supplémentaires de bénéfices pour Eurotunnel, mais en fait, il était très difficile d'estimer l'impact réel et précis de cette décision pour plusieurs raisons. En effet, il restait de nombreuses incertitudes financières. Les calculs des analystes financiers étaient basés sur des estimations de trafic et de coûts d'exploitation qui étaient impossibles à vérifier avant la fin de l'année 1995, c'est-à-dire après une année pleine de fonctionnement du tunnel. Une autre incertitude résidait dans le fait que les réclamations de TML, soit la somme de 12 ou 13 milliards de francs, étaient toujours en suspens auprès du tribunal d'arbitrage. Venaient s'ajouter à cela les risques inhérents à ce type de projet, à savoir l'évolution des taux d'intérêt et de change.

Ce même mois de décembre 1993 eut lieu la passation de pouvoir du constructeur, TML, au concessionnaire, Eurotunnel, ce qui signifiait que la phase des essais et de réception des équipements devait avoir lieu en vue de l'ouverture progressive du système de transport prévue à partir de mars 1994.

Le plan de financement complémentaire de près de 10 milliards de francs, annoncé dès 1993, fut confirmé en janvier 1994. Eurotunnel, qui prévoyait être à court de liquidités dès le mois de mai 1994, avec un risque de dépôt de bilan, comptait beaucoup sur ces crédits supplémentaires afin d'être en mesure de "tenir" entre le milieu de 1994 et 1998. Les prévisions d'Eurotunnel sur le plan des recettes s'élevaient à l'époque à environ 5,8 milliards de francs pour l'année 1995, 7 milliards pour 1996, 8 milliards pour 1997 pour atteindre le point mort en 1998 avec 8,5 milliards de recettes avec, toutefois, de grandes incertitudes. La révision des prévisions au point de vue du déficit annonçait 3,5 milliards de francs pour 1995, 3 milliards pour 1996 et 1,5 milliard pour 1997. Quant aux frais financiers et de fonctionnement, ils dépassaient les 8 milliards de francs par an.

Les 23 banques chefs de file, c'est-à-dire les quatre banques agents<sup>210</sup> et les dix-neuf banques dites *instructors*<sup>211</sup>, devaient obtenir l'accord des 220 banques au sein du syndicat bancaire en vue d'amender la convention de crédits et d'autoriser les crédits supplémentaires. Une fois cet accord obtenu, elles devaient effectuer un montage de 5 milliards de francs avec un pool restreint de prêteurs, dont la BEI faisait partie. Avec le soutien des banques, Eurotunnel pouvait s'occuper de la future augmentation de capital prévue entre mars et mai 1994 ou, tout au moins, avant l'été 1994.

Le 5 avril 1994, un accord à l'amiable fut enfin conclu entre TML et Eurotunnel mettant ainsi fin à un contentieux financier vieux de trois ans ; cet accord stipulait qu'Eurotunnel devait verser la somme de 11,4 milliards de francs (valeur de 1985, soit 15 milliards de francs en 1994) à TML au titre des équipements fixes (qui devaient coûter 6,2 milliards de francs, valeur de 1985, à l'origine). En fait, il ne restait que 700 millions de francs à régler vu les nombreuses avances accordées par Eurotunnel à TML. Le règlement de ce contentieux était une étape indispensable pour Eurotunnel en vue de négocier son plan de financement complémentaire et, plus particulièrement, la nouvelle levée de capitaux.

### III - IMPORTANCE DU SYNDICAT BANCAIRE :

---

Eurotunnel s'est engagé auprès des banques prêteuses à respecter des obligations très précises sur un certain nombre de points, à savoir : la structure des sociétés du groupe, le développement du projet, l'exploitation du système de transport, l'exécution des contrats, les assurances et l'information financière et comptable. De même, le syndicat bancaire a accordé ces 50 milliards de francs à des conditions très strictes. Tout d'abord, il faut savoir que cette somme, répartie en six lignes, était disponible pour une période de sept ans à compter de juillet 1988, c'est-à-dire que Eurotunnel pouvait faire appel aux crédits jusqu'au milieu de 1995, soit deux ans après la date d'ouverture prévue à l'origine ; le remboursement de cette somme devait se dérouler de juillet 1995 à juillet 2005. Néanmoins, il était stipulé dans la convention que Eurotunnel avait la possibilité de refinancer la totalité des crédits alloués par le syndicat bancaire. En ce qui concerne le coût prévisionnel de ce prêt, Eurotunnel a estimé en 1987 que les frais financiers s'élèveraient à 2,3 milliards de francs en 1993, atteindraient leur pic en 1995 avec 3,5 milliards pour ensuite diminuer régulièrement, soit 2,7 milliards en 1998, 1,7 milliard en 2003... etc ; de même, Eurotunnel a estimé les remboursements de l'ordre de 8 milliards de francs en 1995, puis de 5,6 milliards en 1998 et de 1,5 milliard par an les années suivantes. Cependant, selon les termes de la Convention de crédit, il existait cinq cas de figure dans lesquels Eurotunnel pouvait être reconnu en position de défaillance, à défaut de pouvoir terminer les travaux avec les ressources prévues ou d'être capable de rembourser selon le calendrier établi. Si tel était le cas, les banques pouvaient tout-à-fait légalement prendre des mesures, pouvant aller jusqu'au remboursement exprès de ses prêts, voire jusqu'à la prise de contrôle pure et simple de la construction ou de

<sup>210</sup> Crédit Lyonnais, Banque Nationale de Paris, Midland Bank et National Westminster Bank.

<sup>211</sup> "Eurotunnel débouche sur un gouffre financier", *Le Revenu français*, hebdomadaire, 14 janvier 1994, n°282, pp. 2-3.

l'exploitation de l'ouvrage. Avant d'en arriver à cette décision extrême, les banques bénéficiaient d'indicateurs financiers (appelés dans le langage de la finance "ratios de couverture"<sup>212</sup>) leur signalant toute aggravation de la situation financière d'Eurotunnel et leur permettant, de ce fait, de refuser à Eurotunnel le remboursement de sa dette ou la distribution de dividendes, ou de cesser de lui verser des crédits.

## **IV - LES DEBOIRES DES ACTIONNAIRES :**

---

On ne peut omettre de parler des actionnaires quand on fait référence à l'aspect financier du tunnel sous la Manche, car ils ont été, depuis l'origine du projet, des acteurs d'une importance primordiale.

### **IV.1 Profil des actionnaires :**

Les actionnaires peuvent être de plusieurs catégories ; on les qualifie de petits, de gros, d'individuels ou d'institutionnels selon leur nature. Dans le cas d'Eurotunnel, on a surtout entendu parler des petits porteurs, notamment par les deux associations créées en vue de défendre leurs intérêts<sup>213</sup>. Le nombre de ces actionnaires individuels varie, selon les sources d'information, de 720 000 à 750 000. Ils ne sont pas négligeables puisqu'ils ont investi par trois fois dans l'action Eurotunnel (c'est-à-dire à l'occasion des trois augmentations de capital : en novembre 1987, en novembre 1990 et en mai 1994) la somme globale de 23,6 milliards de francs.

Il semble important de souligner que sur le nombre global d'actionnaires, on compte environ 600 000 actionnaires français pour 150 000 britanniques. Comme nous l'avons vu<sup>214</sup>, deux sociétés distinctes ont été chargées de lever les fonds en Bourse : Eurotunnel SA, du côté français, a récolté 8,6 milliards de francs, alors qu'Eurotunnel Plc, du côté britannique, n'a ramassé que 2,8 milliards. Ces chiffres confirment que tous les actionnaires n'ont pas nécessairement le même intérêt dans l'action Eurotunnel ; la majorité des petits porteurs ont souscrit car ils étaient attirés par la grandeur du chantier, alors que les autres ont plutôt investi leurs fonds de pension.

Quoi qu'il en soit, après sept années d'espairs suivis de déceptions, les actionnaires semblaient toujours confiants. A l'occasion de l'inauguration du tunnel sous la Manche, deux sondages d'opinion<sup>215</sup> ont été réalisés conjointement avec la Sofres : l'un d'après un échantillon représentatif des actionnaires français et l'autre d'après un panel représentatif des institutions financières.

<sup>212</sup> Ratio (du latin *ratio* "calcul, compte, raisonnement") : Indicateur constitué par un rapport établi entre deux valeurs extraites des comptes d'une entreprise, ou d'une nation, aux fins d'évaluation. Le taux de couverture est le rapport exportations sur importations (des biens et services), ECHAUDEMAISON, C.-D., *Dictionnaire d'Economie et de Sciences Sociales, op. cit.*, pp. 366-367.

<sup>213</sup> voir infra p. 100.

<sup>214</sup> voir supra p. 87.

<sup>215</sup> NEGREANU, G., "Eurotunnel : Les actionnaires font toujours confiance", *La Vie Française*, 30 avril-6 mai 1994, pp. 10-15.

Le premier de ces sondages a été effectué par téléphone les 30 et 31 mars 1994 auprès de 500 actionnaires recensés par la Sofres. Il a permis de dégager les constatations suivantes :

- 25 % environ des actionnaires français avaient choisi d'investir dans l'action Eurotunnel, par "envie de spéculer" car ils avaient le sentiment que c'était une bonne affaire en Bourse, "le projet d'avenir"<sup>216</sup> ; 63 % des actionnaires individuels avaient investi dès l'entrée en Bourse de l'action en novembre 1987 et étaient toujours en possession de leurs titres en 1994, ce qui dénotait une certaine fidélité malgré les aléas de la société ; sans doute préféreraient-ils attendre compte tenu des fluctuations du titre.
- 61 % des actionnaires français possédaient un "petit portefeuille de valeurs mobilières"<sup>217</sup>, c'est-à-dire qu'ils avaient investi dans l'action Eurotunnel pour moins de 300 000 francs ; ils se répartissaient de la façon suivante : 21 % d'entre eux, agissant avec prudence, avaient acquis des actions à 43 francs (cours moyen au moment du sondage) pour moins de 50 000 francs, 15 % avaient investi entre 50 et 100 000 francs, 16 % entre 100 et 200 000 francs et 9 % entre 200 et 300 000 francs. Les 35 % d'actionnaires restants, ayant investi plus de 300 000 francs, détenaient un "gros portefeuille" d'actions.
- Parmi les actionnaires qui avaient choisi de revendre leurs actions, 25 % détenaient un petit portefeuille et 11 % un gros portefeuille.
- 43 % des actionnaires qui avaient décidé de revendre leurs actions avaient réalisé une plus-value et sur la base de 43 francs, 53 % ont admis qu'ils avaient fait un petit bénéfice.
- 58 % des actionnaires avaient perdu confiance à moyen terme (un ou deux ans) alors que 64 % avaient gardé confiance sur le long terme.

Le second sondage a aussi été effectué par téléphone du 13 au 15 avril 1994 auprès de 180 professionnels du monde financier. Il a révélé les faits suivants :

- 72 % d'entre eux montraient un intérêt certain pour l'action Eurotunnel qu'ils suivaient régulièrement (74 % de gestionnaires contre 64 % d'analystes financiers) ; en mai 1994, 43 % d'entre eux conseillaient aux actionnaires de garder leurs actions et 35 % d'en acheter.
- ceux qui conseillaient de conserver la valeur se justifiaient par le fait qu'ils étaient persuadés qu'elle allait monter dès l'ouverture du tunnel ; il s'agissait donc d'un placement intéressant mais non dénué de risques.

### IV.2 Défense des actionnaires :

<sup>216</sup> *ibid.*, p. 11.

On ne peut pas parler des actionnaires sans mentionner les associations qui ont été créées en vue de défendre leurs intérêts, à savoir : l'AAE et l'Adacte<sup>218</sup>.

<sup>217</sup> *ibid.*, p. 12.

<sup>218</sup> *Le Point*, n° 1240, 22 juin 1996, pp. 64-72.

## LE TUNNEL SOUS LA MANCHE DE SA CONCEPTION A SA MISE EN EXPLOITATION (1987-1997) INCIDENCE SUR LA REGION DU KENT

---

L'AAE <sup>219</sup> a été créée en avril 1992 par un professionnel de la Bourse, Christian Cambier, qui a décidé un jour que, plutôt que d'assister passivement aux assemblées d'Eurotunnel où il n'apprenait que de mauvaises nouvelles, il pouvait essayer de défendre les intérêts des actionnaires. L'AAE comprenait, selon ses dires, 1 200 adhérents en 1994, puis 3 000 en 1996 sur les 600 000 actionnaires individuels français, ce qui représentait 1 à 2 % du capital Eurotunnel. En octobre 1994, devant la situation financière catastrophique d'Eurotunnel, il décida d'envoyer à Monsieur Edouard Balladur, alors Premier Ministre, une lettre dans laquelle il accusait la société Eurotunnel d'avoir fourni aux actionnaires des estimations basées sur des prévisions surfaites ; de plus, il dénonçait le manque d'expérience de la société qui n'avait pas su gérer les divers contentieux et qui n'avait pas su lutter contre les exigences des banques et contre les campagnes de désinformation menées par des *lobbies* internationaux ; il dénonçait aussi les manipulations boursières et des délits d'initiés de même que des abus de la part des actionnaires privés et institutionnels. En conséquence, il proposait la "nationalisation" <sup>220</sup> pure et simple de la société Eurotunnel sur la base d'un cours de l'action à 42 francs environ, afin, selon lui, d'éviter aux actionnaires d'être ruinés ; en cela, il faisait référence aux affaires de Panama et du canal de Suez dans lesquelles les actionnaires d'origine avaient perdu tout ce qu'ils avaient investi. En effet, la reprise d'une société implique de nouveaux partenaires, ce qui signifie que les dettes sont annulées ou transformées en capital et ce sont les nouveaux actionnaires qui tirent profit des bénéfices. Son initiative fut positive puisque la Commission des Opérations de Bourse (COB) s'empara du dossier et décida d'ouvrir une nouvelle enquête sur l'information financière d'Eurotunnel. La première investigation datait de juin 1994 et portait sur des informations mensongères quant à la date de mise en service de certaines navettes afin de "faciliter" l'augmentation de capital. La seconde enquête s'interrogeait sur l'impact éventuel qu'avaient pu avoir les propos <sup>221</sup> tenus par Graham Corbett <sup>222</sup> sur la chute du titre et mettait en doute la véracité des estimations délivrées dans le prospectus d'émissions.

L'Adacte, l'Association pour la défense des actionnaires d'Eurotunnel, a été créée en septembre 1995 par Albert Jauffret et regroupait, selon lui, en 1996, environ 2 000 membres. Il s'est entouré d'un certain nombre d'avocats dont Me Georges Berlioz qui a déjà défendu les intérêts de petits actionnaires dans des affaires telles que EuroDisney...etc. L'Adacte s'est fixé pour objectif d'informer les actionnaires sur les moyens dont ils disposent pour lutter contre la suprématie des banques et d'Eurotunnel ; l'association s'est efforcée de leur expliquer que leur seul atout était leur nombre et leur seule façon d'agir d'utiliser leur pouvoir de dissuasion. En effet, si le tunnel leur appartenait de par le fait qu'ils détenaient des actions, ils n'avaient cependant aucun

<sup>219</sup> Association pour l'Action Eurotunnel.

<sup>220</sup> GALLOIS, D., "Des actionnaires minoritaires d'Eurotunnel demandent la "nationalisation" de la société franco-britannique", *Le Monde*, 29 octobre 1994, p. 18.

<sup>221</sup> Propos rapportés par *The Guardian*, 13 octobre 1994.

<sup>222</sup> Directeur financier d'Eurotunnel.

pouvoir de décision et n'avaient pas de représentants au sein du conseil d'administration ; de plus, ils n'avaient même pas la possibilité de se mettre à l'abri derrière les gros actionnaires (en possession de 1 à 3 % des actions) qui avaient revendu leurs titres ou qui ne tenaient pas à être en position de conflit (comme Bombardier, Capital Group (américain), BelgaManche..etc). Me Géniteau, au nom des membres de l'Adacte, a porté plainte pour "informations manifestement inexactes et trompeuses" lors de l'augmentation de capital de 1994 et pour "abus de biens sociaux, de pouvoir et de crédit" dans la mesure où le conseil d'administration d'Eurotunnel a toujours compté dans ses rangs des représentants d'établissements financiers prêteurs. De même, Me Alain Corneaux a déposé une plainte contre l'Etat français jugé responsable "par ses interventions, par son contrôle, par ses interdictions" des dépassements de coûts considérables par rapport au budget initial.

Ainsi, les actionnaires d'Eurotunnel prenaient conscience du fait qu'ils ne pouvaient compter que sur eux-mêmes à condition de se rassembler pour ne former qu'une seule et même voix. Ceci justifiait l'existence d'associations telles que l'AAE ou l'Adacte qui s'efforçaient de regrouper les actionnaires français afin qu'ils puissent faire valoir leurs droits lors des Assemblées Générales de la société ; ce fut notamment le cas lors de l'Assemblée Générale de juillet 1997 au cours de laquelle les actionnaires individuels et institutionnels eurent un rôle à jouer. Neuf investisseurs institutionnels américains, réunis au sein d'un Fonds d'investissement<sup>223</sup>, représentant 36,66 millions de voix, soit 4 % du capital d'Eurotunnel, avaient décidé de s'opposer au plan de restructuration financière, par le biais de Sophie L'Hélias, si les banques créancières n'acceptaient pas d'effacer 25 % de la dette, considérant que la restructuration leur portait préjudice. Le plan devait impérativement être approuvé à la majorité des deux-tiers des suffrages exprimés ; or, un tiers de voix contre le projet équivalait à 77 millions de voix et les investisseurs institutionnels comptaient, entre autres, sur les voix des actionnaires au sein des associations pour atteindre ce nombre de suffrages.

Les actionnaires, après maintes négociations, finirent par accepter d'approuver le plan de restructuration à la condition *sine qua non* que la durée de la Concession soit à nouveau prolongée. A quelques jours de l'Assemblée Générale, deux revirements de situation importants eurent lieu : le Fond<sup>224</sup>, à la suite d'une rencontre entre Patrick Ponsolle<sup>225</sup> et Hakan Castegrene<sup>226</sup>, déclara qu'il ne s'opposerait pas au plan, ce qui changeait sensiblement les données, et Eurotunnel put annoncer aux actionnaires que les gouvernements acceptaient de prolonger la Concession de 34 ans, soit jusqu'en 2086.

Faut-il en conclure pour autant que les actionnaires ont joué un rôle déterminant dans cette affaire ? Rien n'est moins sûr ; l'avenir nous le dira. Ils ont indiscutablement rendu

---

<sup>223</sup> Northern Cross Investments.

<sup>224</sup> voir supra p. 102.

<sup>225</sup> Coprésident du groupe Eurotunnel.

<sup>226</sup> Président du Fonds d'investissement.

possible le financement du projet, ce qui, en soi, constitue un aspect fondamental.

Ainsi, il aura fallu près de deux siècles pour que le lien fixe entre la Grande-Bretagne et la France devienne une réalité. De nombreux projets ne virent pas le jour pour une question de blocage politique, très souvent lié à des objections stratégiques d'ordre militaire ; ces échecs furent également associés, souvent par la presse, aux préjugés séculaires des Britanniques, soucieux de préserver leur insularité et peu enclins à devenir continentaux.

La volonté commune de Margaret Thatcher et de François Mitterrand de faire un geste européen, que ce soit dans l'idée de démontrer la capacité du secteur privé ou dans la poursuite d'une politique de grands travaux, a eu raison des oppositions exprimées en termes économiques, financiers ou écologiques. La construction du tunnel sous la Manche résulte donc d'une décision politique.

Le choix du projet a fait l'objet d'une évaluation franco-britannique analysant les aspects essentiels d'un tel ouvrage, répondant aux critères propres à cette discipline, tout en prenant en compte les inquiétudes et les exigences des personnes directement concernées de part et d'autre de la Manche. Le résultat de cette étude a été le choix d'un projet fiable, sûr et attrayant sur le plan technique, respectueux vis-à-vis de l'environnement et viable sur le plan financier.

Des mesures juridiques, législatives et réglementaires furent adoptées pour accompagner la liaison transmanche : le Traité, stipulant les conditions de réalisation et d'exploitation de l'ouvrage, et la Concession, accordant l'exploitation du système de transport au groupement France-Manche / Channel Tunnel Group (FM / CTG). Avec la ratification de ces deux textes de lois, le tunnel sous la Manche devint une réalité politique. Le Traité instituait également la CIG, ayant pour mission de superviser l'exécution de la concession, assistée par le Comité de Sécurité, qui ont tout deux joué un rôle déterminant dans l'histoire du tunnel. La question de l'environnement, chère aux yeux des Britanniques, a aussi été régie par un texte de loi qui a contribué au respect des normes en la matière.

Le tunnel sous la Manche a souvent été mentionné dans la presse comme "le chantier du siècle". Dix grandes entreprises de BTP franco-britanniques, regroupées au sein de TML, ont oeuvré pendant sept ans pour la réalisation de cet ouvrage gigantesque. Bien plus qu'une simple liaison fixe sous la mer, il s'agissait de réaliser un véritable système de transport ferroviaire permettant de relier un pays au continent.

Le tunnel a également défrayé la chronique sur le plan financier ; tout un chacun a eu l'occasion d'entendre parler d'Eurotunnel. Dans la mesure où l'ouvrage devait être uniquement financé sur des fonds privés, selon les exigences de Margaret Thatcher, la tâche était d'autant plus ardue pour Eurotunnel compte tenu de l'ampleur du projet.

Après avoir considéré l'objet de notre travail sous l'angle historique, juridique, technique puis financier tout au long de cette première partie, nous pouvons maintenant nous interroger sur l'incidence qu'un ouvrage tel que le tunnel sous la Manche a pu avoir sur les régions directement concernées, et notamment celle du Kent ; afin de mener à bien notre recherche, nous étudierons, dans une seconde partie, les prévisions des consultants en ce qui concerne l'emploi, le trafic transmanche et la rentabilité pour la

---

société concessionnaire, avant de terminer par une approche plus sociologique.



# DEUXIEME PARTIE : IMPACT PREVISIONNEL DU TUNNEL SOUS LA MANCHE SUR LE KENT

## CHAPITRE 1. IMPACT PREVISIONNEL DU TUNNEL SUR L'EMPLOI DANS LE KENT

### I - CONTEXTE :

---

Avant d'étudier l'impact prévisionnel du tunnel sous la Manche sur l'emploi dans le Kent, il est nécessaire de replacer la région dans le contexte politique et économique de l'époque. Il faut savoir que c'est le gouvernement central qui a pris la décision de construire le tunnel sous la Manche, donc sur le modèle français en quelque sorte, ce qui peut paraître surprenant dans un pays libéral. Les autorités locales, quant à elles, ne jouèrent aucun rôle dans ce choix, que ce soit sur le plan de la planification ou de la législation du projet ; il ne leur restait donc qu'une seule façon d'intervenir : s'opposer aux aspects préjudiciables, selon elles, du projet de loi. Le Conseil du comté du Kent<sup>227</sup> se vit confier

la responsabilité de ce processus, qui permit aux autorités locales d'obtenir gain de cause en de nombreuses occasions : régler l'évacuation des déblais du chantier de construction ou le transport des matériaux, ou revoir la conception du terminal de Cheriton, afin de faciliter, au lieu d'éviter, l'accès à Folkestone... ce sont là quelques exemples d'une importance relative.

L'une des actions majeures fut incontestablement la création du Comité Consultatif Conjoint du Tunnel sous la Manche<sup>228</sup>. Ce comité, avec le ministre des transports publics à sa tête, réunissait les représentants des parties concernées par le projet : les ministères des transports, de l'environnement, de l'emploi, du commerce et de l'industrie, les assemblées locales (conseil du comté du Kent et conseils des six districts de l'Est du Kent), Eurotunnel, TML et les compagnies de chemin de fer britannique. Ce comité devait servir d'intermédiaire entre le gouvernement et les autorités locales. En fait, il joua son rôle au-delà de la simple étape législative du projet, pendant toute la phase de construction du tunnel, en suivant la progression du chantier et en essayant de résoudre les problèmes qui se présentaient. Il fut principalement à l'origine de deux décisions majeures : la création d'un poste de Commissaire aux réclamations pour le tunnel, dont nous avons parlé précédemment dans le chapitre traitant des mesures d'accompagnement juridiques, législatives et réglementaires, et la mise en place d'une équipe<sup>229</sup> chargée de prévoir l'impact du tunnel sous la Manche sur le Kent.

L'étude de l'impact prévisionnel du tunnel sous la Manche sur l'emploi dans le Kent a été rendue possible grâce aux rapports de cette Commission d'enquête. Le premier de ces rapports<sup>230</sup> a été effectué en deux temps : un document de consultation<sup>231</sup>, publié en août 1987, puis une évaluation globale<sup>232</sup>, publiée en décembre 1987. Le second rapport<sup>233</sup> est constitué de quatre études<sup>234</sup>, qui ont été effectuées au cours de l'année 1991 et

<sup>227</sup> Kent County Council.

<sup>228</sup> Channel Tunnel Joint Consultative Committee (CTJCC).

<sup>229</sup> Kent Impact Study Team.

<sup>230</sup> Kent Impact Study.

<sup>231</sup> Channel Tunnel Joint Consultative Committee, *Kent Impact Study, Channel Tunnel, A Strategy for Kent, Consultation Document*, Londres: HMSO, août 1987.

<sup>232</sup> Channel Tunnel Joint Consultative Committee, *Kent Impact Study, Channel Tunnel, Overall Assessment*, Channel Tunnel Joint Consultative Committee, Londres : HMSO, décembre 1987, 261 p.

<sup>233</sup> Channel Tunnel Joint Consultative Committee, *Kent Impact Study 1991 Review*, rapport déjà cité.

<sup>234</sup> Channel Tunnel Joint Consultative Committee, *The Channel Tunnel : A Strategy for Kent, Study 1: Impact of the Channel Tunnel on Transportation, Infrastructure and Services in Kent, Study 2: Impact of the Channel Tunnel and Related Infrastructure on the Kent Economy et Study 3: Direct Effects of the Channel Tunnel on Ports and Ferries in Kent*, Maidstone: PA Cambridge Economic Consultants, Halcrow Fox and Associates and MDS Transmodal, Kent County Council, juin 1991.

publiées en décembre 1991. Ces rapports ont été réalisés conjointement par les autorités gouvernementales, les autorités locales, Eurotunnel et British Rail, pour répondre aux engagements du gouvernement britannique lors de l'évaluation des offres des promoteurs.

Ces deux rapports ont été élaborés sur le même modèle : ils présentent successivement et respectivement les stratégies à adopter par secteurs d'activité, puis par sous-ensembles régionaux et enfin en ce qui concerne l'utilisation des sols et les infrastructures d'accompagnement. L'objectif de ces rapports était d'étudier l'impact prévisionnel de la construction et de l'exploitation du tunnel sous la Manche sur l'économie générale du Kent. Ils présentent aussi les propositions, faites aux autorités compétentes, de stratégies à adopter en vue de maximiser les retombées positives et de minimiser les effets négatifs du tunnel<sup>235</sup>.

Quatre ans après la publication du premier rapport en 1987, la Commission d'enquête a jugé opportun d'effectuer une étude comparative entre les données de 1987 et celles de 1991 concernant l'impact du tunnel sous la Manche sur l'économie du Kent. Cette étude a révélé les faits suivants : bien que la stratégie initiale (1987) et la stratégie réévaluée (1991) concernent principalement la micro-économie<sup>236</sup>, dans la mesure où elles portent sur l'impact de projets infrastructurels majeurs sur les économies locales, les perceptions de cette stratégie, sa mise en place, son évolution et les projections ultérieures subissent souvent l'influence de considérations relevant de la macro-économie<sup>237</sup>. Les perspectives pour la région du Kent ont été évaluées à moyen et à long terme. Le rapport a révélé que sur la base d'une croissance moyenne de 2 à 2,5 % par an pour le Royaume-Uni, la croissance économique du Kent devait excéder la moyenne nationale, d'une part grâce au tunnel sous la Manche et à ses infrastructures d'accompagnement et, d'autre part, grâce à sa localisation privilégiée dans le cadre de la création du Marché Unique Européen. Cependant, si les perspectives macro-économiques s'avéraient positives pour l'ensemble du Kent sur le moyen et le long terme, il n'en était pas de même pour Douvres, Shepway et Thanet qui allaient certainement souffrir du chômage à court terme (entre 1991 et 1996).

Ces études vont nous permettre de dégager, entre autres, les estimations sur le plan

---

<sup>235</sup> "to identify the ways in which Kent could gain the maximum economic benefits from the Channel Tunnel, both during and after construction; and"(...)"to identify how any adverse economic affects of the Channel Tunnel could be minimised", voir *Kent Impact Study, Overall Assessment*, rapport déjà cité, pp. 1-2.

<sup>236</sup> "micro-economic considerations", voir *Kent Impact Study 1991 Review*, rapport déjà cité, p. 5. Microéconomie : Partie de la science économique qui analyse les comportements des individus ou des entreprises, et leur choix dans le domaine de la production, de la consommation, de la fixation des prix et des revenus. Elle est le champ privilégié de la théorie néoclassique, ECHAUDEMAISON, C.-D., *Dictionnaire d'Economie et de Sciences Sociales*, op. cit., p. 281.

<sup>237</sup> "macro-economic considerations", voir *Kent Impact Study 1991 Review*, rapport déjà cité, p. 5. Macroéconomie : Terme créé en 1933 par l'économiste R. Frish. Partie de la science économique qui s'intéresse aux quantités globales (PNB, Dépense nationale, Investissement), agrégées au niveau d'une région, d'un pays ou d'un groupe de pays et à leurs relations. Elle a souvent pour but d'éclairer la politique économique, ECHAUDEMAISON, C.-D., *Dictionnaire d'Economie et de Sciences Sociales*, op. cit., p. 262.

de l'emploi pour la région du Kent à l'heure de la construction du tunnel puis au début de son exploitation.

## **II - SITUATION DU KENT :**

---

### **II.1 Quelques données sur le comté du Kent :**

Le Kent <sup>238</sup> est la région administrative de la partie sud-est du Royaume-Uni. Dans la mesure où c'est l'un des plus grands comtés d'Angleterre, il est divisé, pour raisons administratives, en quatorze districts. En 1991, le Kent comptait 1,536 million d'habitants, avec une densité de 415 habitants au kilomètre carré. De tout temps, le comté s'est tourné vers la capitale, comme le montrent ses principales voies de communication ; en outre, une grande partie de sa population se rend à Londres quotidiennement pour travailler (14 % des habitants résidant à l'Ouest du comté pour à peine 2 % de ceux habitant à l'Est). Le Kent possède un réseau ferroviaire <sup>239</sup> plutôt dense, offrant des services réguliers mais lents, et un réseau routier et autoroutier <sup>240</sup> en très nette amélioration afin de répondre à l'expansion du trafic transmanche. Le comté peut être fier de ses communications maritimes avec le continent, notamment grâce au port de Douvres. Le Kent est situé dans la partie plutôt aisée du Sud-Est du Royaume-Uni et, de ce fait, paraît prospère, alors que ses activités traditionnelles (mines de charbon, tourisme balnéaire et petite industrie) sont en déclin ; de plus, le Kent, plutôt conservateur, n'a pas investi dans les secteurs de pointe et n'a donc pas bénéficié de l'expansion des secteurs nouveaux comme les autres régions du Sud-Est, plus dynamiques, au cours des années 70 et 80.

En 1985, à l'origine du projet, les taux de chômage de l'Est du Kent et du Nord-Pas-de-Calais étaient sensiblement les mêmes. De 1986 à 1990, la situation sur le plan de l'emploi a évolué favorablement dans le Kent, puisque les taux de chômage relevés dans trois lieux-clés du comté avaient chuté de plus de moitié (tableau n°1).

Ashford, Douvres et Thanet souffraient d'un taux de chômage relativement élevé en 1986, c'est-à-dire à l'origine du projet. Contrairement à l'image prospère que donnait le Kent, ces trois villes, situées à l'Est du comté, étaient plutôt considérées comme des lieux sinistrés.

**Tableau 1 : Taux de chômage**

<sup>238</sup> VICKERMAN, R., "L'impact socio-économique du tunnel sous la Manche dans le Kent", *Recherche Transports Sécurité*, n°43, juin 1994, pp. 69-78.

<sup>239</sup> voir annexe 9.

<sup>240</sup> voir annexe 8.

	1986	1990
<b>ASHFORD</b>	9,7 %	3,3 %
<b>DOUVRES</b>	11,4 %	5,1 %
<b>THANET</b>	18,1 %	8,3 %
<i>Source : Recherche Transports Sécurité N°43 Juin 1994</i>		

Entre 1986 et 1991, comme nous pouvons le voir dans le tableau n° 1, leur taux de chômage a littéralement chuté, même s'il restait proportionnel, selon les lieux, à celui de 1986. Cette baisse substantielle fut notamment attribuée aux travaux de construction du tunnel sous la Manche qui a créé de nombreux emplois dans le secteur du BTP au niveau local. Ces résultats étaient assez prometteurs et laissaient présager que le tunnel allait avoir un impact réel sur la région.

## II.2 Situation économique :

Lors de la mise en place de la stratégie initiale en 1986-87, le Royaume-Uni sortait d'une profonde et longue période de récession qui allait déboucher sur une phase d'expansion. La construction du tunnel sous la Manche et des infrastructures d'accompagnement, associée à trois années de croissance économique nationale fulgurante en 1987, 1988 et 1989 ont eu pour conséquence une forte réduction du taux de chômage dans l'ensemble du Kent. Cet essor <sup>241</sup> de 1987 à 1989 a engendré un optimisme certain à propos du tunnel et des opportunités qu'il présentait. Les promoteurs immobiliers ont dû veiller à mettre en valeur les sites de développement pour attirer les investisseurs et encourager de nouvelles entreprises à venir s'implanter, en soulignant l'accessibilité de la région grâce au tunnel. Les responsables des activités portuaires et maritimes partageaient cet optimisme et ont mis en route des programmes d'investissement de grande envergure. La société Eurotunnel elle-même, sous l'influence d'une croissance de l'activité économique plus rapide que prévu, surévaluait ses estimations au point de vue du volume de trafic fret et passagers. L'heure était à la prospérité économique dans le Kent, mais le besoin de protection de l'environnement commençait à se faire sentir, surtout dans les parties de la région qui allaient devoir subir des transformations du réseau routier et du paysage immobilier. Cette croissance miraculeuse n'allait pas pouvoir durer indéfiniment.

Le ralentissement de l'activité économique commença à se faire sentir dès 1990, puis surtout en 1991 avec une chute très nette dans le secteur de la production. Dans le même temps, le secteur du BTP connut une baisse certaine d'activité à laquelle contribua notamment l'achèvement des travaux du tunnel ; le taux de chômage s'en ressentit rapidement. De même, une forte réduction du nombre de projets du secteur privé entraîna de grandes difficultés financières pour certains promoteurs, ce qui provoqua des retards

<sup>241</sup> Kent Impact Study 1991 Review, rapport déjà cité, p. 6.

dans la construction, voire des annulations, de projets d'infrastructure.

Le rapport de 1991, réévaluant la stratégie de 1987, a dû tenir compte des perspectives économiques à moyen et à plus long terme pour le Royaume-Uni dans son ensemble ; cela incluait l'influence du Marché Unique Européen et l'adhésion récente (8 octobre 1990) du Royaume-Uni au Système Monétaire Européen.

Les estimations <sup>242</sup> concernant la situation économique du Royaume-Uni pour les années ultérieures étaient les suivantes :

- de juin 1991 à l'ouverture du tunnel sous la Manche (alors prévue en 1993), l'économie du Royaume-Uni allait encore bénéficier d'une croissance modeste en matière de production, le niveau le plus bas de la récession étant prévu au cours de l'année 1991 ; cette croissance modeste allait se poursuivre en 1992 et 1993, sans pour autant dépasser le niveau de 1990. Les chiffres concernant l'emploi pour 1993 ne devaient pas excéder ceux de 1991 et ceux concernant le chômage risquaient d'être supérieurs à ceux de 1991 en 1993.
- de 1993 à 2001, la croissance du Royaume-Uni allait atteindre, selon les prévisions, de 2 à 2,5 % en moyenne par an, ce qui devait maintenir l'emploi de façon constante au cours des années 1990.

### **III - EVOLUTION DE L'IMPACT PREVISIONNEL DU TUNNEL SUR LE KENT SUR LE PLAN DE L'EMPLOI :**

---

Les estimations du rapport de 1987 en ce qui concerne les créations d'emplois pour le Kent, engendrées par le tunnel et ses infrastructures d'accompagnement, étaient de l'ordre de 9 600 à 12 900 emplois pour 1996. La Commission d'enquête en 1991 a estimé, quant à elle, qu'il n'y aurait pas plus de 2 000 créations d'emplois avant 1996. Ce nouveau chiffre, très inférieur au précédent, annonçait les retombées du tunnel sous la Manche (dont la construction s'achevait), de ses infrastructures d'accompagnement et du Marché Unique Européen <sup>243</sup> .

Les estimations des rapports de la Commission d'enquête sur le plan de l'emploi dans le Kent pour la période 1987-1996 pouvaient être résumées selon les chiffres indiqués dans le tableau n°2. Les emplois sont classés en deux catégories : les emplois directs, liés directement à la construction du tunnel, et les emplois indirects, liés à l'exploitation du tunnel.

En 1987, la création de 9 600 à 12 900 emplois pouvait paraître minime par rapport au nombre d'emplois créés dans le Kent dans son ensemble (480 000 emplois), mais cette augmentation n'était pas négligeable et elle justifiait la mise en oeuvre de tout ce qu'il était possible de faire afin de saisir cette opportunité pour la région.

<sup>242</sup> *ibid.*, p. 7.

<sup>243</sup> *ibid.*, p. ii.

Tableau 2 : Estimations de 1987 et 1991 sur le plan de l'emploi

	Estimations de 1987	Estimations revues en 1991
<b>Effets directs du tunnel</b>		
Industrie portuaire et des ferries	- 4 300/- 6 600	- 7 480
Tunnel et opération ferroviaire	+ 3 200	+ 1 500/+ 2 000
TOTAL	- 1 100/- 3 400	- 5 980/- 5 480
<b>Effets indirects du tunnel et des autres infrastructures</b>		
Services	+ 1 800	+ 1 500
Industrie	+ 5 200	+ 2 760
Commerce de gros et roulage	+ 2 700	+ 1 000
Commerce de détail	+ 1 300	compris dans le tourisme
Tourisme	+ 2 000/+ 3 000	+ 500
TOTAL	+ 13 000/+ 14 000	+ 5 760
<b>Effets du marché unique</b>		
Dédouanement		
chez les transporteurs	pas estimé	- 1 300
Service des douanes et de l'immigration	pas estimé	- 520
Effets indirects sur d'autres secteurs	pas estimé	+ 4 150
TOTAL	pas estimé	+ 2 330
<b>TOTAL GLOBAL</b>	<b>+ 9 600/+ 12 900</b>	<b>+ 2 610</b>

Source : Kent Impact Study 1991 Review , p. 19.

Les chiffres de 1991 concernant l'impact du tunnel sur le plan des créations d'emplois n'étaient bien entendu que des estimations et des prévisions, alors que ceux concernant les suppressions d'emplois étaient plus proches de la réalité. Plusieurs facteurs avaient contribué à cette chute dans les perspectives d'emplois.

L'étude de ces chiffres montre que les estimations de 1991 quant au nombre d'emplois créés étaient plutôt inférieures et celles concernant les suppressions d'emplois étaient plutôt supérieures aux prévisions qui avaient été faites en 1987. Les suppressions d'emplois dans l'industrie portuaire et maritime avaient atteint leur maximum. Des pertes d'emplois supplémentaires étaient prévues aux services des douanes avec l'arrivée du Marché Unique Européen qui n'avait pas été envisagée dans le rapport de 1987. Les nouvelles estimations sur le plan des créations d'emplois dans le secteur de la fabrication

et des services restaient identiques à celles de 1987, alors que dans celui de la distribution et du tourisme, elles avaient nettement baissé. Dans le secteur du BTP, on enregistrait un bénéfice net à court terme de 8 000 emplois entre 1987 et 1990 ; en revanche, les estimations pour l'année 1991 prévoyaient une suppression de 7 000 emplois (dont la moitié concernait des habitants du Kent), en raison de l'achèvement du tunnel sous la Manche.

En conclusion, le rapport de 1991 estimait que l'impact du tunnel sous la Manche, de ses infrastructures d'accompagnement et du Marché Unique Européen sur l'économie du Kent allait se traduire par une suppression nette de 5 000 emplois entre 1987 et 1991.

Cette suppression d'emplois allait varier selon les diverses parties du Kent. Une légère augmentation, de l'ordre de 1 400 emplois, était prévue au Centre et au Sud-Ouest du Kent et une augmentation un peu plus importante, de l'ordre de 2 400 emplois, était envisagée au Nord du Kent ; en revanche, une importante suppression d'emplois, environ 8 900, était à craindre à l'Est du Kent.

Il devenait donc impératif de mettre en place une stratégie efficace pour le Kent, surtout à l'Est de la région, afin de faire face au déclin possible de l'activité économique.

Au-delà de 1996, les perspectives étaient plus positives, le tunnel sous la Manche devant offrir de nouveaux emplois au Kent dans son ensemble et, plus particulièrement, à l'Est. La construction d'une ligne ferroviaire internationale prévue pour la fin du siècle, devait largement contribuer à la création de nouveaux emplois. Jusque là, aucune suppression d'emplois supplémentaire due au tunnel n'était prévue. Il fallait donc agir à moyen terme, le long terme étant nettement plus prometteur.

En ce qui concerne la main-d'oeuvre embauchée pour la construction du tunnel sous la Manche, aucune formation spécifique n'avait été dispensée pour les travailleurs potentiels du Kent, ce qui signifie que 50 % de la main-d'oeuvre qualifiée avait été recrutée à l'échelle nationale (à l'inverse de la région du Calais où 90 % de la force de travail avait été recrutée au niveau local). Quoi qu'il en soit, la main-d'oeuvre qui a été recrutée sur l'ensemble du pays a apporté des bénéfices non négligeables à la région entre 1987 et 1991, dans la mesure où ces personnes sont venues s'installer dans la région le temps de la construction ; elles ont donc dû effectuer les dépenses nécessaires afin d'assurer leur vie quotidienne.

Les principales conclusions <sup>244</sup> du rapport de 1991 concernant la stratégie de 1987 étaient les suivantes :

- la majeure partie de la stratégie mise en place en 1987 restait valable malgré les changements qui avaient eu lieu au cours des quatre années précédentes,
- la mise en oeuvre de la stratégie s'était bien déroulée pendant les deux premières années, puis avait un peu ralenti au cours des dix-huit derniers mois,
- le tunnel sous la Manche allait apporter des avantages économiques à la région du Kent sur le plus long terme (d'ici 2001), comme il était stipulé dans le rapport de 1987,

<sup>244</sup> *ibid.*, pp. i et ii.

- les effets négatifs sur l'emploi à l'Est du Kent étaient cependant pires que prévus et la stratégie de 1987 avait échoué dans sa tentative de compensation de ces effets négatifs,
- la priorité pour cette partie du Kent était d'agir afin de faciliter la création d'opportunités en ce qui concerne les emplois de remplacement et de pallier une sérieuse perte de vitesse dans cette région,
- des mesures devaient être prises grâce à un investissement du gouvernement central et local avec l'aide du Fond Monétaire Européen et de contributions de British Rail, d'Eurotunnel et du secteur privé en général.

## IV - STRATEGIE PAR SECTEURS D'ACTIVITE :

---

### IV.1. Introduction :

La Commission d'enquête avait dégagé, dès 1987, trois secteurs principaux d'activités dans lesquels les conséquences économiques allaient être notables :

- le BTP pour lequel on attendait des retombées positives notoires en matière d'emplois, mais uniquement pendant la période de construction,
- les activités portuaires et le transport maritime Transmanche qui allaient subir une importante perte d'emplois à l'ouverture du tunnel et qui devaient donc songer rapidement à se reconverter et à se diversifier,
- un secteur vaste et varié qui devait plutôt bénéficier des effets indirects du tunnel ; il s'agissait, d'une part, des services aux entreprises en développement, à savoir les secteurs informatique, banques, assurances, recherche et formation, et, d'autre part, des industries d'avenir, c'est-à-dire les industries de haute technologie (instruments scientifiques, médicaux, chirurgicaux ; équipements de bureau et ordinateurs ; imprimerie et édition ; industries électroniques, pharmaceutiques et chimiques), ainsi que l'aérospatiale, les composants électroniques, les machines électriques, les résines de synthèse, les cosmétiques et les produits alimentaires, la distribution (vente en gros et vente au détail) et les transports routiers et enfin le tourisme.

A cela s'ajoutait un dernier secteur comprenant les activités directement engendrées par l'exploitation du tunnel.

### IV.2 Secteur du BTP <sup>245</sup> :

Eurotunnel avait estimé que les besoins en main-d'oeuvre pendant la durée de la construction du tunnel allaient atteindre un chiffre de 14 600 années-hommes, avec une pointe de 3 400 emplois en 1990.

L'objectif premier était de recruter un maximum de personnes au niveau local, ce qui

<sup>245</sup> *ibid.*, pp. 22-25.

paraissait facilement réalisable vu la main-d'oeuvre disponible dans le Kent, surtout à l'Est de la région qui souffrait énormément du chômage. Cependant, Eurotunnel devait également prendre en considération les besoins des autres grands projets du Sud-Est du Kent, à savoir l'aménagement de la zone des entrepôts de Londres et du centre d'affaires de Canary Warf, ainsi que la construction de centrales électriques, d'aéroports et des infrastructures d'accompagnement du tunnel. Aussi, Eurotunnel devait déclarer que les personnes nécessaires seraient recrutées à l'échelle nationale si elles n'étaient pas disponibles au niveau local.

D'autre part, la Commission d'enquête a souligné la nécessité d'avoir une main-d'oeuvre qualifiée, vu l'importance du projet, afin d'éviter toute perte de temps et d'argent. Ceci explique la mise en place d'un organisme spécifique<sup>246</sup> en novembre 1986, sous la direction conjointe des services d'éducation du Comté du Kent<sup>247</sup>, ainsi que la création d'un centre de formation<sup>248</sup>, qui avaient pour but d'organiser des stages de formation adéquats, d'une durée de trois à six mois, afin que les demandeurs d'emplois puissent répondre aux offres du constructeur.

La Commission d'enquête en 1987 avait vu juste et avait même sous-estimé la demande puisqu'en octobre 1990, TML comptait 8 300 personnes dans son personnel, dont 1 900 à la direction ou dans les bureaux et 6 400 ouvriers sur le site du chantier<sup>249</sup>. Plus de la moitié des personnes employées pour la construction de l'ouvrage était des résidents du Kent. En plus de la main-d'oeuvre employée dans le secteur du BTP, il y avait 1 570 personnes travaillant en sous-traitance pour l'installation des équipements du tunnel et des terminaux. Cependant, la plupart de ces personnes n'habitaient pas dans le Kent. Globalement, le BTP a apporté 4 400 emplois aux résidents du Kent sur une période s'étendant jusqu'à six années, même si la proportion de nouvelles recrues pour le Kent chuta de 49 % en 1988 à 35 % en 1990. Une partie des revenus des personnes extérieures à la région employées pour le BTP a également profité au Kent, dans la mesure où elles avaient des frais inhérents à la vie quotidienne, tels que le logement et la nourriture. Ainsi, dans l'ensemble, la phase de construction a apporté des revenus substantiels et des emplois à la région.

Cependant, les consultants prévoient que ces bénéfices allaient diminuer à partir du milieu de l'année 1991 pour disparaître en 1993. Le fait est que, par définition, les bénéfices liés à la construction de tels projets ne sont pas permanents ; ils durent le temps de la période de construction et sont condamnés à disparaître.

**Tableau 3 : Estimations du nombre d'emplois pour mai 1991**

<sup>246</sup> Local Collaborative Project (LCP).

<sup>247</sup> Kent County Council Department of Education.

<sup>248</sup> Whitfield Training Centre.

<sup>249</sup> *Kent Impact Study 1991 Review, Study 3*, rapport déjà cité, p. 5.

## DEUXIEME PARTIE : IMPACT PREVISIONNEL DU TUNNEL SOUS LA MANCHE SUR LE KENT

Personnel	1650	dont :	de bureau	820
			de direction	830
Ouvriers	5190	dont :	non-qualifiés	840
			qualifiés/semi-qualifiés	4350
Sous-traitants	1850			
<i>Source : Kent Impact Study 1991 Review, Study 3, p. 5.</i>				

Entre les mois d'octobre 1990 et de mai 1991, les consultants prévoyaient une baisse nette de 1 180 emplois, dont 250 membres du personnel de bureau ou de la direction et 1 210 ouvriers, et une hausse de 280 sous-traitants. Ce changement de situation s'expliquait principalement par le glissement d'un travail non-qualifié ou semi-qualifié vers un travail qualifié, voire de spécialiste pour la construction des terminaux et l'équipement des tunnels devant s'achever en 1993. En mars 1991, il restait 6 334 employés dans le secteur du BTP, dont 4 957 provenaient de Douvres, 1 199 de Shepway et 178 de l'île de Grain. Sur ces 6 334 employés, 4 444 (soit 70 %) étaient des ouvriers et 1 890 (soit 30 %) du personnel de bureau ou travaillant à la direction.

Au cours de l'été 1991, de nombreux licenciements de travailleurs manuels non-qualifiés ou semi-qualifiés étaient donc prévus en raison de l'achèvement de la construction du tunnel. Les estimations des consultants annonçaient 8 370 licenciements entre mai 1991 et l'ouverture du tunnel, avec une pointe au cours du second semestre de l'année 1991 et du premier semestre de l'année 1992. Sur ces 8 370 licenciements, on dénombrait 5 000 ouvriers, dont 840 non-qualifiés. Ils estimaient qu'environ la moitié (4 400) des personnes qui allaient être licenciées seraient des résidents du Kent, la plupart d'entre eux habitant à Douvres, mais aussi à Folkestone, Ashford ou encore Thanet...etc.

**Tableau 4 : Calendrier prévu des suppressions d'emplois**

	mai-déc91	janv91-déc92	déc92-1993	TOTAL
<b>Personnel :</b>				
de direction & de la profession de bureau	160	500	70	<b>730</b>
	140	415	165	<b>720</b>
<b>Ouvriers :</b>				
qualifiés & semi-qualifiés	1550	2000	680	<b>4230</b>
non-qualifiés	450	350	40	<b>840</b>
<b>Sous-traitants</b>	500	1000	350	<b>1850</b>
<i>Source : Kent Impact Study 1991 Review, Study 3, p. 6.</i>				

La situation, à l'heure du deuxième rapport de la Commission d'enquête, avait évolué de façon plutôt positive puisque la majorité des employés quittant le chantier étaient déjà embauchés par ailleurs. Par contre, ceux qui devaient perdre leur emploi au-delà du mois de mai 1991 allaient avoir plus de difficultés à en retrouver un.

## LE TUNNEL SOUS LA MANCHE DE SA CONCEPTION A SA MISE EN EXPLOITATION (1987-1997) INCIDENCE SUR LA REGION DU KENT

---

Entre les deux rapports de la Commission d'enquête, les données avaient sensiblement changé : en 1987, il était question de créer les emplois liés à la construction de l'ouvrage alors qu'en 1991, il s'agissait de supprimer ces emplois<sup>250</sup> ; le problème ne se posait plus sur le plan du recrutement de la main-d'oeuvre, mais sur celui de la réinsertion au cours des deux années suivantes. Ceci explique qu'il est difficile, voire impossible, de comparer les chiffres de 1987 à ceux de 1991.

TML a tenu à jour une base de données d'employés potentiels de 1988 à mai 1991, date à partir de laquelle aucun nom n'a été ajouté et les embauches ont été effectuées à partir des candidats déjà enregistrés. Jusqu'en 1988, la tendance avait plutôt été d'embaucher des personnes au chômage, puis elle s'était inversée en 1989 en recrutant des personnes qui avaient déjà été embauchées. Jusqu'à la fin de l'année 1989, 49 % des personnes embauchées par TML étaient originaires du Kent. Le taux de recrutement variait selon la provenance des postulants ; il était de 13 % dans la région contre 4 % en dehors du Kent.

En conséquence, le profil de l'emploi annonçait une forte proportion de recrues en provenance du Kent parmi les employés ayant de l'ancienneté. Il semblerait que très peu de personnes extérieures au Kent se soient réellement installées dans cette région ; d'autre part, ces personnes ont généralement moins d'ancienneté. Au début de l'année 1991, 3 058 (46 %) des 6 661 placements de la banque de données de TML concernaient des personnes originaires du Kent, ce qui laissait présager qu'environ 50 % des 5 070 licenciements parmi les ouvriers seraient des résidents de la région. Selon la base de données de TML, 48 % d'entre eux seraient des ouvriers sans qualification, soit un total de 1 175, dont 756 considérés comme non-qualifiés et 419 comme semi-qualifiés. Environ 35 % devraient effectuer une formation (446 personnes concernées) et 41 % pourraient passer un diplôme (522). Une partie du personnel de bureau et de la direction risquait aussi de faire face à des difficultés pour retrouver une place, ce qui signifiait qu'il fallait également prévoir d'autres formations pour environ 2 000 personnes.

**Tableau 5 : Prévisions sur le plan des licenciements dans le Kent**

<sup>250</sup> "the discussion in the 1987 KIS documents was focussed on the build-up of jobs associated with Tunnel construction whereas in 1991 the main implications for Kent focus on the run-down of construction jobs", *ibid.*, *op. cit.*, p. 5.

	Licenciements	% de résidents du Kent	Nombre de résidents du Kent
Personnel :			
de direction...	730	40	292
de bureau	720	80	576
Ouvriers :			
qualifiés & semi-qualifiés	4230	40	1 692
non-qualifiés	840	90	756
Sous-traitants	1 850	60	1 110
<b>TOTAL :</b>			
dont sous-traitants	8 370		4 426
sans sous-traitants	6 520		3 316
<i>Source : Kent Impact Study 1991 Review, Study 3, p. 8.</i>			

### IV.3 Activités portuaires et transport maritime <sup>251</sup> :

Le tunnel allait indéniablement augmenter la capacité du trafic Transmanche. La croissance globale du trafic risquait d'être plus importante que l'augmentation de la demande, ce qui allait engendrer une sévère concurrence entre le tunnel et les ferries, qui allait dévier le trafic des autres ports de la Manche (plus onéreux) et, en conséquence, augmenter le volume de trafic des transporteurs dans le Kent. Cependant, il restait difficile d'évaluer la part de marché du fret par rapport à celle des voyageurs.

En 1987, les 13 000 emplois portuaires et maritimes offerts par les ports du Kent étaient répartis comme indiqué dans le tableau n°6. Douvres, avec ses 10 400 emplois, était en position largement dominante, loin devant tous les autres ports réunis ; les activités portuaires et maritimes représentaient 20 % de l'emploi dans cette ville. Ceci explique que les autorités portuaires et les compagnies de ferries s'inquiétaient des conséquences de la concurrence du tunnel sur l'emploi local.

Tableau 6 : Répartition des emplois portuaires et maritimes dans le Kent en 1987

<sup>251</sup> *Kent Impact Study*, rapport déjà cité, pp. 25-31.

**LE TUNNEL SOUS LA MANCHE DE SA CONCEPTION A SA MISE EN EXPLOITATION (1987-1997)  
INCIDENCE SUR LA REGION DU KENT**

PORTS	1987
Douvres	10 400
Folkestone	820
Ramsgate	640
Sheerness et Chatham	670
Dartford	150
Autres (dont Ashford)	320
TOTAL	13 000
<i>Source : Kent Impact Study 1987, p. 26.</i>	

Une des recommandations évoquée dans la stratégie de 1987 portait sur l'importance de conserver l'alternative tunnel/ferries, afin de laisser le choix du mode de transport aux transporteurs et aux voyageurs et de pouvoir continuer à assurer le service en cas de fermeture ponctuelle ; d'autre part, un itinéraire unique pour tous les voyageurs et véhicules aurait risqué de créer des encombrements.

Des estimations quand aux suppressions d'emplois prévues avaient aussi été faites afin d'évaluer l'impact réel de l'ouverture du tunnel sur les ferries, en effectuant une comparaison entre deux cas de figure : avec ou sans le tunnel. Ces chiffres sont récapitulés dans le tableau n°7.

**Tableau 7 : Prévisions d'emplois avec/sans tunnel**

EMPLOIS FERRIES	1993	2003
Sans tunnel	13 200 / 13 800	14 000 / 15 400
Avec tunnel	6 600 / 9 500	7 400 / 11 300
Différence avec tunnel	-4 300 / -6 600	-4 100 / -6 600
<i>Source : Kent Impact Study 1987, p. 25.</i>		

La Commission d'enquête avait estimé en 1987 que les suppressions d'emplois dans l'industrie portuaire et maritime dans le Kent seraient de l'ordre de 4 300 à 6 600 emplois à l'ouverture du tunnel. Cet écart significatif entre les chiffres dépendait de la politique de reconversion adoptée par les transporteurs maritimes face à la concurrence du tunnel. En effet, les transporteurs avaient le choix entre deux stratégies possibles : miser sur la qualité du service rendu aux voyageurs qui allaient continuer à emprunter les ferries pour traverser la Manche, étant donné que les usagers des ferries étaient soit des vacanciers pour qui le temps de traversée importe peu, soit des transporteurs routiers qui, d'après les statistiques, devaient continuer à utiliser les ferries, ou réduire massivement les emplois et grouper les passages sur les ports les plus rentables.

La première stratégie reposait sur la viabilité de la liaison entre Douvres et Calais pour le transport des voyageurs malgré la guerre des prix. Elle allait de pair avec une éventuelle fusion des grandes compagnies de ferries, en l'occurrence P&O European

Ferries et Stena Sealink, sur la base de deux bateaux Sealink et trois bateaux P&O pour le transport des voyageurs sur la ligne Douvres-Calais, et d'un bateau Sealink et quatre bateaux P&O pour le transport des marchandises sur la ligne Douvres-Zeebruges. Les compagnies de ferries comptaient sur une certaine réticence des voyageurs à utiliser le tunnel dans un premier temps, ce qui leur permettrait d'anticiper la concurrence. Cependant, elles s'attendaient à devoir fermer les liaisons-voyageurs au profit du fret dès l'ouverture du tunnel si la guerre des prix devait perdurer. Dans ce cas, le Kent allait souffrir de nombreuses pertes d'emplois, surtout à Douvres.

Tableau 8 : Prévisions d'emplois avant et après l'ouverture du tunnel dans les ports du Kent

Ports (compagnies maritimes)	Emploi 1991	Emploi après ouverture du tunnel (93/95)	Changement dû au tunnel
Douvres	6 541	3 606	-2 935
Folkestone	554	0	-554
Ramsgate	703	123	-580
DIFT	142	142	0
Sheerness	360	360	0
Ashford	540	250	-290
TOTAL	8 840	4 481	-4 359

*Source : Kent Impact Study 1991 Review, Study 3, p. 10.*

Dans le premier cas de figure, les consultants prévoyaient que les ports du Kent allaient subir une perte de 4 359 emplois, soit 49 % des emplois en 1991, en raison de l'ouverture du tunnel. Sur ce chiffre global, 2 935 emplois, soit 67 %, concernaient le seul port de Douvres, qui allait déjà souffrir de pertes d'emplois dues à la fin de la construction de l'ouvrage. La seconde stratégie consistait à conserver uniquement les services de marchandises et éventuellement le transport des voyageurs par SeaCat. Le port de Douvres, principalement, serait affecté par un tel choix avec une perte de 1 961 emplois supplémentaires, tant à terre qu'en mer. En résumé, dans un cas de figure comme dans l'autre, Douvres allait subir de nombreuses pertes d'emplois entre 1991 et 1993-95.

Ainsi, tous les ports importants du Kent, principalement celui de Douvres, mais aussi ceux de Folkestone et de Ramsgate, devaient, dès la construction du tunnel, songer à leur reconversion. La diversification de leurs activités portuaires pouvait s'inscrire dans le développement du tourisme et des loisirs, à savoir l'implantation de marinas, de pair avec la multiplication des commerces et l'amélioration des logements pour accueillir la clientèle, ou encore l'organisation de croisières, mini-croisières et visites organisées. Le port de Ramsgate qui semblait prédisposé à devenir un port de commerce, était encouragé à poursuivre dans cette voie.

En 1991, les données étaient sensiblement les mêmes qu'en 1987 au point de vue des emplois portuaires et maritimes ; cependant, les perspectives de suppressions d'emplois entre 1991 et 1994, c'est-à-dire au-delà de l'ouverture du tunnel (alors prévue en 1993) avaient été révisées à la hausse ; comme nous pouvons le voir dans le tableau n°9, les nouvelles estimations<sup>252</sup> prévoyaient une perte probable de 7 440 emplois dans

## LE TUNNEL SOUS LA MANCHE DE SA CONCEPTION A SA MISE EN EXPLOITATION (1987-1997) INCIDENCE SUR LA REGION DU KENT

---

ces secteurs au lieu des 4 300/6 600 annoncées en 1987.

**Tableau 9 : Prévisions d'emplois portuaires et maritimes dans le Kent**

	<b>1991</b>	<b>Prévisions de pertes d'emplois 1991-1994</b>
Douvres	10 400	-5 400
Folkestone	800	-800
Ramsgate	1 050	-780
Sheerness & Chatham	550	-70
Dartford	300	-60
Autres (dont Ashford)	740	-330
<b>Total</b>	<b>13 840</b>	<b>-7 440</b>
<i>Source : Kent Impact Study 1991 Review, p. 29.</i>		

Les compagnies maritimes du Kent ont pris des initiatives positives au point de vue de la rationalisation et de la modernisation de leurs services afin d'être compétitives face à la concurrence du tunnel, comme le leur avait préconisé la stratégie établie en 1987. Ainsi, les deux compagnies maritimes principales, P&O European Ferries et Stena Sealink, ont proposé une fusion de leurs intérêts, ce qui allait réduire les coûts et la main-d'oeuvre (soit, pour le port de Douvres seulement, une suppression de 5 400 emplois environ, à terre et en mer, par rapport aux 10 400 en 1991).

Les suppressions d'emplois dans les ports du Kent, dont ceux de la douane et du fret, étaient estimées à 7 500 emplois (sur un total de 14 000 emplois en 1991), dont 5 500 environ pour le seul port de Douvres. Les besoins en formation et en réinsertion pour les futurs sans-emplois locaux étaient beaucoup plus importants que dans le secteur du BTP.

Les compagnies de ferries et les responsables portuaires, dans un souci de compétitivité, ont demandé que les accès routiers<sup>253</sup> soient remis en état ; ceci concernait en priorité la A2 en direction de Douvres, qui risquait d'être encombrée, la A249 en direction de Sheerness et la A253 en direction du port de Ramsgate. Ils ont aussi demandé un meilleur service ferroviaire en liaison avec les ports maritimes.

La Commission d'enquête a estimé qu'il était en effet nécessaire de donner des chances égales au tunnel et aux ferries, afin d'éviter que l'usager lui-même ne finisse par souffrir de leur rivalité. En effet, les voyageurs tirent généralement profit des tarifs avantageux offerts par les compagnies quand il y a concurrence ; ils peuvent néanmoins devenir les victimes d'une guerre tarifaire si ces offres promotionnelles se font au détriment de la qualité du service, voire de la sécurité des voyageurs.

<sup>252</sup> *Kent Impact Study 1991 Review*, rapport déjà cité, p. 29.

<sup>253</sup> voir annexe 8.

De nombreuses incertitudes subsistaient cependant quant à la réaction des compagnies aériennes ainsi qu'en matière de politique adoptée par les compagnies maritimes françaises et belges.

Les objectifs stratégiques énoncés par la Commission d'enquête en 1987 restaient donc valables en 1991 ; ils étaient en bonne voie de réalisation, mais ils devaient être renforcés et mieux ciblés. Il était toujours question d'une éventuelle fusion entre les deux principales compagnies maritimes, d'une réglementation en matière de sécurité, de duty-free<sup>254</sup>, de douane et d'immigration qui soit analogue pour le tunnel et les ferries, d'une amélioration des infrastructures routières et ferroviaires afin de faciliter l'accès au tunnel et aux ports et, enfin, de conserver l'alternative tunnel/ferries.

#### **IV.4 Secteur tertiaire<sup>255</sup> :**

La Commission d'enquête en 1987 avait estimé que l'ouverture du tunnel et la mise en place des infrastructures d'accompagnement allaient engendrer l'essor de ce secteur d'activités, comprenant des services financiers, d'affaires et d'activités informatiques, et allaient, en conséquence, favoriser l'implantation de nouvelles unités dans le Kent. Les facteurs décisifs pour les dirigeants d'entreprises étaient : une clientèle réelle, des infrastructures de transport proches, des loyers et des impôts modérés, une main-d'oeuvre disponible et qualifiée, un aéroport facile d'accès, un environnement agréable et la proximité de la cité financière de Londres. Ainsi, la construction de l'autoroute M20 et l'amélioration de la desserte ferroviaire de Londres à Maidstone et Ashford devaient contribuer à l'implantation de telles entreprises dans le Kent. Dans cette optique, les estimations annonçaient la création de 1 800 emplois en plus des 7 600 prévus globalement dans ce secteur d'ici le milieu des années 90.

Ce secteur, comprenant les services financiers, les services liés aux affaires et les activités liées à l'informatique, à la recherche et au développement, ainsi que la distribution, avait connu une expansion rapide dans les années 1980 à l'échelle nationale, puis s'était rationalisé en vue de faire face à une croissance plus lente annoncée pour les années 1990. Il était fortement implanté dans le Kent, surtout au Centre et à l'Ouest, la partie la plus prospère de la région où l'économie locale était orientée vers le secteur des services modernes, où se trouvait la moitié des emplois, le reste de ces emplois étant partagé entre Cantorbéry, Folkestone et Chatham (en matière d'assurances). L'ouverture du tunnel et ses infrastructures d'accompagnement, et la perspective du Marché Unique Européen rendaient le Kent encore plus attrayant pour le secteur des services.

En 1991, la Commission d'enquête a confirmé ces chiffres ainsi que les objectifs de la stratégie de 1987, à savoir : encourager, d'une part, une croissance sélective au Centre et à l'Ouest du Kent et, d'autre part, une distribution plus étendue des services de production, tout en essayant d'attirer ces activités dans des lieux plus diversifiés au Nord et à l'Est du Kent, notamment à Dartford, Medway Towns et Ashford. Afin d'atteindre ces

---

<sup>254</sup> Hors taxes.

<sup>255</sup> *ibid.*, pp. 31-32.

objectifs, elle suggérait une campagne promotionnelle en vue de mettre en valeur l'est du Kent, campagne qui coïnciderait avec l'ouverture du tunnel, pour attirer des clients (entreprises) potentiels.

#### **IV.5 Secteur industriel <sup>256</sup> :**

Selon les prévisions de la Commission d'enquête de 1987, ce secteur qui employait 29 000 personnes en 1984 dans le Kent, pouvait augmenter son potentiel de 5 200 emplois dans les années 90. Le Nord et l'Est de la région semblaient les plus aptes à répondre aux exigences, énumérées ci-dessus <sup>257</sup>, des entreprises susceptibles de s'implanter dans le Kent, principalement sur les axes de Cantorbéry/Ashford et Maidstone/Medway.

En 1991, la Commission d'enquête a dû revoir ses estimations à la baisse, soit 2 750 emplois ; mais, en tenant compte du Marché Unique Européen et des infrastructures d'accompagnement du tunnel, les 5 000 emplois allaient à priori être atteints en 1996. Entre 1984 et 1989, on a relevé plus d'emplois dans ce secteur dans le Kent que dans l'ensemble de la Grande-Bretagne. Les entreprises implantées dans le Kent considéraient la région comme attrayante, dans la perspective de l'amélioration des infrastructures de transport.

La stratégie de 1987 pour ce secteur avait pour objectifs de favoriser l'expansion de diverses industries au Nord et à l'Est du Kent et d'encourager la venue d'industries de haute technologie, afin de donner une image ouverte, variée et moderne du Kent, y compris à l'Ouest et au Centre de la région. Ces objectifs ont en partie été atteints avec la construction du site de haute technologie de Kings Hill à West Malling, au centre du Kent, et de l'Eureka Science Park à Ashford, à l'Est du Kent. Des progrès ont été faits à Ashford et Shepway, mais pas à Douvres ni à Thanet, si ce n'est la reconnaissance de deux grands sites de développement, projet avorté par manque de financement. Le problème des sites dans cette région restait le manque d'accès routiers et d'autres infrastructures. La stratégie devait se concentrer en priorité sur Douvres, Swale, Shepway et Thanet.

#### **IV.6 Secteur de la distribution et des transports routiers <sup>258</sup> :**

Selon les prévisions de la Commission d'enquête en 1987, ce secteur, qui employait 32 000 personnes en 1984, pouvait bénéficier de 2 700 emplois supplémentaires entre 1987 et 1996.

L'implantation de telles activités nécessitait, encore une fois, de bonnes infrastructures <sup>259</sup> de desserte et la possibilité d'accéder à un marché intérieur, ce qui signifiait un développement plus approfondi de distributeurs en gros et de compagnies de

<sup>256</sup> *ibid.*, pp. 32-36.

<sup>257</sup> voir supra p. 130.

<sup>258</sup> *ibid.*, pp. 36-37.

<sup>259</sup> voir annexe 8.

transport routier à Dartford, sur les axes de la M20 et de la A2/M2 et dans les ports ou près des ports de la côte est du Kent.

La stratégie proposée par la Commission d'enquête en 1987 était de maximiser le potentiel de vente au détail qui allait provenir à la fois du trafic du tunnel à Ashford et à Folkestone et de la diversification des activités dans les villes côtières. En effet, d'après les estimations, la vente au détail dans le Kent pouvait créer 1 300 emplois dans la mesure où son développement allait de pair avec l'accroissement de la population et la création de centres commerciaux.

En 1991, les prévisions ont été révisées à la baisse, annonçant seulement 1 000 emplois, mais une fois le Marché Unique Européen inclus dans les chiffres, on atteignait de nouveau les 2 700 emplois prévus en 1987. Mais les entreprises ne distinguaient pas nécessairement les créations d'emplois liées au tunnel de celles engendrées par l'ouverture du Marché Unique.

L'objectif stratégique en 1987 avait consisté à identifier et à préparer les sites en vue d'une expansion de la distribution en gros et du transport routier à Dartford, sur la M20 et la A2/M2 et à proximité ou dans les ports de l'Est du Kent. Cet objectif a été atteint en ce qui concerne Ashford et Dartford, mais n'avait pas encore été atteint en 1991 à Sheerness, Douvres et Thanet en raison du coût élevé des infrastructures.

Une des raisons fondamentales du déclin de l'emploi dans le secteur de la distribution, qui n'avait pas été pris en compte en 1987, était l'impact direct du Marché Unique Européen sur tous les services de douane et d'immigration localisés principalement à Douvres, ce qui équivalait à 1 820 emplois en moins. La région du Kent a examiné les diverses possibilités en vue de diversifier les activités dans ce secteur, mais elles étaient malheureusement très limitées.

En ce qui concerne la distribution au détail, la Commission d'enquête en 1987 avait projeté la création de 1 300 emplois ; en 1991, elle a décidé que ce secteur, dont les prévisions sur le plan des créations d'emplois étaient négligeables, devait être exclu du rapport.

### **IV.7 Implantation de nouvelles entreprises <sup>260</sup> :**

Les entreprises susceptibles de venir s'implanter dans le Kent, ou déjà implantées dans la région, s'avéraient très exigeantes quant au choix de leur localisation. Les chiffres montraient que 54 % des entreprises de haute technologie étaient situées au sud-est du Kent. 70 % d'entre elles avaient fait leur choix en fonction des préférences du chef d'entreprise ou de considérations liées à l'environnement et 40 % de celles-ci avaient tenu compte de la proximité des marchés. S'ajoutaient à cela toujours les mêmes exigences en ce qui concerne les liaisons routières et ferroviaires et les facilités d'accès à l'aéroport international le plus proche, que ce soit pour le fret ou les passagers. Certaines entreprises étaient sensibles à la proximité d'autres entreprises de haute technologie, considérées comme importantes tant pour le recrutement d'une main-d'oeuvre qualifiée (car le personnel professionnel est très mobile entre les entreprises), que pour faciliter le

---

<sup>260</sup> voir annexe 7.

## LE TUNNEL SOUS LA MANCHE DE SA CONCEPTION A SA MISE EN EXPLOITATION (1987-1997) INCIDENCE SUR LA REGION DU KENT

transfert des technologies. En revanche, la proximité des fournisseurs n'était pas jugée capitale (car les composants sont de petite taille, de grande valeur et facilement transportables), mais l'accès aux marchés, surtout par avion pour les marchés internationaux, était tenu pour vital.

Ainsi, les exigences des entreprises sur le plan de la localisation étaient moins contraignantes pour le secteur industriel que pour les services de production. Au niveau du secteur du BTP, les entreprises exigeaient des sites à loyers et impôts modérés et une main-d'oeuvre de qualité et bon marché, ce qui était possible au Sud-Est du Kent.

Des estimations sur le plan des emplois engendrés par l'implantation de nouvelles entreprises dans le Kent ont été faites pour la période qui s'étendait de 1987 à 1996, en séparant l'augmentation du nombre d'emplois de la contribution apportée dans ce domaine par les infrastructures d'accompagnement. L'étude de ces chiffres nous montre que les consultants prévoient que la création de nouvelles infrastructures ou l'amélioration d'infrastructures existantes allait générer un certain nombre d'emplois et que le secteur tertiaire allait davantage bénéficier de ces emplois que le secteur industriel.

**Tableau 10 : Prévisions d'emplois dont ceux générés par les infrastructures d'accompagnement**

	Nombre d'emplois	Emplois générés par les infra-structures d'accompagnement
Industrie	2 257	104 / 312
Services	3 815	724 / 1 082
TOTAL	6 072	828 / 1 394

*Source : Kent Impact Study 1991 Review*

### IV.8 Secteur du tourisme<sup>261</sup> :

Le développement du tourisme constituait une réserve très importante pour l'économie du Kent. En 1987, la Commission d'enquête, après avoir analysé les points forts et les points faibles de l'activité touristique dans le Kent, avait estimé que l'ouverture du tunnel pouvait avoir un impact significatif sur cette activité<sup>262</sup>.

La partie du Kent la plus visitée<sup>263</sup> en 1987 était l'Est du comté, plus particulièrement Cantorbéry, Douvres, Shepway et Thanet. Ces quatre lieux totalisaient la majorité des visites passagères, nuits passées et dépenses effectuées dans le Kent et, avec Ashford et Swale, avaient les plus grandes capacités de logement touristique. Ce qui signifie que la

<sup>261</sup> *ibid.*, pp. 37-39.

<sup>262</sup> (tourism identified) "as an industry with considerable potential to realise benefits from the Channel Tunnel and associated infrastructure developments", voir *Kent Impact Study 1991 Review, Study 2*, rapport déjà cité, p. 127.

<sup>263</sup> voir annexe 7.

côte et les stations balnéaires exerçaient toujours, à ce moment-là, une forte influence sur le potentiel touristique du Kent. Néanmoins, les villes situées à l'intérieur des terres, telles que Cantorbéry, Rochester et Tunbridge Wells, avec leur caractère historique, étaient des destinations rêvées pour une excursion d'un jour pour les vacanciers des stations balnéaires. Les touristes en provenance du continent venaient pour se promener dans la campagne, visiter les lieux historiques, les églises et les cathédrales et faire des achats. De tout temps, le Kent a été apprécié pour son héritage culturel, son environnement, sa facilité d'accès ainsi que pour la richesse et la variété des attractions touristiques qui ont commencé à se développer en 1980. Cependant, la majorité de ces attractions se trouvaient plutôt au Nord, à l'Ouest et au Centre du Kent, alors que l'Est de la région n'avait que ses stations balnéaires à offrir aux touristes. De plus, ces attractions étaient trop éparpillées dans le Kent pour que les visiteurs puissent aisément effectuer des excursions à la journée. Une des solutions était de les regrouper, comme cela a été fait au sein du "Dickens Centre", du "Rochester High Street Improvement" et du "Chatham Historic Dockyard", qui ont attiré plus de 280 000 visiteurs en 1986 contre 66 000 en 1980, quand seul le "Dickens Centre" existait.

La Commission d'enquête, en 1987, avait donc dégagé deux objectifs fondamentaux dans le cadre d'une stratégie de développement de l'activité touristique dans le Kent : d'une part, contrer le déclin des stations balnéaires traditionnelles et compenser les effets de transition du tunnel par le tourisme à l'Est du Kent, surtout à Douvres, et, d'autre part, diversifier l'économie locale<sup>264</sup>. Pour atteindre ces objectifs, il était nécessaire de mettre en place toute une série de programmes portant sur le développement, la commercialisation et la qualité de l'activité touristique. Pour ne mentionner que cette dernière, un effort devait être fourni sur le plan de la qualité des services (le personnel employé dans l'industrie touristique devait être qualifié et consciencieux) et de l'environnement (la priorité allait être donnée aux villes et régions-clés).

Le Kent avait l'avantage d'être l'une des régions les plus prospères et les plus peuplées, tout en étant facile d'accès à partir de Londres qui recevait 60 % des touristes étrangers, avec 17 millions de passagers en provenance du continent.

Ainsi, le tunnel et ses infrastructures d'accompagnement devaient avoir des retombées positives sur le tourisme dans le Kent, voire même engendrer plus de trafic Transmanche.

En 1987, la Commission avait prévu de 2 000 à 3 000 nouveaux emplois dans le secteur du tourisme pour le Kent. Avec du recul, ces perspectives se sont avérées trop optimistes : en effet, il aurait fallu obtenir 30 000 livres sterling de dépenses touristiques pour créer un emploi dans ce secteur ; ce qui signifiait qu'il fallait générer une croissance du tourisme dans le Kent de 24 à 36 % pour atteindre cet objectif, chose irréalisable pour 1996. Cependant, le tunnel devait apporter des bénéfices nets au Kent sur le plan de l'emploi dans le tourisme, grâce à l'augmentation du flux de visiteurs, en transit ou en excursion pour la journée, ce qui représentait 15 millions de dépenses touristiques dans

---

<sup>264</sup> "to reverse the existing decline of the traditional Kent resorts and offset the transitional effects of the Tunnel on tourism in East Kent, particularly Dover ; and to increase the Kent share of growing tourism markets which will be augmented by the Tunnel, in order to diversify the local economy", *ibid.*, p. 81.

ce laps de temps, soit quelque 500 emplois supplémentaires, surtout à l'Est du Kent, voire 2 000 emplois pour 2001.

La stratégie de 1987 avait attaché beaucoup trop d'importance au rôle que devait jouer le tourisme dans la diversification des activités locales de l'Est du Kent. Le tourisme traditionnel des stations balnéaires a continué à décliner et, même si l'ouverture du tunnel engendrait des excursions à la journée, le rapport entre les dépenses occasionnées et le nombre d'emplois créés allait rester faible.

En 1991, les villes de Douvres, Cantorbéry et Thanet étaient en net progrès par rapport aux objectifs fixés en 1987. Dix nouveaux hôtels avaient été construits à Douvres, Ramsgate, Maidstone et Ashford et de nombreuses attractions avaient été mises en place ou remises en état, telles que le White Cliffs Experience à Douvres, le Canterbury Pilgrim Experience à Cantorbéry, le château de Douvres, le centre d'informations<sup>265</sup> d'Eurotunnel et d'autres attractions à Tunbridge Wells et à Faversham. Douvres, en particulier, avait beaucoup investi au point de vue des attractions touristiques, mais la contribution que ces attractions allaient rapporter ne suffirait pas à compenser la lourde perte d'emplois prévue pour cette ville portuaire.

## **V - STRATEGIE PAR SOUS-ENSEMBLES REGIONAUX :**

---

La Commission d'enquête avait distingué en 1987 trois sous-régions dans le Kent : le Centre et le Sud-Ouest du Kent, le Nord du Kent et l'Est du Kent. Dans l'optique de l'ouverture du tunnel sous la Manche, des stratégies assez différentes ont été adoptées selon les sous-régions.

L'Est de la région était, et demeure, par sa position géographique, la partie directement concernée par le tunnel et ses infrastructures d'accompagnement. Malheureusement, elle allait plutôt subir les effets négatifs du tunnel sur le plan des emplois directs, elle qui était déjà affectée par un sérieux problème de chômage, alors que la plupart des retombées positives du tunnel allaient profiter au Centre, au Sud-Ouest et au Nord du Kent, qui avaient déjà tendance à souffrir d'un "trop-plein" économique<sup>266</sup>.

### **V.1 Le Centre et le Sud-Ouest du Kent<sup>267</sup> :**

Le Centre et le Sud-Ouest du Kent occupaient une position privilégiée par rapport au reste de la région. En effet, d'une part leurs activités n'ont pas eu à subir les effets négatifs de l'ouverture du tunnel dans la mesure où elles étaient orientées vers des secteurs d'avenir et, d'autre part, ces régions jouissaient d'un environnement qui attirait aussi bien les individus que les entreprises. En revanche, ces régions avaient un gros handicap qui se caractérisait par un manque important de voies de communication avec Londres où un

<sup>265</sup> voir supra p. 62.

<sup>266</sup> "economic overheating", voir *Kent Impact Study 1991 Review*, rapport déjà cité, p. 43.

<sup>267</sup> *ibid.*, pp. 41-48.

grand nombre de personnes se rendaient quotidiennement. L'ouverture du tunnel signifiait l'implantation certaine de nouveaux centres d'activités modernes et, en conséquence, la création de nouveaux emplois pour ces régions. En vue de l'implantation de ces nouvelles entreprises le Centre et le Sud-Ouest du Kent devaient dans le même temps veiller à la sauvegarde de leurs espaces non-construits, qui avaient une valeur certaine, et s'adapter à la migration quotidienne sans cesse croissante des employés qui n'allaient pas pouvoir habiter sur place. Quoi qu'il en soit, il devenait impératif et urgent que ces régions agissent en vue d'améliorer leurs liaisons non seulement avec Londres mais aussi avec le Nord et l'Est du comté.

La Commission d'enquête de 1987 avait mis en valeur la stratégie de développement suivante :

- Maidstone et Malling devaient développer des sites de haute technologie,
- Sevenoaks, Tonbridge et Tunbridge Wells devaient agir en vue de faciliter l'expansion d'entreprises existantes et accepter des entreprises de haute technologie,
- les trains de banlieue devaient pouvoir augmenter le volume de leur service afin d'assurer la relève du service de banlieue de Londres,
- le développement du tourisme devait en premier lieu essayer de mettre en valeur les services et attractions existants,
- il fallait faciliter l'accès vers la "ceinture verte"<sup>268</sup>,
- au-delà de cette "ceinture verte", il fallait prévoir des sites de développement supplémentaires en vue de l'expansion des activités de distribution et des opportunités liées à l'autoroute M20 à Maidstone/Malling,
- enfin, un besoin crucial de création et d'amélioration des infrastructures routières se faisait sentir (désenclavement).

Les caractéristiques économiques de cette partie du Kent étaient les suivantes : un tiers de l'emploi total du Kent se trouvait dans cette région avec seulement 15,9 % d'emplois dans le secteur industriel ; l'économie locale était dominée par les activités de services et le taux de chômage était parmi les plus bas (4 % environ). Enfin, 16 000 personnes se rendaient quotidiennement à Londres pour leur travail en 1988.

L'impact du tunnel était relativement insignifiant : une suppression de 800 emplois pour un gain de 1 100 emplois dans le Sud-Ouest du Kent et un gain de 1 800 emplois dans le Centre du Kent pour 1996.

**Tableau 11 : Profil économique du Centre et du Sud-Ouest du Kent**

---

<sup>268</sup> *Green belt* - Ceinture n.f. (1856) Ceinture verte : espaces de verdure entourant une ville, *Le Petit Robert*, op. cit., p. 325.

## LE TUNNEL SOUS LA MANCHE DE SA CONCEPTION A SA MISE EN EXPLOITATION (1987-1997) INCIDENCE SUR LA REGION DU KENT

	<b>Sud-Ouest du Kent</b>	<b>Centre du Kent</b>	<b>TOTAL de la sous-région</b>
Nombre d'employés en 1991 (en milliers)	100	109	209
Chômeurs en mars 91 (en milliers)	4,6	4,8	9,4
<b>Prévisions d'emplois dus au tunnel et aux infrastructures pour 1996 (en milliers)</b>			
Pertes d'emplois	-0,8	-0,7	-1,5
Créations d'emplois	+1,1	+1,8	+2,9
<i>Source : Kent Impact Study 1991 Review, p. 42.</i>			

Selon le rapport de la Commission d'enquête de 1991, cette région allait être sujette à un "trop-plein" économique et allait subir des tensions du marché du travail plus fortes que prévues en 1987. Dans la mesure où le site de haute technologie de Kings Hill <sup>269</sup> avait été mis en place, il devenait préférable de freiner le développement de nouveaux sites pour des raisons économiques et pour la sauvegarde de l'environnement. Les autres objectifs de la stratégie de 1987 restaient inchangés. Des progrès avaient déjà été réalisés dans ce sens, mais certains projets visant à l'amélioration des routes avaient été retardés, la priorité ayant été donnée à d'autres projets. Enfin, la construction d'une gare à Parkway, au cas où la ligne ferroviaire internationale serait mise en place, n'était pas nécessairement le meilleur investissement pour les habitants du Kent, dans la mesure où il était possible d'utiliser des gares existantes. Il était plus urgent d'améliorer les services des trains de banlieue pour plus de rapidité, moins d'encombrements et une meilleure qualité du réseau.

### **V.2 Le Nord du Kent <sup>270</sup> :**

Le Nord a toujours été une région industrialisée, par tradition. Il a connu une forte récession entre 1978 et 1984, période pendant laquelle son taux de chômage a atteint 12,6 %.

L'ouverture du tunnel sous la Manche devait lui donner un nouvel essor, que ce soit au point de vue des projets de parcs d'activités (tels qu'un centre de distribution et un complexe de loisirs à Blue Water Park ou une zone d'activités autour du port de Chatham dont la base navale avait été fermée) ou de l'implantation de nouvelles industries (autour de Dartford notamment).

La Commission d'enquête de 1987 avait estimé que les grandes lignes de la stratégie

<sup>269</sup> voir annexe 7.

<sup>270</sup> *ibid.*, pp. 49-55.

de développement pour le nord du Kent étaient les suivantes :

- Dartford devait connaître une expansion, particulièrement sur le plan de la distribution en gros et au détail, en raison de sa facilité d'accès avec ses voies de communication parfaitement adaptées,
- l'environnement de Dartford et de Gravesham devait être mis en valeur et l'urbanisme réadapté afin d'utiliser au mieux les sites de qualité et afin d'attirer les investisseurs étrangers,
- la qualité des logements à Dartford et à Gravesham devait être améliorée,
- l'expansion des services de production, les activités de haute technologie et l'activité touristique devaient être encouragées dans les Medway Towns,
- une partie de la stratégie de développement devait porter sur la formation et la réorientation de la main-d'oeuvre traditionnelle du secteur industriel en vue d'une reconversion dans des services de production et des activités modernes,
- des sites nouveaux devaient être créés à Gravesham, Dartford et Medway afin de réutiliser d'anciennes zones industrielles,
- les mots d'ordre en ce qui concerne l'investissement routier étaient : réfection et expansion.

L'économie du Nord du Kent s'était progressivement améliorée après le traumatisme lié aux pertes d'emplois des années 70 et du début des années 80.

Les caractéristiques économiques du Nord du Kent étaient les suivantes : 23 % de la force de travail dans le secteur industriel, un taux de chômage de 9 % et de nombreuses personnes (9 %) se rendant à Londres quotidiennement pour leur travail.

Le Nord du Kent espérait bénéficier de l'impact du tunnel et de ses infrastructures d'accompagnement, avec une augmentation de 2 400 emplois prévue pour 1996. Les projets de dynamisation urbaine<sup>271</sup> et d'essor économique<sup>272</sup> restaient encore à mettre en oeuvre en 1991 dans les villes à l'est de Londres, le long de la Tamise, telles que Sittingbourne et Sheerness, qui connaissaient un grave problème de chômage.

**Tableau 12 : Profil économique du Nord du Kent**

<sup>271</sup> "urban improvement", *ibid.*, p. 52.

<sup>272</sup> "economic momentum", *ibid.*, p. 54.

**LE TUNNEL SOUS LA MANCHE DE SA CONCEPTION A SA MISE EN EXPLOITATION (1987-1997)  
INCIDENCE SUR LA REGION DU KENT**

	<b>Dartford et Gravesham</b>	<b>Medway Towns</b>	<b>TOTAL Nord du Kent</b>
Nombre d'employés en 1991 (en milliers)	65	86	151
Chômeurs en mars 91 (en milliers)	5,7	9,1	14,8
<b>Prévisions d'emplois dus au tunnel et aux infrastructures pour 1996 (en milliers)</b>			
Pertes d'emplois	-0,4	-0,6	-1,0
Créations d'emplois	+1,6	+1,8	+3,4
<i>Source : Kent Impact Study 1991 Review, p. 49.</i>			

Le pont de Dartford, la remise en état de la M25 à Dartford et les échangeurs de la A2/M2 allaient améliorer l'accès <sup>273</sup> à cette région, mais la lenteur des travaux pour achever la Route Industrielle le long de la Tamise constituait une défaillance de la stratégie. En effet, la construction de cette route était capitale pour l'activité urbaine et économique de cette région, en vue de l'ouverture des sites de développement des régions Nord du Kent. Les ports situés au Nord du Kent étaient favorables à la construction d'une ligne ferroviaire internationale vers le nord pour la distribution du fret.

### **V.3 L'Est du Kent <sup>274</sup> :**

Selon la Commission d'enquête de 1987, l'Est du Kent était la région sur laquelle l'impact du tunnel sous la Manche allait être le plus important, que ce soit sur le plan des créations ou des suppressions d'emplois. Le handicap majeur de cette partie du Kent était sans conteste son manque critique de voies de communication avec Londres.

L'Est du Kent comprend Douvres, Shepway, Ashford, Cantorbéry, Thanet et Swale, qui sont indépendantes géographiquement et économiquement et ont une personnalité qui leur est propre.

La Commission d'enquête de 1987 avait mis en place une stratégie de développement pour chacune de ces villes en fonction de leur potentiel.

Ashford a été considérée comme une ville-clé de par sa situation géographique <sup>275</sup>. La stratégie à suivre pour Ashford était d'organiser l'activité économique avec un sens

<sup>273</sup> voir annexe 8.

<sup>274</sup> *ibid.*, pp. 55-69.

<sup>275</sup> "the key to the Study Team's proposals for East Kent. It has the potential to become the manufacturing and commercial hub of the sub-region radiating development outwards to the depressed North-Eastern areas and coastal towns", *ibid.*, p. 60.

aigu des affaires et de mettre en valeur le potentiel professionnel afin d'attirer de grandes compagnies et des capitaux étrangers. Aussi, fallait-il développer l'industrie, le commerce et les facilités de logement et donner à la municipalité un meilleur profil et une identité propre. La Commission d'enquête avait conclu sur l'idée qu'il était encore difficile de mesurer l'ampleur du défi <sup>276</sup>.

Le mot d'ordre pour la ville de Douvres, face à la perspective de pertes d'emplois, était celui de "diversification" <sup>277</sup>. La stratégie de développement consistait à augmenter le trafic fret et passagers par ferry, à explorer les opportunités en vue de diversifier les activités portuaires, à trouver des sites supplémentaires pour l'expédition du fret, la construction des routes et la distribution, et à faire en sorte que le tourisme se mette en place bien avant l'ouverture du tunnel.

La stratégie à adopter pour Shepway et Thanet était aussi basée sur la diversification des activités, qu'il s'agisse d'attractions touristiques ou d'exploitation de sites en vue d'implanter des industries. La ville de Cantorbéry devait préserver son environnement historique tout en développant son potentiel touristique.

Malheureusement, en 1991, cette région enregistra les résultats les plus décevants. Avec un taux de chômage et un volume de main-d'oeuvre déjà élevés, les perspectives laissaient prévoir un excédent de main-d'oeuvre d'environ 20 000 personnes, entre 1991 et 2001. Les plus gros problèmes concernaient Thanet, Shepway et Douvres, en raison de l'ouverture du tunnel sous la Manche et du Marché Unique Européen. Bien que la majorité des pertes d'emplois fût prévue à Douvres, une grande partie de ces nouveaux travailleurs sans emploi allaient être des résidents de Thanet et de Shepway.

Tableau 13 : Profil économique de l'Est du Kent

	Emplois en 1991 (en milliers)	Chômeurs en 1991 (en milliers)	Pertes d'emplois dues au tunnel et aux infrastructures pour 1996 (en milliers) :	Créations d'emplois dues au tunnel et aux infrastructures pour 1996 (en milliers) :
<b>Ashford</b>	40	2,7	-0,5	+1,1
<b>Cantorbéry</b>	51	3,7	-0,4	+0,6
<b>Douvres</b>	51	3,1	-11,1	+0,6
<b>Shepway</b>	33	3,2	-0,9	+1,7
<b>Swale</b>	41	4,3	-0,5	+1,0
<b>Thanet</b>	39	5,4	-1,1	+0,6
<b>TOTAL</b>	254	22,4	-14,5	+5,6

Source : Kent Impact Study 1991 Review, p. 57.

Ces chiffres étaient relativement significatifs et justifiaient les craintes d'une ville telle

<sup>276</sup> "The extent of the challenge, on which the future prosperity of East Kent substantially depends, may not yet be fully appreciated", *ibid.*, p. 60.

<sup>277</sup> "the main solution must be diversification", *ibid.*, p. 61.

que Douvres qui, avec des nombres d'emplois et de chômeurs comparables à ceux de Cantorbéry en 1991, allait nettement plus souffrir de l'ouverture du tunnel avec des pertes d'emplois dix fois plus importantes qu'ailleurs pour très peu de créations d'emplois par rapport aux autres villes du Nord du Kent. Sur les 10 500 emplois que Douvres devait perdre, selon les consultants, de 60 à 70 % concernaient des résidents de la ville. La Commission d'enquête en 1987 n'avait pas prévu que les pertes d'emplois à Douvres seraient si importantes. En 1991, on comptait 3 100 chômeurs à Douvres, soit un taux de chômage de 5,7% qui devait encore augmenter selon les nouvelles estimations pour atteindre un taux variant de 12 à 15%.

Thanet allait également souffrir de la mise en exploitation du tunnel et connaître un taux de chômage comparable à celui de Douvres, de presque 13%. La région assistait déjà au déclin de ses activités traditionnelles (tourisme et secteur industriel) et s'attendait à perdre quelques centaines d'emplois supplémentaires en raison de l'ouverture du tunnel.

Les prévisions de la Commission d'enquête en 1987 annonçaient des créations d'emplois de l'ordre de 1 200 à 4 400 emplois à l'Est du Kent grâce au tunnel et à ses infrastructures d'accompagnement ; elle était nettement moins optimiste en 1991 puisqu'elle estimait que la région allait perdre environ 9 000 emplois. Ces chiffres, radicalement opposés, se justifiaient par une série de facteurs insignifiants dont la somme suffisait à provoquer cet écart.

Selon la Commission d'enquête, la stratégie initiale (en 1987) avait encouragé de façon démesurée Ashford à devenir un grand centre industriel et commercial européen<sup>278</sup> ; elle avait également trop misé sur le tourisme comme moyen de résoudre les problèmes économiques de l'Est du Kent. Par ailleurs, elle avait accordé trop peu d'importance au développement de villes côtières telles que Swale, Cantorbéry, Douvres et Shepway. Si les projets routiers directement liés au tunnel ont relativement bien progressé, les autres, pourtant d'une importance capitale en vue du développement économique et de l'aménagement des sites utilisables, ont été retardés. Ainsi, la stratégie dans l'Est du Kent a perdu de la vitesse de 1989 à 1991.

La Commission d'enquête de 1991 prévoyait que l'Est du Kent devait prendre des mesures d'urgence si elle ne voulait pas subir l'impact négatif du tunnel et du Marché Unique Européen. Dès lors il devenait impératif de libérer les sites de développement de Douvres, Sheerness et Thanet de leurs contraintes matérielles et financières, d'agir afin de conserver l'activité maritime, de mettre en place un programme de formation et de reconversion à Douvres et d'achever la remise en état des infrastructures routières et ferroviaires. Des ressources nationales et locales supplémentaires allaient être nécessaires pour mener à bien ces projets.

## **VI - INFRASTRUCTURES ET MESURES D'ACCOMPAGNEMENT :**

---

Il est bien entendu impossible de dissocier l'impact du tunnel sous la Manche sur le Kent,

<sup>278</sup> "leading European centre for industry and commerce", *ibid.*, p. 68.

des infrastructures d'accompagnement telles que le système routier et autoroutier, ainsi que les services ferroviaires, et des mesures d'accompagnement telles que la formation qui devait avoir lieu en deux temps : la formation en vue de la construction et de l'exploitation du tunnel et la formation en vue de la réinsertion après la phase de construction du tunnel.

### VI.1 Infrastructures d'accompagnement :

#### VI.1.1 Liaisons routières et autoroutières <sup>279</sup> :

Le succès du système de transport d'Eurotunnel ne reposait pas uniquement sur la capacité d'assurer aux usagers une traversée sûre, rapide et agréable, mais aussi sur l'existence d'un réseau routier et autoroutier en France et au Royaume-Uni permettant au trafic commercial et touristique en provenance de la CEE, ou de plus loin, d'accéder au tunnel. Il était nécessaire d'améliorer le réseau routier dans son ensemble non seulement pour bien desservir le tunnel, mais aussi pour faciliter l'implantation d'entreprises et l'accès aux sites de développement.

Les améliorations prévues en 1987 sur le réseau routier et autoroutier du Kent <sup>280</sup> étaient les suivantes : l'achèvement de l'autoroute M20 entre Maidstone et Ashford, l'élargissement de la bretelle de contournement de Maidstone (M20) et enfin l'amélioration de la route du littoral A259/A261 et de la A20 entre Folkestone et Douvres.

D'autre part, il était prévu que les routes d'accès à Ashford et au terminal de Cheriton soient financées par Eurotunnel. Le gouvernement britannique avait même décidé de reconsidérer les aides et allocations versées au programme routier habituel du Kent.

En décembre 1986, sept projets routiers <sup>281</sup> étaient soumis à acceptation pour 1987/88, à savoir :

- la A253 (route d'accès au port de Ramsgate),
- la A299 (dédoublément de la voie Thanet),
- la A2070 (déviation de Beaver),
- la A2070 (route périphérique au sud d'Ashford),
- la A2070 (bretelle de contournement de Ham Street),
- la A260 (bretelle de contournement de Hawkinge),
- la A260 (bretelle de contournement de Denton).

Quatre nouveaux projets ont ensuite été ajoutés en 1988/89, dont la A260 (bretelle de contournement de Densole) et une jonction afin de permettre un meilleur accès vers

<sup>279</sup> *ibid.*, pp. 81-86.

<sup>280</sup> voir annexe 8.

<sup>281</sup> *Kent Impact Study*, rapport déjà cité, pp. 150-151.

Ramsgate de la A253 et la A256.

L'autoroute M25 a résolu le problème d'inaccessibilité au Kent en réduisant de plus d'une demi-heure la durée des trajets entre la M20/M4 et la A2/M1. L'achèvement de la M20 et le dédoublement de la A299, la voie Thanet, allaient encore réduire la durée des trajets vers l'est de la région. Toujours dans l'Est du Kent, l'amélioration de la A256 entre Douvres et Ramsgate allait faciliter la circulation du trafic en provenance de la Manche ; il fallait aussi améliorer la A2 et élargir la route d'accès au port de Folkestone. Au Centre et à l'Ouest du Kent, il fallait construire des routes d'accès pour le développement des zones de Maidstone et Malling, des routes desservant Paddock Wood pour assurer la liaison entre le train et la M20, ainsi qu'un échangeur pour les M25/M26/A21 à la hauteur de Sevenoaks. Dans le Nord du Kent, enfin, il fallait achever la route industrielle le long de la Tamise vers Dartford et Gravesham, afin de pouvoir accéder aux sites en bord de rivière et permettre la réutilisation des zones industrielles et des carrières ; il fallait enfin mettre en place un échangeur pour relier la A2<sup>282</sup> et la M25.

En 1991, la situation avait évolué de façon significative. Comme l'indique le tableau n°14, le réseau autoroutier principal desservant le tunnel, à savoir : Dartford Bridge, la M20 et la M25, était en place ou le serait avant l'ouverture du tunnel (alors prévue à l'été 1993). Les responsables avaient bon espoir de terminer les travaux d'amélioration de la liaison A20 entre Douvres et Folkestone juste à temps pour l'ouverture du tunnel. L'élargissement de la M20, en plus de celui en cours à la hauteur de Maidstone, était en pourparlers. La fin des travaux d'amélioration de la A259 était prévue pour 1995.

**Tableau 14 : Projets routiers prévus dans le Kent**

---

<sup>282</sup> "priority should be given by the Department of Transport to the construction of a grade separated junction with the A2. It will also be necessary to dual the A2 in the vicinity at the appropriate time", *ibid.*, p. 64.

**DEUXIEME PARTIE : IMPACT PREVISIONNEL DU TUNNEL SOUS LA MANCHE SUR LE KENT**

	Date prévue d'achèvement en 1987	Date prévue d'achèvement en 1991
<b>Autoroutes et grandes routes</b>		
M20 Maidstone-Ashford	fin 1989	mai 1991
M20 élargissement à Maidstone	1993	1992
A20 Folkestone/Douvres	1993	été 1993
A259 New Romney, Dymchurch...	1993 / 94	1995
Dartford Bridge + élargissement M25	1991	1991
M20 élargissement (jonctions 3-5)	-	avant l'ouverture
A261 Hythe à M20 (jonction 11)	-	à l'étude
<b>Channel Tunnel Act / Eurotunnel</b>		
Routes d'accès au terminal de		
Folkestone A20, B2065, M20	1992	terminées
Route périphérique sud d'Ashford	1992	terminée
<b>Projets routiers liés au tunnel</b>		
A2070 périphérique sud d'Ashford		
A2070 déviation Beaver Road	mars 1993	juillet 1992
A2070 Ashford sud à Hamstreet	mars 1993	juillet 1993
A2070 Ashford sud à Hamstreet	septembre 1993	mars 1994
Contournement d'Ham Street	juillet 1992	mars 1994
A2070 Stockbridge à Brenzelt	octobre 1993	juillet 1994
A260 contour Densole/Hawkinge	juillet 1992	décembre 1993
A260 contour Denton/Selsted	juillet 1992	décembre 1993
A256 contournement Whitfield	octobre 1993	mars 1995
A256 Whitfield à Eastry	mars 1994	mars 1995
A256 contournement Eastry	septembre 1991	juin 1991
<i>Source : Kent Impact Study 1991 Review, pp. 82-83.</i>		

De meilleures liaisons routières (et ferroviaires) dans l'Est du Sussex et le Hampshire s'avéraient nécessaires pour le Kent dans la mesure où elles étaient la seule déviation possible en provenance du tunnel. L'essentiel était que l'accès au tunnel, au point de vue des infrastructures autoroutières, fût en place.

Eurotunnel avait mené à bien les projets routiers inclus dans le Channel Tunnel Act, à savoir : les voies d'accès au terminal de Folkestone et une partie de la route périphérique au sud d'Ashford. L'achèvement, programmé de manière échelonnée selon un calendrier bien précis, de tous les projets d'amélioration des routes du Kent en vue de faciliter l'accès au tunnel était prévu pour 1995.

La Commission d'enquête s'était également interrogée sur la capacité et les

améliorations du réseau à moyen et long termes. Ses estimations<sup>283</sup> quant au flux de trafic à travers le Kent jusqu'en 2001 et au-delà avaient révélé qu'il y aurait certainement des encombrements sur :

- la A2, entre la M25 et la M2,
- la A25, entre Borough Green et Sevenoaks,
- la A26, de Tonbridge à Tunbridge Wells,
- la A28, au nord et au sud de Cantorbéry,
- la A228, au nord et au sud de Rochester/Strood,
- la A249, au sud de Sheerness,
- la A229, entre Medway Towns et Maidstone,
- la A21, une section adjacente à la M25 et Sevenoaks.

Les zones urbaines de Cantorbéry et d'Ashford allaient aussi souffrir d'encombrements.

Par ailleurs, la Commission d'enquête avait conçu trois autres projets d'amélioration des routes qui allaient apporter des bénéfices économiques significatifs à l'Est du Kent :

- la A2, des bretelles d'écoulement autour de Brenley,
- la A2, doublement des voies au port de Douvres,
- la A253 au port de Douvres.

En effet, on avait estimé que la A2 arriverait à sa capacité maximum de chaque côté de la M2 d'ici l'année 2000, malgré les améliorations apportées aux M20/A20.

De plus, on avait estimé qu'une croissance du trafic plus élevée que prévue, ou simplement une croissance du trafic au delà de 2001, allait avoir pour conséquence des encombrements sur la A229, au sud de Maidstone, et la A256, Douvres - Thanet (section nord).

### **VI.1.2 Liaisons ferroviaires<sup>284</sup> :**

Tout comme le réseau routier et autoroutier, le réseau ferroviaire<sup>285</sup> continental a fait l'objet d'un développement impressionnant. La Communauté des Chemins de Fer Européens a lancé un programme ambitieux de développement du réseau ferroviaire à grande vitesse à travers toute l'Europe, dans lequel le tunnel sous la Manche jouait un rôle-clé. Ce projet était soutenu par les Ministres des Transports des pays européens concernés et par la Communauté Européenne.

Côté britannique, avec un cinquième des personnes se rendant à Londres

<sup>283</sup> *ibid.*, pp. 84-85.

<sup>284</sup> *ibid.*, pp. 86-90.

<sup>285</sup> voir annexe 9.

quotidiennement, le Sud-Est de l'Angleterre (Kent) était évidemment très dépendant de services ferroviaires appropriés. Ceci expliquait l'anxiété grandissante des usagers en 1987 face à une détérioration éventuelle et fort probable du réseau ferroviaire du Sud-Est du Kent, due aux passages des trains internationaux après l'ouverture du tunnel, sur un réseau déjà saturé à certaines heures de la journée. En fait, des études sur les horaires, effectuées à l'époque, avaient montré qu'il allait être possible de maintenir la même fréquence de trafic, y compris pendant les heures de pointe, à raison de trois trains internationaux par heure, en utilisant une autre ligne, via Maidstone, qui rallongerait à peine la durée du trajet.

Le fait de pouvoir faire fonctionner des services de trains directs par le tunnel en direction du continent était considéré comme un atout pour le fret qui est de plus en plus compétitif sur de longues distances. British Rail espérait ainsi attirer environ sept millions de tonnes de fret par an sur les services internationaux, afin de réduire le volume du trafic des transporteurs qui, sinon, utiliseraient le réseau routier du Kent en direction des ports.

Une étude effectuée auprès des entreprises du Kent a révélé que seules quelques-unes d'entre elles utilisaient, et allaient être tentées d'utiliser, le train pour leur trafic fret, que ce soit sur les marchés britanniques ou continentaux, plutôt que le ferry ou le Shuttle (une fois le tunnel ouvert) pour le fret international. Ceci signifiait que l'ouverture du tunnel, de même que la construction d'une ligne ferroviaire internationale, allait avoir peu d'impact sur les entreprises locales et donc sur le développement économique du Kent en général. La seule exception à cette règle concernait les ports situés au nord du Kent qui semblaient intéressés par la ligne ferroviaire internationale pour la distribution des marchandises sur le marché britannique.

De par les avantages du train sur de longues distances, la plupart des nouveaux contrats internationaux passés par British Rail allaient provenir des régions autres que le Kent et les marchandises allaient être transférées de la route au rail dans des centres de fret régionaux. British Rail avait tout intérêt à démontrer les avantages de ses services au point de vue de la vitesse et de la fiabilité.

Au cours des premières années d'exploitation, il était à craindre que le Kent subisse les effets négatifs du trafic fret routier, sans pouvoir en tirer les bénéfices. En effet, l'ouverture du nouveau système de transport permettait un volume de trafic plus important à travers le comté, ce qui risquait d'engendrer des problèmes de congestion du réseau routier et, en conséquence, des nuisances sur l'environnement local. Or, cette croissance du trafic n'était pas automatiquement synonyme de profit pour la région, car la plupart des transporteurs routiers allaient uniquement transiter dans le Kent, sans nécessairement s'arrêter.

L'amélioration des services ferroviaires pour les voyageurs visait à réduire le temps de trajet et donc à augmenter la proportion de voyageurs se rendant à Londres. Cette stratégie allait avoir un impact positif sur les zones ayant un taux de chômage important, mais risquait par ailleurs d'attirer trop de monde dans les quartiers résidentiels, créant ainsi une pression sur le marché de l'immobilier ; de même, dans les zones déjà sujettes à un trop-plein économique, une croissance de la population allait créer une pression sur le marché du travail, en raison d'une demande supplémentaire en services aux

consommateurs.

L'amélioration des services ferroviaires pour les voyageurs allait représenter un facteur significatif de localisation au Centre et au Nord du Kent pour les compagnies de services, surtout de services financiers, en provenance de Londres. De même, la majeure partie du personnel de ces entreprises allait utiliser les chemins de fer pour se rendre à Paris et à Bruxelles, ce qui allait donner toute sa raison d'être à la gare internationale d'Ashford. Cette gare était d'une importance indéniable pour les habitants de l'extrême sud-est du Kent, car elle leur évitait de remonter à Londres, soit dans la direction "opposée" à leur destination, pour se rendre sur le continent. Elle devait aussi inciter ces usagers à laisser leur véhicule à la gare internationale d'Ashford au profit du train, voire même à voyager en train plutôt qu'en voiture sur la totalité du trajet. La présence de cette gare pouvait aussi attirer des entreprises non seulement à Ashford mais dans d'autres villes du Sud-Est du Kent, telles que Cantorbéry et Folkestone. Enfin, elle permettait tout simplement un meilleur accès à l'Est du Kent, ce qui signifiait davantage de tourisme.

Les services ferroviaires pour les voyageurs entre Londres et le Kent étaient (et sont toujours) relativement lents en comparaison de ceux du reste du Sud-Est du pays ; ceci était dû à l'âge des équipements et au surpeuplement aux heures de pointe. Le potentiel de développement des services ferroviaires dans le Kent pour se rendre d'une ville à une autre ou pour faire du tourisme était considérable. Il existait un réseau ferroviaire important reliant les principales localités pour les déplacements "nécessaires" ; quant à l'aspect touristique, British Rail a passé des contrats avec Sealink, Hoverspeed, White Cliffs Experience, Leeds Castle et autres.

Le 17 décembre 1990, les plans de création du réseau ferroviaire européen à grande vitesse, présentés par la Commission Européenne, furent approuvés par le Conseil des Ministres Européen des Transports, ce qui donna une impulsion supplémentaire au processus d'intégration des réseaux ferroviaires britannique et continentaux. Outre la construction de 9 000 kilomètres de voies ferrées, l'amélioration de 15 000 kilomètres de lignes existantes et la création de 1 200 kilomètres de liaisons secondaires reliant entre elles les lignes principales, ces plans préconisaient l'harmonisation des procédures de circulation des trains à grande vitesse afin qu'ils puissent emprunter les réseaux ferroviaires des différents pays et qu'ils puissent être exploités par les diverses compagnies de chemins de fer.

Ainsi, en 1991, l'ouverture du tunnel était toujours prévue pour l'été 1993 et l'échelonnement de l'exploitation des différents services était prévu comme suit :

- le transport du fret et des voyageurs par le train entre Londres, Paris et Bruxelles devait commencer dès l'ouverture du tunnel ;
- le transport des voyageurs par la navette (Shuttle Tourisme) devait débiter en service réduit en septembre 1993, puis en service plein à partir de décembre 1993 ;
- le transport des marchandises par la navette (Shuttle Fret) risquait d'avoir du retard jusqu'à la résolution des problèmes de détection du feu et de contrôle de la fumée en cas d'incendie ;
- le transport des passagers par le train au-delà des trois capitales était retardé

jusqu'en 1994, voire 1995.

Il subsistait toujours une grande incertitude quant à la construction de la nouvelle ligne ferroviaire internationale entre Londres et le tunnel sous la Manche. Si elle était construite, elle n'ouvrirait pas avant 1998, voire en l'an 2000. Les détails de son tracé n'étaient toujours pas définis et on ne savait pas si le trafic fret allait pouvoir être assuré sur cette ligne pour une question de poids. La gare internationale d'Ashford, elle-même, était encore en pourparlers.

Pourtant, la construction de cette ligne à grande vitesse était essentielle en vue de réduire le temps de trajet et, en conséquence, de rendre le tunnel compétitif face aux autres moyens de transport. L'absence d'une telle ligne allait être, selon les estimations, synonyme d'un manque à gagner de l'ordre de 5 millions de voyageurs (21 millions de voyageurs avec la ligne ferroviaire, contre 16 millions sans cette même ligne) ; elle allait entraîner des problèmes d'encombrements plus importants, des retards, un manque de confiance dans le transport ferroviaire dont tout le réseau allait souffrir, un trafic routier plus important et en conséquence des coûts liés à l'impact sur l'environnement supérieurs à ceux prévus.

De plus, le retard enregistré dans la construction des terminaux pour le fret ferroviaire impliquait une révision à la baisse du nombre de tonnes de marchandises transportées par le train au début de l'exploitation du tunnel, ce qui signifiait à nouveau un trafic routier plus important et un impact négatif sur l'économie et l'environnement.

## **VI.2 Mesures d'accompagnement : la formation**

### **VI.2.1 Formation en vue de la construction et de l'exploitation du tunnel**

Une des conditions sine qua non pour que le Kent puisse un jour obtenir le nombre d'emplois espéré était de posséder une main-d'oeuvre qualifiée. En effet, les entreprises déjà implantées dans le Kent devaient pouvoir recruter des employés ayant les qualifications nécessaires si elles voulaient s'agrandir ; de même, en l'absence d'une main-d'oeuvre qualifiée, les entreprises susceptibles de venir s'implanter dans le Kent risquaient de changer d'avis.

Sir Alastair Morton <sup>286</sup> a été le premier président du Conseil Formation et Entreprise <sup>287</sup>, chargé de la mise en oeuvre dans le Kent de la majeure partie des programmes de formation et de développement d'activités industrielles. Cette opération a été menée conjointement par le secteur privé, les autorités locales et le gouvernement central, dans le but de favoriser le redressement de l'économie de l'Est du Kent.

Côté français, dans le Nord-Pas-de-Calais, TML et Eurotunnel ont étroitement coopéré avec les autorités locales sur la formation ainsi que sur d'autres aspects de la vie

---

<sup>286</sup> Co-président d'Eurotunnel, ce banquier a été une des chevilles-ouvrières du succès d'Eurotunnel dans ses appels aux marchés financiers.

<sup>287</sup> Kent Training and Enterprise Council.

régionale.

D'autre part, il était impératif d'évaluer les éventuels besoins en main-d'oeuvre bien avant l'ouverture du tunnel (alors prévue en 1993) de façon à ne pas la retarder par manque de personnel qualifié. L'examen, en 1987, des diverses catégories d'emplois susceptibles d'être requis par l'industrie, les services et la distribution, avait révélé que les besoins concerneraient surtout les emplois suivants : opérateurs de saisie, secrétaires et personnel de bureau, opérateurs informatiques, techniciens (électricité et électronique), ajusteurs (mécanique), ingénieurs en maintenance et commerciaux. Dans le domaine du tourisme, le personnel devait maîtriser les langues, être capable de tenir un restaurant ou un hôtel, avoir le sens des relations publiques et commerciales et faire preuve d'une grande conscience professionnelle quelles que soient ses fonctions.

Dans l'ensemble, le Kent avait l'avantage de posséder une main-d'oeuvre de qualité ; en effet, la proportion de personnes diplômées était plus importante dans le Kent que dans le reste du pays, les travailleurs des diverses entreprises du Kent étaient plus mobiles que dans le reste du Royaume-Uni...etc.

Le recrutement du personnel expérimenté et qualifié pour la réception, l'exploitation et la commercialisation du système a débuté en 1990 et s'est déroulé de façon satisfaisante ; en 1991, 240 personnes étaient déjà employées dans ces domaines et il était prévu que ce nombre atteigne 500 à la fin de l'année 1992<sup>288</sup>. Au cours de l'année 1992, le recrutement s'est poursuivi favorablement pour toutes les fonctions requises dès l'ouverture du système. A la fin de l'année en question, 927 personnes travaillaient directement pour Eurotunnel. Le mouvement s'est ensuite accéléré à Calais et à Folkestone au cours du premier trimestre de l'année 1993. Eurotunnel comptait 1 134 employés au début du mois d'avril 1993. Sur les 900 personnes embauchées à la division Transco, 500 personnes ont été affectées à la Direction Exploitation, plus particulièrement impliquée dans l'élaboration des procédures d'exploitation et de maintenance et dans la conception des documents et manuels de formation<sup>289</sup>.

Un programme complet de formation a été mis au point pour préparer le futur personnel d'exploitation ; des négociations ont démarré entre Eurotunnel et TML en vue de déterminer le partage des responsabilités pour la formation relative à l'exploitation et la maintenance de l'équipement. La Direction des Ressources Humaines a mis en place des stages d'introduction au projet ainsi que des cours de gestion et de langues. Dans ce but, un centre de formation permanent a été ouvert du côté français à Coquelles et des centres de formation temporaires ont été mis en place du côté anglais à Farthingloe et à Sangatte. Les deux simulateurs de conduite étaient respectivement attendus en décembre 1992 sur le terminal britannique et en mai 1993 sur le terminal français. Dans le cadre du programme de formation, de nombreux exercices de simulation d'accidents ont été effectués au cours de l'année 1992, avec la participation des services publics d'urgence.

<sup>288</sup> *Rapport d'Activité 1991, op. cit., p. 19.*

<sup>289</sup> *Rapport d'Activité 1992, op. cit., p. 15.*

## VI.2.2 Formation en vue de la réinsertion après la phase de construction

Il était également nécessaire de considérer au plus tôt la reconversion et la réinsertion des employés de TML qui allaient se trouver sans emploi une fois le tunnel achevé. En vue d'apporter son support dans le processus de réinsertion des personnes licenciées à partir de l'ouverture du tunnel, TML a mis en place, dès 1986, le Local Collaborative Project<sup>290</sup> et le "Whitfield Training Centre" en collaboration avec des organismes nationaux<sup>291</sup> et locaux<sup>292</sup>, afin d'aider les travailleurs qui perdaient leur travail à trouver un nouvel emploi au niveau local ou sur leur lieu de résidence. Ce système concernait les personnes du secteur du BTP habitant dans l'Est du Kent dans un premier temps, puis les personnes travaillant dans l'industrie portuaire et toutes les activités qui allaient être affectées par l'impact du tunnel. Des stages de formation ont ainsi été mis en place pour aider non seulement les employés et employeurs potentiels, mais aussi ceux qui étaient en poste pour une durée déterminée. Ces stages étaient basés sur des programmes de formation<sup>293</sup>; il s'agissait de stages d'instruction, de formation professionnelle avec une expérience pratique sur une durée de trois à douze mois. En 1987-88, 10 853 offres de stage au total ont été mises à la disposition des adultes, dont 6 987 réservées aux personnes sans emploi, surtout les chômeurs de longue durée, âgés de moins de 25 ans. Des mesures ont aussi été prises en collaboration avec les entreprises et les établissements scolaires en vue d'une formation professionnelle approfondie.

L'incidence du tunnel sous la Manche ne concerne pas uniquement la région dans laquelle aboutit le tunnel en Angleterre, mais également son pendant du côté français. Une comparaison entre ces deux régions s'imposait donc dans le cadre de notre travail.

## VII - COMPARAISON ENTRE LE KENT ET LE NORD-PAS-DE-CALAIS :

---

Cette comparaison s'articule autour de deux axes de réflexion : sur le plan de la compétitivité et sur celui de la coopération entre la société concessionnaire et les régions ; cette étude a été rendue possible grâce au rapport<sup>294</sup> de la Commission d'enquête en 1991 en ce qui concerne le premier axe de réflexion et grâce aux rapports d'activité<sup>295</sup> publiés chaque année par Eurotunnel pour ce qui est du second.

<sup>290</sup> voir supra p. 120.

<sup>291</sup> Department of Employment.

<sup>292</sup> Kent Training & Enterprise Council.

<sup>293</sup> Job Training Scheme (avant 1987). New Job Training Scheme (après 1987).

<sup>294</sup> *Kent Impact Study 1991 Review*, rapport déjà cité, pp. 93-97.

<sup>295</sup> *Rapports d'Activité* de 1988 à 1995, *Eurotunnel*, rapports déjà cités.

## **VII.1 Sur le plan de la compétitivité :**

Les régions et les villes à proximité du tunnel ont tout d'abord fait preuve de scepticisme quant à l'effet bénéfique du projet ; elles ont néanmoins vite reconnu qu'il s'agissait là d'un puissant moteur de développement. Le tunnel engendrait en effet des investissements en matière d'infrastructures (qui n'auraient certainement pas vu le jour aussi tôt), ainsi qu'un flux important de nouveaux échanges qui signifiaient des opportunités économiques et touristiques, à condition, bien entendu, que ces régions soient déterminées à agir.

En 1987, le prix des terrains et des loyers était bien moins élevé dans le Nord-Pas-de-Calais que dans le Kent, mais le coût de la main-d'oeuvre était moindre dans le Kent, ce qui signifie qu'au point de vue du coût global, le Kent était légèrement plus compétitif que le Nord-Pas-de-Calais ; pourtant ce dernier, considéré comme région sinistrée, bénéficiait d'une aide financière de la région.

D'autres facteurs jouaient aussi en faveur du Kent par le fait qu'il y avait moins d'industries lourdes traditionnelles sur le déclin et que la structure industrielle était plus favorable à la croissance. D'autre part, même si certaines parties du Kent étaient éloignées les unes des autres, elles faisaient partie d'une des régions les plus prospères du Royaume-Uni tout en étant relativement proches de Londres. Le Nord-Pas-de-Calais, en comparaison, était une région plus vaste, moins compacte et sur le déclin. De plus, en 1987, le Kent avait un meilleur réseau ferroviaire, alors que les liaisons entre le Nord-Pas-de-Calais et la Belgique étaient quasi inexistantes. Le réseau autoroutier était comparable des deux côtés de la Manche, mais il était accessible à une plus grande partie de la population du Kent. Cette région, enfin, avait un avantage certain au point de vue de la facilité d'accès au transport aérien international.

La conclusion <sup>296</sup>, en 1987, fut que le Kent était beaucoup plus compétitif que le Nord-Pas-de-Calais aux yeux des investisseurs et des employeurs quant au choix d'implantation de leur entreprise. Il était clair, cependant, que les responsables du Nord-Pas-de-Calais allaient mettre en oeuvre tout ce qui était en leur pouvoir afin de tirer profit au maximum de l'opportunité offerte par le tunnel et ses infrastructures d'accompagnement pour leur région. En cela, peut-être, l'engagement de la France a été plus important, en raison de l'enjeu qui devait permettre de transformer cette région "sinistrée".

En 1991, la situation avait nettement évolué ; sur le plan du développement des liaisons routières du côté français, l'autoroute A26 était entrée en service entre Calais et Reims en 1990. L'achèvement de la nouvelle rocade du littoral (RN1) reliant Calais, Boulogne, Dunkerque et la frontière belge était prévu en 1993. La prolongation de l'autoroute A26 en direction de Troyes était en projet dans le but de relier directement par l'autoroute Calais, la Suisse, l'Italie et le sud-est de la France en 1993. Enfin, la construction de la nouvelle autoroute reliant Paris, Amiens, Boulogne, avec son prolongement jusqu'à Rouen, devait s'achever en 1995. Au niveau des liaisons ferroviaires, il était prévu que l'achèvement des travaux de développement de la ligne du TGV Nord de 324 kilomètres de long coïncide avec l'ouverture du tunnel (alors prévue en

---

<sup>296</sup> *Kent Impact Study*, rapport déjà cité, pp. 202-206.

1993). D'autre part, une interconnexion était prévue autour de Paris afin d'assurer la liaison des TGV Nord, Atlantique et Sud-Est, la desserte de l'aéroport Charles de Gaulle et du parc d'attractions Euro Disneyland en 1994. Les services ferroviaires, grâce au TGV, se valaient, de même que les infrastructures autoroutières ; le transport aérien restait néanmoins un atout pour le Kent. Cependant, la région n'avait toujours pas amélioré les voies d'accès aux parcs d'entreprises et subissait beaucoup de pressions de la part des habitants soucieux de préserver leur environnement, ce qui, inévitablement, avait tendance à freiner l'expansion économique de cette région ; de son côté le Nord-Pas-de-Calais offrait, le long d'une ceinture côtière et autour de Lille, de nombreuses opportunités sur le plan de l'implantation d'entreprises. Les riverains ont certes vu les terminaux acquérir leur configuration définitive ; cependant, un exemple de la différence dans le développement des deux régions est l'envergure du terminal de Coquelles, véritable complexe doté de toutes les installations dont peuvent avoir besoin les voyageurs, par rapport à celui de Cheriton qui, même secondé par la gare internationale d'Ashford, n'allait pas être compétitif face au terminal français.

Cet avantage certain du Nord-Pas-de-Calais en 1991 au détriment du Kent, en ce qui concerne les parcs d'entreprises, se confirma au travers d'études menées auprès de compagnies du Kent ; en effet, d'après ces études, il ressortait que, par rapport à 1987, un plus grand nombre d'entreprises songeait à aller s'installer dans le Nord-Pas-de-Calais, que 30 % des entreprises du Kent reconnaissaient les avantages d'une implantation dans le Nord-Pas-de-Calais et que 15 % des entreprises de cette même région songeaient à s'installer, en partie ou totalement, dans le Nord-Pas-de-Calais, une fois le tunnel ouvert.

La comparaison sur le plan des coûts d'implantation et d'exploitation pour les entreprises mobiles donnait un léger avantage (10 %) au Kent sur le Nord-Pas-de-Calais. Les conclusions étaient en 1991 sensiblement les mêmes qu'en 1987 sur le plan des coûts, à savoir : la location de sites industriels à Ashford était toujours quatre à cinq fois plus élevée qu'à Calais, mais le coût de la main-d'oeuvre était 25 % moins élevé à Ashford qu'à Calais (en raison des charges sociales très élevées pour les employeurs côté français). Le Kent restait compétitif pour les activités mobiles et industrielles, mais la tendance risquait fort de s'inverser et le Nord-Pas-de-Calais deviendrait alors une menace réelle en tant que lieu d'implantation pour les entreprises mobiles.

Un des premiers soucis des collectivités locales fut de s'assurer que le tunnel allait avoir des retombées en matière d'emplois au niveau local. Pendant la phase de construction, le tunnel et ses infrastructures d'accompagnement ont généré un grand nombre d'emplois et la priorité a été donnée au recrutement local. Côté français, la majorité des hommes travaillant sur le chantier, soit 94 % des ouvriers et 60 % des cadres embauchés, provenait de la région, grâce à une étroite collaboration avec les services de l'Agence Nationale Pour l'Emploi (ANPE). La plupart d'entre eux durent recevoir une formation spécifique. Pour ces ouvriers, ce chantier était une réelle opportunité dans la mesure où certains étaient au chômage depuis de longues années. Côté anglais, un effort a été fait afin d'employer des hommes en provenance des régions les plus touchées par la crise économique, comme les Midlands, le Pays de Galles ou l'Irlande. Ainsi, au contraire de la région Nord-Pas-de-Calais, la priorité ne fut pas donnée au Kent, même si

la moitié des 6 000 personnes employées étaient des locaux. Pour tous ces ouvriers en provenance de régions relativement éloignées, il fallut construire une sorte de village ouvrier, la cité de Farthingloe, ce qui ne fut pas nécessaire en France, car les rares ouvriers n'habitant pas chez eux furent logés chez l'habitant.

## **VII.2 Eurotunnel en coopération avec le Kent et le Nord-Pas-de-Calais :**

Dès 1988, Eurotunnel a établi des relations étroites avec les régions du Nord-Pas-de-Calais et du Kent en mettant en place un programme de coopération économique et culturelle en vue de l'ouverture du tunnel sous la Manche. En effet, dans son intérêt, les touristes comme les investisseurs devaient trouver attrayants les environs du tunnel. Ainsi, la société concessionnaire a participé activement à la promotion des régions concernées en association avec les autorités locales, régionales et nationales. Cette coopération a surtout porté sur l'emploi, le développement de l'activité économique régionale et la formation ; elle s'est même traduite par la conception d'outils pédagogiques pour les milieux scolaire, culturel et associatif au niveau local. Ainsi, Eurotunnel a tout mis en oeuvre au fil des années pour venir en aide aux deux régions.

### **VII.2.1 Kent :**

Dès 1988, Eurotunnel a soumis à l'approbation des autorités locales concernées ses projets en matière de méthodes de construction, de conception des installations et de protection de l'environnement.

Le centre d'exposition de Cheriton, situé près de Folkestone, présentant le projet du tunnel sous la Manche de façon pédagogique à l'aide d'une maquette et d'une tour d'observation, a accueilli 130 000 visiteurs<sup>297</sup> en 1988 ; l'année suivante, le nombre de visiteurs<sup>298</sup> avait pratiquement triplé (350 000) ; il a ensuite été rénové et réouvert au public en 1992.

Au cours de l'année 1989, il est devenu clair que le projet était de mieux en mieux accepté par les résidents du Kent car Eurotunnel a enregistré moins de réclamations ; ceci s'expliquait par le fait que TML s'efforçait d'employer le personnel au niveau local (plus de 6 000 personnes à l'époque) et continuait de créer des emplois. Pourtant, la perspective de la construction de la future ligne ferroviaire à grande vitesse entre la sortie du tunnel et Londres n'enchantait guère les habitants. L'aide du conseil régional et la participation d'Eurotunnel dans le développement d'entreprises locales ont largement contribué à ce changement positif d'attitude face au projet. Dès 1990, plusieurs projets ont été élaborés. Tout d'abord, comme nous l'avons vu précédemment, le Conseil Formation et Entreprise, a été créé avec Alastair Morton à la présidence<sup>299</sup>, afin de mettre en place, avec le soutien des pouvoirs publics, toute une série de programmes de formation et de

<sup>297</sup> *Rapport d'Activité 1988*, rapport déjà cité, p. 28.

<sup>298</sup> *Rapport d'Activité 1989*, rapport déjà cité, p. 25.

<sup>299</sup> voir supra p. 158.

développement d'activités industrielles. Par ailleurs, la société Eurotunnel Developments Ltd (EDL), chargée de la promotion d'activités immobilières, a soumis deux projets à l'approbation des autorités locales : le Market Piazza, un grand centre commercial à la place du Marché aux Bestiaux d'Ashford, et la zone d'activité de Waterbrook, située au sud-est d'Ashford. Un nouveau plan d'occupation des sols à Folkestone fut demandé et approuvé en 1992 afin d'aménager les alentours du Centre d'Informations ; une zone d'activités avec un ensemble de bureaux de luxe devait être créée sous le nom de Cheriton Park. D'autres projets immobiliers devaient suivre. Eurotunnel a aussi participé au comité d'initiative de l'Est du Kent, comme nous l'avons vu précédemment, constitué de membres des pouvoirs publics et privés au niveau local, régional et national, dont l'objectif était de contribuer au redressement de l'économie régionale et de pallier l'augmentation du chômage.

### VII.2.2 Nord-Pas-de-Calais :

En 1988, la société Eurotunnel a participé à l'action de la société privée Projenor<sup>300</sup>, chargée de développer des projets en relation avec les infrastructures de transport en construction. Elle a aussi contribué à la création d'entreprises par le biais d'une action<sup>301</sup> intitulée "Entreprenez avec Eurotunnel" et à l'aménagement de chambres d'hôtes dans le cadre de la promotion du tourisme. La coopération entre Eurotunnel, l'Etat et la Région s'est avérée très positive qu'il s'agisse du recrutement du personnel de chantier au niveau local ou des commandes de services et de biens auprès de fournisseurs du Nord-Pas-de-Calais. Les travaux entrepris à Sangatte et à Coquelles, entre autres, ont largement contribué à la création d'emplois locaux et à la croissance de l'activité économique de la région, en raison des marchés et des commandes passés avec des entreprises régionales.

La société concessionnaire, secondée par ses partenaires bancaires et par le biais d'une société d'études, la Société d'Etudes de l'Aménagement du Terminal Transmanche (SEATT), a aussi participé activement dès 1988 à la conception et à l'élaboration du futur site du terminal français, intitulé le Camp du Drap d'Or<sup>302</sup>, dans le cadre de la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC). Il était prévu que la surface du terminal français (700 hectares) soit divisée en deux parties : une zone de 600 hectares devant être aménagée par Eurotunnel, à raison de 500 hectares pour le système de transport et 100 hectares pour diverses activités de bureaux et de services et une zone de 85 hectares environ, à la charge des collectivités locales pour créer une nouvelle ZAC.

La société songeait aussi à mettre en place un pôle hôtelier, constitué de deux hôtels seulement dans un premier temps ; une consultation pour le premier hôtel était en projet en 1992. Le site devait être un réel pôle d'attraction pour les usagers du futur système de transport et pour tous les visiteurs principalement du Nord-Ouest de l'Europe afin

<sup>300</sup> *Rapport d'Activité 1988*, rapport déjà cité, pp. 27-28.

<sup>301</sup> *Rapport d'Activité 1989*, rapport déjà cité, p. 24.

<sup>302</sup> *ibid*, p. 23.

d'apporter des bénéfices à la société concessionnaire et à la Région.

L'année suivante, Eurotunnel a choisi une société française <sup>303</sup>, chargée de concevoir le projet de Centre Commercial et de Loisirs, qui devait rassembler sur une surface de 90 000 mètres carrés, des restaurants, des boutiques, une grande surface ainsi qu'une création artistique, sous la forme d'une exposition-spectacle <sup>304</sup> sur le thème des grands travaux depuis l'origine de l'homme.

Il s'agissait là d'une partie seulement du projet qui devait aussi englober le centre d'informations d'Eurotunnel, l'espace culturel, les installations de fret et diverses activités professionnelles. Il était également question de construire une plate-forme panoramique selon un projet conjoint entre Eurotunnel, la SNCF et la ville de Fréthun, voire même de créer une université ouverte européenne, à l'initiative d'André Bénard. La société dut cependant patienter jusqu'en 1992 avant d'obtenir les autorisations administratives et bancaires nécessaires afin de pouvoir procéder aux travaux. Le premier contrat fut signé en octobre 1992 seulement, ce qui signifiait que les travaux de construction du site ne seraient pas achevés avant mars 1995.

A Sangatte, le Centre d'Informations présentant le projet dans son ensemble à l'aide d'une maquette reçut 400 000 visiteurs en 1988 et près d'un demi-million en 1989. En 1991, les travaux de construction du nouveau Centre d'Informations, ravagé par un incendie au début de l'année, commencèrent et le Centre ouvrit ses portes en août 1992.

La question de l'impact prévisionnel, sur le plan des emplois, du tunnel sous la Manche sur la région du Kent a fait l'objet de plusieurs études dirigées par des spécialistes en la matière. De nombreuses estimations ont été faites dès l'origine du projet, avant même que la décision politique ait été prise officiellement. Ce souci des autorités locales d'évaluer l'impact d'un nouveau système de transport sur leur région était tout-à-fait légitime devant l'ampleur de l'ouvrage.

De nombreuses estimations ont également été faites afin d'imaginer l'évolution du trafic transmanche et d'agir en conséquence. L'étude de ces prévisions dans notre travail se justifie dans la mesure où l'impact prévisionnel du tunnel sur le Kent se mesure également à travers ces résultats qui renvoient à diverses considérations, sur lesquelles nous aurons l'occasion de revenir ultérieurement.

## **CHAPITRE 2. PREVISIONS SUR LE PLAN DU TRAFIC**

:

Dès 1985, c'est-à-dire à l'origine du projet, Eurotunnel avait fait appel, comme nous l'avons vu, aux consultants indépendants français de SETECE et britanniques de WSA afin de procéder, entre autres, à des études de trafic. Ces consultants ont effectué des

<sup>303</sup> Arc Union/Espace Promotion.

<sup>304</sup> Les Travaux d'Hercule.

estimations selon des modèles statistiques et des simulations tout au long du développement du projet. Chaque année, ils ont révisé leurs estimations d'après l'évolution du marché transmanche, la situation économique et l'état d'avancement du projet.

D'après les résultats de ces études, Eurotunnel a commencé à prendre contact avec le marché en vue d'identifier les usagers et leurs besoins et afin de s'assurer que les installations à l'étude à l'époque correspondaient bien à leur attente.

La société a tout d'abord porté son attention sur le marché du fret, pour lequel le tunnel devait apporter des changements significatifs (au point de vue de la capacité et de la rapidité de trafic), renforcés par une nouvelle réglementation douanière et l'avènement du Marché Unique Européen.

### I - ESTIMATIONS PAR RAPPORT AU TRAFIC TRANSMANCHE :

De 1976 à 1988, le marché transmanche a bénéficié d'une croissance rapide de l'ordre de + 6,2 % par an en ce qui concerne le trafic passagers et de + 5 % par an en ce qui concerne le trafic fret.

D'après ces résultats, les consultants prévoient, en 1987, que la croissance allait ralentir en 1993 avec des chiffres de 67 millions de passagers et de 84 millions de tonnes de fret. Cependant, la croissance du trafic s'est accélérée au lieu de ralentir entre 1987 et 1989, ce qui fait que le nombre de passagers prévu pour 1993 fut atteint dès 1989. Les moyens de transport traditionnels (par mer ou par air) étaient proches de la saturation et les voies d'accès de plus en plus engorgées. La mise en exploitation du tunnel sous la Manche, alors prévue pour 1993, allait se faire sur un marché en expansion constante.

Le tableau n°15, établi à partir des données des consultants, récapitule les résultats réels en ce qui concerne le trafic passagers et fret de 1973 à 1989.

Tableau 15 : Trafic transmanche 1973-89

	PASSAGERS	FRET
1973	25,2	36,0
1976	28,9	37,5
1978	35,5	45,1
1983	46,0	53,4
1985	48,1	60,4
1986	54,4	65,4
1987	58,7	64,3
1988	59,7	69,8
1989	64,2	-

(en millions de passagers) (en millions de tonnes de marchandises) Source : SETECE-WSA juin 1990

## LE TUNNEL SOUS LA MANCHE DE SA CONCEPTION A SA MISE EN EXPLOITATION (1987-1997) INCIDENCE SUR LA REGION DU KENT

---

Le trafic passagers et fret entre la Grande-Bretagne et le reste de l'Europe a connu une augmentation régulière et continue de 1973 à 1988-89 (en 1989, les chiffres concernant le trafic passagers étaient estimés et ceux du trafic fret n'étaient pas disponibles) ; le trafic passagers a augmenté de 122 % entre 1976 et 1989 et le trafic fret de 86 % de 1976 à 1988.

Sur la base des résultats obtenus de 1973 à 1989, les consultants prévoyaient en 1990 une augmentation régulière du trafic des passagers et de celui du fret avec environ 82 millions de passagers et 89 millions de tonnes de fret pour l'année 1993 ; cette croissance devait ensuite progressivement ralentir pour atteindre à peu près 159 millions de passagers et 196 millions de tonnes de fret en 2013. Le tableau n°16 récapitule leurs prévisions pour les années 1993, 2003 et 2013.

**Tableau 16 : Estimations trafic transmanche**

	<b>PASSAGERS</b>	<b>FRET</b>
<b>1993</b>	82,1	89,2
<b>2003</b>	119,0	138,2
<b>2013</b>	158,8	196,7

(en millions de passagers) (en millions de tonnes de marchandises) Source : SETECE-WSA juin 1990

## II - ESTIMATIONS POUR LE TRAFIC SHUTTLE :

---

Les consultants estimaient que les voyageurs entre la Grande-Bretagne et la France allaient être tentés d'emprunter le tunnel pour diverses raisons : rapport temps de trajet/coût, confort, sécurité, fréquence des traversées, ponctualité, facilité d'accès...etc..., que les autres moyens de transport n'offraient pas systématiquement. Les estimations des consultants étaient revues chaque année, comme nous pouvons le constater dans le tableau n°17 qui récapitule les prévisions de SETECE-WSA de 1987 à 1990 pour 1993 (première année pleine prévue d'exploitation du tunnel), 2003 et 2013. Nous pouvons noter que les estimations en ce qui concerne le fret étaient plus optimistes que celles concernant le trafic passagers, puisque les chiffres restaient en hausse (même légère) quelle que soit l'année de référence pour le fret, alors que les prévisions pour le trafic des passagers accusaient une baisse sensible entre 1989 et 1990, que ce soit pour 1993, 2003 ou 2013.

**Tableau 17 : Evolution des prévisions pour le trafic Shuttle**

	SHUTTLE PASSAGERS	SHUTTLE FRET
<b>Pour 1993 :</b>		
<b>en 1987</b>	13,2	7,5
<b>en 1988</b>	15,3	8,1
<b>en 1989</b>	15,8	9,0
<b>en 1990</b>	14,6	9,0
<b>Pour 2003 :</b>		
<b>en 1987</b>	18,1	10,5
<b>en 1988</b>	21,5	12,2
<b>en 1989</b>	22,9	14,2
<b>en 1990</b>	19,9	14,6
<b>Pour 2013 :</b>		
<b>en 1987</b>	20,5	13,2
<b>en 1988</b>	27,4	16,2
<b>en 1989</b>	29,0	19,2
<b>en 1990</b>	25,0	19,9
<i>(en millions de passagers et de tonnes de marchandises) Source : SETECE-WSA juin 1990</i>		

Ceci s'expliquait sans doute par la récession économique des années 1990-1991 qui laissait prévoir une croissance plus faible du PIB britannique entre 1991 et 1993 ; il en résultait une légère révision à la baisse des estimations pour 1993, sans grande influence cependant sur le long terme. Aussi, lorsque les consultants remirent en juin 1991 leurs prévisions révisées, la société Eurotunnel considéra qu'elles ne reflétaient pas parfaitement la réalité et qu'elles jouaient en sa défaveur. Les nouvelles prévisions de trafic de SETECE-WSA sont récapitulées dans le tableau n°18.

**Tableau 18 : Evolution des prévisions pour le trafic Shuttle**

**LE TUNNEL SOUS LA MANCHE DE SA CONCEPTION A SA MISE EN EXPLOITATION (1987-1997)  
INCIDENCE SUR LA REGION DU KENT**

	<b>SHUTTLE PASSAGERS</b>	<b>SHUTTLE FRET</b>
<b>Pour 1993 :</b>		
<b>en 1987</b>	13,2	7,5
<b>en 1990</b>	14,6	9,0
<b>en 1991</b>	12,8	8,5
<b>90/91 (%)</b>	-12,3	-5,6
<b>Pour 2003 :</b>		
<b>en 1987</b>	18,1	10,5
<b>en 1990</b>	19,9	14,6
<b>en 1991</b>	18,6	15,3
<b>90/91 (%)</b>	-6,5	+4,8
<b>Pour 2013 :</b>		
<b>en 1987</b>	20,5	13,2
<b>en 1990</b>	25,0	19,9
<b>en 1991</b>	23,3	22,5
<b>90/91 (%)</b>	-6,8	+13,1
<i>(en millions de passagers et de tonnes de marchandises) Source : SETECE-WSA juin 1991</i>		

Les objectifs d'Eurotunnel en matière de trafic étaient calculés en fonction d'un détournement du trafic des compagnies maritimes et des compagnies aériennes. Ainsi, la société comptait s'attirer une bonne part du marché transmanche en expansion, à savoir 32,8 % des voyageurs et 18,2 % du fret, sur le transport aérien et maritime. On estimait que le tunnel allait stimuler l'augmentation du trafic passagers pour ensuite subir le contrecoup de la concurrence qui allait limiter la part de marché d'Eurotunnel, soit 29,1 % du trafic passagers et 18,5 % du trafic fret en 2013. En 1991, les consultants révisaient les estimations à la baisse, avec 27,1 millions de passagers et 15,4 millions de tonnes de fret (tous services confondus) prévus pour 1993, soit une perte de 1,5 million de passagers et de 0,8 million de tonnes de fret par rapport aux prévisions de 1990. La part du trafic aérien (60 % en 1990) était, quant à elle, en croissance régulière sur un marché transmanche de 64 millions de passagers par an (hors transit).

En 1992, Eurotunnel, d'après le volume de trafic entre Calais et Douvres et les résultats de ses propres études de marché, avait toute confiance dans le potentiel du marché pour ses différents services. En effet, au 31 mars 1992, on notait un accroissement de 16 % du trafic automobile et de 7,5 % du trafic fret sur la traversée Calais-Douvres sur l'année écoulée par rapport aux 12 mois précédents, malgré la récession (les pourcentages étaient supérieurs à ce qui était prévu).

Si on considère qu'Eurotunnel allait être un système de transport ayant une capacité maximum d'une vingtaine de trains et de navettes par heure, cela devait correspondre en 2003 au passage annuel de 44 millions de passagers et de 26 millions de tonnes de marchandises environ. Le pari reposait sur les 50 % de part de marché de passagers et 30 % de fret qu'Eurotunnel espérait gagner dès 1997. La même année, les consultants

remettaient à Eurotunnel leurs prévisions revues en 1991 pour 2003 et 2013 (tableau n°19).

Tableau 19 : Evolution des prévisions pour le trafic Shuttle

	SHUTTLE	SHUTTLE
	PASSAGERS	FRET
<b>Pour 2003 :</b>		
<b>en 1987</b>	18,1	10,5
<b>en 1991</b>	18,6	15,3
<b>en 1992</b>	19,1	14,7
<b>91/92 (%)</b>	+2,7	-3,9
<b>Pour 2013 :</b>		
<b>en 1987</b>	20,5	13,2
<b>en 1991</b>	23,3	22,5
<b>en 1992</b>	24,3	21,9
<b>91/92 (%)</b>	+4,3	-2,7
<i>(en millions de passagers et de tonnes de marchandises) Source : SETECE-WSA juin 1992</i>		

La tendance semblait alors s'être inversée, avec un trafic Shuttle passagers en hausse alors que celui du fret était en légère baisse.

### III - ESTIMATIONS POUR L'EUROSTAR ET LES TRAINS DE MARCHANDISES :

La SNCF, British Rail et la SNCB attendaient beaucoup de l'exploitation du tunnel sous la Manche. De par la convention d'utilisation signée avec Eurotunnel, les compagnies ferroviaires allaient bénéficier de la moitié de la capacité du tunnel. Elles étaient donc très confiantes, surtout en matière de fret.

Les consultants ont effectué des estimations en ce qui concerne le trafic des voyageurs à bord de l'Eurostar et le trafic fret à bord des trains de marchandises en 1990, 1991 et 1992 pour 1993, 2003 et 2013 (tableaux n°20, 21 et 22).

Tableau 20 : Evolution des prévisions pour le trafic Eurostar et celui des trains de marchandises

**LE TUNNEL SOUS LA MANCHE DE SA CONCEPTION A SA MISE EN EXPLOITATION (1987-1997)  
INCIDENCE SUR LA REGION DU KENT**

	<b>TGV EUROSTAR</b>	<b>Trains de marchandises</b>
<b>Pour 1993 :</b>		
<b>en 1987</b>	16,5	7,3
<b>en 1988</b>	15,4	7,4
<b>en 1989</b>	13,6	6,4
<b>en 1990</b>	14,0	7,2
<b>Pour 2003 :</b>		
<b>en 1987</b>	21,4	10,6
<b>en 1988</b>	19,8	11,4
<b>en 1989</b>	21,0	10,6
<b>en 1990</b>	24,7	12,2
<b>Pour 2013 :</b>		
<b>en 1987</b>	26,1	14,6
<b>en 1988</b>	22,4	16,4
<b>en 1989</b>	25,0	15,6
<b>en 1990</b>	28,9	18,1
<i>(en millions de passagers et de tonnes de marchandises) Source : SETECE-WSA juin 1990</i>		

Une rapide analyse de ces chiffres nous montre que les consultants ne semblaient pas très optimistes en 1987-1988 dans leurs prévisions pour les trois années de référence en ce qui concerne le trafic Eurostar. Ils montraient un peu plus de confiance en 1989-1990 surtout à plus long terme. Leurs prévisions pour le trafic fret par trains de marchandises fluctuaient d'une année sur l'autre.

L'année suivante, les consultants confirmaient la hausse annoncée entre 1989 et 1990 en ce qui concerne le trafic Eurostar, avec néanmoins plus d'optimisme pour 1993 et 2013 que pour l'année de référence intermédiaire (2003). Pour le trafic fret, les consultants avaient révisé leurs prévisions à la baisse pour 1993 et en légère hausse pour 2003 et 2013, entre 1990 et 1991 (tableau n° 21).

**Tableau 21 : Evolution des prévisions pour le trafic Eurostar et celui des trains de marchandises**

	<b>TGV</b>	<b>Trains de</b>
	<b>EUROSTAR</b>	<b>marchandises</b>
<b>Pour 1993 :</b>		
<b>en 1987</b>	16,5	7,3
<b>en 1990</b>	14,0	7,2
<b>en 1991</b>	15,3	6,9
<b>90/91 (%)</b>	+9,3	-4,2
<b>Pour 2003 :</b>		
<b>en 1987</b>	21,4	10,6
<b>en 1990</b>	24,7	12,2
<b>en 1991</b>	25,0	12,6
<b>90/91 (%)</b>	+1,2	+3,3
<b>Pour 2013 :</b>		
<b>en 1987</b>	26,1	14,6
<b>en 1990</b>	28,9	18,1
<b>en 1991</b>	33,3	18,9
<b>90/91 (%)</b>	+15,2	+4,4
<i>(en millions de passagers et de tonnes de marchandises) Source : SETECE-WSA juin 1991</i>		

A la veille de l'année d'ouverture initialement prévue du tunnel, les consultants révisaient leurs prévisions à la baisse qu'il s'agisse du trafic Eurostar ou de celui du fret par trains de marchandises, que ce soit pour 2003 ou 2013.

Tableau 22 : Evolution des prévisions pour le trafic Eurostar et celui des trains de marchandises

	<b>TGV</b>	<b>Trains de</b>
	<b>EUROSTAR</b>	<b>marchandises</b>
<b>Pour 2003 :</b>		
<b>en 1987</b>	21,4	10,6
<b>en 1991</b>	25,0	12,6
<b>en 1992</b>	24,9	11,7
<b>91/92 (%)</b>	-0,4	-7,2
<b>Pour 2013 :</b>		
<b>en 1987</b>	26,1	14,6
<b>en 1991</b>	33,3	18,9
<b>en 1992</b>	30,2	17,4
<b>91/92 (%)</b>	-9,3	-7,9
<i>(en millions de passagers et de tonnes de marchandises) Source : SETECE-WSA juin 1992</i>		

Après une montée en puissance progressive, elles tablaient sur un trafic de plus de 6 millions de tonnes, ce qui représentait 35 trains par jour dans chaque sens, pour l'année

1997. Elles estimaient que le trafic allait se répartir selon le schéma suivant : 60 % de transport combiné, c'est-à-dire des remorques de camions embarquées sur des trains, 25 % de transport d'automobiles, plus des produits divers et variés transportés en train entier ou par wagon isolé, ce qui représentait un total de 700 000 camions par an. La SNCF, pour sa part, estimait pouvoir obtenir une recette supplémentaire de l'ordre de 800 millions de francs, ce qui représentait environ 7 % de son chiffre d'affaires annuel pour le fret.

En ce qui concerne le transport des passagers par l'Eurostar, la compagnie escomptait récupérer environ un quart du trafic aérien. A sa mise en service, en novembre 1994, elle estimait que le TGV allait transporter 10 millions de voyageurs en 1996, dont au moins deux-tiers en provenance de Grande-Bretagne. Pour ce faire, elle comptait non seulement s'approprier des clients des compagnies maritimes (de l'ordre de 3 à 4 millions de clients) et aériennes mais aussi avoir une clientèle nouvelle, constituant plus de 40 % des 10 millions de voyageurs escomptés. La SNCF savait par expérience que le TGV était une valeur sûre après la réussite de la ligne Paris-Lyon où le TGV Sud-Est avait pris 50 % du volume passagers à son actif par rapport à l'avion. Mais sur un trajet de trois heures, comme entre Paris et Londres, l'avion restait compétitif. La ligne à grande vitesse en Belgique (prévue pour 1997) et en Grande-Bretagne (prévue pour 2002) était donc primordiale pour que les chemins de fer l'emportent sur l'avion. Dans cette attente, les compagnies ferroviaires misaient sur la facilité d'accès aux gares, en plein centre-ville, et sur la qualité de service, surtout pour la clientèle d'affaires.

Si l'étude des prévisions sur le plan du trafic se justifie dans le cadre de notre travail, il en est de même pour les perspectives de revenus et de rentabilité de la société Eurotunnel qui ont une importance relative.

## **CHAPITRE 3. PERSPECTIVES DE REVENUS ET DE RENTABILITE :**

Le projet allait être rentable dans la mesure où les péages et autres revenus permettaient de dégager, jusqu'à la fin de la concession, des bénéfices d'exploitation suffisants pour rembourser et rémunérer tous les capitaux investis ; il fallait, de même, prévoir le paiement des frais financiers (intérêts et commissions) aux banques et des dividendes aux actionnaires ayant investi dans le projet. Ceci explique l'importance des prévisions de bénéfices d'exploitation, bénéfices tirés du trafic, des tarifs et des frais d'exploitation du tunnel. En effet, chaque passage des TGV Eurostar et des trains de marchandises allait rapporter à Eurotunnel des droits d'utilisation calculés en fonction du trafic. Les tarifs des navettes devaient être fixés juste avant la mise en service du tunnel, à priori en fonction des tarifs pratiqués par les ferries.

Comme nous l'avons déjà vu pour les prévisions sur le plan du trafic, les consultants ont été chargés très tôt de réaliser des enquêtes en vue de calculer la rentabilité du projet. Au début de l'année 1986, ils prévoient les chiffres suivants : avec un trafic annuel

estimé à 23 millions de passagers et 13 millions de tonnes de marchandises, plus 5 millions de passagers en Eurostar, avec des tarifs équivalents ou inférieurs à ceux des ferries, les recettes pouvaient être évaluées à 4,1 milliards de francs dès la première année d'exploitation, pour augmenter de 2 % par an sur les dix années suivantes. Au fur et à mesure de l'avancement des travaux, les consultants ont effectué des révisions complètes des estimations de revenus, à partir de données récentes et plus détaillées.

En 1989, leur révision a révélé une augmentation sensible des revenus prévisionnels par rapport aux estimations réalisées au milieu de l'année 1987 : de 6 % en 1993-94, à 10 % en 2003 puis à 16 % en 2013, croissance due à l'amélioration des conditions économiques au Royaume-Uni et à une croissance du trafic réel enregistrée en 1986 et 1987, supérieure aux premières prévisions.

En 1990, les consultants prévoient que le chiffre d'affaires d'Eurotunnel allait approcher les 3,9 milliards de francs en 1993, qui devait être la première année d'exploitation (partielle) du tunnel ; ce chiffre devait augmenter jusqu'à 7,6 milliards de francs en 1994, pour connaître ensuite une croissance continue : 10,7 milliards en 1998, puis 15,8 milliards en 2003... etc.

En 1991, les consultants durent revoir à la baisse d'1 milliard de francs les estimations de revenus pour l'année 1993 en raison de la récession économique et de la mise en service échelonnée des navettes ; cependant, les prévisions sur le long terme restaient inchangées.

Les charges d'exploitation étaient évaluées à 25 % des estimations de recettes brutes, au lieu des 19 % prévus en 1987, sur les dix années suivant l'ouverture du tunnel ; elles devaient évoluer au même rythme que le chiffre d'affaires.

Une importante part des recettes allait également provenir de l'exploitation des facilités et des services offerts dans le cadre des terminaux.

La présence des prévisions en ce qui concerne le trafic et des perspectives de revenus et de rentabilité pour la société concessionnaire dans notre travail se justifie, comme nous l'avons vu, par le fait que l'incidence du tunnel sur le Kent est, dans une certaine mesure, liée aux résultats d'Eurotunnel. Dès l'origine du projet, la société a pris l'habitude de rapporter les estimations des consultants au point de vue du trafic et des revenus et de la rentabilité dans ses bulletins d'information et ses rapports d'activité annuels, chiffres qui ont été repris au fur et à mesure par la presse. Bien qu'il s'agisse d'une pratique courante lors de la construction d'un ouvrage de ce type, il semblerait que ces prévisions aient été rendues publiques plus souvent que de coutume. Ce choix d'Eurotunnel peut être interprété de diverses façons : il peut s'agir d'une volonté de tenir informées toutes les personnes intéressées par le projet, comme d'une manoeuvre stratégique consistant à avancer des chiffres prometteurs dans le but de rassurer les personnes directement ou indirectement impliquées dans le projet (dont les actionnaires) ; la société a pu également agir dans un souci de transparence.

Quelles que soient les raisons de son choix, tout un chacun a pu suivre l'évolution du projet dans la presse, que ce soit au sujet des fluctuations de l'action Eurotunnel ou à propos des inquiétudes des compagnies maritimes et aériennes face aux prévisions de trafic de la société. Nous aurons l'occasion de revenir sur la question ultérieurement, dans

la troisième partie de notre travail.

Nous allons maintenant aborder l'aspect sociologique et socio-économique de notre problématique. En d'autres termes, nous nous sommes demandé comment les habitants des régions directement concernées avaient perçu et vécu la construction puis l'ouverture du tunnel. L'étude de l'incidence du tunnel sur les résidents du Kent et du Nord-Pas-de-Calais a été rendue possible grâce à la presse, comme nous allons le voir dans le prochain chapitre.

## **CHAPITRE 4. LE TUNNEL VU PAR LES REGIONS**

La plupart des personnes s'intéressant aux relations franco-britanniques s'accordent à penser qu'il existe un réel fossé culturel de part et d'autre de la Manche. Le simple fait de se mettre d'accord sur un nom<sup>305</sup> pour les navettes devant emprunter le tunnel a posé problème et pris des mois. Tout d'abord, les Français avaient suggéré star<sup>306</sup> mais les Anglais ont rejeté cette proposition jugeant l'idée bonne mais pas assez proche de la réalité, comme la plupart des suggestions françaises. De leur côté, les Français ont rejeté les propositions britanniques, telles que loop<sup>307</sup> à cause de sa ressemblance avec le mot 'loup', ou dart<sup>308</sup> peu évocateur en français. Les diverses suggestions étaient testées sur la population par le biais de sondages. Ainsi, les agences Design ADSA à Paris et Wolf Olins à Londres ont effectué la navette, sans jeu de mots facile, jusqu'à ce que tous s'accordent sur le terme aujourd'hui utilisé : le Shuttle. La question s'est même posée de savoir s'il valait mieux choisir 'le Shuttle' ou 'the navette' ; pour des raisons de commodité linguistique, en l'occurrence la prononciation du the si ardue pour les Français, le choix s'est finalement porté sur 'le Shuttle'. Il est difficile d'imaginer qu'un simple nom ait posé autant de problèmes ; toujours est-il que cette difficulté traduit bien la différence culturelle.

### **I - LE TUNNEL VU PAR LES MEDIAS :**

---

L'inauguration du tunnel<sup>309</sup>, le vendredi 6 mai 1994, a été l'occasion pour un grand nombre de périodiques de consacrer des pages entières d'articles, parfois illustrés de caricatures, à partir desquels nous avons pu dégager l'impact sociologique du tunnel sous la Manche sur la population britannique. De la description purement factuelle de la

<sup>305</sup> SIEGELE, L., "Eurotunnel. Fossé culturel = gouffre financier", *Le Monde*, l'économie PERSPECTIVES, 21 juin 1994, p. IV.

<sup>306</sup> étoile

<sup>307</sup> boucle

<sup>308</sup> fléchette

<sup>309</sup> voir annexes 10 et 10 bis.

cérémonie aux analyses psycho-sociologiques, en passant, entre autres, par les détails techniques du système de transport, l'historique du projet, les réactions de la population de part et d'autre de la Manche, la question de l'environnement et l'avenir des compagnies maritimes et aériennes, les journalistes ont eu matière à développements.

Avant de revenir sur le rôle des médias et de comparer les approches française et britannique, il nous a semblé intéressant de mentionner une interview<sup>310</sup> de l'historien Théodore Zeldin<sup>311</sup>. Cet entretien a l'intérêt d'annoncer les principaux thèmes abordés par les quotidiens en relation avec l'impact socio-économique du tunnel sous la Manche. Théodore Zeldin s'est penché plus particulièrement sur les relations franco-britanniques. Selon lui, d'un point de vue sociologique, il règne entre la France et l'Angleterre un climat d'incompréhension et le tunnel ne saurait rapprocher ces deux pays par sa seule existence. Il analyse les choses de la façon suivante : la presse britannique est pleine de préjugés francophobes auxquels s'ajoute une certaine autofascination anglo-anglaise ; les Français, quant à eux, ne cherchent pas vraiment à mieux se faire connaître et font preuve d'une autosatisfaction franco-française qui masque leurs insuffisances. Les Anglais et les Français sont, selon lui, incapables d'aboutir à une forme de "réconciliation" comme celle qui est née entre la France et l'Allemagne, par suite de la politique menée par de Gaulle et Adenauer à la fin des années cinquante, car l'Angleterre fait preuve de trop de méfiance à l'égard de la France. Le Foreign Office<sup>312</sup> lui-même qualifie les Français de "difficiles" avec des "mentalités spéciales".

Si les Français "célèbrent" le tunnel alors que les Anglais relèvent simplement son existence, cela s'explique par le fait qu'ils ont des raisons de fêter l'évènement : depuis toujours, le tunnel a été une idée française et sa réalisation est devenue inévitable au fil du temps ; les Anglais, quant à eux, ne comprennent pas vraiment l'obstination des Français à vouloir construire un tunnel qu'ils ne semblent pas très enclins à emprunter si on se rapporte au niveau de fréquentation des ferries et des avions avant l'ouverture du tunnel. Si, pour les Français, le tunnel et le train à grande vitesse représentent une merveille de la technique, les Anglais considèrent le tunnel comme "pittoresque et commode", mais vu le retard pris dans la construction de la ligne à grande vitesse côté anglais, ils ne peuvent en tirer fierté. Selon un directeur d'établissement de crédit à Londres, "les Français adorent leur TGV. Pour nous, le tunnel est le prolongement logique du réseau TGV"<sup>313</sup> ; à Paris, une personne, assurant les mêmes fonctions que lui dans un établissement similaire, considère que "les Britanniques n'aiment pas les grands projets. Ils trouvent que ces trucs sont lourds, sales et coûtent trop d'argent. En plus, avec le tunnel, la Grande-Bretagne n'est plus une île"<sup>314</sup>. Théodore Zeldin qualifie l'attitude des

---

<sup>310</sup> DUPLOUICH, J., "Tout reste à faire", *Le Figaro*, 6 mai 1994, p. 9.

<sup>311</sup> Professeur à Oxford et doyen du Saint Anthony's College.

<sup>312</sup> Ministère des Affaires Etrangères.

<sup>313</sup> Propos rapportés par SIEGELE, L., "Eurotunnel. Fossé culturel = gouffre financier", *Le Monde*, article déjà cité.

<sup>314</sup> *ibid.*

Anglais de mesquine car elle est la preuve qu'ils sont incapables de mettre en oeuvre de grands projets qui nécessitent de gros investissements ; il est vrai que pour eux la tendance était plutôt à la rentabilité immédiate et aux bénéfices à court terme, ce qui n'était pas vraiment le cas avec le tunnel sous la Manche. La détermination de Margaret Thatcher à vouloir construire le tunnel s'expliquait par le fait qu'elle croyait que l'activité économique allait fortement bénéficier des effets du tunnel sur le commerce.

Sur la sempiternelle question de l'isolationnisme, Théodore Zeldin considère que ce serait une erreur de continuer à croire que l'Angleterre reste à l'écart des autres pays car il y a fort longtemps qu'elle dépend de l'extérieur pour vivre.

Dans le même ordre d'idées, l'inconscient collectif ne souffre plus de la peur obsessionnelle d'une invasion française ; les angoisses du XIXème siècle liées aux maladies vénériennes, au libertinage, aux romans licencieux...etc, en provenance du continent ont disparu pour faire place à la crainte des renards enragés et à celle des directives européennes en provenance de Bruxelles. Enfin, il insiste sur la grande part de responsabilité des médias, populaires ou de qualité, qui, de tout temps, se sont employés à exacerber une francophobie certaine. Il reste cependant plutôt optimiste sur l'avenir des relations franco-britanniques puisqu'il déclare : "Tout reste à faire"<sup>315</sup>.

Théodore Zeldin fait preuve, à notre avis, d'une grande clairvoyance. Son jugement nous paraît tout-à-fait fondé ; il semble avoir une connaissance approfondie du sujet. Il précise d'ailleurs dans ce même entretien : "Je passe ma vie dans un pays et dans l'autre, j'essaie donc de dire la réalité des choses"<sup>316</sup>. On ne saurait qualifier ses propos de pessimistes, mais plutôt de réalistes.

L'inauguration du tunnel n'a pas été perçue de la même façon par la presse du côté français et du côté britannique ; on note aussi un certain décalage, ce qui est classique, entre la presse de qualité et la presse populaire. Les principaux quotidiens français<sup>317</sup> ont publié des suppléments afin de pouvoir traiter amplement du sujet sous tous ses aspects ; la plupart des journalistes français se sont accordés pour qualifier l'inauguration du tunnel de cérémonie historique dans la mesure où elle symbolisait des idées importantes, telles que la fin de l'isolationnisme pour l'Angleterre, la promesse éventuelle d'une nouvelle amitié franco-britannique ou encore l'ouverture de la Grande-Bretagne sur l'Europe.

La presse britannique, quant à elle, n'a jamais montré un réel enthousiasme face au tunnel. L'évènement a souvent été relégué au second plan, quand il était traité. Un quotidien français<sup>318</sup>, en l'occurrence, a publié un article<sup>319</sup> qui révèle et dénonce l'attitude de la presse britannique à l'égard du tunnel sous la Manche, au lendemain de

---

<sup>315</sup> Propos rapportés par DUPLOUICH, J., "Tout reste à faire", *Le Figaro*, article déjà cité.

<sup>316</sup> *ibid.*

<sup>317</sup> *Le Monde, Le Figaro et Libération*

<sup>318</sup> *Libération*

<sup>319</sup> DUBOIS, N., "Les quotidiens de la presqu'île divisés", *Libération*, 7-8 mai 1994, p. 2.

son inauguration. Contrairement à Théodore Zeldin, qui semble penser que la presse populaire et la presse de qualité ne font qu'une lorsqu'il s'agit de parler du tunnel, cet article les met en opposition. En effet, la presse de qualité a salué l'évènement en le qualifiant d'"historique", alors que les journaux populaires l'ont franchement ignoré. L'intérêt de la presse de qualité pour le tunnel s'est traduit par de volumineux suppléments consacrés au "rêve devenu réalité" de la part de certains grands quotidiens britanniques<sup>320</sup>, alors que le désintérêt de la presse populaire<sup>321</sup> se traduisait par l'absence de titre de manchette à propos de l'inauguration du tunnel. Cette tendance était largement prévisible ; un quotidien<sup>322</sup> a d'ailleurs rappelé le titre de l'article d'un de ces journaux populaires<sup>323</sup> à l'occasion de la jonction des tunnels français et britanniques, en décembre 1990 : "On sent une odeur d'ail passer par le trou de la sonde"<sup>324</sup>. Daniel Schneidermann<sup>325</sup> rapporta également ces propos mais de façon plus laconique : "ça sent l'ail"<sup>326</sup>, alors que son confrère britannique, John Ardagh, semblait plutôt enclin à penser que les Anglais craignaient plus Bruxelles, Maastricht, Jacques Delors... c'est-à-dire tout ce qui touchait à l'Europe, que les Français et leurs coutumes.

Un autre quotidien<sup>327</sup> a plutôt incisif, titrait : "Le tunnel ouvre aujourd'hui - et ferme" en référence au fait que le système de transport ne pouvait pas ouvrir dans l'immédiat. Il se montrait assez acerbe devant l'attitude "entièrement négative" du peuple anglo-saxon qui associe la perte de l'insularité à l'arrivée certaine "de la rage et autres maladies étrangères, d'étrangers indésirables, de terroristes, sans parler de la menace des Panzer divisions en cas de guerre"<sup>328</sup>. Selon le journaliste Nicholas Faith, l'attitude du gouvernement britannique risquait fort d'être "citée par les futurs historiens comme le symptôme le plus évident du déclin britannique dans le dernier quart du XXème siècle"<sup>329</sup>.

<sup>320</sup> *The Times, The Financial Times et The Guardian* qui s'était associé à *Libération* pour l'occasion.

<sup>321</sup> *The Sun* et *The Daily Mail*

<sup>322</sup> *The Guardian* du 6 mai 1994

<sup>323</sup> *The Sun*

<sup>324</sup> Propos rapportés par CAME, F., "L'Histoire écrite dans la craie", *The Guardian / Libération*, article déjà cité.

<sup>325</sup> Chroniqueur dans *Le Monde*.

<sup>326</sup> SCHNEIDERMAN, D., "Au bout du tunnel", *Le Monde*, 7 mai 1994, p. 23.

<sup>327</sup> *The Independent*.

<sup>328</sup> Propos rapportés par DUBOIS, N., "Les quotidiens de la presqu'île divisés", *Libération*, article déjà cité, d'après *The Independent*.

<sup>329</sup> *ibid.*

Un article purement factuel relatait le déroulement de l'inauguration du tunnel à l'aide d'une multitude de propos recueillis auprès des diverses personnalités présentes sur les lieux. Les détails de la cérémonie étaient d'une importance mineure par rapport aux citations qui, bien qu'elles aient sans doute été triées sur le volet, étaient néanmoins assez révélatrices de l'état d'esprit de leurs auteurs : la Reine d'Angleterre, Elizabeth II, déclara : "C'est la première fois dans l'histoire que les chefs d'Etat de France et de Grande-Bretagne se rencontrent sans avoir dû prendre le bateau ou l'avion", soulignant ainsi la fin réelle et historique de l'insularité britannique ; plus tard cependant, elle évoqua aussi "l'une des plus grandes réussites technologiques du monde"<sup>330</sup>.

François Mitterrand, quant à lui, très moralisateur, s'attarda sur "un tunnel qui permettra d'ajouter une dimension supplémentaire à notre voisinage... Une entente durable et profitable à une seule condition : celle de le vouloir"<sup>331</sup>, insistant bien sur la notion incontournable de volonté dans tout projet de grande ampleur.

Deux autres citations, très révélatrices de l'état d'esprit britannique typique, ont été rapportées dans ce même article : celle de John Major qui démentait les propos de Théodore Zeldin sur le fait que les Britanniques ne sont pas isolationnistes : "Nous sommes toujours une île. C'est peut-être le continent qui est devenu une île"<sup>332</sup>, à moins qu'il ne s'agisse-là simplement d'un trait d'humour britannique, et celle de Sir Alastair Morton qui exprima sa satisfaction de voir "la première souveraine britannique de l'Histoire revenir en toute sécurité et par la terre d'une aventure étrangère"<sup>333</sup>. Ces propos relevés au cours de l'inauguration se passent de commentaires car ils sont, me semble-t-il, assez parlants.

Laurent Zecchini<sup>334</sup> s'est inspiré de la célèbre citation de Shakespeare pour le titre de son article<sup>335</sup> : "Etre ou ne pas être insulaires". Ses propos étaient tout-à-fait intéressants dans le cadre d'une approche sociologique des Britanniques face au tunnel. Il a commencé son article en faisant référence à un éditorial récent d'un quotidien britannique<sup>336</sup> : "Beaucoup de gens préféreront traverser par ferry pour sentir la brise salée sur leurs joues et voir le ciel, comme nos ancêtres marins. Cela n'a rien à voir avec la peur. Mais que restera-t-il du sens de l'aventure, de "l'étranger" ? Au lieu de regarder les blanches falaises de Douvres grossir de façon magique, nous nous fraierons notre chemin à travers

<sup>330</sup> Propos rapportés par BERGER, F., ROUSSELOT, F., "De Paris à Londres à pied sec sous la Manche", *Libération*, 7-8 mai 1994, pp. 2-3.

<sup>331</sup> *ibid.*

<sup>332</sup> *ibid.*

<sup>333</sup> *ibid.*

<sup>334</sup> Journaliste écrivant dans *Le Monde*.

<sup>335</sup> ZECCHINI, L., "Etre ou ne pas être insulaires", *Le Monde* supplément, 7 mai 1994, p. 26.

<sup>336</sup> *The Daily Telegraph*.

leurs entrailles". On pouvait sentir beaucoup de nostalgie et très peu d'enthousiasme dans ces propos. Laurent Zecchini a révélé que la presse populaire britannique a de toute évidence contribué à pérenniser les peurs ancestrales telles que le terrorisme, les accidents et la rage. Pourtant, Eurotunnel a diffusé des brochures d'informations, avec chiffres à l'appui, soulignant les efforts accomplis dans la lutte contre la rage et les résultats positifs (1285 cas de rage recensés en France en 1992 contre seulement 261 en 1993, soit une chute de 80 %) afin de rassurer la population britannique.

Dans un autre quotidien <sup>337</sup>, il était question d'un lien physique établi sans doute à jamais, entre la France et l'Angleterre, sous la forme d'un tunnel qui, à lui seul, aurait le pouvoir d'"abolir, psychologiquement, tous les divorces et les querelles entretenus depuis des siècles" ; ce point de vue était en opposition avec celui de Théodore Zeldin sur l'impact que le tunnel pouvait avoir sur les relations franco-britanniques.

Un aspect très intéressant de la question a été présenté dans un autre article <sup>338</sup>, à savoir le rôle et la portée symbolique des grands projets de liaison dans la constitution et le développement des Etats, avec toutes les craintes et les peurs que cela peut engendrer. Cet article est axé sur une comparaison entre le tunnel sous la Manche et d'autres projets appartenant au passé, au présent ou à l'avenir en fonction de leur impact sur les échanges interrégionaux ou internationaux. Il est remonté très loin dans le passé puisqu'il citait le cas de la Chine impériale qui, grâce au Grand canal joignant le Fleuve Jaune au Fleuve Bleu, a pu trouver son unité ; la Rome impériale a pu conserver sa cohésion grâce au gigantesque réseau routier reliant la capitale aux provinces ; plus près de nous, la France a pu être centralisée grâce aux canaux de Sully, aux ponts d'Eiffel, aux chaussées de Trudaine et aux chemins de fer de Freycinet ; les tunnels ferroviaires du Saint-Gothard (1882), du Simplon (1906) et du Lötschberg (1913) ont permis à la Suisse d'être un Etat à part entière au lieu d'une juxtaposition de cantons ; au Japon enfin, grâce aux nombreux ponts et tunnels, un territoire éclaté a pu être unifié. Tous ces pays ont vu leurs échanges interrégionaux changer du tout au tout grâce à la mise en oeuvre de projets infrastructurels de grande ampleur. De même, les tunnels transalpins du Mont Cenis et du Mont-Blanc ont complètement modifié les échanges internationaux entre l'Europe du Nord et l'Europe du Sud.

Il faut néanmoins admettre, comme l'auteur de l'article le souligne, que si chaque nouvelle voie de communication construite ouvre de nouveaux réseaux d'échanges, cela ne comporte pas que des aspects positifs. Cela s'explique par le fait que l'ouverture des voies de communication a souvent été associée à la peur de l'autre qui représente l'inconnu, quelqu'un d'étranger, de différent. Par le passé, la découverte de la route de la soie, de l'ivoire ou de l'encens a signifié au mieux des invasions pacifiques, au pire la destruction d'un grand nombre de civilisations et de cultures. Le fait est que la plupart des grands projets d'aujourd'hui ont été conçus avant la période de récession économique que nous connaissons et suscitent donc des inquiétudes dans la mesure où ils vont à l'encontre de la tendance actuelle visant plutôt à se protéger de la suprématie des

<sup>337</sup> SCHIFRES, M., "La cathédrale de la mer", *Le Figaro*, 6 mai 1994, p. 25.

<sup>338</sup> VALLET, O., "Manche : les angoisses du tunnel", *Le Monde*, 6 mai 1994, p. 2.

grandes puissances par peur du chômage, entre autres.

Pourtant l'ouverture des nouvelles voies de communication est aussi synonyme de progrès. Aujourd'hui, le tunnel sous la Manche signifie que le Royaume-Uni n'est plus une île par le fait qu'il est relié au reste du continent européen, donc qu'il est directement accessible et cela facilite les échanges. D'ici peu, Andorre ne devrait plus être une enclave avec la construction du tunnel du Puymorens. De même, le pont sur la Baltique reliant la Scandinavie au reste de l'Europe et le tunnel de Gibraltar reliant l'Espagne au Maroc, signifieront une continuité terrestre du cercle polaire au continent africain, ce qui n'est pas négligeable au point de vue des échanges. Dans le même ordre d'idées, les projets de tunnel au Chili sous la cordillère des Andes ou sous le détroit de Bering faciliteront grandement les échanges entre les pays.

Nicholas Colchester<sup>339</sup>, un spécialiste de la question, a exposé les raisons pour lesquelles le tunnel a été pour les Britanniques une source d'inquiétudes<sup>340</sup>. Tout d'abord, par crainte d'épidémie de rage, ils ont exigé l'installation de tout un système de barrières électrifiées et de pièges afin de parer la venue par le tunnel de mammifères en provenance du continent qui pourraient contaminer l'Angleterre. Selon lui, contrairement à Théodore Zeldin, le tunnel est surtout le symbole de la perte de l'insularité britannique, ceci pour une simple raison d'ordre pratique, à savoir le contrôle des papiers des passagers à bord de l'Eurostar qui peut paraître anodin à tout un chacun, mais qui, pour des personnes qui ont toujours pu circuler librement dans leur pays sans avoir à justifier de leur identité, signifie une restriction de leur liberté.

La question de l'Europe est très souvent soulevée dans les quotidiens. Les points de vue varient d'un extrême à l'autre ; rares sont ceux qui s'avèrent pro-européens affirmant que l'ouverture du tunnel "renforce l'idée que le destin de la Grande-Bretagne se trouve dans et avec l'Europe"<sup>341</sup>. A travers le tunnel s'expriment encore, pour beaucoup, "la haine naturelle du grand public britannique à l'égard de l'Union européenne" et "sa conviction fondamentale qu'on est mieux tout seuls"<sup>342</sup>. Un quotidien français a publié un sondage d'opinion, réalisé par la Commission européenne et publié dans un quotidien britannique, qui renforce l'idée du désintérêt britannique pour le tunnel et ce qu'il implique : "Les Britanniques se sentent moins européens que jamais" puisque 60 % d'entre eux, soit 5 % de plus qu'en 1993, se considéraient comme British<sup>343</sup> avant tout et 61 % d'entre eux, contre 56 % en 1993, se disaient anti-Maastricht... ce qui explique le commentaire d'un eurocrate de Bruxelles : "Je suppose qu'il faudra plus d'un tunnel sous la Manche pour faire que les Anglais nous aiment..."<sup>344</sup>. Au cours de la cérémonie d'inauguration du tunnel sous la Manche, François Mitterrand, égal à lui-même sur la question de l'Europe,

<sup>339</sup> Directeur éditorial de "The Economist Group Intelligence Unit" (Centre de Recherche de *The Economist*)

<sup>340</sup> Propos rapportés par *Le Monde* (supplément), 7 mai 1994.

<sup>341</sup> Propos rapportés par DUBOIS, N., d'après *The Financial Times*.

<sup>342</sup> *ibid.*, d'après *The Independent*.

<sup>343</sup> Britannique

souligna que le tunnel "est un atout majeur pour le renforcement de l'Union Européenne" et, s'adressant à la reine, il déclara : "Nous avons désormais une frontière terrestre, Madame, et ce qui se passe entre nous n'est pas indifférent au reste de l'Europe"<sup>345</sup>.

Un autre quotidien<sup>346</sup> a souligné que la liberté de circulation est assurée d'un bout à l'autre de l'Europe, ce qui est d'une importance capitale du point de vue des échanges. L'auteur de cet article a une vision très personnelle et fort intéressante des choses ; il considère que le tunnel sous la Manche constitue, paradoxalement, le pendant, à l'Ouest, de la chute du Mur de Berlin ; pour lui, la démolition d'une fortification a permis, en 1989, la naissance d'une liberté qui en 1994 a pu exister par la réalisation d'une voie de communication, les deux événements ayant comme point commun de rapprocher des peuples, même si le contexte et les raisons sont complètement différents ; selon lui, l'avènement du tunnel sous la Manche s'inscrit dans une seule et même logique : tout comme on a su marcher sur la Lune, on peut maintenant rouler sous la Manche ; alors qu'un mur s'écroule, un tunnel se construit.

La question de l'impact du tunnel sur l'environnement a bien entendu souvent été traitée par les quotidiens, dans la mesure où la protection de l'environnement a toujours été un souci majeur des Britanniques, comme nous l'avons vu dans la première partie de notre travail. Par exemple, dans un article consacré au rôle des travaux de liaison, il est mentionné que les projets d'une telle ampleur subissent très souvent des pressions d'ordre écologique en vue de protéger l'environnement naturel (cas des ours dans la construction du tunnel du Somport) et humain (problèmes de transits et de trafics en Europe).

Un autre article<sup>347</sup> nous informe des initiatives prises par les responsables de l'aménagement dans un souci de protection de l'environnement. De part et d'autre de la Manche, le Kent et le Nord-Pas-de-Calais étaient des régions verdoyantes qu'il s'agissait de sauvegarder dans la mesure du possible. Du côté français, Jean-Marie Géhu, professeur d'écologie végétale de renommée internationale, a été chargé de la "revégétalisation" du site du terminal à Coquelles ; pour ce faire, il a bénéficié de la contribution de son conservatoire botanique de Bailleul (Nord). En ce qui concerne les travaux du terminal d'Eurotunnel et des voies d'accès au tunnel, Jean-Luc Nguyen, l'ingénieur d'arrondissement de Calais, considère que "dans bien des cas, nous avons amélioré l'état des lieux (...) Notamment en faisant disparaître des friches industrielles laissées à l'abandon parce que jusque-là invisibles". Il ne s'agit plus là de préserver mais d'améliorer l'environnement. En ce qui concerne les travaux du TGV dont le tracé prévoyait effectivement d'empiéter sur la forêt de Guînes, c'est finalement la forêt qui gagna quelques hectares supplémentaires (de 783 à 802). Du côté britannique, les

---

<sup>344</sup> *ibid.*, d'après *The Daily Mail*.

<sup>345</sup> Propos rapportés par BERGER, F., ROUSSELOT, F., "De Paris à Londres à pied sec sous la Manche", *Libération*, article déjà cité.

<sup>346</sup> SCHIFRES, M., "La cathédrale de la mer", *Le Figaro*, article déjà cité.

<sup>347</sup> Propos rapportés par CANS, R., "Un souci méticuleux de l'environnement", *Le Monde*, 7 mai 1994, p. 29.

choses étaient plus délicates dans la mesure où les Anglais étaient certainement encore plus soucieux de préserver intact le Kent que les Français le Nord-Pas-de-Calais. Les responsables de l'aménagement ont donc dû déployer des trésors d'ingéniosité et prendre de multiples précautions afin d'éviter l'irréparable. Selon les termes de la brochure d'Eurotunnel : "C'est la plus vaste politique d'environnement jamais adoptée en Grande-Bretagne pour un grand chantier"<sup>348</sup>. Cela n'empêcha pas un célèbre quotidien britannique populaire, de reléguer l'annonce de l'inauguration du tunnel en pages intérieures, à l'aide de deux photos, l'une rappelant ce qu'était la verte et paisible campagne du Kent avant la construction du tunnel, l'autre dénonçant les méfaits du tunnel en évoquant : "la jungle de béton des autoroutes, échangeurs et voies ferrées en cours de construction, à proximité du terminal de Folkestone"<sup>349</sup>.

## **II - APPROCHE SOCIO-ECONOMIQUE :**

---

A l'occasion de l'inauguration du tunnel sous la Manche, la presse a également fait paraître un certain nombre d'articles sur les retombées économiques de part et d'autre de la Manche, ce qui nous a permis de dégager l'impact socio-économique du tunnel sur le Kent principalement et sur le Nord-Pas-de-Calais.

Sur la question du financement du projet tout d'abord, Laurent Zecchini<sup>350</sup> a souligné le fait que la construction du tunnel a donné lieu à une polémique sur le rôle du secteur public et celui du secteur privé ; en effet, Margaret Thatcher a exigé que ce soit un projet entièrement privé, en allant même jusqu'à faire voter une loi interdisant l'apport de fonds publics dans le financement de la ligne à grande vitesse entre la sortie du tunnel et Londres ; mais, sous un angle de vue différent, c'est l'Etat qui a finalement exercé son pouvoir en choisissant le système de transport installé par Eurotunnel, en forçant un secteur privé assez récalcitrant, en s'immisçant dans la gestion d'Eurotunnel et dans les projets de British Rail. Du côté français, dès l'annonce du projet, les entreprises et administrations chargées de l'équipement ont entrepris la construction de la liaison entre Paris et le tunnel, aux frais des contribuables. Tout ceci est d'autant plus paradoxal qu'il a été clairement stipulé dès l'origine qu'il s'agissait soi-disant d'un projet entièrement privé.

Dans le même article, le journaliste exposait sa vision des choses ; selon lui, la raison pour laquelle les Français n'avançaient pas à la même allure que les Britanniques s'expliquait par la politique menée par les gouvernements conservateurs successifs en Angleterre, qui a consisté à privatiser systématiquement et à refuser d'investir l'argent public dans des projets d'intérêt ... public !

L'édition spéciale publiée par un quotidien britannique<sup>351</sup> en association avec son

<sup>348</sup> *ibid.*

<sup>349</sup> Propos rapportés par DUBOIS, N., d'après *The Daily Mail*.

<sup>350</sup> ZECCHINI, L., "Grande-Bretagne : "Wait and see...", *Le Monde*, 7 mai 1994, p. 34.

<sup>351</sup> *The Guardian/Libération*, 6 mai 1994.

pendant français a fait état des inquiétudes du Kent quant à l'impact économique du tunnel. Le quotidien a fait appel, dans cette optique, à Roger Vickerman qui a beaucoup travaillé sur ce sujet ; il a exprimé son opinion en ces termes : "Si nous n'avions pas eu le tunnel, l'économie britannique en aurait souffert. Mais il est très délicat aujourd'hui de chercher à identifier précisément les effets positifs d'un tel édifice". Telle était la position de ce spécialiste en la matière à la veille de l'ouverture du tunnel sous la Manche. En dépit du fait qu'il se soit longuement penché sur le problème, il n'arrivait toujours pas à évaluer si le tunnel "apportera(it) plus d'emplois qu'il n'en coûtera(it)" à l'ensemble du pays en général et à la région du Kent plus particulièrement. Il préférerait donc opter pour les "avantages par défaut" en admettant qu'il s'agissait indéniablement d'une "énorme opportunité de voir les échanges et l'activité économique connaître une véritable expansion" ; cependant, dans la mesure où "le Royaume-Uni attend plus du tunnel que la France, notamment du fait de la nouvelle ligne de chemin de fer à grande vitesse, il est pratiquement impossible de se faire une opinion définitive"<sup>352</sup>.

La tendance était sensiblement la même pour tous les acteurs concernés par le tunnel quant à son impact économique. Les industriels semblaient adhérer aux prévisions de la société Eurotunnel quand elle annonçait que le Royaume-Uni allait s'ouvrir au marché unique européen, mais ne s'engageaient pas vraiment pour autant dans des projets d'investissements ou d'infrastructures sur le continent.

Les estimations du rapport de la Commission d'Enquête étaient assez mitigées : "Sur la base d'une croissance présumée de 2 à 2,5 % par an au Royaume-Uni, il apparaît que l'activité économique dans le Kent sera supérieure à la moyenne nationale et que le tunnel aura un impact bénéfique sur la région jusqu'en l'an 2011" ; cependant, à "moyen terme, les effets négatifs sur l'emploi sont plus importants qu'envisagés initialement"<sup>353</sup>.

Gwyn Prosser<sup>354</sup> n'était pas très optimiste : "La difficulté, c'est évidemment de prédire le futur, mais pour l'instant, la situation n'est pas fameuse", écrivait-il faisant référence aux emplois portuaires et aux emplois directement et indirectement liés au tunnel. La question était de savoir si le tunnel allait signifier un renouveau économique pour la région et la Grande-Bretagne ou, au contraire, le départ des entreprises sur le continent. Comme le soulignait Gwyn Prosser, "si le but est de mieux travailler avec l'Europe, plusieurs firmes pourraient être tentées de s'installer dans le nord de la France, d'où elles auraient une position plus centrale"<sup>355</sup>.

Du côté français, la situation dans le Calaisis, telle qu'elle a été décrite par un

---

<sup>352</sup> ROUSSELOT, F., "Le Kent, inquiet, s'interroge sur l'impact économique du tunnel", *The Guardian/Libération*, 6 mai 1994, p. 8.

<sup>353</sup> "On the basis of assumed growth in UK output averaging 2% to 2.5% per annum, the evidence suggests that economic growth in Kent will exceed the national average"(...)"Over the longer term to the year 2011 the Channel Tunnel will bring economic benefits to Kent as a whole"(...)"However the net adverse employment effects (...) in the medium term are larger than was then" (in 1987) "envisaged", voir *Kent Impact Study 1991 Review*, rapport déjà cité, pp. i-ii.

<sup>354</sup> Chargé du développement économique au conseil régional du Kent.

<sup>355</sup> ROUSSELOT, F., "Le Kent, inquiet, s'interroge sur l'impact économique du tunnel", *The Guardian/Libération*, article déjà cité.

quotidien britannique, n'était pas très brillante non plus. Pourtant, la ville de Calais est devenue, grâce au tunnel sous la Manche, la mieux équipée en France. "L'effet tunnel" s'est fait sentir dès le début du projet avec plus de 5 000 personnes embauchées et formées dès 1986-87 en vue de travailler sur le chantier. En conséquence, le taux de chômage du Calaisis a chuté de 6 % (de plus de 20 % à en dessous de 14 %) et la région a cru en un avenir meilleur après 35 années de récession. Un hôtelier de Calais a témoigné en ces termes : "Chacun avait un ami, un mari, un fils, quelqu'un de proche ou de lointain qui travaillait sur le chantier (...) Et puis il y a eu un véritable déferlement sur la région"<sup>356</sup>. En effet, "l'effet tunnel" s'est aussi traduit par l'arrivée d'une multitude d'investisseurs potentiels - chefs d'entreprises et prospecteurs français, belges, anglais et néerlandais - venus évaluer le site et décider de l'opportunité d'installer une entreprise dans la région. Des spéculateurs ont même pris des options sur des terrains, sans pour autant signer de promesses d'achat. En 1990, la fin du chantier a signifié une débauche massive, un taux de chômage en hausse (qui a atteint 20 % en 1994) et la disparition des hommes d'affaires en tout genre. Jean-Jacques Barthe<sup>357</sup> témoigne : "Il y a dix ans, les Calaisiens ont été très sceptiques, cela faisait tellement de temps qu'on parlait de ce projet (...) Quand les travaux ont commencé, ils ont trouvé que c'était bien. Il n'y avait pas une famille dont l'un des membres ne travaillait pas sur le tunnel. Depuis que le chantier est terminé, les doutes sont revenus. Le chômage est remonté de 13 à 20 %. Nous vivons cette phase affreuse du désemploi, avec toute la déception que cela implique"<sup>358</sup>.

Les personnes interrogées à l'occasion de l'inauguration du tunnel tentaient d'analyser la situation. Francis Balloy<sup>359</sup> se plaçait du point de vue des laissés-pour-compte, en quelque sorte, du projet quand il donnait sa version des faits : "Tout le temps de la construction du chantier, la région a vécu dans l'euphorie. Et puis il y a eu les difficultés financières d'Eurotunnel et les retards annoncés sur la date de mise en service (...) Ceux qui travaillent sur le chantier n'ont pas compris qu'on les laisse tomber"<sup>360</sup>. Henri Ravisse<sup>361</sup> analysait la situation différemment ; il se plaçait davantage du point de vue financier quand il déclarait : "Le drame de Calais, c'est qu'il n'y a pas ici de bourgeoisie industrielle capable d'investir et de guider les affaires"<sup>362</sup>. Patrick Leguillou<sup>363</sup> était, quant à lui, franchement plus optimiste. Si on en croit ses dires, "D'ici 2005, le

<sup>356</sup> Propos rapportés par BENSANEL, N., "Espoirs déçus en Calais", *The Guardian / Libération*, 6 mai 1994, p. 9.

<sup>357</sup> Maire de Calais.

<sup>358</sup> Propos rapportés par TRAPIER, P., "Eurotunnel : Calais a fait la fête à part", *Le Journal du Dimanche*, 8 mai 1994, p. 20.

<sup>359</sup> A l'Office du Tourisme.

<sup>360</sup> Propos rapportés par BENSANEL, N., "Espoirs déçus en Calais", *The Guardian/Libération*, article déjà cité.

<sup>361</sup> Président de la Chambre de Commerce de Calais.

<sup>362</sup> *ibid.*

<sup>363</sup> Membre du Comité d'Expansion Economique de Calais.

port et le tunnel draineront ensemble 30 millions de voyageurs et 30 millions de tonnes de fret (...) Nous serons dans les dimensions de Roissy en l'an 2000. C'est un atout considérable, nous sommes les seuls de cette région du Nord à pouvoir y prétendre. Reste à valoriser et à utiliser tout ce passage"<sup>364</sup>. Jean Cousein<sup>365</sup> semblait tout aussi optimiste, avec un bémol cependant : "Le tunnel, cela peut être l'essence dont Calais a besoin pour redémarrer son moteur. Il est vrai qu'Eurotunnel fait peur. Avec leur cité de l'Europe, on a l'impression qu'ils veulent se garder leur clientèle. Mais je me demande s'ils n'ont pas surdimensionné leurs investissements"<sup>366</sup>.

Dans cet ordre d'idées, plusieurs ZAC ont été prévues autour du tunnel. Cependant, à l'heure de l'inauguration du tunnel, les choses n'avaient pas beaucoup évolué ; de tous les projets prévus, seuls l'hypermarché Carrefour et les immenses cash and carry<sup>367</sup> (libres services, magasins et entrepôts spécialisés dans la vente d'alcool et de bière) attirant toujours plus de one-day trippers<sup>368</sup> britanniques, avaient vu le jour et un seul commerçant de Calais avait loué une boutique dans la cité de l'Europe ; dans ces conditions, les Calaisiens ne risquaient pas d'assister à la désertion du centre-ville.

David West était, avant même l'ouverture du tunnel, une des personnes qui avait certainement le plus bénéficié des retombées du tunnel. Propriétaire du plus grand cash and carry de Calais, il a su analyser avec justesse le comportement de ses contemporains et saisir l'opportunité qui s'offrait à lui : "En Angleterre, la bière est un médicament contre la crise"<sup>369</sup>. Pourtant, sa réussite n'a pas été bien accueillie par les Calaisiens ; à l'occasion des fêtes de Noël en 1993, la popularité de son cash and carry a attiré une foule de Britanniques, créant ainsi un gigantesque embouteillage dans la zone industrielle, ce qui lui a valu de sévères critiques de la part des élus locaux. Sainsbury's, une autre société britannique, s'est également implantée à Coquelles.

La situation était presque similaire dans le secteur de l'immobilier. A l'origine du projet, les promoteurs immobiliers faisaient preuve de beaucoup d'optimisme... avec raison d'ailleurs, si on en croit les dires d'un notaire de Boulogne : "Il y a eu un vrai mouvement en 1988 (...) Les Britanniques, qui avaient déjà beaucoup investi dans le Pays de Caux et autour de Honfleur, ont commencé à s'intéresser aux propriétés qui étaient à vendre dans la région, à proximité de la sortie du tunnel. Il faut dire qu'ici, les prix des maisons et des terrains sont toujours trois fois moins chers que ceux du sud de la Grande-Bretagne. Notamment le Kent. Bien sûr, le Kent, c'est beau, c'est huppé, mais, là-bas, les tarifs sont inabordables"<sup>370</sup>. Pour la région, c'était une belle perspective ; on

<sup>364</sup> *ibid.*

<sup>365</sup> A la Chambre de Commerce.

<sup>366</sup> Propos rapportés par TRAPIER, P., "Eurotunnel : Calais a fait la fête à part", *Le Journal du Dimanche*, article déjà cité.

<sup>367</sup> Traduction littérale : emporter-comptant.

<sup>368</sup> Excursionnistes d'un jour.

<sup>369</sup> *ibid.*

s'attendait à voir les Britanniques arriver en masse et le prix du foncier monter en flèche. Mais cela n'a pas été le cas ; certes, les Anglais continuent d'investir en France, mais achètent plutôt des vieilles bâtisses à rénover, à bas prix.

En conclusion, l'emploi revenait progressivement dans le Calaisis ; on était passé de la production à la vente : le secteur primaire avait fléchi alors que le secteur tertiaire était en développement. Sans rentrer dans les détails, la construction du tunnel avait signifié la création de 15 000 emplois, dont une grande partie dans la région ; l'exploitation du tunnel a bien créé 1 200 emplois, mais en majorité hors de la région. Jean-Jacques Barthe n'était pas en mesure de donner des chiffres précis à ce sujet : "Je n'arrive pas à connaître le nombre de Calaisiens travaillant pour Eurotunnel mais je crois que ce chiffre est faible. Le maire d'une petite commune limitrophe, Fréthun, me disait qu'il n'a qu'un administré qui travaille pour le tunnel. Pendant la construction, c'était bien plus". Les conditions de recrutement d'Eurotunnel ont été, selon lui, scandaleuses ; en 1994, pour faire suite au refus de la société d'embaucher un jeune à cause de son faible niveau d'anglais, il déclara, critique et amer à la fois : "Pour être balayeur ou laveur de carreaux, on n'a pas besoin de l'anglais, Eurotunnel n'a pas réussi son implantation locale. Elle a confié ses dossiers d'embauche à des sociétés de Paris".

Le tunnel aura néanmoins eu un effet bénéfique pour la région : par la construction de l'autoroute qui a permis de désenclaver la ville, par les efforts que les compagnies de ferries ont dû fournir pour faire face à la concurrence et par l'effet dynamisant que ce projet a eu sur la région qui a tout mis en oeuvre afin de se tenir prête. C'est peut-être Marie-Christine Blandin<sup>371</sup> qui en une seule phrase a le mieux résumé cette dynamique de la région, quand elle a déclaré en 1994 : "Le Nord-Pas-de-Calais n'est plus une île".

Après avoir effectué la synthèse des prévisions en ce qui concerne l'emploi, le trafic et la rentabilité, et avoir tenté de cerner l'attitude des résidents des régions directement concernées, nous pouvons maintenant étudier l'incidence réelle du tunnel sous la Manche sur le Kent, à l'aide des premiers résultats obtenus au cours des trois premières années d'exploitation dans la troisième et dernière partie de notre travail.

---

<sup>370</sup> Propos rapportés par BENSANEL, N., "L'immobilier normand n'a pas flambé", *The Guardian/Libération*, 6 mai 1994, p. 9.

<sup>371</sup> Présidente de région.

# TROISIEME PARTIE : INCIDENCE DU TUNNEL SUR LE KENT EN 1997 APRES TROIS ANNEES D'EXPLOITATION

## CHAPITRE 1. IMPACT DU TUNNEL SUR LE KENT DEPUIS LA MISE EN EXPLOITATION :

Avant de procéder à l'étude des résultats après les trois premières années d'exploitation du tunnel, nous avons jugé utile de formuler quelques remarques nécessaires à la poursuite de notre travail. Lorsque nous nous sommes proposé de mesurer l'incidence du tunnel sous la Manche sur la région du Kent, les données étaient sensiblement différentes.

La mise en exploitation du nouveau système de transport était prévue pour le mois de juin 1993, juste avant la saison estivale ; or, il s'avère que la société a dû régler divers contentieux<sup>372</sup> et respecter des normes très strictes avant de pouvoir autoriser le passage des navettes et des trains dans le tunnel ; ceci a retardé le démarrage des différents

<sup>372</sup> voir infra p. 267.

services proposés par Eurotunnel de plus d'un an, compte tenu du fait que l'ouverture s'est échelonnée de mars 1994 à septembre 1995. Ce retard a certes eu pour effet d'endetter encore plus la société vis-à-vis des banques, mais il risquait surtout d'avoir des conséquences au point de vue de l'impact sur le Kent.

Le choix des limites temporelles de notre travail, jusqu'à 1997, soit après trois années d'exploitation, répondait à un souci d'analyser valablement les résultats afin de mesurer l'impact réel sur le comté. Or, il s'avère que sur ces trois années, aucune ne correspond à une année complète d'exploitation ; en effet, le dernier service a ouvert en septembre 1995 et le tunnel a dû être partiellement fermé entre le mois de novembre 1996 et le milieu de l'année suivante en raison d'un incendie. Dans ces conditions, les résultats obtenus sur le plan du trafic sur trois années incomplètes d'exploitation sont faussés par rapport à ceux qui ont été estimés sur la base d'un système de transport fonctionnant à pleine capacité.

De plus, la situation économique du pays et de la région a évolué entre-temps ; le Royaume-Uni a connu une période de récession d'août 1990 à septembre 1992, ce qui n'était pas nécessairement prévu en 1987, à l'origine du projet, mais qui s'était affirmé en 1991, date du second rapport de la Commission d'enquête. Or, en 1994-95, les données n'étaient plus les mêmes, puisque la croissance de l'activité économique avait repris ; ceci explique qu'il est d'autant plus difficile d'effectuer une comparaison valable entre les estimations et les chiffres réels.

Enfin, il nous a été très difficile de nous procurer des documents dressant un réel bilan de ces premières années d'exploitation. Il nous a paru surprenant de la part des autorités locales, voire centrales, que si peu d'intérêt soit porté à l'impact réel du tunnel sur la région, alors que de nombreux rapports avaient traité la question au cours de la période de construction. La plupart des chiffres dataient, dans la majorité des cas, des années 1990. Sans doute était-il trop tôt pour analyser valablement les premiers résultats.

Le Conseil du Kent a cependant suivi de façon régulière l'évolution de la situation économique du comté sans nécessairement annoncer de lien de cause à effet entre les résultats publiés et l'incidence du tunnel. Le département chargé du développement économique de la région <sup>373</sup> a notamment fait paraître, comme chaque année, une sorte de bilan <sup>374</sup> ; ce rapport, un des derniers en date pour notre période de référence puisqu'il a été publié en avril 1997, donnait une vue d'ensemble de la situation économique du Kent au cours des dernières années et soumettait le plan d'action pour l'année 1997/1998. Il offrait ainsi l'avantage de contenir des chiffres assez récents sur des thèmes aussi variés que la croissance économique, les tendances de l'emploi, la structure de l'emploi, le chômage et les faillites personnelles ou d'entreprises. Le même département a également fait paraître un document <sup>375</sup> qui porte sur la situation des villes portuaires et

---

<sup>373</sup> Economic Development.

<sup>374</sup> Kent County Council, *Economic Development Programme 1997/98, helping to invest in Kent*, Maidstone: Marketing Team, Economic Development Department, avril 1997.

<sup>375</sup> Kent County Council, *Kent Ports Strategy*, Maidstone: Economic Development Department, 1995.

les stratégies qu'elles devaient adopter pour faire face à la concurrence du tunnel.

## **I - SITUATION ECONOMIQUE DU KENT :**

---

Entre 1991, date des dernières estimations de la Commission d'enquête, et 1997, c'est-à-dire après les trois premières années d'exploitation, la situation économique du Kent au sein du Royaume-Uni a donc sensiblement évolué. Nous nous proposons d'analyser les résultats obtenus en ce qui concerne la croissance économique, l'emploi, le chômage et les faillites d'entreprises au cours de cette période. Le fait que les dates fixées par le Conseil du comté du Kent pour son bilan correspondent à la période délimitée dans notre travail ne signifie pas pour autant que le tunnel est directement responsable de cette évolution.

### **I-1 Croissance économique :**

L'économie du Royaume-Uni a connu, comme nous l'avons vu <sup>376</sup>, un mouvement de récession de 1990 à 1992. En d'autres termes, le ralentissement du rythme de croissance de l'activité économique a démarré juste après la fin de la construction de l'ouvrage et a duré jusqu'à la veille de l'ouverture du tunnel sous la Manche. En 1993, la croissance a repris de façon encourageante, puis s'est accélérée en 1994 et 1995, ce qui correspond aux toutes premières années d'exploitation du système de transport.

Le Produit Intérieur Brut (PIB) a fluctué en fonction de la situation économique. Le tableau n°1 résume l'évolution du PIB au Royaume-Uni et dans le Kent de 1990 à 1996.

**Tableau 1 : Evolution du PIB au Royaume-Uni et dans le Kent de 1990 à 1996 (Indice 1990=100)**

Année	Période	Indice	
		Royaume-Uni	Indice Kent
1990	Annuelle	100	100
1991	Annuelle	97,9	98,7
1992	Annuelle	97,4	97
1993	Annuelle	99,6	99,2
1994	Annuelle	103,5	102
1995	Annuelle	106,1	105
1996	Trim. 1 & 2	107,8	108,4

*Source : Economic Development Programme 1997/98, p. 7 (d'après les chiffres de l'ONS).*

Sur la base de l'indice 1990 = 100, le PIB était en baisse au cours des années de récession, puis est revenu au niveau de 1990 à la reprise de la croissance économique ; de 1993 au milieu de l'année 1996, il a connu une hausse constante, que ce soit dans l'ensemble du Royaume-Uni ou dans le Kent. Les consultants économiques prévoyaient

<sup>376</sup> voir supra p. 113.

que cette tendance allait se poursuivre en 1997.

## **I-2 Sur le plan du développement économique : point sur la situation**

Une des mesures d'accompagnement identifiées par la Commission d'enquête, si le Kent voulait maximiser les retombées positives du tunnel, concernait la politique de développement économique, dont la mise en oeuvre était du ressort des autorités locales. Cette politique s'articulait autour de trois axes : nécessité de développer les sites liés au tunnel (surtout le terminal de Cheriton et la gare internationale d'Ashford) afin de stimuler la croissance économique, de promouvoir la viabilité des ferries et enfin d'obtenir de nouveaux investissements dans le Kent (en soulignant l'aspect attrayant du tunnel) afin de stimuler la restructuration de l'économie locale.

Le Conseil du comté du Kent craignait de perdre des emplois au niveau local car la région risquait de souffrir des travaux liés à la construction du tunnel et, en conséquence, de perdre son côté attrayant pour les investisseurs et les visiteurs.

La situation était plus ambiguë au niveau des villes portuaires car la région voulait tirer profit du tunnel et, dans le même temps, sauvegarder l'emploi existant. En 1985, les ports du Kent comptait 12 450 emplois portuaires et maritimes ; avec la croissance du trafic transmanche, ce chiffre avait augmenté à un peu plus de 13 000 emplois en 1991 ; à la veille de l'ouverture du tunnel, le nombre d'emplois était déjà en baisse, à 11 100 emplois, en raison de la concurrence annoncée ; les pertes concernaient principalement Douvres, où 20 % de l'emploi local provenait de ce secteur. La région s'inquiétait donc pour Douvres qui allait nécessairement souffrir de l'arrivée d'un nouveau système de transport apte à rivaliser avec les compagnies de ferries. Le fait est que Douvres a dominé le marché transmanche, comptant 66 % des marchés belge et français, avec une croissance régulière au cours des vingt dernières années. De 1985 à 1994, le trafic des véhicules de tourisme a augmenté de deux-tiers à Douvres qui a vu passer plus de 3 millions de véhicules par an et celui des voyageurs a progressé d'un tiers, soit plus de 19 millions de voyageurs. Entre 1985 et 1992, le trafic fret a plus que doublé à Douvres, même si la part de marché (16-17 %) est restée constante sur l'ensemble des échanges au Royaume-Uni.

Toujours à l'Est du Kent, la priorité a aussi été donnée à la lutte contre les problèmes économiques persistants. La Commission d'enquête avait identifié ces problèmes dans son premier rapport en 1987 et préconisé la création d'une agence de développement pour l'Est du Kent. Faute d'accord entre les Conseils des divers comtés, elle n'avait pu voir le jour ; l'état de la situation économique de la région ayant empiré, l'idée a été relancée en 1991 et une agence<sup>377</sup> a été créée, en coordination avec le secteur privé et sous la pression d'Eurotunnel. Une des conséquences directes a été la décision d'attribuer à certaines parties de l'Est du Kent (Swale, Shepway, Douvres et Thanet) le statut d'Assisted Area<sup>378</sup> en juillet 1993 ; cependant, compte tenu de la situation catastrophique de Thanet qui affichait le plus fort taux de chômage et faisait partie, de ce

<sup>377</sup> East Kent Initiative (EKI).

<sup>378</sup> zone assistée

fait, des dix plus mauvais marchés de l'emploi de la Grande-Bretagne, le degré d'assistance était supérieur<sup>379</sup> ; la ville a également obtenu une aide<sup>380</sup> de la Communauté européenne pour les années 1994 à 1996.

Enfin, la ville d'Ashford, à laquelle le statut de growth point<sup>381</sup> avait été attribué, était considérée comme un lieu stratégique propice à la création de sites de développement<sup>382</sup>. La ville était bien située du point de vue géographique (entre le tunnel et Londres) et possédait de bonnes liaisons routières et la gare internationale. Les autorités locales misaient sur sa capacité à devenir un centre d'affaires et d'investissements et, de ce fait, à contribuer à régénérer l'économie de l'Est du Kent.

Malgré toutes les initiatives qui ont été prises, les autorités locales ont eu des difficultés à mettre en oeuvre la politique de développement prévue. Le Professeur Roger Vickerman, le "spécialiste de la question", a suivi le développement économique du Kent et a tiré la conclusion suivante<sup>383</sup> ; il considère que plusieurs facteurs ont probablement contribué à cet état de fait : un manque de coordination, la mise en oeuvre tardive des mesures, des directives changeantes de la part du gouvernement central. En d'autres termes, il se pourrait que le Kent n'ait pas été à la hauteur des deux principaux objectifs fixés par la Commission d'enquête, à savoir : maximiser les opportunités offertes par le tunnel et minimiser les effets négatifs du tunnel pour la région.

Nous nous proposons néanmoins d'étudier les chiffres que nous avons pu nous procurer afin de faire le point sur la situation économique du Kent en ce qui concerne l'emploi, le chômage et les changements sur le tissu économique.

### **I-3 Sur le plan de l'emploi :**

#### **I.3.1 Au niveau national et régional :**

L'Office for National Statistics (ONS), l'institut britannique officiel des statistiques, a également procédé à l'étude de l'évolution de l'emploi de 1994 à 1996 dans l'ensemble du Royaume-Uni. Les résultats de cette enquête ont été rapportés trimestre par trimestre dans le tableau n°2. Les salariés ont été séparés des travailleurs indépendants.

**Tableau 2 : Emploi au Royaume-Uni 1994-96**

<sup>379</sup> 'Full Development Area status' pour Thanet, alors que les autres villes mentionnées étaient considérées comme des 'Intermediate Areas'.

<sup>380</sup> European Regional Development Fund.

<sup>381</sup> point de croissance

<sup>382</sup> voir annexe 7.

<sup>383</sup> VICKERMAN, R.W., "The emperor without clothes: regional impacts of the Channel tunnel and associated infrastructures in Kent", in BURMEISTER, A. & JOIGNEAUX, G., *Infrastructures et Territoires : Approches de quelques grands projets*, Paris : L'Harmattan, 1997.

**LE TUNNEL SOUS LA MANCHE DE SA CONCEPTION A SA MISE EN EXPLOITATION (1987-1997)  
INCIDENCE SUR LA REGION DU KENT**

Année	Période	Salariés Evolution	Indép. Evolution
1994	Trim. 1	21 551 -182	3 246 1
1994	Trim. 2	21 698 147	3 298 52
1994	Trim. 3	21 835 137	3 306 8
1994	Trim. 4	21 952 117	3 371 65
1995	Trim. 1	21 804 -148	3 341 -30
1995	Trim. 2	22 024 220	3 351 10
1995	Trim. 3	22 010 -14	3 330 -21
1995	Trim. 4	22 230 220	3 348 18
1996	Trim. 1	22 002 -228	3 270 -78
1996	Trim. 2	22 206 204	3 283 13
1996	Trim. 3	22 315 109	3 373 90

(en milliers) Source : Economic Development Programme 1997/98, p. 8  
(d'après les chiffres de l'ONS).

Sur l'ensemble du Royaume-Uni, le nombre de salariés était en baisse au début de l'année 1994 par rapport à la fin de l'année précédente, alors que celui des indépendants était resté sensiblement le même. Le nombre des travailleurs (salariés et indépendants confondus) a fluctué selon un schéma similaire de 1994 à 1996 : à chaque premier trimestre des trois années étudiées, le nombre de travailleurs a accusé une légère baisse, ainsi qu'au cours du troisième trimestre de l'année 1995. Néanmoins, ce chiffre était supérieur au terme de la période considérée par rapport au début de cette même période, ce qui correspondait au rythme de croissance de l'activité économique.

L'évolution de l'emploi de 1994 à 1996, en ce qui concerne la partie Sud-Est du Royaume-Uni plus précisément, a également fait l'objet d'une étude de la part de l'ONS. Cette enquête a considéré le Sud-Est, Londres compris, puis le Sud-Est, hormis Londres ; selon le cas de figure, les chiffres passent du simple au double, comme nous pouvons le voir dans le tableau n°3.

**Tableau 3 : Emploi dans le Sud-Est du Royaume-Uni 1994-96**

		<b>Sud-Est (Londres inclus)</b>	<b>Reste du Sud-Est (Londres exclus)</b>
<b>Année</b>	<b>Période</b>	<b>Employés Evolution</b>	<b>Employés Evolution</b>
1994	Trim. 1	6987 68	3853 37
1994	Trim. 2	7012 25	3874 21
1994	Trim. 3	7011 -1	3861 -13
1994	Trim. 4	7089 78	3876 15
1995	Trim. 1	7056 -33	3863 -13
1995	Trim. 2	7119 63	3924 61
1995	Trim. 3	7126 7	3913 -11
1995	Trim. 4	7175 49	3930 17
1996	Trim. 1	7100 -75	3896 -34
1996	Trim. 2	7191 91	3982 86
1996	Trim. 3	7232 41	3998 16

*(en milliers)* Source : Economic Development Programme 1997/98, p. 8  
(d'après les chiffres de l'ONS).

Le nombre de travailleurs (salariés et indépendants confondus) a également fluctué dans la partie Sud-Est du pays, mais il était déjà en hausse par rapport à l'année précédente au début de la période de référence. Les périodes de hausse ou de baisse du nombre de travailleurs ne se situent pas toujours au même moment, mais la tendance reste assez similaire.

### **I.3.2 Au niveau du Kent :**

Un aperçu de la répartition des emplois par secteurs d'activité dans le Kent (tableau n°4) nous montre que la situation a évolué de façon plutôt négative entre 1991 et 1996.

Les chiffres ont révélé que l'économie du Kent s'était orientée vers le secteur des services. En effet, ce secteur comptait pour 74,6 % de tous les emplois du Kent en 1996. Le reste des emplois du Kent se répartissaient entre les domaines d'activités plus traditionnels de la fabrication (à hauteur de 16 %), du BTP (5,4 %) et du secteur primaire (4 %). La situation était semblable sur l'ensemble du Sud-Est avec 76,4 %, affirmant ainsi la prédominance du secteur tertiaire dans la région, au détriment des autres secteurs d'activité.

**Tableau 4 : Emploi par secteur d'activité dans le Kent entre 1991 et 1996**

## LE TUNNEL SOUS LA MANCHE DE SA CONCEPTION A SA MISE EN EXPLOITATION (1987-1997) INCIDENCE SUR LA REGION DU KENT

Secteurs :	1991	1996	Changement %
Agriculture	14 769	12 776	-13,5
Energie	9 553	7 647	-20,0
Extraction minerais	16 349	14 959	-8,5
Fabrication objets métaux	36 585	31 785	-13,1
Fabrication (autres)	38 155	34 221	-10,3
Construction	30 351	27 225	-10,3
Distribution	117371	110 483	-5,9
Transport & communication	45 128	39 458	-12,6
Banques & services affaires	54 022	56 902	5,3
Services (autres)	171873	172 162	0,2
TOTAL	534157	507 617	-5,0
<i>Source : Economic Development Programme 1997/98, p. 9 (British Strategies Business).</i>			

Le Kent avait amplement bénéficié de la construction du tunnel qui a généré plus de 8 000 emplois entre 1987 et 1991, même si tous ces emplois n'étaient pas nécessairement occupés par des résidents du comté.

Cependant, le secteur du BTP a enregistré une baisse de 10,3 % pour le Kent de 1991 à 1996 ; sur l'ensemble de la région Sud-Est, la baisse était encore plus sensible, avec un taux de 14 %. Dans la mesure où ces chiffres ont été relevés au cours de la période de l'après-construction du tunnel, ils ne sont pas surprenants. Les premiers licenciements dans ce secteur ont eu lieu, comme nous l'avons vu, au lendemain de l'achèvement des travaux de construction de l'ouvrage, c'est-à-dire au cours de l'année 1991. Les consultants avaient estimé que sur les 8 370 licenciements prévus, environ 4 400 des personnes qui allaient être licenciées étaient des résidents du Kent. Or, selon les chiffres disponibles en 1996, le secteur du BTP a accusé une perte de 3 126 emplois de 1991 à 1996, ce qui signifie que les consultants avaient surévalué d'environ 30 % les pertes d'emplois.

En revanche, on pouvait s'attendre à des résultats plus encourageants dans le secteur des transports et de la communication, or il a enregistré une baisse de 12,6 % ; ceci peut s'expliquer par le fait qu'il était sans doute encore trop tôt en 1996 pour avoir des retombées significatives du tunnel dans ce domaine.

### I-4 Sur le plan du chômage :

#### I.4.1 Au niveau national, régional et local :

L'achèvement de la phase principale des travaux du tunnel a provoqué, comme nous l'avons vu, des suppressions d'emplois dans le secteur du BTP dès 1991. Dans le même temps, l'Angleterre a subi une période de récession économique. En conséquence, le

chômage s'est accru au point d'atteindre pratiquement son taux de 1986 et cette tendance s'est poursuivie jusqu'à la fin de la récession en 1993.

L'ONS a effectué une comparaison de l'évolution du chômage de 1990 à 1996 dans l'ensemble du Royaume-Uni, au Sud-Est du pays et dans le Kent. De 1990 à 1994, les chiffres publiés ont été calculés à l'année, alors que pour 1995 et 1996, ils ont été répertoriés pour chaque trimestre, comme nous pouvons le voir dans le tableau n° 5.

**Tableau 5 : Evolution du chômage en Grande-Bretagne/dans le Sud-Est/dans le Kent de 1990 à 1996**

		<b>Grande-Bretagne</b>	<b>Sud-Est</b>	<b>Kent</b>
<b>Année</b>	<b>Période</b>	<b>Nombre %</b>	<b>Nombre %</b>	<b>Nombre %</b>
1990	Annuelle	1 567 315 5,6	372 431 3,9	28 819 4,2
1991	Annuelle	2 191 495 7,9	638 849 6,9	50 123 7,2
1992	Annuelle	2 672 444 9,6	854 849 9,3	67 305 9,6
1993	Annuelle	2 814 101 10,2	929 903 10,2	74 358 10,7
1994	Annuelle	2 539 204 9,3	828 276 9,2	66 562 9,7
1995	1er trim.	2 309 295 8,4	743 810 8,2	60 769 8,8
1995	2ème trim.	2 169 028 8,0	709 917 7,9	56 894 8,3
1995	3ème trim.	2 202 146 8,1	720 013 8,0	56 893 8,3
1995	4ème trim.	2 144 087 7,9	693 734 7,7	56 303 8,2
1996	1er trim.	2 146 369 7,9	584 672 7,5	56 197 8,2
1996	2ème trim.	2 011 665 7,4	644 884 7,1	52 116 7,7
1996	3ème trim.	2 014 052 7,4	644 801 7,1	51 291 7,6
1996	4ème trim.	1 796 266 6,6	563 812 6,2	45 479 6,7

*Source : Economic Development Programme 1997/98, p. 11 (d'après les chiffres de l'ONS).*

Nous pouvons noter que le nombre de chômeurs a augmenté constamment au cours des trois premières années de référence, correspondant à la période de récession économique, pour atteindre un pic en 1993, puis diminuer progressivement les années suivantes jusqu'en 1996, époque correspondant à la reprise de la croissance. Cette tendance se confirmait aussi bien à l'échelle nationale que régionale ; cependant, si les taux de chômage ont chuté dans le Kent, comme dans le reste du pays, ils étaient toujours légèrement supérieurs à la moyenne nationale et encore plus élevés que la moyenne de la région Sud-Est à la fin de l'année 1996.

#### **I.4.2 Au niveau du Kent :**

En ce qui concerne le Kent plus particulièrement, trois lieux-clés, auxquels nous avons déjà fait référence dans la deuxième partie de notre travail, faisaient l'objet d'une attention particulière de la part des autorités locales : Ashford, Douvres et Thanet.

Les éléments en notre possession nous ont permis d'effectuer une comparaison du taux de chômage de ces trois lieux-clés ; ces chiffres révèlent que leur taux de chômage a très nettement fluctué de 1986 à 1996, c'est-à-dire de l'origine du projet au lendemain de l'ouverture du tunnel (tableau n° 6).

**LE TUNNEL SOUS LA MANCHE DE SA CONCEPTION A SA MISE EN EXPLOITATION (1987-1997)  
INCIDENCE SUR LA REGION DU KENT**

**Tableau 6 : Evolution du taux de chômage dans trois lieux-clés du Kent de 1986 à 1996**

	<b>1986</b>	<b>1990</b>	<b>1991</b>	<b>1993</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
<b>ASHFORD</b>	9,7 %	3,3 %	6,3 %	8,1 %	7,2 %	6,1 %
<b>DOUVRES</b>	11,4 %	5,1 %	5,7 %	10,4 %	8,3 %	7,0 %
<b>THANET</b>	18,1 %	8,3 %	12,2 %	16,4 %	17,2 %	14,6 %
<i>Sources : Recherche Transports Sécurité N°43 Juin 1994 ; Economic Development Programme (d'après les chiffres de l'ONS).</i>						

L'étude de ces chiffres révèle que la courbe du chômage a été sensiblement la même dans ces trois lieux-clés du Kent. En 1986, Ashford, Douvres et Thanet comptaient, comme nous l'avons vu, un nombre assez important de chômeurs. Ces trois lieux espéraient bénéficier de l'impact direct du tunnel sur le plan de l'emploi. Les chiffres relevés en 1990 ont confirmé les effets positifs de la reprise de l'activité économique et, dans une moindre mesure, de la construction de l'ouvrage sur l'emploi, puisque le taux de chômage de ces trois lieux avait littéralement chuté. Malheureusement, dès l'année suivante, les chiffres étaient de nouveau en augmentation, hausse confirmée en 1993, avec des taux de chômage approchant ceux de 1986. Cette régression s'expliquait par la période de récession économique et par l'achèvement des travaux du tunnel. La construction a largement contribué à masquer certains problèmes économiques sous-jacents qui ont ressurgi après l'achèvement du tunnel.

En 1994, le Kent avait un des plus forts taux de chômage (2ème position) au Sud-Est de l'Angleterre à environ 13,9 %, par rapport à Londres qui comptait 12,3 % de chômeurs. A la fin de la période considérée, grâce à la reprise de la croissance économique, les taux de chômage avaient de nouveau diminué en 1995, de 9 à 14 % selon les lieux, baisse qui s'était confirmée en 1996. Deux exceptions étaient à noter cependant : Ashford, qui enregistrait une baisse de 6,6 %, et Thanet, qui annonçait une baisse de 2,7 % seulement malgré son statut de zone assistée.

L'ONS s'est également penché sur l'évolution du nombre de chômeurs selon divers lieux du Kent au cours de l'année 1996. Les chiffres pour le dernier trimestre de l'année 1995 sont également donnés afin de permettre une comparaison d'une année sur l'autre (tableau n°7).

Le nombre de chômeurs a considérablement baissé entre la fin de l'année 1995 et la fin de l'année suivante, quel que soit le lieu considéré dans le Kent ; le cas de Gillingham est particulièrement surprenant puisque le nombre de chômeurs de cette ville a diminué de plus de 30 %.

**Tableau 7 : Répartition du chômage par lieux dans le Kent Evolution sur l'année 1996 avec comparaison fin 1995/1996**

**TROISIEME PARTIE : INCIDENCE DU TUNNEL SUR LE KENT EN 1997 APRES TROIS ANNEES  
D'EXPLOITATION**

Lieux du Kent	1995	1996	1996	1996	1996	Trim.4
	Trim. 4	Trim. 1	Trim. 2	Trim.3	Trim.4	95/96
Ashford	2 887	2 953	2 733	2 751	2 441	-15,4 %
Cantorbéry	4 451	4 445	4 156	4 188	3 673	-17,5 %
Dartford	2 790	2 860	3 780	2 728	2 434	-12,8 %
Douvres	4 273	4 189	3 785	3 711	3 596	-15,8 %
Gillingham	3 880	3 846	3 463	3 247	2 680	-30,9 %
Gravesham	4 158	4 054	3 741	3 726	3 309	-20,4 %
Maidstone	3 745	3 731	3 585	3 456	2 909	-22,3 %
Rochester upon Medway	6 584	6 538	6 004	5 842	4 938	-25,0 %
Sevenoaks	2 646	2 658	2 395	2 386	2 037	-23,0 %
Shepway	4 233	4 210	4 025	3 975	3 743	-11,6 %
Swale	5 098	5 021	4 616	4 518	4 241	-16,8 %
Thanet	6 722	6 742	6 305	6 218	5 695	-15,3 %
Tonbridge & Malling	2 438	2 849	2 274	2 268	1 951	-20,0 %
Tunbridge Wells	2 398	2 461	2 254	2 277	1 832	-23,6 %
<b>KENT</b>	<b>56 303</b>	<b>56 197</b>	<b>52 116</b>	<b>51 291</b>	<b>45 479</b>	<b>-19,2 %</b>

*Source : Economic Development Programme 1997/98, p. 12 (d'après les chiffres de l'ONS).*

Les taux de chômage en 1996 n'étaient pas aussi bien orientés qu'en 1990, mais ils étaient en baisse par rapport à 1986. Globalement, les résultats semblaient de nouveau prometteurs pour le Kent. Ils reflétaient la tendance au point de vue de la croissance économique, telle que nous l'avons décrite<sup>384</sup>.

## **I-5 Tissu économique :**

### **I.5.1 Au niveau national :**

Le Conseil du comté du Kent s'est également intéressé aux transformations subies par le tissu économique de la région. L'étude a tout d'abord porté sur l'Angleterre et le Pays de Galles ; elle a montré que le nombre d'entreprises ou d'individus qui ont fait faillite entre 1990 et 1996 a été très variable selon les années. La courbe des faillites d'entreprises individuelles est assez similaire à celle des faillites de sociétés, bien que le nombre de faillites d'entreprises individuelles soit nettement supérieur à celui des faillites de sociétés.

Source : Economic Development Programme 1997/98, p. 10

(d'après les chiffres de l'ONS).

Après une certaine stabilité en 1990, les deux courbes ont amorcé une montée assez brusque en 1991 ; la tendance s'est inversée fin 1991, pour redémarrer en 1992. A cette

<sup>384</sup> voir supra p. 204.

époque, le nombre des faillites d'entreprises individuelles a nettement distancé celui des faillites de sociétés. Les deux courbes ont atteint leur pic vers la fin de l'année 1992, puis ont amorcé leur descente progressive qui s'est poursuivie, plus ou moins régulièrement jusqu'en 1996. Le nombre des faillites de sociétés était revenu à son chiffre de départ, alors que celui des faillites d'entreprises individuelles avait pratiquement doublé.

### **I.5.2 Au niveau du Kent :**

L'évaluation du nombre de créations et de faillites d'entreprises a été rendue possible grâce à la base de données des chiffres d'affaires qui enregistre le nombre d'entreprises soumises à la TVA <sup>385</sup>. Après une augmentation nette de 13 000 entreprises entre 1980 et 1991, soit une hausse de 40 % par rapport à la moyenne nationale de 33 %, le Kent a subi une perte nette de 3 621 entreprises au cours des trois années suivantes, jusqu'à la fin de l'année 1994, soit une perte de 8,4 % par rapport à la moyenne nationale de 3,4 %. Cette perte était répartie dans tous les secteurs d'activité, bien que certains aient subi des baisses plus conséquentes, tels que les secteurs du BTP (- 24 %), de l'automobile (- 13 %) et des transports (- 12 %) ; il faut noter que les secteurs des transports et du BTP sont des secteurs-clés dans l'économie du Kent avec 8,5 % et 9,5 % respectivement de l'emploi total.

Nous nous proposons d'étudier plus particulièrement le secteur du tourisme que la Commission d'enquête avait identifié, dès 1987, comme l'un des secteurs à développer en vue de maximiser les retombées positives du tunnel sur la région. Tout devait être mis en oeuvre afin de tirer profit du passage obligé par le Kent des touristes britanniques et étrangers qui allaient emprunter le tunnel.

## **II - TOURISME DANS LE KENT :**

---

De même que pour les autres secteurs d'activité, il était encore difficile, en 1997, d'évaluer l'impact du tunnel sous la Manche sur le secteur du tourisme dans la région. Quand on considère les résultats dans leur ensemble, on s'aperçoit que l'impact a été assez insignifiant à ce jour. Si on entre dans le détail, on remarque une légère évolution dans les chiffres.

Deux documents semblant relativement fiables, nous ont permis de faire le point sur la question. Le premier de ces documents <sup>386</sup> s'est avéré particulièrement utile puisqu'il donne en annexes les chiffres se rapportant au tourisme de 1990 à 1995. Le second document fait partie d'une série de trois documents publiée vers la fin de l'année 1996. Ces trois documents sont le résultat des études menées par le Conseil du Comté du Kent, dans le cadre du développement économique de la région, notamment en ce qui concerne les investissements touristiques possibles. L'objectif du premier document <sup>387</sup>

<sup>385</sup> Kent County Council, *Kent Economic Report 1994*, Maidstone: University of Kent, Kent Economic Forum, Kent TEC, Employment Service, 1994 & Kent County Council, *Kent Economic Report 1995*, Maidstone: University of Kent, Kent Economic Forum, Kent TEC, Employment Service, 1995.

<sup>386</sup> Kent County Council, *Channel Tunnel Information Pack*, Maidstone: janvier 1997, 35 p.

est double ; il vise à participer au développement touristique en mettant en valeur les attraits de la région et à générer la croissance économique en relation directe avec l'activité touristique. Ce document est en quelque sorte un accord entre les principaux acteurs du Kent (industries et autorités locales) stipulant l'attitude à adopter en matière de tourisme sur les dix années à venir en vue d'attirer les investisseurs potentiels. Le second document <sup>388</sup> explique les neuf objectifs visés afin de promouvoir le Kent dans le domaine du tourisme (avec prévisions de dates et de coûts à l'appui), à savoir : faire prendre conscience des opportunités de développement en matière de tourisme dans le Kent, apporter un réel soutien aux enquêtes menées dans le cadre du développement du tourisme, augmenter le montant de l'investissement financier et le nombre d'emplois pour des projets touristiques, oeuvrer afin d'améliorer les installations touristiques existantes, veiller à la coordination des divers organismes régionaux et nationaux afin de promouvoir le Kent, revaloriser l'image du tourisme et des loisirs en démontrant le rôle que peut jouer l'industrie dans la promotion d'autres types d'investissements, obtenir des fonds pour des projets touristiques de la part du secteur public, de la Communauté Européenne...etc, optimiser la relation privilégiée entre le Kent et le nord de la France au point de vue des opportunités de projets touristiques et enfin mettre en place la stratégie d'investissements en matière de tourisme et de loisirs pour le Kent. Le troisième et dernier document <sup>389</sup> se présente en trois parties ; dans un premier temps, il donne la liste des divers projets achevés ou en cours de construction en 1996 avec le coût estimé de ces travaux ; dans un second temps, il énumère les diverses propositions dans le domaine du tourisme des entreprises, avec les estimations de coûts, pour 1997 ; enfin, il annonce les projets futurs.

## II.1 Profil des visiteurs :

Le premier des documents mentionnés est très intéressant puisqu'il permet de noter l'évolution du secteur du tourisme entre 1990, c'est-à-dire avant la mise en exploitation du tunnel, et 1995, soit un peu plus d'un an après l'ouverture. Le document dresse, en quelque sorte, le portrait des visiteurs dans le Kent, année après année. La comparaison des chiffres permet de dégager un certain nombre d'informations.

Environ 20 millions de personnes transitent par les ports du Kent chaque année ; les consultants estiment que ce chiffre va continuer d'augmenter. Le Kent, situé entre l'Europe du Nord et Londres, a une position géographique privilégiée par rapport aux autres comtés du Sud-Est de l'Angleterre.

Le nombre de personnes en visite dans la région est en progression, que ce soit en provenance du Royaume-Uni (de 2,6 à 3,2 millions) ou du continent (de 760 000 à 890

<sup>387</sup> Kent County Council, *Tourism Investment in Kent Campaign, Information for Investors*, Maidstone: Economic Development Department, dernier trimestre 1996, 17 p.

<sup>388</sup> Kent County Council, *Tourism Investment in Kent Campaign, Strategy Document*, Maidstone: Economic Development Department, dernier trimestre 1996, 14 p.

<sup>389</sup> Kent County Council, *Tourism Investment in Kent Campaign, Investment Monitor*, Maidstone: Economic Development Department, dernier trimestre 1996, 14 p.

000). Les visiteurs en provenance du Royaume-Uni passent sensiblement le même nombre de nuits qu'avant (entre 7,8 et 10 millions) mais dépensent plutôt moins d'argent (pointe à plus de 300 millions de livres en 1994, puis à peine plus de 200 millions en 1995) ; il est vrai que les Britanniques ont tendance à considérer que la vie en France est plutôt chère et il est fort probable qu'ils aient opté pour des vacances "bon marché", en préférant le camping aux hôtels par exemple. Au contraire, les visiteurs en provenance du continent passent plus de nuits (de 5 à 6,3 millions) et dépensent plus d'argent (de 140 à 240 millions de livres environ) qu'avant. Le nombre d'excursions à la journée reste inchangé mais les visiteurs dépensent plus d'argent qu'avant. Il semble qu'il y ait maintenant plus de Britanniques provenant du Sud-Est de l'Angleterre (de 35 à 47 %) et moins en provenance de Londres (de 30 à 20 %) ; les visiteurs en provenance de l'étranger se répartissent toujours en moyenne sensiblement de la même façon entre la France (17 %), les USA (16 %), l'Allemagne (13 %), les Pays-Bas (6 %), la Scandinavie (6 %), la Belgique (6 %) et les autres pays (35 %). La raison du voyage a nettement évolué surtout chez les Britanniques ; ils ne sont plus que 46 % à se rendre dans le Kent comme lieu de vacances (au lieu de 58 % en moyenne auparavant), 38 % semblent privilégier la famille et les amis (après une évolution constante depuis 1990 à 24 %). En ce qui concerne les visiteurs en provenance du continent, les chiffres sont sensiblement les mêmes qu'antérieurement, avec peut-être une légère augmentation du nombre de personnes se rendant dans le Kent en vacances et pour affaires. On note peu de changements dans le choix du logement, si ce n'est une légère hausse du nombre de visiteurs se faisant héberger par la famille ou des amis pour ce qui est des Britanniques. Enfin, le document dresse la liste des attractions touristiques les plus visitées dans le Kent, sur laquelle nous aurons l'occasion de revenir <sup>390</sup>.

Un des documents <sup>391</sup> passe en revue les résultats de l'année 1995 dans la mesure où elle peut éventuellement être considérée comme la première année pleine d'exploitation du tunnel sous la Manche. Les chiffres sont sensiblement les mêmes que dans le document mentionné ci-dessus.

Un des premiers faits révélés dans ce document est que le tunnel a eu un effet indéniable sur les schémas traditionnels de déplacement : 48 % des voyageurs utilisant le Shuttle sont originaires du Royaume-Uni. Traditionnellement, la proportion de Britanniques se rendant en ferry sur le continent a toujours été de 70 % contre 30 % d'Européens se rendant au Royaume-Uni. Comme le trafic transmanche est en hausse, cela signifie qu'une majorité de Britanniques a opté pour la solution tunnel au détriment des ferries (ou de l'avion).

En 1995, les touristes, toutes provenances confondues, ont passé 15,9 millions de nuits dans le Kent et ont rapporté 464 millions de livres à l'économie locale (245 millions de livres pour les seuls touristes en provenance du continent). Le Kent est le comté qui reçoit le plus de visiteurs après Londres. Cela s'explique de plusieurs façons : tout d'abord, il occupe une position stratégique par rapport au reste de l'Europe avec des ports

<sup>390</sup> voir infra p. 224.

<sup>391</sup> *Information for Investors*, document déjà cité.

très actifs et bien entendu, depuis peu de temps, le tunnel sous la Manche et toutes les infrastructures routières et autoroutières attenantes qui ont été améliorées ; le voyageur européen désirant se rendre à Londres passera automatiquement par le Kent, the garden of England <sup>392</sup>, qui se fait fort de mettre en valeur ses meilleurs atouts pour attirer les visiteurs. Ainsi, ces derniers trouveront-ils de nombreuses curiosités touristiques, des évènements culturels et artistiques et tous les attraits des stations balnéaires.

## II.2 Attractions touristiques et culturelles :

On dénombre environ 265 attractions touristiques réparties également dans le Kent, attirant collectivement à peu près 9 millions de visiteurs par an ; 53 d'entre elles ont accueilli plus de 30 000 visiteurs en 1995, 8 ont reçu plus de 200 000 visiteurs et 23 plus de 100 000 visites.

La cathédrale de Cantorbéry <sup>393</sup> reste la plus visitée de toutes ces attractions depuis 1991, avec plus de 2 000 000 de visiteurs par an jusqu'en 1994, malgré une légère baisse en 1995 avec 1 900 000 visiteurs ; en fait, la ville de Cantorbéry attire environ 4 millions de touristes chaque année et la moitié d'entre eux paient pour visiter la cathédrale. Le château de Leeds est le deuxième lieu le plus visité du Kent avec plus de 500 000 visiteurs par an, nombre croissant depuis 1991. Le château de Douvres et le prieuré d'Aylesford accueillent à peu près le même nombre (en hausse) de visiteurs chaque année (environ 300 000 chacun). La compagnie de navigation 'Lower Thames & Medway Passenger Boat Company' est de plus en plus utilisée puisqu'elle occupait la 16ème position avant l'ouverture du tunnel ; elle a transporté 280 000 touristes en 1995 (5ème position). Le parc de loisirs de Dreamland à Margate a perdu près de la moitié de ses visiteurs depuis 1994 (de 500 000 à 265 000 visiteurs). Le château de Hever semble aussi être très apprécié des touristes (250 000 en 1995). Le parc animalier de Howletts accueille de plus en plus de visiteurs chaque année (de 137 000 à 187 000). Enfin, le nombre de visiteurs intéressés par la cathédrale de Rochester a beaucoup fluctué au cours des années, de 160 000 à 220 000 pour retomber à 170 000 en 1995. Ces chiffres semblaient s'être plus ou moins maintenus, parfois même avoir augmenté, en 1996.

Le Kent s'est efforcé d'exploiter ses 114 miles (environ 180 kilomètres) de côtes par une multitude d'initiatives. Il a mis en valeur ses stations balnéaires telles que Margate, Folkestone et Herne Bay réputées pour des vacances familiales et de courts séjours. Il a tracé et balisé des sentiers de randonnées et a créé de nombreuses pistes cyclables ; la piste n°16, par exemple, reliant Douvres à Cantorbéry a ouvert en octobre 1996 et la piste n°18 de Cantorbéry à Douvres, passant par le terminal du tunnel, était prévue pour mars 1997 ; en tout, on dénombre plus de 80 sites accessibles au public le long de la côte.

Le Kent offre aussi de nombreux évènements culturels ; on peut assister à des concerts en plein air au château de Leeds (qui attirent plus de 30 000 personnes sur deux week-ends), à un Noël à la Dickens tout au long de la Victorian High Street de Rochester avec des personnages en habit d'époque, des chants de Noël, du théâtre de rue ; on peut

<sup>392</sup> le jardin de l'Angleterre.

<sup>393</sup> *Channel Tunnel Information Pack*, document déjà cité.

aussi participer aux nombreux festivals organisés, entre autres, à Whitstable, Cantorbéry, Tonbridge.

### **II.3 Autres investissements :**

La question du logement n'est pas négligeable ; il ne s'agit pas seulement d'attirer touristes et entrepreneurs, il faut aussi pouvoir leur offrir un logement digne de ce nom. La région du Kent offre 1 020 logements, soit un total de 26 283 lits. On y trouve des chaînes d'hôtels telles que Thistle Hotels, Stakis, Post House et Campanile. Ces trois dernières années ont vu chacune s'ouvrir un nouvel hôtel le long des autoroutes et un village de vacances, Oasis Forest, était en projet à Lyminge, à proximité de Folkestone.

Avec l'ouverture de la gare internationale d'Ashford en janvier 1995, l'idée était de faire en sorte que la ville devienne le pôle de développement de l'Est du Kent, avec ses trois parcs d'activités s'étendant sur 250 hectares environ ; Ashford a visiblement tout mis en oeuvre afin de pouvoir offrir de réelles opportunités autour de la gare et dans la ville même qui est très accueillante.

Cependant, à l'occasion d'une visite dans la région en septembre 1996, nous avons pu constater que si des efforts étaient clairement fournis, la clientèle ne semblait pas encore au rendez-vous. En effet, la gare internationale d'Ashford était certes flambant neuve, moderne et sans doute très fonctionnelle, mais elle était presque déserte un jour de semaine au début de l'après-midi. A la mairie, les employés municipaux ont fait preuve de beaucoup de gentillesse en mettant à notre disposition les documents que nous demandions ; enfin, nous avons eu l'opportunité de nous entretenir avec l'un des responsables d'une des zones d'activité, qui nous a longuement parlé des projets en cours... de construction encore et toujours !

En 2001, une seconde gare internationale devrait voir le jour à Ebbsfleet ; autour d'elle s'étendront une ville et un pôle d'affaires entièrement nouveaux ; Ebbsfleet offrira des opportunités de développement et d'investissements à long terme inégalées dans le pays.

En 1997, le Kent semblait garder confiance en l'avenir puisqu'il comptait bien continuer à saisir toutes les opportunités de marché ; il avait pour objectif de développer sur les dix années à venir le tourisme d'affaires (activités touristiques offertes aux hommes d'affaires dans le cadre d'un voyage professionnel), le tourisme de passage (transit) et les séjours de courte durée pour les visiteurs en provenance du Royaume-Uni ou du continent. De même, la construction de nouveaux logements de qualité situés en centre-ville était considérée comme une priorité dans des villes comme Cantorbéry, Ashford, Rochester, Margate, Royal Tunbridge Wells et Maidstone. Il était également nécessaire d'agrandir et de rénover les campings près des routes primaires et des ports. Des complexes de loisirs avec cinémas, jeux (bingo) et restaurants étaient en projet à Rochester, Maidstone et Ashford.

En conclusion, nous pouvons dire que le tunnel sous la Manche a eu un impact certain sur la façon dont le Kent est perçu par les touristes et investisseurs étrangers qui savent maintenant où se trouve la région au sein du Royaume-Uni et par rapport au reste de l'Europe. En ce sens, le tunnel a permis à la région d'avoir une dimension

internationale, ce qui est un atout pour le Kent. D'ailleurs, de nombreuses entreprises ont déjà reconnu cette opportunité ; Rank, par exemple, projette de construire un nouveau village de vacances Oasis Forest dans la région, offrant un grand nombre de logements (capacité de 3 500 hôtes) et de facilités en cas de mauvais temps. Malgré tous les efforts déployés par le Kent County Council pour tirer le meilleur parti du tunnel sous la Manche, il semblerait, d'après les chiffres, qu'il faudra du temps avant de pouvoir récolter le fruit des investissements touristiques. Cependant, la région doit poursuivre ses efforts si elle veut être reconnue à l'échelle européenne.

Le Kent attendait beaucoup de la hausse du trafic transmanche, qui devait être favorisé par l'ouverture du tunnel. De nombreuses estimations ont été annoncées tout au long du développement du projet, comme nous l'avons vu, qui laissaient présager que le Kent allait devoir être en mesure d'accueillir un grand nombre de voyageurs. Nous avons voulu vérifier si les chiffres réels après trois années d'exploitation coïncidaient avec les prévisions ou si les consultants avaient fait preuve de trop d'optimisme.

### **III - RESULTATS SUR LE PLAN DU TRAFIC :**

---

#### **III.1 Par le Shuttle :**

Le démarrage de l'exploitation du tunnel sous la Manche eut lieu entre les mois de mars 1994 et de septembre 1995, selon une ouverture échelonnée des différents services : le Shuttle Fret fut le premier à être mis en service avec cependant une phase de pré-ouverture à compter du 19 mai 1994, qui fut suivie d'une ouverture commerciale partielle à partir du 25 juillet 1994 jusqu'à l'ouverture totale le 8 novembre 1996 ; le Shuttle Tourisme eut aussi une phase de pré-ouverture, à partir de fin juillet 1994, au cours de laquelle des marches à blanc furent effectuées avant son ouverture commerciale 7 jours sur 7 le 22 décembre 1994 et 24 heures sur 24 le 2 janvier 1995 ; l'ouverture commerciale du Shuttle pour les autocars n'eut pas lieu avant le 26 juin 1995 et celle du Shuttle, pour les cyclistes et les motos, le 8 août 1995 ; l'ouverture du Shuttle pour les caravanes et camping-cars, enfin, n'eut lieu que le 29 septembre 1995. Ainsi, à la fin de 1995, tous les services étaient ouverts et seul le transport des matières dangereuses n'était toujours pas autorisé.

Eurotunnel a donc rencontré des difficultés d'ordre technique et commercial dans les premiers mois d'ouverture (1994), difficultés persistantes qui ont cependant pu être surmontées, pour la majeure partie, au cours de l'année suivante (1995), ce qui a permis à Eurotunnel de commencer l'année 1996 en première position sur le marché Calais-Douvres.

Pour plus de précisions, nous pouvons étudier l'évolution des résultats de façon plus détaillée. Cette étude a été rendue possible grâce à des sources d'origines diverses mais toutes conformes aux chiffres officiels. Les résultats ont bien entendu été publiés par Eurotunnel, dans ses rapports d'activité réguliers. Il était important pour la société de montrer que tous les services du tunnel fonctionnaient bien et que les usagers étaient satisfaits puisqu'ils empruntaient ce mode de transport plutôt qu'un autre.

Le Conseil du comté du Kent a suivi avec attention l'évolution du trafic transmanche par ce nouveau système de transport. Si les résultats étaient conformes aux prévisions, la région devait se tenir prête à tirer profit des opportunités offertes par le tunnel ; elle devait pouvoir répondre à toutes les attentes de ses visiteurs. Ceci signifiait également qu'elle devait pouvoir faire face aux effets négatifs du tunnel sur les villes portuaires qui allaient certainement perdre des emplois au niveau des ferries.

La presse a également rapporté ces chiffres, d'une façon fidèle et régulière, annotés de commentaires et citations en fonction des résultats.

L'énumération des chiffres suivants peut paraître, à première vue, assez fastidieuse ; ces résultats étaient pourtant d'une importance capitale dans la mesure où ils étaient révélateurs de la réussite ou de l'échec d'Eurotunnel et, en conséquence, des retombées positives ou négatives sur le Kent.

Le Shuttle Fret enregistra son 100 000ème poids-lourd et transporta son premier hélicoptère le 22 février 1995. Dès le mois de juin 1995, Eurotunnel occupait la première place sur la ligne Calais-Douvres en ce qui concerne le transport du fret avec 35 % de parts de marché. Le 27 juin 1995, le Shuttle Tourisme enregistra le 500 000ème véhicule léger à bord d'une de ses navettes et, dès juillet, dut augmenter la fréquence de ses navettes de tourisme et de fret, respectivement 3 et 4 par heure dans chaque sens. Fin août 1995, la société Eurotunnel détenait entre 35 et 40 % de parts de marché pour ce qui est du trafic automobiles et approchait 50 % pour le trafic marchandises sur la ligne Calais-Douvres ; elle consolidait ainsi sa position de force pour ce qui est du trafic fret sur les transporteurs maritimes P&O (28 %) et Stena Sealink (24 %). Cette réussite s'explique par le fait qu'Eurotunnel a su gérer les problèmes de fiabilité du système et offrir un service adapté aux exigences de la demande. Le rapport semestriel de la société pour la période allant de janvier à septembre 1995, révéla qu'au cours des dix premiers mois d'exploitation, environ 1 500 entreprises de transport avaient choisi le Shuttle Fret ; ces sociétés étaient, pour plus de la moitié, installées en Grande-Bretagne, alors que les autres provenaient du reste de l'Europe. Au mois d'octobre 1995, elle enregistra son 10 000ème autocar, moins d'un mois après l'ouverture du service en question, et en novembre sa millionième voiture à bord d'une navette de tourisme. Le 22 décembre 1995, date anniversaire du Shuttle Tourisme, la société enregistra un record de traversées pour 1995 de 7 327 voitures transportées en 24 heures.

Les résultats pour l'année 1995, en ce qui concerne le trafic, pour les différents services du Shuttle Eurotunnel sont résumés dans le tableau n°8.

**Tableau 8 : Trafic Shuttle Tourisme et Fret en 1995**

**TROISIEME PARTIE : INCIDENCE DU TUNNEL SUR LE KENT EN 1997 APRES TROIS ANNEES  
D'EXPLOITATION**

	<b>NAVETTES</b>	<b>NAVETTES</b>
	<b>LE SHUTTLE</b>	<b>LE SHUTTLE</b>
	<b>TOURISME</b>	<b>FRET</b>
<b>JANVIER-FEVRIER</b>	101 324 voitures	40 328 camions
<b>MARS</b>	72 618 voitures	22 580 camions
<b>AVRIL</b>	96 735 voitures	22 648 camions
<b>MAI</b>	80 995 voitures	28 267 camions
<b>JUIN</b>	100 534 voitures	32 657 camions
<b>JUILLET</b>	112 060 voitures	7 126 camions
	2 402 autocars	
<b>AOUT</b>	145 861 voitures	36 517 camions
	2 728 autocars	
<b>SEPTEMBRE</b>	105 914 voitures	38 136 camions
	3 033 autocars	
<b>OCTOBRE</b>	120 368 voitures	42 630 camions
	3 794 autocars	
<b>NOVEMBRE</b>	129 286 voitures	48 263 camions
	5 120 autocars	
		3 286 camions
		en 24 heures
		(Record)
<b>DECEMBRE</b>	156 999 voitures	41 770 camions
	6 306 autocars	
	7 327 voitures	
	en 24 heures	
	(Record)	
<i>Source : Eurotunnel 1996</i>		

Ainsi, à la fin de l'année 1995, Eurotunnel était en première position sur la Manche avec 47 % du marché fret accompagné et 41 % du marché voitures. Les résultats en ce qui concerne le Shuttle assurant le transport des autocars étaient inespérés : Eurotunnel détenait 40 % de parts de marché, alors que le service n'avait ouvert qu'en juin de la même année.

La progression du trafic par le Shuttle Tourisme a été assez constante tout au long de l'année 1995, malgré quelques baisses sans grande conséquence, comme en mai, juste avant la saison estivale, ou en septembre, c'est-à-dire au lendemain des congés scolaires d'été ; cette seconde baisse, plus importante, s'explique plus facilement que la première. Malgré ces légères fluctuations, l'année 1995 fut relativement positive dans la mesure où le trafic du Shuttle a démarré avec 45 352 véhicules en janvier et a terminé l'année avec 163 305 véhicules transportés pour le seul mois de décembre, soit un total de 1 246 096 sur l'année.

Sur le plan des parts de marché, les chiffres pour l'année 1995 donnaient les résultats suivants :

## LE TUNNEL SOUS LA MANCHE DE SA CONCEPTION A SA MISE EN EXPLOITATION (1987-1997) INCIDENCE SUR LA REGION DU KENT

---

- Source : Rapport d'Activité 1995, Eurotunnel, p. 11
- Sur la base des statistiques portuaires et d'Eurotunnel

En 1995, la société Eurotunnel prévoyait une hausse conséquente du trafic pour 1996 et comptait atteindre 8 millions de passagers sur l'année. Cependant, l'année commença relativement doucement par rapport aux chiffres de fin 1995, ce qui peut de nouveau s'expliquer par les congés scolaires et la période des fêtes de fin d'année. A la date de parution du bilan de l'année 1995, le premier trimestre 1996 s'était déjà écoulé et semblait confirmer ses prévisions puisque le Shuttle Tourisme avait déjà transporté 377 681 véhicules dont 10 377 autocars. En ce qui concerne le transport des marchandises, le Shuttle Fret avait, quant à lui, transporté plus de 138 751 poids lourds au terme de la même période. Le trafic a ensuite connu une progression constante avec de fortes hausses pendant la saison estivale. Au milieu de l'année, la société a publié<sup>394</sup> les résultats de trafic des différents services de janvier à décembre 1995 et de janvier à juin 1996. Le 5 août 1996, Eurotunnel diffusa un communiqué de presse visant à mettre en valeur les résultats positifs du trafic en ce début d'été en comparant les chiffres de l'année en cours avec ceux de l'année précédente. Au mois de juillet 1996, le Shuttle Tourisme a transporté 234 393 véhicules (motos, voitures, caravanes et camping-cars confondus) et 5 736 autocars ; si on compare avec le mois de juillet 1995, 112 060 véhicules et 2 402 autocars avaient été transportés par les navettes de tourisme. Le nombre global de véhicules (240 129) avait donc doublé au mois de juillet 1996 par rapport à juillet 1995 ; de même, on pouvait noter une augmentation de 31 % entre le mois de juillet et le mois de juin 1996. Il est vrai que cette augmentation, certes positive, n'en était pas moins attendue vu que l'année 1995 était la première année pleine d'exploitation, une année-test en quelque sorte pour les exploitants comme pour les usagers ; une fois le système testé, on ne pouvait qu'espérer la croissance des chiffres concernant le trafic, surtout pendant la période estivale. Pour ce qui est du transport des marchandises par le Shuttle Fret, l'augmentation a été moins fulgurante mais elle a néanmoins atteint 45 % si on compare le mois de juillet 1996 (53 978 camions) et celui de juillet 1995 (37 126 camions).

Qu'il s'agisse du transport des véhicules de tourisme ou de celui des marchandises, le Shuttle a augmenté sa part de marché sur la ligne Calais-Douvres de juin à juillet, comme il l'avait augmentée de mai à juin.

Le tableau n°9 compare les résultats de juillet 1996 avec ceux du mois de juillet de l'année précédente, selon les différents services du Shuttle opérant dans le tunnel sous la Manche ; on remarque que ces résultats sont très encourageants puisque le nombre de véhicules transportés, tous services confondus, a doublé en ce qui concerne le Shuttle Tourisme et largement augmenté pour ce qui est du Shuttle Fret.

**Tableau 9 : Trafic Shuttle Tourisme et Fret juillet 1995/96**

<sup>394</sup> Eurotunnel News, n°17, juillet-août 1996.

	JUILLET 1996	JUILLET 1995
SHUTTLE	234 393 véhicules	112 060 véhicules
TOURISME	5 736 autocars	2 402 autocars
SHUTTLE FRET	53 978 camions	37 126 camions
<i>Source : Eurotunnel - août 1996</i>		

Le trafic a ensuite de nouveau connu une baisse au mois de septembre avec la fin des congés et la rentrée scolaire. L'année se termina à la baisse pour le Shuttle Tourisme qui subit le contrecoup de l'incendie survenu au mois de novembre dans le tunnel.

Le tableau n°10 récapitule les résultats de trafic du Shuttle Tourisme et du Shuttle Fret sur l'ensemble de l'année 1996.

**Tableau 10 : Trafic Shuttle Tourisme et Fret en 1996**

	<b>Total Trafic 1996</b>
<b>Shuttle Tourisme</b>	
voitures	2076954
autocars	57962
<b>Shuttle Fret</b>	519003
<i>(Shuttle Fret : nombre de camions) Source : Kent - Channel Tunnel Information Pack, p. 6.</i>	

L'année 1997 a démarré doucement, avec une certaine inquiétude, voire une certaine méfiance des usagers, à la suite de l'incendie survenu à la fin de l'année précédente ; cependant, le trafic a rapidement repris sa croissance normale puisque les chiffres étaient relativement comparables à ceux de 1996. Les résultats de trafic pour l'année 1997 ont été publiés régulièrement par la presse. En mars 1997, le Shuttle Tourisme a transporté 149 619 voitures et 4 177 autocars, soit un total de 153 796 véhicules, ce qui signifiait une hausse de 21 % par rapport au mois de février de la même année, mais une baisse de 2,9 % en comparaison du mois de mars 1996, soit 4 698 véhicules en moins. Eurotunnel<sup>395</sup> a jugé ce chiffre "très satisfaisant, compte tenu d'une capacité réduite de moitié, en raison des travaux engagés dans le tunnel" qui devaient s'achever le 15 mai 1997. Le trafic du Shuttle Tourisme a de nouveau connu une augmentation, d'environ 9 %, en mai 1997 par rapport au mois d'avril de la même année, avec 156 559 voitures et 5 787 autocars transportés, ce qui équivalait à une très légère hausse (+1 %) par rapport au chiffre de mai 1996. Au total, le Shuttle Tourisme a transporté 657 529 voitures et 18 516 autocars de janvier à mai 1997. Le trafic du Shuttle Tourisme a aussi connu une augmentation (11 %) entre les mois de mai et de juin 1997, avec un total de 180 730 véhicules transportés ; en revanche, il était en légère baisse (1,6 %) par rapport à juin 1996 (3 022 véhicules en moins). A cette date, le total des véhicules transportés sur l'année en cours est passé à

<sup>395</sup> "Eurotunnel réduit ses pertes de 1 milliard", *La Tribune*, 25 avril 1997, pp. 2-3.

833 057 voitures et 23 718 autocars. Le Shuttle Tourisme a transporté un total de 234 073 véhicules (227 810 voitures et 6 263 autocars) en juillet 1997, ce qui correspond à une augmentation de 29,5 % par rapport au mois de juin de la même année (53 343 véhicules supplémentaires) mais à une baisse de 2,5 % par rapport au mois de juillet de l'année précédente (240 129 véhicules). Eurotunnel a néanmoins déclaré <sup>396</sup> que "le Shuttle Tourisme a pratiquement retrouvé le niveau de trafic de juillet 1996, démontrant que ce service a recouvré sa pleine vitalité". En août 1997, les navettes de tourisme ont transporté 290 587 véhicules, ce qui correspondait à une hausse de 25 % par rapport au mois précédent, mais à une légère baisse (- 6,4 %) par rapport au mois d'août 1996. Depuis la reprise du trafic normal avec la réouverture du tunnel sud, le service du Shuttle Tourisme a enregistré un record de trafic le vendredi 29 août avec 10 986 véhicules transportés en 24 heures. Au mois de septembre 1997, le Shuttle Tourisme a accusé un léger recul, de l'ordre de - 2,5 % par rapport à septembre 1996, avec 214 148 voitures et 5 198 autocars transportés, pénalisé par une nouvelle guerre des prix avec les ferries qui ont beaucoup baissé leurs tarifs de passage. Le trafic était toujours en hausse au mois de novembre 1997 avec 239 248 voitures et 7 890 autocars transportés. Sur l'ensemble de l'année 1997, le service du Shuttle Tourisme a enregistré des résultats positifs compte tenu du fait qu'il a fonctionné à moitié de sa capacité au début de l'année, puisqu'il a connu une hausse de 12 % de son trafic avec 2,3 millions de véhicules transportés, ce qui correspond à environ 9 millions de passagers.

Aucun chiffre n'a pu être délivré pour la période s'étalant du mois de janvier au mois de mai pour le Shuttle Fret, immobilisé depuis l'incendie du 18 novembre 1996. Ce service a redémarré comme prévu le 15 juin avec 1 000 poids lourds transportés en moyenne chaque jour, ce qui a représenté environ 60 % du volume de trafic pour le mois en question. Selon Eurotunnel, "le Shuttle Fret a déjà reconquis la moitié du marché d'octobre 1996". Ainsi, 15 683 camions ont été transportés par les navettes de fret depuis le 15 juin, qui sont venus s'ajouter au 10 373 camions transportés gratuitement pendant la période des essais qui a suivi l'incendie, à comparer aux 48 028 poids lourds transportés en juin 1996. En juillet 1997, premier mois plein après la reprise du trafic, le Shuttle Fret a transporté 36 491 poids lourds ce qui est certes peu en comparaison des 53 978 camions transportés en juillet 1996, mais qui est considéré comme "un trafic prometteur" aux dires d'Eurotunnel. Le trafic du fret traditionnellement en baisse au mois d'août est revenu dès ce deuxième mois de reprise aux deux-tiers de son niveau d'activité de l'année précédente. En septembre 1997, le Shuttle Fret <sup>397</sup> a transporté 39 889 camions, soit une hausse de 29 % par rapport au mois précédent ; il avait récupéré 75 % de son niveau de septembre 1996. Cependant, le prix du péage, en forte hausse, facturé aux poids lourds par Eurotunnel s'est avéré dissuasif pour certaines entreprises, notamment pour Norbert Dentressangle <sup>398</sup>, représentant 9 % du trafic fret d'Eurotunnel en 1996, qui a préféré continuer d'emprunter les ferries même après la reprise du service des navettes de fret en

<sup>396</sup> Propos rapportés dans l'article "Eurotunnel : trafic record pour Eurostar en juillet", *Les Echos*, 8 août 1997.

<sup>397</sup> "Eurotunnel subit un recul du trafic des navettes fret", *Les Echos*, 7 octobre 1997.

<sup>398</sup> Numéro 1 des transporteurs routiers sur l'axe transmanche.

raison de cette hausse des tarifs jugée inacceptable. Au mois de novembre 1997, le trafic du Shuttle Fret était toujours en hausse avec 45 225 camions transportés. Sur l'ensemble de l'année 1997, le trafic des poids lourds a baissé de moitié avec 255 908 unités transportées, mais la société Eurotunnel avait récupéré 26 % de part de marché dès le premier mois de reprise d'activité et 32 % en décembre 1997.

Les tableaux n°11 et 12 récapitulent tous les résultats de la mise en exploitation du Shuttle Tourisme et du Shuttle Fret (respectivement fin 1994-début 1995 et mi-1994) à 1997.

Le tableau n°11 donne les chiffres concernant le trafic du Shuttle Tourisme de 1995 à 1997 ; il est utile de rappeler, même si nous l'avons déjà vu, que tous les services du Shuttle Tourisme n'ont pas démarré en même temps, ce qui explique l'absence de résultat pour la deuxième moitié de l'année 1994 et l'absence de chiffres en ce qui concerne le nombre d'autocars avant le milieu de l'année 1995. Au cours du premier trimestre de l'année 1997, le Shuttle Tourisme a accusé un faible recul de 3 % du nombre de véhicules transportés ; il a enregistré 7 725 autocars au cours de cette période, au lieu des 10 377 de l'année précédente.

**Tableau 11 : Trafic Shuttle Tourisme 1995-97**

**LE TUNNEL SOUS LA MANCHE DE SA CONCEPTION A SA MISE EN EXPLOITATION (1987-1997)  
INCIDENCE SUR LA REGION DU KENT**

MOIS	1995	1996	1997
Janvier	45 352	96 971	83 534
	0	1 799	1 105
Février	55 973	117 458	123 915
	0	2 959	2 445
Mars	72 618	152 875	149 619
	0	0	4 177
Avril	96 735	154 522	143 902
	0	5 372	5 002
Mai	80 955	154 523	156 559
	0	6 115	5 787
Juin	100 534	177 825	175 528
	0	5 927	5 202
Juillet	112 060	234 393	227 810
	2 402	5 736	6 263
Août	145 861	304 032	290 587
	2 728	6 301	-
Septembre	105 914	219 009	214 148
	3 033	5 750	5 198
Octobre	120 386	241 273	-
	3 794	7 661	-
Novembre	129 286	142 047	239 248
	5 120	4 723	7 890
Décembre	156 999	82 026	-
	6 306	0	-
<b>TOTAL</b>	<b>1222 713</b>	<b>2076 954</b>	<b>2300 000</b>
	<b>23 383</b>	<b>57 962</b>	-
<i>(nombre de véhicules de tourisme en gras ; autocars en dessous) (chiffres pour oct. et déc. 1997 non disponibles ; chiffres pour août et total année 1997 : tous véhicules confondus) Source : Kent - Channel Tunnel Information Pack, p. 7.</i>			

En novembre 1997, le Shuttle Tourisme transportant les autocars a notamment effectué son meilleur score mensuel depuis le démarrage du service, affichant un record journalier de 564 autocars<sup>399</sup>.

Le tableau n°12 donne les résultats de trafic du Shuttle Fret de mi-1994 à 1997. Le trafic par le Shuttle Fret a été en progression plus ou moins constante de mi-1994, date de sa mise en service, à la fin de l'année 1996 date à laquelle il a été entièrement suspendu en raison de l'incendie survenu sur l'une de ses navettes. Il a pu reprendre au mois de juin 1997, au cours duquel le Shuttle a transporté 15 683 camions de marchandises, soit un résultat à peu près équivalent à celui obtenu après ses quatre

<sup>399</sup> "Eurotunnel : trafic soutenu en novembre", *L'Antenne*, 12 décembre 1997.

premiers mois d'activité (novembre 1994) et qui correspond à une part de marché de 26 % dès le premier mois.

**Tableau 12 : Trafic Shuttle Fret 1994-97**

MOIS	1994	1995	1996	1997
Janvier		20 739	45 763	0
Février		19 622	46 454	0
Mars		22 580	46 534	0
Avril		22 648	42 689	0
Mai		28 267	42 457	0
Juin		32 657	48 028	15 683
Juillet		37 146	53 978	36 491
Août	2 704	36 517	46 045	-
Septembre	4 532	38 136	53 513	39 889
Octobre	9 260	42 630	60 360	-
Novembre	16 690	48 263	33182	45 225
Décembre	21 933	41 770	0	-
<b>TOTAL</b>	<b>52 785</b>	<b>390 975</b>	<b>519 003</b>	<b>255 908</b>

*(en nombre de camions)* (chiffres pour août, octobre et décembre 1997 : non disponibles) Source : Kent - Channel Tunnel Information Pack, p. 5.

Les résultats concernant l'année 1997 dans son ensemble ont été publiés par la presse au début de l'année 1998. Le Shuttle Tourisme a connu une hausse de 11 % environ avec plus de 2,3 millions de véhicules transportés, ce qui équivaut à 9 millions de passagers. Le trafic du Shuttle Fret, qui a repris le 15 juin seulement, a baissé de moitié avec 255 908 camions transportés ; il a néanmoins atteint 32 % de part de marché en décembre 1997.

### **III.2 Par l'Eurostar et les trains de marchandises :**

Les trains de marchandises furent les premiers à pouvoir officiellement circuler dans le tunnel sous la Manche de façon partielle à compter du 1er juin 1994, puis complète à partir de fin octobre 1994. Le TGV Eurostar, de son côté, fut accessible aux personnes munies d'une invitation à compter du 17 août 1994, puis à tous les voyageurs à partir du 14 novembre 1994.

Dès sa mise en service, l'Eurostar monta régulièrement en puissance. En décembre 1994, soit un peu plus d'un mois après le lancement du service commercial, on assista à une augmentation de 2 à 4 allers-retours quotidiens, avec plus de 200 000 titres de transport vendus par les trois réseaux ferrés et un taux d'occupation de l'Eurostar de 85 %, ce qui nécessita la mise en circulation de trains supplémentaires pour les fêtes de fin d'année.

Le trafic des passagers et des marchandises a été en augmentation constante au cours de l'année 1995 ; cependant les chiffres sont restés inférieurs à ceux qui avaient été prévus. Fin janvier 1995, le TGV Eurostar traversait la Manche à une cadence de 4

## LE TUNNEL SOUS LA MANCHE DE SA CONCEPTION A SA MISE EN EXPLOITATION (1987-1997) INCIDENCE SUR LA REGION DU KENT

---

allers-retours quotidiens sur la ligne Paris-Londres et 3 allers-retours sur Londres-Bruxelles. En février 1995, il passa à 5 allers-retours quotidiens, avec environ 300 000 voyageurs transportés, dont 70 % du trafic sur la ligne Paris-Londres (30 % sur la ligne Bruxelles-Londres). Le 23 mai 1995, il enregistra son millionième passager. Le 14 novembre 1995, à la date de son premier anniversaire, le TGV Eurostar avait transporté près de 3 millions de voyageurs. Les compagnies ferroviaires avaient pour objectif de transporter 10 millions de voyageurs en 1997 et maintenaient leur intention de lancer des services à destination des grandes villes au nord de Londres. Ces résultats concernaient le trafic de l'Eurostar de Londres à Paris et de Londres à Bruxelles tout en précisant que 70 % du trafic concernait la ligne Londres-Paris. Fin décembre 1995, le TGV Eurostar était passé à 11 allers-retours quotidiens entre Londres et Paris et 6 allers-retours quotidiens entre Londres et Bruxelles.

Le tableau n°13 récapitule le nombre de TGV Eurostar qui ont circulé mois après mois dans le tunnel sous la Manche au cours de l'année 1995.

**Tableau 13 : Trafic Eurostar 1995**

	<b>TGV</b>
	<b>EUROSTAR</b>
<b>JANVIER-FEVRIER</b>	728 TGV
<b>MARS</b>	506 TGV
<b>AVRIL</b>	542 TGV
<b>MAI</b>	595 TGV
<b>JUIN</b>	730 TGV
<b>JUILLET</b>	851 TGV
<b>AOUT</b>	844 TGV
<b>SEPTEMBRE</b>	862 TGV
<b>OCTOBRE</b>	983 TGV
<b>NOVEMBRE</b>	897 TGV
<b>DECEMBRE</b>	659 TGV
<i>Source : Eurotunnel 1995</i>	

Nous pouvons noter que le trafic sous la Manche par Eurostar a connu une croissance assez régulière mais faible de janvier à mai 1995, puis cette croissance s'est accélérée pendant la période estivale, surtout en juin et juillet 1995 ; elle s'est poursuivie jusqu'au mois d'octobre qui a atteint un pic de 983 TGV pour retomber à l'approche de l'hiver ce qui peut paraître surprenant compte tenu des fêtes de fin d'année qui attirent généralement un grand nombre de visiteurs dans les capitales ; sans doute la longue grève des transports en France à la même époque a-t-elle contribué à cette baisse de fréquentation des TGV.

En ce qui concerne le transport du fret par le réseau ferroviaire, 5 289 trains de marchandises ont circulé dans le tunnel sous la Manche en 1995, avec une moyenne hebdomadaire qui est passée de 60 trains en début d'année à 140.

**Tableau 14 : Trafic Trains de marchandises 1995**

	<b>TRAINS DE MARCHANDISES</b>
<b>JANVIER-FEVRIER</b>	733 trains
<b>MARS</b>	432 trains
<b>AVRIL</b>	404 trains
<b>MAI</b>	465 trains
<b>JUIN</b>	596 trains
<b>JUILLET</b>	644 trains
<b>AOUT</b>	425 trains
<b>SEPTEMBRE</b>	515 trains
<b>OCTOBRE</b>	523 trains
<b>NOVEMBRE</b>	464 trains
<b>DECEMBRE</b>	88 trains
<i>Source : Eurotunnel 1995</i>	

Le trafic des passagers par Eurostar et du fret par trains de marchandises sur l'année 1995 pouvait également se résumer de la façon suivante :

Source : Rapport d'Activité 1995, Eurotunnel, pp. 12-13.

De 1995 à 1997, le trafic des passagers par Eurostar a connu une progression continue. La croissance du trafic du TGV Eurostar est repartie dès le début de l'année 1996 grâce aux tarifs promotionnels, à l'ouverture de la gare d'Ashford et à l'augmentation des fréquences, sans pour autant atteindre les prévisions annoncées en 1993. Ainsi, au mois de mars 1996, la compagnie a enregistré 389 069 passagers sur un chiffre total de 964 195 passagers (à bord de 3 172 TGV Eurostar) pour le premier trimestre de l'année 1996. Le nombre de TGV Eurostar ayant emprunté le tunnel de janvier à juin 1996 a peu évolué d'un mois à l'autre. De son côté, le trafic fret des trains de marchandises a connu une croissance certaine et a totalisé 1 673 trains pour les trois premiers mois de l'année 1996.

Le 5 août 1996, Eurotunnel a diffusé un communiqué de presse comparant les résultats enregistrés en juillet 1996 à ceux de l'année précédente en ce qui concerne le nombre de passagers à bord de l'Eurostar et le nombre de tonnes de marchandises transportés par les trains de fret empruntant le tunnel.

**Tableau 15 : Trafic Eurostar et Trains de marchandises juillet 1995/juillet 1996**

	<b>JUILLET 1996</b>	<b>JUILLET 1995</b>
<b>TGV EUROSTAR</b>	529 330 passagers	308 027 passagers
<b>Trains de marchandises</b>	214 141 tonnes	158 332 tonnes
<i>Source : Eurotunnel - août 1996</i>		

D'après ces chiffres, on peut noter que le trafic par le TGV Eurostar a connu une

## LE TUNNEL SOUS LA MANCHE DE SA CONCEPTION A SA MISE EN EXPLOITATION (1987-1997) INCIDENCE SUR LA REGION DU KENT

---

croissance de 72 % de juillet 1995 à juillet 1996, au cours duquel l'Eurostar a transporté pour la première fois plus de 500 000 passagers. Pour ce qui est du transport des marchandises, le trafic fret a connu une augmentation de 35 % par rapport à juillet 1995.

En résumé, le trafic par le TGV Eurostar et les trains de marchandises sur l'ensemble de l'année 1996 donnait les résultats énoncés dans le tableau n° 16.

**Tableau 16 : Trafic Eurostar et trains de marchandises 1996**

	<b>Total Trafic 1996</b>
<b>Eurostar</b>	4 866 566
<b>Fret ferroviaire</b>	2 360 906
<i>(TGV Eurostar : nombre de voyageurs) (Fret ferroviaire : en tonnes) Source : Kent - Channel Tunnel Information Pack, p. 6.</i>	

En ce qui concerne l'année 1997, le TGV Eurostar a transporté 500 899 passagers au mois de mars sur un chiffre total de 1 200 650 passagers enregistrés sur l'ensemble du premier trimestre, malgré les restrictions de trafic dues aux réparations du tunnel endommagé par l'incendie de novembre 1996 qui se sont poursuivies jusqu'à la fin du mois de mars 1997. Ce résultat était en très nette progression, de l'ordre de 25 % par rapport au mois précédent (391 797 passagers transportés en février 1997) et par rapport à l'année précédente (389 069 passagers en mars 1996).

La priorité pour l'année 1997 a été donnée aux voyages d'affaires (qui représentent 50 % de part de marché sur la ligne Paris-Londres et 40 % sur Bruxelles-Londres) qui affichent des résultats inférieurs à ceux des loisirs (80 % du marché). Aussi, la compagnie a-t-elle décidé de tout mettre en oeuvre afin de combler ce retard ; cela s'est traduit par un programme de fidélisation, du démarchage auprès des entreprises et l'offre de nouveaux services. Le 22 avril 1997, la First Premium de l'Eurostar, une première classe supérieure qui a pour ambition de concurrencer la classe affaires des compagnies aériennes, fut inaugurée. Les responsables de la compagnie tiennent les Britanniques qui ont peu l'habitude de voyager en train pour responsables du déficit de la classe affaires. En mai 1997, les résultats (491 457 passagers) ont été assez similaires à ceux d'avril 1997 ; ils étaient cependant en nette progression (15,5 %) par rapport aux résultats des mois d'avril et de mai 1996 (425 618 passagers). Ainsi, de janvier à mai 1997, le TGV Eurostar a transporté un total de 2,1 millions de passagers. Au mois de juin 1997, l'Eurostar a transporté 524 520 passagers, soit 7 % de plus qu'en mai 1997 et 19 % de plus qu'au mois de juin 1996 (439 134 passagers). Selon Eurotunnel <sup>400</sup>, "ces augmentations démontrent la montée en puissance continue d'Eurostar". Au mois de juillet 1997, les TGV Eurostar ont battu leur record en transportant 651 849 passagers, soit une hausse de 24 % (ce qui équivaut à 127 329 personnes) par rapport au mois de juin de la même année et de 23 % par rapport au mois de juillet de l'année précédente ; ceci portait le nombre de passagers transportés depuis le début de l'année à 3 354 835. La compagnie se donnait comme objectif d'atteindre 7 millions de passagers à la fin de l'année 1997 par rapport

<sup>400</sup> Propos rapportés par *Les Echos*, 8 août 1997, *op. cit.*

aux 5 millions transportés en 1996. Le trafic entre Londres, Paris et Bruxelles a progressé de 4,5 % en août 1997 par rapport au mois précédent et de 20 % par rapport au mois d'août 1996, avec 681 663 passagers à bord de l'Eurostar, ce qui signifie que le record atteint en juillet 1997 a été surpassé. En septembre 1997, le trafic a accusé une légère baisse avec 500 341 passagers transportés, ce qui n'est pas très surprenant à la fin de la période estivale ; cependant, il était en hausse par rapport au mois de septembre de l'année précédente (486 966 passagers transportés). La baisse s'est poursuivie en novembre 1997, avec 459 312 passagers à bord de l'Eurostar, baisse toujours due à la saisonnalité. Le 14 décembre 1997 a été inauguré le ski train<sup>401</sup>, une rame de l'Eurostar, qui a emmené quelque 660 passagers de Londres à Moutiers et Bourg St Maurice pour un coût de 149 livres (environ 1500 francs). Au total, 6 millions de passagers ont emprunté l'Eurostar en 1997, ce qui représente une hausse de 23,4 % sur l'année. L'Eurostar détient environ 60 % de part de marché sur la ligne Paris-Londres par rapport au trafic aérien. Le trafic a connu une progression certaine mais inférieure aux prévisions faites par Eurotunnel en juillet 1997 (-700 000 voyageurs).

Pour ce qui est du trafic fret, les trains de marchandises ont transporté 267 060 tonnes de marchandises au mois de mai 1997 (par rapport à mai 1996 qui avait enregistré 208 602 tonnes), record depuis l'ouverture du tunnel trois ans auparavant. Ils ont de nouveau battu leur record mensuel, en transportant 275 225 tonnes en juin 1997 par rapport aux 227 308 tonnes de l'année précédente. Le trafic ferroviaire fret a continué de progresser en juillet 1997, avec 266 345 tonnes de marchandises transportées, ce qui représente une hausse de 24 % par rapport au mois de juillet de l'année précédente mais une baisse de 3 % par rapport au mois de juin 1997 qui semble être le reflet des variations saisonnières de ce trafic. Cette baisse s'est poursuivie au mois d'août 1997, toujours pour les mêmes raisons, avec 172 599 tonnes de marchandises transportées, ce qui représente néanmoins une progression de 28 % par rapport au mois d'août 1996. Le mois de septembre 1997 a été très positif pour le trafic ferroviaire fret puisqu'il a connu une hausse de 43 % par rapport au mois précédent et de 22,5 % en comparaison du mois de septembre 1996, avec 254 000 tonnes de marchandises transportées. Le trafic a continué à augmenter en novembre 1997 avec 291 381 tonnes transportées. Sur l'ensemble de l'année 1997, la progression des trains de marchandises a été similaire à celle de l'Eurostar. Les trains ont transporté 2,9 millions de tonnes de marchandises, ce qui représente une hausse de 16 % par rapport à l'année précédente.

Cependant, malgré les résultats positifs et encourageants du trafic, les bénéfices ne devraient pas encore être au rendez-vous en 1997 ; en effet, selon les termes de la convention signée avec Eurotunnel, les compagnies ferroviaires doivent payer un droit de passage au concessionnaire. Pour donner un exemple concret, rien que pour les TGV effectuant le trajet de Paris à Londres, la société qui exploite l'Eurostar doit verser 700 millions de francs par an de droits de péage plus 131 millions de francs de frais de maintenance et d'électricité à Eurotunnel, ce qui signifie que pour 6 millions de passagers transportés, le coût se monte à 140 francs par passager.

Les tableaux n° 17 et 18 récapitulent tous les résultats depuis la mise en exploitation

<sup>401</sup> train du ski.

**LE TUNNEL SOUS LA MANCHE DE SA CONCEPTION A SA MISE EN EXPLOITATION (1987-1997)  
INCIDENCE SUR LA REGION DU KENT**

du TGV Eurostar et des trains de marchandises dans le tunnel sous la Manche.

**Tableau 17 : Trafic Eurostar 1994-97**

<b>MOIS</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>	<b>1997</b>
Janvier		114 846	275 809	307 954
Février		136 959	299 317	391 797
Mars		184 883	389 069	500 899
Avril		252 522	404 661	486 359
Mai		263 518	425 618	491 457
Juin		283 975	439 134	524 520
Juillet		308 027	529 330	651 849
Août		279 449	566 247	681 663
Septembre		293 502	486 966	500 341
Octobre		327 347	498 244	-
Novembre	38 359	283 180	295 161	459 312
Décembre	116 662	192 101	257 010	-
<b>TOTAL</b>	<b>155 021</b>	<b>2 920 309</b>	<b>4866 566</b>	<b>6 000 000</b>

*(en nombre de passagers)* (chiffres pour octobre et décembre 1997 : non disponibles) Source : Kent - Channel Tunnel Information Pack, p. 8.

Le trafic des voyageurs à bord de l'Eurostar a beaucoup fluctué aussi, même si la tendance générale a été à la hausse. Des baisses ponctuelles importantes sont à noter en décembre 1995, en raison de grèves, et de décembre 1996 à février 1997 à la suite de l'incendie qui a eu lieu en novembre 1996.

**Tableau 18 : Trafic Trains de marchandises 1994-97**

<b>MOIS</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>	<b>1997</b>
Janvier		77 734	165 857	185 067
Février		77 680	190 078	218 238
Mars		105 864	207 417	230 753
Avril		99 534	178 931	242 213
Mai		120 413	208 602	267 060
Juin	3 743	153 453	227 308	275 225
Juillet	11 940	158 332	214 141	266 345
Août	10 890	90 131	134 774	172 599
Septembre	18 470	157 473	207 235	254 000
Octobre	41 417	150 829	230 109	-
Novembre	67 779	130 697	212 827	291 381
Décembre	53 592	27 662	183 627	-
<b>TOTAL</b>	<b>207 831</b>	<b>1 349 802</b>	<b>2360 906</b>	<b>2 900 000</b>

*(en tonnes de marchandises)* (chiffres pour octobre et décembre 1997 : non disponibles) Source : Kent - Channel Tunnel Information Pack, p. 6.

On pouvait noter plus de fluctuations dans le trafic du fret ferroviaire, même si la tendance générale était plutôt à la hausse. Des baisses ponctuelles du trafic ont néanmoins été assez significatives au mois d'août et de décembre 1995 et 1996, s'inscrivant ainsi à l'inverse des chiffres du trafic Tourisme et qui sont certainement dues à un ralentissement de l'activité économique au mois d'août. La baisse du mois de décembre 1996 s'explique, quant à elle, par des grèves provoquées par l'annonce de suppressions d'emplois au sein d'Eurotunnel.

Comme nous l'avons déjà mentionné, les résultats concernant l'année 1997 dans son ensemble ont été publiés par la presse au début de l'année 1998. Ainsi, le TGV Eurostar a enregistré plus de 6 millions de passagers, soit une hausse de 23,4 % sur l'année, ce qui signifie que sa part de marché atteint 61 % sur l'axe Paris-Londres par rapport au trafic aérien. Les trains de marchandises, quant à eux, ont transporté 2,9 millions de tonnes, soit une progression de 16 %.

### **III.3 Résultats réels par rapport aux estimations :**

Compte tenu du fait que l'ouverture des différents services du tunnel sous la Manche s'est étendue de mars 1994 à septembre 1995, les prévisions des consultants pour 1993, qui devait être la première année d'exploitation, sont quelque peu faussées, voire caduques. Pour ce qui est des estimations à plus long terme, c'est-à-dire pour 2003 et 2013, il est encore bien trop tôt pour tirer des conclusions. On peut cependant se baser sur les chiffres prévus pour la première année d'exploitation pour tenter de voir si les consultants avaient vu juste ou s'ils avaient sous-estimé ou, au contraire, surestimé les capacités du tunnel.

Afin d'éviter un retour fastidieux aux estimations de trafic énoncées dans la deuxième partie de ce travail, les tableaux récapitulatifs n° 19 et 20 rappellent les dernières estimations (pour 1993) effectuées, pour chaque service, par les consultants en 1991.

**Tableau 19 : Evolution des estimations Trafic Shuttle Tourisme et Fret pour 1993**

	<b>SHUTTLE TOURISME</b>	<b>SHUTTLE FRET</b>
<b>Pour 1993 :</b>		
<b>en 1987</b>	13,2	7,5
<b>en 1990</b>	14,6	9,0
<b>en 1991</b>	12,8	8,5
<b>90/91 (%)</b>	-12,3	-5,6
<i>(en millions de passagers et en millions de tonnes de marchandises) Source : SETECE-WSA juin 1991</i>		

**Tableau 20 : Evolution des estimations Trafic Eurostar et Trains de marchandises pour 1993**

**LE TUNNEL SOUS LA MANCHE DE SA CONCEPTION A SA MISE EN EXPLOITATION (1987-1997)  
INCIDENCE SUR LA REGION DU KENT**

---

	<b>TGV</b>	<b>Trains de</b>
	<b>EUROSTAR</b>	<b>marchandises</b>
<b>Pour 1993 :</b>		
<b>en 1987</b>	16,5	7,3
<b>en 1990</b>	14,0	7,2
<b>en 1991</b>	15,3	6,9
<b>90/91 (%)</b>	+9,3	-4,2
<i>(en millions de passagers et en millions de tonnes de marchandises) Source : SETECE-WSA juin 1991</i>		

Un rapide rappel des résultats obtenus par les divers services opérant dans le tunnel sous la Manche au terme de leur première année d'exploitation s'avère nécessaire afin d'effectuer la comparaison entre les estimations des consultants et les chiffres réels.

Le Shuttle Tourisme a transporté 1 222 713 voitures et 23 383 autocars, soit un total de 1 246 096 véhicules en 1995, année de référence compte tenu du fait que ce service a débuté fin décembre 1994.

Le Shuttle Fret a démarré son exploitation mi-1994, il est donc difficile de juger son activité sur six mois, voire même de mi-1994 à mi-1995 compte tenu du fait que le gros de l'activité se situe en milieu d'année. Si on considère la période s'étalant de mi-1994 à mi-1995, le Shuttle Fret a transporté 236 444 camions, alors que si on considère l'année 1995 dans son ensemble, on obtient 390 975 camions ; les chiffres varient considérablement selon la période de référence.

Le TGV Eurostar a commencé à emprunter le tunnel en novembre 1994 ; si on prend comme référence la période allant du début du mois de novembre 1994 à la fin du mois d'octobre 1995, on obtient 2 600 049 voyageurs, alors que si on considère l'année 1995 dans son ensemble, le nombre de voyageurs s'élève à 2 920 309.

Le trafic fret ferroviaire a débuté mi-1994 ; de début juin 1994 à fin mai 1995, les trains ont transporté 689 056 tonnes de marchandises, alors que sur l'ensemble de l'année 1995, on obtient 1 349 802 tonnes de marchandises, soit une différence très nette.

La comparaison entre les estimations et les résultats réels s'avère complexe pour ce qui est du trafic des Shuttle Tourisme et Fret puisque les prévisions des consultants étaient basées respectivement sur un nombre de passagers et de tonnes de marchandises, alors qu'Eurotunnel publie ses résultats en nombre de véhicules (voitures ou camions), ce qui s'explique tout-à-fait logiquement par le fait que la société ne s'intéresse pas au poids mais au nombre de véhicules transportés sur ses navettes. Pour ce qui est du TGV Eurostar et des trains de marchandises, la comparaison est plus aisée puisque les données de base sont équivalentes.

Ainsi, pour comparer ce qui était prévu à ce qui a été, si on part sur la base d'une moyenne de 4 passagers par véhicule de tourisme, cela équivaut à environ 6 millions de passagers transportés par le Shuttle Tourisme au lieu des 13 millions prévus en moyenne, ce qui signifie que les consultants étaient loin du compte dans leurs estimations. Pour ce

qui est du Shuttle Fret, si on part sur la base de 25 à 30 tonnes de marchandises environ par camion, on obtient des résultats sensiblement comparables aux prévisions, soit environ 8 millions de tonnes de marchandises. En ce qui concerne l'Eurostar, les consultants prévoyaient une moyenne de 15 millions de passagers pour la première année d'exploitation, or les chiffres obtenus atteignent à peine les 3 millions. Pour ce qui est des trains de marchandises enfin, on était loin d'avoir atteint les 7 millions de tonnes prévues, puisque selon la période de référence choisie, on obtient environ 1 million de tonnes de marchandises. Ainsi, mis à part le Shuttle Fret, les estimations des consultants étaient loin d'être fiables.

On peut s'interroger sur un tel décalage. Ont-ils péché par excès d'optimisme ou se sont-ils laissé influencer par la croissance accélérée du trafic transmanche ? Manquaient-ils d'expérience en la matière ou n'étaient-ils que trop conscients de l'ampleur d'un tel projet, auquel cas peut-être ne voulaient-ils pas affoler les investisseurs potentiels ? Toujours est-il que leurs prévisions étaient loin de correspondre à la réalité. Il est vrai qu'ils ne pouvaient pas prévoir que le tunnel allait ouvrir avec plus d'un an de retard, qu'un incendie allait interrompre la circulation des navettes pendant plus de six mois et provoquer sans doute une certaine crainte chez les usagers, ou que la concurrence des compagnies maritimes et aériennes<sup>402</sup> allait être aussi sévère sur le plan des tarifs et des prestations.

De la même façon, nous avons tenu à vérifier si les chiffres d'exploitation obtenus par Eurotunnel correspondaient aux prévisions. Si la société enregistrait des résultats positifs, cela signifiait, comme pour les résultats attendus sur le plan du trafic, que le Kent pouvait espérer bénéficier de quelques retombées. Cependant, l'écart entre les prévisions et les chiffres réels en ce qui concerne le trafic, laissait présager une situation similaire pour ce qui est des résultats d'exploitation.

## **IV - RESULTAT D'EXPLOITATION**

---

### **IV.1 Résultats comparatifs de 1994 à 1997 :**

Nous reviendrons plus amplement sur l'aspect financier ultérieurement, dans le chapitre traitant de la dérive financière du projet<sup>403</sup>. Pour l'instant, il s'agit simplement de se pencher sur les résultats d'Eurotunnel depuis la mise en exploitation du tunnel sous la Manche.

Le chiffre d'affaires de la société pour la première année d'exploitation (à partir de mi-1994 au lieu de mi-1993) pour l'année 1994 ne dépassa pas 255,5 millions de francs, en raison du manque de capacité de transport, et les pertes s'élevèrent à 3,23 milliards de francs, soit un peu moins que ce qui était prévu.

En mars 1995, Eurotunnel atteignit, ce qu'on peut appeler, le "petit équilibre",

<sup>402</sup> voir infra p. 284.

<sup>403</sup> voir infra p. 260.

c'est-à-dire que les dépenses étaient couvertes par le cash-flow <sup>404</sup> d'exploitation, les dépenses d'investissement, amortissements et intérêts financiers n'étant, bien entendu, pas pris en compte. En septembre 1995, Eurotunnel décida de suspendre le paiement des intérêts de sa dette, soit 68 milliards de francs, pour une durée de dix-huit mois, droit qui lui avait été concédé dès le départ, afin de revendiquer une baisse des taux d'intérêt et de négocier un rééchelonnement des créances.

Le chiffre d'affaires de la société pour l'année 1995 s'éleva à 2,266 milliards de francs (pour un total de 8 millions de passagers transportés) et les pertes d'exploitation, pour la même année, se chiffèrent à 1,69 milliard de francs (au taux de la livre sterling de la fin décembre 1995, soit 7,59 francs).

La situation fut nettement meilleure en 1996, première année pleine d'exploitation de tous les services commerciaux, puisque la société approcha l'équilibre d'exploitation. Les résultats furent assez conformes aux attentes des analystes financiers. Eurotunnel enregistra un chiffre d'affaires de 3,99 milliards de francs, soit une augmentation de 76 %, par rapport à l'année précédente (2,266 milliards de francs), pour 13 millions de passagers transportés. Cette amélioration s'expliquait par le fait que les produits d'exploitation avaient progressé de 71 % et que les charges d'exploitation avaient connu une hausse modérée (de 5 % environ, sans compter les amortissements et les provisions), suite aux premiers effets du plan de réduction des coûts (lancé en 1996). Les produits d'exploitation, comprenant 298 millions de francs de produits d'assurance au titre de la perte d'exploitation consécutive à l'incendie survenu en novembre 1996, et "divers ajustements" (pour un montant de 17 millions) s'élevèrent à 4,3 milliards de francs. En face, les charges d'exploitation, hors amortissement et provisions, représentèrent 3,1 milliards de francs, ce qui donna un résultat d'exploitation de 1,15 milliard. Après amortissements et provisions, la perte d'exploitation fut ramenée à 292 millions de francs (contre 1,7 milliard de francs en 1995). Cependant, les intérêts et charges assimilées s'élevaient encore à 5,5 milliards de francs, soit, au total, 6 milliards de pertes nettes. Les pertes nettes pour l'année 1996 avaient donc été réduites de 1 milliard de francs par rapport à l'année précédente (7 milliards en 1995). Malgré l'incendie, il a été estimé qu'Eurotunnel avait réalisé, sur le plan commercial, un bon exercice en 1996. Il est fort dommage que le poids de la dette ait grevé le résultat net.

La société était confiante pour l'année suivante qui s'avérait prometteuse puisqu'elle prévoyait d'enregistrer son premier bénéfice d'exploitation, après amortissements et provisions.

Cependant, l'incendie du 18 novembre 1996 a beaucoup perturbé le trafic du tunnel, entraînant notamment une baisse de 13,1 % du chiffre d'affaires au premier trimestre 1997. Au cours de cette période, le trafic fret fut complètement paralysé, alors qu'il représentait environ 30 % du chiffre d'affaires de la société ; en revanche, les autres services fonctionnaient à peu près normalement, si ce n'est quelques restrictions de circulation imposées par les travaux de réparation.

---

<sup>404</sup> *Cash-flow*(flux de trésorerie) : une des notions à laquelle il faut recourir pour évaluer le profit ; il s'agit de la somme du bénéfice net, de l'amortissement et des provisions, ECHAUDEMAISON, C.-D., *Dictionnaire d'Economie et de Sciences Sociales, op. cit.*, p. 356.

Eurotunnel espérait néanmoins récupérer, d'ici fin 1997, les parts de marché transmanche qu'il avait à la fin de l'année 1996, à savoir, 47 % par le Shuttle Fret et 50 % par le Shuttle Tourisme.

Les résultats pour le premier trimestre de l'année 1997 furent jugés "très satisfaisants" par les dirigeants de la société, compte tenu des circonstances. Au total, le chiffre d'affaires (non audité au 31 mars 1997) s'élevait à 697 millions de francs, contre 802 millions de francs au premier trimestre 1996, soit une baisse de 13 %, principalement due à l'interruption du trafic par le Shuttle Fret.

A la fin du premier semestre 1997, le chiffre d'affaires d'Eurotunnel a accusé une baisse de 7,8 % à 1,6 milliard de francs, contre 1,7 milliard au premier semestre 1996. Cependant, ce résultat ne prenait pas en compte les avances consenties par les assureurs à titre de compensation à la suite de l'incendie du 18 novembre 1996 engendrant des pertes d'exploitation, indemnités s'élevant à 512,5 millions de francs, ce qui amenait le chiffre d'affaires à 2,1 milliards de francs pour le premier semestre 1997. Ce résultat "se situe en ligne avec les hypothèses faites dans le cadre de la restructuration financière"<sup>405</sup> de la société. Eurotunnel a donc réalisé son premier bénéfice d'exploitation s'élevant à 120,5 millions de francs et 7 millions de livres ; la société avait cependant toujours à son actif une perte nette de 3,102 milliards de francs et de 323 millions de livres (par rapport aux 3,042 milliards de francs au premier semestre 1996), en raison de lourdes charges financières (3,84 milliards de francs).

En juillet 1997, Eurotunnel annonça que la perte de 2,7 milliards de francs fixée dans le plan de restructuration de sa dette allait certainement s'avérer réaliste. Après la période estivale, en septembre 1997, la société admit qu'elle aurait sans doute des difficultés à atteindre son objectif de transport de 2,51 millions de véhicules de tourisme, principalement en raison de la concurrence des ferries, mais qu'elle pensait néanmoins atteindre son objectif de recettes en matière de Shuttle Fret et Tourisme ("cas de base") de 1.123 millions de francs. Patrick Ponsolle s'attendait à un résultat d'exploitation en progression qu'il estimait à 514 millions de francs.

Conformément aux attentes, la société réalisa en 1997 son premier bénéfice d'exploitation s'élevant à 652,8 millions de francs ; ce résultat s'inscrivait après une perte de 292 millions de francs en 1996 et en hausse de 29 % par rapport à l'objectif de 395 millions de francs annoncé en mai 1997 dans le Prospectus<sup>406</sup> en vue de la restructuration de la dette.

Cependant, compte tenu des retombées de l'incendie, de la concurrence des ferries et de la charge de sa dette, le résultat de la société pour l'année 1997 a finalement accusé une perte de 5,806 milliards de francs contre 6,099 en 1996. Il a été estimé que si le plan de restructuration avait été adopté plus tôt, la perte aurait pu être ramenée à 3,088 milliards de francs.

Au total, les recettes ont progressé de 14 % à 5,134 milliards de francs et les charges

<sup>405</sup> "Eurotunnel : le contrecoup de l'incendie", *Figaro-économie*, 14 août 1997.

<sup>406</sup> 29 mai 1997.

## LE TUNNEL SOUS LA MANCHE DE SA CONCEPTION A SA MISE EN EXPLOITATION (1987-1997) INCIDENCE SUR LA REGION DU KENT

d'exploitation, s'élevant à 2,859 milliards de francs, ont baissé de 8 % par rapport à 1996. On peut cependant relever un fait curieux dans la ventilation des recettes d'Eurotunnel en 1997 : ses commerces lui ont plus rapporté (1,27 milliard de francs) que son propre service ferroviaire (1,09 milliard de francs). Les droits que doivent payer les réseaux pour utiliser le tunnel lui ont rapporté 2,05 milliards de francs, soit environ 50 % de ses revenus, ce qui n'est pas négligeable.

La fin de l'année 1997 fut ponctuée de décisions majeures pour l'avenir de la société : le 26 novembre 1997, le plan de restructuration de la dette d'Eurotunnel, s'élevant à 70 milliards de francs, fut approuvé par les 174 banques ; le 22 décembre 1997, la Concession du tunnel sous la Manche fut prolongée de 2052 à 2086 ; à la même époque, les contentieux opposant Eurotunnel à TML et aux compagnies de chemin de fer furent enfin réglés ; enfin, la société accepta les conditions des deux gouvernements en échange du prolongement de la concession.

### IV.2 Comparaison par rapport aux prévisions :

Si on compare les résultats effectifs aux prévisions faites par les consultants au fur et à mesure du déroulement du projet, on constate que les estimations étaient très éloignées de la réalité.

Le chiffre d'affaires de la société pour la première année d'exploitation (à partir de mi-1994 au lieu de mi-1993) avait, dans un premier temps, été estimé à 1,35 milliard de francs ; en octobre 1994, ce chiffre dut être révisé à la baisse pour tomber à 337 millions de francs ; au terme de la période considérée, il n'avait pas dépassé 255,5 millions de francs ; il semblerait que les estimations n'aient pas été en accord avec les moyens mis en oeuvre pour atteindre les résultats escomptés.

Pour 1996, les consultants annonçaient en 1987 un chiffre d'affaires de 9 milliards de francs, avec un bénéfice net avant impôts de 2,7 milliards de francs ; en 1990, ils maintenaient leur chiffre d'affaires à 9 milliards, en prévoyant cependant une perte de 430 millions de francs ; lors de l'augmentation de capital de mai 1994, c'est-à-dire seulement deux ans avant l'année concernée (court terme), ils révisaient leurs estimations à la baisse et annonçaient un chiffre d'affaires de 7,4 milliards de francs pour une perte de 2,9 milliards pour l'année 1996.

Le tableau n° 21 compare les estimations effectuées en 1987 pour les premières années d'exploitation du tunnel (de 1994 à 1998) aux résultats obtenus en 1996.

Tableau 21 : Prévisions financières faites en 1987 par rapport aux chiffres réels en 1996

	Pour 1994	Pour 1995	Pour 1996	Pour 1997	Pour 1998	Chiffres réels en 1996
<b>Chiffre d'affaires</b>	7 624	8 354	9 084	9 862	10 721	4 303
<b>Bénéfice avant impôts</b>	1 081	1 987	2 731	3 502	4 222	-6 099 (pertes)
<i>(en millions de francs)</i> Source : COB et Eurotunnel - 1997						

### **IV.3 Prévisions pour l'avenir :**

En juillet 1997, à la suite de l'approbation du plan de sauvetage d'Eurotunnel, le tunnel a plus ou moins retrouvé des conditions normales d'exploitation ; une fois les travaux de réparation achevés, tous les services ont pu réouvrir et la société a déclaré avoir retrouvé le niveau de fréquentation de l'année précédente. Elle estimait pouvoir dégager son premier résultat d'exploitation positif, après amortissement, au terme de l'année en cours, ce qui s'avéra réaliste comme nous l'avons vu. Elle espérait dégager son premier résultat net positif en 2004, si tout se déroulait normalement, grâce au plan de restructuration qui plafonne les charges financières à 3,5 milliards de francs pendant huit ans (alors qu'elles auraient dû atteindre plus de 15 milliards en 2005). Enfin, elle prévoyait de pouvoir verser un premier dividende à ses actionnaires en 2005.

Le tableau n° 22 résume les prévisions d'Eurotunnel au point de vue des recettes, du résultat d'exploitation et du résultat avant impôt pour l'année 2005.

**Tableau 22 : Projections financières de 1997 pour 2005**

	<b>Projections faites en 1997 pour 2005</b>
<b>Recettes</b>	8 601
<b>Résultat d'exploitation</b>	4 233
<b>Résultat avant impôt</b>	889
<i>(en millions de francs) Source : Eurotunnel - 1997</i>	

A court terme, c'est-à-dire pour l'année 1998, l'objectif d'Eurotunnel était de doubler son bénéfice d'exploitation afin d'être en ligne avec celui prévu dans le Prospectus de la société (1,08 milliard de francs). En d'autres termes, le chiffre d'affaires dégagé du trafic des Shuttle et de la vente des produits hors taxes devait connaître une forte augmentation ; selon Patrick Ponsolle, l'objectif à atteindre était plutôt "exigeant".

Cependant, la ventilation des recettes d'Eurotunnel en 1997 et ses prévisions pour les années suivantes donnaient à réfléchir. En effet, la société tirait alors la majeure partie de ses revenus de ses commerces et des droits d'utilisation du tunnel par les réseaux, or le régime duty-free allait être supprimé le 30 juin 1999 ; en conséquence, les tarifs pratiqués sur le trafic transmanche allaient être révisés. D'autre part, Eurotunnel basait ses estimations sur un service à plein régime, or l'avenir de la ligne à grande vitesse du côté britannique était toujours incertain. Cela peut aussi amener à s'interroger sur la rentabilité de l'autoroute ferroviaire. Il subsistait ainsi encore beaucoup d'incertitudes et d'inconnues quant au devenir de la société et quant à l'impact que cela allait avoir sur l'environnement du tunnel.

Compte tenu de l'écart relevé entre les prévisions des consultants et les chiffres réels au point de vue de l'emploi, du trafic et de la rentabilité, nous nous sommes interrogés sur ce qui avait contribué à retarder la mise en exploitation du nouveau système de transport transmanche et en conséquence, dans une certaine mesure, l'impact positif du tunnel sous la Manche sur le Kent. Eurotunnel a, d'une part, dû faire face à de nombreux aléas en tout genre pendant la phase de construction, ce qui a retardé de plus d'une année l'ouverture proprement dite du système. La société ne s'attendait, d'autre part, certainement pas à une concurrence si acharnée de la part des compagnies maritimes et aériennes.

## **CHAPITRE 2. LES RAISONS DU DECALAGE DANS LES RETOMBÉES POSITIVES DU TUNNEL SUR LE KENT.**

### **I - EUROTUNNEL : UN GOUFFRE FINANCIER**

---

#### **I.1 Dérive financière du projet :**

Lorsque le projet du tunnel sous la Manche fut confié à Eurotunnel, il s'agissait de réaliser l'ouvrage du siècle. C'était un défi technique et technologique, mais aussi et avant tout un défi financier... ce qui explique d'ailleurs que les gouvernements français et britannique aient préféré confier ce projet au secteur privé sous forme de concession. C'était, comme nous l'avons déjà vu, principalement une exigence propre à Madame Thatcher : pas de fonds publics, aucune bonification d'intérêt et aucune garantie publique, et ce pour deux raisons : le tunnel ne devait être construit que s'il était rentable et l'argent nécessaire devait être trouvé auprès d'investisseurs ou de prêteurs privés ; de plus, les dépenses et les délais seraient mieux contrôlés par des opérateurs privés que par des opérateurs publics certainement moins rigoureux.

En 1987, le coût du projet avait été fixé à 48,7 milliards de francs. Mais les coûts ont progressivement dérapé et la facture totale, incluant les frais de fonctionnement du tunnel jusqu'à son équilibre d'exploitation prévu pour 1998, devait atteindre 100 milliards de francs, soit plus du double... une dérive impressionnante ! En fait, le tunnel sous la Manche, avec un coût définitif de 100 milliards de francs, est le projet le plus important jamais financé sur des fonds privés.

L'augmentation des coûts de travaux de construction fut l'une des causes de cette dérive financière et des désaccords entre le concessionnaire et les entreprises. Dans l'annexe au communiqué d'Eurotunnel<sup>407</sup>, on peut lire : "Côté français, le démarrage des travaux de forage a été lent et difficile, mais la productivité, l'efficacité et la maîtrise des

<sup>407</sup> 11 janvier 1990.

coûts de forage dépassent dans des proportions admissibles l'estimation d'origine. L'efficacité, la productivité et la maîtrise des coûts chez TML sont loin d'être aussi bonnes"<sup>408</sup>. Les Anglais ont une plus grande part de responsabilité dans ce dépassement des coûts ; selon les dires de Maurice Legrand, président de la CIG : "on peut estimer que les Britanniques ont dépassé leur budget initial de 70 %" <sup>409</sup>.

Pendant, le creusement du tunnel ne fut pas la cause principale de ce dépassement de devis, dans la mesure où les techniques étaient bien au point dans ce domaine. Le dépassement fut plus important en ce qui concerne la construction des deux terminaux, deux ouvrages gigantesques, où les opérations de chargement et de déchargement des véhicules sur les navettes allaient devoir être effectuées en un minimum de temps et dans les meilleures conditions de sécurité, et des équipements fixes, puisque la facture est passée de 11,69 à 14,8 milliards de francs. Or, à cette échelle, le problème était tout-à-fait nouveau et les concepteurs n'avaient pas tout prévu et ont dû revoir leurs plans initiaux à plusieurs reprises. Le coût des navettes elles-mêmes a aussi connu un accroissement sensible (de 6,16 à 7,3 milliards de francs), car là encore, le concept était nouveau et les problèmes de sécurité ont imposé des modifications (supervisées et contrôlées par la CIG) incessantes et coûteuses. Des précautions considérables ont été prises contre les risques d'incendie et contre la menace terroriste (de l'Irish Republican Army - IRA).

Les coûts de construction proprement dits sont passés de 28 à 45,7 milliards de francs entre 1987 et 1993. Dès 1990, Eurotunnel a dû réviser à la hausse la facture du projet (et par la même le montant de ses revenus), ce qui a entraîné une augmentation de capital. De ce fait, le niveau des taux d'intérêt a commencé à alourdir le poids de la dette d'Eurotunnel.

Les dépassements de la facture initiale ont aussi une autre origine ; qu'il s'agisse de fonds publics ou privés, les concepteurs d'un projet d'envergure pêchent toujours par optimisme. Ils évaluent un coût minimum qui ne sera respecté que si tout se passe pour le mieux et si aucune modification n'est apportée. En pratique, cela était impossible pour un projet aussi ambitieux que celui du tunnel sous la Manche. On peut citer d'autres grands projets à titre d'exemple qui ont connu le même sort : la facture du chantier du parc des Princes évaluée à 40 millions de francs en 1969 avait doublé deux ans plus tard (80 millions de francs) ; quant à l'Arche de la Défense, plus récemment, son surcoût a été de 30 % par rapport aux estimations d'origine.

Le montage choisi pour la conduite du projet n'a pas facilité la tâche : une concession accordée à une entité créée de toutes pièces pour l'occasion, Eurotunnel, chargée de trouver l'argent nécessaire, de diriger la construction de l'ouvrage et, une fois le tunnel achevé, de gérer son exploitation. Face à Eurotunnel, un consortium, TransManche Link (TML), de dix entreprises de travaux publics (cinq françaises et cinq britanniques), des entreprises expertes en percement de tunnels mais sans grande expérience en matière ferroviaire ; cette lacune a largement contribué aux difficultés provoquées par les

---

<sup>408</sup> LEMOINE, B., *op. cit.*, p. 124.

<sup>409</sup> BONAZZA, P., LEWINO, F., "Tunnel sous la Manche : zizanie en sous-sol", *Le Point*, n°910, 26 février 1990, p. 81.

navettes. De plus, ces entreprises avaient l'habitude de grands chantiers financés par des fonds publics ; elles avaient donc pour pratique d'augmenter leurs prix à chaque nouvelle difficulté, sans trop se soucier de minimiser les surcoûts. Or, si cette pratique est commune et acceptée dans le public, il n'en est pas de même dans le privé ; en l'occurrence, la société Eurotunnel s'est montrée plutôt récalcitrante, vu qu'elle n'était pas sûre de disposer des fonds nécessaires pour achever le projet en cas de dépassements excessifs.

Il faut enfin ajouter à cela les divers contentieux, que nous aborderons ultérieurement, auxquels Eurotunnel dut faire face au cours de la phase de construction, puis d'exploitation du tunnel sous la Manche.

## **1.2 Evolution de la situation financière d'Eurotunnel**

Au mois de juin 1994, c'est-à-dire juste après l'inauguration du tunnel, Eurotunnel obtint 7 milliards de francs grâce à l'augmentation de capital et 5,9 milliards de crédit accordé par le syndicat bancaire. Cependant, dès la fin de l'année 1994, la société savait que les 7 milliards seraient dépensés au cours du premier semestre de l'année 1995 et qu'elle allait devoir commencer à tirer sur ses lignes de crédit spécial qui devait lui permettre de tenir jusqu'à l'automne 1995, principalement en raison de gros frais financiers.

Dès octobre 1994, Eurotunnel dut reconnaître que son chiffre d'affaires pour l'année 1994 ne dépasserait pas le quart de ce qui était prévu. Ces pertes de recettes s'expliquaient principalement par le retard dans l'ouverture des différents services d'Eurotunnel, retard dû à des délais dans la livraison du matériel, aux exigences de la CIG en matière de sécurité et aux ultimes mises au point techniques plus longues que prévu. Il est vrai que la société espérait démarrer l'exploitation de ses services à l'été 1994. Or, elle a obtenu l'accord de la CIG pour le démarrage de l'exploitation du trafic fret en juin 1994, du TGV Eurostar en novembre 1994 et des navettes de tourisme pour les automobiles et les passagers fin décembre 1994 seulement, et elle attendait toujours l'autorisation de la CIG pour le transport des autocars et des véhicules hors gabarit ainsi que celui des piétons et des cyclistes dans des autocars spéciaux à la fin de l'année 1994, autorisation qu'elle devait obtenir courant mars 1995. Un retard d'un an et demi pouvait paraître ridicule pour un chantier d'une telle envergure, mais, en fait, les conséquences sur la viabilité financière pouvaient être irrémédiables. Tout retard signifiait une perte de chiffre d'affaires définitive, à laquelle s'ajoutaient des frais financiers. En août 1995, malgré le "petit équilibre" atteint en mars de la même année, Eurotunnel, dans l'impasse financière, prévoyait d'engager des pourparlers avec les banques chefs de file, représentant le syndicat bancaire, en vue d'essayer de réduire le poids de sa dette de 75 milliards de francs qu'elle ne pourrait pas rembourser dans les conditions prévues. Officiellement, ces négociations avec les banques devaient permettre à Eurotunnel de tirer sur ses lignes de crédit la somme de 3,5 milliards de francs. En fait, les banquiers allaient pouvoir juger, d'après les résultats commerciaux de l'été 1995, si l'exploitation était profitable et, en conséquence, si l'entreprise était viable moyennant une restructuration financière. Le schéma classique dans un tel cas de figure voudrait que les banques accordent un moratoire, suspendent le paiement des intérêts et convertissent en capital sous formes diverses une partie de la dette de la société dont l'exploitation est rentable mais qui ne

peut pas payer ses dettes. En septembre 1995, Eurotunnel décida, comme nous l'avons vu, de suspendre le paiement des intérêts de sa dette et, dans le même temps, de s'attaquer aux acteurs responsables de sa situation financière catastrophique, à savoir, les fournisseurs des équipements du tunnel, les compagnies ferroviaires et les Etats français et britannique.

L'Assemblée Générale qui suivit, initialement prévue le 24 juin 1997, fut reportée au 10 juillet 1997 car le quorum n'était pas atteint. Au cours de cette Assemblée, les quelque 750 000 actionnaires individuels d'Eurotunnel devaient approuver ou rejeter le plan de restructuration financière proposé par les 176 banques du groupe afin de résoudre le problème de la dette. Ce plan fut élaboré avec l'aide de deux mandataires ad hoc, Robert Badinter<sup>410</sup> et Lord Wakeham<sup>411</sup>, sous l'égide du Tribunal de Paris. Deux cas de figure se présentaient à Eurotunnel : soit le plan était accepté par les actionnaires, ce qui signifiait que les créanciers prenaient le contrôle de la société, soit le plan était rejeté, auquel cas la société, sous tutelle du Tribunal de Commerce depuis septembre 1995, devait déposer son bilan. Les banques seraient alors en mesure de faire jouer leur droit de substitution, ce qui signifierait qu'elles pourraient récupérer tout le cash-flow d'Eurotunnel au cours des années à venir, en guise de remboursement de leur dette. Ceci explique pourquoi Patrick Ponsolle s'était appliqué à convaincre les actionnaires des risques encourus à rejeter le plan de restructuration en soulignant que cela donnerait aux banques "un excellent prétexte pour s'emparer de la totalité du cash-flow de l'entreprise pour les cinquante ans à venir". Les actionnaires finirent par admettre qu'il valait mieux approuver le plan de restructuration, à la condition expresse d'une extension de la durée de la Concession. Le gouvernement français ne s'y opposa pas mais le gouvernement britannique exigea de la société Eurotunnel, en guise de monnaie d'échange selon certains, qu'elle promette d'augmenter le fret ferroviaire, en vue de limiter le transport de fret par la route, dans la mesure où le tunnel en avait largement la capacité. Au début du mois de juillet, la France et la Grande-Bretagne confirmèrent leur accord pour le prolongement de la Concession de 34 années supplémentaires (soit une concession d'une durée totale de 99 ans), c'est-à-dire jusqu'en 2086, à condition qu'elles puissent participer aux futurs bénéfices de la société. Patrick Ponsolle accepta de verser une partie des bénéfices aux Etats à condition que les actionnaires puissent profiter d'un "retour (sur investissement) décent et qu'aucun versement ne se fasse avant 2052". Selon les termes du Prospectus d'Eurotunnel, les Etats ne se verraient accorder "aucune contrepartie financière au titre de cette extension au moins jusqu'en 2052" ; d'autre part, "le principal impact comptable d'une extension de la concession serait de diminuer le montant annuel des charges d'amortissement", c'est-à-dire que la prolongation n'allait rien apporter sur le plan des liquidités mais elle allait permettre d'étaler les charges d'amortissement, soit une économie de 150 à 250 millions de francs par an, ce qui n'était pas négligeable. Le plan fut approuvé à la quasi unanimité (98 %) des voix, le 10 juillet 1997 ; ceci signifiait qu'Eurotunnel allait avoir plus de temps pour rembourser les 70 milliards de francs de dette aux banques mais que les banques posséderaient 45,5 % du capital de la société, à

<sup>410</sup> Président du Conseil Constitutionnel jusqu'en 1995.

<sup>411</sup> Président de la Commission de surveillance de la presse britannique.

l'occasion de la prochaine augmentation de capital. En d'autres termes, on ne pouvait plus parler d'actionnariat "populaire".

A la même époque, le quotidien japonais des affaires <sup>412</sup>, annonça que sept des dix grandes banques commerciales nippones ayant investi dans Eurotunnel avaient décidé de revendre la totalité de leurs créances. Les banques concernées étaient les suivantes : Sanwa Bank, Dai-Ichi Kangyo Bank, Sakura Bank, Fuji Bank, Asahi Bank, Sumitomo Bank et Hokkaido Takushoku Bank ; les seules banques créancières japonaises à en posséder encore sont : Tokyo-Mitsubishi Bank, Tokai Bank et Daiwa Bank. Les créances sont ainsi passées de 10 milliards à 4 milliards de francs. L'Industrial Bank of Japan, la plus importante des trois banques nippones de prêts à long terme aurait également revendu ses créances. Ce retrait des banques japonaises, qui étaient pourtant au départ les principales créancières, ayant investi environ 15 milliards de francs, soit environ 20 % de la dette d'Eurotunnel, s'explique par le fait que le Japon est soumis à des contraintes réglementaires très strictes au sujet des participations industrielles.

Ce ne fut pas uniquement le cas du Japon ; dès les mois d'avril-mai 1997, moment où les banques créancières ont été autorisées à revendre leurs dettes, une cinquantaine d'établissements ont revendu leurs créances que des banques américaines telles que Lazard, Bankers Trust et Merrill Lynch se sont empressées de racheter.

Après avoir fait le point sur la situation financière d'Eurotunnel après trois années d'exploitation, nous nous sommes interrogés sur la nature des contentieux auxquels la société a dû faire face. Ces aléas ont retardé l'ouverture du système de transport ce qui a mis la société en péril sur le plan financier ; ceci fait partie des risques encourus par toute entreprise. Cependant, dans le cas de figure qui nous intéresse, ce retard pouvait également avoir des conséquences négatives sur le Kent, qui comptait également tirer profit des opportunités offertes par le tunnel. Nous nous sommes donc intéressés aux problèmes rencontrés par Eurotunnel au cours du développement du projet.

## **II - ACTEURS A L'ORIGINE DES ALEAS FINANCIERS :**

---

### **II.1 Eurotunnel face à TML :**

Dans le contrat d'origine, Eurotunnel (le maître d'ouvrage) et TML (le constructeur) avaient désigné une première instance d'arbitrage, le panel, dont chacun pouvait contester les décisions devant la Chambre de Commerce International (CCI).

Dès le printemps 1988, il s'est avéré que les relations entre Eurotunnel et TML nécessitaient, compte tenu de leurs responsabilités, de leurs objectifs et de leurs compétences respectives, d'être réexaminées et réaménagées afin de pouvoir mener le projet à son terme, sans difficultés majeures. Une période de dure confrontation s'est ouverte entre Eurotunnel, TML et ses actionnaires. TML n'a cessé de multiplier les réclamations concernant les coûts, les spécifications et les délais, de même que celles fondées sur les retards de la ratification parlementaire et de la mise en place du

---

<sup>412</sup> *Nihon Keizai Shimbun*, 8 juillet 1997.

financement. Il était urgent de trouver une solution permettant de respecter les modalités du projet, telles que décrites initialement. Après 9 mois de négociations difficiles, suivies de très près par les banques sur la fin, un accord fut conclu entre les parties selon lequel Eurotunnel consentait à accorder un mois de délai supplémentaire et des augmentations de prix sur la base d'un certain nombre d'échéances. Cet accord, entré en vigueur au mois de mars 1989, a permis de régler un grand nombre de réclamations, de rapprocher les points de vues et de mettre un terme à une situation conflictuelle très préjudiciable au projet. Selon cet accord, Eurotunnel et TML convenaient, d'une part, de mettre en place une nouvelle équipe de direction plus qualifiée et plus compétente, surtout dans le domaine des transports et, d'autre part, de travailler conjointement à la réduction des coûts, surtout des frais généraux, dans le cadre d'un programme axé sur l'ouverture du projet le 15 juin 1993.

A dater du mois de juillet 1991, les relations entre Eurotunnel et TML se détériorèrent à nouveau ; TML réclamait le remboursement des coûts plus une commission, au lieu du forfait prévu dans le contrat de construction, pour les équipements fixes du système, soit 14,5 milliards de francs par rapport à un forfait initial de 6,2 milliards porté à 7,2 milliards. En l'absence d'un compromis entre les deux parties, la question fut soumise au Comité d'Experts qui rendit ses conclusions en mars 1992, selon lesquelles les équipements fixes continueraient à être réglés sur la base d'un forfait et Eurotunnel et TML devraient négocier ensemble de nouveaux montants afin de couvrir les points litigieux ; si les deux parties ne parvenaient pas à un accord, le Comité d'Experts fixerait lui-même les éléments de calcul du forfait. Eurotunnel prit la décision de recourir à l'arbitrage pour régler ce différend. Le 27 juillet 1993, après des mois de conflits et de discussions, un Protocole d'accord fut signé entre Eurotunnel et TML, qui changea fondamentalement la situation dans la mesure où le règlement des réclamations était dissocié de l'achèvement des travaux. Ce Protocole stipulait que l'avance accordée à TML pour financer les travaux devait être remboursée par TML à Eurotunnel, avec intérêts, à compter du mois de mars 1995, à hauteur du montant des réclamations non justifiées. En d'autres termes, ce conflit eut des conséquences sur la mise en service du système de transport ; en effet, en raison de l'absence d'accord entre les deux parties, il n'était pas possible de signer un contrat de "mise en service phasée" (au lieu du contrat de livraison globale prévu à l'origine). Les responsables de TML déclaraient "livrer quand ils le pourront" -pas avant l'été 1994- alors qu'Eurotunnel espérait une mise en service progressive à partir de fin 1993. Pour inciter TML à livrer rapidement, Eurotunnel évoquait des pénalités de retard, mais TML demandait des extensions de délais. Pour arriver à cet accord, Eurotunnel et TML ont décidé de mettre de côté le conflit sur le surcoût des équipements fixes (7 milliards de francs) qui serait réglé par les procédures d'arbitrage propres au contrat qui liait les deux parties. La fin du contentieux financier entre Eurotunnel et TML fut annoncée en avril 1994. L'accord passé entre les deux parties stipulait qu'Eurotunnel devait verser 1,140 milliard de livres, soit 11,4 milliards de francs (valeur 1985) à TML au titre des équipements fixes<sup>413</sup>. En réalité, il ne lui restait plus que 600 à 730 millions de francs actuels à verser compte tenu des nombreuses avances accordées par Eurotunnel aux

<sup>413</sup> LARONCHE, M., "Eurotunnel versera 11,4 milliards de francs aux constructeurs du lien fixe trans-Manche", *Le Monde*, 6 avril 1994.

entrepreneurs. En revanche, TML s'engageait à garantir une partie de l'émission suivante d'actions (soit 650 millions de francs actuels) et à ce que l'intégralité du montant des bons de souscription fondateurs émis en 1986 (soit 52 millions de livres) revienne à Eurotunnel.

Source : Le Monde, 28 juillet 1993, p. 17.

## **II.2 Eurotunnel face à la CIG :**

Dès l'année 1991, les relations entre Eurotunnel et la CIG devinrent de plus en plus tendues. Eurotunnel s'était certes imposé des normes très strictes de sécurité, mais assurer une sécurité absolue dans toutes les circonstances possibles et imaginables, comme l'imposait la CIG, était presque impossible en matière de transport. En effet, la CIG s'avérait particulièrement exigeante en ce qui concerne les navettes qui allaient transporter véhicules et passagers. Il était notamment question de deux changements coûteux : une modification de la largeur des portes à l'intérieur des navettes et de la structure des navettes réservées aux poids lourds ; venaient s'ajouter à cela des modifications liées aux normes sismiques. En 1992, alors que le processus de soumission, de discussion, d'élaboration et d'approbation était toujours en cours et semblait interminable, Eurotunnel commença à considérer que les exigences de la CIG étaient particulièrement excessives et coûteuses, surtout en comparant avec ce qui était imposé aux compagnies ferroviaires, maritimes et aériennes. En conséquence, la société décida de préparer des réclamations complexes à déposer auprès des deux gouvernements sur les surcoûts occasionnés - de l'ordre de quatre milliards de francs selon ses estimations - pour répondre aux exigences de la CIG qui, selon elle, dépassaient les normes requises par le Contrat de Concession de 1986. Ainsi, en novembre 1993, Eurotunnel se tourna directement vers les Etats concédants.

Comme il a déjà été stipulé, le tunnel sous la Manche a été conçu et construit en vue de constituer un système de transport synonyme de qualité, de fiabilité et, avant tout, de sécurité. Ceci explique les demandes incessantes de modifications de la part de la CIG. Le renforcement de certaines dispositions pendant la phase de construction, puis lors des essais en vue de l'obtention du certificat d'exploitation, a engendré un retard dans la mise en service du tunnel et la hausse substantielle du coût global de l'ouvrage. La CIG a pris beaucoup de précautions, trop certainement au goût de certains qui auraient bien aimé un démarrage de l'exploitation à la date prévue.

Cependant, deux événements, l'un d'une importance mineure, l'autre d'une importance majeure, ont semblé donner raison à la CIG dans son perpétuel souci de sécurité absolue. Le premier eut lieu en juin 1994 au cours d'un exercice de sécurité consistant à simuler l'évacuation de 800 passagers volontaires, dont les membres de la CIG présents pour l'occasion, d'un TGV Eurostar, bloqué intentionnellement dans le tunnel. Cet exercice, qui était le premier du genre, fut ponctué d'une série d'incidents techniques sans gravité aucune. Le second, plus important, eut lieu le 18 novembre 1996 lorsqu'un incendie se déclara aux environs de 21h45, au centre du tunnel sud, sur une navette poids lourds, incendie qui ravagea près d'un tiers du tunnel. On ne déplora aucune victime parmi la trentaine de passagers et membres d'équipage du train, bien qu'ils aient tous inhalé des fumées toxiques pendant une vingtaine de minutes. Les causes du sinistre <sup>414</sup> n'étaient toujours pas connues en avril 1997, mais la responsabilité

d'Eurotunnel n'était pas mise en cause. La société a d'ailleurs mené une enquête interne qui a permis de définir, bien avant les conclusions du Comité de Sécurité, les changements à effectuer sur le matériel et sur le plan des procédures, à savoir : un système de sécurité accru, un contrôle plus rigoureux à l'embarquement des camions sur les navettes et une surveillance plus étroite à l'entrée dans le tunnel. L'enquête a aussi révélé qu'il était nécessaire d'installer des stations d'extinction d'incendie tous les 7 ou 8 kilomètres avant 1999, de mettre en place un système de relais électroniques pour repérer les passages vers le tunnel de service, d'activer le système de ventilation de secours en plus du système normal dès la réception du premier message d'alarme et de distribuer des masques à gaz...etc, en un mot, d'effectuer toute une série d'améliorations techniques. Dans ce but, Eurotunnel a arrêté 18 mesures soumises à la CIG. Plus importante encore fut l'identification des deux problèmes majeurs rencontrés au cours de cet accident : l'un lié à la stratégie de communication, l'autre à la procédure d'évacuation. Le 13 mai 1997, la CIG rendit public le rapport d'enquête du Comité de Sécurité, validant dans son ensemble les conclusions de l'enquête interne d'Eurotunnel. Le Comité de Sécurité a jugé que le retard pris dans la mise en place des secours aurait pu avoir des conséquences autrement plus graves sur les passagers à bord de la navette poids lourd incendiée. De même, les dégâts matériels considérables causés au tunnel auraient pu être limités si le temps de réaction avait été plus court. Le Comité de Sécurité a passé en revue tout ce qui avait pu faillir le 18 novembre 1996 ; il s'est demandé si le personnel était capable de faire face aux situations d'urgence et s'il y avait eu défaillance technique ou fonctionnement imparfait de certains équipements, il s'est interrogé sur la complexité des procédures et sur la multiplicité des scénarios de crise... etc. Il en est ressorti trente-six recommandations, dont certaines étaient déjà en cours d'application, suite aux résultats de l'enquête d'Eurotunnel.

Les deux experts franco-britanniques choisis par le Comité de Sécurité ont déclaré que si "les procédures et équipements ont fonctionné de manière suffisamment correcte", la façon dont s'est développé l'incendie et l'importance du feu ont clairement mis en évidence le fait qu'il existait des imperfections dues principalement à la complexité des procédures de sécurité, ainsi qu'à des "lacunes dans la formation des personnels". En effet, il semblerait que les membres du personnel aient passé beaucoup de temps à lire, dans l'urgence, les 150 pages du manuel "Procédures d'urgence". Le problème de communication a été directement associé à la formation du personnel, jugée insatisfaisante et inadaptée, notamment face aux situations d'urgence. Le Comité de Sécurité a donc préconisé "une politique poussée de formation continue sanctionnée par des certificats de compétence, renouvelés régulièrement", nécessaires pour être affecté à certains postes ; de fait, 200 à 300 personnels navigants ou de la tour de contrôle avaient déjà entrepris une formation complémentaire sur l'initiative d'Eurotunnel. Outre le renforcement des effectifs au centre de contrôle, Eurotunnel a proposé que la formation des employés aux situations d'urgence se fasse sous forme de redéploiement plutôt que de créations d'emplois. Pour ce qui est de la conduite à tenir dans un tunnel en feu, la politique dite de "sortie systématique", en vigueur lors de l'incendie du 18 novembre, consistait à sortir le train hors du tunnel et à le conduire sur une aire spéciale, tout en

<sup>414</sup> voir annexe 11.

séparant la partie passagers-motrice de la section en feu, mais elle n'a pas fonctionné ; il fut décidé qu'elle serait à l'avenir remplacée par la procédure de l'"ultime recours", qui consiste à stopper le train, dès qu'un incendie est décelé et confirmé, et à évacuer les passagers dans le tunnel de service, ce qui justifiait, entre autres, l'installation de relais électroniques afin de repérer les passages vers le tunnel de service.

En raison des dommages causés par le feu dans le tunnel sud, la circulation s'est faite dans l'autre tunnel, en alternance. Le trafic des TGV Eurostar a été le premier à repartir, suivi par le trafic des navettes tourisme, mais en ce qui concerne le trafic des navettes fret (qui représente environ 30 % du chiffre d'affaires d'Eurotunnel), la société était toujours en attente du feu vert de la CIG au mois de mai 1997 alors qu'elle espérait pouvoir reprendre le 15 juin. La raison en était que la conception des navettes poids-lourds, en l'occurrence à claire-voie, était considérée comme dangereuse car elle favorisait la propagation du feu. Une remise en cause des navettes fret aurait été lourde de conséquences sur le plan financier pour Eurotunnel, déjà en pleine restructuration financière. Pourtant, la CIG n'émettait a priori aucune objection à la reprise du trafic fret, n'exigeant aucun changement majeur quant à la conception des navettes de fret, considérant sans doute les modifications prévues suffisantes pour assurer la sécurité des voyageurs. Mais au nom des autorités britanniques, John Prescott <sup>415</sup> a fait part de ses inquiétudes à l'égard des navettes de fret, ce qui a repoussé le délai pour l'obtention du feu vert de la CIG.

De plus, les pompiers britanniques ont formulé la menace de ne plus intervenir en cas d'incendie dans le tunnel si la conception des wagons assurant le transport des camions n'était pas révisée ; ils ont demandé, en l'occurrence, que soient installées des parois fermées plutôt que semi-ouvertes. Selon Glyn Evans <sup>416</sup>, "un autre feu très grave était hautement probable" si les navettes à claire-voie n'étaient pas déclarées interdites car dangereuses. Le syndicat a justifié sa position en s'appuyant sur les conclusions d'un rapport effectué sur la base des témoignages des pompiers britanniques qui étaient intervenus dans l'incendie du 18 novembre. Il a même été jusqu'à remettre en cause le rapport du Comité de Sécurité, alors que la CIG devait se référer au dit rapport pour décider de la reprise du trafic des navettes de fret.

Malgré la méfiance des Britanniques, la CIG a "accepté les propositions d'Eurotunnel relatives à la reprise des services commerciaux des navettes poids lourds sous réserve d'essais et de validations qui interviendront d'ici le 15 juin" et sous certaines conditions, à savoir : pas de transport de matières dangereuses, demi-tour obligatoire à chaque terminus pour que la club car, c'est-à-dire la voiture accueillant les chauffeurs des poids lourds, reste en tête du convoi, séparation entre la club car et les camions par trois wagons vides afin d'éviter la propagation du feu en cas d'incendie et cadence limitée dans un premier temps à trois départs par heure dans chaque sens. Le 15 juin 1997 eut effectivement lieu la reprise de l'exploitation du service Shuttle fret, paralysé depuis le 18 novembre 1996, alors que les recettes liées au trafic des marchandises par navette sont

---

<sup>415</sup> Vice-Premier ministre, également ministre des Transports du nouveau gouvernement travailliste.

<sup>416</sup> Un responsable du Fire Brigades Union (FBU), le syndicat national des pompiers britanniques.

indispensables à la survie commerciale d'Eurotunnel, dans la mesure où elles représentent près d'un tiers de son chiffre d'affaires. Le coût total du sinistre a été évalué à 500 millions de francs pour la réparation des dégâts occasionnés sur un tiers du tunnel et sur le matériel roulant, auxquels il faut ajouter 1,2 milliard de francs pour la perte d'exploitation, couverte en totalité par les assureurs vu que la société est assurée à hauteur de 4,5 milliards de francs de dégâts. L'incendie a signifié une chute de 13,1 % du chiffre d'affaires pour le premier trimestre 1997, soit 697 millions de francs au lieu des 802 millions obtenus au premier trimestre de l'année précédente.

Enfin, il serait intéressant de connaître l'origine de l'incendie. La responsabilité d'Eurotunnel a été mise hors de cause très tôt. La BBC a annoncé, sans pour autant qu'il y ait eu de déclaration officielle de la part des responsables de l'enquête judiciaire, que l'incendie semblait être d'origine criminelle. Cette information semblait être confirmée par Gérard Lesigne<sup>417</sup> qui avait tendance à privilégier la "piste de la malveillance". En effet, des indices auraient été découverts dans les restes calcinés des véhicules, laissant penser à un acte délibéré, et non plus, comme il avait été tout d'abord suggéré, à un incendie d'origine accidentelle dû aux freins défectueux d'un camion, à un court-circuit électrique ou à un mégot mal éteint. Il a été aussi question d'un acte commis juste avant le départ du convoi, car un mouvement de grève avait lieu au terminal de Coquelles en raison de l'annonce faite par Eurotunnel, le 18 octobre 1996, de 657 licenciements.

### **II.3 Eurotunnel face aux Etats :**

Eurotunnel est un groupe privé, engagé dans un projet de grande envergure ayant des conséquences importantes sur les politiques de transport, d'investissement public et de réglementation en France et en Angleterre. De ce fait, Eurotunnel a toujours veillé à entretenir de bonnes relations avec les ministres des transports des deux pays afin de bénéficier de leur soutien.

Cependant, de 1991 à 1993, de fâcheux contretemps ont considérablement alourdi la facture globale de la société. En conséquence, Eurotunnel a fini par s'adresser directement aux Etats. Le montant de l'ensemble des réclamations de la société aux gouvernements dépassait largement les 4 milliards de francs estimés. Ces réclamations portaient, d'une part, sur les surcoûts induits par les modifications techniques sur les navettes et sur tous les équipements du tunnel ; elles concernaient, d'autre part, les surcoûts liés à la protection de l'environnement (surtout du côté britannique) et enfin le manque à gagner consécutif à l'interdiction de vendre des produits hors taxes, alors que les compagnies maritimes pouvaient le faire. Le versement d'une aide directe des Etats était impossible, les gouvernements ayant écarté tout financement public. Aussi, en décembre 1993, en guise de dédommagement, les Etats français et britannique décidèrent-ils de prolonger de dix ans la concession accordée à Eurotunnel pour l'exploitation du tunnel sous la Manche. La durée de la concession passait de ce fait de 55 à 65 ans, une prolongation destinée à "faciliter l'obtention des financements complémentaires nécessaires à la mise en service du tunnel".

De même, afin d'obtenir l'approbation de son plan de restructuration financière à

<sup>417</sup> Procureur au parquet de Boulogne.

l'Assemblée de juillet 1997, Eurotunnel a dû céder aux exigences des actionnaires, comme nous l'avons vu, en négociant un nouvel allongement de la concession avec les gouvernements. Le gouvernement français fut le premier à donner son accord de principe puis se tourna vers le gouvernement britannique pour en faire la demande. Le 1er juillet 1997, les deux gouvernements donnèrent leur accord de principe en vue de l'extension à 99 ans au moins de la concession d'Eurotunnel, alors limitée à 65 ans, sous trois conditions, à savoir : le plan de restructuration de la dette devait être accepté par les actionnaires et les banques créancières, le trafic de fret ferroviaire devait être développé et enfin Eurotunnel allait devoir verser aux Etats une partie de ses bénéfices à compter de 2052. Ainsi, la nouvelle prolongation de la concession allait permettre à Eurotunnel d'exploiter le tunnel sous la Manche jusqu'en 2086. Elle n'allait rien apporter sur le plan des liquidités, mais elle allait permettre l'étalement des charges d'amortissement ; en fait, selon certains critiques, les gouvernements ont offert 1 milliard de francs à la société en allongeant la durée de la concession.

#### **II.4 Eurotunnel face à la Communauté européenne :**

La Direction de la Concurrence a décidé de remettre en question le fait précédemment admis que le contrat d'utilisation du tunnel échapperait aux règles de la concurrence pendant toute la durée de la Concession.

De plus, la Direction des Transports a obtenu l'approbation du conseil des ministres concernant une nouvelle directive à propos des chemins de fer, selon laquelle tous les opérateurs allaient avoir accès aux réseaux ferroviaires nationaux et, par conséquent, au tunnel.

#### **II.5 Eurotunnel et TML face à Bombardier :**

Bombardier <sup>418</sup> fut tout particulièrement en désaccord avec TML sur les conditions de livraison du matériel. Le groupe canadien, qui voulait revaloriser le contrat passé en 1989 avec TML pour la fabrication de 254 wagons, alla même jusqu'à stopper la production des navettes touristes dans ses ateliers belges, en mars 1993. Les navettes étaient cependant toujours en construction au Canada, en France et en Italie. En raison des multiples modifications à apporter aux véhicules au cours de la réalisation du contrat, Bombardier demandait "un dédommagement de 2 milliards de francs". La production des navettes dans les ateliers belges reprit en juin 1993, par suite d'un compromis passé entre TML et Bombardier sur le plan technique et contractuel. En novembre 1993, Eurotunnel et TML annoncèrent qu'un protocole d'accord avait été trouvé avec le consortium mené par Bombardier. Ce conflit fut réglé à l'amiable en décembre 1993, sous la forme de paiements échelonnés d'un montant total de 700 millions de francs et 25 millions d'actions à émettre au profit de Bombardier, en réponse aux réclamations du groupe.

#### **II.6 Eurotunnel face aux compagnies ferroviaires :**

En 1986, les promoteurs d'Eurotunnel avaient négocié un accord cadre avec les

<sup>418</sup> Chef de file du consortium ESCW.

compagnies de chemin de fer française et britannique. Selon cet accord, le projet avait été établi sur la base d'un partage par moitié de la capacité du tunnel entre les trains des compagnies de chemin de fer et les navettes d'Eurotunnel pour le transport des véhicules routiers. Les compagnies de chemin de fer étaient alors en position de force pour négocier.

La situation a nettement évolué au fil des années dans la mesure où des événements ont beaucoup modifié le contexte d'origine, à savoir, une augmentation substantielle des coûts et un retard dans la mise en service des liaisons ferroviaires qui allaient réduire les premiers revenus d'Eurotunnel.

En mars 1993, à la veille de l'ouverture du tunnel sous la Manche, Eurotunnel souhaitait renégocier la convention signée le 29 juillet 1987 afin de pouvoir revoir à la hausse les tarifs ; les compagnies de chemin de fer, de leur côté, auraient préféré réviser les mêmes tarifs à la baisse. D'autre part, Eurotunnel décida d'engager une procédure auprès de la CCI à l'encontre des compagnies ferroviaires pour deux raisons ; premièrement, la mise en service commerciale du TGV Eurostar était repoussée à l'été 1994 en raison de problèmes techniques et stratégiques, ce qui représentait un certain manque à gagner pour Eurotunnel qui allait néanmoins recevoir des pénalités de retard à compter de la date d'ouverture du tunnel ; deuxièmement, la société et les réseaux ferrés n'étaient pas d'accord sur le partage des surcoûts liés à la construction de l'ouvrage. Cependant, la SNCF et British Rail étaient, à l'époque, l'une fortement en déficit, l'autre en processus de privatisation ; ainsi, un accord à l'amiable entre les parties semblait improbable.

En mars 1994, les rôles furent en quelque sorte inversés quand Eurotunnel annonça un nouveau retard dans l'ouverture du tunnel ; à cette occasion, la SNCF et British Rail ne manquèrent pas de souligner le préjudice commercial engendré par ce nouveau délai. Le mois suivant, Eurotunnel décida de faire appel à l'arbitrage afin de renégocier le contrat initial conclu avec les compagnies de chemin de fer.

Lorsque la CIG donna enfin son feu vert pour le démarrage du service commercial du TGV Eurostar, Eurotunnel demanda que cette mise en service comporte une restriction, à savoir 36 heures neutralisées chaque week-end (du samedi 8 heures au dimanche 16 heures), restriction qui lui fut accordée par la CIG, pour permettre des mises à niveau techniques du logiciel du système informatique de circulation et de contrôle des trains dans le tunnel ; les compagnies ferroviaires ne manquèrent pas de souligner le manque à gagner induit par une telle restriction.

Eurotunnel reprochait aussi à British Rail de ne pas avoir mis en oeuvre les infrastructures nécessaires à une desserte normale entre Folkestone et Londres.

Quelques mois après la mise en service de l'Eurostar, les relations entre Eurotunnel et les compagnies de chemin de fer ne s'étaient toujours pas améliorées, elles allaient même en empirant depuis que le litige avait été porté devant les juridictions internationales. La société concessionnaire réclamait des dédommagements, de l'ordre de 20 milliards de francs environ, en compensation du retard dans la mise en service du TGV Eurostar, de la faiblesse des péages versés par les compagnies ferroviaires à Eurotunnel et du retard dans la construction de la ligne à grande vitesse entre la sortie du

tunnel et Londres.

En effet, depuis 1991, date de publication du second rapport <sup>419</sup> de la Commission d'enquête, la situation a évolué de façon significative ; la date d'ouverture du tunnel sous la Manche, initialement prévue en mai, puis juin 1993, a été repoussée au mois de décembre de la même année. En ce qui concerne la liaison ferroviaire à grande vitesse sur le sol britannique - la première du genre - de la sortie du tunnel à Londres, soit une distance de 108 kilomètres, son tracé n'était toujours pas arrêté de façon définitive. La décision quant à la construction de la ligne était arrêtée mais il restait encore à décider entre deux options pour l'entrée dans Londres et pour le choix de la gare terminus. L'itinéraire retenu par le gouvernement britannique était certes le moins cher, mais cela signifiait qu'il comportait moins de tunnels et qu'il était donc une source de désagréments pour les habitants du Kent ; en conséquence, ceux-ci décidèrent, d'une part, de mener une action juridique contre le gouvernement qui, selon eux, par son choix, préférerait sacrifier l'environnement pour réaliser des économies budgétaires et, d'autre part, de réclamer des compensations financières en dédommagement des nuisances dues à la pollution et au bruit occasionnés par les travaux de construction de la nouvelle ligne.

Source : TIME, 12 novembre 1990, p. 18.

En août 1993, le gouvernement britannique fit appel au groupe allemand Hochtief AG pour former un consortium qui allait avoir la charge de construire la liaison ferrée à grande vitesse. Ce choix provoqua une vive réaction de la part des compagnies britanniques qui avaient déjà investi beaucoup d'argent dans ce projet sous forme d'études préliminaires. Le début des travaux était alors prévu pour 1995 et la mise en service du TGV sur la nouvelle ligne en l'an 2000, soit sept ans après l'ouverture du tunnel (alors prévue en décembre 1993), si les délais législatifs et de durée des travaux étaient respectés. Le coût du chantier était alors évalué entre 2 et 3 milliards de livres (soit plus de 25 milliards de francs) au lieu des 4 milliards de livres initialement prévus. A l'origine, le secteur privé devait assumer intégralement le coût de construction de la ligne de chemin de fer, selon la volonté du gouvernement britannique et les termes de l'accord bilatéral. Mais, lorsqu'un consortium privé <sup>420</sup> annonça qu'il se retirait du projet en raison du refus de participation des pouvoirs publics, le gouvernement décida de contribuer au projet. Le montant de la contribution publique ne fut pas précisé dans un premier temps ; il dépendait du résultat de la sélection entreprise par le gouvernement en vue de trouver un partenaire privé, futur opérateur du projet, c'est-à-dire des demandes du candidat choisi. Le gouvernement espérait aussi pouvoir obtenir une aide de la communauté au titre du Fonds Européen d'Investissement. L'accord bilatéral, quant à lui, fut purement et simplement contourné en invoquant les retombées locales, économiques et sociales qu'allait indéniablement avoir le projet, dont la création de 15 000 emplois, ce qui n'était pas négligeable. En janvier 1994, un quotidien britannique <sup>421</sup> rapporta que le gouvernement britannique était prêt à

---

<sup>419</sup> Kent Impact Study 1991 Review, rapport déjà cité.

<sup>420</sup> European Rail Link (ERL).

<sup>421</sup> The Daily Telegraph.

---

contribuer à hauteur de 1 à 1,5 milliard de livres sur un coût estimé à 3 milliards de livres (soit environ 26 milliards de francs). La mise en service de la nouvelle ligne était repoussée à 2002 malgré les estimations qui prévoyaient une saturation du trafic dès 1998. Dans le même temps, John Mac Gregor<sup>422</sup> annonça le tracé finalement retenu par le gouvernement britannique. La nouvelle voie ferrée, avec des tunnels couvrant 23 % des 108 kilomètres, allait traverser le Kent depuis le tunnel et entrer dans Londres par l'est ; la présence de tunnels supplémentaires et l'arrivée souterraine dans la capitale devaient encore augmenter le coût de construction d'environ 400 millions de livres. Ceci était diamétralement opposé au choix initial de British Rail, dont l'itinéraire traversait aussi le Kent, mais en passant par plusieurs circonscriptions électorales à faible majorité conservatrice, pour arriver par le sud de Londres ; devant la vive opposition des habitants locaux, les élus préférèrent ne pas prendre de risques et le tracé initial fut purement et simplement abandonné. Une fois les derniers détails réglés, le choix du partenaire privé effectué, les modalités et le montant du financement décidés, la procédure législative devait s'étendre sur deux ans et être suivie de cinq ans de travaux, en vue de la mise en service tant attendue de la liaison ferroviaire à grande vitesse en 2002, liaison qui allait permettre de relier Paris et Londres en 2h27 au lieu de 3h10. D'ici là, les usagers allaient devoir utiliser le réseau ferroviaire existant à bord d'un TGV se déplaçant à une vitesse de 300 km/h du côté français, de 130 km/h environ sous le tunnel pour passer à moins de 100 km/h du côté anglais. Ces retards successifs et répétitifs dans la concrétisation de cette nouvelle ligne de chemin de fer ont suscité de nombreuses critiques de la part de la presse et des partisans de ce projet. Ce fut le cas notamment à l'occasion de l'inauguration du TGV Nord, en mai 1993, au cours de laquelle François Mitterrand décrivit de façon humoristique le parcours du TGV une fois la liaison à grande vitesse construite ; il évoqua le jour où l'Eurostar se déplacera à vive allure sur le sol français et "sortira du tunnel à toute petite allure pour visiter la belle campagne du Kent"<sup>423</sup>. Le TGV Nord, reliant Paris et Lille en une heure et desservant quatorze villes du Nord-Pas-de-Calais, fut un réel exemple de la volonté française de tout mettre en oeuvre dans les meilleurs délais pour réaliser un réseau européen de trains à grande vitesse. De fait, le TGV Nord fut réalisé en un temps record : les travaux débutèrent en janvier 1990 et l'inauguration eut lieu en mai 1993. La ville de Lille, capitale des Flandres, fut élue carrefour européen entre la Grande-Bretagne, l'Allemagne et le Bénélux, avec sa gare TGV Lille-Europe et son Centre d'Affaires Eurail. Le TGV Nord s'est fixé comme objectif de détourner un tiers des automobilistes qui utilisent l'autoroute A1 aux heures de pointe, ce qui représentait environ 1,8 million d'usagers. Cependant, l'impact réel de ce maillon essentiel du futur réseau européen ne pouvait prendre toute sa dimension avant que les effets de la grande vitesse et du tunnel soient combinés de sorte que les deux capitales européennes concernées, Paris et Londres, se trouvent à moins de trois heures l'une de l'autre. Or, deux rendez-vous furent manqués à l'occasion du franchissement de cette première étape du réseau ferroviaire européen : la liaison à grande vitesse Paris-Bruxelles qui devait entrer en service en 1996, soit deux ans après la date prévue,

<sup>422</sup> Ministre des transports britannique de l'époque.

<sup>423</sup> SMITHERS, R., "La très grande lenteur du Folkestone-Londres", *The Guardian/Libération*, 6 mai 1994, p. 3.

et la liaison Paris-Londres qui devait entrer en service progressivement au cours de l'année 1994, au lieu de 1993. Une fois les trois réseaux connectés, la France allait devenir la plaque tournante des transports ferroviaires européens, ce qui allait certainement avoir des retombées économiques sur la région Nord-Pas-de-Calais. Le succès évident du TGV Nord ne devait pas pour autant masquer les aspects négatifs tels que la polémique liée à la mise à l'écart de la ville d'Amiens dans le projet du tunnel sous la Manche, ou celle liée à la politique tarifaire menée par la SNCF. La première controverse portait sur la bataille que menait Amiens depuis 1988 afin que le projet de liaison supplémentaire entre Paris et le tunnel passant par Amiens puisse effectivement voir le jour comme il en avait été question. Cette ville pensait que le chantier de construction de cette ligne allait débiter en même temps que celui de la ligne du côté britannique. Ce projet, dont le coût a été évalué à 6 milliards de francs, serait basé sur une convention trilatérale entre les trois compagnies de chemin de fer concernées, à savoir la SNCF, British Rail et la SNCB, pour le partage des recettes. Selon Amiens, cette ligne se justifiait par le fait qu'elle améliorerait sensiblement le temps de parcours, soit un gain de temps de 20 à 25 minutes, ce qui signifiait que Paris ne serait plus qu'à deux heures de Londres. La ville a calculé que la rentabilité était de l'ordre de 10%, ce qui représentait environ 1,5 million de passagers supplémentaires. La seconde controverse portait sur les critiques des usagers envers la SNCF accusée d'avoir mis en place un réseau à deux vitesses (au sens propre et figuré), c'est-à-dire d'un côté un réseau classique manquant de performance et étant plutôt déficitaire et d'un autre un réseau de trains à grande vitesse prestigieux, aux tarifs prohibitifs.

Les acteurs à l'origine des aléas financiers d'Eurotunnel ont certainement gêné le développement normal du projet et sont, dans une certaine mesure, responsable du décalage de l'impact positif que le tunnel devait avoir sur le Kent. Un autre facteur non négligeable a largement contribué à cet état de fait : la concurrence des compagnies maritimes, surtout, et aériennes face au nouveau système de transport transmanche.

### **III - LA CONCURRENCE : LA BATAILLE DE LA MANCHE**

---

La croissance globale du marché transmanche sur laquelle comptait Eurotunnel concernait la liaison Calais-Douvres. En 1991, Douvres a accueilli 16 millions de passagers, 2,4 millions de véhicules, 1,05 million de camions et 126 000 autocars. La ville de Calais, premier port continental de transit, a enregistré 16 millions de voyageurs (soit une croissance de 15 %) et a traité 16,4 millions de tonnes de fret en 1993. En dix ans, la progression a été de 130 % pour le trafic passagers et de 100 % pour le trafic du fret. En octobre 1993, à la veille de l'ouverture du tunnel sous la Manche, le trafic passagers sur la ligne Calais-Douvres s'est encore accru de 25 % en volume et le trafic du fret a progressé de 15,5 %. En ce qui concerne les autres ports, St Malo enregistrait 950 000 passagers par an en juin 1993 et investissait dans un nouveau terminal pour ses jumbo-ferries alors que Dunkerque enregistrait 2 millions de passagers et 7 millions de tonnes de fret la même année.

Les compagnies maritimes s'attendaient à perdre 40 % de parts de marché du trafic passagers et 25 % du trafic fret, mais elles comptaient sur la croissance du trafic

transmanche pour survivre, principalement grâce aux tarifs compétitifs qu'elles comptaient appliquer.

Les compagnies aériennes, quant à elles, s'attendaient aussi à céder quelques parts de marché au profit de l'Eurostar. Malgré ses 3,6 millions de passagers par an dans les deux sens, qui faisaient de la ligne Paris-Londres la première route aérienne du monde en quantité, la perte était estimée à environ un tiers au bout de trois ans.

En d'autres termes, les compagnies aériennes et maritimes comptaient sur le développement des échanges pour limiter la fuite du trafic, mais il était très difficile pour elles d'évaluer la part réelle de trafic assuré par le tunnel.

En 1993, à la veille de l'ouverture du tunnel, 24 400 000 voyageurs étaient arrivés en Angleterre par bateau et 3 600 000 avaient débarqué dans les aéroports londoniens.

### III.1 Les compagnies maritimes :

En 1993, juste avant le démarrage de l'exploitation commerciale du tunnel sous la Manche, le britannique Peninsular and Oriental European Ferries (P&O) régnait sur presque la moitié du marché transmanche (42 %, avec 13,4 millions de passagers, dont 8,9 millions sur la ligne Douvres-Calais, et 2,5 millions de véhicules de tourisme), devant le suédois Stena Sealink qui avait à son actif environ un tiers du marché (34 %, avec 7,7 millions de passagers et 1,3 million de véhicules de tourisme), alors que les autres compagnies maritimes, Brittany Ferries, Sally Ferries, North Sea Ferries et Hoverspeed (unique compagnie à exploiter les aéroglisseurs), se partageaient le reste du marché, ce qui représentait un marché transmanche total de 30 millions de passagers environ (britanniques à 80 %), 5,5 millions de véhicules de tourisme et 1,3 million de camions.

La tarification d'Eurotunnel fut gardée secrète jusqu'au mois de janvier 1994 afin d'empêcher les compagnies maritimes de trop anticiper la guerre des prix, prévisible sur la traversée transmanche. Ceci n'a pas empêché ces mêmes compagnies de se préparer à la concurrence avec la mise en place de tarifs promotionnels, de lignes supplémentaires et une harmonisation des dessertes. En effet, les compagnies de ferries ont très tôt investi dans d'énormes bateaux et lancé des campagnes promotionnelles avec des prix très attractifs. Afin de réduire les coûts d'exploitation, la plupart des compagnies ont engagé des restructurations draconiennes, tout en modernisant leur flotte : par exemple, en cinq ans, la flotte transmanche sous pavillon P&O a bénéficié d'un investissement de 400 millions de livres et Sealink de 200 millions de livres. D'un souci d'économie sont nés les Jumbos, super ferries (cinq par compagnie), dont la capacité (2 200 passagers et 600 voitures) doublait celle des ferries ordinaires. Stéphane Bordier<sup>424</sup> déclara : "La perspective de l'ouverture du tunnel a réveillé les ferries : il y a dix ans, ils ressemblaient à de vraies bétailières ! Aujourd'hui, ils tendent à se rapprocher des standards du transport aérien"<sup>425</sup>.

En effet, l'amélioration de la qualité du service à bord fut l'autre cheval de bataille des

<sup>424</sup> Chargé de communication au nouveau terminal de Dieppe.

<sup>425</sup> Propos rapportés par BAVEREL, P., "Mal de mer ou claustrophobie ?", *Le Monde*, 7 mai 1994, p. 33.

exploitants de ferries qui cherchaient à faire apparaître comme des mini-croisières ce qui restait un mode de transport de masse avant tout. En guise de plaisirs et de loisirs, les ferries offraient surtout des services d'ordre mercantile, de toutes sortes : restaurants, bars, jeux, boutiques hors taxes (qui, malgré l'entrée en vigueur du marché unique, ont été autorisées par la Commission européenne à vendre leurs produits hors taxes à bord jusqu'en 1999). En outre, les compagnies maritimes proposaient jusqu'à 70 aller-retours quotidiens en période normale et même si elles n'étaient pas compétitives en ce qui concerne le temps de traversée (1h30 minimum) ou les conditions météorologiques (dont elles sont tributaires), elles restaient les seules à pouvoir vanter les charmes d'une mini-croisière pour séduire la clientèle.

Après la publication des tarifs d'Eurotunnel en janvier 1994, les armateurs sont restés confiants et sereins, optimisme principalement lié aux résultats en terme de trafic pour l'année 1993. Si Eurotunnel tablait principalement sur la ligne Calais-Douvres, il en était de même pour les deux grosses compagnies maritimes, P&O European Ferries et Stena Sealink, qui entendaient affronter le tunnel sur cette même liaison, voire même au détriment d'autres liaisons (stratégie qui a condamné les ports de Boulogne, de Zeebrugge et d'Ostende). Quand la politique tarifaire d'Eurotunnel fut rendue publique, les données comparatives étaient les suivantes : un aller-retour Douvres-Calais pour une voiture et cinq passagers maximum par Stena Sealink coûtait de 126 à 220 livres<sup>426</sup> selon la saison ; un aller-retour Douvres-Calais pour une voiture et huit passagers maximum par P&O European Ferries coûtait de 139 à 320 livres<sup>427</sup> ; et un aller-retour dans les mêmes conditions par Eurotunnel coûtait de 220 à 310 livres<sup>428</sup>. Les tarifs pour les camions, quant à eux, étaient négociés au coup par coup selon le transporteur. Les tarifs proposés par les différents modes de transport étaient donc sensiblement les mêmes au départ, si ce n'est qu'il était difficile de comparer ces tarifs car les montants différaient pour les ferries selon les périodes de l'année et la taille des véhicules. Néanmoins, en comparant les différents modes de transport à une date donnée, le tunnel n'offrait pas de réels avantages tarifaires.

Eurotunnel considérait que la qualité du service (rapidité, fonctionnement quelles que soient les conditions météorologiques ...etc) allait faire toute la différence pour les usagers. D'autre part, la société a fait la promesse de ne pas se lancer dans une guerre des prix. La question était de savoir si elle allait vraiment avoir le choix ; mais, d'un autre côté, Eurotunnel avait une marge de manoeuvre limitée et n'allait pas pouvoir se permettre de rentrer dans une guerre tarifaire. Il lui restait toujours la possibilité d'avoir recours aux tribunaux pour contrecarrer d'éventuelles ventes à perte de la part des armateurs. En revanche, la compagnie P&O European Ferries allait pouvoir se lancer dans une guerre des prix car son assise financière le lui permettait.

En février 1994, P&O décida de maintenir ses tarifs de traversée annoncés pour

<sup>426</sup> Soit 1 260 à 2 200 francs environ, à un taux de change de £1 = 10 frs.

<sup>427</sup> Soit 1 390 à 3 200 francs environ, à un taux de change de £1 = 10 frs.

<sup>428</sup> Soit 2 200 à 3 100 francs environ, à un taux de change de £1 = 10 frs.

l'année en cours avant la publication des tarifs d'Eurotunnel. P&O pensait "que les tarifs sur la liaison Douvres-Calais" seraient "dorénavant fixés par lui-même, en tant que leader des compagnies de ferries, et le tunnel". Mais, en mars 1994, la compagnie changea de cap après l'annonce du nouveau retard (jusqu'à l'automne) du coup d'envoi des navettes passagers. Les compagnies maritimes décidèrent de mettre à profit le sursis qui leur était accordé pour faire campagne en vue de convaincre les 70 % de Français qui n'avaient jamais franchi la Manche, en déclenchant une guerre des tarifs et des fréquences (qui allaient atteindre 170 traversées quotidiennes pour l'été 1994, toutes compagnies confondues). Les offres promotionnelles ne cessèrent de déferler, toutes aussi alléchantes les unes que les autres ; déjà, du 18 juin au 25 septembre 1993, c'est-à-dire avant même l'annonce officielle des tarifs d'Eurotunnel, la P&O avait offert des aller-retours Calais-Douvres pour 5 livres <sup>429</sup> par personne si l'aller-retour était effectué dans la journée ; en décembre 1994, la Stena Sealink <sup>430</sup> avait baissé de 20 % le prix de l'aller-retour Calais-Douvres pour un séjour de cinq jours. Pour l'été 1994, les prix furent révisés à la baisse pour P&O, qui offrit 25 % de remise sur les traversées effectuées aux heures et jours de pointe entre Douvres et Calais ; d'autre part, les traversées effectuées très tard le soir et très tôt le matin, ainsi que les escapades de courte durée (de 3 à 5 jours) bénéficièrent de réductions substantielles. A ces rabais, s'ajoutèrent des promotions ponctuelles : par exemple, la compagnie Sally Ferries offrait des aller-retours pour une voiture et deux passagers au départ de Dunkerque pour 500 francs jusqu'au 30 juin 1994, voire même 50 % de réduction pour les voyageurs qui avaient réservé avant le 30 avril leurs passages pour les mois de juillet-août 1994. A partir de ce mois de mars 1994, elles disposaient de cinq mois pour convaincre, puis fidéliser des voyageurs avant qu'Eurotunnel ne leur propose de traverser la Manche en 35 minutes par le tunnel, au lieu de 75 minutes en ferry ou 35 minutes en aéroglisseur.

Les compagnies maritimes étaient cependant parfaitement conscientes qu'elles allaient perdre des clients, que ce soit des familles voyageant en voiture ou des piétons utilisant l'Eurostar. Elles espéraient que le tunnel allait attirer une clientèle nouvelle, plutôt que leurs anciens clients. P&O European Ferries et Stena Sealink, qui desservaient la liaison Douvres-Calais, s'attendaient à céder au tunnel environ 40 % des passagers et 25 % des camions qu'elles transportaient jusqu'alors. En revanche, elles comptaient sur l'augmentation du trafic transmanche pour survivre, compte tenu de la hausse ininterrompue des échanges, depuis 25 ans, entre la Grande-Bretagne (qui fournissait les trois-quarts des voyageurs) et le continent. Dans l'hypothèse où les chiffres deviendraient alarmants, les compagnies P&O et Stena Sealink (employant 8 000 salariés sur la liaison Douvres-Calais) ont reçu l'autorisation, malgré l'interdiction temporaire de coopérer opposée aux deux compagnies par le gouvernement britannique en juillet 1993, par crainte de monopole, d'effectuer une démarche commune à compter de l'automne 1994, après évaluation des premiers impacts de la mise en service du tunnel sous la Manche. Selon les estimations, la liaison ferroviaire transmanche allait amputer ces compagnies de la moitié de leur trafic passagers. Toutefois, en novembre 1994, soit six mois après la

<sup>429</sup> Soit 50 francs environ, à un taux de change de £1 = 10 frs.

<sup>430</sup> Voir annexe 12.

## LE TUNNEL SOUS LA MANCHE DE SA CONCEPTION A SA MISE EN EXPLOITATION (1987-1997) INCIDENCE SUR LA REGION DU KENT

---

mise en service des navettes poids lourds, les chiffres en ce qui concerne le fret maritime atteignirent des records. Comme en témoigna Patricia Kiefer<sup>431</sup> : "Sur la ligne Calais-Douvres, tous les records sont battus. Après un mois d'août exceptionnel (37 000 camions transportés), septembre a été encore meilleur : 44 300"<sup>432</sup> ! Chez Stena Sealink, compagnie qui acheminait un tiers du fret transmanche, Didier Bonnet<sup>433</sup> était tout aussi enthousiaste : "Nous n'avons jamais connu une progression aussi forte que depuis l'ouverture du tunnel : sur les trois mois de l'été 1994, nous avons enregistré une hausse du trafic fret de 25 % par rapport à 1993"<sup>434</sup> .

Ces chiffres s'expliquaient de diverses façons : ils pouvaient être attribués à l'amorce d'une certaine reprise économique, en Grande-Bretagne notamment ; d'autre part, en ce qui concerne le fret transporté par navettes dans le tunnel (soit dix fois moins sur la même période), le trafic était toujours soumis à la restriction des week-ends dans l'attente du visa d'exploitation délivré par la CIG, attendu pour la fin de l'année 1994 ; ce trafic poids lourds avait littéralement chuté après l'instauration du plein tarif en août 1994, le prix de lancement particulièrement alléchant de 70 livres par camion n'ayant été appliqué que les deux premiers mois d'exploitation. Eurotunnel justifiait ses tarifs élevés par le gain de temps (environ 1h30 au total) ; encore fallait-il que les transporteurs aient intérêt à gagner du temps. En effet, comme l'expliquait Thierry Leduc<sup>435</sup> : "L'argument temps est à relativiser par rapport à la durée totale du transport. Appréciable entre Londres et Lille, le gain de temps est en fait négligeable sur Marseille-Glasgow. En outre, pas question d'altérer notre compétitivité à cause du mode de traversée : nous ne pouvons pas justifier une majoration de tarifs auprès de nos clients pour la seule raison que nous empruntons le tunnel"<sup>436</sup> .

Source : Le Monde, 1 novembre 1994, p. 6

L'avis des chauffeurs, en ce qui concerne le confort de la traversée à pied sec, était assez mitigé. Ceux qui étaient en mesure de comparer les deux modes de traversée ne cachaient pas leur préférence pour le ferry qu'ils considéraient "plus relax": "Sur le bateau, on a le temps de discuter avec les collègues, de faire des achats au duty-free... Et puis, les menus sont plus copieux"<sup>437</sup> , déclarait Thomas qui livre en Angleterre des jouets fabriqués dans l'Ain. Il faut reconnaître que la voiture-salon, le wagon réservé aux

<sup>431</sup> Attachée de presse de P&O European Ferries, compagnie qui acheminait près de la moitié du fret transmanche.

<sup>432</sup> BAVEREL, P., PERSPECTIVES TRANSPORTS "Eurotunnel : les camions préfèrent le bateau", *Le Monde*, 1 novembre 1994, p. 6.

<sup>433</sup> Président de la SNAT (Société Nouvelle d'Armement Transmanche) qui exploite le pavillon Sealink avec la Stena Sealink Line.

<sup>434</sup> BAVEREL, P., PERSPECTIVES TRANSPORTS "Eurotunnel : les camions préfèrent le bateau", *Le Monde*, article déjà cité.

<sup>435</sup> Directeur du marketing chez Norbert Dentressangle.

<sup>436</sup> BAVEREL, P., PERSPECTIVES TRANSPORTS "Eurotunnel : les camions préfèrent le bateau", *Le Monde*, article déjà cité.

<sup>437</sup> BAVEREL, P., PERSPECTIVES TRANSPORTS "Eurotunnel : Paroles de chauffeurs", *Le Monde*, 1 novembre 1994, p. 6.

chauffeurs, ressemble plus à une rame de RER qu'à une salle de restaurant, même celle d'un ferry.

Il semblerait donc qu'Eurotunnel ait commis une erreur de fond, à savoir une sous-estimation de la capacité de réaction des compagnies de ferries. En moins de trois ans, elles ont investi près de 10 milliards de francs pour renouveler leur flotte, augmenter les fréquences, accélérer les procédures d'embarquement. Chez P&O et chez Sealink, le concept de la mini-croisière était une chose acquise : casinos, restaurants, salons confortables, restauration rapide de type McDonald's. Le résultat était une nouvelle génération de ferries rapides, confortables et modernes à des prix défiant toute concurrence, au risque d'être accusée de dumping<sup>438</sup>. Une des conséquences de cette offensive des compagnies de ferries a été l'accueil assez froid que les routiers ont réservé au Shuttle. Du côté des touristes, bon nombre de Britanniques allaient rester longtemps attachés aux ferries.

Les premiers effets de la concurrence d'Eurotunnel se firent sentir auprès des compagnies maritimes dès janvier 1995, soit quelques mois seulement après l'ouverture du tunnel. P&O a connu une forte progression de son trafic en 1994, avec 14 millions de passagers, toutes lignes confondues (avec 21 navires), soit 17 % de plus qu'en 1993, et 10,5 millions de passagers, soit 18 % de plus qu'en 1993, sur la seule ligne Douvres-Calais où la compagnie détient 60 % du marché, et 1,25 million de transporteurs, soit une croissance de 15 % par rapport à 1993. Le pool Sealink (9 navires), qui regroupe le français SNAT et l'anglo-suédois Stena Line, a transporté, quant à lui, 8,7 millions de passagers, soit 12 % de plus qu'en 1993, 1,5 million de voitures de tourisme (+ 14 %) et 515 000 camions (+ 13 %). Les responsables de P&O expliquaient ces résultats "par la reprise économique en Grande-Bretagne, plus forte qu'en France, mais aussi par la situation concurrentielle créée par l'ouverture du tunnel sous la Manche". Malgré les bons résultats de l'année 1994, les compagnies maritimes faisaient preuve de beaucoup moins d'optimisme pour l'année 1995. Lord Sterling of Plaistow<sup>439</sup> déclara : "le facteur inconnu réside dans la manière dont va se développer le marché compte tenu de l'actuelle baisse des prix". P&O comptait maintenir le volume de marchandises transportées au niveau de celui de 1994, grâce à la reprise économique qui se faisait sentir, mais le trafic passagers était moins assuré.

Ainsi, même en partant sur la base d'une croissance de plus de 50 % de son chiffre d'affaires 1996, le développement des recettes et du cash-flow d'Eurotunnel au cours des trois années suivantes allait être très certainement freiné, entre autres, par le très bas niveau des tarifs pratiqués sur le marché du transport transmanche, conséquence directe de la concurrence débridée que les compagnies maritimes menaient aux services de navettes Eurotunnel. Cette concurrence risquait fort de durer tant que ces compagnies de ferries auraient la possibilité de pratiquer des tarifs inférieurs à leur coût de revient, grâce aux profits considérables qu'elles réalisaient sur les ventes hors taxes à bord, ventes qui,

---

<sup>438</sup> *Dumping*: Pratique consistant à vendre à perte pour s'introduire sur un marché, accroître sa part ou éliminer les concurrents, ECHAUDEMAISON, C.-D., *Dictionnaire d'Economie et de Sciences Sociales*, op. cit., p. 132.

<sup>439</sup> Président de P&O.

comme nous l'avons vu, ne cesseraient pas avant le mois de juin 1999, date à laquelle le régime des ventes hors taxes au sein de l'Union Européenne serait aboli.

### **III.2 Les compagnies aériennes :**

La guerre des transports transmanche débuta lorsque le TGV Eurostar promit d'être "un train pour tout le monde", avec des prix de lancement défiant toute concurrence (environ 600 francs aller-retour par personne). Le service Eurostar avait pour objectif de séduire les hommes et femmes d'affaires londoniens qui allaient pouvoir se rendre du centre de Londres au centre de Paris en trois heures (ou au centre de Bruxelles en 3h15), avec des horaires qui allaient leur permettre d'effectuer l'aller-retour dans la journée. L'avion pouvait sembler plus rapide : une heure de vol seulement entre Heathrow et Roissy, mais le trajet de centre à centre était comparable, compte tenu du fait que les voyageurs devaient se rendre à l'aéroport, puis supporter pratiquement une heure d'attente à l'enregistrement... et risquer un retard s'ils devaient attendre des bagages ou patienter lors du passage en douane. D'autre part, le TGV Eurostar a élaboré sa grille tarifaire en s'inspirant de celle de l'avion. Par suite de l'annonce des tarifs de la SNCF (de 790 à 1 620 francs), Air France s'alignait avec des tarifs promotionnels à 790 francs (avec une classe affaires plus chère). En réponse à cela, la SNCF a soigneusement étudié de nouveaux tarifs pour le premier trimestre 1995 avec le souci de rester légèrement moins cher que les transporteurs aériens. Les compagnies aériennes étaient conscientes du fait qu'elles allaient perdre quelques parts de marché, au même titre que les compagnies maritimes, au profit du train à grande vitesse. Pourtant, avec 3,6 millions de passagers en 1993 dans les deux sens (par rapport à 2,14 millions en 1983), la ligne Londres-Paris était, comme nous l'avons déjà mentionné, la première route aérienne du monde. En effet, cette ligne était la liaison européenne la plus utilisée par les voyageurs d'affaires. Avant l'arrivée du TGV Eurostar, ils n'avaient qu'une solution : l'avion. Entre les deux modes de transport, la différence n'allait pas se faire sur le temps de trajet. L'avantage indéniable de l'Eurostar sur l'avion était sa ponctualité et sa fiabilité ; en effet, malgré quelques rares pannes, le TGV respectait ses horaires à la minute près, pour 75 % de ses voyages, alors qu'en empruntant l'avion, le retard pouvait atteindre 45 minutes en cas d'encombrement du ciel au-dessus de la Manche. Cependant, l'avion restait encore imbattable sur la fréquence des rotations : plus de 400 aller-retours hebdomadaires par avion, contre une quarantaine de liaisons par semaine en TGV. Il est vrai que sur cette destination, l'Eurostar devait faire face à la concurrence de sept compagnies aériennes : British Airways (et ses filiales TAT et City Flyer) avec 151 fréquences hebdomadaires, Air France avec 118 fréquences par semaine, puis Air UK, Air Liberté et British Midland. Après des années d'explosion, la croissance du trafic fut pratiquement nulle sur cette ligne en 1993, ce qui obligea les compagnies à faire de nombreuses promotions tarifaires pour ne pas perdre trop de parts de marché. Chaque jour, les compagnies en présence déployaient en moyenne 90 vols (45 aller-retours). Les pouvoirs publics songeaient même à autoriser Air France à rouvrir la ligne Orly-Londres, délaissée avec la montée en charge de Roissy. En outre, on a assisté à un déferlement des compagnies aériennes sur Orly ; depuis le mois de juin 1994, l'aéroport parisien a été ouvert à la destination londonienne. Après un bras de fer entre les deux gouvernements, British Airways a réussi à forcer les portes d'Orly, entraînant dans son sillage les compagnies TAT, Air UK et British Midland, qui

desservait Londres aux côtés d'Air France et d'Air Liberté. Selon les Aéroports de Paris, la perte était, à l'époque, estimée à un tiers du trafic au bout de trois ans. Un porte-parole de British Airways, principale compagnie d'aviation sur la ligne très rentable Londres-Paris, expliquait que la compagnie s'attendait à une forte baisse de fréquentation à court terme, le temps que les voyageurs testent le nouveau produit, "mais, à long terme, Eurostar va faire progresser l'ensemble du marché". Les compagnies aériennes qui pourraient reprendre les lignes britanniques d'Air France, ne minimisaient pas la concurrence du TGV, car elles avaient déjà eu une expérience exemplaire avec le cas de la ligne Paris-Lyon ; alors que la compagnie intérieure transportait 1 million de voyageurs entre Paris et Lyon avant l'arrivée de TGV, elle n'en comptait plus que la moitié après sa mise en service. Un responsable d'Air Inter fut très explicite à ce sujet : "On ne soupçonnait pas que le TGV serait un concurrent aussi féroce ; entre Paris et Lyon, le TGV, dont l'arrivée s'est traduite par une chute brutale et jamais rattrapée de notre trafic, détient aujourd'hui 90 % des parts de marché." (...) "Si le TGV n'existait pas sur cette destination, ce serait notre premier marché avec 2,5 millions de clients"<sup>440</sup>. Ceci expliquait que devant le phénomène Eurostar, chacune des compagnies aériennes ait son mot à dire ; British Midland pariait sur "le prestige de l'avion par rapport au train", British Airways misait sur les cartes de fidélisation et Air France offrait des tarifs "coup de coeur" (à 670 francs aller-retour) qui faisaient fureur, de même que l'annonce du téléphone à bord des avions pour fin juin 1994 (ce qui correspondait à la date de mise en service de l'Eurostar !).

Les compagnies aériennes reconnaissaient que le TGV Eurostar allait représenter une sérieuse concurrence sur les trajets d'une capitale à l'autre, ce qui n'était pas le cas sur des distances plus longues à travers l'Europe, où l'avion allait rester compétitif compte tenu de la durée du voyage. En effet, chez British Airways, on se rassurait en notant que 45 % du trafic au-dessus de la Manche donnait lieu à des correspondances et ne serait donc pas détourné. Les données risquaient de changer quand les Britanniques et les Belges auraient enfin construit leurs voies à grande vitesse. Les compagnies devraient toutefois faire en sorte de proposer un service haut de gamme pour rivaliser avec celui de première classe assuré par le TGV Eurostar. En l'occurrence, certaines compagnies ont entrepris de soigner les prestations après une période d'indigence ; British Airways, par exemple, a revu sa classe affaires et a réaménagé ses Boeing 767 qui assurent la liaison Orly-Londres.

### III.3 Stratégie publicitaire :

Entre la société Eurotunnel et les compagnies maritimes surtout (les compagnies aériennes étant moins directement concernées sur le plan local), la bataille sur le plan commercial a été acharnée au cours des dernières années, que ce soit avant ou depuis l'ouverture du tunnel. Tous les moyens ont été utilisés en vue d'attirer les usagers : messages publicitaires à la télévision et à la radio ; France Inter, en l'occurrence, n'hésita pas à faire appel à une artiste comme Jane Birkin afin de louer les mérites de la traversée en bateau pour se rendre en Angleterre ; le message publicitaire en question passe

---

<sup>440</sup> Propos rapportés par BAVEREL, P., "La réplique des compagnies aériennes", *Le Monde*, 7 mai 1994, p. 33.

fréquemment à l'antenne, notamment à la veille des congés scolaires. La presse a constamment publié divers encarts publicitaires dans les journaux ou magazines.

Les compagnies maritimes sont très présentes dans ces publicités car elles sont directement concernées par la concurrence. Que ce soit en partance pour la France ou pour l'Angleterre, elles ont toujours offert, comme nous l'avons déjà vu, des tarifs imbattables.

La compagnie Brittany Ferries <sup>441</sup>, par exemple, utilisa la caricature afin d'attirer le regard des consommateurs. On découvre la reine d'Angleterre, plutôt souriante, dans ses plus beaux atours accompagnée de deux de ses chiens face à un Président, François Mitterrand, à l'air plutôt pincé. La reine d'Angleterre, qui semble dominer le Président de la République, déplore la perte de l'insularité britannique ("What a pity !") et François Mitterrand la rassure sur le fait que la Grande-Bretagne sera toujours une île pour une compagnie maritime, sous-entendant certainement que la Manche séparera éternellement les deux pays, que ce soit sur le plan géographique ou du point de vue des mentalités.

La compagnie Sealink <sup>442</sup> alla encore plus loin. En effet, sa publicité occupe une page entière de quotidien et montre un ferry de la compagnie naviguant gaiement sur la Manche. Le texte, situé au centre de la page, nous permet de découvrir ses voisins du dessous, en d'autres termes son concurrent, le tunnel, à qui la compagnie souhaite bonne chance avec une coupe de champagne. Le tunnel et ses usagers paraissent ridiculement petits et insignifiants en comparaison du ferry et de ses passagers jouissant des plaisirs de la mer.

Pour ce qui est du tunnel, le choix est plus vaste ; Eurotunnel a bien entendu fait paraître de nombreuses publicités mettant en valeur ses navettes <sup>443</sup> ; ce n'est d'ailleurs pas nécessairement le tunnel lui-même qui est à l'honneur, ce sont plutôt des publicités pour diverses marques qui sont mises en relation avec le tunnel, telles que Heineken <sup>444</sup> ou Elf <sup>445</sup>. Sur la première publicité, on devine une canette de bière au bout d'un tunnel avec le commentaire suivant : "Heineken est en vente des deux côtés de la Manche", suivi d'un astérisque renvoyant à deux noms typiques <sup>446</sup> de lieux situés de part et d'autre de la Manche qui semblent être des pubs ; le publicitaire joue sur le goût immodéré des Anglais pour la bière qu'ils consomment généralement dans les pubs ; cependant, un grand nombre d'entre eux profitent depuis longtemps des tarifs exceptionnels des ferries, pour une traversée aller et retour dans la journée, dans le but d'aller acheter de la bière

<sup>441</sup> Voir annexe 13.

<sup>442</sup> Voir annexe 14.

<sup>443</sup> Voir annexe 15.

<sup>444</sup> Voir annexe 16.

<sup>445</sup> Voir annexe 17.

<sup>446</sup> "Le Richelieu" à Calais et "The Valiant Sailor" à Folkestone.

moins chère dans les supermarchés français. Le tunnel pourrait vraisemblablement favoriser cette tendance, voire même inciter les Français à aller consommer de la bière Heineken dans un pub en Angleterre ... "au nom de la bière" bien qu'elle soit disponible "des deux côtés de la Manche" !

Sur la deuxième publicité, la couleur dominante est le noir puisque nous sommes dans un tunnel, près de la sortie ; nous pouvons deviner des rails, ce qui nous indique qu'il s'agit d'un tunnel ferroviaire, tel que le tunnel sous la Manche. Sur ce fond noir, ressortent la légende et la marque en lettres blanches : "Pour relier nos stations service de Folkestone à Calais, il a fallu faire quelques travaux" - "Elf, partenaire officiel d'Eurotunnel". A travers ce message, on a l'impression que la compagnie ferroviaire explique la raison d'être d'un tel tunnel, qui aurait été construit uniquement pour servir du carburant Elf dans les deux pays, malgré la Manche.

Les régions aussi se mettent en avant, comme on peut notamment le constater sur une publicité pour le Nord-Pas-de-Calais <sup>447</sup> ; au centre se trouve une île, surmontée d'une phrase pour le moins surprenante : "Le Nord-Pas-de-Calais n'est plus une île.", au-dessus de laquelle se trouve le début de cette phrase : "Avec le tunnel sous la Manche". On en revient toujours à la sacro-sainte perte de l'insularité non pas britannique cette fois-ci, mais de la région française directement touchée par le tunnel. Ainsi, les régions jouent-elles sur la publicité faite autour du tunnel pour tourner la situation à leur avantage ; elles utilisent un titre accrocheur, une espèce de leitmotiv qui signifie quelque chose pour le lecteur averti, pour essayer d'attirer touristes et entrepreneurs à qui elles s'adressent dans le texte explicatif, situé sous le dessin. A la fin, le lecteur semble directement impliqué dans le développement de la région, par l'exclamation mise en évidence par rapport au texte précédent : "A nous de jouer !".

Le TGV Eurostar <sup>448</sup> a aussi été l'objet de nombreuses publicités des deux côtés de la Manche. En Angleterre, en l'occurrence, on trouve des dépliants jaunes, une couleur voyante pour attirer le regard des clients potentiels, visant à inciter les Britanniques à se rendre à Lille, Paris ou Disneyland, ou encore Bruxelles, avec en couverture le personnage français très médiatique d'Antoine de Caunes déguisé en diable, pour montrer que les tarifs promotionnels d'Eurotunnel, pour un aller et retour dans la journée, sont une réelle tentation et qu'il serait dommage de ne pas en profiter.

Les publicités décrites ci-dessus avec une modeste tentative d'analyse ne sont que des exemples de tout ce qu'il est possible de trouver dans la presse, de l'origine du projet actuel à la fin de l'année 1997. Il faut reconnaître que les publicitaires ont fait preuve de beaucoup d'ingéniosité à cette occasion ; le tunnel a certainement été pour eux une mine d'or inépuisable.

Il serait intéressant de connaître l'impact réel que la publicité a eu sur les usagers potentiels du Shuttle ou de l'Eurostar. Les voyageurs ont certainement voulu profiter des offres promotionnelles très avantageuses des compagnies de ferries et d'Eurotunnel ou de la SNCF. Ils ont sûrement été attirés par la nouveauté et la rapidité du nouveau

<sup>447</sup> Voir annexe 18.

<sup>448</sup> voir annexe 19.

ystème de transport. Faut-il en conclure que la publicité a joué un rôle autre que celui de moyen d'information ? Rien n'est moins sûr. Toujours est-il qu'elle reste d'actualité, surtout à l'approche des congés scolaires.

## CONCLUSION

Nous sommes maintenant au terme de notre recherche au sujet de l'incidence du tunnel sous la Manche sur la région du Kent au cours de la période de construction et des trois premières années d'exploitation (1987-1997).

L'approche historique et technico-économique, objet de la première partie de notre travail, nous a permis de dégager le contexte dans lequel le projet du tunnel s'est inscrit.

L'étude de l'histoire du tunnel a révélé qu'au-delà des considérations d'ordre politique, militaire, technique ou économique, il existait des blocages d'un point de vue idéologique, écologique et sociologique qui expliquaient pourquoi le tunnel était resté à l'état de projet pendant près de deux siècles. En effet, pour beaucoup de Britanniques, le tunnel sous la Manche symbolisait le rattachement au continent européen, c'est-à-dire à la fois la perte de leur insularité et leur appartenance physique à l'Europe.

Lors du sommet franco-britannique de septembre 1981, Margaret Thatcher et François Mitterrand, évoquant la nécessité d'une grande réalisation à vocation européenne, ont su trouver un terrain d'entente au sujet de la liaison fixe entre leurs deux pays. Ils sont cependant restés sur leur position pour ce qui leur tenait à coeur, à savoir un financement sur des fonds privés pour Margaret Thatcher et un système de transport ferroviaire pour François Mitterrand. En janvier 1986, leur choix s'est porté sur le projet qui répondait le mieux aux attentes des deux pays directement concernés au point de vue de la fiabilité, de la sécurité, de la viabilité financière et du respect de l'environnement.

Le caractère international du tunnel sous la Manche ajoutait à la complexité du projet.

En ce sens, des mesures juridiques, législatives et réglementaires très strictes ont été prises sous la forme d'un Traité entre les Etats et les sociétés concessionnaires et d'un Acte de Concession accordant l'exploitation du tunnel à France-Manche / Channel Tunnel Group. Ces mesures prévoyaient aussi une commission intergouvernementale (la CIG), secondée dans sa tâche par un comité de sécurité, chargée de superviser l'exécution de la concession, c'est-à-dire la construction et l'exploitation du tunnel ; nous avons pu juger de l'importance du rôle de la CIG tout au long du déroulement des travaux et depuis le début de l'exploitation. Dans la mesure où Eurotunnel allait gérer un système de transport ferroviaire impliquant trois pays, des accords ferroviaires ont dû être passés entre la société concessionnaire et les compagnies de chemin de fer britannique (British Rail), française (SNCF) et belge (SNCB) sous la forme d'une Convention d'Utilisation. En ce qui concerne la protection de l'environnement, si chère aux yeux des Britanniques, Eurotunnel a suivi les directives européennes statuant sur les normes à respecter en matière d'environnement pour des projets de grande envergure.

Sur le plan technique, le tunnel sous la Manche ne fut peut-être pas "le chantier du siècle", comme la presse se plut à le qualifier, mais indéniablement l'un des plus grands, si on se réfère aux nombreux records qu'il a battus. Il peut être considéré comme une prouesse technique dans la mesure où les travaux se sont déroulés sans problème majeur et dans les temps impartis compte tenu de l'ampleur de l'ouvrage.

Cependant, cette réalisation est bien plus qu'un ensemble de trois galeries creusées parallèlement sous la Manche ; il s'agit en fait d'un gigantesque système de transport ferroviaire, qui fonctionne à plein temps et à pleine capacité, avec ses terminaux et ses moyens de transport, géré par la société concessionnaire Eurotunnel ; les navettes (Shuttle Tourisme et Fret) assurent le transport des véhicules, le TGV Eurostar relie les trois capitales européennes directement concernées par le système (Londres, Paris et Bruxelles) et les trains de marchandises sillonnent le réseau ferroviaire sans rupture de charge.

Une des raisons qui a motivé le choix du projet de France- Manche/Channel Tunnel Group plutôt que ceux des trois autres promoteurs en lice a été son "faible" coût, son financement à caractère privé et l'engagement de plusieurs établissements financiers du monde entier. Le coût total du projet, estimé à environ 49 milliards de francs en 1987, a dû néanmoins être révisé à la hausse en 1988 et 1989 pour les raisons que nous avons évoquées. Le montage financier complet a été effectué en trois temps sur la base d'emprunts bancaires (à hauteur de 80 %) et de capitaux propres (une grande majorité d'actionnaires français et une faible minorité d'actionnaires britanniques), puis, en 1990, d'un financement complémentaire.

Sur le plan boursier, le cours de l'action Eurotunnel a connu une forte baisse depuis sa première émission ; à chaque restructuration financière, les actionnaires (petits porteurs) ont craint de perdre leur investissement et se sont regroupés au sein de deux associations de défense de leurs droits. Dans une certaine mesure, ils ont joué un rôle dans le développement financier du projet d'Eurotunnel. Sous l'influence des médias, l'opinion publique a porté un plus grand intérêt aux fluctuations de l'action et au devenir de la société qu'à l'impact du tunnel lui-même.

---

Il était nécessaire de procéder à cette étude avant d'aborder l'objet de notre travail : l'incidence, dans un premier temps prévisionnelle, du tunnel sous la Manche sur le Kent.

La région du Kent, à l'image du Royaume-Uni, connut une période de croissance économique de 1986 à 1990, c'est-à-dire pendant la première phase de construction du tunnel, essor qui se traduit par une progression de l'emploi, une baisse du taux de chômage et un certain optimisme à propos du tunnel et des opportunités qu'il allait offrir à la région. Ceci explique que les estimations au point de vue de l'emploi et du développement économique aient été relativement positives dans le premier rapport de la Commission d'enquête en 1987. Le ralentissement de l'activité économique qui s'est fait sentir à partir de 1990, se traduisant par une chute dans les domaines de la production et du BTP (correspondant à la fin des travaux du tunnel) a amené les consultants à revoir leurs prévisions à la baisse dans le second rapport de la Commission d'enquête en 1991. Les nouvelles estimations étaient nettement moins favorables que les premières en ce qui concerne l'emploi, avec plus de suppressions et moins de créations prévues en 1991 qu'en 1987, pour 1993. Les perspectives au-delà de 1996 étaient plus prometteuses car on prévoyait de nouveaux emplois grâce à l'exploitation du tunnel et à la construction de la nouvelle ligne ferroviaire à grande vitesse. Les stratégies prévues dans les divers secteurs d'activité et pour chaque sous-ensemble régional ont été révisées en fonction des dernières estimations.

L'impact socio-économique prévisionnel du tunnel sur le Kent était plutôt positif en 1987 ; il restait positif en 1991 mais les consultants faisaient preuve d'un optimisme plus modéré ; les stratégies proposées devaient être mises en place dans les plus brefs délais en vue de maximiser les retombées positives et de minimiser les effets négatifs du tunnel.

Les prévisions étaient très prometteuses sur le plan du trafic transmanche pour le nouveau système de transport et très optimistes au point de vue de la rentabilité et des revenus pour Eurotunnel. La société espérait obtenir une forte part du marché Transmanche dès les toutes premières années d'exploitation ; en conséquence, elle prévoyait des bénéfices correspondant aux résultats du trafic. A l'annonce de ces estimations, le conseil du comté du Kent espérait bénéficier de la croissance du trafic qui signifiait un afflux de visiteurs.

D'un point de vue sociologique, l'inauguration du tunnel le 6 mai 1994, qui symbolisait la concrétisation d'un projet longtemps différé, a été l'occasion pour les populations britannique et française d'exprimer leur vision de l'évènement dans la presse nationale et locale. Si on en croit les analyses et interprétations, les Britanniques ne pouvaient plus être considérés comme des isolationnistes mais ils gardaient cependant leur mentalité insulaire ; leur peur obsessionnelle d'une invasion française ainsi que leurs angoisses du XIXème siècle avaient disparu pour faire place à la crainte de la rage, du terrorisme ou encore des directives européennes en provenance de Bruxelles ; ils craignaient aussi pour leur environnement naturel et social. Toutes ces raisons justifient le manque d'enthousiasme des Anglais traditionalistes à l'égard du tunnel et une certaine nostalgie du temps où l'Angleterre était encore une île.

Si la presse populaire britannique a adopté une attitude de rejet, voire de mépris, en traitant du sujet avec ironie, la presse de qualité, de son côté, a plutôt déploré l'attitude de

la population et des autorités face au projet. Le rôle des médias n'a donc pas été négligeable.

Les Français, quant à eux, se sont montrés beaucoup plus enthousiastes à l'égard du tunnel, comme pour le TGV, au sujet desquels ils ressentaient une certaine fierté ; les journaux ont largement décrit les festivités organisées dans le Calaisis pour l'inauguration du tunnel.

A cette occasion, la presse a beaucoup insisté sur le rôle et la portée symbolique pour l'Angleterre sur le plan politique, économique et sociologique, d'un grand projet de liaison tel que le tunnel sous la Manche qui signifiait l'ouverture d'un nouveau réseau d'échanges internationaux, permettant la liberté de circulation d'un bout à l'autre de l'Europe ; il devait aussi contribuer au rapprochement des peuples, à une condition, selon les termes de François Mitterrand, "celle de le vouloir".

La presse a aussi traité de l'aspect socio-économique du tunnel en revenant sur la polémique au sujet du rôle de l'Etat dans un projet de nature privée, dans un premier temps, puis en analysant la situation économique dans les régions directement concernées par le tunnel à l'heure de son ouverture ; dans le Kent, comme dans le Calaisis, le développement économique n'avait pas atteint les proportions escomptées.

Au cours des années 1994 et 1995, le tunnel est entré dans sa phase d'exploitation avec le démarrage échelonné des divers services proposés par Eurotunnel. L'étude de l'impact socio-économique réel du tunnel sous la Manche sur le Kent devint alors possible, avec la parution des premiers résultats.

L'impact socio-économique du tunnel sous la Manche sur le Kent s'est révélé à la fois positif et négatif d'après les résultats des trois premières années d'exploitation.

Le Royaume-Uni a connu une phase de récession de 1991 à 1993 suivie d'une période de croissance accélérée en 1994-95 qui s'est soldée par une hausse du PIB en 1996. La tendance sur le plan des créations d'emplois s'est avérée positive pour le Royaume-Uni et pour la région Sud-Est de 1994 à 1996, mais dans le Kent, seuls les secteurs des services et des banques ont connu une progression. L'étude de l'évolution du tourisme de 1990 à 1995 a montré que le Kent attirait plus de visiteurs qu'autrefois et que ces visiteurs dépensaient plus d'argent qu'avant (surtout les étrangers) ; la région était capable d'offrir de plus en plus d'attractions touristiques et de possibilités de logement. Cependant, malgré les efforts déployés par le Conseil du comté du Kent, les résultats obtenus n'étaient pas encore à la hauteur des investissements consacrés au tourisme.

L'achèvement de la phase principale des travaux du tunnel a entraîné de nombreuses suppressions d'emplois dans le secteur du BTP, alors que le Royaume-Uni traversait déjà une période de récession économique. Le taux de chômage a évolué sensiblement de la même manière entre 1990 et 1996 dans l'ensemble du Royaume-Uni, au Sud-Est du pays et dans le Kent ; il a atteint un pic en 1993, après avoir connu une hausse progressive, puis amorcé une baisse constante de 1994 à 1996. Ainsi, en 1993, on a pu constater que la construction du tunnel n'avait apporté qu'une solution temporaire au problème du chômage et n'avait engendré aucun changement significatif. L'évolution du taux de chômage a correspondu à une tendance générale liée à la situation économique du

Royaume-Uni dans son ensemble.

Les résultats sur le plan du trafic étaient très prometteurs en 1997, puisque la société Eurotunnel avec ses navettes (Shuttle Tourisme et Fret), le TGV Eurostar et les trains de marchandises empruntant le tunnel, avaient déjà pris une part de marché Transmanche non négligeable aux compagnies maritimes et aériennes. Cependant, la comparaison entre les résultats de 1995, première année d'exploitation pleine, et les estimations montre que seul le Shuttle Fret avait atteint les objectifs prévus, alors que les autres services en étaient encore loin.

La société Eurotunnel a dû attendre 1997 pour obtenir son premier bénéfice d'exploitation ; cependant, son résultat d'exploitation net restait grevé par le poids de sa dette.

La société Eurotunnel et tous les acteurs concernés par le projet s'attendaient, compte tenu des estimations, à une rentabilité plus immédiate et à un enthousiasme plus franc. Le décalage dans les retombées socio-économiques positives du tunnel sous la Manche sur le Kent peut s'expliquer de diverses façons. Sur le plan financier, la facture totale du projet a doublé, par suite de l'augmentation des coûts des travaux de construction du tunnel et des terminaux et à cause de l'accroissement du coût des navettes dû aux modifications imposées par la CIG. De plus, les entreprises de BTP au sein du consortium TML ne possédaient pas une grande expérience en matière ferroviaire et avaient plutôt l'habitude de travailler sur des chantiers financés par des fonds publics ce qui leur permettait une plus grande marge de manoeuvre. Eurotunnel a aussi été confronté à divers litiges avec TML (contentieux financier), avec la CIG (imposant des normes de sécurité très strictes et retardant de ce fait la construction, puis l'exploitation du tunnel), avec Bombardier (désaccord sur les conditions de livraison du matériel roulant) et avec les compagnies ferroviaires (révision des tarifs annoncés dans la Convention d'Utilisation, retard dans la construction de la ligne à grande vitesse du côté anglais) ; ces conflits ont duré plus ou moins longtemps, se sont en général soldés par un Protocole d'Accord entre les parties opposées et ont parfois amené le concessionnaire à se tourner vers les Etats (pas d'intervention directe mais un allongement de la durée de concession) ou vers la CCI (pour le contentieux avec les compagnies de chemin de fer) afin d'obtenir un arbitrage pour régler les différends... tout ceci a contribué à retarder l'impact positif.

Face à la concurrence du tunnel, les compagnies maritimes, ainsi que les compagnies aériennes dans une moindre mesure, ont beaucoup investi dès l'annonce du projet pour moderniser leurs flottes et leurs services afin d'être plus compétitives. On peut dire que le tunnel a été à l'origine d'un élan général de rénovation de tous les moyens de transport, dont la clientèle a bénéficié par le biais de techniques de marketing largement utilisées par les diverses compagnies.

En conclusion, même si les diverses compagnies de transport transmanche ont réussi à attirer la clientèle affaires et des touristes, il n'est pas encore possible de démontrer que le Kent a largement tiré profit de ces opportunités. Ceci tendrait à prouver qu'un nouveau mode de transport n'engendre pas automatiquement des bénéfices pour la région dans laquelle il se trouve. La construction d'une liaison fixe entre deux pays séparés par un bras de mer ne suffit pas, à elle seule, à développer les régions situées de

part et d'autre de l'ouvrage. La mise en oeuvre effective d'une politique de développement économique, allant de pair avec des investissements visant à améliorer les réseaux routier et ferroviaire afin de faciliter l'accès aux sites de développement, est indispensable. Dans le cas précis du Kent, la Commission d'enquête a su identifier les objectifs à atteindre et les mesures à mettre en oeuvre ; mais la récession économique qu'a connue le Royaume-Uni et le retard dans la mise en oeuvre de ces mesures ont réduit l'efficacité des projets entrepris. En conséquence, même si le tunnel amenait des flux croissants de trafic, il n'avait pas encore apporté de réels bénéfices à la région du Kent sur le plan économique en 1997.

Au terme de notre étude, de nouvelles pistes de réflexions nous sont apparues. Compte tenu du fait que la mise en exploitation du tunnel a été tardive et plus lente que prévue, la période considérée dans le cadre de notre travail pour évaluer l'incidence du tunnel sur la région du Kent a été plutôt courte (1994-1997). Il serait intéressant d'étudier les résultats des années suivantes afin de vérifier si la tendance au point de vue de l'emploi et du chômage s'est confirmée et si la politique de développement économique a pu être complètement mise en oeuvre.

Nous pourrions approfondir l'effet dynamisant que cette construction a eu sur le Royaume-Uni ; en effet, d'autres projets sont actuellement en cours de conception en vue de faciliter les échanges dans le pays tels que la réalisation de lignes ferroviaires pour le transport du fret entre l'Ecosse et la Manche ou la construction d'un tunnel entre l'Irlande et le Pays de Galles. D'autre part, en ce qui concerne l'emploi, le tunnel sous la Manche facilite indéniablement les déplacements entre la Grande-Bretagne et la France, la Belgique ou les autres pays européens ; il serait donc intéressant de voir si la tendance actuelle des Britanniques à aller travailler à Lille, Bruxelles ou Paris se confirme au fil des années.

Les Français, pour leur part, profitent des avantages fiscaux offerts par la Grande-Bretagne et des services proposés par le tunnel pour aller implanter leur entreprise de l'autre côté de la Manche ; nous pourrions nous interroger sur la généralisation de cette pratique à l'échelle européenne.

Le tunnel sous la Manche s'inscrit dans le projet de réseau transeuropéen qui répond à des normes très strictes au point de vue de l'économie, de la sécurité, de la fluidité du trafic, de la sauvegarde de l'environnement et de la possibilité de choix pour le voyageur. Nous pourrions également étudier la place de cet ouvrage parmi les grandes réalisations européennes récemment achevées, en cours ou en projet, telles que le pont sur la Baltique, la prolongation des corridors de fret ferroviaire sur l'axe nord-sud ou le tunnel sous le détroit de Gibraltar.

D'un point de vue sociologique enfin, le tunnel sous la Manche va permettre de faire évoluer les mentalités ; en effet, les Britanniques, comme nous l'avons vu, n'ont jamais été très disposés à un rapprochement avec la France ou avec l'Europe ; les jeunes semblent néanmoins plus enclins à se sentir européens... seul l'avenir nous permettra de confirmer cette tendance. L'impact économique peut se chiffrer alors que l'impact sociologique est bien plus subtil et difficile à évaluer car les mentalités évoluent plus lentement que l'économie.

Aussi, nous semblerait-il judicieux de continuer ce travail de recherche sur plusieurs années d'exploitation pour suivre l'évolution des retombées du tunnel sur la région du Kent et sur l'ensemble du Royaume-Uni à l'échelle de l'Europe en pleine mutation, car nous croyons que l'observation<sup>449</sup> faite par le Professeur Roger Vickerman et confirmée lors de l'entrevue qu'il a bien voulu nous accorder est toujours d'actualité : "On peut affirmer qu'il est trop tôt pour détecter des changements majeurs dans l'activité économique du Kent qui pourraient être raisonnablement attribués au tunnel sous la Manche".

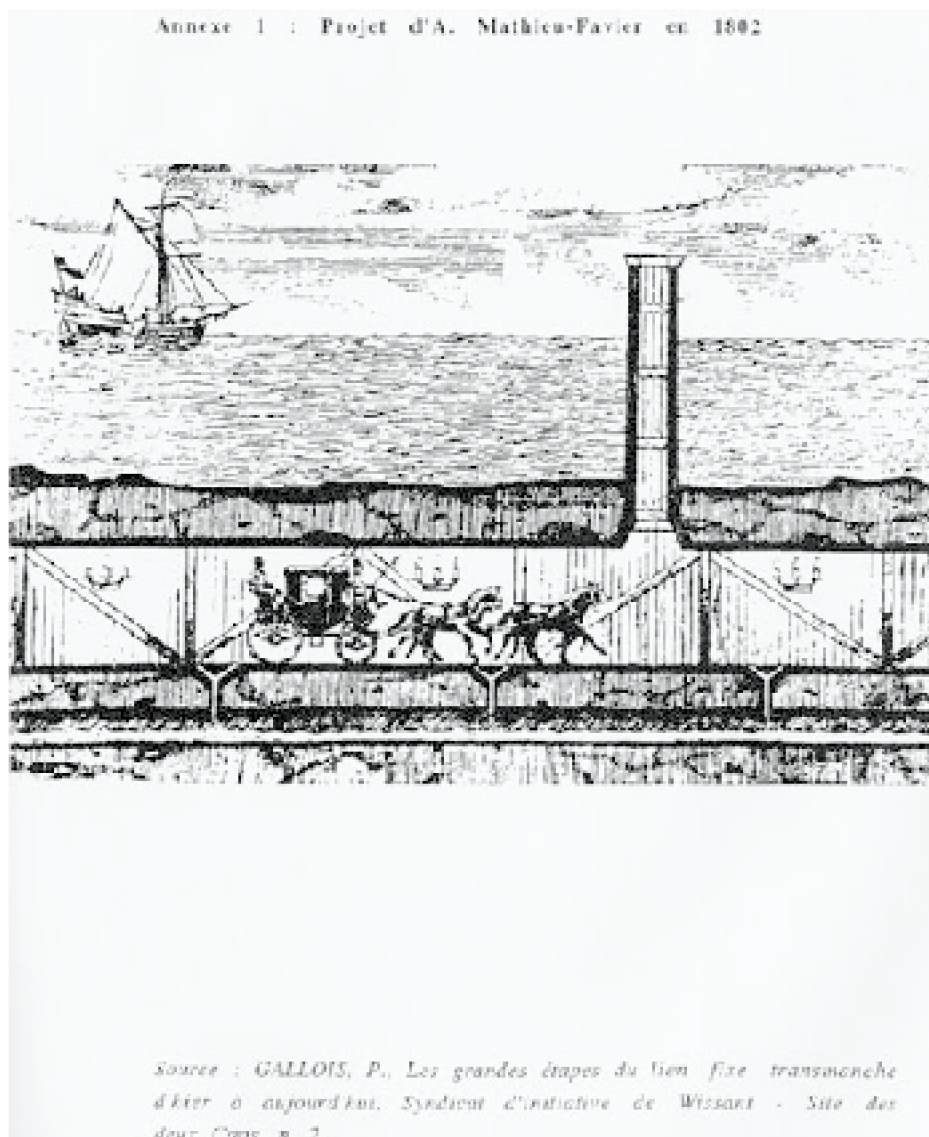
---

<sup>449</sup> "It is arguably too early to be able to detect any major shifts in economic activity in Kent that could reasonably be attributed to the Channel Tunnel", VICKERMAN, R., "The Emperor without Clothes: Regional Impacts of the Channel Tunnel and Associated Infrastructure in Kent", article déjà cité, p. 74.



# ANNEXES

## **Annexe 1 : Projet d'A. Mathieu-Favier en 1802**

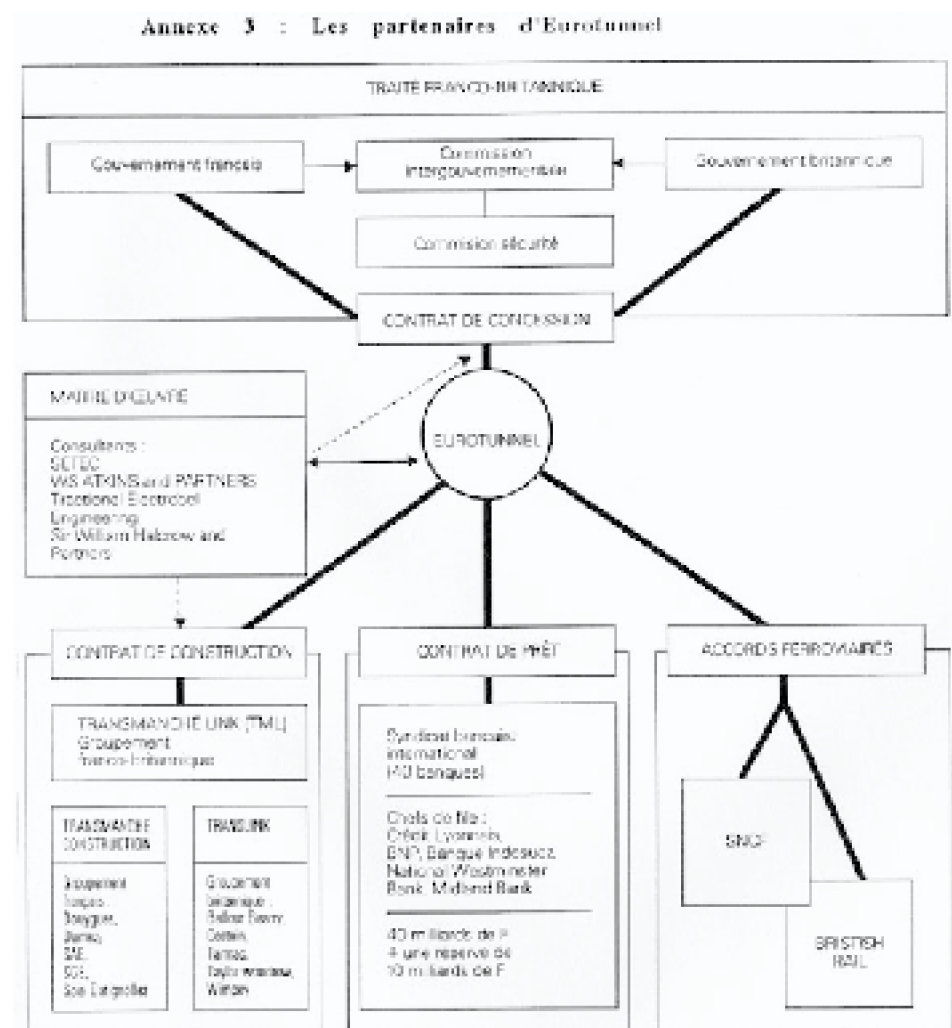


Source : GALLOIS, P., Les grandes étapes du lien fixe transmanche d'hier à aujourd'hui, Syndicat d'initiative de Wissant - Site des deux Caps, p. 2.

## Annexe 2 : Les 4 projets en lice



## Annexe 3 : Les partenaires d'Eurotunnel



Source : GALLOIS, P., *Les grandes étapes du lien fixe transmanche d'hier à aujourd'hui*, Syndicat d'initiative de Wissant - Site des deux caps, p. 52

Source : GALLOIS, P., *Les grandes étapes du lien fixe transmanche d'hier à aujourd'hui*, Syndicat d'initiative de Wissant - Site des deux caps, p. 52

## Annexe 4 : Allocution de François Mitterrand

## Annexe 4 : Allocution de François Mitterrand

Allocution prononcée  
par M. François Mitterrand  
à l'occasion de la cérémonie d'échange  
des instruments du traité sur la liaison  
trans-Manche

Palais de l'Élysée - 29 juillet 1987

Madame le Premier ministre,

Nous voilà avec près d'un demi-siècle de deux siècles d'efforts, en tout cas à la fin de la procédure conventionnelle qui seule nous autorise commune de réaliser enfin le tunnel sous la Manche.

Après la réunion de Lille, où, au mois de janvier 1986, nous avons annoncé notre accord commun, le projet Eurotunnel, après la signature du Traité de Canterbury, d'octobre, à Paris, que nous avons, comme le veut la coutume, échangé les instruments de ratification du traité.

Entre-temps, un travail considérable a été accompli : les ingénieurs et les experts financiers ont affiné le projet, les juristes ont réglé toutes les questions, et elles sont nombreuses, que soulève la construction et l'exploitation de cet ouvrage qui bien sûr posera et, je l'espère, résoudra. Nos deux Parlements ont autorisé cette ratification et j'imagine sur cette étape, car elle illustre bien le rôle des élus dans deux des plus anciennes démocraties parlementaires du globe.

Si le sentiment humain est profondément enraciné dans votre histoire et dans votre culture, Madame, je ne crois pas que la réalisation que nous avons aujourd'hui décidée sera de nature à le faire disparaître ; c'est plutôt l'occasion pour un grand nombre d'Européens de connaître et de comprendre la Grande Bretagne, tout comme seront plus nombreux ceux de vos compatriotes qui pourront désormais, d'une certaine façon, découvrir la France et avec elle l'Europe. Nous pourrions être enfin que le continent cesse d'être isolé !

L'ouvrage lui-même permettra à nos deux pays de démontrer que notre vieille Europe est capable de mener à bien, de se surpasser et d'élever le monde.

J'ai plaisir à saluer, à vos côtés, les représentants du beau Comté de Kent, le président du Conseil régional du Nord-Pas-de-Calais, qui se trouve également parmi nous, et qui sait bien à quel point l'économie de sa région va bénéficier de ce grand chantier. Plusieurs dizaines de milliers d'emplois vont être créés, ce qui contribuera à l'amélioration d'une situation qui ne cesse - on le sait bien - d'être préoccupante.

Les questions relatives à la protection de l'environnement, dont nous ont fait plusieurs associations, seront être abordées et réglées. Un important programme d'accompagnement nous permettra d'associer à l'affirmation de cette grande capitale régionale européenne qu'est Lille, qui se trouve au cœur des réseaux automobiles et ferroviaires européens.

Les discussions entre la SNCF, la Société Nationale des Chemins de Fer français, et les British Railways progressent, et je ne doute pas de la détermination qui doit conduire nos deux gouvernements à résoudre aussi rapidement que possible les problèmes que posent, de part et d'autre de la Manche, la réalisation et l'exploitation d'une ligne ferroviaire à grande vitesse, à laquelle comme beaucoup d'autres je suis favorable. Mais, bien entendu, les retombées de cette œuvre exceptionnelle touchant la France sont entières et une grande partie de l'Europe continentale.

Je l'ai indiqué souvent, je le répète ici presque sans avoir le plaisir de recevoir les hôtes étrangers et amis, l'Europe est notre avenir. Cet avenir se construit chaque jour, notamment par les grands moyens de communication qui rendent plus faciles, plus actives, les relations entre les peuples. Le Traité de Canterbury avait ouvert la voie à une réalisation qui sera sans doute la plus marquante en ce domaine d'ici la fin de siècle.

Je souhaite que ce traité et l'acte d'aujourd'hui ne constituent que des étapes, à combler importantes et plus que symboliques, dans la construction de l'Europe.

Je vous remercie, Mesdames et Messieurs, je remercie plus particulièrement, Madame, vous qui par votre décision, et par l'âme que vous avez su donner, avez permis cette réalisation que nous célébrons en ce jour.

Source : Présidence de la République, Service de presse  
Paris, 29 juillet 1987

Source : Présidence de la République, Service de presse Paris, 29 juillet 1987

## Annexe 4 bis : Allocution de Margaret Thatcher

## LE TUNNEL SOUS LA MANCHE DE SA CONCEPTION A SA MISE EN EXPLOITATION (1987-1997) INCIDENCE SUR LA REGION DU KENT

### Annexe 4 bis : Allocution de Margaret Thatcher

Speech given by the prime minister,  
Margaret Thatcher, mp,  
on the occasion  
of the Channel Tunnel ratification  
Ceremony in Paris on 29 July 1987

Mr. President, since we met in the ancient Chapter House of Canterbury Cathedral nearly eighteen months ago, everyone associated in this room has been busy - planning, negotiating, debating, legislating.

This ceremony where we exchange instruments of ratification of the Channel Tunnel Treaty completes the work of our two governments in creating the framework for this most exciting project to go forward. We can congratulate our Members of Parliament on both sides of the Channel for their detailed, painstaking and successful work. They have ensured that the Tunnel project has behind it the full authority of our respective Parliaments - and therefore of our people.

But it is not just the completion of our parliamentary procedures that we celebrate today.

We are also now able to announce our joint intention to establish high speed train services which will operate between Paris and London from the date of the opening of the Tunnel. I believe that this will be a major step forward for exporters, for business travellers and for tourists. It will also be a vital step towards the development of a Europe-wide network of high-speed trains.

And so one would have been more thrilled than Queen Victoria, who always saw a Channel tunnel as offering salvation from her dread of sea sickness.

We also thank today Monsieur André Bernad, Mr. Alastair Munton and all their colleagues in Eurotunnel. Their achievement over the last few months has been remarkable. They have transformed a group of companies formed to promote this project into a single organisation. It is Eurotunnel which will commission the design and construction of the greatest civil engineering project in Europe. And indeed the first steps have already been taken on the French side with the sinking of the Sangatte shaft.

Their task is no longer to demonstrate on paper that the Tunnel is a technical and political possibility. That has been done. Now they must show that a private sector group can transform plans on paper into a viable commercial venture, and demonstrate their financial case convincingly to the bankers and investors. I am confident that they can succeed.

Mr. President, you and I have both stated the virtues of the Channel Tunnel on previous occasions marking milestones in the life of the project: our meetings in Lille and Canterbury. I do not wish to repeat all that was said then. But we have both taken the view that the Tunnel will act as a catalyst for enterprise and for jobs. I am glad to say that the first fruits to this end visible in Britain where orders have already been placed for machinery - mostly in the North and in Scotland, worth twenty-three million pounds.

It will also be a demonstration of how to go about the practical making of Europe and dismantling its barriers. Indeed we may have an interesting race between the promised completion of the single Common Market in 1992 and the Tunnel a year later. I understand that those responsible for the Tunnel will get bonuses for finishing early. I wish the same were true in Europe.

Mr. President, the sheer scale of the Channel Tunnel project has daunted many of our predecessors over the last 200 years. The often in the past pioneering spirits, men of vision and imagination, have been felled by bureaucracy, narrow minds or plain fear of the unknown. I hope the time:

- that we can rise above the hesitations of the past;

- that we can grasp the excitement of this project and the scale of the benefits which it could bring to both our countries and to Europe as a whole;

- and that we can have the self-confidence in our generation to match the boldness and imagination of our predecessors who in their time demonstrated the ingenuity, the ambition and the enterprise which made both our countries great.


Source : Ambassade de Grande-Bretagne, Service de presse  
Paris, 29 juillet 1987

Source : Ambassade de Grande-Bretagne, Service de presse Paris, 29 juillet 1987

## Annexe 5 : Malcolm Rifkind (version française)

Annexe 5 : Malcolm Rifkind (version française)

**PRESS NOTICE**



**THE DEPARTMENT  
OF TRANSPORT**

433 F  
PRESS NOTICE NO.  
DATE: 1 December 1990

**TUNNEL SOUS LA MANCHE : MALCOLM RIFKIND ADRESSE  
UN MESSAGE AU NOM DU PREMIER MINISTRE BRITANNIQUE**

Lors de la jonction réalisée à l'intérieur de la galerie de circulation du Tunnel sous la Manche, aujourd'hui, 1 décembre, Malcolm Rifkind, le Ministre des Transports, a adressé le message suivant, au nom du Premier Ministre:

"La jonction est un événement capital tant pour ce qui concerne les relations entre le Grande Bretagne et la France que pour l'Europe dans son ensemble. C'est aussi une réussite technique remarquable dans les deux pays peccent être une française fière.

"Cet ouvrage est un formidable témoignage des talents et de l'ingénierie du secteur privé. J'attends avec impatience le passage du premier train qui scellera la nouvelle liaison permanente entre le Royaume Uni et l'Europe continentale."

Press Enquiries: 071 276 0000; out of hours 071 276 0019  
Public Enquiries: 071 276 3000; ask for Public Enquiry Unit


Source : Press Notice n°433 F, Department of Transport, Londres: HMSO, 1 December 1990.

Source : Press Notice n°433 F, Department of Transport, Londres: HMSO,, 1 December 1990.

## Annexe 5 bis : Malcolm Rifkind (version anglaise)

Annexe 5 bis : Malcolm Rifkind (version anglaise)

**PRESS NOTICE**



**THE DEPARTMENT  
OF TRANSPORT**

PERSONALITY NO: 433  
DATE: 1 December 1990

**CHANNEL TUNNEL BREAKTHROUGH:  
MALCOLM RIFKIND DELIVERS MESSAGE FROM BRITISH PRIME MINISTER**

At the Channel Tunnel breakthrough today, 1 December, Malcolm Rifkind, Secretary of State for Transport, delivered the following message on behalf of the Prime Minister:

"Breakthrough is a momentous occasion, both for relations between the United Kingdom and France and for Europe as a whole. It is also an outstanding engineering achievement in which both countries can take enormous pride.

"This project is a tremendous tribute to the skill and ingenuity of private enterprises. I look forward to the passage of the first truck which will forge the United Kingdom's new permanent link with continental Europe."

Press Enquiries: 071 276 8966; out of hours: 071 276 8999  
Public Enquiries: 071 276 3000; ask for Public Enquiry Unit

*Source : Press Notice n°433 F, Department of Transport, Londres:  
HMSO., 1 December 1990.*

Source : Press Notice n°433 F, Department of Transport, Londres: HMSO., 1 December 1990.

## Annexe 6 : Les 2 terminaux

## Annexe 6 : Les 2 terminaux



Par avion au pont de Vauges



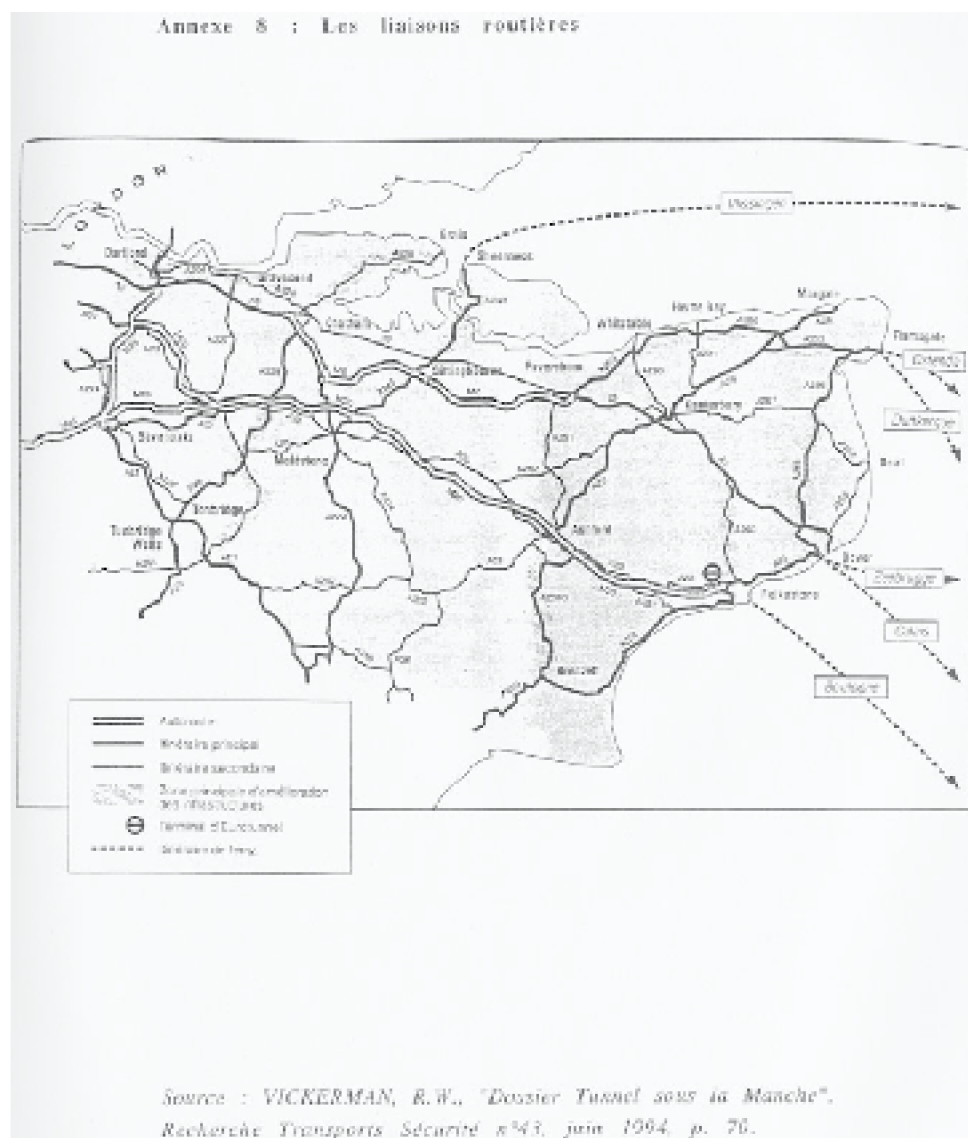
Par avion de Saint-Étienne

Source : GALLOIS, P., *Les grandes étapes du lien fixe transmanche d'hier à aujourd'hui*, Syndicat d'initiative de Wissant - Site des deux caps, p. 92.

Source : GALLOIS, P., *Les grandes étapes du lien fixe transmanche d'hier à aujourd'hui*, Syndicat d'initiative de Wissant - Site des deux caps, p. 92.

## Annexe 7 : Les sites de développement

## Annexe 8 : Les liaisons routières

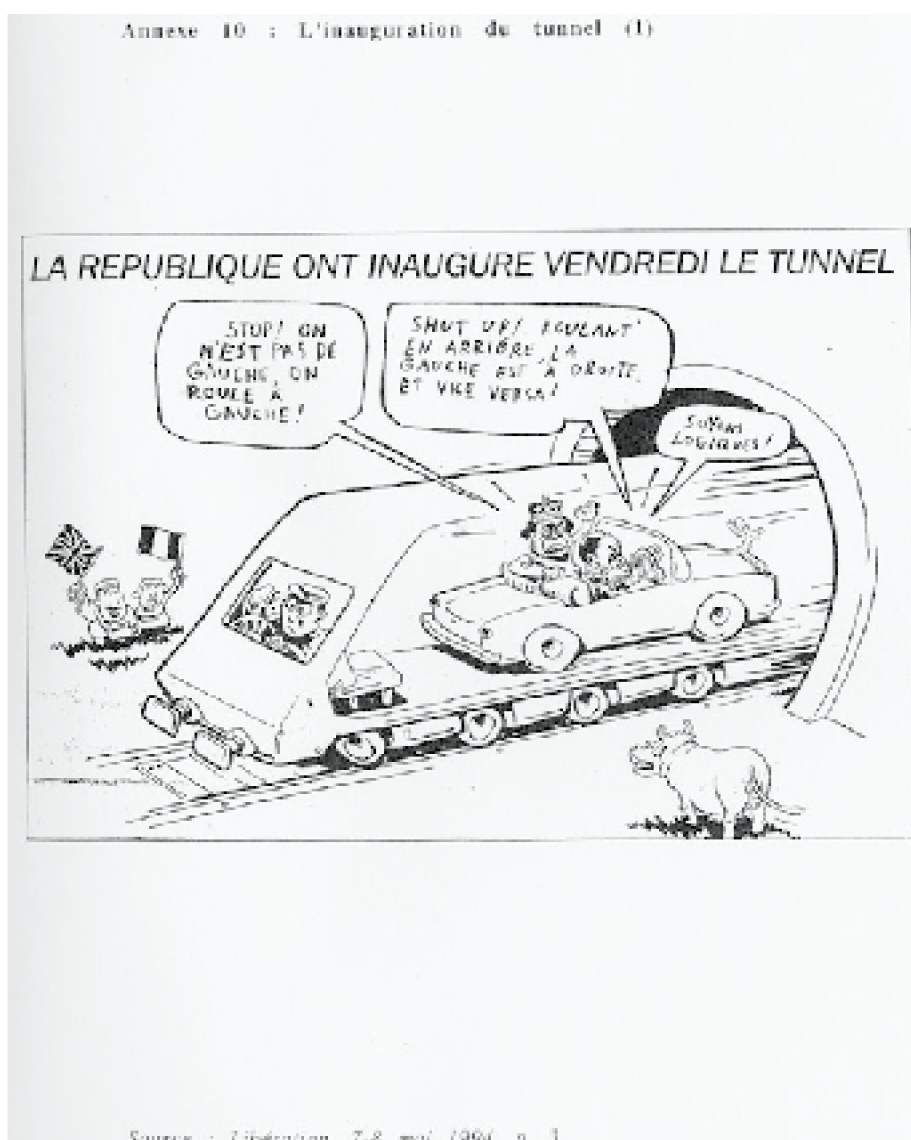


*Recherche Transports Sécurité n°43, juin 1994, p. 70.*

## **Annexe 9 : Les liaisons ferroviaires**

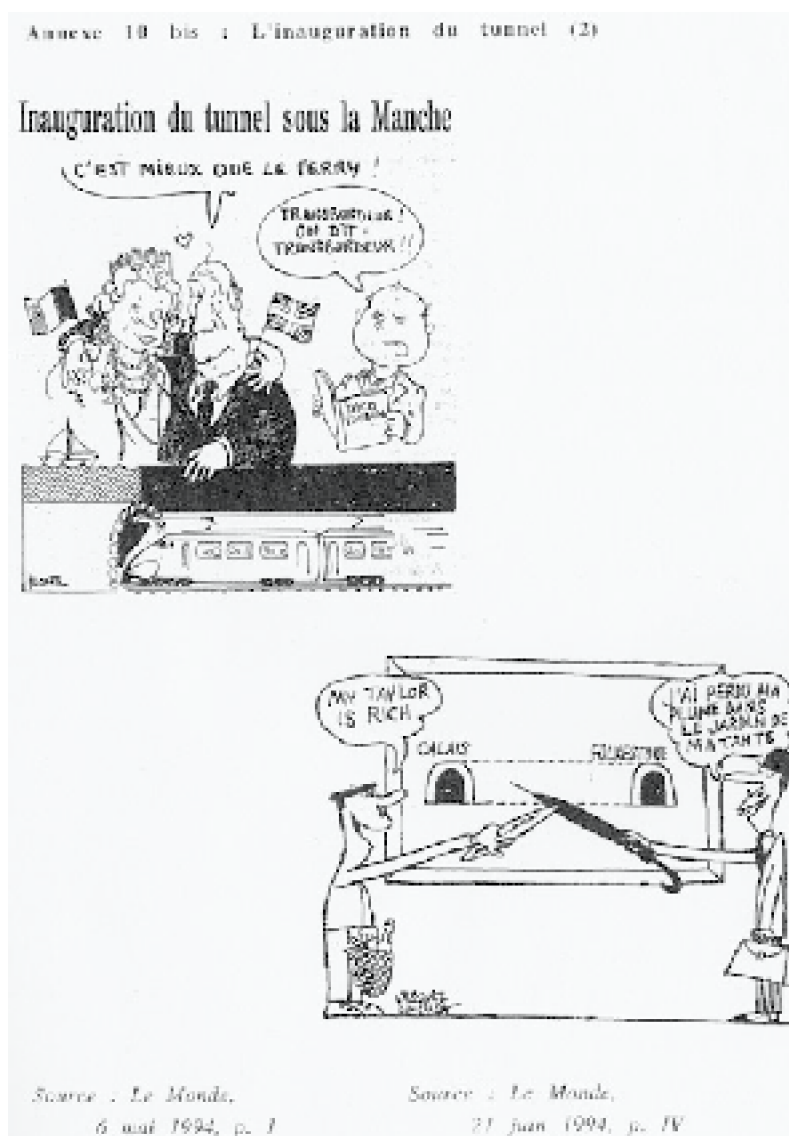
## **Annexe 10 : L'inauguration du tunnel (1)**

## Annexe 10 : L'inauguration du tunnel (1)



Source : Libération, 7-8 mai 1994, p. 3

**Annexe 10 bis : L'inauguration du tunnel (2)**



Source : Le Monde, Source : Le Monde, 6 mai 1994, p. 121 juin 1994, p. IV

## Annexe 11 : L'incendie de novembre 1996

Annexe 11 : L'incendie de novembre 1996



Source : *Le Monde*, 24 novembre 1996

Source : *Le Monde*, 24 novembre 1996

## Annexe 12 : Offre promotionnelle de Sealink

**LE TUNNEL SOUS LA MANCHE DE SA CONCEPTION A SA MISE EN EXPLOITATION (1987-1997)  
INCIDENCE SUR LA REGION DU KENT**

---

Annexe 12 : Offre promotionnelle de Sealink

L'ANGLETERRE POUR 600F  
ÇA DONNE ENVIE DE FAIRE LE PONT,  
LE VIADUC, ET MÊME PLUS.

ALLER-RETOUR 5 JOURS 1 VOITURE + 2 PERSONNES  
PASSAGER SUPPLÉMENTAIRE +100 FR.S.

Pour faire le pont sur la Manche de Londres à Paris il faut payer 600 francs, mais les prix de l'acier, du béton et du matériel de montage sont si élevés qu'il est impossible de construire un pont sur la Manche.

Edouard votre grand-père aller visiter avec le car et le 22 Mai, en prenant la route de la mer, vous allez de voyageur dans les régions de la France.

Cette offre aller retour est valable sur tous les ferries Sealink, elle est soumise aux conditions générales de vente.

Cette offre n'est pas disponible au port.

**SEALINK**  
LANCE LES PONTS SUR LA MANCHE.

Source : Le Monde, 6 mai 1994

Source : Le Monde, 6 mai 1994

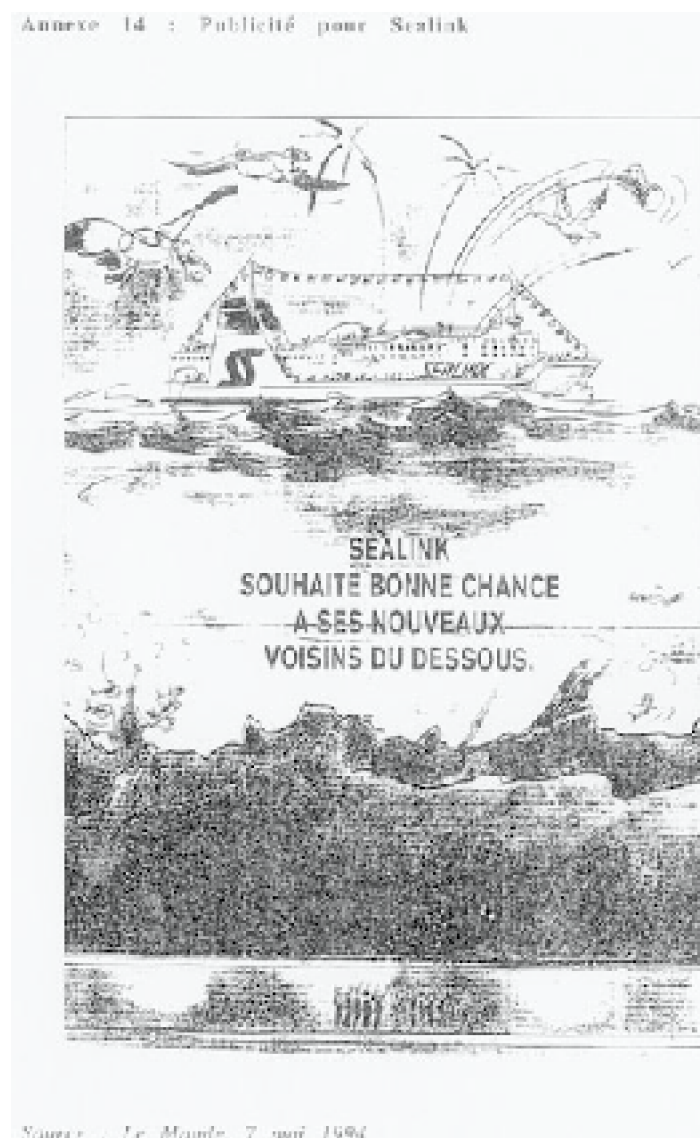
## Annexe 13 : Publicité pour Brittany Ferries



Source : *The Guardian/Libération*, 6 mai 1994, p. 12

## Annexe 14 : Publicité pour Sealink

Annexe 14 : Publicité pour Sealink



## Annexe 15 : Publicité pour le Shuttle

## Annexe 15 : Publicité pour le Shuttle

Ce que Jules Verne n'a pas imaginé,  
Ce que Napoléon n'a pu réaliser,  
Ce que l'Europe a attendu 100 ans,  
Ce qui ouvre une ère nouvelle,  
C'est la navette d'Eurotunnel.  
C'est Le Shuttle.



Source : *Le Monde*, supplément TV du 28.02 au 6.03.94, p. 17

Source : *Le Monde*, supplément TV du 28.02 au 6.03.94, p. 17

## Annexe 16 : Publicité pour Heineken



## Annexe 17 : Publicité pour Elf



Source : Le Monde, 6 mai 1994

## Annexe 18 : Publicité pour le Nord-Pas-de-Calais

**LE TUNNEL SOUS LA MANCHE DE SA CONCEPTION A SA MISE EN EXPLOITATION (1987-1997)  
INCIDENCE SUR LA REGION DU KENT**

Annexe 18 : Publicité pour le Nord-Pas-de-Calais

AVEC LE TUNNEL SOUS LA MANCHE

*Le Nord-Pas de Calais  
n'est plus une île.*



Le tunnel sous la Manche connecte définitivement, en toute sécurité, la région Nord-Pas de Calais avec le reste de l'Europe du Nord-Ouest. Plus de 100 millions d'Européens sont désormais à moins de trois heures de Lille, capitale régionale.

Une infrastructure d'un caractère unique. Les plus beaux ports de "Haute mer" de France et de Grande-Bretagne sont désormais directement accessibles par la mer.

Calais et le département bénéficient d'un développement. Ils y ont, notamment grâce à leur situation stratégique, une longueur d'avance sur les autres régions du "continent" à développer.

Industrie et Commerce, les services et entreprises, écoles, universités, les universitaires!

Tout ça, nous en sommes fiers. C'est notre patrimoine, notre identité. C'est pourquoi nous nous efforçons de développer nos infrastructures - à l'échelle de notre région - afin d'implémenter les projets qui nous donneront le vrai visage d'une région qui a le goût de l'Europe.

**A NOUS DE JOUER !**

RÉGION NORD-PAS DE CALAIS 

Source : *Le Monde*, 7 mai 1994, p. 31.

Source : *Le Monde*, 7 mai 1994, p. 31.

**Annexe 19 : Publicité pour Eurostar**



Source : Dépliant d'offre promotionnelle Eurostar – 1996



# BIBLIOGRAPHIE

## SOURCES PRIMAIRES

### OUVRAGES

---

GALLOIS, P., Les grandes étapes du lien fixe transmanche d'hier à aujourd'hui, Syndicat d'initiative de Wissant : Site des deux caps, réalisé avec Eurotunnel, 1990 (4ème édition en 1992).

HAINING, P., EUROTUNNEL : An Illustrated History of the Channel Tunnel Scheme, The Channel Tunnel Group Limited, 1989.

SPICK, J., WILSON, J., Eurotunnel, chronique d'un rêve accompli, Paris : France-Manche, Editions Solar, 1994, 240 p.

WILSON, D., Le Tunnel sous la Manche - un nouveau continent, en association avec Eurotunnel, Paris : Editions Atlas, 1991, 144 p.

### ALLOCUTIONS

---

Eurotunnel: A Rendez-vous With History, MORTON, A., Speech to the R.I.I.A., 3 juin 1987, Londres, 1987, 16 p.

Allocution prononcée par Monsieur François Mitterrand, Président de la république, à l'occasion de la cérémonie d'échange des instruments du Traité sur la liaison Transmanche, Paris : Présidence de la République, Service de presse, 29 juillet 1987, 3 p.

Allocution du Premier ministre britannique, Madame Margaret Thatcher, à l'occasion de la ratification du traité relatif au tunnel sous la Manche, Paris : Ambassade de Grande-Bretagne, Service de presse, 29 juillet 1987, 3 p.

## **PUBLICATIONS OFFICIELLES**

---

Channel Fixed Link, Department of Transport, Cmnd 9735, Londres: Her Majesty's Stationery Office, 1986.

Décision de la Commission du 24 oct. 88 relative à une procédure d'application de l'article 85 du traité CEE (IV-32 437-8 Eurotunnel), Journal officiel des Communautés Européennes, L311, 17 novembre 1988, pp. 36-39.

Décret 87-757 (09-09-1987), Ministère des Affaires Etrangères, JO-Lois et Décrets, 214, 16 septembre 1987, pp. 10769-10773.

Le Tunnel sous la Manche, Foreign & Commonwealth Office, janvier 1994, 24 p.

Press Notice n°433 F, Department of Transport, Londres: Her Majesty's Stationery Office, 1 décembre 1990.

Special Report from the Select Committee on the Channel Tunnel Bill, House of Commons, session 1986-1987.

The Channel Fixed Link, Treasury UK, Economic Progress Report, 183, 4 mars 1986, pp. 14-15.

The Channel Tunnel: Statement of policy, Command Paper 3591, Londres: Her Majesty's Stationery Office, 1980, 6 p.

## **RAPPORTS & ETUDES**

---

### **PAR NOMS D'AUTEURS :**

CHARMEIL, C., Quelques éléments concernant la sécurité du Tunnel sous la Manche, Note d'Information de la DTT, 108, 4 mars 1989, pp. 32-35.

DEJARDIN, M., Rapport portant réponse aux 32ème et 33ème rapports annuels de la conférence européenne des ministres des transports (CEMT), Conseil de l'Europe, Assemblée parlementaire, 15 janvier 1988, 43 p.

DESFRAY, P., Bart-Seikan-Tunnel sous la Manche. Trois tunnels ferroviaires

---

sous-marins. Trois approches de la sécurité, Note d'Information de la DTT, 117, janvier 1991, pp. 44-48.

MARSHALL, J.L., Rapport fait au nom de la commission des transports sur le tunnel sous la Manche, Parlement européen, PE DOC A 2-328-87, 1er mars 1988, 13 p.

#### **PAR NOMS D'ORGANISMES :**

CHANNEL TUNNEL GROUP LTD, The Channel Tunnel Project - Employment and Other Economic Implications, octobre 1985, 85 p.

CHANNEL TUNNEL GROUP LTD, Un projet vert - Eurotunnel et l'environnement, Folkestone, 1991, 37 p.

CHANNEL TUNNEL JOINT CONSULTATIVE COMMITTEE, Kent Impact Study - Channel Tunnel: A Strategy for Kent - Consultation Document, Londres: Her Majesty's Stationery Office, août 1987, 69 p.

CHANNEL TUNNEL JOINT CONSULTATIVE COMMITTEE, Kent Impact Study - Overall Assessment, Londres: Her Majesty's Stationery Office 1988, décembre 1987, 261 p.

CHANNEL TUNNEL JOINT CONSULTATIVE COMMITTEE, Kent Impact Study 1991 Review - The Channel Tunnel: A Strategy for Kent, Maidstone: Report by PA Cambridge Economic Consultants, Halcrow Fox and Associates and MDS Transmodal, Kent County Council, juin 1991, 102 p.

CHANNEL TUNNEL JOINT CONSULTATIVE COMMITTEE, Kent Impact Study-1991 Review. Study 1: Impact of the Channel Tunnel on Transportation, Infrastructure and Services in Kent, Maidstone: Report by PA Cambridge Economic Consultants, Halcrow Fox and Associates and MDS Transmodal, Kent County Council, juin 1991, 49 p.

CHANNEL TUNNEL JOINT CONSULTATIVE COMMITTEE, Kent Impact Study-1991 Review. Study 2: Impact of the Channel Tunnel and Related Infrastructure on the Kent Economy, Maidstone: Report by PA Cambridge Economic Consultants, Halcrow Fox and Associates and MDS Transmodal, Kent County Council, juin 1991, 233 p.

CHANNEL TUNNEL JOINT CONSULTATIVE COMMITTEE, Kent Impact Study-1991 Review. Study 3: Direct Effects of the Channel Tunnel on Ports and Ferries in Kent, Maidstone: Report by PA Cambridge Economic Consultants, Halcrow Fox and Associates and MDS Transmodal, Kent County Council, juin 1991, 41 p.

CONSEIL REGIONAL NORD-PAS DE CALAIS, Tunnel TGV : la rencontre historique, La région, Hors-série, décembre 1987, 4 p.

DOCUMENTATION FRANCAISE (LA), Manche : quelles liaisons ?, 1982.

DTT, Rôle et responsabilités de la Direction des transports terrestres dans la construction et l'exploitation du tunnel sous la Manche, Note d'Information, 102, 7 juin 1988, pp. 22-23.

DTT, Le TGV Est. La liaison rapide Paris - Bruxelles - Cologne - Amsterdam, Note Mensuelle d'Information, 88, février 1987, pp. 25-30.

EUROTUNNEL, Eurotunnel. Un pas de géant, Eurotunnel Information, novembre 1987,

20 p.

EUROTUNNEL, Progress Report/Rapport d'Activité 1988, avril 1989, 40 p.

EUROTUNNEL, Annual Report/Rapport d'Activité 1989, avril 1990, 44 p.

EUROTUNNEL, Annual Report/Rapport d'Activité 1990 - The Breakthrough Year/L'année de la Jonction, avril 1991, 44 p.

EUROTUNNEL, Annual Report 1991 Rapport d'Activité, avril 1992, 32 p.

EUROTUNNEL, Annual Report 1992/Rapport d'Activité 1992, avril 1993, 32 p.

EUROTUNNEL, Le tunnel sous la Manche : la construction en France, France-Manche S.A., 1993, 26 p.

EUROTUNNEL, Report and Accounts 1993 Rapport et Comptes du Groupe, avril 1994, 88 p.

EUROTUNNEL, Rapport d'activité 1995 Progress Report, avril 1996, 120 p.

GRUPE FRANCO-BRITANNIQUE POUR LE FINANCEMENT DE LA LIAISON TRANSMANCHE, Financement d'une liaison fixe Transmanche, mai 1984, 303 p.

KENT COUNTY COUNCIL, Kent Ports Strategy, Maidstone: in collaboration with Kent Port and Shipping Operators including Eurotunnel, janvier 1995.

KENT COUNTY COUNCIL, Tourism Investment in Kent Campaign - Information for Investors, Maidstone: Economic Development Department, 1996, 17 p.

KENT COUNTY COUNCIL, Tourism Investment in Kent Campaign - Investment Monitor, Maidstone: Economic Development Department, 1996, 14 p.

KENT COUNTY COUNCIL, Tourism Investment in Kent Campaign - Strategy Document, Maidstone: Economic Development Department, 1996, 14 p.

KENT COUNTY COUNCIL, Economic Development Programme 1997/98, Helping to Invest in Kent, Maidstone: Economic Development Department, avril 1997, 48 p.

KENT ECONOMIC FORUM, Kent Economic Report 1994, Maidstone: Kent County Council, Kent TEC, Employment Service, University of Kent, 1994.

KENT ECONOMIC FORUM, Kent Economic Report 1995, Maidstone: Kent County Council, Kent TEC, Employment Service, University of Kent, 1995.

SNCF, Rapport d'activité 1987, Direction de la Communication, juillet 1988, 101 p. + ann. de 32 p.

SNCF, Rapport d'activité 1988, Direction de la Communication, juin 1989, 51 p. + ann. de 32 p.

SNCF, Rapport d'activité 1989, Direction de la Communication, juin 1990, 52 p. + ann. de 18 et 24 p.

TLM, LE LIEN - L'Histoire en Marche : Le Projet du siècle, 1991, 77 p.

## **SOURCES SECONDAIRES**

---

**OUVRAGES**

---

- ABEL, D., Channel Underground: A New Survey of the Channel Tunnel Question, Londres: The Pall Mall Press, 1961, 127 p.
- BONAVIA, M., The Channel Tunnel Story, Londres: David & Charles, 1987, 173 p.
- BONNAUD, L., Le tunnel sous la Manche, deux siècles de passion, Paris : Hachette, coll. L'Histoire en marche "La vie quotidienne", 1994, 389 p.
- COLOMBOS, C.J., Le Tunnel sous la Manche et le droit international, Paris : Rousseau, 1917, 161 p.
- COURSIER, A., Le Dossier du Tunnel sous la Manche, Paris : Tallandier, octobre 1987, 223 p.
- CROUZET, F., De la supériorité de l'Angleterre sur la France, Paris : Perrin, 1985, 596 p.
- DESMARETS, N., Dissertation sur l'ancienne jonction de l'Angleterre à la France, Amiens : Chez la veuve Godart, 1753, 158 p.
- DESMARETS, N., L'Ancienne jonction de l'Angleterre à la France, ou le détroit de Calais, sa formation par la rupture de l'isthme, sa topographie et sa construction géologique, Paris : impr. Lisieux, 1875, XVII- 114 p.
- GRIFFITHS, R.J., Under the Deep Deep Sea: the Story of the Channel Tunnel, Londres: 1887.
- HENDERSON, Sir N., Channels and Tunnels, Reflections on Britain and Abroad, Londres: Weidenfeld and Nicholson, 1987, 166 p.
- HORSEY, A. de, National Defence versus Channel Tunnel, Londres: Longman, 1914, 15 p.
- JONES, B., et al., The Tunnel, the Channel and Beyond, Chichester: Ellis Horwood Ltd, 1987, 334 p.
- LEMOINE, B., Le Tunnel sous la Manche, Paris : Editions du Moniteur, collection "Découvertes", 1991 (2ème édition en 1994), 199 p.
- LEMOINE, B., Sous la Manche, le tunnel, Paris : Gallimard, coll. "Découvertes", 1994.
- NAVAILLES, J.P., Le Tunnel sous la Manche : deux siècles pour sauter le pas (1802-1987), Seyssel : Champ Vallon, Ed. Epoques, 1987, 275 p.
- ROOKE, P., Gladstone and Disraeli, 1967.
- RYVES, R.A., The Channel Tunnel Project: a Brief History, Londres: B.T. Bosford, 1929, 56 p.
- SASSO, B. & COHEN-SOLAL, A., Le Tunnel sous la Manche : Chronique d'une passion franco-anglaise, Lyon : La Manufacture, 1987, 293 p.
- SLATER, H. & BARNETT, C., The Channel Tunnel, Londres: Alan Wingate, 1958, 313 p.
- SPICK, J., Le tunnel sous la Manche, Paris : Presses Universitaires de France,

collection "Que sais-je ?", 1992, 126 p.

THOME de GAMOND, A., Etude pour l'avant-projet d'un tunnel sous-marin entre l'Angleterre et la France reliant sans rompre charge les chemins de fer entre ces deux pays par la ligne de Gris-Nez à Eastware, Paris : Victor Dalmont, 1857, 180 p.

THOME de GAMOND, A., Account of the Plan for a New Project of a Submarine Tunnel between England and France, Paris : Dunod, Londres : Savill, Edwards & Co, 2ème édition, 1870, 111 p.

VICKERMAN, R.W., "The emperor without clothes: regional impacts of the Channel Tunnel and associated infrastructures in Kent", in BURMEISTER, A. et JOIGNEAUX, G., Infrastructures et Territoires : Approches de quelques Grands Projets, chapitre 3, Paris : L'Harmattan, 1997.

VINDEX, England Crushed: the Secret of the Channel Tunnel Revealed, Londres: 1882, 16 p.

WILLIAMSON, S.R., The politics of Grand Strategy: Britain and France Prepare for War, 1904-14, Cambridge: H.U.P., 1969, 409 p.

## **TRAVAUX UNIVERSITAIRES**

---

BOCQUIER, P., Examen des profils technologiques du littoral Nord-Pas de Calais. Préalable à l'étude de la dynamique du peuplement imprimée par le projet Transmanche, Institut de démographie de Paris, septembre 1987, 70 p. + ann.

BONNAUD, L., Lien fixe transmanche et relations franco-britanniques. Perspectives historiques : 1856-1987, Thèse de Doctorat en Histoire, Université de Paris IV Sorbonne, 1992, 346 + 391 p.

CHAPLAIN, C., L'insertion de la dynamique Transmanche dans le développement du Calaisis : utopie ou réalité ?, INRETS/TRACES, septembre 1990, 112 p. + ann.

LEUPE, B., 1993. L'année charnière pour les transbordeurs de la Manche Est, Université de Paris I. Centre Transp. Dévelop., 1991, 95 p.

SASSO, B., Histoire du projet de Tunnel sous la Manche : aspects politique, diplomatique et militaire, thèse de 3ème cycle, Université de Paris I, 1989, 402 p.

## **RAPPORTS & ETUDES**

---

### **PAR NOMS D'AUTEURS :**

ASSEMAT, P. & BACHELIER, C., Rapport annuel 1990, CNT/COLITRAH, 1991, 31 p.

BENDIXSON, T., Le transport dans les années 1990 : la formation de l'Europe, MELTM-DRL, juillet 1990, 51 p.

DOBIAS, G. & TAVERNIER, J., The Fixed Link Across the Channel. Methods and Results, Symposium, mai 1987, 10 p.

- GERARDIN, B., Coopération et suivi des programmes d'études européens sur le Transmanche, INRETS, avril 1989, 5 p.
- GERARDIN, B., Projet de coopération interrégionale sur le transport à grande vitesse et le développement régional, INRETS, juin 1990, 10 p.
- GERARDIN, B., Investissement dans les infrastructures de transport et développement régional, INRETS, août 1990, 17 p.
- GERARDIN, B., Les nouvelles perspectives de développement transfrontalier induites par la construction du tunnel Trans-Manche et du TGV, INRETS, octobre 1990, 16 p.
- GERARDIN, B., TGV Interregional Coordination. Conclusions of the Workshop Perspectives for Development of Cooperative Actions, INRETS, octobre 1990, 17 p.
- GERARDIN, B., Investissements publics et privés dans le secteur des transports, CEMT, Table ronde 81, 1990, pp. 5-34.
- JOAN, J.M. & GERARDIN, B., Bilan du trafic Transmanche de marchandises selon les principales sources statistiques, INRETS-TRACES, décembre 1990.
- KLAASSEN, L.H., PLASARD, F., SIMMONS, M. & BARTON, G., Transport et distribution spatiale des activités, CEMT, Table ronde 85, 1991, 153 p.
- KUCEJKO, E., Analyse du trafic Transmanche-1987, INRETS, 10 septembre 1990, 10 p.
- LEROY, H. & THON, D., Information routière dynamique et gestion du trafic dans le Nord de la France après l'ouverture du tunnel sous la Manche, INRETS, juin 1989, 81 p.
- MAC, J.P., Conséquences économiques de la construction du tunnel sous la Manche sur la région Nord-Pas de Calais, INRETS/IEP PARIS, 8 juin 1989, 87 p.
- MEYERE, A., Nouveaux modes de financement des investissements en transport public, CETUR, juillet 1989, pp. 119-128.
- PLASSARD, F., Transport et distribution spatiale des activités. Cas d'infrastructures nouvelles : tunnel sous la Manche complété par des lignes à grande vitesse, LET Lyon, avril 1990, 25 p.
- POITRENAUD, O., France - Royaume-Uni. Répertoire des sources statistiques de transport, INRETS, 1988, 191 p.
- RADMAN, S., L'impact du Transmanche et des nouvelles infrastructures de transport dans le marché foncier et immobilier du Nord-Pas de Calais, INRETS-TRACES, décembre 1990, 64 p.
- VICKERMAN, R.W., Regional Development Implications of the Channel Tunnel, Canterbury: University of Kent, avril 1989, 14 p.

**PAR NOMS D'ORGANISMES :**

- CONGRES DE L'OBRA PUBLICA, Symposium international. Grands projets dans une Europe vertébrée, décembre 1987, 2 tomes, 452 p.
- INRETS, Répertoire des sources statistiques Transmanche, 1990, 191 p.

INSTITUT WALLON, TGV et tunnel transmanche. La Wallonie, juin 1990, 64 p.

LE SECRETARIAT DE LA TABLE RONDE DES INDUSTRIELS EUROPEENS, Les maillons manquants. La modernisation des infrastructures de transport terrestre en Europe, décembre 1984, 50 p.

CHANNEL TUNNEL RESEARCH UNIT, The Channel Tunnel. Institutional Contexts, Regional Responses and European Integration, University of Kent, novembre 1989, 198 p.

## **ARTICLES DE REVUES**

---

### **PAR NOMS D'AUTEURS :**

AMIOT, F., "Tunnel sous la Manche - L'Après tunnel II. Réflexions sur les conséquences économiques", Les travaux publics, 1055, 1992, pp. 9-11.

BARBERON, M. & MASSE, J.P., "La face nord du TGV", Vie du rail, 2171, 1er décembre 1988, pp. 4-14.

BIEBER, A., "Aperçu économique du fonctionnement du tunnel sous la Manche", Avenir, 1986, pp. 51-56.

BLACKBURN, B., "Tracé vert pour le Kent", Moniteur, 4455, 14 avril 1989, p.55.

BONAZZA, P., LEWINO, F., "Tunnel sous la Manche : zizanie en sous-sol", Le Point, n° 910, 26 février 1990, p. 81.

BURMEISTER, A., "La construction du tunnel sous la Manche du point de vue local - Enjeux, politiques, retombées", Recherche Transports Sécurité, 51, avril-juin 1996, pp. 15-28.

BUYSE, N., "Le camp du drap d'or : le projet d'Eurotunnel pour la sortie du lien fixe", Dunkerque Expansion, 515, 1er février 1990, p. 7.

CATTEAUX, D., "Eurotunnel : sept questions pour comprendre", La Vie Française, 2418, 18 octobre 1991, pp. 12-14.

CHARLIER, J., "Quel avenir pour Douvres, porte continentale du Royaume-Uni ?", Transports, 327, 2 janvier 1988, pp. 168-182.

CHLASTACZ, M. & MASSE, J.P., "Voyage aux deux bouts du tunnel", Vie du rail, 2252, 5 juillet 1990, pp. 11-18.

COUNAS, D., "Le Tunnel sous la Manche. L'organisation, une carte maîtresse", Moniteur, 4486, 17 novembre 1989, pp. 95-104.

DARPAS, Y. & BENARD, A. avec interviews de HACQUART, R.Y., DUFFAUT, P., SCASSO, C. & DANAY, C., "Le Tunnel sous la Manche. Dossier", Rail, 18, avril 1990, pp. 14-33.

DAVIDSON, F.P., "The Channel Tunnel: Reflections on Transportation Concepts and Policies", IATSS Research, 12-2, 1988, pp. 66-74.

DELEBARRE, M., LE GUILLOU, P. & CORSET, J.C., "Le Nord-Pas de Calais : la façade maritime en mouvement", Inter-Régions, 133, décembre 1990, pp. 15-23.

- DURANDAL, D. & MASSE, J.P., "Tunnel sous la Manche : l'autre bout du tunnel... suivre la craie bleue", Vie du rail, 2119, 19 novembre 1987, pp. 39-42 et 48-49.
- ECHEGUT, A., "La région : 'oui, mais' au tunnel sous la Manche", Le Moniteur des TP, sup. 15, 12 avril 1982, pp. 23-26.
- FAYARD, A., "Grande vitesse sous la Manche", Transports, 310, décembre 1985, pp. 701-703.
- FOS COLETTE, G., "Transmanche. Brittany Ferries ne craint pas l'ombre du tunnel", Bulletin Transp. Logist., 2412, 27 janvier 1991, pp. 55-57.
- GAZIER, P., "Transmanche : les copies des candidats", Transports, 309, novembre 1985, pp. 552-555.
- GERARDIN, B., "Quels modes de financement ?", TPE., 98, mars 1990, pp. 25-28.
- GOUJON, V., "Euro-modal 92 : l'Europe en train de se fer !", Logistiques magazine, 67, avril 1992, pp. 55-57.
- GRADT, J.M., "Transmanche. La sortie du tunnel", Moniteur, 4495, 19 janvier 1990, p.34.
- GRADT, J.M., COUNAS, D., GARSMEUR, J.F. & BLACKBURN, B., "Tunnel sous la Manche. La performance", Moniteur, Hors-série, 23 novembre 1990, 16 p.
- HOLLIDAY, I.M. & VICKERMAN, R.W., "The Channel Tunnel and Regional Development : Policy Responses in Britain and France", Regional Studies, 24-5, octobre 1990, pp. 455-466.
- MARCOU, G., VICKERMAN, R., "Le tunnel sous la Manche entre états et marché", Politiques et Management Public, volume 8, n° 4, décembre 1990, pp. 73-99.
- MASSE, J.P., "Tunnel, sécurité, privatisation. La bataille d'Angleterre", Vie du rail, 2195, 18 mai 1989, pp. 13-21.
- MASSE, J.P., "Sealink se prépare au tunnel", Vie du rail, 2279, 24 janvier 1991, pp. 24-25.
- MAUROY, P., "L'arrivée des TGV dans le Nord-Pas de Calais", Rail intern., 20-7, juillet 1989, pp. 3-6.
- MAYER, P., "Le pari et les enjeux du financement privé de la liaison fixe Transmanche", Avenir, 1988, pp. 27-37.
- MESQUI, J. & SIMAC, N., "Les investissements routiers nationaux. L'année 1986 et les perspectives pour 1987", R. génér. Routes Aérodr., 639, mars 1987, pp. 9-30.
- NAVAILLES, J.P., "Transmanche. Chez nos voisins britanniques, qui a peur du tunnel ?", Vie du rail, 2148 et 2149, 9 et 16 juin 1986, pp. 40-42 et 40-42.
- NEGREANU, G., "Eurotunnel ; les actionnaires font toujours confiance", La Vie Française, 30 avril-6 mai 1994, pp. 10-15.
- PELLERIN, O., "Tunnel sous la Manche, Le projet du siècle", Equipement Magazine, n° 61, juin-juillet 1994, pp. 15-18.
- PHISEL, D. & HILLEREAU, J., "Le Transmanche en 1989", Cahier Scient. Transp., 21, (1er semestre) 1990, pp. 133-137.
- SAVIN, J. & GRADT, J.M., "Tunnel sous la Manche. Les Français très confiants", Moniteur, 4539, 23 novembre 1990, pp. 26-28.

- SAVIN, J., "Tunnel sous la Manche, les constructeurs se fâchent", *Moniteur*, 4588, 1er novembre 1991, pp. 38-39.
- SCHWARCZER, E. & JOSEPHE, N., "Le Tunnel sous la Manche", *TPE*, 87, 10 septembre 1987, pp. 32-43.
- STANNARD, C. J., "Managing a Mega-Project: the Channel Tunnel", *Long Range Planning*, 5, octobre 1990, pp. 49-62.
- SZYMANSKI, S., "The Optimal Timing of Infrastructure Investment", *J. Transp. Econ. Pol.*, XXV-3, septembre 1991, pp. 247-258.
- TEMAM, D., "100 milliards pour un tunnel", *Alternatives Economiques*, mai 1994, pp. 22-24.
- TRAMOIS, D., "Tunnel sous la Manche - L'Après tunnel I. Les systèmes de transport", *Les travaux publics*, 1055, 1992, pp. 3-9.
- VALAIS, V., "Le Nord au bout du tunnel", *Informations Entreprise*, 55, Oct.-nov. 1989, pp. 60-65.
- VICKERMAN, R.W., CHURCH, C.H., LUCHAIRE, Y. & MARLOU, G., "Lien fixe Transmanche", *Les Cahiers du CRAPS, Hors-série*, juillet 1988, 180 p.
- VICKERMAN, R.W., "L'impact socio-économique du tunnel sous la Manche dans le Kent", *Recherche Transports Sécurité*, n° 43, juin 1994, pp. 60-78.
- VICKERMAN, R.W., "The Channel Tunnel: Consequences for Regional Growth and Development", *Regional Studies*, 21-3, juin 1987, pp. 187-197.

**PAR NOMS DE REVUES :**

- "Le tunnel sous la Manche", *Annales des mines*, 5, 1988, pp. 1-86.
- "Eurotunnel : trafic soutenu en novembre", *L'Antenne*, 12 décembre 1997.
- "Dossier : tunnel sous la Manche", *Boulogne informations*, 64, 3 janvier 1986, pp. 13-39.
- "La liaison fixe Transmanche", *Bulletin du crédit national*, 50, 30 mai 1986, pp. 48-67.
- "Eurotunnel : le grand défi du tunnel sous la Manche", *Bulletin de la générale de banque*, 281, 1987, pp. 10-12.
- "Des financiers traversent la Manche", *L'Expansion*, 274, 19 décembre 1985, pp. 55-61.
- "Transmanche : les armateurs défient le tunnel", *L'Exportation*, 25, 30 juin 1986, pp. 48-52.
- "Ce que le tunnel devrait changer", *L'Exportation*, 34, avril 1987, pp. 55-59.
- "Tunnel contre ferries : la bataille de la Manche", *L'Exportation*, 43, août 1988, pp. 47-52.
- "Manche : la liaison du siècle", *Industries et techniques*, 576, 20 janvier 1986, pp. 66-74.
- "Le tunnel sous la Manche : quelle solution", *Industries et travaux d'outremer*, 376, mars 1985, pp. 2-6.

- 
- "Faire de la France une "plaque tournante" de l'Europe du Nord", Inter-Régions, 74, janvier 1986, pp. 2-14.
- "Le Nord-Pas de Calais à l'heure du lien fixe", Inter-Régions, 74, janvier 1986, pp. 15-32.
- "Eurotunnel", Logistiques Magazine, 67, avril 1992, p. 12.
- "Euromodal tombe au bon moment", Logistiques Magazine, 67, avril 1992, pp. 62-63.
- "Transmark : une plate-forme pour le Nord", Logistiques Magazine, 68, mai 1992, p. 16.
- "Townsend Thoresen : le toujours plus gros contre le lien fixe", Le Marin, 2004, 29 novembre 1985, p. 20.
- "Exploitation du tunnel sous la Manche : la concession est signée", Le Marin, 2020, 21 mars 1986, p. 3.
- "Transmanche : le poids des enjeux, le choc des projets", Moniteur, 39, 27 septembre 1985, pp. 46-50.
- "Le réseau routier français s'ouvre sur l'Europe", Moniteur, 31, 1er août 1986, pp. 16-20.
- "France-Manche, le tunnel sur les rails", Moniteur, 4, 24 janvier 1986, pp. 24-27.
- "Tunnel sous la Manche : la construction en marche", Moniteur, 42, 16 octobre 1987, pp. 42-48.
- "Nord-Pas de Calais. La métamorphose", Moniteur, 4542, 14 décembre 1990, pp. 89-105.
- "Tunnel sous la Manche et liaison fixe sur le détroit de Messine : les répercussions économiques", Moniteur du Commerce International, 840, 31 octobre 1988, p. 25.
- "Trans-Manche très concurrentiel", Moniteur du Commerce International, 743, 22 décembre 1986, pp. 91-95.
- "Eurotunnel : l'appel au privé", Le Moniteur des TP, 40, 3 octobre 1986, p. 23.
- "L'Europe à grande vitesse", Rail, 2, 5 avril 1988, pp. 14-36.
- "Le TGV Transmanche", Rail, 16, décembre 1989, pp. 34-35.
- "Dossier Grande-Bretagne", Rail, 26, avril 1991, pp. 18-37.
- "TGV Transmanche", Rail international, 2, février 1990, pp. 28-29.
- "Le projet du tunnel sous la Manche", Regards sur l'actualité, 126, décembre 1986, pp. 47-57.
- "La maquette du système Eurotunnel", Revue générale des chemins de fer, 9, septembre 1989, pp. 63-65.
- "Une réalisation commune de train à grande vitesse européenne", Revue générale des chemins de fer, 2, février 1990, pp. 40-42.
- "L'Avenir du rail", Sciences et vie, 154, mars 1986, 160 p.
- "Transmanche : les copies des candidats", Transports, 309, 30 novembre 1985, pp. 552-556.
- "Les investissements routiers dans le projet de budget du Ministère de l'Équipement et du Logement", Transports, 331, 10 septembre 1988, pp. 418-421.

"Tunnel sous la Manche : 27 milliards pour l'industrie", Usine Nouvelle, 4, 23 janvier 1986, pp. 24-27.

"Tunnel sous la Manche : la valse des milliards", Usine Nouvelle, 2238, 12 octobre 1989, pp. 16-19.

"Armement naval. Vivre au-dessus du tunnel", Vie du rail, 2199, 15 juin 1989, pp. 12-21.

"Eurotunnel : le piège", La Vie française, 2314, 20 octobre 1989, pp. 12-17.

"Eurotunnel : Les actionnaires font toujours confiance", La Vie Française, du 30 avril au 6 mai 1994, pp. 10-15.

## **QUOTIDIENS**

---

### **PAR NOMS D'AUTEURS :**

AMALRIC, J., "La voie de l'Europe", The Guardian, supplément commun avec Libération, 6 mai 1994, p. 4.

AUBENAS, F., "Le cauchemar de Paul, claustrophobe", The Guardian, supplément commun avec Libération, 6 mai 1994, p. 6.

AUGEREAU, J. F., "Cent fois plus sûr que le TGV Paris-Lyon", Le Monde, 7 mai 1994, p. 30.

BAVEREL, P., "Eurostar, l'étoile du rail", Le Monde, 7 mai 1994, p. 30.

BAVEREL, P., "Mal de mer ou claustrophobie ?", Le Monde, 7 mai 1994, p. 33.

BEDARIDA, F., "La grande inertie des préjugés", The Guardian, supplément commun avec Libération, 6 mai 1994, p. 10.

BENHAMOU, G., "Vie et mort des tunneliers", The Guardian, supplément commun avec Libération, 6 mai 1994, p. 6.

BENSAHEL, N., "Les passagers d'Eurotunnel seront en retard à Londres", Libération, 9 février 1994, p. 10.

BENSAHEL, N., "Dans six mois si tout va bien...", The Guardian, supplément commun avec Libération, 6 mai 1994, p. 1.

BENSAHEL, N., "100 milliards sous la mer", The Guardian, supplément commun avec Libération, 6 mai 1994, p. 3.

BENSAHEL, N., "Espoirs déçus en Calais", The Guardian, supplément commun avec Libération, 6 mai 1994, p. 9.

BENSAHEL, N., "L'immobilier normand n'a pas flambé", The Guardian, supplément commun avec Libération, 6 mai 1994, p. 9.

BERGER, F. & ROUSSELOT, F., "De Paris à Londres à pied sec sous la pluie", Libération, 4032, 7-8 mai 1994, pp. 2-3.

BEUVE-MERY, A., "Retrouver du travail aux bâtisseurs", Le Monde, 7 mai 1994, p. 29.

BLACK, I., "1904-1994, l'entente retrouvée", The Guardian, supplément commun avec Libération, 6 mai 1994, p. 4.

- BRAZ, G., "Boulogne et Calais contre le tunnel sous la Manche", Les Echos, 13521, 15 décembre 1981, p. 10.
- CAME, F., "L'Histoire écrite dans la craie", The Guardian, supplément commun avec Libération, 6 mai 1994, p. 2.
- CANS, R., "Un souci méticuleux de l'environnement", Le Monde, 7 mai 1994, p. 29.
- COLCHESTER, N., "Chut !", Le Monde, 7 mai 1994, p. 25.
- DUBOIS, N., "Les quotidiens de la presqu'île divisés", Libération, 4032, 7-8 mai 1994, p. 2.
- DUFOUR, J. P., "Des difficultés sous-estimées", Le Monde, 7 mai 1994, p. 31.
- DUPLOUICH, J., "Theodore Zeldin : "Tout reste à faire"", Le Figaro, 15461, 6 mai 1994, p. 9.
- EDELMANN, F., "Une architecture qui parodie la vitesse", Le Monde, 7 mai 1994, p. 36.
- FAUJAS, A., "Shakespeare et les ingénieurs", Le Monde, 7 mai 1994, p. 26-27.
- FAUJAS, A., "Quelques lieues sous la mer", Le Monde, 7 mai 1994, p. 28.
- FENBY, J., "Sa banalité sera signe de maturité", The Guardian, supplément commun avec Libération, 6 mai 1994, p. 10.
- FRANCES, P., "Kent, Flandre et Nord-Pas-de-Calais jouent le tourisme", Le Monde, 7 mai 1994, p. 36.
- GALLOIS, D., "Des actionnaires minoritaires d'Eurotunnel demandent la "nationalisation" de la société franco-britannique", Le Monde, 29 octobre 1994, p. 18.
- GROSRICHARD, F., "Nord-Pas-de-Calais : en finir avec Germinal", Le Monde, 7 mai 1994, p. 34.
- GROSRICHARD, F., "Les autres projets", Le Monde, 7 mai 1994, p. 35.
- GUERIVIERE, J. de la, "La Flandre se prépare", Le Monde, 7 mai 1994, p. 34.
- INCIYAN, E., "Police : entente cordiale", Le Monde, 7 mai 1994, p. 31.
- KATZ, I., "Quand le Sun débarquait à Calais", The Guardian, supplément commun avec Libération, 6 mai 1994, p. 10.
- KERLOUEGAN, P., "Huit ans d'épreuves", Le Figaro, 15461, 6 mai 1994, p. 17.
- KERLOUEGAN, P., "Deux siècles d'hésitations", Le Figaro, 15461, 6 mai 1994, p. 16.
- KERLOUEGAN, P., "Un ouvrage gigantesque", Le Fig-Eco, 15461, 6 mai 1994, p. II.
- KERLOUEGAN, P., "Trente millions de voyageurs en l'an 2000", Le Fig-Eco, 15461, 6 mai 1994, p. II.
- KERLOUEGAN, P., "Un impératif primordial : la sécurité", Le Fig-Eco, 15461, 6 mai 1994, p. II.
- LANGELLIER, J. P., "Un tunnel ne fait pas le printemps", Le Monde, 7 mai 1994, p. 26.
- LARONCHE, M., "Les querelles d'Eurotunnel et de TML", Le Monde, 7 mai 1994, p. 32.
- LARONCHE, M., "Une rentabilité hypothétique", Le Monde, 7 mai 1994, p. 32.
- LEMAITRE, P., "Pour un véritable réseau européen", Le Monde, 7 mai 1994, p. 35.
- PERREN, B., "Des cheminots apprennent le français et découvrent l'Europe", The

- Guardian, supplément commun avec Libération, 6 mai 1994, p. 9.
- PERRIN, R., "Aux deux bouts du tunnel", Le Magazine de Libération, 4/10 février 1995, pp. 38-43.
- PRESTON, P., "La farce et la force", éditorial, The Guardian, supplément commun avec Libération, 6 mai 1994, p. 1.
- PUYALTE, F., "Quand la folie douce gagne les bourgeois de Calais", Le Figaro Spécial Eurotunnel, 6 mai 1994, p. 15.
- REGNIAULT, F. & BRAZ, G., "Nord-Pas de Calais", Les Echos, 13512, 1er décembre 1981, pp. 9-14.
- RENARD, F., "Le plus gros financement du monde", Le Monde, 7 mai 1994, p. 32.
- ROUSSELOT, F., "Balladur, Major : le côte à côte", The Guardian, supplément commun avec Libération, 6 mai 1994, p. 4.
- ROUSSELOT, F., "Bataille anti-TGV dans le 'jardin de l'Angleterre'", The Guardian, supplément commun avec Libération, 6 mai 1994, p. 8.
- ROUSSELOT, F., "Le Kent, inquiet, s'interroge sur l'impact économique du tunnel", The Guardian, supplément commun avec Libération, 6 mai 1994, p. 8.
- SCHIFRES, M., "La cathédrale de la mer", Le Figaro, 15461, 6 mai 1994, p. 1.
- SCHLUMBERGER, J., "Outre-Manche : Sandwich et son Egyptien", Le Journal du Dimanche, 8 mai 1994, p. 20.
- SCHNEIDERMAN, D., "En français dans le texte", Le Monde, 6 mai 1994, p. 23.
- SCHNEIDERMAN, D., "Au bout du tunnel", Le Monde, 7 mai 1994, p. 23.
- SIEGELE, L., "Eurotunnel. Fossé culturel = gouffre financier", Le Monde, l'économie PERSPECTIVES, 21 juin 1994, p. IV.
- SMITHERS, R., "Le rendez-vous de la Manche", The Guardian, supplément commun avec Libération, 6 mai 1994, p. 1.
- SMITHERS, R., "Train contre avion", The Guardian, supplément commun avec Libération, 6 mai 1994, p. 3.
- SMITHERS, R., "La très grande lenteur du Folkestone-Londres", The Guardian, supplément commun avec Libération, 6 mai 1994, p. 3.
- SMITHERS, R., "L'incendie n'arrêtera pas les trains", The Guardian, supplément commun avec Libération, 6 mai 1994, p. 6.
- TACEY, E. & DALBY, S., "Essex", Financial Times, 31425, 1991-04-11, pp. 13-16.
- TRAPIER, P., "Eurotunnel : Calais a fait la fête à part", Le Journal du Dimanche, 8 mai 1994, p. 20.
- VALLET, O., "Les angoisses du tunnel", Le Monde, 6 mai 1994, p. 2.
- WAINWRIGHT, M., "Les taupes françaises troublent la 'Virgo intacta'", The Guardian, supplément commun avec Libération, 6 mai 1994, p. 10.
- ZECCHINI, L., "Etre ou ne pas être insulaires", Le Monde, 7 mai 1994, p. 26.
- ZECCHINI, L., "Grande-Bretagne : 'Wait and see...'", Le Monde, 7 mai 1994, p. 34.
- ZECCHINI, L., "Patrons en tandem", Le Monde, 7 mai 1994, p. 34.

**PAR NOMS DE QUOTIDIENS :**

"Eurotunnel subit un recul du trafic des navettes fret", Les Echos, 7 octobre 1997.

"Eurotunnel : trafic record pour Eurostar en juillet", Les Echos, 8 août 1997.

"Nord-Pas de Calais", Les Echos, 13512, 2 décembre 1981, pp. 9-13.

"Eurotunnel : le contrecoup de l'incendie", Figaro-économie, 14 août 1997.

"La Manche sans frontières", Le Monde, suppl. "Régions d'Europe", 26 mai 1989.

"Eurotunnel réduit ses pertes de 1 milliard", La Tribune, 25 avril 1997, pp. 2-3.



# LISTE DES SIGLES ET DES ABREVIATIONS

<b>AAE</b>	Association pour l'Action Eurotunnel
<b>Adacte</b>	Association pour la Défense des Actionnaires d'Eurotunnel
<b>BEI</b>	Banque Européenne d'Investissement
<b>CCI</b>	Chambre de Commerce International
<b>CECA</b>	Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier
<b>CIG</b>	Commission InterGouvernementale
<b>COB</b>	Commission des Opérations de Bourse
<b>CTG</b>	Channel Tunnel Group
<b>CTSG</b>	Channel Tunnel Study Group

**EPS**

European Passenger Services

**FBU**

Fire Brigades Union

**INRETS**

Institut National de Recherche et d'Etudes sur les Transports en Souterrain

**JBMT**

Joint Business Management Team

**KIS**

Kent Impact Study

**P&O**

Peninsular & Oriental European Ferries

**P.U.F**

Presses Universitaires de France

**S.A.E.**

Société Auxiliaire d'Entreprises

**SETECE**

SETEC Economie

**S.G.E.**

Société Générale d'Entreprises

**SNAT**

Société Nouvelle d'Armement Transmanche

**SNCB**

Société Nationale des Chemins de Fer Belges

**TME**

TransManche Express

**TML**

TransManche Link

**TUC**

Trades Union Congress

**WSA**

Wilbur Smith and Associates