

Lille

actualités

MARS 1986



ACS/20

TUNNEL,

LE CHANTIER DU SIECLE



1911

LE CHANTIER DU SIÈCLE



Le 20 janvier 1986, Lille a connu une grande première. En l'Hôtel de Ville, pavoisé aux couleurs britanniques et françaises, Margaret THATCHER et le Président François MITTERRAND ont annoncé le choix du projet retenu : les deux tunnels ferroviaires de France-Manche.

Le 12 février, sous les voûtes gothiques de la cathédrale de Canterbury, ils ont scellé l'accord intervenu par la signature d'un traité.

Les travaux commenceront dès l'année prochaine, lorsque ce traité aura été ratifié par la Chambre des communes et l'Assemblée Nationale. Le tunnel devrait être inauguré en 1993.

Chacun a bien conscience, et particulièrement dans cette région du Nord/Pas-de-Calais, de l'importance de la décision qui vient d'être prise.

Elle est historique pour l'Europe. La Grande-Bretagne confirme son appartenance européenne et sa volonté de s'intégrer plus étroitement à la Communauté en multipliant les échanges entre les partenaires.

Historique aussi pour notre région, qui peut faire du tunnel un extraordinaire outil de développement. Le Nord/Pas-de-Calais ne tire pas, jusqu'à présent, tout le parti de sa position de carrefour européen. La Manche d'un côté, la frontière avec la Belgique de l'autre ont contrarié l'établissement d'un véritable axe Est-Ouest.

La construction d'un tunnel est, dans ces conditions, un nouvel atout pour la région et pour sa capitale. Lille, en effet, va se trouver au centre d'une zone de 150 millions d'habitants et à l'intersection des grandes voies de communication, vers Paris, Londres, Bruxelles, Cologne, Amsterdam.

Cette réalisation est donc une chance, mais aussi un défi qu'il va nous falloir relever. Déjà, le gouvernement a annoncé des mesures d'accompagnement importantes, notamment pour améliorer les infrastructures de la zone côtière. Maintenant, c'est toute la région qui doit se mobiliser.

Elle doit se mobiliser pour profiter au maximum de la commande inespérée, que représente pour les entreprises, le plus grand chantier du siècle. Elle doit se mobiliser pour faire du tunnel le signal de la renaissance du Nord/Pas-de-Calais.

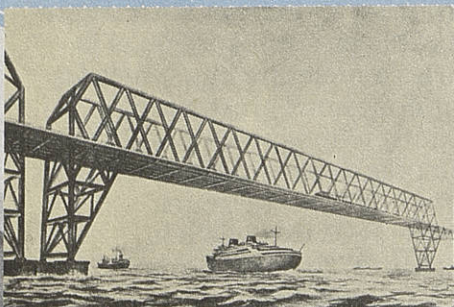
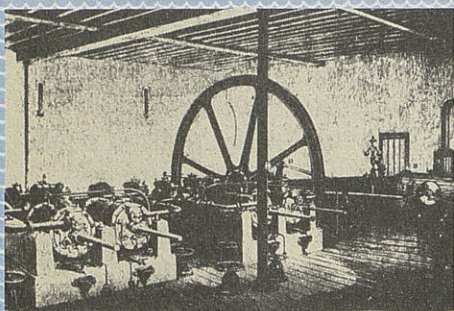
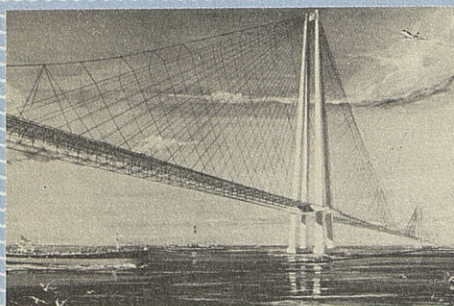
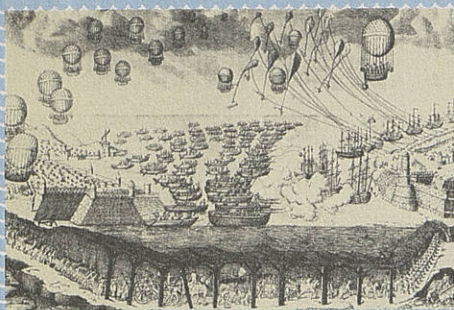
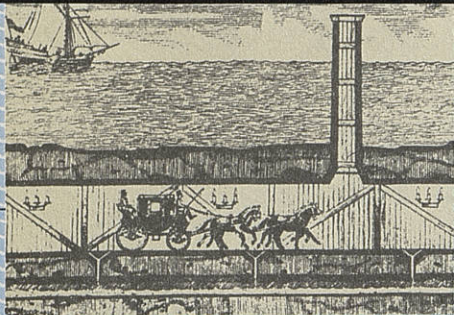
Notre région doit renouer avec sa tradition médiévale de terre de communication et d'échanges. Je pense au transport des biens et des personnes ; je pense au commerce, dont nous avons un peu perdu le savoir-faire ; mais je pense surtout à toutes ces nouvelles technologies de la communication des idées et des images.

Lille doit devenir, pour le plus grand bénéfice de l'ensemble de la région, la vitrine européenne des technologies de la communication du futur, dans laquelle on trouvera le TGV et notre métro révolutionnaire, le câble en fibre optique et la télématique, les cartes à mémoire et... toutes les techniques d'avenir dont nous pressentons l'arrivée mais que nous n'imaginons pas encore. N'oublions pas que près de la moitié des emplois de demain se créeront dans ces secteurs.

Faire de Lille une grande capitale à la dimension européenne est une condition essentielle du développement du Nord/Pas-de-Calais pour préparer l'an 2000.

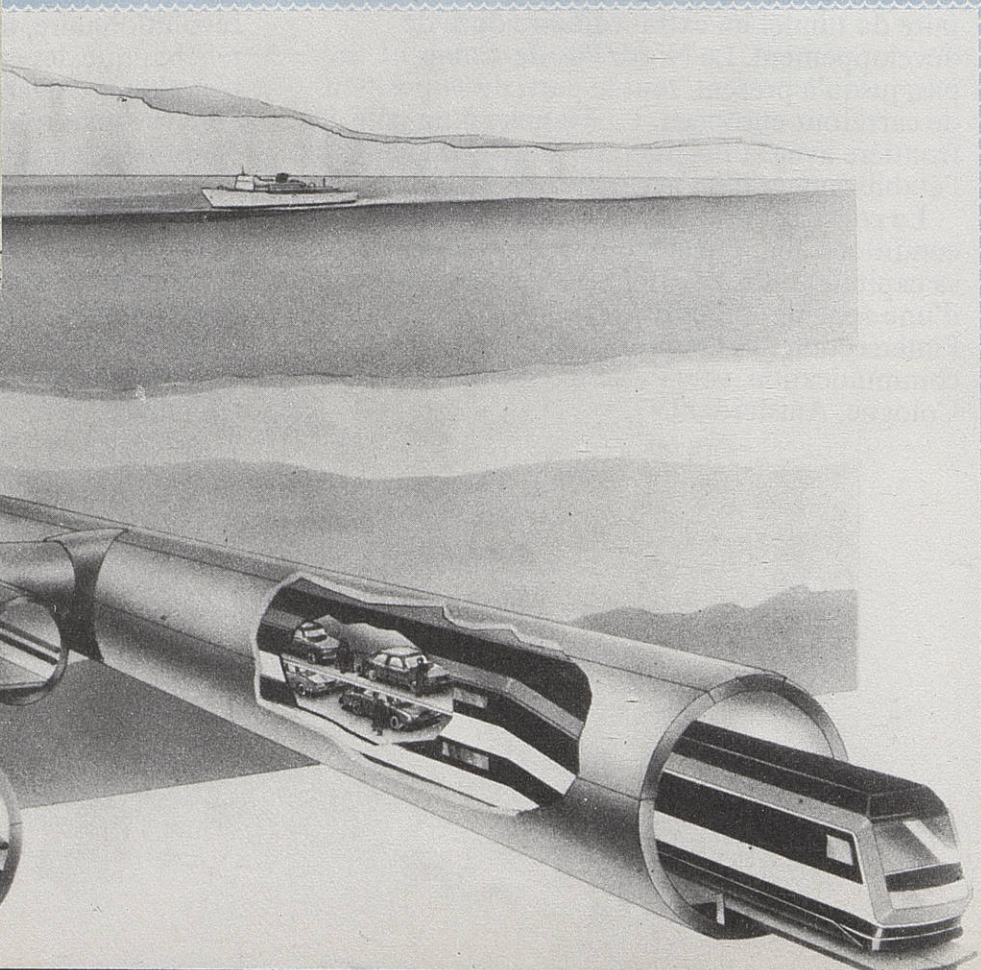
Le tunnel sous la Manche vient à point pour confirmer et élargir le rôle de la capitale régionale.

Pierre MAUROY
Ancien Premier ministre
Maire de Lille



1751-1986 100 FOIS SUR LE MÉTIER REMETTEZ VOTRE OUVRAGE

La Manche a certainement été l'une des plus grandes machines à rêve des ingénieurs. Voilà deux siècles qu'ils dessinent ponts, tunnels, forés, tunnels immergés. Deux siècles de guerres, de conflits politiques ont dressé plus d'obstacles que la technique.



La paix ne fut qu'une brève parenthèse. Avec les débuts de l'ère industrielle, l'imagination des inventeurs s'active. Une floraison de projets allant du barrage au chemin de fer flottant alimente les conversations de salon.

était sommaire : des galets pour descendre plus vite, des vessies gonflées pour remonter plus vite, des bouts de coton enduits de beurre dans les narines et dans les oreilles pour lutter contre la pression, une cuiller d'huile d'olive dans la bouche. Thome de Gamond dessina son premier tunnel en 1856. Il relie le Gris Nez à la pointe Eastware en Angleterre.

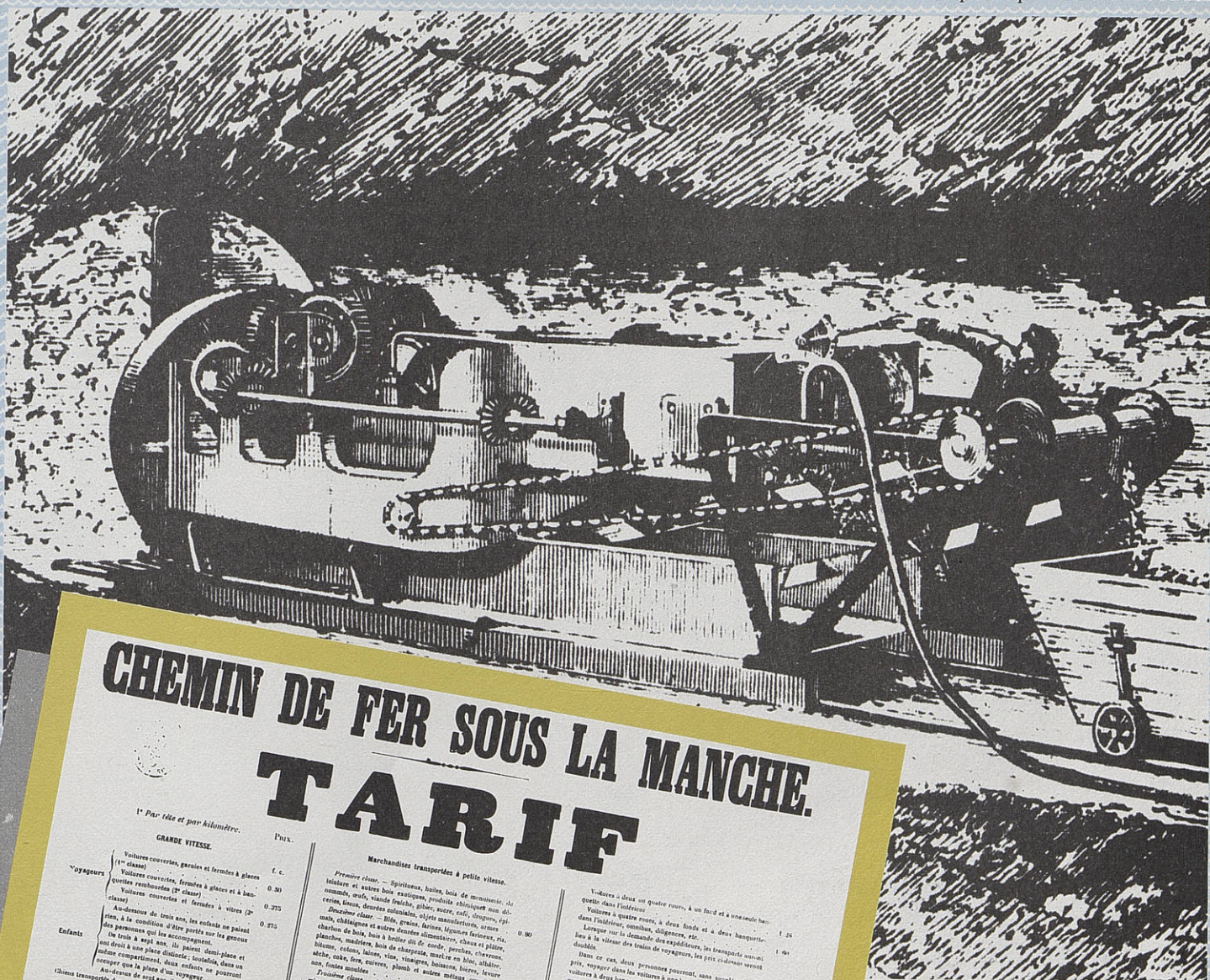
Napoléon III est séduit et entame des discussions avec la reine Victoria. La souveraine souffrant du mal de mer se rallie immédiatement au projet. Un vent froid souffle ensuite sur les relations Franco-Britanniques. Thome de Gamond n'abandonne pas la partie. Il raccourcit son tunnel et le fait déboucher près de Folkestone.

De l'autre côté de la Manche, les ingénieurs Law et Hawkshaw rêvent aussi de creuser sous le channel. La guerre de 70 provoque le second effondrement des rêves d'ingénieurs. Auparavant, le pont avait commencé à livrer une belle concurrence au tunnel.

A cette époque d'autres grands chantiers – le canal de Suez, les tunnels du Mont Cenis et du Saint Gothard – rendent le tunnel particulièrement crédible. Dans le Nord, le tunnel recrute de chauds partisans dans les milieux industriels. Le compte rendu de la Société Industrielle du Nord, daté du 19 décembre 1875 en témoigne. Le Président Kuhlmann évoque le tunnel comme une source de prospérité pour le Nord.

Mai 1875, la Channel Tunnel Company et la Société du Chemin de Fer sous la Manche obtiennent l'autorisation de forer et d'exploiter un tunnel. Les travaux commencent. Le pic de mineur est remplacé par la foreuse du colonel Beaumont. La concurrence que se livrent la France et l'Angleterre sur le continent Africain met un terme à l'entente cordiale. Le premier chantier est abandonné en 1883.

Le tunnel hiberne pour de longues années. Le pont prend la relève en



CHEMIN DE FER SOUS LA MANCHE.

TARIF

1^{re} Par tête et par kilomètre.

GRANDE VITESSE.

Voitures couvertes, générales et spéciales (1^{re} classe).

Merchandise transportée.

1° Par tête et par kilomètre

GRANDE VITESSE

*Pm*x.

	Volaires couverts, gables et fermés à pleines (1 ^{re} classe)	
Yoyageurs	Volaires couverts, fermés à pleines et à baquets rembourrés (2 ^e classe)	0.8
	Volaires couverts et fermés à vitres (2 ^e classe)	0.37
Enfants	Au-dessous de trois ans, les enfants ne paient rien, à la condition d'être portés sur les genoux d'un des parents ou de l'accompagnant. De trois à sept ans, ils paient demi-place et même compartiment, deux enfants dans un compartiment ne paient qu'un voyageur. Au-dessus de sept ans, ils paient place entière. Chaque transporté dans les trains de voyageurs.	0.212

PETITE VITESSE

0.073

Marchandises transportées à petite vitesse

[illegible]

3° Voitures et matériel roulant
à petite vitesse

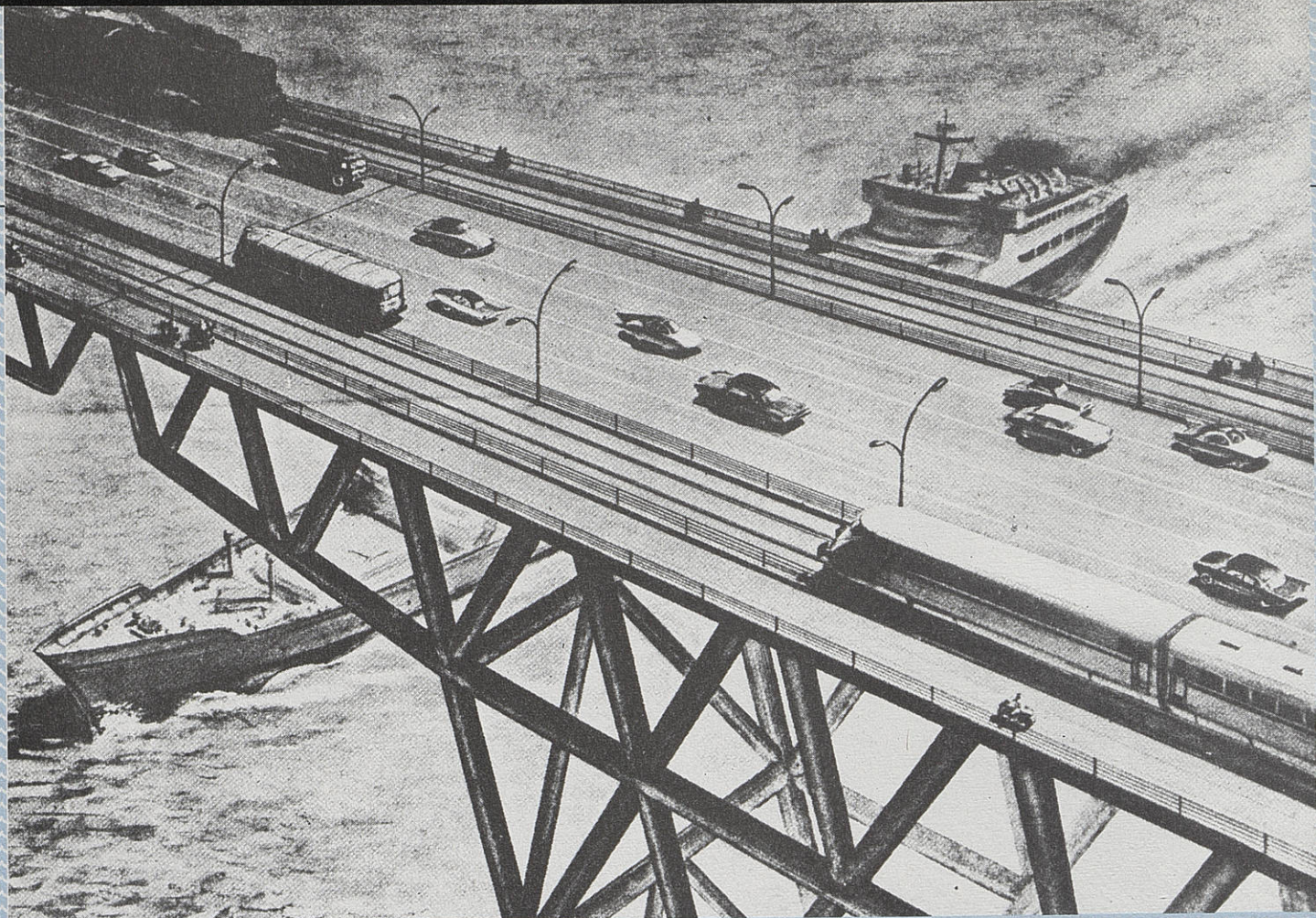
Voitures à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule han-
quette dans l'intérieur
Voitures à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes
dans l'intérieur, omnibus, diligences, etc.
Lorsque sur la demande des expéditeurs, les transports annu-
els à la vitrase des trains de voyageurs, les prix
sont établis.

Voiture de dépannage à 2 ou à 4 roues, à vide
Ces voitures, lorsqu'elles seront chargées, paieront en sus des
prix ci-dessus, par tonne de chargement et par kilomètre

4° Service des pompes funèbres et inhumation

GRANDE VITESSE

GRANDE VITESSE.



1889. Le pont conçu par le Français Hersent est soutenu par le maître de forges Schneider. Mais il se verra opposer une fin de non recevoir des Britanniques. Les militaires de sa gracieuse majesté ont une sainte horreur des tunnels et des ponts. Ils soupçonnent tout le monde de vouloir mettre à profit un tel ouvrage pour envahir leur île. Ils diront donc « no » à 23 projets entre 1885 et la seconde guerre mondiale, malgré l'appui de Winston Churchill pendant l'entre deux guerres. En 1955, le tunnel ferroviaire réapparaît dans divers projets. Mais le pont n'a pas dit son dernier mot. Ancien Ministre, Jules Moch propose un pont routier et ferroviaire qui s'élèverait à 70 m au-dessus des flots. Cette étude sera repoussée en raison du coût de l'ouvrage et pour des raisons de sécurité.

Winston Churchill, persuadé qu'un lien fixe aurait évité la seconde guerre mondiale, est un supporter du tunnel.

L'opinion publique Britannique commence à accepter le lien fixe. En juillet 1966 les deux gouvernements concernés annoncent la réalisation imminente d'un double tunnel ferroviaire. Les travaux débutèrent en 1973. Deux ans plus tard, la crise économique balayant l'Europe, le gouvernement britannique rompit tous les protocoles d'accord signés auparavant.

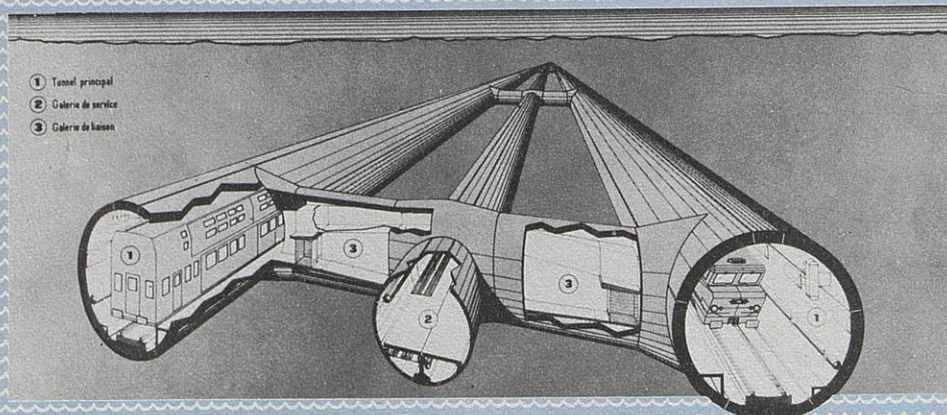
Septembre 1981, Margaret Thatcher et François Mitterrand décident de confier une nouvelle étude de lien fixe à un groupe d'experts. Des deux côtés de la Manche, les Chefs de gouvernement sont décidés à trouver une solution. Dans le Nord, les responsables politiques de la majorité sont acquis au lien fixe. Ils le considèrent comme un facteur de redéploiement de la Région. A l'automne dernier, les promoteurs en compétition déposent maquettes, plans et pour certains leur montage financier. Ce point sera déterminant dans la décision finale, car les deux gouvernements

ont décidé de ne pas mettre un franc dans le tunnel ou le pont. « Not a penny » avait insisté Margaret Thatcher. Les gouvernements ne financent donc que les infrastructures d'accompagnement.

Le 20 janvier, le double tunnel ferroviaire était finalement retenu. Ses promoteurs sont Bouygues, Dumez, Société Générale d'Entreprises, Spie Batignolles, le Crédit Lyonnais, la BNP et la Banque Indosuez pour ce côté-ci de la Manche.

Son coût est de 27 milliards de francs pour les travaux, mais les frais financiers l'amèneront à 53 milliards de francs. Trois galeries de 50 km seront creusées. Deux d'un diamètre de 7,3 m permettront la circulation des trains et de navettes transportant des véhicules. La troisième galerie d'un diamètre de 4,5 m sera réservée aux services. En haute saison, les navettes auront une capacité de transport de 4 000 véhicules/heure dans chaque sens. Les temps d'embarquement seront analogues à une manœuvre de stationnement : 6" pour une voiture particulière, 12" pour un poids lourd. Ces rames quitteront les terminaux toutes les 2'30" en période de pointe et toutes les 20" en période creuse. La traversée durera 30 minutes au plus.

Les travaux commenceront en 1987 et s'achèveront en 1993. Ce tunnel captera 42 % du trafic passager (y compris le trafic détourné des ports belges) soit environ 29,7 millions de passagers. France Manche a promis des tarifs inférieurs de 10 % aux ferries.



16 DÉCEMBRE : 4 PROMOTEURS SÉDUISENT LES LILLOIS



Déposé officiellement le 31 octobre 1985, les quatre projets de lien fixe ont été montrés aux Lillois le 16 décembre. A l'initiative du Maire de Lille, les promoteurs sont venus défendre leur tunnel, avec ou sans navette. leur pont avec ou sans tunnel.

Six semaines avant l'issue des consultations intergouvernementales, chaque projet annonçait avec véhémence qu'il allait l'emporter. Europont, pont suspendu intégral, y mettait certes moins de conviction que les trois grands groupes adossés à des banques ou à de puissantes entreprises de travaux publics. Les grands n'avaient pas lésiné sur les moyens : pages quotidiennes de publicité, dossiers de presse luxueux.

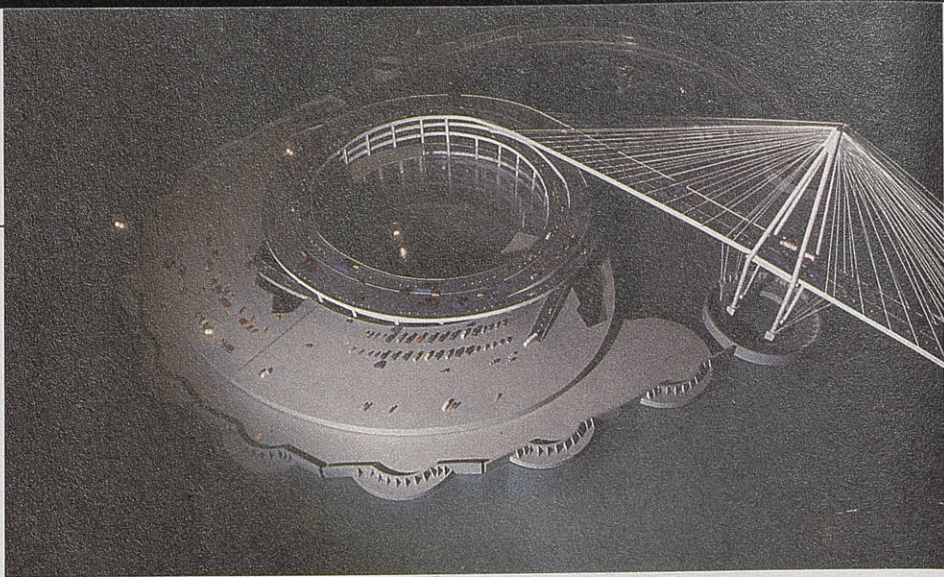
Aux avant-postes, la guerre faisait rage entre les attachés de presse des différents promoteurs. Cible privilégiée des discussions amicales avec ces porte-paroles : le voisin. Sans ciller, l'un annonçait que, par grand vent, le pont serait impraticable et l'autre que le tunnel serait paralysé par une grève des chemins ou des électriciens.

UN COUP D'ACCÉLÉRATEUR ÉCONOMIQUE

La confrontation des projets en mairie de Lille s'est fort heureusement déroulée à armes égales, même si deux groupes, Euroroute et France Manche, ont flatté l'œil plus que d'autres, avec des maquettes splendides. Euroroute n'a pas hésité à déplacer du musée de la Villette une maquette digne de réveiller quelques vieux rêves d'enfants, surtout à l'approche de Noël.

Avant de céder la place aux promoteurs, plusieurs personnalités françaises et britanniques ont souligné l'importance du lien fixe. Il aurait dû être la grande réalisation de la fin du 19^e siècle, il sera le grand chantier européen de la fin du 20^e siècle. Robert Pontillon, sénateur et président de l'association transmanche, a rappelé que l'objectif essentiel du lien fixe était d'abaisser le coût de transport des personnes et des marchandises et, de ce fait, il deviendrait un outil de développement économique.

Après avoir donné une note d'humour à son propos en lançant « prenez garde, je vais parler français », Sir Antony Meyer, Président du groupe d'amitié franco-anglais à la Chambre des Communes, a affirmé que la décision de construire un lien fixe était irréversible : « le gouvernement britannique est engagé. Si ce projet rencontrait des difficultés le gouvernement se trouverait devant un échec grave. Bien que le projet ne fasse pas appel aux capitaux publics, le gouvernement sera obli-



gé de contribuer aux travaux annexes ». Au passage, Antony Meyer a mis en évidence les contradictions des opposants au lien fixe « les intérêts particuliers sont opposés à l'intérêt général. Il nous appartient de rappeler que l'intérêt général doit primer sur les intérêts particuliers. » Le député britannique a conclu son intervention en rappelant que les 35 km séparant la Grande-Bretagne de l'Europe sont bien difficiles à franchir. Ils sont « balayés par les vents, noyés dans le brouillard ou sous les orages, mais il est d'autres tempêtes, d'autres brouillards dans lesquels des troupeaux de moutons, de dindes s'égarent. Les querelles de famille rendent ces 35 km bien difficiles à passer... »

DES MILLIERS D'EMPLOIS

De tous les propos tenus par les personnalités britanniques se dégageait la certitude que de l'autre côté de la Manche, rien ne saurait s'opposer à un rêve vieux de deux siècles.

Chaque promoteur s'est évertué ensuite à prouver que son projet était le plus beau, le plus sûr pour l'usager et sur le plan financier. Mais dans la capitale du Nord-Pas-de-Calais il était particulièrement tentant de faire miroiter des milliers, voire des dizaines de milliers d'emplois. Les promoteurs ne s'en sont pas privés. France-Manche ouvrit les annonces à 19 000 emplois. Euroroute les conclut à 30 000 pour le seul côté français. Transmanche Expresse et Europont furent plus circonspects. J. Sherwood, patron de la Sealink et promoteur d'un quadruple tunnel ferroviaire et routier, a préféré insister sur les commodités de son projet : l'automobiliste reste au volant de sa voiture et se moque des contraintes horaires. Europont a mis en avant les retombées technologiques pour d'autres industries, mais aussi la possibilité d'équiper d'autres sites en pont suspendu.

Aujourd'hui, le vainqueur de la compétition est connu. Il est donc intéressant de se référer aux propos tenus à Lille par les promoteurs de France-Manche. Dans le domaine de l'emploi,

Jean Renault a avancé un chiffre global de 19 000 emplois dont 12 000 pour le Nord-Pas-de-Calais. 5 300 emplois seront vraisemblablement créés sur le littoral. France-Manche s'est engagé à travailler avec des entreprises régionales et à mener des actions de formation du personnel. France-Manche a annoncé un solde positif de 7 000 emplois au moment de la mise en service du tunnel. Enfin, France-Manche passera pour 3 milliards de commandes aux fabricants de matériel ferroviaire.

Sur le plan de la sécurité des usagers, France Manche avait fait appel à Maurice Herzog pour démontrer que les navettes sont plus sûres et plus efficaces que tout autre moyen de transport. Propos paradoxal dans la bouche de celui qui préside depuis 20 ans la Société d'Exploitation du Tunnel Routier du Mont Blanc. En fait, Maurice Herzog a tenté de prouver que les contraintes de sécurité dans les tunnels routiers sont tellement lourdes qu'elles finissent par ralentir le trafic. En conclusion, les temps d'embarquement sur les navettes sont compensés par un temps de traversée plus court. Dernier argument de poids avancé par les promoteurs de France-Manche : leur prix de traversée sera le plus bas de tous.

LILLE AU CŒUR DE L'EUROPE

Après un long après-midi d'exposés techniques et financiers, Pierre Mauroy et Noël Josèphe se sont exprimés sur le lien fixe. L'un et l'autre se sont bien gardés d'indiquer qui des quatre promoteurs avait emporté leurs faveurs. Pierre Mauroy a rappelé qu'il était un supporter du lien fixe depuis 20 ans (voir extraits de son discours). Propos repris au cours de la conférence de presse concluant cette journée. Pour le Maire de Lille, la décision de construire un lien fixe entre la Grande-Bretagne et le continent garantit la rentabilité du TGV Nord et place la région au cœur de l'Europe septentrionale. Lille n'est plus uniquement la capitale du Nord de la France, Lille est au centre de la zone la plus peuplée d'Europe.

DISCOURS DE PIERRE MAUROY



« Voilà près de vingt ans — et beaucoup s'en souviennent dans cette région — que je plaide pour la réalisation d'un lien fixe transmanche, que j'appelais plus communément le tunnel sous la Manche...

L'histoire — dois-je dire le destin ? — m'a, au côté du Président de la République et à la tête du gouvernement, confié cette responsabilité. Elle ne pouvait s'adresser à plus convaincu que moi...

Avec le lien fixe transmanche, notre région va donc retrouver, d'abord, toute sa dimension de terre de communication et d'échanges. Elle va la retrouver dans un contexte technologique en pleine évolution, qui peut faire d'elle, si elle sait saisir la chance qui lui est offerte, une vitrine européenne de la communication du futur...

A n'en pas douter, si nous sommes rentrés dans l'ère industrielle avec le charbon et le fer, nous y resterons, en allant vers l'an 2000, avec la communication au sens le plus large...

La liaison fixe sera un formidable outil de développement régionale. Une politique volontariste doit être définie, d'abord par les milieux économiques — dont certains, je le dis, sont trop prudents — car les retombées économiques seront de toutes natures y compris touristiques...

Situés sur le boulevard maritime le plus fréquenté du monde, nos ports ont des atouts considérables, qui ne disparaîtront pas avec la construction du transmanche. Ces atouts, je dirai même qu'ils n'ont pas été jusqu'ici suffisamment exploités, comme ils l'ont été par Anvers ou Rotterdam, à la vocation plus internationale. Et l'occasion est même offerte à notre plate-forme littorale de prendre une revanche méritée.

A cet égard, je veux souligner l'atout que sera pour nous la création de nouvelles lignes de TGV et j'observe avec satisfaction qu'un TGV vers Londres est envisagé dans tous les projets...

Chacun sait que l'attraction d'une ligne de chemin de fer, ou d'un métro, se porte aux extrémités ou à un croisement de lignes. Un seul lieu dans le Nord-Pas-de-Calais permet ce croisement renforcé : le chef lieu. C'est l'intérêt de toute la région — et je ne m'exprime pas seulement comme maire de Lille — d'avoir cet effet TGV chez nous. Et ce sera de plus un atout, pour faire de Lille une capitale européenne.

Car, et chacun le sait maintenant, autant la constitution d'une région en un échec multiple a été un atout au début de l'ère industrielle autant la révolution industrielle impose une région fortement structurée, avec une grande capitale, diffusant ses retombées sur l'ensemble des villes du Nord-Pas-de-Calais. »

20 JANVIER : UNE ILE ET UN CONTINENT S'UNIRENT A LILLE

Le 20 janvier, il suffisait de compter le nombre de journalistes déambulant dans l'Hôtel de Ville pour s'assurer que l'événement serait historique. Ils étaient plus de 250 australiens, japonais, américains, bardés de téléobjectifs, de caméras, ou un simple carnet de notes à la main, témoins attentifs d'un moment d'histoire !





HE : l'instant historique...
PROJET IWA

Pour assister à ces quelques minutes à l'issue desquelles l'Angleterre ne serait plus une île, les 2 000 spectateurs occupaient le Grand Hall de la Mairie bien avant la cérémonie officielle. Plusieurs classes d'écoles primaires formaient une haie d'honneur hérissée de petits drapeaux.

Une heure avant l'arrivée du Président de la République et du Premier Ministre Britannique, le hall de la mairie n'offrait plus de places assises. Au moment de l'arrivée du cortège officiel, seul le tapis rouge dégagait un sillon dans la foule. Un sillon généreusement piétiné par les photographes malgré les injonctions du service d'ordre.

A peine installé, François Mitterrand a mis fin à un suspens de trois mois en annonçant que la France et la Grande-Bretagne ont retenu le projet de double tunnel ferroviaire ouvert à la circulation des trains et des navettes. Le Président de la République a ajouté aussitôt qu'une voie routière devrait être construite ultérieurement. Margaret Thatcher reprit les mêmes termes en anglais.

Une ovation de circonstance salua ces quelques phrases. Installés aux premiers rangs, les représentants de France-Manche applaudirent avec une ardeur bien compréhensive. Ils venaient d'emporter le chantier du siècle.



François Mitterrand reprit la parole pour résumer les principales caractéristiques du double tunnel et pour préciser les conditions de l'octroi de la concession à France-Manche. Le concessionnaire perdra son exclusivité si, d'ici 15 ans, il ne s'est pas engagé à réaliser une liaison routière. Ensuite, le Président plaça son propos sous le signe du rapprochement franco-britannique.

« La France se réjouit de marquer que lorsqu'on a la volonté, on peut toujours réunir des peuples que tout rapproche. » Profitant de cette transition, Mme Thatcher poursuivit le propos en français. *« Nous avons fait le bon choix et franchi une étape fondamentale dans la coopération entre la France et la Grande-Bretagne. Nous nous sommes préoccupés des conséquences pour les deux régions aux deux extrémités du tunnel, de l'environnement et de la prospérité locale... Le projet n'est pas notre dernier mot, c'est un premier pas. Il sera jugé passionnément comme toute grande entreprise. »*

Les journalistes conviés à interroger les deux chefs d'Etat ne se sont guère attardés sur le France-Manche lui-même. Leur curiosité était surtout aiguïlée par la clause suspensive de la concession : la liaison routière à mettre en œuvre en l'an 2000. Un journaliste demanda donc si la liaison routière « devrait ou devra être construite ». « *Tel est notre souhait telle est notre prévision* » répondit le Président Mitterrand avant de rappeler que la réalisation du lien fixe a été confiée à des groupes privés, il leur appartient donc de faire des propositions d'ici 15 ans. Mme Thatcher se voulut pragmatique dans sa présence : *« nous avons choisi la meilleure manière de commencer. La demande d'un second lien fixe sera naturellement issue du succès du premier ».*

A l'approche des élections législatives, un journaliste régional a tout naturellement demandé si un changement de gouvernement en France peut remettre en question le choix Franco-Britannique. Avec une pointe de malice, le Président Mitterrand fit remarquer que d'ici 1993, il est fort probable que la France connaîtra d'autres gouvernements. Puis, avec sérieux, il souligna que *« la parole du Royaume-Uni et de la France engage nos deux pays bien au-delà de la durée des gouvernements en place ».*

D'autres questions portèrent sur les liaisons ferroviaires entre la Grande-Bretagne et le continent européen. Sur ce point, la réponse du Président Mitterrand fut nette : *« le projet est bien de faire que le TGV relie la France et la Grande-Bretagne ».* Pour François Mitterrand, Londres sera l'une des destinations des TGV européens.

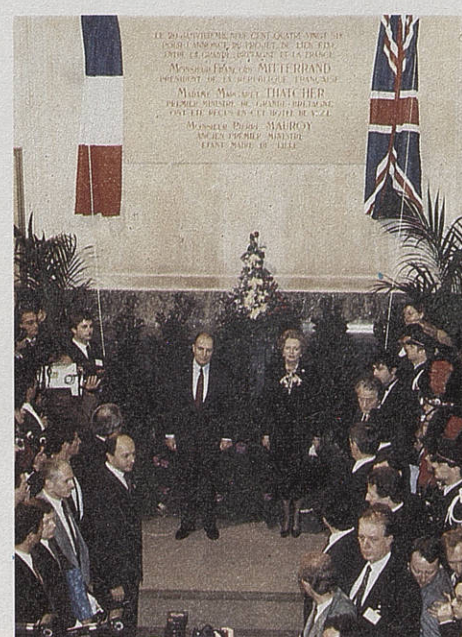
Pierre Mauroy relaya les deux chefs d'Etat et axa son discours sur « l'entente cordiale renouvelée, celle qu'a permis la victoire des forces de la démocratie et de la liberté ». Pierre Mauroy s'adressant à Mme Thatcher ajouta : *« nous vous recevons, Madame, comme la messagère de l'Europe confirmée par votre volonté de vous lier plus encore au continent. C'est un grand jour pour la communauté européenne. »*

Pierre Mauroy réserva sa conclusion à François Mitterrand : *« nous vous recevons, Monsieur le Président, comme le messager de la renaissance de la région Nord-Pas-de-Calais. Nos plaies sont encore vives. Nous n'en finissons pas d'être faibles pour avoir été forts. Votre décision d'aujourd'hui et bien d'autres annoncent la venue d'une ère nouvelle pour notre région, terre de fidélité, terre de modernité. »*

Avant de quitter l'Hôtel de Ville, François Mitterrand et Margaret Thatcher dévoilèrent une plaque dont le texte rappelle qu'ici, à Lille, un continent et une île se sont unis. Le 12 février dernier, l'accord franco-britannique a été scellé par la signature d'un traité sous les voûtes de la cathédrale de Canterbury.

Avant de lancer le chantier, il faudra attendre la ratification de ce traité par la Chambre des Communes et l'Assemblée Nationale. Les deux parlements ne pourront qu'acquiescer à une décision qui a enthousiasmé toutes les capitales de l'Europe du Nord.

Pendant deux siècles, l'histoire a bégayé comme Pierre Mauroy s'est plu à la souligner. Mais depuis septembre 1981, à l'issue d'un sommet franco-britannique, les deux chefs d'Etat et leurs gouvernements respectifs se sont employés à balayer toutes les vieilles peurs, tous les obstacles économiques qui nous ont empêchés de franchir La Manche à pied sec.



LE TUNNEL, UNE CORNE D'ABONDANCE POUR LA RÉGION

Le double tunnel ferroviaire retenu le 20 janvier par les chefs d'état français et britanniques est sans doute le projet le plus classique. Dans la presse, quelques commentateurs ont regretté son manque de panache. Il ressemble comme deux gouttes d'eau au tunnel abandonné en 1975.



Audacieux ou pas, le France-Manche a recueilli les faveurs des banques, des grosses entreprises de bâtiment et travaux publics, des syndicats de cheminots, etc... Seuls les syndicats de camionneurs ont manifesté une certaine mauvaise humeur. L'idée de charger leurs « bahuts » sur un train — adversaire économique du routier — a provoqué quelques craquements dans les boîtes de vitesse. Du côté des opposants à tout lien fixe (Chambres de Commerce du littoral, port de Douvres, écologistes du Kent, etc...), la consternation est de rigueur... mais elle semble feinte. En effet, le tunnel n'aura pas d'incidence sur l'environnement, il ne présente aucun risque pour la navigation, enfin c'est le plus doux des concurrents du trafic maritime.

Les promoteurs du France-Manche n'ont jamais pris ombrage du fait d'être présentés comme les pères du projet le plus raisonnable et le moins coûteux. Ils ont même transformé ces jugements parfois péjoratifs en « argument de vente » et se sont largement appuyés sur un sondage d'opinion réalisé l'été dernier (donc avant que tous les projets ne soient connus du public). Ce sondage révélait que les usagers plaçaient la sécurité (79 %), le prix de la traversée (71 %), le confort (54 %) en tête de leurs attentes, la rapidité n'occupait que la quatrième place avec 36 % des attentes.

Face aux amateurs de « vitesse », France-Manche n'a cessé de répéter que le temps perdu à l'embarquement (6 secondes pour une voiture) serait lar-





gement compensé par la rapidité de la traversée. Les navettes avaleront les 50 kms de tunnel à 160 km/h. Enfin, France-Manche a promis que les navettes partiront au moins toutes les 20 minutes en heures creuses. Pour combler le handicap consécutif à une rupture de charge, France-Manche pourrait d'ailleurs mettre en service des navettes automatiques sans pilote.

UN POOL DE 31 BANQUES

En temps de crise, France-Manche a fort bien compris qu'il valait mieux jouer sur l'économie que sur la vitesse. Le principal atout de ce tunnel est d'être moitié moins cher que tous les autres concurrents. Cela dit, le double tunnel coûtera quand même la coquette somme de 53 milliards de francs (frais financiers compris). 31 banques — dont 15 banques japonaises — se sont engagées à ouvrir un crédit de 45,4 milliards de francs, le reste du financement sera assuré par des fonds propres.

Le percement des tunnels représente environ 50 % du coût de l'installation. Les autres 50 % seront consacrés à l'aménagement des terminaux et à la commande des navettes. Ces navettes seront une aubaine pour le Nord puisqu'elles seront sans doute construites dans le Valenciennois. Il est prématuré d'indiquer quelle entreprise construira

les 6 tunneliers nécessaires au chantier, mais il est vraisemblable que Fives Cail Babcock prendra place sur la ligne de départ.

Le chantier emploiera de façon certaine 5 300 personnes sur le littoral. A ce chiffre, il convient d'ajouter les emplois liés au plan d'accompagnement annoncé au conseil des ministres le 22 janvier. Le programme gouvernemental prévoit l'achèvement de l'autoroute A 26 d'ici 1990 entre Nordausque et Calais et la réalisation d'une rocade littorale de la frontière Belge au Havre. L'inauguration du tunnel et de cette rocade devrait avoir lieu en 1993. D'autres infrastructures routières sont également programmées.

LE TGV EUROPÉEN

Le France-Manche renforcera également l'intérêt d'un TGV Nord. Dans un premier temps, il faudra électrifier la ligne Calais Hazebrouck. Mais la décision de creuser un tunnel ferroviaire a donné un coup d'accélérateur au TGV Nord. Allemands, Belges, Néerlandais étaient déjà associés aux diverses hypothèses de tracé. La perspective de relier Londres à un réseau ferré rapide Nord Européen a scellé le sort de ce TGV. Il se fera, mais son tracé définitif ne sera arrêté qu'en juillet prochain. D'ores et déjà, l'agglomération lilloise est assu-

rée de figurer sur le passage de la ligne Paris Bruxelles Cologne. Charles Josse- lin, secrétaire d'Etat aux transports, l'a annoncé lui-même lors d'une visite du chantier TGV Atlantique.

Le succès du TGV est, à lui seul, un garant du développement des villes carrefour et des villes terminales. Si Lille devenait la plaque tournante des réseaux ferrés rapides du Nord Européen, notre ville exercerait automatiquement un fort attrait du côté des investisseurs. Tous les leaders économiques de la métropole sont unanimes sur ce point.

D'autres villes sont désireuses de ravir à Lille ce rôle de carrefour. Il est difficile cependant de refaire la géographie et si certaines villes du littoral attendent des compensations, c'est dans d'autres domaines qu'elles les trouveront. Le plan gouvernemental évoque d'ailleurs la situation des ports et prévoit des aides pour les restructurer, pour développer le tourisme du littoral et de l'immédiat arrière pays. Plusieurs études ont calculé les incidences du tunnel sur l'emploi. Toutes aboutissent à un solde positif pour le littoral, car le tunnel détournera une part du trafic maritime de quelques ports étrangers d'où un flux supplémentaire de touristes au débouché du tunnel.

Depuis que le VAL est en service, c'est par dizaine que des délégations étrangères visitent ses installations.

Elles emportent à chaque fois une vision moderniste de la métropole. Le tunnel aura un effet analogue et contribuera à modifier l'image de notre région hors de ses frontières.

LA PRESSE :

« UNE BONNE AFFAIRE » POUR LA RÉGION NORD PAS-DE-CALAIS

Selon la presse, le tunnel sous la Manche est une « bonne affaire » pour la Région Nord Pas-de-Calais. La presse locale a très largement détaillé le plan d'accompagnement du tunnel, dévoilé deux jours après l'annonce à Lille du projet retenu. La presse Nationale a surtout mis l'accent sur le coup de fouet donné aux entreprises du bâtiment et des travaux publics. Certains organes de presse ont noté enfin que le tunnel modifierait l'image du Nord et placerait notre région au cœur d'une zone peuplée de 150 millions d'habitants.



L'EXPRESS

(17/28 janvier 1986)

L'EFFET D'UN ÉLECTROCHOC

...Mais le lien fixe peut procurer d'autres avantages. Celui, par exemple, de placer le Nord Pas-de-Calais au centre d'un marché de consommation de plus de 150 millions d'habitants à cinq heures de route ou de chemin de fer. Pour une région qui, depuis des années, attendait beaucoup (sans doute trop) du ciel pour retrouver sa richesse passée, une nouvelle liaison transmanche peut faire l'effet d'une sorte d'électrochoc. A l'intérieur, en donnant confiance aux « leaders », politiques et économiques, mais aussi aux chefs d'entreprise en puissance. A l'extérieur, en transformant radicalement l'image d'une région dont, jusqu'ici, on ne retient souvent que l'atmosphère de désespérance.

Mauroy et Josèphe ont raison de vanter la « nouvelle vitrine » du Nord Pas-de-Calais, constituée par le métro de Lille (le plus moderne du monde), par le développement d'Urba 2000, par la modernisation du textile (une activité dont on prédisait pourtant la disparition), par la naissance d'industries de haute technologie (sait-on que quelques entreprises de la région travaillent pour Ariane-Espace ou pour la Nasa ?). Ils n'ont pas tort, non plus, de dire que, pour peu qu'elle bénéficie sans trop tarder d'un T.G.V. Paris-Bruxelles-Cologne, avec embranchements vers Londres et Amsterdam, la région devrait attirer de nouvelles implantations dans les domaines industriel et tertiaire.

NORD-ÉCLAIR

(21 janvier 1986)

RETOMBÉES POUR LA RÉGION

Le projet France-Manche, qui vient d'être retenu par M. Mitterrand et Mme Thatcher, était celui que préféraient les instances nordistes. Il fera travailler onze mille personnes dans la Région dont 5 000 directement sur le chantier de Calais-Sangatte.

LE MONDE

(23 janvier 86)

LE TUNNEL SOUS LA MANCHE

Un plan régional pour accompagner le chantier

- 2,7 milliards de francs pour les routes.
- Electrification du réseau ferré.
- Création d'un fonds pour les communes menacées.

Un plan routier Trans-Manche sera mis en œuvre. Pour réaliser ce plan, l'État prévoit d'engager, avant 1995, 2,7 milliards de francs qui s'ajouteront au budget de 1,2 milliard de francs du programme autoroutier (autoroute A-16 entre Amiens, Beauvais et Paris).

Du côté ferroviaire, la SNCF électrifiera et modernisera la ligne Calais-Hazebrouck de façon à raccorder le tunnel au réseau électrifié national.

En matière de tourisme, une politique visant à tirer parti des retombées du tunnel sera élaborée. Elle concernera la modernisation de l'hôtellerie, le développement des équipements de loisirs et la signature de contrats de station littorale.

Le ministère du travail, de l'emploi et de la formation professionnelle et le secrétariat d'État à la mer prendront en charge la reconversion des emplois maritimes et portuaires voués à la disparition.

NORD-MATIN

(23 janvier 1986)

UNE ROCADE LITTORALE DUNKERQUE-LE HAVRE

Lille sera-t-elle le point central du réseau en étoile du TGV ? Rien n'est encore décidé. La S.N.C.F. pencherait pour cette solution mais elle coûtera 3 milliards alors qu'un passage direct Arras-Calais ne ferait dépenser que 2 milliards. De toute manière, Lille est assurée de se trouver sur le passage du TGV grâce à la ligne Paris-Bruxelles.



LES ÉCHOS

(21 janvier 1986)

UN GRAND DÉFI QUI SE VEUT RÉALISTE

L'heure des grands projets est revenue en Europe...

La décision des deux chefs d'État devrait redonner du cœur à l'ouvrage, et pas seulement des emplois, à notre Vieux Continent. L'accueil fait à ce grand projet par les financiers américains et surtout japonais, qui y voient à la fois un bon placement et un baume sur les plaies de notre commerce extérieur, prouve que cet acte d'espoir et de progrès est aussi un pari raisonné...

Plus de gagnants que de perdants

Le lien fixe transmanche, même s'il se trouve caché à plus de quarante mètres dans le sous-sol de la Manche, n'en constitue pas moins une formidable « affaire » pour les régions qu'il va approcher.

Selon une étude réalisée par Bechtel-France, la construction du tunnel sous la Manche pourrait se traduire par la création de 4 000 emplois sous cinq à six ans. Mais si l'on y ajoute les emplois induits par les bureaux, les industries, le commerce, etc, qui vont s'ancrer aux sorties du double tunnel, ce chiffre va s'envoler.

Autant que le tunnel sous la Manche, c'est l'arrivée du TGV dans le Nord Pas-de-Calais qui constituera la vraie et palpable retombée. Londres à 3 heures et 15 minutes de Paris va, comme sur la liaison Paris-Lyon, provoquer une révolution tant sur le terrain que dans les mentalités.

LA PRESSE :

VOIX DU NORD

(13 février 1986)

AU MENU : L'INSERTION DES JEUNES ET LE TGV NORD

...Le secrétaire d'État aux Transports, Charles Josselin, a présenté une communication sur les futurs développements du réseau TGV. L'ouverture du tunnel sous la Manche, prévue en 1993, devrait en effet accélérer la réalisation d'un réseau européen de trains à grande vitesse dont une branche ira de Paris vers Londres et l'autre vers Bruxelles, Amsterdam et Cologne.

L'HUMANITÉ

(21 janvier 1986)

COUP DE CAFARD SUR CALAIS

...Si lien fixe il y a, Calais, les élus communistes (dont le député-maire Jean-Jacques Barthe) sont bien décidés à exiger en contrepartie le maximum de « dommages de guerre ». Notamment que la gare de triage des marchandises soit installée à Calais, à la sortie du tunnel. Pour que Calais ne soit pas condamné « à voir passer les trains ».

LA VIE

(23/29 janvier 1986)

PARIS-LONDRES : LA SORTIE DU TUNNEL

Il aura des retombées incalculables sur les deux régions concernées — le Kent et le Nord Pas-de-Calais — en matière d'emplois, de commerces, etc... Les travaux eux-mêmes doivent durer sept ans, provoquer la création de 38 000 emplois directs et indirects.

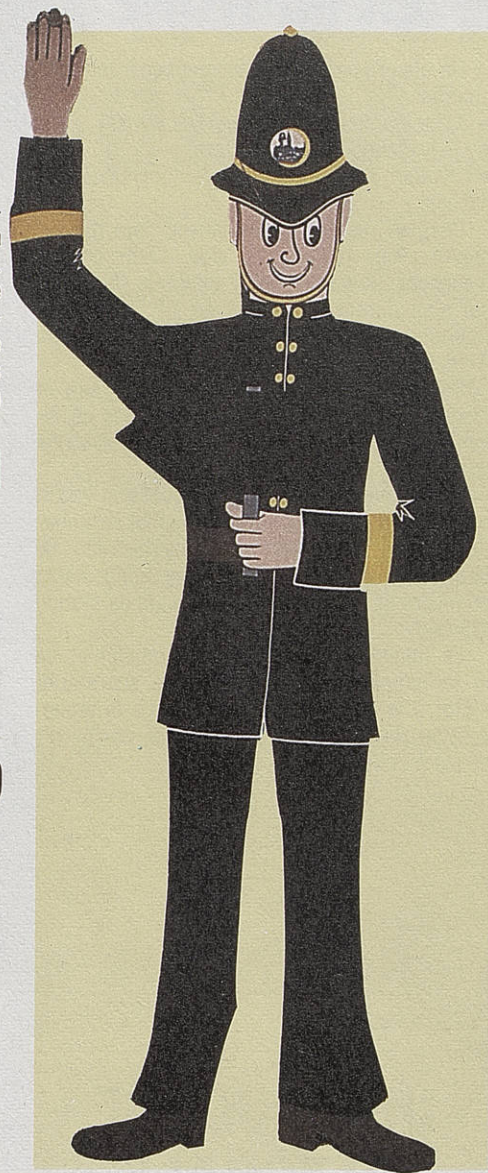
LE FIGARO

(22 janvier 1986)

TRANS-MANCHE : UNE AUBAINE POUR LES TRAVAUX PUBLICS

...En effet, selon France-Manche, la construction du parc des navettes destinées au transport des véhicules représentera pour l'ouverture du tunnel un marché de 3 milliards de francs, soit 18 rames de 13 voitures, dont la moitié reviendrait aux constructeurs français Alstom et Francorail.

Compte tenu des prévisions de trafic de France-Manche (25 millions de passagers en 1995) et des emplois induits dans la région, le gain net serait de 5 000 emplois en l'an 2000.



LILLE ACTUALITÉS
Mars 86

Concept : Philippe MATTON
20.07.52.74.

Couverture : Agence L & G
Photo : Francis Rigaux

Service Communication
Information municipale
Ville de Lille

Imprimé par SCIA
La Chapelle d'Armentières
Dépôt légal 22265 mars 86

