

LE LIEN FIXE TRANSMANCHE

INTERVENTION DE PIERRE MAUROY DU 23 MAI 1986

DEVANT L'ASSOCIATION DES JOURNALISTES EUROPEENS

Résultat d'un accident géologique survenu il y a plus de 8 000 ans, la Manche (ou le Channel pour nos amis anglais) a influencé profondément l'histoire des populations habitant de chaque côté du détroit.

Du côté anglais de la Manche

. se trouve à l'origine des caractéristiques insulaires des mentalités anglaises et le seul précédent de traversée réussie (Guillaume le Conquérant en 1066) a pendant longtemps justifié la méfiance, voire le rejet, de tout ce qui pourrait venir du continent.

. a fait des anglais par la force des choses un peuple de marins, qui a eu très tôt une grande flotte marine et qui a pendant longtemps dirigé un vaste empire colonial outre-mer.

. a permis à la Grande Bretagne de remplir le rôle, pendant la deuxième guerre mondiale, de "porte avion" des forces alliées contre le nazisme.

. enfin, l'absence d'un lien fixe avec le continent européen explique certainement les réticences encore exprimées par certains anglais à l'égard de la Communauté Européenne.

Pour le Nord-Pas de Calais

. la Manche a eu une incidence certaine sur l'évolution des flux commerciaux régionaux. Les ruptures de transferts occasionnées par la traversée du détroit ne sont sans doute pas étrangères au déclin des échanges commerciaux se faisant dans le passé selon un axe Est-Ouest. Et, ce n'est pas par hasard si les principaux moyens de transport suivent maintenant des trajets parallèles à la côte, selon un axe Nord-Sud.

. cette situation a favorisé un détournement de trafic au profit d'autres contrées bénéficiant d'une complémentarité et d'une continuité entre les différents modes de transport (fluvial, ferroviaire, routier)..

RAPPEL HISTORIQUE DES DIFFERENTS PROJETS

Pourtant, l'idée de créer un lien fixe transmanche est ancienne.

. le premier projet semble être celui de l'ingénieur des mines Mathieu qui proposa en 1802 à Bonaparte un "tunnel pour diligences".

. Puis le projet de Thome de Gomond, qui fut présenté lors de l'exposition universelle de 1867. La reine Victoria (sujette au mal de mer) et Napoléon III accueillirent favorablement le projet. Une convention fut signée entre les deux pays en 1871 et une société de recherches et d'études constituée. Plus d'un kilomètre de tunnel est creusé en 1882 mais les travaux sont abandonnés l'année suivante en raison d'une violente campagne du côté anglais hostile, en raison des menaces que ferait sur la défense nationale l'existence d'un tunnel

. après quelques velléités, le dossier est repris en 1855 et un traité est signé en 1973 entre les deux gouvernements. Les travaux préliminaires sont engagés, mais sont abandonnés en 1975 car le gouvernement britannique ne présente pas le traité à la ratification du Parlement. Une nouvelle fois, les débuts de tunnels de chaque côté de la Manche sont envahis par les eaux.

Le projet est relancé en septembre 1981, lors du sommet réunissant Madame THATCHER et Monsieur MITTERAND. Des études sont réalisées, qui concluent à la viabilité d'un projet de construction d'un lien fixe. Aussi, à la suite d'un sommet franco-britannique en novembre 1984, une consultation est annoncée en vue d'attribuer une concession privée sans apport budgétaire, ni garantie financière des deux Etats. Quatre projets sont alors en compétition et ont été présentés à Lille le 16 décembre 1985. Le choix finalement retenu est annoncé conjointement par Madame THATCHER et Monsieur MITTERAND, à Lille, le 20 janvier 1986. Le 12 février suivant, le traité est signé en Angleterre à Cantorbéry, dans le Comté de Kent.

LE PROJET RETENU

C'est le consortium franco-anglais France Manche Channel Tunnel Group qui remporte finalement la compétition.

La construction d'un double tunnel ferroviaire de 50 kilomètres de long devrait donc commencer dès 1987, pour s'achever en 1993.

Il s'agit en l'occurrence du projet le moins coûteux (53 milliards de francs en tout) et faisant appel à la technique parfaitement maîtrisée du tunnel ferroviaire. En outre, un plan additionnel prévoit la création d'une liaison routière d'ici l'an 2 000

En attendant cette nouvelle liaison routière, la durée de traversée par le train serait de 30 minutes grâce à une vitesse de 160 km/h. Près de 30 millions de passagers devraient l'emprunter chaque année ainsi que 13 millions de tonnes de marchandises. Compte tenu de la croissance du trafic transmanche (9% l'an au cours des 10 dernières années) et de l'importance de la circulation maritime dans ce qui est le détroit le plus fréquenté du monde, cet équipement devrait compléter les liaisons transmanches actuelles et stimuler une saine concurrence entre les différents modes de transfert.

SON IMPACT ECONOMIQUE

L'impact économique de ce que l'on a appelé le "chantier du siècle" est considérable, tant par ses effets directs qu'indirects. C'est ainsi que la réalisation du tunnel va représenter 18 milliards de travaux de génie civil et 12 millions d'achat de matériels ferroviaires ou autres.

Les membres du Consortium France Manche devant faire appel à la sous-traitance et en raison de l'existence d'une industrie ferroviaire et sidérurgique active dans le Nord-Pas de Calais, on est en droit d'espérer qu'une partie significative de ces marchés bénéficiera aux entreprises régionales.

L'incidence sur l'emploi est aussi conséquent puisqu'il y aurait 40 000 emplois directs et indirects pendant la durée de construction dont 11 000 rien que sur le Nord Pas de Calais. Le solde positif pour l'économie régionale est estimé à 1 500 emplois au début de l'exploitation pour se stabiliser à 5000 emplois vers l'an 2 000.

Mais l'intérêt d'une telle réalisation ne se limite pas à ces conséquences premières. Comme nous sommes en train de le vérifier pour le métro lillois, ce type de réalisation sert aussi de vitrine pour le savoir-faire de nos entreprises. Celles-ci auront montré qu'elles maîtrisent la technologie des grands tunnels, dont le marché potentiel est considérable. Citons, rien qu'en Europe, les détroits de Messine et de Gibraltar, la liaison entre la Suède et le Danemark à travers l'Oresund, la liaison entre le Danemark et l'Allemagne à travers le Fehmarnbelt. Grâce à la carte de visite grandeur nature que constituera le lien fixe transmanche, nos industries peuvent affronter sans complexe la concurrence américaine ou japonaise, souvent.

LE LIEN FIXE TRANSMANCHE : LE RENOUVEAU EUROPEEN DU NORD PAS DE CALAIS

De même que l'existence de la Manche (obstacle aux échanges) a déterminé le passé des populations habitant de chaque côté du détroit ; de même l'existence du lien fixe transmanche va influencer profondément l'avenir de ces populations.

Pour l'Angleterre, le lien fixe doit être un cordon ombilical nourrissant une économie de plus en plus tournée vers l'Europe. En effet, en 1975, les échanges commerciaux avec la C E E représentaient 10 % du commerce extérieur anglais. Actuellement, ces échanges représentent plus de la moitié du commerce extérieur anglais.

Pour le Nord-Pas de Calais, le lien fixe signifie que la Région ne sera plus située à l'extrémité ouest du continent européen mais sera au contraire perçue comme le coeur d'un potentiel industriel unique au monde, fort de ses 150 millions d'habitants.

Mais, pour assurer le renouveau économique de l'une des principales régions économiques françaises, il est nécessaire que le lien fixe transmanche soit le catalyseur d'un vaste programme de renforcement de voies de communication régionales, innervant le littoral comme le reste du Nord-Pas de Calais.

A cet égard, la réalisation du TGV Nord Européen avec ses trois lignes en discussion

- . Paris Bruxelles Cologne
- . Paris Londres
- . Londres Bruxelles Cologne

constitue un élément déterminant pour le devenir régional. L'éventualité de liaisons directes, sans arrêt sur le Nord-Pas de Calais, serait une aberration que j'exclue. Il est en effet impératif qu'au croisement de ses axes de circulation existe dans le Nord Pas de Calais un lieu de passage et d'arrêt des TGV. En raison de sa situation géographique, de son importance économique, forte de son million d'habitants, la Métropole lilloise est à l'évidence ce lieu. Déjà, le Conseil Municipal de Lille avait exprimé le 5 juillet dernier sa volonté de voir s'arrêter et se croiser à Lille les TGV Londres-Bruxelles et Paris Bruxelles.

Aussi, Londres serait à 2 heures de Lille, Paris 1h07 et Bruxelles 30 minutes . Et, grâce à la rénovation du réseau ferroviaire régional entreprise à l'initiative du Nord-Pas de Calais, c'est toute la région qui bénéficierait de ces liaisons internationales.

Cet afflux d'échanges nouveaux va provoquer des mutations dans les mentalités. A l'heure où les satellites de communications ignorent les frontières, dans une Communauté Européenne édifiée sur la liberté de circulation des biens et des personnes, le Nord Pas de Calais va enfin bénéficier d'un réseau de communications enfin digne de sa puissance industrielle grâce au lien fixe transmanche et au TGV Nord Européen. Lille, capitale de cette région, préfigure dans certaines de ses actions ou manifestations son rôle dans le Nord Pas de Calais de l'an 2 000 : ne vient-elle pas de participer dernièrement à un colloque européen sur l'emploi, organisé conjointement avec les villes anglaise de Leeds et allemande de Dortmund ? N'heberge-t-elle pas le salon Applica, consacré aux nouvelles technologies dont l'importance dépasse maintenant les limites étroites du Nord-Pas de Calais pour s'étendre vers le Nord de l'Europe puisque sur près de 600 exposants une centaine d'entre eux seront étrangers ?

Lille est donc en train de prendre une dimension européenne et, à travers elle, c'est toute une région qui prend conscience de sa place dans l'Europe du XXI^{ème} siècle.

X Pour les journalistes

VolN

24 MAI 1986

L'Europe est au bout du tunnel!



Plus Européens que ceux-ci ? Impossible !

Quel thème de réflexion plus actuel que le Tunnel sous la Manche, pour une association de journalistes dont le centre d'intérêt est l'Europe ? Le « Lien Fixe » est un projet tout aussi fantastique en 1986 qu'il l'était en 1880, et qu'on l'examine sous l'angle politique, technologique, économique, géographique ou culturel, il n'a pas fini de faire couler de l'encre. Sans compter que, malgré l'engagement des gouvernements, le Parlement britannique n'a pas encore dit son dernier mot, cultivant à sa manière une fleur très anglaise : le suspense. ■

C'EST donc Lille, capitale des Flandres, que l'Association des journalistes européens a choisie pour y organiser l'un de ses colloques sur le thème « Tunnel sous la Manche, de la région à l'Europe ». Programme chargé pour ces travaux qui ont rassemblé une centaine de journalistes venus de toute la France, d'Allemagne, du Benelux et d'Angleterre, dans une région où tous les professionnels de l'information regardent, au-delà de leurs frontières territoriales, tout autant vers l'Europe que vers la France, situation géographique oblige.

Maurice Barabarin, président national, et Alain Tourbier, président régional, accueillaient à l'ouverture des travaux M. Robert Pontillon, sénateur, président de la section française du Conseil franco-britannique et de l'Association Transmanche, l'un des hommes les mieux placés pour connaître le dossier.

Avantage pour le Nord - Pas-de-Calais

« Je ne suis pas sûr, commenta Robert Pontillon, que la construction de l'Europe ait constitué la raison primordiale de l'accord survenu à Lille le 20 janvier entre François Mitter-



Ceux du Bâtiment. Ils construisent l'Europe

(Photos « La Voix du Nord »)

rand et Margaret Thatcher ». L'un et l'autre avait en effet en tête d'autres préoccupations : l'intérêt national et la démonstration d'un potentiel spectaculaire pour le système libéral ont dominé en ce qui concerne Margaret Thatcher. L'opportunité de provoquer une relance du développement du Nord - Pas-de-Calais a été déterminante pour la France. Quoi qu'il en soit, le « lien fixe » aura un triple impact : régional, national et européen.

Robert Pontillon estime que, si la Grande-Bretagne part avec un handicap apparent face au projet de tunnel ferroviaire (le Kent ne dispose pas d'autant d'espaces pour le développement d'activités économiques ; le trafic maritime est dominé par l'armement britannique ; le système ferroviaire anglais n'est pas aussi performant que le système français), elle trouvera un intérêt économique immédiat dans l'afflux massif d'un nouveau trafic touristique du Kent jusque l'Ecosse. Mais à terme, c'est le Nord - Pas-de-Calais qui devrait bénéficier de l'impact économique majeur, pour peur que lui-même, aidé par le gouvernement, consente un important effort d'accompagnement. Jean-Marie Erneccq, directeur de l'Aménagement du territoire au Conseil régional, devait d'ailleurs rappeler à la fois les exigences du Conseil

régional, ses engagements et ceux de l'Etat.

Robert Pontillon insista surtout sur deux conséquences profondes de la mise en service d'un « lien fixe » entre l'Angleterre et le continent.

La géographie européenne modifiée

Tout d'abord, la géographie de l'Europe va se trouver modifiée, la construction d'un réseau T.G.V. favorisant le développement d'un « axe décisionnel » vers le nord-ouest. Ainsi, l'Angleterre se rapprochera de l'Europe, rééquilibrant sa place par rapport à l'Allemagne. Au centre, la France, et singulièrement la région de Lille, deviendra un espace privilégié de l'Europe du XXI^e siècle, estime Robert Pontillon.

L'autre conséquence sera une véritable révolution culturelle. Avec le développement des échanges, s'améliorera la connaissance mutuelle entre un continent et ce qui est resté jusqu'à aujourd'hui une île. Bien des réflexes changeront ainsi de part et d'autre de la Manche, et jusqu'à la Méditerranée.

M. Pierre Mauroy, qui recevait les journalistes à l'hôtel de ville, a d'ailleurs, lui aussi, insisté sur les enjeux de ce qui est l'un des premiers grands projets européens, en présence de Paul Hogson, président in-

ternational de l'Association, lui-même Britannique. En cette occasion, Lord Ezra, qui intervenait pour éclairer les journalistes sur la procédure parlementaire britannique, reçut la médaille de la ville ainsi qu'Alain Tourbier et Huguette Vandevyvere, la très active secrétaire générale de l'Association française.

Visite à Calais

Les participants au colloque entendirent encore M. Renault, directeur du Consortium France-Manche, faire le point des travaux préliminaires engagés par les concessionnaires, et M. Bodin, directeur régional de la S.N.C.F., parler du projet T.G.V. nord-européen. M. Noël Josèphe, président du Conseil régional, recevait ensuite l'ensemble des participants.

Ce samedi matin, les journalistes européens seront à Calais où, après une visite du port, ils entendront le point de vue de M. Ravisse, président de la Chambre de commerce, et M. Flament, directeur, avant de visiter le chantier ouvert il y a dix ans et abandonné depuis. L'on sait que la Chambre de commerce de Calais, qui entend bien tirer parti du tunnel s'il se réalise, a longtemps milité contre le projet et pour une modernisation des liaisons maritimes.

Ph. LAIDEBEUR