

ALLOCUTION DE M. PIERRE MAUROY LORS  
DE LA PRESENTATION DES PROJETS DE  
LIEN FIXE TRANSMANCHE

(Lille, le 16 décembre 1985)

Mesdames,

Messieurs,

C'est avec un plaisir tout particulier, que je vous accueille aujourd'hui, dans cet Hôtel de Ville pavoisé aux couleurs britanniques et françaises.

Pour le Maire de Lille, pour l'ancien Président du Conseil Régional, ainsi que pour l'ancien Premier ministre que je suis, cette journée sera, croyez-le, marquée d'une pierre blanche, ou mieux encore d'une rose, qui est l'emblème de l'Angleterre.

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. Aujourd'hui nous approchons du but. L'utopie, vous le voyez, est quelquefois la préscience d'une réalité future, qui n'attend que la réunion de quelques conditions favorables pour s'imposer !

.../...

La première de ces conditions était l'affirmation d'une réelle volonté gouvernementale. 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.

Cette volonté, il fallait qu'elle soit partagée par nos voisins britanniques. Je veux leur dire que leur intérêt pour cette grande idée me réjouit doublement. D'abord, et bien sûr, parce qu'il conditionne sa réalisation. Ensuite, parce qu'il traduit l'existence - souvent contestée d'ailleurs - d'un réel sentiment européen.

L'Europe existe avant tout par l'adhésion de ses hommes et de ses femmes. C'est cette adhésion qui, de part et d'autre de la Manche, doit porter ce projet. La manifestation d'aujourd'hui n'a pas d'autre but. Et, croyez-le, le lien transmanche peut faire davantage pour l'appartenance de la Grande Bretagne à la communauté européenne, que le traité qui l'a officialisée.

Si j'ai toujours été convaincu de la nécessité de réaliser cette liaison, c'est d'abord

.../...

parce que je suis un homme du Nord. On a coutume de dire de cette région que son premier atout est sa situation de carrefour européen. Sur le plan géographique, c'est une évidence. Mais cet atout, au fil de l'histoire, a été inégalement exploité.

Au Moyen-Age, lorsque la Flandre a assis sa prospérité sur la richesse de ses cités marchandes, notre région se situait au carrefour de deux des grands axes commerciaux d'Europe : l'axe Nord-Sud d'aujourd'hui, vers Paris - de la Flandre à la Champagne hier - et l'axe Est-Ouest, celui de la lys et de l'Escaut qui mènent naturellement des Pays-Bas d'aujourd'hui, de la Belgique de la Rhénanie, à la Grande-Bretagne.

Cette situation privilégiée a donné naissance à une véritable civilisation, celle d'une société marchande, d'une réalité culturelle façonnée par la communication et les échanges. Avec l'histoire moderne, une frontière a traversé la Flandre et le Hainaut et le carrefour, peu à peu, s'est réduit à la dimension d'un axe Nord-Sud.

.../...

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. Et la communication, quel programme ! D'autant qu'au transport des biens et des personnes, s'ajoute celui des idées et des images.

Cette vitrine, chacun doit en avoir conscience, est d'ailleurs déjà bien remplie. Le plan câble, le métro de Lille, qui reçoit des visiteurs admiratifs du monde entier, le projet Urba 2000, notre réseau très dense de canaux, nos autoroutes, font déjà, du Nord de la France, la région pilote de la communication sous toutes ses formes. Le lien transmanche et le TGV viendront compléter ce palmarès et lui donner une nouvelle dimension.

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. Que chacun le sache désormais, et tout particulièrement ceux qui ont une responsabilité publique ou privée

en matière de télévision et de radio, pour prévoir la réalisation, dans la capitale régionale, d'une Cité audiovisuelle digne de notre ambition collective.

Le premier enjeu de cette liaison est une amélioration soutenue de l'image de marque du Nord-Pas-de-Calais. Mieux encore, le lien transmanche est une chance pour la région. Y compris pour ceux qui n'ont pas cru au tunnel sous la Manche, considéré comme le monstre du Loch Ness. Une chance, dis-je, mais aussi un véritable défi économique qu'il nous faut relever.

Le comble serait que nous regardions passer les voitures et les trains ! L'inadmissible serait que le Nord-Pas-de-Calais ne tirât point avantage de la réalisation du siècle ! S'il en est qui doutent je leur demande au moins de faire confiance à ceux qui ont toujours cru à l'autre Nord, à ceux qui ont réalisé le métro, à ceux qui ont conçu Urba 2000 et à ceux qui ont lancé le plan câble.

C'est la mobilisation de la région sur tous les fronts et tout de suite. Tout de suite, pour permettre aux entreprises du Nord et du Pas-de-Calais de bénéficier au maximum des créations

.../...

d'emplois liées à la construction de l'ouvrage. Il s'agit, certes, d'emplois d'une durée limitée dans le temps. Mais en cette période de mutation économique, la garantie de plusieurs milliers d'emplois durant cinq ou dix ans est un atout considérable, dans l'attente de nouvelles implantations industrielles.

Il s'agit du plus grand chantier ouvert ici de mémoire d'homme ! Et je pense que je n'exagère pas en disant : ici dans le Nord-Pas-de-Calais, ici en France et peut-être, vérifiez-le, ici en Europe.

La liaison fixe sera un formidable outil de développement régional. 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 touristique.

Nos ports, quels atouts ! Boulogne, premier port de pêche européen, Calais premier port de voyageurs du continent, Dunkerque troisième port de commerce français, et même premier si on exclut le trafic des hydrocarbures, doivent forcer leur propre destin en s'adaptant.

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, même, je dirai 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 la veille de l'an 2000, nos ports doivent s'affirmer comme un vaste complexe portuaire, fait de sites aux activités complémentaires et non concurrentes. C'est ensemble qu'ils gagneront la bataille, avec l'aide de toute la région et avec celles, je l'espère, de l'Etat et de la Communauté économique européenne.

Cette aide doit d'abord porter sur les voies de communication. Communication entre les trois sites : c'est l'autoroute du littoral. Communication avec le reste de la France : c'est l'achèvement de l'autoroute A.26. Communication avec la Belgique : c'est le barreau qui manque à hauteur de Boulogne entre la A.26 et la A.25, c'est-à-dire la liaison Saint-Omer / Lille.

Doivent suivre des centres de traitement

.../...

des marchandises, des entrepôts, des centres d'affaires. Bref, le développement du commerce, de la pêche, du trafic des conteneurs et du vrac, des activités de services créatrices d'emplois, particulièrement dans le domaine des transports.

En ajoutant les activités de loisirs et de tourisme, le développement des capacités d'hébergement, la création d'équipements de loisirs et un environnement de qualité.

Mais les retombées du lien fixe profiteront à toute la région, qui doit devenir un carrefour de communication plus diversifié. 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.

La région Nord-Pas-de-Calais est concernée par trois lignes ferroviaires à grande vitesse: Paris-Bruxelles-Cologne, Paris-Londres et Londres-Bruxelles-Cologne. Et chacun sait qu'elles mettront Lille à 1 H 07 de Paris, à 2 H de Londres et à 30 mn de Bruxelles.

J'ai, comme Premier ministre, insisté auprès de nos partenaires allemands, pour que

.../...

des études approfondies soient rapidement menées. Un groupe d'experts allemands, français, belges et néerlandais travaille depuis plus de deux ans sur ces projets et les décisions seront bientôt prises.

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 troisième révolution industrielle impose une région fortement structurée, avec une grande capitale, diffusant ses retombées sur l'ensemble des villes du Nord-Pas-de-Calais.

La fidélité au Nord, c'est la permanence de l'industrie textile, sauvée du naufrage par les mesures gouvernementales de 1982.

La fidélité au Nord, c'est la reconversion

.../...

en cours du bassin minier, sur le plan du patrimoine, sur le plan industriel, sur le plan commercial, sans un seul licenciement et jusqu'à l'épuisement des ressources exploitables dans les nouvelles conditions économiques d'aujourd'hui.

La fidélité au Nord, c'est une sidérurgie nouvelle, compétitive, capable de vendre ses produits.

La modernité du Nord, ce sont les transformations de notre dispositif portuaire et la création d'un ensemble de plate-formes d'échanges, permettant le trafic international (maritime, routier et ferroviaire).

La modernité du Nord, c'est Urba 2000, l'ordinateur dans les écoles, le métro, les réseaux câblés, les puces, les cartes à mémoire.

La modernité du Nord, c'est la création d'un lien transmanche, qui sera décidée au début de l'année prochaine.

La modernité du Nord, c'est de faire de la vieille région du charbon et de l'acier, celle de la communication des hommes, des images et des idées.

.../...

Voilà deux siècles que le lien trans-manche fait rêver les hommes, sans parvenir à les décourager. Voilà deux siècles qu'ils dessinent des ponts, des tunnels, des tunnels-ponts, qu'ils imaginent les moyens les plus sages et les plus fous pour sortir l'Angleterre de son isolement. On a même songé à un pont suspendu à des ballons captifs, à un tunnel flottant. C'était, il est vrai, à l'époque de Jules Verne, celle des rêves.

La mobilisation est en cours de part et d'autre du détroit. C'est le sens de la manifestation d'aujourd'hui. La présence aujourd'hui à Lille des différents promoteurs, la qualité des quatre projets qui nous sont présentés, en témoignent.

Lequel des quatre projets choisir ? Ce n'est pas notre affaire aujourd'hui. Nous dirons notre mot et il appartiendra au Gouvernement Britannique et au Gouvernement Français de conclure.

Quelle que soit la décision arrêtée, je ne doute pas un instant qu'il s'agira là d'un commencement.

Il faudra bien sûr assurer le trafic des trains, des trains à grande vitesse, des voitures et des camions, qui peuvent être transportés

.../...

ou circuler librement dans un tunnel ou sur un pont.

Faut-il tout faire aujourd'hui ? Faut-il évoluer par étapes ? C'est une appréciation qui doit se faire en toute connaissance de cause, à partir des techniques et des moyens de financement. Au Gouvernement d'agir, par un projet qui fait appel à des moyens privés et dont chacun ressent bien qu'il est de toute manière d'intérêt public.

Le lien transmanche est une chance pour la région. Je l'ai montré. Le lien transmanche est une chance pour l'Europe. Et il devient possible aujourd'hui, avec l'entrée de la Grande-Bretagne dans la communauté européenne, qui augmente ses échanges avec le continent. Ces échanges ont doublé, ils doubleront de nouveau d'ici l'an 2000.

Cette chance, elle a d'abord été une volonté, affirmée par le Gouvernement Français. Cette volonté s'est manifestée dès septembre 81, lorsque les négociations ont été relancées avec la Grande-Bretagne. Je suis heureux qu'elles

.../...

# X Dernière ligne droite pour la liaison Transmanche

## Les quatre projets ont été présentés hier à Lille

Lancement en grandes pompes hier soir à Lille de l'exposition sur les quatre projets rivaux de tunnels-ponts sous la Manche ; le grand hall de l'Hôtel de Ville a résonné de musiques martiales et de sons de cornemuses pour célébrer le nouveau lien entre la France et la Grande-Bretagne. Mais surtout les groupes concurrents avaient délégué dans la capitale nordiste leurs "ténors" qui vinrent exposer tour à tour les mérites de leur dossier.

Les couleurs de France-Manche étaient ainsi portées par M. Maurice Herzog, l'ancien ministre du Général de Gaulle. C'est le président d'Usinor, M. Loubert, qui défendit le dossier d'Euro-route et c'est M. Sherwoode lui-même, le patron de la Sealink, qui présida aussi la puissante firme américaine de conteneurs maritimes qui a présenté lui-même son projet.

Le tout en présence de M. Pontillon, président de l'association pour le Transmanche, de Sir Anthony Mayer, président du groupe parlementaire franco-britannique ; MM. Mauroy, ancien Premier ministre, et Josephé, président du Conseil régional.

Lequel des quatre projets l'em-

portera, c'est maintenant la seule question qui importe. Car nous touchons au but. A la fin de cette semaine, le groupe d'évaluation rendra son rapport au Président de la République et au Premier ministre britannique. Fin janvier, ceux-ci annonceront leur décision et le traité sera signé en février dans notre région, entre M. Mitterrand et M<sup>me</sup> Thatcher.

A la fin de la dernière ligne droite, deux projets tiendraient la tête, selon les experts : France-Manche, avec son double tunnel ferroviaire foré dans la craie et ses navettes, et l'un des outsiders, le projet de la Sealink, Transmanche Express qui, lui, propose quatre tunnels, deux pour la route et deux pour le chemin de fer.

Le premier est classique. C'est celui qui avait pratiquement déjà été proposé avant l'abandon de 1976. Il a le mérite d'avoir le prix le plus bas (27 milliards de francs). Le dossier de la Sealink coûte un peu plus cher, 29 à 31 milliards. Mais il offre l'avantage d'un passage direct des voitures grâce à une autoroute en plus des tunnels ferroviaires. Question : son coût n'a peut-être pas été calculé avec beaucoup de fiabilité et les experts, comme

pour les autres projets, pourraient rectifier des vues par trop optimistes.

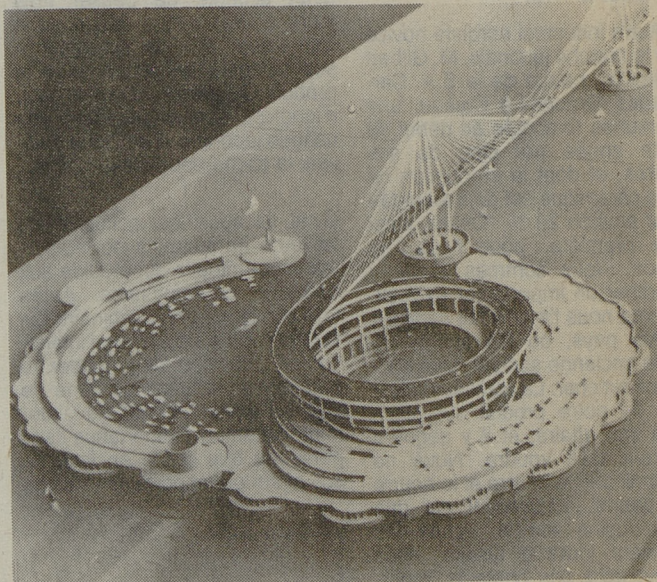
Le troisième projet a perdu du terrain, semble-t-il. C'est pourtant celui qui est le plus ambitieux et le plus séduisant avec ses deux ponts à 50 mètres au-dessus des flots, ses îles artificielles, son tunnel posé (doublé d'un tunnel ferroviaire). Mais il est chiffré à 52,7 milliards et fait peur aux écologistes avec ses piles de pont de 200 mètres de haut et les déchets que laissera au fond de la mer la "fouille" du tunnel posé.

Le petit dernier est sympathique mais irréaliste : c'est Euro-

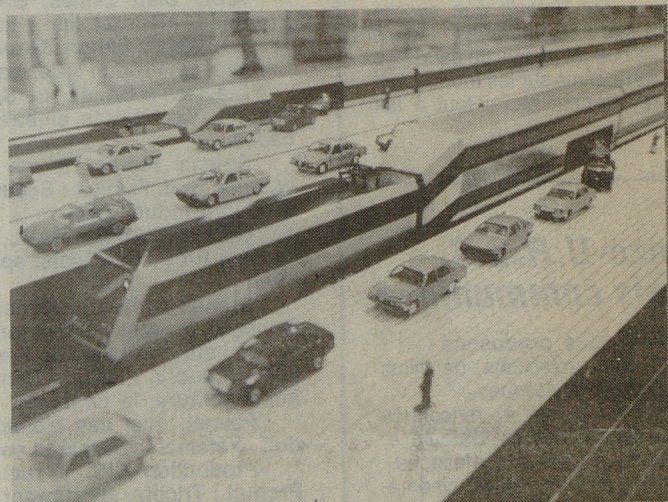
pont qui planterait en plein milieu de la Manche 8 tours Eiffel de 300 mètres de haut retenant par des filins de kevelar (une fibre synthétique) des travées d'une portée de 5 km. D'où un danger pour la circulation dans la Manche déjà par ailleurs bien périlleuse. Son coût (50 milliards) joue aussi en sa défaveur.

On connaîtra bientôt le vainqueur et nous saurons alors comment dès 1993, car les travaux devraient aller vite, nous pourrions franchir à pieds secs le Channel, ce vieux rêve caressé depuis Napoléon 1<sup>er</sup>.

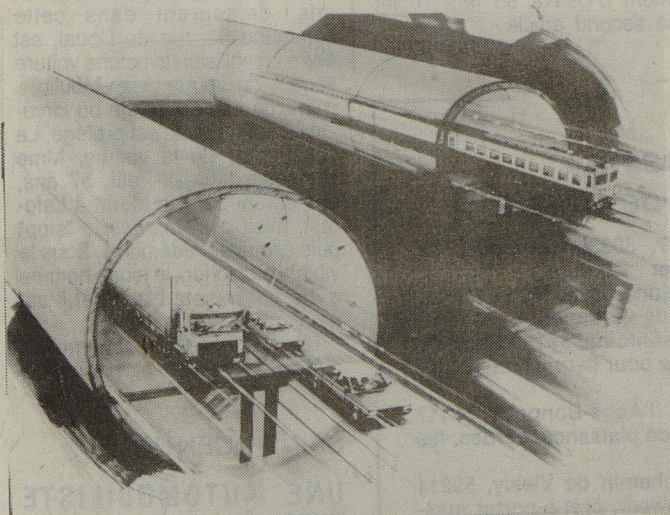
Claude Vincent



EUROROUTE. C'est le projet le plus séduisant avec ses deux ponts autoroutiers, ses îles artificielles de 500 mètres de diamètre avec hôtels et lieux de plaisirs en pleine Manche et ses tunnels.



FRANCE MANCHE Il s'agit d'un double tunnel foré dans la craie où les véhicules embarqueraient très vite dans des navettes ferroviaires. Sécurité et confort règneraient à bord.



TRANSMANCHE C'est le projet de la compagnie Sealink. Il n'y avait d'abord que 2 tunnels où passaient les trains et les voitures (sur la même chaussée mais à des heures différentes).



EUROPONT. C'est un pont suspendu complet qui traverserait la Manche à 70 mètres de hauteur attaché à des filins de textile synthétique. L'autoroute à deux fois six voies superposées, serait enfermée dans un tube transparent à certains endroits.

NN

17 DEC. 1985

aient abouti et je salue le jour proche où Madame THATCHER et François MITTERRAND pourront sceller l'accord définitif. Je suis heureux d'avoir contribué à cette entreprise comme chef du Gouvernement et je suis plus heureux encore de ce que ce projet représente pour ma région, pour la France, pour l'Europe.

# Hier, le tunnel sous la Manche débouchait dans le grand hall de l'hôtel de ville de Lille

Bag-pipers en kilt, musique du 43<sup>e</sup> dans un répertoire digne des kiosques à musique de Hyde Park, drapeaux tricolores, français et britanniques, au kilomètre, et vin mousseux pour tout le monde : le tunnel sous la Manche débouchait hier après-midi dans le grand hall de l'hôtel de ville de Lille où s'étaient rassemblés à l'initiative du sénateur Pontillon les élus, les parlementaires, les membres du corps consulaire, des assemblées régionales et des assemblées consulaires (lire notre information en page régionale).

Le tunnel, écrivons-nous, puisque depuis deux cents ans après le rêve napoléonien, c'est de cela qu'il s'agit. Mais il est de bon ton de lire « *lien fixe* » pour préserver les chances de tous les projets. Tous, finalement, font appel à la technologie du tunnel, à l'exception « d'Europort ». Mais ce dernier ne se présente-t-il pas comme un tunnel suspendu ?

L'INAUGURATION d'une exposition de maquettes et de projets que les Lillois pourront voir, durant toute la semaine dans le hall n'était que le prétexte de cette manifestation à grand spectacle. Robert Pontillon, président de la section française du conseil franco-britannique, et animateur de l'Association Transmanche, un groupe qui milite depuis deux ans pour la relance du vieux rêve, Robert Pontillon donc avait demandé aux promoteurs des quatre projets d'exposer leurs dossiers, vidéo à l'appui, devant Pierre Mauroy, Noël Josèphe, président du Conseil régional, Bernard Derosier, Roland Huguët, présidents des Conseils généraux du Nord et du Pas-de-Calais, ainsi qu'un impressionnant panel de personnalités régionales et britanniques.

## Paris-Londres en moins de trois heures

La visite de l'exposition rythmée par le tempo incertain de la cornemuse, se fit au pas de charge. La présentation des projets se fit par contre, elle, sur un rythme plus mesuré, ce qui fit une bien longue après-midi avant que les Lillois ne trinquent au futur Paris-Londres en moins de trois heures, et à l'arrêt du T.G.V. en gare de Lille entre Londres et Bruxelles.

Nous ne reviendrons pas sur les projets, que nous avons présentés à plusieurs reprises. Précisons tout de même que pour marquer l'importance de l'événement, les plus hautes personnalités des « consortiums » constitués autour de ces quatre projets étaient présents. Maurice Herzog, ancien ministre, pour le tunnel à navettes de « France Manche », avec un dossier basé sur l'évaluation des besoins des usagers, essentiellement. James Sherwood, propriétaire de la Sealink, sur « Transmanche express », tunnel à quatre galeries, deux routières, et deux ferroviaires, qui indiqua surtout qu'il était candidat comme directeur de projet, non comme entrepreneur, ce qui ouvre plus largement la place aux entreprises régionales, qui voudraient soumissionner directement. M. Loubert, président

d'Usinor, qui présenta le pont-tunnel d'Euro-route, doublé d'un tunnel ferroviaire, comme une chance pour l'aménagement du Nord-Pas-de-Calais, autour du développement du trafic routier, mais aussi du T.G.V. nord-européen. Les ingénieurs d'Europort, le tube suspendu, plaidèrent quant à eux pour la création d'industries de pointes (fibres Kevlar pour les câbles, moquettes routières, aciers spéciaux) dans la région.

## Un télégramme de F. Mitterrand

Auparavant, M. Pontillon avait insisté sur les enjeux de ce futur équipement, tant pour le développement économique régional que pour celui de l'Europe, mais aussi pour le rapprochement socio-culturel des peuples, et comme le symbole et l'illustration de la construction européenne.

Un télégramme de François Mitterrand, citant le caractère exemplaire du projet dans le domaine de la coopération européenne, ses effets sur l'emploi et l'investissement, fut lu à l'assemblée.

Sir Anthony Meyer, président du groupe d'amitié franco-britannique aux Communes, détailla longuement les réactions des élus et de l'opinion britanniques face à ce projet, projet pour lequel vint plaider M. John Osborn, président du groupe interparlementaire franco-britannique.

A l'issue de cette journée, Pierre Mauroy rappela qu'il espérait depuis vingt ans la relance du projet. La première des conditions à créer était une volonté gouvernementale, volonté dont Pierre Mauroy témoigna lorsqu'il était Premier ministre, bénéficiant alors d'un retournement d'opinion en Grande-Bretagne.

## P. Mauroy : une vocation à la communication

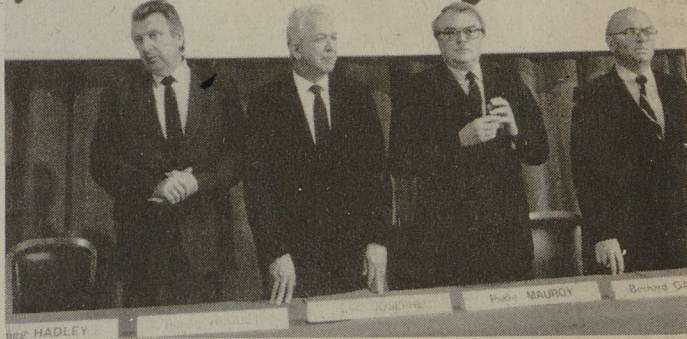
Pierre Mauroy insista sur la situation géographique de la région du Nord, qui lui donne vocation à la communication et à l'échange. Il développa ce thème de la communication comme un choix prioritaire pour le développement de la région,

## LIEN FIXE TRANSMANCHE



17 DEC. 1985

### Une chance, un défi pour la région



Sous le slogan, Roland Huguët, Noël Josèphe, Pierre Mauroy, et Bernard Gauthier représentant le préfet de région.

(Photo « La Voix du Nord »).

qu'il s'agisse de communication des hommes et des marchandises, de communication des idées, des données, des images, par les technologies les plus avancées. Il évoqua la création, « dans la capitale régionale », d'une « cité audiovisuelle digne de notre ambition collective ». « Nous sommes entrés dans l'ère industrielle avec le charbon et le fer, nous y resterons avec la communication, au sens le plus large », affirmait-il. Il indiqua aussi que la région devait se mobiliser pour organiser toutes les retombées positives possibles de la réalisation du « lien fixe », lequel ne doit pas seulement créer des emplois sur le chantier, mais être un outil de développement régional. Il demanda aux ports « de forcer leur destin en s'adaptant », jouant la carte de la concertation et de la complémentarité. Il plaida pour la réalisation des multiples infrastructures complémentaires du lien fixe, qu'elles soient économiques ou touristiques. Il se réjouit aussi de voir se rapprocher une échéance heureuse pour le T.G.V. nord-européen, dont, affirmait-il, Lille doit être un lieu de passage obligé. Lille capitale européenne peut être l'indispensable et puissant moteur de tout le Nord-Pas-de-Calais, conclut-il.

## Les exigences de la région

Noël Josèphe, quant à lui, rappela les différentes étapes de la réflexion du Conseil régional, ses avis favorables de

1982 et 1984, mais aussi ses exigences. Au Conseil régional ne revient pas le choix du projet, affaire de gouvernements. Mais le Conseil régional s'est donné les moyens de la réflexion. Le « groupe mixte » constitué avec le comité économique et social a donné son avis vendredi, mais cet avis n'a pas encore été rendu public.

Mais on sait que s'il examine chacun des projets sur le plan de l'impact sur l'emploi, l'environnement, les retombées économiques, il pose aussi des exigences, précisément sur l'emploi local, la réalisation des infrastructures complémentaires, l'effet sur l'environnement, la formation des salariés, le financement de la reconversion des activités portuaires, l'effet novateur des techniques de construction et de gestion, etc.

Noël Josèphe indiqua que la région entendait être « un espace privilégié de concertation » pour organiser les moyens nécessaires à la mise en valeur du « lien fixe » et de ses retombées dans le Nord-Pas-de-Calais.

Noël Josèphe insista lui aussi sur l'effet que le « lien fixe » produira sur la position du Nord-Pas-de-Calais au sein de l'Europe, et au carrefour d'un croisement T.G.V. international. Il insista sur la nécessité de renforcer la façade maritime afin non seulement qu'elle organise sa reconversion portuaire, mais aussi qu'elle puisse fixer le maximum d'activités induites.

PH. LAIDEBEUR.