

LE TUNNEL SOUS LA MANCHE

un vieux projet tout jeune

ROGER MACÉ*

Lorsqu'il m'arrive — c'est assez fréquent depuis quelques années — de parler du tunnel sous la Manche, certains de mes interlocuteurs hochent la tête avec indulgence : « oui, c'est un vieux projet ! ». Et, de fait, l'idée d'une liaison fixe qui réunirait, après une séparation géologique relativement récente, la Grande-Bretagne au continent européen, remonte à plus de deux cents ans. Mais c'est seulement dans la seconde moitié du XIX^e siècle, à une époque où les saint-simoniens professaient une croyance quasi mystique en l'avenir des sciences et des techniques et dans les bienfaits de la libre circulation des personnes et des marchandises, que le projet a pris corps, et sans doute serait-il depuis longtemps réalisé si les entreprises guerrières n'en avaient, de 1870 à nos jours, fait différer l'exécution. Cette interruption n'a pas atténué — tant s'en faut — la vigueur et le rayonnement des idées saint-simoniennes et les transformations qui sont intervenues dans tous les domaines de la technique et de l'économie, comme dans les comportements individuels et les relations internationales, donnent aujourd'hui à la réalisation du tunnel sous la Manche une actualité et des justifications qu'on ne pouvait pas prévoir il y a seulement trente ans.

LIAISON SOUS-MARINE

La conception même de l'ouvrage — un tunnel ferroviaire acheminant à la fois les trains de voyageurs et de marchandises et les rames spécialisées pour le transport des véhicules routiers — n'a pas été inspirée par un pieux respect des projets du XIX^e siècle. C'est au contraire, l'ébauche d'une solution d'avenir pour écouler la circulation automobile sur les itinéraires les plus fréquentés.

Un pont aurait sans doute été, pour l'imagination populaire, un symbole plus visible du rapprochement entre la Grande-Bretagne et le continent européen mais cet ouvrage, beaucoup plus coûteux qu'une liaison sous-marine, aurait créé un obstacle dangereux pour la navigation dans un passage de haute mer qui est le plus sillonné du monde.

* Délégué au tunnel sous la Manche.

D'autres raisons s'opposaient à la construction d'un tunnel routier; la ventilation n'aurait pu être assurée sans une limitation des vitesses et du débit, inconciliable avec l'importance des trafics et préjudiciable à la rentabilité de l'ouvrage. La combinaison rail-route offre, au contraire, l'avantage de permettre l'acheminement de tous les véhicules ferroviaires et routiers et, surtout, pour ces derniers, le mérite d'associer les services du porte à porte, propres aux automobiles particulières, à ceux du transport de masse dans les zones où la circulation est fortement concentrée.

Imaginez un automobiliste qui pourrait le dimanche soir, à cinquante kilomètres de Paris, quitter l'embouteillage des autoroutes pour se garer sur une contre-allée; celle-ci mise en mouvement le transporterait alors, en grande vitesse, jusqu'aux portes de la ville où il reprendrait le volant pour rentrer chez lui. Voici comment fonctionnera, pour les conducteurs d'automobiles, le tunnel sous la Manche.

Loin d'être un système archaïque, c'est, au contraire, celui qu'on étudie actuellement aux États-Unis sous les formes, plus ambitieuses et plus coûteuses aussi, du « tapis roulant » et de la voie de guidage automatique. Avec une capacité égale à celle d'une autoroute à deux fois trois voies, le tunnel sous la Manche sera donc un ouvrage d'avant-garde et on pourra tirer d'utiles enseignements de son exploitation.

RENTABILITÉ FINANCIÈRE

Les déplacements en automobiles particulières ne constituent pas la principale justification économique du tunnel, mais ils garantissent sa rentabilité financière. Un million de véhicules accompagnés ont franchi la Manche en 1968, soit un trafic six fois plus élevé que celui constaté douze ans plus tôt et deux fois supérieur aux prévisions faites en 1964. Dans ce total, la part du transport aérien qui était de 23 % en 1962 a décru régulièrement jusqu'à 5 % en 1968. En substituant au passage par bateau une liaison beaucoup plus rapide et deux fois moins coûteuse, le

tunnel pourra donc affirmer une supériorité commerciale que les aéroglisseurs ne sauraient menacer.

Même si l'on fait abstraction de leur sensibilité aux intempéries et des difficultés actuelles de leur exploitation financière, ces engins ne pourront pas surpasser le tunnel quant au temps de la traversée ni l'égaliser quant au niveau des tarifs. Non rentable pour le transport des marchandises, la flotte considérable qu'il faudrait créer pour assurer le transport saisonnier des touristes serait, au surplus, presque inemployée les deux tiers de l'année. On peut donc prévoir que la plupart des voitures particulières emprunteront le tunnel et que ce trafic sera au moins multiplié par deux et demi d'ici à 1980, par suite de l'accroissement du parc automobile dans les deux pays.

Le développement du trafic des marchandises paraît devoir être encore plus spectaculaire. Depuis quinze ans, les pays européens situés dans la zone d'influence du tunnel (*) ont occupé une place grandissante dans le commerce extérieur de la Grande-Bretagne et il est assuré que cette évolution se poursuivra même si l'Angleterre n'adhère pas au marché commun.

Le trafic se déplace, en outre, vers des marchandises de haute valeur à la tonne pour lesquelles la qualité du service joue un rôle essentiel; le tunnel est donc bien placé pour en assurer l'acheminement sans rupture de charge par wagons ordinaires, containers sur wagons et véhicules routiers portés sur des wagons plate-forme spéciaux. La concurrence d'engins révolutionnaires est, à cet égard, très peu probable.

Si les navires containers ont déjà permis une sensible diminution des frets, leur perfectionnement abaissera, sans doute, le plafond concurrentiel des péages du tunnel, mais leur avantage ne sera pas aussi net sur la Manche que sur les lignes transatlantiques, en raison de leur moindre taille, de leur spécialisation moins poussée et surtout de la plus grande durée moyenne de leur immobilisation dans les ports. Leur coût d'exploitation sera, par ailleurs, plus sensible à la hausse des prix que celui du tunnel lequel, à concurrence de 80 % sera composé de charges non indexées : le service de la dette obligataire. On peut en conclure que la position concurrentielle du tunnel ne cessera de s'améliorer avec le temps pour le plus grand bénéfice des usagers.

Sans tenir compte de cet avantage différentiel et dans des hypothèses par ailleurs très prudentes, on a pu estimer à 7 260 000 tonnes en 1980 et à 9 400 000 tonnes en 1985 le volume des marchandises qui seront acheminées par le tunnel.

En comparaison, le trafic trans-Manche des marchandises de même nature (***) s'est élevé en 1966 à environ

(*) Cette zone comprend les pays de la C.E.E., l'Autriche, l'Espagne, la Suisse et les pays de l'Europe de l'Est.

(**) A l'exclusion des marchandises « non tunnelables » telles que les minerais, le charbon, les produits pétroliers, et d'une manière générale, tous les pondéreux en vrac.

7 000 000 tonnes. Encore faut-il préciser que seulement 28 % environ de ce trafic est passé par les ports français et qu'il était composé en grande partie de fruits et légumes, ce qui ne sera plus du tout le cas dans le tunnel.

RESTRUCTURATION SPECTACULAIRE

La réduction des dépenses de franchissement du Pas-de-Calais libèrera, au profit des économies française et britannique, des moyens de production de même valeur, mais ce sont surtout les facilités offertes au trafic des marchandises qui ouvriront aux deux pays les perspectives les plus prometteuses.

Une restructuration spectaculaire, et trop souvent ignorée en France, de l'industrie et du commerce britanniques oblige nos voisins à trouver un surcroît de débouchés en Europe et, notamment, en France.

Depuis plusieurs années, les investissements directs qu'ils ont faits dans notre pays ont été considérablement supérieurs à ceux que nous avons faits chez eux. Cette action dynamique a une portée qui dépasse de beaucoup l'économie et la finance car elle suppose et détermine une évolution des mentalités de part et d'autre du « Channel ».

La France ne connaît pas, au même degré, la nécessité du décloisonnement, encore qu'elle aussi ait avantage à accroître ses relations industrielles et commerciales avec le Royaume-Uni.

Actuellement, seule une très faible part du commerce entre la Grande-Bretagne et le continent transite par les ports français.

En outre, la vaste région urbaine et industrielle du Nord-Ouest de l'Europe, entre Düsseldorf et Manchester, va trouver le principe de son unité et de sa structure dans le tunnel et dans les réseaux routiers et ferroviaires qui, de part et d'autre de la Manche, viendront l'irriguer. Il n'est certainement pas indifférent pour la France d'être traversée par cet axe vital. L'expérience démontre que les grandes voies de communication attirent les activités et, à la différence du Sud-Est de l'Angleterre où l'espace industriel commence de faire défaut, les zones d'accueil ne manquent pas du côté français. Le centre de la Grande-Bretagne tirera lui aussi un grand avantage d'être plus proche par le temps et la commodité des transports du grand bassin industriel qui s'étend jusqu'à la Ruhr. Ainsi, par la vertu bien connue des pôles et des axes de développement, le tunnel sous la Manche s'inscrit parmi les grandes actions anticipatrices de l'Aménagement du Territoire à l'échelle non plus d'une seule nation, mais de plusieurs pays à qui la raison et les sentiments commandent d'associer leurs destins.

R.M.