

N° 162

SÉNAT

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1986-1987

Annexe au procès-verbal de la séance du 2 avril 1987.

RAPPORT D'INFORMATION

FAIT

au nom de la commission des Affaires économiques et du Plan (1) sur le projet de création d'une liaison fixe transmanche et les implications économiques de son établissement.

Par M. Josselin de ROHAN et les membres
du groupe de travail chargé de cette étude (2),

Senateurs.

(1) Cette commission est composée de : MM. Jean François-Poncet, *président* ; Richard Pouille, Marcel Daunay, Robert Laucoumet, *vice-présidents* ; Serge Mathieu, René Tregouët, Francisque Collomb, Louis Minetti, *secrétaires* ; MM. François Abadie, Maurice Arreckx, Henri Bangou, Bernard Barbier, Jacques Bellanger, Georges Berchet, Roland Bernard, Andre Bohl, Marcel Bony, Jean Boyer, Jacques Braconnier, Raymond Brun, Robert Calmejane, Paul Caron, Louis de Catuelan, Joseph Caupert, William Chervy, Auguste Chupin, Jean Colin, Marcel Costes, Roland Courteau, Desire Debavelaere, Lucien Delmas, Rodolphe Desire, Georges Dessaigne, Pierre Dumas, André Duromea, Jean Faure, Philippe François, Roland Grimaldi, Remi Herment, Jean Huchon, Bernard-Charles Hugo, Andre Jarrot, Pierre Jeambrun, Paul Kauss, Pierre Lacour, Gerard Larcher, Marc Lauriol, Guy de La Verpillière, Yves Le Cozannet, Bernard Legrand, Charles-Edmond Lenglet, Maurice Lombard, Paul Malassagne, Louis Mercier, Paul Moreau, Georges Mouly, Jacques Moutet, Henri Olivier, Albert Pen, Daniel Percheron, Jean Peyrafitte, Alain Pluchet, Andre Pourny, Claude Prouvoyeur, Jean Puech, Henri de Raincourt, Jean-Marie Rausch, Michel Rigou, Jean Roger, Josselin de Rohan, Andre Rouviere, Jean Simonin, Michel Sordel, Raymond Soucaret, Michel Souplet, Fernand Tardy, Rene Travert.

(2) Voir la composition complete de ce groupe de travail à l'annexe 1, page 91.

SOMMAIRE

	Page
AVANT-PROPOS	7
I. DU REVE A LA REALITE : RETROSPECTIVE DES PROJETS	10
II. LE CHOIX DE 1986 : LA 27EME TENTATIVE	13
1°) La décision gouvernementale	13
2°) L'option technique	15
a) Les différents projets écartés :	15
Transmanche Express	15
Europont	17
Euroroute	18
b) Le projet retenu	21
Les caractéristiques techniques	21
Les partenaires français	26
Les partenaires britanniques	26
3°) L'approbation parlementaire	28
a) La ratification par le Parlement français	28
La ratification du traité	28
L'approbation législative de la concession	29
b) La complexité de la procédure britannique	30
La nécessité d'une loi	30
Le caractère hybride de la loi	31
L'importance des procédures d'information et de consultation	31
4°) Les adversaires	32
a) La « défiance constructive »	33

	Pages
b) Les résistances locales	35
c) Les intérêts économiques opposés.....	38
III. LES CONSEQUENCES DE L'ETABLISSEMENT D'UNE LIAISON FIXE TRANSMANCHE	40
1°) Le bouleversement des conditions actuelles de transport sur la Manche.....	40
a) Le transport maritime	43
. Panorama du transport par ferry boat.....	43
. L'activité des compagnies	44
. L'incidence de l'ouverture du lien fixe	45
b) Le transport aérien	45
2°) L'impact de la liaison fixe sur l'emploi	46
a) La période de construction : 1987-1993	46
b) La période d'exploitation	47
3°) La déstabilisation des activités portuaires.....	48
a) Les détournements de trafic vers le lien fixe.....	49
b) L'éclatement du trafic transocéanique à destination ou en provenance du Royaume-Uni	50
c) Panorama des ports français.....	51
4°) L'effet du tunnel sur le tourisme	54
a) Le touriste britannique	54
b) L'impact de la liaison fixe	55
c) Le développement de l'action touristique	56
. dans la région Nord-Pas-de-Calais	56
. dans les autres régions	57
IV. LES CONDITIONS DE LA REUSSITE	59
1°) Un pari financier	59

	Pages
a) Le financement privé est-il possible ?.....	59
b) Le principe de l'immunité des finances publiques	61
c) Le caractère attractif du projet	63
2°) L'avenir du T.G.V. Nord	68
: l'idée d'un T.G.V. Nord	68
: de l'influence du tunnel sur le projet	69
: la limitation des engagements français	69
: les caractéristiques ferroviaires britanniques	70
: les enjeux industriels du T.G.V. Nord	71
: l'association récente des projets	71
1. La position de la S.N.C.F.	72
2. Le choix du tracé	73
a) La desserte de l'aéroport de Roissy	73
b) Les villes à desservir	74
3°) De nécessaires mesures d'accompagnement.....	79
a) La mission grands chantiers	79
b) Les infrastructures routières	81
c) Les infrastructures ferroviaires et les transports collectifs.....	84
d) Les transports de marchandises	85
e) Le tourisme	85
f) Les activités portuaires	86
CONCLUSIONS	87
ANNEXE 1 : Composition du groupe de travail	91
ANNEXE 2 : Liste des personnalités auditionnées par le groupe de travail	92
ANNEXE 3 : Contribution personnelle de M. Charles-Edmond LENGLET, Sénateur de la Somme	94
ANNEXE 4 : Contribution personnelle de M. Roland GRIMALDI, Sénateur du Nord	95

AVANT-PROPOS

Après la décision prise par les gouvernements français et britannique de construire un tunnel sous la Manche et à la demande de M. Josselin de ROHAN, sénateur du Morbihan, la commission des Affaires économiques et du Plan a décidé, le Mercredi 9 avril 1986, de former en son sein un groupe de travail chargé d'étudier le projet de création d'une liaison fixe transmanche et d'analyser les implications économiques de son établissement.

Au cours d'une réunion tenue le mardi 29 avril 1986, le groupe de travail a procédé à la constitution de son bureau, qui est ainsi composé :

Président : M. Louis de Catuelan, Union centriste, Yvelines

Vice-Présidents : M. Amédée Bouquerel (1), Rassemblement pour la République, Oise

M. Roland Grimaldi, Socialiste, Nord

M. Charles-Edmond Lenglet, Gauche démocratique, Somme

Secrétaires : M. Jean-Luc Bécart, Communiste, Pas-de-Calais

M. Georges Berchet, Gauche démocratique, Haute-Marne

M. Henri Elby (2), Union des Républicains et des Indépendants, Pas-de-Calais

(1) M. Amédée Bouquerel a été élu questeur du Sénat le 7 octobre 1986.

(2) M. Henri Elby est décédé le 31 juillet 1986.

Rapporteur: M. Josselin de Rohan, Rassemblement pour la République, Morbihan.

Le groupe de travail a procédé à diverses auditions et, dans le souci de compléter son information, s'est rendu en Grande-Bretagne afin d'y rencontrer les responsables concernés par le projet. Il souhaite remercier très vivement les personnalités, tant françaises que britanniques, qui ont accepté de l'assister dans cette étude et ont largement contribué à l'établissement du présent rapport.

"Je pense qu'il faut se hâter... de percer le tunnel Franco-Anglais, si nous ne voulons pas léguer au siècle prochain, avec la gloire d'achever cette oeuvre nécessaire, le droit de s'étonner de nos hésitations et peut-être de nos préjugés".

Ferdinand de Lesseps 1882

I. DU REVE A LA REALITE : RETROSPECTIVE DES PROJETS

Avec une ténacité remarquable, le tunnel sous la Manche reparait régulièrement depuis un siècle aux premières pages des journaux. Comme tous les grands projets qui modifient la géographie du monde, la construction d'un lien fixe entre la Grande-Bretagne et le continent soulève des espoirs et des craintes et donne le plus souvent naissance à des chimères.

Dès 1753, dans sa "dissertation sur l'ancienne jonction de l'Angleterre et de la France", l'ingénieur français Nicolas Desmaret imaginait de relier le continent et les îles britanniques.

Ce projet n'était que le premier d'une longue liste.

En 1802, l'ingénieur des mines Albert Mathieu-Favier propose à Napoléon Bonaparte, alors premier consul, de creuser une galerie dans la craie : le tunnel sous-marin dans lequel devaient circuler les diligences serait éclairé par des lampes à huile et aéré par des cheminées débouchant au-dessus des vagues.

En 1860, Gustave Robert projette la construction d'une jetée de 32 kilomètres de long et de 6 mètres de haut comportant quatre voies ferrées.

C'est à l'ingénieur français Thomé de Gamond que l'on doit plusieurs projets de ponts ou de tunnels entre 1833 et 1865. Cet ingénieur effectua lui-même des relevés du fond du détroit, plongeant nu par 33 mètres de fond, sans scaphandre, lesté de quatre sacs chargés de 20 kilos de galets, les oreilles et le nez bourrés de coton mêlé de beurre.

Les projets se multiplient dans la seconde moitié du XIXe siècle, parfois farfelus comme celui de Verdu de Béhobie qui proposait un "chemin de fer flottant", tube métallique entre deux eaux mais solidement arrimé au fond.

En 1875, la "Channel tunnel company" et la "société concessionnaire du chemin de fer sous-marin entre la France et

l'Angleterre" obtiennent la signature d'un protocole d'accord entre les deux Etats. Le creusement de deux tunnels était alors engagé...

De nombreux projets se voient ensuite refusés pour des motifs tenant à leurs caractéristiques techniques et financières et plus profondément au refus de l'opinion britannique face à la création d'un lien fixe avec le continent.

A la veille de 1914, un comité parlementaire pour la défense du tunnel se forme à la Chambre des communes, mais une cabale de militaires, d'hommes politiques, de financiers et d'industriels déclenche l'hostilité du comité de défense impériale : après la discussion publique aux Communes en 1930, le projet fut repoussé, mais seulement par 179 voix contre 172.

La deuxième guerre mondiale fut pour le tunnel une nouvelle mise en veilleuse mais l'idée reprenait force en 1947 avec la formation d'un comité parlementaire britannique sous la présidence d'un député travailliste, M. Christopher Shawcross, alors qu'en France un groupe semblable se formait au Conseil de la République.

Au nombre des plus ardents défenseurs d'une liaison fixe, il faut alors compter MM. Louis Armand, Paul Leroy-Beaulieu, l'ingénieur et architecte Basdevant, et Jules Moch, président de la société d'étude du pont sur la Manche qui proposait en 1961 un pont jeté à 70 mètres au-dessus de la mer entre Douvres et le cap Blanc-Nez. Cet ouvrage comportant une autoroute à cinq voies, deux voies ferrées et deux pistes pour les "deux-roues" était rejeté en 1963 au profit de la solution d'un tunnel ferroviaire (1).

La décision officielle de lancer la construction d'un tunnel ferroviaire est prise par les gouvernements français et britannique en février 1964.

Les négociations et les études se poursuivent de 1971 jusqu'en novembre 1973 où commencent les travaux de construction.

(1) Rapport de la commission franco-britannique chargée de l'étude des projets d'ouvrage fixe de traversée de la Manche (ministère des travaux publics et des transports - 1963)

Dès novembre 1974, les autorités britanniques demandaient au gouvernement français de retarder les travaux, alors même que les Parlements français et britannique n'avaient pas encore accepté la ratification du traité relatif au tunnel sous la Manche.

Le 20 janvier 1975, le projet du tunnel, qui devait être mis en service en 1980-1981, est abandonné définitivement.

II. LE CHOIX DE 1986 : LA 27EME TENTATIVE

1°) La décision gouvernementale

Réouvert en 1980 par le Premier ministre britannique, le dossier du lien fixe transmanche donne lieu à l'établissement d'un rapport par un groupe de travail franco-britannique qui recommande "un double tunnel ferroviaire foré, avec navette pour véhicules automobiles".

Au cours d'un sommet franco-britannique des 10 et 11 septembre 1981, les ministres des transports des deux pays décident de confier à des experts une étude commune sur les liaisons fixes à travers la Manche et sur leur portée compte tenu des intérêts des transports maritimes.

C'est ainsi que, le 27 septembre 1981, est constitué un groupe franco-britannique coprésidé par MM. Andrew Lyall et Guy Braibant. Ceux-ci, par lettre commune du 23 avril 1982, déposent leur rapport.

Un groupe de banques (B.N.P., Indosuez, Crédit lyonnais, Midland Bank, National Westminster) étudiant à partir des données techniques et économiques ainsi rassemblées la rentabilité du projet, conclut à la possibilité d'en trouver le financement sur le marché financier et publie un rapport commun en mai 1984.

Dès lors, le processus s'accélère.

Le 14 novembre 1984, au cours d'une réunion franco-britannique à Paris, les ministres des transports constatent leur volonté commune de réaliser la liaison selon le principe d'une concession privée sans apport budgétaire ni garantie des deux Etats.

Le 30 novembre 1984, lors d'un sommet tenu à Paris, les deux chefs d'Etat entérinent les propositions de leurs ministres des transports et chargent un groupe de travail franco-britannique d'élaborer, sous trois mois, des directives permettant

de consulter des groupements de promoteurs intéressés par la future concession.

Le 28 février 1985, et dans les délais impartis, le groupe de travail, présidé du côté britannique par M. Andrew Lyall et du côté français par M. Raoul Rudeau, remet le projet de directives.

Le 20 mars 1985, les ministres des transports se réunissent à Londres pour examiner ce projet et en adoptent le texte.

Le 2 avril 1985, ce texte est rendu public simultanément des deux côtés de la Manche et les promoteurs intéressés sont invités à remettre leurs propositions pour le 31 octobre 1985.

Un groupe d'évaluation coprésidé par MM. Lyall et Rudeau est constitué pour procéder à l'examen conjoint des offres remises : il doit vérifier le respect des exigences de sécurité, la validité des solutions techniques choisies et évaluer la rentabilité financière des projets et la crédibilité des consortiums qui les supportent.

Avant la fin de l'année 1985, le groupe d'évaluation rend ses conclusions sur les quatre projets de liens fixes déposés par les groupes Euroroute, France Manche - Channel tunnel Group, Europont et British Ferries. Le Président de la République française et le Premier ministre britannique annoncent leur décision commune le 20 janvier 1986, à Lille.

Parallèlement, des groupes franco-britanniques s'étaient attachés à l'élaboration d'un projet de traité réglant les droits et devoirs réciproques des deux pays dans cette oeuvre commune ainsi qu'à la rédaction d'un projet d'acte de concession à passer entre les deux Etats et le promoteur retenu.

Le traité a été paraphé à Cantorbéry par les ministres des Affaires étrangères, en présence de Mme Thatcher et de M. Mitterrand, le 12 février 1986.

L'acte de concession a été signé par les ministres compétents et les promoteurs retenus le 14 mars. L'un et l'autre doivent, tant en France qu'en Angleterre, être soumis à approbation suivant des procédures nationales différentes, par les Parlements.

2°) L'option technique

a) Les différents projets écartés

- Transmanche Express

Le projet présenté sous le nom de "Transmanche Express" par British Ferries, filiale du groupe international Sea Containers présidé par M. James Sherwood, consistait en un ouvrage à plusieurs galeries forées dans la craie; dans sa dernière version, il comportait deux galeries ferroviaires et deux galeries autoroutières de 11,30 mètres de diamètre contenant chacune une chaussée à deux voies. Outre les entrées côtières, deux puits en mer, protégés par des îles artificielles, permettaient la ventilation des chaussées. La construction de l'ouvrage était évaluée par les promoteurs à un montant de 31 milliards de francs, hors inflation et intérêts, montant qui, aux dires des experts, était cependant manifestement sous-évalué.

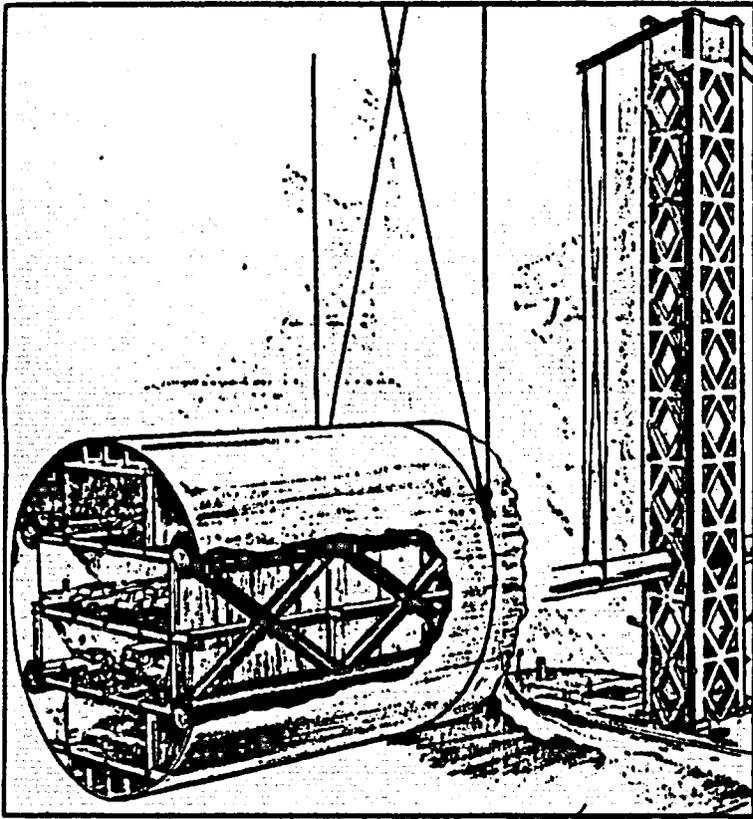
Ce projet, qui bénéficiait d'un soutien puissant du côté britannique, a cependant été assez rapidement écarté, le groupe d'évaluation ayant relevé un certain nombre de faiblesses tenant notamment à la difficulté de forer des galeries de large diamètre et à l'insuffisance des procédés de ventilation.

- Europont

Pour ses promoteurs, un groupement d'entreprises françaises, belges et britanniques, il s'agissait de construire un pont routier suspendu de 35 km réparti en sept sections, chacune comportant un tablier de 5 km de long arrimé à des pylônes s'élevant à plus d'une centaine de mètres au-dessus du niveau de la mer. Le pont proprement dit se serait trouvé à 70 mètres de hauteur et aurait comporté douze voies, six dans chaque sens, situées non pas à ciel ouvert mais complètement enveloppées dans une structure d'acier et de béton. Le coût de l'ouvrage était estimé à 5 milliards de livres sterling-1985, montant atteignant 9 milliards lors de l'achèvement des travaux du fait de l'inflation et des intérêts à rembourser sur les sommes avancées. En outre, un tunnel ferroviaire à voie unique aurait été ultérieurement prévu et financé par les bénéfices du pont.

Selon les promoteurs d'Europont, leur projet était réalisable grâce à Parafil, une nouvelle fibre composite en plastique développée par Imperial Chemical Industries (I.C.I.) et Courtaulds. Cette fibre miracle serait aussi résistante que l'acier tout en pesant six fois moins, ce qui permettrait d'envisager, à l'avenir, des ouvrages beaucoup plus grands et considérablement plus légers que ceux construits jusqu'à présent.

Certains doutes ayant été émis sur la fiabilité de cette nouvelle technique, le projet Europont a été repoussé par les gouvernements.



PROJET EUROPONT

- Euroroute

Le projet Euroroute était conçu pour relier la France à la Grande-Bretagne par un ouvrage d'art mixte pont-tunnel-pont. En tout, 40 km de route à deux voies qui devaient permettre de traverser la Manche en environ 30 minutes par beau temps et ce, sans quitter le volant de sa voiture ou de son camion.

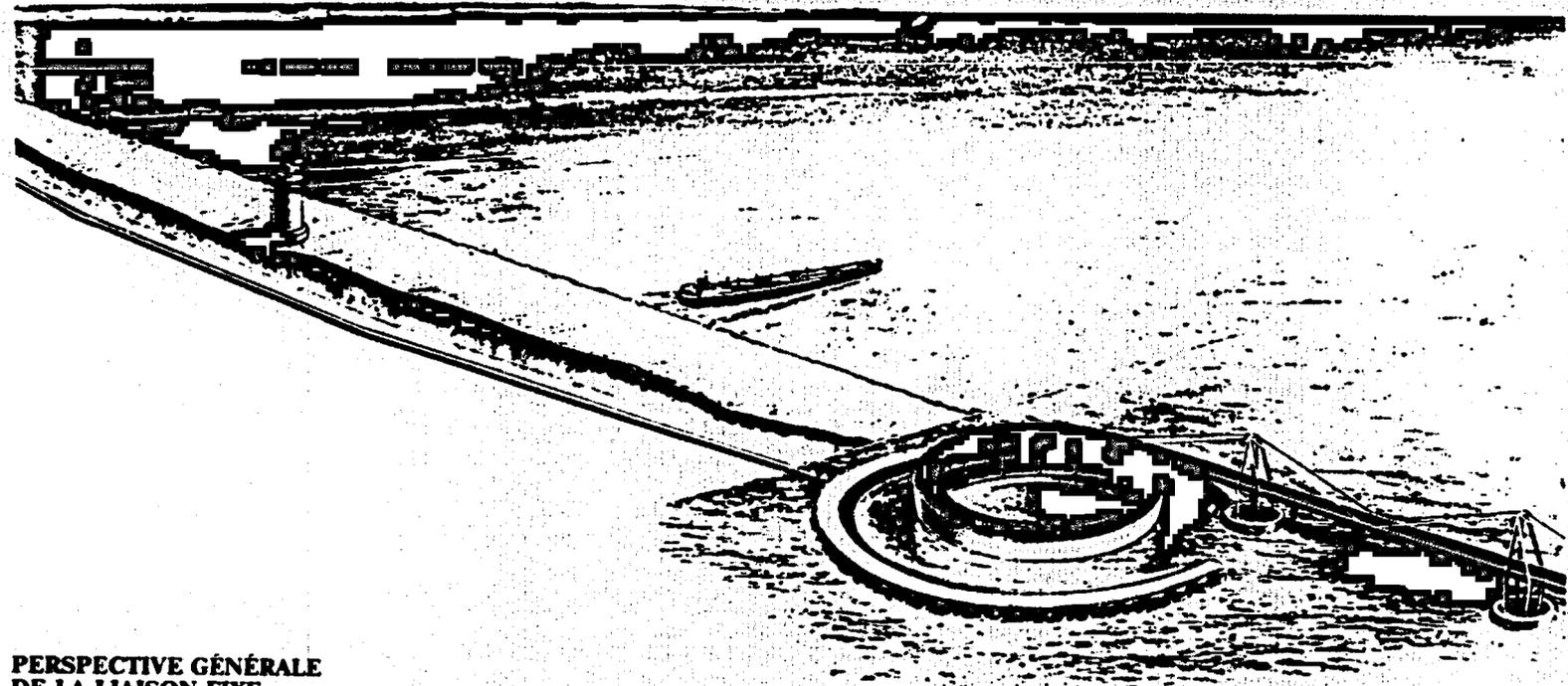
Une liaison ferroviaire était programmée. En tout état de cause, elle devait n'entrer en service qu'après 1993, date prévue pour l'ouverture de l'axe autoroutier.

Le parcours imaginé par Euroroute était jalonné de plusieurs îles artificielles, deux d'entre elles servant, selon le sens de circulation, de rampes d'accès ou de sortie de tunnel. L'automobiliste y aurait emprunté une rampe hélicoïdale de 250 mètres de diamètre, avec une pente de 4 % pour rejoindre le tunnel immergé, légèrement enfoui dans la partie centrale du

détroit. Les îles artificielles pouvaient être équipées d'hôtels, de restaurants et de boutiques hors taxes.

Le groupement Euroroute comprenait du côté français Alstom, Usinor, la Compagnie générale de l'Electricité, G.T.M. Entrepouse, la Société générale, Paribas. Ses partenaires britanniques réunissaient notamment la Barclays Bank, British Steel, John Howard, Trafalgar House.

Pour Euroroute, le lien routier était évalué à 42 milliards de francs 1985 (15 milliards pour l'axe ferroviaire) correspondant à un besoin de financement de 75 milliards de francs (25 milliards de francs pour le train).



**PERSPECTIVE GÉNÉRALE
DE LA LIAISON FIXE
EURO-ROUTE**

Outre la création d'un lien routier, le projet Euroroute présentait l'intérêt évident d'éviter une rupture de charge au moment de l'embarquement dans des navettes ; il était aussi particulièrement attractif par son originalité. Il semble que le coût important du projet et la prédominance, au sein du groupe qui le présentait, d'entreprises et de banques françaises, ont été les raisons essentielles de son rejet.

b) Le projet retenu

. Les caractéristiques techniques

Le projet soutenu par le consortium France-Manche C.T.G. adopte la formule d'un tunnel exclusivement ferroviaire avec navettes pour le transport des véhicules. Il s'agit de l'ouvrage le plus classique, le moins onéreux et le plus respectueux de l'environnement.

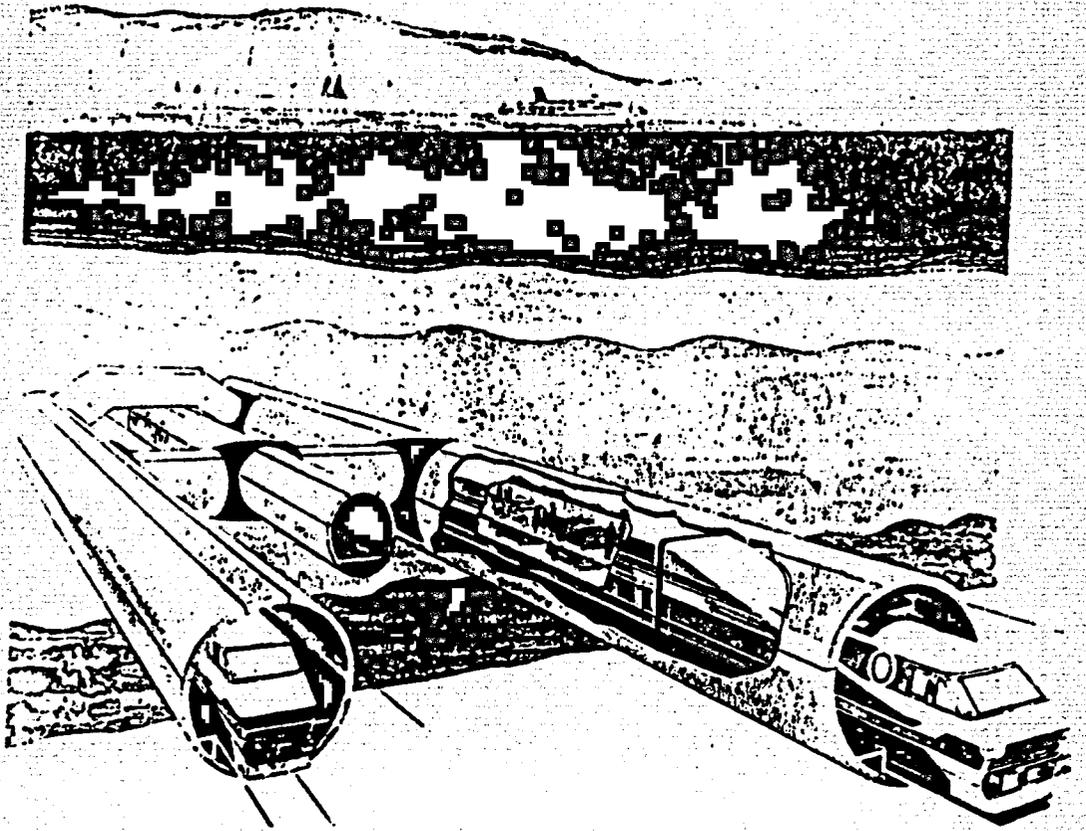
Deux tunnels parallèles espacés de 30 mètres et longs de 50,5 kilomètres dont 37 kilomètres sous la mer seront forés dans la craie. Dans chaque tunnel, d'un diamètre intérieur de 7,30 mètres, circuleront uniquement des trains : qu'il s'agisse de trains ordinaires ou à grande vitesse transportant voyageurs et marchandises ou de navettes ferroviaires embarquant des véhicules. Ces navettes ont une longueur de 800 mètres et une capacité d'accueil de 200 véhicules ou de 35 camions.

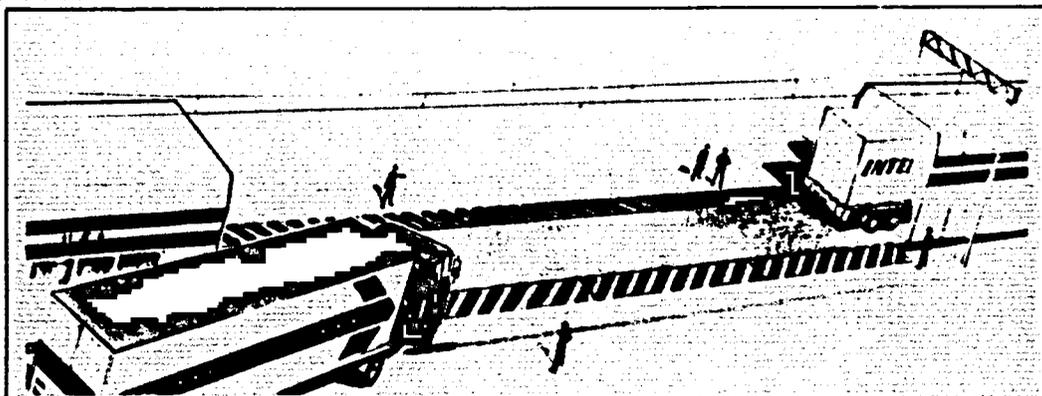
Les rames conduiront les véhicules et les usagers à 160 km/h de Sangatte à Cheriton, en vingt six minutes.

Les promoteurs de cette formule de tunnel, conscients de l'inconvénient que représentent les opérations de chargement et de déchargement des véhicules, estiment que l'attente avant chaque départ n'excèdera pas vingt minutes. Les navettes devraient partir toutes les trois minutes en période de pointe, soit un trafic possible de quatre mille voitures par heure dans chaque sens.

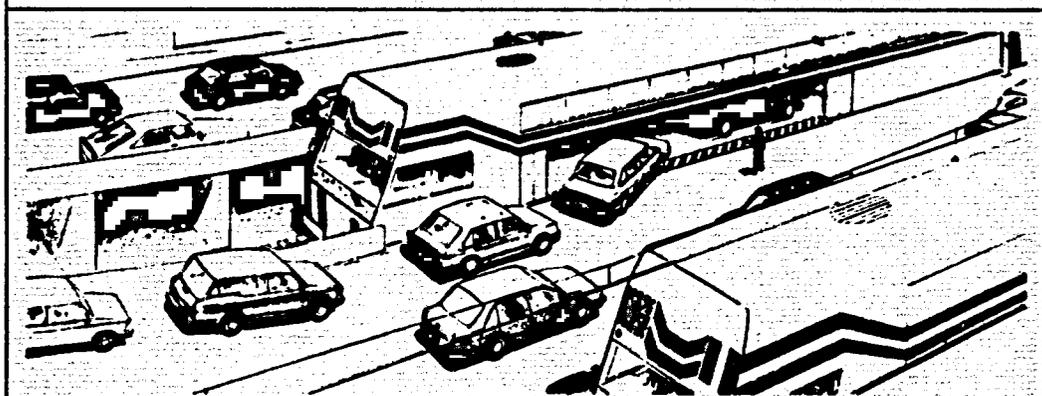
La sécurité des passagers sera assurée par la mise en place de processus d'évacuation par la galerie de service reliée aux tunnels tous les 375 mètres. En cas d'immobilisation des rames, les usagers devront pouvoir gagner l'air libre dans un délai maximal de 90 minutes. Chaque navette sera équipée d'une liaison radio avec le poste central de sécurité. Enfin, des mesures

tenues secrètes seront prises pour prévenir les actes de terrorisme et des dispositifs particuliers interdiront la circulation d'animaux à l'intérieur du tunnel.

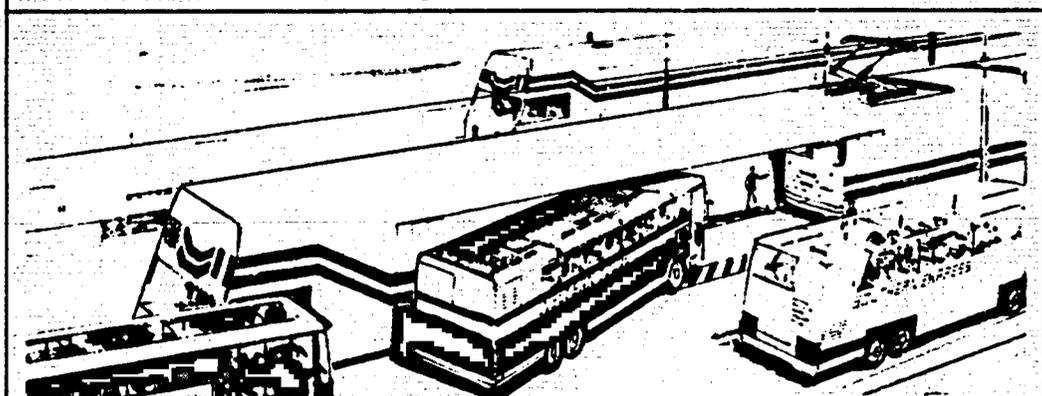




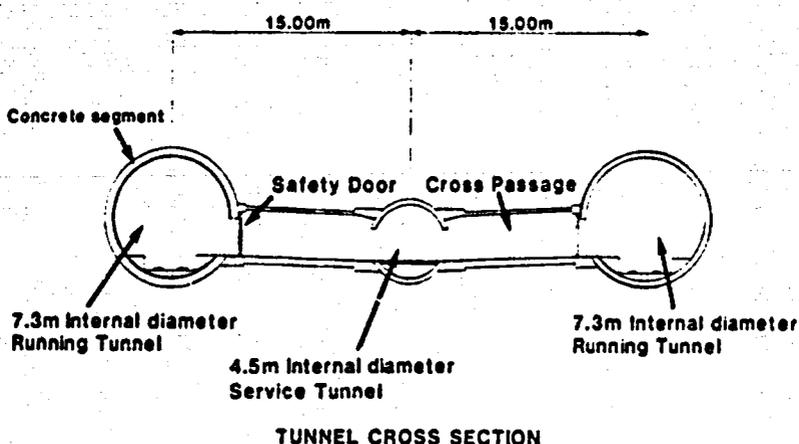
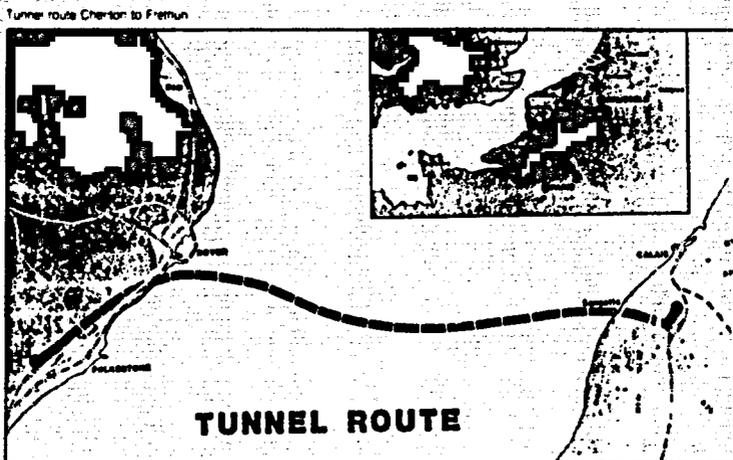
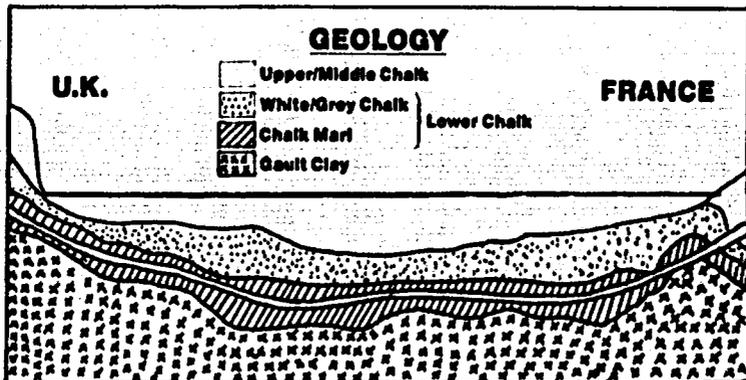
Lorries loading



Cars loading



Coaches loading



Les nombreuses reconnaissances géologiques pratiquées dans la "craie bleue" qui constitue l'essentiel du sous-sol de la zone à forer, permettent raisonnablement d'écarter l'hypothèse d'un retard important des travaux pour des motifs techniques. Le forage sera réalisé en utilisant des tunneliers à confinement de conception japonaise d'une puissance de 500 à 1 000 chevaux, longs de 60 mètres et équipés de foreuses à disques rotatifs munis de lames. Dans les zones fissurées qui existent à proximité des côtes françaises, ces tunneliers pourront travailler en pression et permettront d'effectuer des injections de mélange ciment-argile afin d'éviter toute pénétration accidentelle d'eau. Onze tunneliers, d'un coût de 80 millions de francs, seraient utilisés : cinq machines côté français et six côté britannique.

Dans ces conditions, les promoteurs prévoient des avancements de l'ordre de 500 mètres par mois en France et de 800 mètres par mois du côté britannique. La fin des travaux de percement est fixée à 1991, le tunnel devant entrer en service en 1993.

Le coût de la construction, de l'ordre de 27 milliards de francs (1985), sera réparti entre la construction du tunnel (50 %), les équipements fixes et électromécaniques (25 %), les deux terminaux en France et en Angleterre (15 %) et le matériel roulant (10 %).

En incluant les frais financiers et les révisions de prix, le montant minimal à financer est estimé à 53 milliards de francs.

Le choix de France Manche a fait naître certaines déceptions, en particulier dans l'opinion publique britannique, assez attachée à la possibilité, pour les véhicules automobiles, d'effectuer la traversée sans rupture de charge.

Par le contrat de concession, le groupement retenu a dû s'engager à soumettre, dans un délai de quinze ans, une proposition complémentaire pour la création d'un véritable lien routier, lorsque les conditions techniques et économiques de réalisation d'une telle liaison le permettront et que l'augmentation du trafic le justifiera. Cette réalisation ne devra pas remettre en cause la rentabilité du premier ouvrage. Faut-il avoir présenté un projet de liaison routière avant l'an 2000, le groupe France Manche - C.T.G. perdrait l'exclusivité de la concession du lien fixe qui lui a été accordée pour cinquante ans. Toutefois, les pouvoirs publics de France et de Grande-Bretagne ne lanceront éventuellement un nouvel appel d'offres

pour ce type de liaison qu'à partir de 2020, si aucun accord n'est réalisé avec France Manche - C.T.G.

. Les partenaires français : France Manche

- **Banque nationale de Paris** : première banque française ; bilan consolidé : 950 milliards de francs ;
- **Crédit lyonnais** : deuxième banque française ; total de bilan : 868 milliards de francs ;
- **Banque Indo Suez** : deuxième banque d'affaires française ; total de bilan : 248 milliards de francs ;
- **Bouygues** : première entreprise française dans le bâtiment et les travaux publics ; ce groupe a réalisé un chiffre d'affaires de 24,6 milliards de francs en 1984 ;
- **Dumez** : 9,3 milliards de chiffre d'affaires réalisés dans le génie civil ;
- **Société auxiliaire d'entreprise** : 16,3 milliards de francs réalisés à 60 % dans les chantiers de travaux publics hors de France ;
- **Société générale d'entreprise** : 14,5 milliards de francs réalisés dans les travaux publics ;
- **SPIE-Batignolles** : 15,4 milliards de francs de chiffre d'affaires dans le bâtiment et les travaux publics.

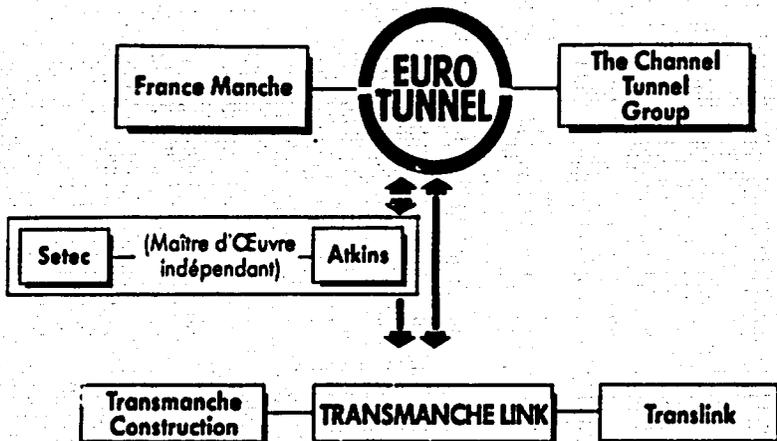
Ces entreprises ont notamment participé à la construction des tunnels de Fréjus (12,7 kilomètres) et du Mont-Blanc (11,6 kilomètres).

. Les partenaires britanniques : Channel Tunnel Group

- **National Westminster bank** : bilan consolidé : 71,5 milliards de livres ;
- **Midland bank** : bilan consolidé : 62,5 milliards de livres ;
- **Balfour Beatty** : bâtiment et travaux publics ; chiffre d'affaires : 740 millions de livres ;
- **Costain U.K.** : bâtiment et travaux publics ; chiffre d'affaires : 840 millions de livres ;

- **Tarmac construction** : bâtiment et travaux publics ; chiffre d'affaires : 1 325 millions de livres ;
- **Taylor Woodrow** : bâtiment et travaux publics ; chiffre d'affaires : 775 millions de livres ;
- **Wimpey international** : bâtiment et travaux publics ; chiffre d'affaires : 1 516 millions de livres.

Les deux sociétés concessionnaires France Manche et Channel Tunnel Group sont réunies dans une société en participation : "Eurotunnel".



Eurotunnel confie par contrat la conception et la construction du tunnel à Transmanche Link, société en participation formée par les deux groupements d'entreprises : Transmanche Construction et Translink.

Conformément à la concession, Eurotunnel délègue la maîtrise d'oeuvre, par contrat, à un maître d'oeuvre indépendant formé de Setec (France) et Atkins (Grande-Bretagne).

Afin de garantir une véritable association, les membres du conseil d'Eurotunnel et des sociétés concessionnaires France Manche et the Channel Tunnel Group sont les mêmes.

Le comité exécutif sera toujours composé du même nombre de représentants français et britanniques.

3°) L'approbation parlementaire

A l'issue du processus d'évaluation débouchant sur le choix du groupement franco-britannique France-Manche/Channel Tunnel Group, le 20 janvier 1986, un traité a été conclu entre les deux pays concernés.

Ce traité associant la République française et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, signé à Cantorbéry le 12 février 1986, est relatif à la construction et l'exploitation par des sociétés privées concessionnaires d'une liaison fixe transmanche; il prévoit également que les hautes parties contractantes s'engagent à faciliter ces opérations conformément aux dispositions dudit traité, de ses protocoles et accords additionnels et du contrat de concession, entre les deux gouvernements et les concessionnaires. Il convenait alors de prévoir les modalités de ratification de ce traité selon les règles très spécifiques applicables dans chacun des deux états.

a) la ratification par le parlement français

Le mérite essentiel de la procédure d'approbation législative française est d'être à la fois simple et rapide: d'après les renseignements obtenus, elle aurait sans doute pu aboutir dès la session parlementaire ordinaire d'octobre à décembre 1986 s'il n'avait paru souhaitable d'en retarder l'évolution afin d'éviter un décalage dans le temps avec son aboutissement outre Manche.

Il nous faut ici distinguer deux étapes dans cette procédure.

la ratification du traité

Conformément à l'article 53 de la Constitution du 4 octobre 1958:

"Les traités de paix, les traités de commerce, les traités ou accords relatifs à l'organisation internationale, ceux qui

engagent les finances de l'Etat, ceux qui modifient des dispositions de nature législative, ceux qui sont relatifs à l'état des personnes, ceux qui comportent cession, échange ou adjonction de territoire, ne peuvent être ratifiés ou approuvés qu'en vertu d'une loi.

Ils ne prennent effet qu'après avoir été ratifiés ou approuvés.

Nulle cession, nul échange, nulle adjonction de territoire n'est valable sans le consentement des populations intéressées."

En conséquence, il appartiendra au parlement français d'autoriser la ratification du traité entre la République française et le Royaume-Uni de Grande Bretagne et d'Irlande du Nord concernant la construction et l'exploitation, par des sociétés privées concessionnaires d'une liaison fixe trans-manche, selon la procédure législative ordinaire de la navette. Le projet de ratification, déposé le 22 janvier 1987, sous le n° 610 à l'Assemblée nationale et renvoyé à l'examen de la commission des Affaires étrangères, permet "la construction et l'exploitation d'un double tunnel ferroviaire, assorti d'une galerie de service, foré sous la Manche entre Fréthun, dans le Pas-de-Calais et Cheriton dans le Kent; cette liaison étant financée sans qu'il soit fait appel à des fonds ou à des organismes publics de nature financière ou commerciale".

L'approbation législative de la concession du 14 mars 1986

La concession unique quadripartite signée le 14 mars 1986 entre, d'une part, la France, représentée par son ministre de l'urbanisme, du logement et des transports et le Royaume-Uni, représenté par son secrétaire d'Etat aux transports et, d'autre part, France Manche S.A. et The Channel Tunnel Group Limited, précise les engagements réciproques des Etats et des concessionnaires.

Elle fait l'objet d'une procédure législative, dans le cadre du projet de loi n° 611, déposé à l'Assemblée nationale le 15 janvier 1987, "portant approbation, en tant que de besoin, de la concession concernant la conception, le financement, la construction et l'exploitation d'une liaison fixe à travers la Manche, signée le 14 mars 1986".

Ce texte, renvoyé à ce jour à la commission de la Production et des Echanges, devrait être également inscrit à l'ordre du jour de la prochaine session de printemps du Parlement. Ainsi qu'il

ressort de l'exposé des motifs, il comporte la spécificité de prévoir, pour l'heure, des aspects de la concession qui demandent à être conciliés avec la législation française -ce pourquoi le projet de loi la soumet à "l'approbation en tant que de besoin". Les divergences concerneraient plus particulièrement, au regard du droit des entreprises en difficulté, l'introduction dans la concession du mécanisme de substitution et de sûretés, prévu aux articles 31 et 32, prenant en compte les particularités du financement de projet.

En tout état de cause, le caractère dérogatoire de certaines clauses serait justifié par l'importance de l'ouvrage, son caractère international, l'origine privée du financement et la longueur des délais de réalisation. Il tient aussi à l'option fondamentale d'assurer un régime juridique unique à l'ouvrage de part et d'autre de la Manche.

b) La complexité de la procédure britannique

. la nécessité d'une loi

Au Royaume-Uni, une loi sera nécessaire pour remplir, en particulier, les objectifs suivants :

- permettre au gouvernement de ratifier le Traité franco-britannique sur la liaison transmanche ;
- prendre les dispositions financières prévoyant un droit d'indemnisation dans le cas d'une annulation politique ;
- organiser l'application du droit et de la compétence juridique à la liaison fixe, et sa réglementation ;
- prendre toute disposition nécessaire relativement aux douanes, à l'immigration et autres arrangements de frontière, notamment toute disposition nécessaire pour autoriser l'accomplissement des formalités de frontière des deux pays avant que les voyageurs ne pénètrent dans la liaison ;
- donner au gouvernement les pouvoirs requis pour faire appliquer ses droits et obligations en vertu de l'accord de concession, notamment les pouvoirs d'expropriation nécessaires au projet ;
- autoriser la construction des ouvrages spécifiés par le concessionnaire et délivrer les autorisations d'urbanisme ;

- autoriser le Conseil des British Railways à acquérir des terrains, exécuter des travaux et faciliter la mise en place de liaisons directes avec le continent.

. le caractère hybride de la loi

Cette législation sera "hybrid" en ce sens qu'elle comportera des dispositions de droit public, mais également de droit privé, touchant directement aux personnes et aux intérêts locaux du comté de Kent. Outre les étapes classiques des projets de loi, elle sera examinée par une commission d'enquête des deux chambres du parlement auprès desquelles pourront pétitionner et se faire entendre les organismes et les particuliers dont les intérêts seront directement concernés.

Le droit de remettre une pétition aux commissions dépend de la "qualité pour agir" (locus standi) du pétitionnaire -qualité déterminée par chaque commission conformément à la pratique de parlement. Mais le gouvernement, de qui émane le projet de loi, ne cherchera pas à s'opposer au droit de quiconque à se présenter devant les commissions avec une pétition visant à faire protéger soit ses intérêts personnels, soit les intérêts propres de toute organisation ou groupe l'ayant désigné comme représentant.

. l'importance des procédures d'information et de consultation

Au cours du déplacement qu'elle a effectué, en juillet 1986, en Grande-Bretagne, la délégation du groupe de travail s'est montrée particulièrement intéressée par l'importance accordée à la consultation des populations.

Ainsi, à Folkestone, The Channel Tunnel Group a implanté un bureau où sont exposés et expliqués plans, maquettes, modèles de la future liaison afin de répondre aux questions des visiteurs.

A également été imprimé un nombre considérable de formulaires décrivant les procédures de pétition et l'accès aux commissions d'enquêtes.

L'information a suscité l'expédition d'une quantité colossale de pétitions et demandes d'audition par la commission d'enquête de la Chambre des Communes: on parle de 4 845 requêtes, à

rapprocher du précédent record de 85 demandes lors de l'examen du projet de liaison abandonné en 1975.(1)

Ayant assisté à l'une de ces séances -qui, contrairement à la procédure française, ne sont pas couvertes par la règle du secret et du huis-clos- la délégation a pu apprécier l'attention extrême apportée aux remarques de chacun des intervenants, quelle que soit l'importance de la question qu'il soulève (2).

Il est aisé de comprendre que le respect de telles procédures ne puisse qu'allonger les délais d'examen du projet de loi proprement dit.

A l'heure actuelle, la Chambre des Communes a approuvé le projet de loi ratifiant le traité signé avec la France sur le tunnel sous la Manche le 3 février dernier.

Le texte doit maintenant être discuté et adopté par la Chambre des Lords, selon une procédure identique, avant de recevoir le sceau royal, vraisemblablement au cours de l'été prochain. Après la ratification du Traité, la construction de l'ouvrage pourrait alors commencer au Royaume-Uni pendant l'été 1987.

4°) Les adversaires

En dépit de l'état d'avancement du projet de liaison transmanche, tant dans les mentalités que pour ce qui concerne ses modalités techniques et financières, le lien fixe fait encore l'objet de critiques et de rejets, plus ou moins violents, émanant d'horizons divers.

(1) The Observer 6 juillet 1985.

(2) A titre anecdotique, signalons la longue intervention d'un habitant de Douvres qui s'inquiétait de voir disparaître, dans la tourmente des travaux de la plateforme de "sortie" du tunnel, un boqueteau de quelques arbres. La conscience écologique très vive des habitants se voit, en l'espèce, renforcée par le fait que sur une grande partie de son trajet sous-terrain sous le sol britannique, la liaison traverse des sites et collines classés.

a) la "défiance constructive"

Une première réaction a pu être enregistrée du côté des candidats concessionnaires non retenus par les gouvernements lors du choix de l'option technique. Loin de contester le principe même du projet, bien évidemment, certains d'entre eux ont su adopter une attitude constructive et courageuse, afin de constituer encore une éventuelle solution de rechange.

Ainsi, dès janvier 1986, le Gouvernement du Royaume-Uni indiquait à EURO ROUTE que son projet, bien accepté côté français, ne pouvait être retenu par le Ministère britannique qui estimait un tunnel routier posé plus vulnérable au sabotage qu'un tunnel routier foré. Le Gouvernement britannique, confirmant sa préférence pour un lien routier indépendant, suggérait donc un rapprochement bienvenu entre EURO ROUTE et CHANNEL EXPRESSWAY.

Ce rapprochement ne put se concrétiser dans les quelques jours précédant le choix du 20 janvier. Depuis cette époque, des équipes communes ont mis au point une solution optimisée comprenant les éléments des deux projets qui avaient été bien accueillis dans chacun des pays. Cette solution est appelée EUROEXPRESS (1) et a fait l'objet de moutures successives visant à en améliorer encore la présentation.

. Les justifications essentielles avancées à l'appui de cette attitude résideraient dans le souhait constant et réaffirmé, tant des gouvernements que des usagers potentiels, de l'existence de deux liens indépendants ferré et routier, sans rupture de charge. En témoigne le fait que les gouvernements avaient assorti leur choix du 20 janvier 1986 d'une déclaration tendant à la création ultérieure d'un lien routier indépendant.

(1) déclaration faite le 28 mai 1986 à l'école des Ponts et Chaussées par F. LEMPERIERE sur le futur du lien trans-manche

Or, d'après les tenants du projet EURO-EXPRESS (1), les termes de la concession, insuffisamment contraignants, et les réalités financières élimineraient, en fait, tout espoir de lien routier pour 30 à 50 ans ; de plus, les conditions imposées par le concessionnaire aux compagnies ferroviaires représenteraient une subvention indirecte des Etats, ces deux raisons pouvant d'ailleurs soulever des doutes sur l'approbation du Parlement britannique.

Enfin, le financement étant rendu difficile tant par les aléas portant sur le coût et le programme des travaux, que sur les perspectives de trafic, il existerait, en conséquence, un risque sérieux qu'aucun lien fixe ne soit entrepris dans les années à venir.

. Les modifications essentielles ont tendu à perfectionner les caractéristiques des projets initiaux, en retenant les éléments positifs respectifs de chacun, tout en conservant la caractéristique essentielle de proposer la réalisation immédiate d'un lien routier. Constitué côté français d'un pont et d'une île du type EURO ROUTE, le lien routier est sur le reste du tracé, géologiquement bien meilleur, constitué en première phase par deux tubes forés de 9 mètres de diamètre (notons qu'un seul tube de 9 mètres assure au Saint- Gothard, sur 17 km, un trafic voisin du trafic prévu sur le lien routier transmanche en 1993). La ventilation est classique et comporte 2 îlots spéciaux, hors chenaux navigables. Les tubes pourront être doublés lorsque le trafic le nécessitera, soit probablement vers 2015. Le lien ferroviaire est assuré par deux tubes forés de 6 m 30, avec galerie de service indépendante.

(1) Document résumé en date du 27 mai 1986.

La deuxième étape a tendu à alléger le devis prévisionnel de réalisation, afin de lever la critique tenant au coût du projet. Les responsables d'EUROEXPRESS ont ainsi proposé un étalement dans le temps des travaux, afin de tenir compte des progressions de trafics envisageables. Selon les études par eux présentées, l'investissement route plus rail serait supérieur de vingt pour cent seulement à celui du lien navettes, mais assorti d'un programme d'exécution beaucoup plus sûr et induisant une recette nette cinquante pour cent supérieure : le financement en serait donc beaucoup plus facile. En outre, ils assurent que la capacité de trafic, la souplesse et la sécurité d'exploitation en seraient largement améliorées.

Cette solution alternative a, peu à peu, changé de nature : passant d'une situation de concurrence où elle souhaitait pouvoir être substituée au "projet navettes", elle se propose désormais de constituer un volet routier complémentaire. Laissant au concessionnaire choisi initialement le soin de réaliser la liaison ferroviaire, EUROEXPRESS se déclare prêt à s'associer au projet, en assurant la partie routière du lien transmanche (1)

b) les résistances locales

. Elles tiennent, pour l'essentiel, aux collectivités locales britanniques, dont la sensibilisation au problème d'un lien fixe transmanche semble plus aigüe que dans notre pays. Cette différence d'approche tient probablement au fait que le tunnel concerne géographiquement, en France, des zones touchées par la crise économique et qui peuvent donc en espérer une relance industrielle.

Au contraire, le Sud de la Grande-Bretagne et plus particulièrement, la région du Kent, est une région en expansion : le projet rencontre donc la résistance de certaines collectivités du Sud, qui n'en attendent qu'une dégradation de l'environnement, mais aussi du Nord, qui considèrent qu'elles sont à nouveau sacrifiées dans les décisions de développement économique.

(1) document EUROEXPRESS - 5 janvier 1987

Toutefois, à titre de contre exemple, il est intéressant de noter l'attitude particulière de la ville d'Ashford, qui anticipe et prépare un fort développement de ses activités lors de l'installation du lien fixe, du fait de sa situation géographique de point de jonction entre cinq lignes ferroviaires internationales.

. Des mouvements de contestation du chantier ont également enregistré auprès d'associations de protection de la nature qui craignent des nuisances très supérieures à celles précédemment annoncées, et susceptibles d'endommager le site unique des deux caps de Blanc-Nez et Gris-Nez.

En effet, dans son avant-projet, France-Manche chiffrait à 1,8 million de mètres cubes, le volume des déblais à transporter par voie hydraulique avec le support de l'eau douce pompée dans la nappe souterraine. Or, cette méthode, refusée outre-Manche, risquerait d'assécher le marais de Guisnes, zone d'ornithologie protégée et, de surcroît réserve d'eau potable de l'agglomération calaisienne.

Hormis la montagne de boue blanche salée, qu'il faudra stocker pendant sept ans dans un environnement encore sauvage, les rejets à la mer menaceraient d'étouffer le poisson et de le rejeter plusieurs milles au large, portant ainsi un grave préjudice à la pêche.

Enfin, il aurait été annoncé aux élus locaux que les opérations de boisement, qui devaient s'opérer simultanément au chantier, ne seraient lancées qu'une fois le tunnel devenu rentable, soit vers l'an 2000.

Pour tous ces motifs, un recours devant le tribunal administratif de Lille a été introduit par le Président de l'Association Nord Nature à l'encontre de la Société Eurotunnel et de l'ouverture du chantier du tunnel sous la Manche (1), les travaux ayant déjà été lancés sur le site classé de Sangatte.

. Les réactions du monde agricole enfin, ont également témoigné de certaines réticences à l'implantation du terminal de sortie de la liaison fixe (2).

(1) Le Figaro 19 novembre 1986.

(2) Le Figaro 17 juin 1986.

Ainsi, dès l'ouverture de l'enquête d'utilité publique, le 15 juin 1986, les concessionnaires ont contacté les personnes touchées par les expropriations pour négocier le montant des indemnités à leur accorder.

Or, le site précis du transmanche sis à l'ouest de Calais, derrière les falaises du cap Blanc-Nez, sur une superficie de neuf cent vingt hectares, s'étendra essentiellement sur quatre communes : Coquelle, Fréthun, Sangatte et Peuplingues. 91 exploitants agricoles sont concernés. Pour 20 d'entre eux, l'emprise est supérieure à 20 %, quatre voyant même disparaître dans cette opération entre les trois quarts et la totalité de leur terre. Un vingtaine de fermes, corps d'habitation et bâtiments sont donc appelés à être détruits.

L'affaire a pris une dimension suffisamment importante pour mettre en émoi la chambre d'agriculture du Pas-de-Calais et la fédération départementale du syndicat agricole, par la voix de leurs présidents, déplorant l'absence totale de concertation avec le monde agricole, dans une période économique difficile.

La Fédération départementale des syndicats d'exploitants agricoles (F.D.S.E.A.) s'est également étonnée de l'importance de l'emprise du site français qui sera deux fois plus grand que le site britannique, soit 920 hectares à Calais contre 460 à Douvres.

Les responsables agricoles souhaitent donc une diminution de la superficie du terminal, d'autant que son installation entraînerait un préjudice collectif à l'agriculture du Calaisis. Ainsi, la disparition des terres exploitables provoquerait la perte de rentabilité du silo de Peuplingues et une hausse des prix du terrain, donc aussi des fermages.

Un tel bouleversement justifierait, de ce fait, le versement d'indemnités, d'autant que la création du site soulève à nouveau le délicat problème de l'eau.

Cette campagne proche de la côte connaît, en effet, un système de canaux, appelé "wateringues" : des pompes drainent l'eau des superficies cultivables en fonction des marées et les agriculteurs paient 150 F par hectare et par an pour l'entretien de ces zones. Or, si ces 920 hectares de terre cimentés deviennent imperméables, l'eau risque de se concentrer davantage dans les canaux et de provoquer des inondations.

Sans être hostiles au principe du projet de tunnel, les responsables agricoles du Pas-de-Calais auraient souhaité

néanmoins discuter de l'ensemble de ces problèmes avec les concessionnaires du tunnel et les pouvoirs publics.

c) les intérêts économiques opposés

Les résistances les plus virulentes émanent bien évidemment des professionnels dont l'activité serait directement concurrencée par la mise en service d'un tunnel sous la Manche.

Au cours du déplacement qu'il effectuait en Grande-Bretagne, le groupe de travail a ainsi pu entendre les arguments développés par le "lobby" constitué des compagnies maritimes de car-ferries -Sealink et Townsend- Thoresen notamment- et des ports français et anglais, et plus particulièrement celui de Douvres, regroupés, avec divers organismes, telle la Chambre de commerce et d'industrie de Calais, dans l'association "Flexilink" (1).

Ces opposants, menés par M. Jonathan SLOGGETT, directeur général du port de Douvres, ont mené l'offensive sur le thème de la fragilité financière du projet, puis mis l'accent sur la sécurité qui serait totalement déficiente dans le système de navettes ferroviaires; deux exemples sont ainsi avancés: le danger réel qui résiderait dans le fait de faire voyager ensemble des véhicules non arrimés, aux réservoirs d'essence pleins, et leurs passagers, et le risque de sabotage ou d'attentat contre l'infrastructure du tunnel par embarquement d'explosifs ou de véhicules piégés (2).

(1) Cf. document "questioning the financial viability of across channel fixed link : an examination of the facts by Flexilink" - septembre 1986.

(2) Il va de soi que le dramatique naufrage du "Herald-of-free-enterprise" le 7 mars 1987, dans le port de Zeebrugge est un événement suffisamment exceptionnel pour ne pas constituer une contre-illustration de cet élément. Toutefois, on ne peut l'ignorer pour relativiser la portée des arguments sécuritaires qui affirmaient la garantie absolue du transport transmanche par ferry-boat.

Flexilink considère, en outre, que le projet Eurotunnel est promis à l'échec car il reposerait sur des prévisions trop optimistes en matière de délai de construction, d'évolution du trafic fret et passagers et de niveaux des tarifs. Ainsi M. James SHERWOOD, Président directeur général de Sealink British Ferries, après avoir présenté lui-même un projet de tunnel non retenu a rejoint les opposants et écrit aux investisseurs pour les mettre en garde contre les faiblesses d'Eurotunnel, notamment ses prévisions de trafic, portant sur 6,3 millions de passagers en 1993, qui ne laissent aucune place à la capacité de réaction des compagnies maritimes.

La perspective d'un désastre financier pour les actionnaires et les banques soutenant le projet Eurotunnel, face à une concurrence loyale et ouverte du transport maritime ne constitue pas un espoir pour les adversaires du lien fixe : en effet, même en faillite, le tunnel serait, en tout état de cause, construit et bénéficierait de subventions d'Etat, de rééchelonnement de la dette ou serait revendu au plus offrant. "Dans n'importe lesquels de ces cas, la dette sur le capital sera réduite ou annulée complètement et le succès même des ferries les mènera à leur mort dans le contexte d'une concurrence avec un tunnel dont le tarif serait subventionné" aurait déclaré M. SLOGGETT (1).

Le lobby anti-tunnel pourrait enfin faire état d'une lettre de M. Pierre BEREGOVY à M. Laurent FABIUS datée du 18 mars 1986, par laquelle il lui reprochait d'avoir supprimé, dans le projet de concession transmanche, un article 84 contraignant les promoteurs à ne pas signer de contrat de travaux sans l'aval des actionnaires et porteurs susceptibles de financer le projet. Cela pour éviter le risque de voir les promoteurs, incapables de mobiliser les fonds nécessaires, se retourner vers l'Etat pour solliciter son aide (2).

(1) La Voix du Nord 4 octobre 1986

(2) Les Echos 21 octobre 1986.

III. LES CONSEQUENCES DE L'ETABLISSEMENT D'UNE LIAISON FIXE TRANS-MANCHE

1) Le bouleversement des conditions actuelles de transport sur la Manche

Large bras de mer, la Manche est la voie maritime la plus fréquentée du monde et a toujours constitué une barrière naturelle.

Depuis son entrée dans le marché commun, la Grande-Bretagne est devenue, après la République fédérale d'Allemagne, le deuxième partenaire économique de la France induisant un trafic de marchandises et de passagers en hausse constante.

Les projections tablent sur un doublement du volume de trafic des marchandises d'ici à l'an 2000, ainsi que du trafic passager à échéance de 15 ans.

Ces perspectives pourraient même être dépassées si les traversées, à l'heure actuelle longues et coûteuses, se voyaient grandement facilitées par l'installation de la liaison transmanche.

Le point de départ de la réflexion réside dans le trafic maritime actuel (22 millions) et celui envisagé pour 1993 et 2003, soit respectivement 27,6 millions et 32 millions. Le tunnel devrait accueillir, en moyenne, les deux tiers du trafic maritime des passagers ; le captage de trafic sera sans doute inférieur pour le fret, notamment pour les pondéreux dont le transport, mal adapté à la circulation sur navettes, devrait continuer à emprunter la voie maritime.

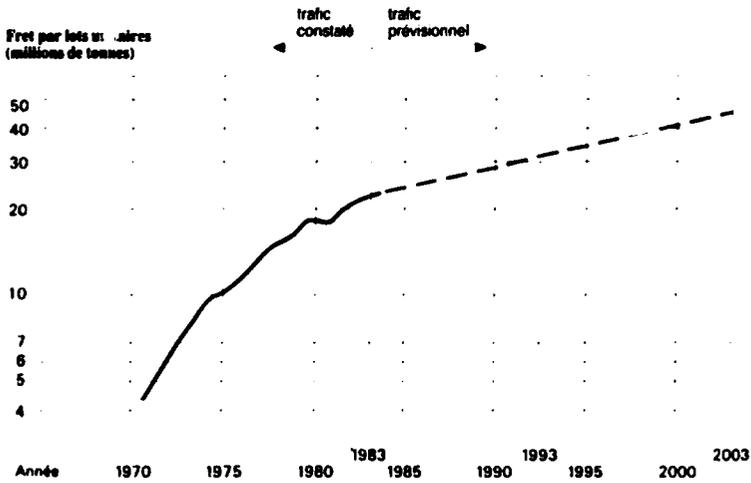
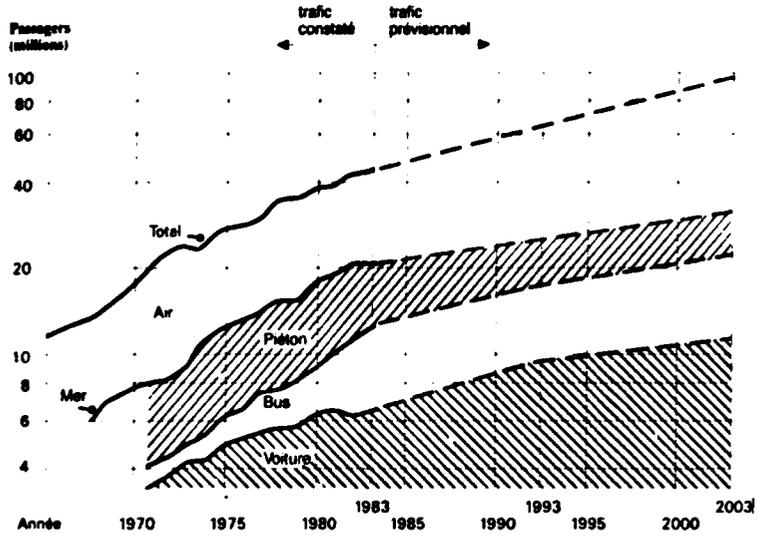
Les promoteurs du projet ont effectué les projections suivantes:

En millions de passagers.

	Demande globale	Traffic par tunnel	Passagers navettes	Passagers rail
1983	46	-	-	-
1993	67,2	29,7	13,8	15,9
2003	96,4	36	19,7	20,3

En millions de tonnes brutes.

	Demande globale	Traffic par tunnel	Fret navettes	Fret rail
1983	53,4	-	-	-
1993	73,9	13,2	6	7,2
2003	105,8	17,6	7	10,6



a) Le transport maritime

. Panorama du transport par ferry-boat

Le détroit du Pas-de-Calais a toujours été, en raison de son atout tenant à la distance la plus courte à franchir, la zone de passage la plus active. La première traversée par un navire à vapeur, le *Majestic* eût lieu en 1816. Les paquebots dominèrent le détroit à partir de 1840 tandis que les premiers services assurant les correspondances terre/mer et inversement intervinrent à partir du moment où le chemin de fer atteignit les côtes, dès 1843, côté britannique, en 1848, en France. D'autre part, une relation aussi célèbre que la *Malle des Indes* fut établie dès 1839, le courrier britannique étant à cette époque acheminé de Calais à Marseille par voitures à chevaux bénéficiant des relais de poste.

Dès le milieu du XIXème siècle, la traversée Calais-Douvres, à titre d'illustration, pouvait déjà s'effectuer en une heure et demie.

Ces services à travers la Manche furent le théâtre de concurrences sévères entre les armements et même de courses entre navires pour des gains allant de 6 à 8 minutes. Cette même concurrence se manifesta pour les ports entre Douvres et Folkestone et entre Calais et Boulogne.

En fait, le tunnel sous la Manche interviendra au terme de près de 50 ans d'efforts techniques et commerciaux qui ont débouché sur l'augmentation de la capacité des navires et l'accroissement du transport routier, par automobiles ou camions, en fonction de l'intensité des relations économiques. Toutefois, de nouveaux éléments sont intervenus : les ventes hors-douane à bord des navires entrent largement dans le bilan des armements tandis que de très nombreux britanniques viennent passer quelques heures en France pour y effectuer des achats, pour des montants parfois considérables.

Le second facteur a trait à la flotte actuellement en service dont tout permet de penser qu'elle s'accroîtra au cours des toutes prochaines années par la substitution d'unités neuves ou rénovées à des navires plus anciens. C'est aussi le cas de l'Armement naval de la S.N.C.F. qui a commandé récemment un

noirveau navire spécialisé uniquement dans le trafic de marchandises par camions et wagons.

Il n'est pas encore possible d'envisager les conséquences exactes de ce sur-déploiement naval sur le secteur considéré du Pas-de-Calais. Est-ce pour conclure des contrats financièrement très favorables avant la mise en service du tunnel? Est-ce pour préparer la mise en service de ces navires, en large partie amortis à l'époque, sur des lignes de la mer du Nord éloignée de l'axe du Pas-de-Calais? Est-ce enfin un moyen pour tenter de ralentir l'exécution des travaux en influençant l'opinion publique britannique?

En revanche, les hovercrafts n'auront plus de raison d'être, d'autant plus que d'ici sept à huit ans, ils auront atteint le terme de leur carrière nécessitant leur amortissement rapide. Cette formule de transport devrait disparaître sur le Pas-de-Calais (1).

. L'activité des compagnies

Il convient tout d'abord de souligner que le transport maritime sur la Manche est aujourd'hui, pour l'essentiel, britannique. L'armement est notamment assuré par SEALINK UK, partenaire de la S.N.C.F. et racheté aux British Railways en juillet 1984 par la compagnie américaine Sea Containers, et par TOWNSEND-THORESEN, qui a annexé, en janvier 1985, son concurrent Normandy Ferries.

La France est fort peu représentée dans ce domaine, à l'exclusion de l'armement naval de la S.N.C.F., très largement déficitaire (2) -au point qu'on envisage à échéances régulières l'abandon de cette activité à plus ou moins long terme- ou de compagnies régionales spécialisées sur certaines liaisons, parmi lesquelles la compagnie bretonne Brittany Ferries, créée en 1973.

L'armement français ne détenait plus, début 1985, que 16 % du trafic entre la France et la Grande-Bretagne, alors qu'il en assurait 22 % quatre années auparavant et que le trafic d'origine française représentait environ 27 % des échanges totaux.

(1) Le journal de la marine marchande 6 mars 1986.

(2) - 136 millions de francs en 1982, 96 millions de francs en 1983, 123 millions de francs en 1984

Source : rapport présenté par M. Paul Masson, sénateur, au nom de la commission de contrôle chargée d'examiner la gestion de la S.N.C.F. Sénat, n° 293, 21 mai 1985.

L'incidence de l'ouverture du lien fixe

L'impact de la liaison fixe sera sans doute différent selon les lignes maritimes prises en compte.

Les lignes courtes et moyennes de Dunkerque au Havre vont voir leur trafic réduit considérablement et le nombre de bateaux en service devrait, lui aussi, décroître. Dans l'immédiat, les compagnies maritimes se dotent de navires plus rapides, de grande capacité d'accueil qui devront être amortis d'ici à l'entrée en service du lien fixe. L'ouverture du tunnel n'empêchera pas le maintien d'un trafic passagers résiduel mais il recherchera davantage le plaisir et la distraction d'une traversée maritime que la réalisation d'un impératif de rapidité.

Pour les lignes longues (Ouireham-Portsmouth ou Roscoff-Plymouth) la fréquentation ne devrait pas être trop affectée, en raison des distances à parcourir pour rejoindre l'entrée du lien fixe. Toutefois, les bateaux devront être modernisés et rendus plus attractifs pour que le facteur vitesse ne constitue pas l'élément prédominant dans le choix du mode de transport.

Ajouté au maintien probable du niveau du transport de marchandises, le trafic passagers subsistant devrait permettre la coexistence d'une activité maritime sur la Manche et du lien fixe. Si l'on en juge par la position de Townsend-Thoresen, très hostile au tunnel, les compagnies maritimes ont le désir de se maintenir en situation de concurrence face au lien fixe, par la modernisation accélérée de leurs unités, afin de réduire leurs coûts et de prouver, par la baisse de leurs tarifs, que le transport maritime est compétitif. Elles disposeront en tout état de cause de sept ans pour amortir leurs investissements.

b) Le transport aérien

L'apparition de la concurrence aérienne a commencé dès la fin de la grande guerre avec, très rapidement, la mise en service des Farman Goliath d'Air-Union, dont chacun d'eux emmenait douze passagers assis dans des fauteuils de rotin.

Depuis lors, les liaisons aériennes entre la France et la Grande-Bretagne se sont multipliées, assurées pour l'essentiel par les compagnies Air France, côté français, et British Caledonian et British Airways, côté britannique.

Elles participent à hauteur de la moitié au transport transmanche entre l'Europe et la Grande-Bretagne, soit environ 27 millions de passages en 1985.

L'ouverture du lien fixe ne devrait pas entraîner d'importantes répercussions sur les trajets aériens entre le Continent et le Royaume-Uni. Témoin en particulier de la confiance dans le maintien de ces liaisons rapides, l'ouverture, début mars 1987, d'une ligne reliant Pontoise à Londres, par deux aller et retour quotidiens, assurée par la Compagnie Aigle Azur sur un "Banderante" biturbo propulsé de 18 places, soit un investissement de 10 millions de francs.

2) L'impact de la liaison fixe sur l'emploi

Les retombées économiques de l'implantation de la liaison fixe diffèrent selon que l'on considère à court et moyen terme la phase de construction ou si l'on se situe dans une perspective à long terme d'exploitation du tunnel.

a) La période de construction : 1987-1993

L'impact économique sur la situation de l'emploi, pendant la phase de construction, sera celui d'un chantier de grande ampleur, comparable aux chantiers nucléaires d'E.D.F..

Sur cette période, l'effet sera très positif, les emplois créés - ne nécessitant d'ailleurs qu'une formation réduite, rapidement accessible à la main d'oeuvre locale - s'ajoutant au niveau d'activité lié au maintien du transport maritime.

Sur le chantier et à proximité des aires terminales, ces emplois concernent la main d'oeuvre nécessaire à la construction du tunnel, toutes activités confondues, ainsi que les emplois induits par les besoins en matière d'hébergement, de restauration, de loisirs et de formation professionnelle de cette main d'oeuvre.

Les effectifs nécessaires sur le chantier s'établissent ainsi :

1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
778	2.413	3.525	4.045	5.270	1.395	465

En 1990, période de pointe, 4 000 personnes seront donc employées, dont 3 000, hors personnel d'encadrement, recrutées sur place.

Selon les estimations de Transmanche Construction, les emplois indirects, induits par les commandes de matériel, devraient s'élever à 49 000 par an, auxquels il conviendra d'ajouter les emplois requis par les constructions de la S.N.C.F. - 5 150 ou 24 500 par an selon l'hypothèse retenue pour le T.G.V. Nord- et des infrastructures routières d'accompagnement (2 520).

Les destructions d'emplois imputables à l'ouverture du chantier devraient être mineures et concerneraient uniquement l'agriculture, par disparition des métairies attachées aux terres acquises en vue de l'implantation du lien fixe, et les transporteurs maritimes, qui, par anticipation sur l'ouverture du tunnel, limiteraient dès maintenant leurs investissements.

b) La période d'exploitation

Les emplois nécessités par le fonctionnement du terminal devraient consister en des activités de services pour le trafic des passagers ou des marchandises.

Les perspectives, de l'ordre de 1 700 emplois, s'établissent comme suit :

- personnel de concession : 790
- personnel de contrôle de police et de douane : 430
- boutiques, restauration : 140
- personnel affecté au trafic non accompagné : 30
- personnel S.N.C.F. : 300

Elles pourraient être plus favorables si le tunnel engendre un important trafic supplémentaire de voyageurs et de

merchandises et parvient à capter une partie non négligeable du trafic transmanche des ports étrangers.

Les créations d'emplois seront toutefois compensées par les disparitions liées au détournement du trafic maritime vers la liaison fixe.

Selon les prévisions établies, le trafic résiduel ne nécessiterait plus, sur le détroit, que 2 ou 3 transbordeurs, contre 17 aujourd'hui et 2 contre 5 en Manche Est. Les pertes d'emplois, en conséquence, devraient osciller entre 2 000 et 2 600 en fonction de la riposte éventuelle des transporteurs maritimes.

3) La déstabilisation des activités portuaires

Le trafic transmanche représente aujourd'hui 15 millions de passagers de Dunkerque à Roscoff et 7,5 millions de tonnes, soit 15 % du trafic de marchandises diverses de l'ensemble des ports français.

Il convient tout d'abord de souligner la difficulté de mesurer l'impact d'un ouvrage dont la mise en service reste encore à échéance lointaine. De plus, la comparaison à établir, par rapport à une situation de référence actuelle, est délicate en raison des évolutions rapides qui affectent ce type de transport. Mentionnons notamment la concentration des armements dans le recentrage des liaisons sur les ports les plus performants qui disposent des meilleurs atouts.

En outre, le poids relatif du trafic transmanche sur les économies portuaires varie suivant l'approche qu'on en fait : ainsi, le trafic des passagers est très rémunérateur pour les établissements portuaires et constitue une recette essentielle pour l'équilibre de leurs comptes ; en revanche, la valeur ajoutée portuaire est relativement faible, bien qu'il s'agisse d'un trafic de marchandises diverses, la quasi-totalité du transport s'effectuant par camions ou remorques ; enfin, le trafic induit un fort impact sur les économies locales, notamment sur les activités de services ou le tourisme.

Pour dresser un bilan de ce type de trafic, on peut ainsi souligner la place très importante que détiennent les ports français en matière de passagers. Depuis 10 ans, la part

française s'est accrue aux dépens des ports belges et recouvre aujourd'hui 70 % du trafic maritime total.

En revanche, en matière de frêt, les ports français ne représentent que 40 % du trafic routier et n'assurent qu'un faible pourcentage du trafic par conteneurs. Une part très importante du trafic transocéanique britannique est détournée sur les ports du continent en raison des handicaps des ports anglais, imputables à la faiblesse du réseau des lignes régulières, au coût et au manque de fiabilité des ports. Mais ces trafics d'éclatement ont été captés par les ports belges et néerlandais.

Dans ce contexte, l'impact du lien fixe sur les ports comprend un aspect négatif inéluctable, tenant au détournement, à son profit, du trafic maritime et un aspect positif éventuel, lié à l'opportunité de combattre la suprématie des ports européens concurrents en matière d'éclatement du trafic transocéanique britannique.

a) Les détournements de trafic vers le lien fixe.

L'appréciation du trafic résiduel des ports se révèle extrêmement délicate en raison de la diversité des modèles de calculs de trafic élaborés par les promoteurs. En outre, l'incertitude sur les chiffres augmente considérablement lorsque l'on passe d'une analyse globale à l'examen de la situation particulière de chaque port.

Les taux de détournement retenus par les groupes d'évaluation s'établissent ainsi :

* Sur le détroit (Dunkerque, Calais, Roulogne) : le lien fixe devrait attirer 70 à 80 % des passagers suivant les catégories (véhicules de tourisme, autocars, piétons) et 80 à 85 % du frêt.

* En Manche (Dieppe à Roscoff) : le tunnel ne capterait que 20 % des passagers, à l'exception des personnes sans véhicules (75 %) et des piétons empruntant déjà le rail via Dieppe (100 %). En revanche, il ne devrait pas avoir de détournement du trafic frêt à l'exception des remorques non accompagnées à hauteur de 10 %.

Sur la base des hypothèses de croissance générale retenues par les groupes d'évaluation, le trafic résiduel recouvrirait en

1993 la situation contrastée suivante par comparaison avec la situation actuelle :

* Sur le détroit : le trafic résiduel s'élèverait à 3 millions de passagers et 100.000 camions ou remorques, représentant 25 % du trafic actuel.

* En Manche Est (Dieppe, Le Havre) : on devrait assister à une réduction de 50 % du trafic passagers mais avec un fret supérieur de 40 % au trafic actuel.

* En Manche Ouest (Caen à Roscoff) : le trafic passagers pourrait être légèrement supérieur au trafic actuel (+ 16 %), accompagné d'une augmentation du fret de 40 %.

b) L'éclatement du trafic transocéanique à destination ou en provenance du Royaume-Uni

L'incidence du lien fixe sur le trafic transocéanique a été très peu étudiée, y compris du côté britannique, en dépit du risque qu'il fait peser à deux niveaux sur les ports britanniques : accentuation du phénomène de détournement des lignes maritimes transocéaniques vers les ports du continent d'une part, diminution du trafic maritime d'éclatement, d'autre part.

Les ports français n'ont en la matière rien à perdre. Leur capacité à capter une part du trafic d'éclatement dépend de leur aptitude à offrir une alternative économique à un éclatement sur Anvers et Rotterdam que l'acheminement vers ces ports se fasse par la voie maritime, comme c'est le cas actuellement, ou par le lien fixe.

Les trois principaux paramètres tiendront, d'une part au nombre et à la fréquence des lignes régulières, d'autre part, aux coûts de transport terrestre via le lien fixe, enfin aux coûts de manutention.

c) Panorama des ports français.

- Dunkerque

Bien que marginal si on le rapporte à la situation d'ensemble du port (20 millions de francs sur un chiffre d'affaires du port de 400 millions de francs environ), le trafic transmanche représente 56 % du trafic par lignes régulières, ce chiffre traduisant la faiblesse du port en ce domaine.

Le trafic de passagers, d'environ un million actuellement, devrait tomber au-dessous de la masse critique et disparaître ; une ligne fret pourrait éventuellement se maintenir en profitant des créneaux de trafic qui échapperont au lien fixe, telles les marchandises dangereuses.

Parmi les grands ports européens, Dunkerque bénéficie d'un atout important lié à sa proximité du débouché du lien fixe et au fait que la Grande-Bretagne, sur sa façade maritime Manche, ne dispose pas de ports en eau profonde. Il pourrait, en conséquence, bénéficier de trafics d'éclatement. Cependant la faiblesse du port en termes des lignes régulières constitue un handicap très important.

Le problème est de savoir si, dans la concurrence effrénée que se livrent actuellement les ports de l'Europe du Nord et qui se traduit notamment par un phénomène de concentration des trafics vers certains ports ("load center"), Dunkerque aura la possibilité de développer un réseau de lignes régulières. Une extension du terminal à conteneurs (aménagement de deux postes), a été prévue au titre des mesures d'accompagnement mais cela ne constitue en rien une condition suffisante.

Il n'est pas prévu dans le cadre des mesures d'accompagnement d'électrifier la ligne directe entre Dunkerque et le débouché du lien fixe. Le problème d'acheminement des trains vers Dunkerque n'est donc pas réglé.

- Calais :

Le trafic transmanche représente 91 % du chiffre d'affaires de l'établissement portuaire (205 millions de francs), qui emploie

plus de 400 personnes. Les recettes importantes du transmanche confèrent au port une situation financière florissante et subventionnent très largement les autres activités du port fortement déficitaires avec un taux de couverture de 40 %.

Le port de Calais, qui dispose des meilleurs atouts (fonds de commerce, traversée la plus courte, équipements très performants, accès routiers) devrait capter l'ensemble du trafic maritime résiduel de passagers du détroit (40 % de son trafic actuel).

Même si ce pronostic ne se confirme pas, la situation du port de Calais n'apparaît pas très critique. La situation financière est en effet très saine et l'endettement extrêmement faible; les recettes dont bénéficie le port, et dont il continuera de profiter jusqu'en 1993, devraient lui permettre de financer sans trop de difficulté le programme de reconversion retenu au titre des mesures d'accompagnement du lien fixe et qui comprend notamment la construction de deux postes à quai en eau profonde; les gains de productivité attendus des nouveaux équipements pourraient également donner lieu à un accroissement sensible des taxes portuaires, qui sont actuellement faibles, et ramener le port de commerce traditionnel à l'équilibre financier avant 1993, outre la diversification des trafics attendus; enfin, les possibilités d'emploi lié au lien fixe favoriseront probablement une reconversion des personnels excédentaires des services portuaires.

- Boulogne :

Le trafic transmanche représente 51 % du chiffre d'affaires de l'établissement portuaire (110 millions de francs) qui emploie 340 personnes. Les recettes liées à ce trafic couvrent le déficit des autres activités du port et notamment le port de pêche dont la situation est très précaire en raison de la baisse des apports et de la réduction du nombre des navires.

La disparition probable du trafic transmanche risque de placer le port dans une situation critique et d'entraîner un sureffectif et un déséquilibre financier.

L'avenir du port dépend fortement de la capacité des partenaires de la filière-pêche à améliorer sa compétitivité et l'image de marque du port.

Le programme d'accompagnement du lien fixe a prévu une participation de l'Etat aux travaux de restructuration de la zone de Capecure (marayage, transformation du poisson) dont la nécessité a été mise en évidence à l'issue d'une étude complète de la filière-pêche engagée en 1984.

- Dieppe :

Avec 1,25 million de passagers, le trafic transmanche représente 47 % du chiffre d'affaires de l'établissement portuaire.

La situation du port de Dieppe, déjà durement touchée par les problèmes liés à la conteneurisation de la banane est encore relativement précaire.

L'extension du port extérieur, pour recevoir des car-ferries de plus grande dimension, a été retenue au titre des mesures d'accompagnement du lien fixe. Cette opération à laquelle est attaché l'ensemble des partenaires locaux et régionaux, ne manque pas de poser des problèmes quant à sa justification économique et sa rentabilité. En effet, elle mise sur le trafic transmanche alors même que l'impact du lien fixe sur les lignes moyennes (Manche-Est) est particulièrement difficile à apprécier; en outre, l'investissement de 300 millions de francs correspondant est considérable et suppose, de plus, qu'un effort d'investissement soit également fait du côté britannique.

La rentabilité économique de l'opération repose en fait sur l'opportunité offerte à l'armement français (S.N.C.F.) de conforter sa position ou de trouver un point de repli à l'ouverture du lien fixe. Il apparaît donc essentiel que la S.N.C.F. précise sa stratégie et prenne clairement position.

- Le Havre :

Les recettes du transmanche sont marginales dans le chiffre d'affaires du port. Elles s'élèvent à 3 % seulement de celui-ci, y compris les lignes ralliant l'Irlande.

Le Havre dispose d'atouts lui permettant de bénéficier des trafics d'éclatement, notamment son réseau de lignes régulières, et sa position géographique.

Toutefois, le port est plus éloigné du lien fixe qu'Anvers et à peu près équidistant par rapport à Rotterdam.

L'amélioration des liaisons routières prévue dans le cadre des mesures d'accompagnement, telle la rocade littorale, est prioritaire. Mais rien n'est prévu pour améliorer la liaison ferroviaire entre Le Havre et le lien fixe.

- Caen à Roscoff:

Sur ces ports les plus lointains, l'impact de la liaison transmanche devrait a priori être faible.

Il apparaît donc que l'ouverture du lien fixe aura un impact négatif immédiat en terme de trafic. Toutefois, il faut souligner que nos ports disposent de sept années pour se préparer à cette mutation.

Leur capacité à surmonter cet événement, voire à en tirer profit en matière d'éclatement du trafic transocéanique, pose le problème général de la compétitivité du système portuaire français notamment en termes de coûts de manutention qui restent supérieurs à ceux des ports belges ou hollandais et de la nécessité de réduire nos coûts de transport intérieur de post et pré-acheminement.

Les mesures d'accompagnement peuvent certes contribuer à cette remise en cause mais les moyens de financement publics n'ont pas été prévus.

4) L'effet du tunnel sur le tourisme

a) Le touriste britannique

En 1983, 5 058 000 britanniques se sont rendus en France où ils ont dépensé 5,175 milliards de francs. Un anglais sur quatre qui part à l'étranger choisit la France pour ses vacances. La Grande-Bretagne est, après la République fédérale d'Allemagne, le deuxième marché étranger pour l'industrie du tourisme.

Au cours des six dernières années, le marché britannique est aussi celui qui a le plus progressé. Il représente actuellement 17,5 % du tourisme étranger en France, en augmentation depuis 1980 de 109,4 %, soit 18,25 % par an.

Les régions de prédilection des touristes britanniques sont Paris et l'Ile-de-France, puis la Bretagne et la Côte d'Azur.

Le trafic de passagers entre la France et la Grande-Bretagne a atteint en 1985 le chiffre record de 19 millions de personnes, soit en aller-retour 1,750 millions de passagers par air et 7,770 millions de passagers par voie de surface.

Environ deux tiers du trafic sont constitués de britanniques qui viennent en France, dont 1,5 million d'excursionnistes.

L'évolution récente du tourisme britannique en France se caractérise précisément par une multiplication des courts séjours, d'une durée approximative de quatre jours.

C'est donc un marché en expansion, bien que touché par les difficultés économiques intérieures de la Grande-Bretagne, que devront capter les régions directement concernées par la liaison fixe.

b) L'impact de la liaison fixe

Aucun des projets de liaison trans-manche n'a présenté d'analyse précise sur les retombées touristiques dues à l'exploitation de la liaison.

Il convient de rappeler tout d'abord les prévisions de trafic du projet France-Manche (millions de passagers).

1993 : 24,7 hors T.G.V., 29,7 avec T.G.V.

2003 : 29,1 sans T.G.V., 36 avec T.G.V..

Les chiffres présentés apparaissent relativement homogènes comparés à ceux des autres projets refusés et réalistes dans la mesure où ils se situent en-dessous des prévisions de trafic des différents experts concluant à un doublement du trafic d'ici l'an 2000.

S'agissant des dérivations de trafic mode par mode, aucune analyse n'a été présentée pour les régions périphériques, telles la Bretagne ou la Normandie.

Concernant la Bretagne, le rapport demandé au consultant australien Barry MAYBURY par le conseil régional, et publié en 1981, fait apparaître un risque certain de changement de destination pour les touristes britanniques de la région londonienne qui avaient l'habitude de passer leurs vacances en Bretagne. Ceux-ci pourront être amenés, en raison de l'amélioration des liaisons ferroviaires et routières, à se diriger

vers les régions alpines - que la tenue des jeux olympiques d'hiver en 1992, soit un an avant l'ouverture du tunnel, devrait dynamiser - ou méditerranéennes plus rapidement accessibles.

D'autres prévisions ont pu également être fournies par des services de tourisme ou les régions : les professionnels londoniens prévoient une dérivation de 10 à 15 % du trafic aérien de courte distance et un doublement du trafic des excursionnistes, sans indication toutefois de la part qui résulterait de la progression normale du trafic ou de la mise en oeuvre du lien fixe. Pour la région Nord-Pas-de-Calais, le solde de trafic positif est évident et se traduira par un solde touristique également positif si le lien fixe est une destination en elle-même et si les aménagements annexes suivent.

Le problème essentiel consistera à fixer la clientèle supplémentaire induite par l'existence du lien fixe en l'absence d'équipements suffisants. D'autant qu'il faut souligner l'attraction exercée par les régions frontalières situées en Belgique et dotées d'équipements touristiques mieux adaptés que ceux des stations du littoral de la Côte d'Opale de Calais à Berck. C'est pourquoi il faut craindre que l'augmentation du trafic n'aura pas d'influence déterminante sur la fréquentation touristique du littoral français si elle n'est pas précédée de mesures d'accompagnement.

c) Le développement de l'action touristique

. Dans la région Nord-Pas-de-Calais

Un certain nombre de propositions d'aménagement a été mis au point par la direction du tourisme afin de fixer la clientèle supplémentaire induite par l'ouverture du tunnel.

Ces aménagements doivent répondre aux divers types de clientèles et à leurs motivations : achats, courts séjours, séjours de plus longue durée.

- Pour les achats : il est envisagé la création de "shopping centers" à proximité du tunnel, ainsi que la mise en place de centres commerciaux sur chaque lien d'étape le long des axes routiers.

- Pour les courts séjours, des points d'information touristique informatisés seront mis en place et l'animation sera

développée sous trois formes : la création de parcs d'attraction, la rénovation des casinos et l'implantation de nouveaux centres.

- Enfin, pour les séjours de plus longue durée une action en matière de promotion sera mise en oeuvre, relayée sur le territoire français par une signalisation et une information touristique faisant appel à la télématique.

Cet effort en faveur du renouveau du tourisme a trouvé une illustration dans les avenants aux contrats de plan Nord-Pas-de-Calais approuvés le 17 février 1986. En matière d'hébergement touristique, il est prévu une diversification des aides dans le cadre d'opérations groupées d'hébergement et d'animation (hôtellerie, gîtes, meublés) afin de favoriser l'organisation des propriétaires pour le montage des produits et leur commercialisation. L'Etat et la région réserveront chacun, pour la période 1986-1988, une enveloppe de 4,5 millions de francs destinée à la mise en oeuvre de ce programme.

Pour l'aménagement des zones littorales, l'Etat et la région proposeront aux collectivités des "contrats d'action" qui permettront d'aider au développement des loisirs sportifs et de favoriser la découverte des milieux naturels. Le financement de cette action représentera 16 millions de francs, pris en charge par le Fonds interministériel pour l'aménagement du territoire (F.I.A.T.) de 1986 à 1988.

L'Etat et la région s'engagent en outre à développer la formation des professionnels du tourisme privé et associatif en particulier dans le secteur de l'hébergement et des "voyagistes" (accueil, langues étrangères, techniques nouvelles de réservation).

Enfin, une action nouvelle de promotion touristique sera menée afin de doter la région de structures touristiques modernes en matière de commercialisation et d'information. Le F.I.A.T. et la région consacreront chacun une dotation de 2,5 millions de francs au financement de cette action de 1986 à 1988.

. Dans les autres régions

Il appartiendra aux régions de Bretagne et de Normandie d'utiliser le répit à elles laissé lors de la période de construction du tunnel pour fidéliser leur clientèle britannique et lutter contre la concurrence des autres régions de France -ainsi que des

pays d'Europe devenus plus proches- susceptibles d'accueillir les touristes du Royaume-Uni.

Il est ainsi indéniable que l'implantation, en Ile-de-France, d'un parc géant de loisirs de type "Disneyworld" constituera un argument d'attraction considérable pour une clientèle anglo-saxonne. De plus, on peut envisager que le T.G.V. Nord desserve directement le parc d'Euro Disneyland de Marne-la-Vallée, ainsi que le laisseraient penser les consignes de la S.N.C.F., auprès de la Société Walt Disney, pour qu'elle réserve, au coeur du parc, l'emplacement d'une gare T.G.V. permettant, en outre, une correspondance avec la station de la ligne A du R.E.R. (1).

(1) La correspondance économique 21 novembre 1986

IV.- LES CONDITIONS DE LA REUSSITE

1°) Un pari financier

Lorsqu'en 1975 le Gouvernement britannique renonça à achever la construction du tunnel sous la Manche, il invoqua le fait que, garanti par les finances publiques, l'ouvrage était jugé trop coûteux et trop risqué pour elles.

Aujourd'hui, les moyens disponibles des finances publiques des deux Etats ne permettent pas davantage le financement d'un tel projet, qui ne relève nullement des priorités essentielles de leur politique.

La décision prise par Mme THATCHER et M. MITTERRAND insère donc la liaison fixe dans le cadre d'un financement uniquement privé, à l'exclusion de toute implication directe ou indirecte des finances publiques de la Grande-Bretagne et de la France.

Toutefois, une innovation de cette nature, s'agissant d'une infrastructure publique de transport en règle générale financée par l'impôt, soulève plusieurs interrogations : le montage financier est-il suffisamment attractif pour les capitaux privés ? Les finances publiques ne risquent-elles pas de se trouver directement ou indirectement engagées si des difficultés techniques ou financières se présentent ? Le marché financier est-il à même de répondre à cette demande de capitaux ?

a) Le financement privé est-il possible ?

Trois types de facteurs permettent d'apporter à cette question une réponse optimiste.

En premier lieu, l'économie d'une liaison fixe transmanche a évolué très favorablement depuis 1975 : l'entrée du Royaume-Uni dans la Communauté économique européenne a développé

les échanges de biens avec le continent et le trafic des voyageurs est en augmentation continue. A lui seul, le trafic de surface sur le détroit a doublé depuis l'adhésion de la Grande-Bretagne à la C.E.E. et progresse régulièrement.

	Passagers	Marchandises
1980	18,11 millions	17,8 M tonnes
1984	20,80 millions	26,3 M tonnes

En outre, constitue un point positif le fait que les directives du 2 avril 1985 aux promoteurs ont reconnu, aux exploitants, le droit à la liberté tarifaire et à l'égalité de traitement par rapport aux autres modes en concurrence pour la traversée de la Manche.

Les marchés financiers mondiaux ont vu leur importance s'accroître très sensiblement depuis la décennie 1970. Ainsi, de 1972 à 1985 le marché des euro-obligations a été multiplié par 17, passant de 7 milliards de dollars d'émissions à 120 milliards de dollars, avec un taux de croissance annuel moyen de 25 %, et même de 46 % de 1980 à 1985. Le marché des euro-actions lié à la globalisation des marchés financiers a démarré plus tardivement, en 1983, et jusqu'à la fin de 1985, a attiré 5,3 milliards de dollars. Quant au marché des euro-crédits, il est passé de 8,6 milliards de dollars en 1972 à 100 en 1985.

Or, le volume des emprunts à lever sur l'euro-marché peut être estimé à 5 milliards de dollars.

Le marché financier international est donc capable, quantitativement, de répondre à l'appel de capitaux réclamé par la liaison fixe.

Le projet de tunnel sous la Manche bénéficie enfin des innovations financières récentes au nombre desquelles figure la technique nouvelle de montage financier, dite de "financement de projet", développée depuis 1975 à partir des Etats-Unis. Par ce procédé, c'est le "cash flow" futur qui doit assurer le service de la dette bancaire, couvrir les coûts d'exploitation et enfin rémunérer le capital aux conditions du marché.

Une quarantaine de financements de projets a été réalisée depuis une dizaine d'années ; la plupart a concerné des opérations relatives au secteur de l'énergie (pétrole et charbon) susceptibles de se dénouer assez rapidement -les financements les plus longs

avaient une durée de 14-15 ans- et dont la durée de construction des équipements n'excédait pas trois années. Enfin, leur montant n'a pas dépassé 1,4 milliard de dollars (Woodside Petroleum en Australie) ou 1,7 milliard (New-Zealand Synthetic Fuel).

Si les conditions d'un financement privé du tunnel sous la Manche sont réunies, il reste que les marchés financiers internationaux n'ont jamais eu l'expérience de projets d'une dimension analogue : le coût initial de l'opération (27 milliards de francs selon les promoteurs) lui-même majoré par les délais de construction (7 ans) et par conséquent par le jeu de l'inflation et des intérêts intercalaires doublant l'estimation de départ, est sans précédent par la masse des capitaux privés à engager.

b) Le principe de l'immunité des finances publiques

Il résulte de la décision du sommet du 30 novembre 1984 que l'ouvrage "devra être financé sans apport budgétaire ni garanties financières des Gouvernements, et sur la base des conditions qui prévalent sur les marchés financiers internationaux". La concession elle-même comporte certaines dispositions en vue de sauvegarder la liberté d'action des Etats, notamment à l'article 5-3: "Au cas où les engagements de prêt des bailleurs de fonds vis-à-vis des concessionnaires ne deviendraient pas effectifs, les concessionnaires doivent, sauf accord contraire donné par les concédants, mettre fin à la concession..." et à l'article 39-6: "au terme de la concession, quelle qu'en soit la cause, les deux Etats ne sont pas tenus d'assurer la construction et l'exploitation de la liaison fixe..."

Toutefois, en raison du caractère d'utilité publique de la liaison fixe transmanche, il apparaît difficile que les pouvoirs publics puissent se désintéresser totalement de la réussite du projet.

L'arrêt du chantier est la seule solution dans l'hypothèse d'obstacles techniques à la construction ; en revanche, si l'empêchement était imputable à une carence du financement privé, l'alternative d'un financement public ne manquerait pas d'être invoquée.

S'agissant des conséquences d'un retard de la procédure de ratification sur les engagements des Gouvernements vis-à-vis des concessionnaires, le ministre des affaires étrangères en réponse à une question écrite a apporté les indications suivantes :

(J.O. Questions Assemblée nationale - 28 juillet 1986)

« La consultation ouverte le 2 avril 1985 par les gouvernements français et britanniques en vue de la conception, du financement, de la construction et de l'exploitation d'une liaison fixe à travers la Manche entre la France et le Royaume-Uni, mentionnait l'intention des deux parties, une fois désignés les concessionnaires pour la construction et l'exploitation d'une liaison fixe transmanche, de procéder dans les meilleurs délais à la signature et à la ratification d'un traité définissant les engagements des deux Etats.

*

* *

Le texte de la consultation du 2 avril 1985 précisait en outre que les concessionnaires retenus opéreraient à leurs propres risques tant que le traité n'aurait pas été ratifié, les deux gouvernements ne prenant donc jusqu'à cette date aucun engagement à l'égard des concessionnaires. Ce n'est que par la suite que la responsabilité des deux Etats peut être éventuellement engagée vis-à-vis des concessionnaires. Les dispositions de l'article 15 du traité de Cantorbéry et celles de l'article 38 de l'acte de concession conclu le 14 mars 1986 entre les deux gouvernements et les sociétés concessionnaires reprennent l'intention ainsi exprimée par les deux gouvernements, le 2 avril 1985, lors de l'ouverture de la consultation et lui donnent une portée juridique. En particulier, l'article 15, paragraphe 2, du traité dispose que les deux Etats s'engagent à ne pas interrompre ou à ne pas mettre un terme à la construction ou à l'exploitation de la liaison fixe par les concessionnaires pendant toute la durée de la concession, sauf pour des raisons de défense nationale, ou en cas de carence des concessionnaires, dans les conditions fixées par la concession, ou dans le cas de circonstances exceptionnelles. *Tout manquement à cet engagement par un Etat ouvrirait droit à indemnisation au profit des concessionnaires dans les conditions fixées par la concession et conformément au droit international.* •

Enfin, il convient de souligner que l'absence de garantie publique aussi bien pour le risque commercial d'exploitation que pour le risque de construction a eu pour conséquence d'accroître la marge demandée par le marché financier.

c) Le caractère attractif du projet

Le financement de la liaison fixe transmanche est fondée sur un ensemble de fonds propres et de prêts bancaires :

- les fonds propres ou quasi fonds propres (sous la forme de titres participatifs ou d'obligations convertibles) représentent en principe environ 20 % du total ;

- il sont complétés par des prêts bancaires syndiqués à l'échelle internationale pour un montant de l'ordre de 50 milliards de francs. Le prêt bancaire se décompose en un crédit principal pour moitié libellé en francs, pour moitié en livres et d'un prêt "stand by" de 10 milliards de francs destiné à couvrir, éventuellement, les aléas techniques exceptionnels ;

- enfin, si nécessaire, un ou deux ans après la mise en service de l'ouvrage, des refinancements par émissions d'obligations à hauteur de 23,4 milliards de francs sont prévus afin de "lisser" le service de la dette sur une période plus longue, jusqu'à 18 années, que la quinzaine d'années acceptable par les banques et de relayer les prêteurs initiaux.

Préalablement à la recherche de prêts bancaires, les fonds propres doivent être rassemblés auprès des investisseurs institutionnels.

Les deux points cruciaux de ce processus de financement sont la souscription de la première tranche du prêt bancaire et l'appel public à l'épargne et la transformation en obligations qui pourraient avoir lieu en 1987 ou 1988.

La société concessionnaire a fait établir par deux sociétés Wilbur Smith (Grande-Bretagne) et Setec Economie (France) des prévisions de trafic, de tarifs et de revenus qui sont retracées dans les tableaux suivants :

TRAFIC

	1963	1993		2003
	Total du trafic	Total	Part du tunnel	Trafic par le tunnel
PASSAGERS (en millions)				
Automobilistes	6,7	9,5	6,3	7,3
Autocars	6,1	8,4	4,4	5,5
Excursionnistes	2,6	3,2	3,1	3,4
Autres passagers (trains)	30,6	46,1	10,9	12,9
T.G.V.			5,0	7,9
TOTAL	46,0	67,2	29,7	37,0
MARCHANDISES (en millions de tonnes)				
RO.RO (1)	17,7	24,2	6,0	7,5
Conteneurs et wagons	5,7	7,9	4,0	6,8
Vrac	30,0	41,8	3,2	4,6
TOTAL	53,4	73,9	13,2	18,9

TARIFS

Passagers	Automobile	232 F par passage
	Car	67 F par passage
Excursionnistes		41 F par passage
Voyageur en train		94 F par passage
Marchandises	Ro Ro	117 F par tonne
	Conteneurs	108 F par tonne
Vrac		16 F par tonne
Véhicules neufs		103 F par tonne

(1) Le trafic "RO.RO" (roll-on roll-off) est celui qui ne fait pas intervenir les chargement et déchargement des cargaisons des véhicules

REVENUS

(en millions de francs 1985)

Source	Revenus
Passagers	3 379
Marchandises	1 255
Services (*)	418
Total	5 052

(*) Ventes de carburant, changes, ventes hors taxes...

Si les coûts, les délais et les prévisions de trafic avancés par le concessionnaire sont exacts, la rentabilité de l'opération après impôt serait de 16 % (1) par an sur toute la durée de la concession. Il ne semble pas que, du côté français du moins, les financiers redoutent un déséquilibre dans l'exploitation de l'ouvrage. Les aléas de l'exploitation sont ceux d'un trafic inférieur aux prévisions, de tarifs moins élevés, des ripostes possibles des modes concurrents de transports et enfin, de coûts d'exploitation supérieurs.

Il n'en est pas de même pour le risque de construction qui peut résulter d'impondérables techniques. Si le dépassement de coût se limite à 20 ou 25 %, il pourrait être absorbé par les fonds propres des investisseurs, mais certains grands projets ont vu leur coût initial multiplié par trois.

Ainsi que l'exprimait M. Pierre MAYER (2), "le projet est donc à haut risque avant sa mise en service, et à risque modéré après".

Le 29 octobre 1986, les fonds de la première tranche du financement du projet ont été réunis pour un montant de 1,03 milliard de francs et 103 millions de livres, soit un total de l'ordre de 2,06 milliards de francs.

(1) Taux de rentabilité annoncé initialement par le promoteur.

(2) Inspecteur général des finances, membre de la commission intergouvernementale franco-britannique de la liaison fixe transmanche.

Les actionnaires se répartissent à 35 % en France, 35 % pour la Grande-Bretagne, 10 % aux Etats-Unis, 10 % au Japon et 10 % dans le reste du monde. Parmi les souscripteurs figurent la Caisse des dépôts et consignations, les Assurances générales de France, le Crédit foncier de France, l'U.A.P., le G.A.N., Abeille-Paix, la M.G.F. et la Compagnie internationale des wagons lits et du tourisme, ainsi que les banques Nomura, au Japon, et Salomon Brothers aux Etats-Unis. Les capitaux ont été levés par le biais d'un placement d'unités, chacune constituée d'une action de la société française d'Eurotunnel S.A. et d'une action de la société anglaise Eurotunnel PLC.

Cette première phase de financement, dénommée Equity II, réservée aux investisseurs institutionnels, avait dû être différée en juillet, en raison des réticences de certaines institutions financières britanniques.

Cet investissement s'ajoute ainsi aux 460 millions de francs de capitaux propres déjà apportés par les sociétés fondatrices.

La réussite de l'opération, qui n'a pas été obtenue sans difficulté, permet au consortium franco-britannique chargé de la construction d'envisager avec plus d'optimisme la prochaine phase de financement (Equity III).

Celle-ci qui devrait avoir lieu durant l'été 1987, après la ratification du traité franco-britannique, sera tout à fait déterminante pour l'avenir du projet puisqu'elle portera sur la somme considérable de 7,5 milliards de francs et s'adressera non plus seulement aux institutionnels, mais à l'ensemble des marchés financiers, et notamment aux particuliers. L'annonce récente par les promoteurs d'une rentabilité prévisible, après impôt, portée de 16 % à 17,5 % sur 55 ans des actions du tunnel pourrait attirer en particulier les fonds placés des caisses de retraite.

L'optimisme des promoteurs face à cette échéance a été conforté récemment non du côté des investisseurs, mais de celui des prêteurs. La Banque européenne d'investissement (B.E.I.) a en effet annoncé le 29 janvier 1987, qu'elle envisageait d'apporter un milliard de livres sterling au financement du tunnel sous la Manche, soit près du quart du coût total du projet. La décision définitive de la B.E.I. ne devrait cependant intervenir qu'au milieu de l'année 1987, à l'issue des négociations en cours avec le consortium Eurotunnel (1).

(1) Les Echos 2 février 1987

Enfin, 40 banques internationales se sont engagées à prêter à Eurotunnel, dans le courant du premier trimestre 1987, 4 à 5 milliards de livres sterling pour 18 ans, soit l'équivalent de 50 milliards de francs. Le nombre élevé de ces établissements diminue donc d'autant le risque pris par chacun d'entre eux.

Il faut toutefois être conscient que, comme l'écrit M. Pierre MAYER (1), "la décision de confier au seul secteur privé la construction et l'exploitation de la liaison fixe à travers la Manche est un pari d'une novation et à vrai dire, d'une audace sans pareille.

Jamais la technique du financement de projet n'aura été appliquée à une opération qui excède de trois à six fois le volume des plus grandes entreprises jusqu'à présent réalisée par ce procédé.

Jamais celui-ci n'aura été adopté sous une procédure d'intérêt public.

Jamais les délais de construction supérieurs au double des délais habituels préalables à la production des revenus n'auront été aussi longs".

Il en résulte incontestablement que "les pouvoirs publics ne pourront nullement se désintéresser de son devenir, même s'ils refusent d'être engagés, même s'ils ne le sont pas. Les Etats resteront donc comptables en dernier ressort de la liaison fixe transmanche vis-à-vis de leur pays, si l'affaire venait à trébucher".

Nul doute que cette analyse ne soit partagée dans les milieux financiers. Certains peuvent y voir une garantie contre des risques élevés et par conséquent une incitation à financer le projet, d'autres au contraire estiment que l'enjeu est trop hasardeux pour les finances publiques des deux Etats concernés et, dès lors, que la prudence doit plutôt conduire à l'abstention. Les sceptiques peuvent se voir confortés dans leurs opinions par la vive campagne inspirée outre Manche par les compagnies de navigation hostiles au tunnel qui dénoncent l'inutilité et le coût du projet.

Quoi qu'il en soit, il importe de considérer qu'une fois l'affaire engagée, en dépit de toutes les précautions oratoires et des clauses de sauvegarde, la responsabilité de la puissance

(1) Un exemple de financement de projet portant sur un équipement collectif international : la liaison fixe à travers la Manche in "Experiences de financement d'équipements publics" (Economica)

publique deviendra irrécusable. Il faut espérer que le pari financier sera tenu faute de quoi l'intervention des Etats sur le plan financier sera indispensable et le recours au contribuable inéluctable.

2°) L'avenir du T.G.V. Nord

. L'idée d'un T.G.V. Nord

L'éventualité d'une liaison ferroviaire à grande vitesse vers le Nord était déjà envisagée dans les années 1970, avant même que les T.G.V. Sud-Est et Atlantique n'aient été prévus. Ce projet fut toutefois abandonné vers 1974 avec l'échec de la liaison par tunnel vers la Grande-Bretagne. Cette coïncidence de dates montre déjà combien les deux chantiers étaient liés dans les esprits des gouvernements de l'époque.

Le projet fut alors mis en sommeil, avant d'être réactivé en 1983 par la création d'un groupe de travail international tripartite, rassemblant des représentants français, belges et allemands, afin d'étudier les perspectives d'implantation d'une liaison T.G.V. Nord Paris-Bruxelles-Cologne -excluant donc, pour l'heure, Londres du trajet.

En juillet 1984, après la publication d'un premier rapport concluant à un intérêt économique du projet suffisant pour justifier la poursuite d'études plus approfondies, un nouveau groupe fut constitué réunissant les ministres des transports et les responsables des réseaux ferrés de chacun des pays intéressés. A la fin de 1984, les Pays-Bas ont désiré être associés au projet, afin que la liaison T.G.V. se poursuive jusqu'à Amsterdam, et le Luxembourg a émis le voeu d'être accepté par ce comité au titre d'observateur.

Au cours de cette deuxième étape, toute une série d'enquêtes lourdes a été menée dans les quatre pays concernés afin d'établir, à partir du trafic des liaisons routières, aériennes et ferroviaires, les perspectives de trafic européen et de rentabilité économique du projet.

Des modèles économiques ont ainsi été élaborés en France, en Belgique et en République fédérale d'Allemagne.

La troisième étape a constitué dans le montage juridique et financier de cette liaison afin de régler toutes les difficultés résultant des franchissements de frontières par un train à grande

vitesse. Ces derniers problèmes se sont révélés les plus complexes car les quatre pays ont manifesté leur volonté de rechercher des modalités originales de financement et d'organisation. En effet, si la rentabilité globale du projet ne soulevait pas de contradiction, sa rentabilité partielle, segmentée par pays était moins évidente, notamment en Belgique.

. De l'influence du tunnel sur le projet

A ce stade de l'étude, la Grande-Bretagne -et ses partenaires non plus- n'avait pas souhaité participé à ce groupe de travail. Son adhésion tardive aurait, en effet, allongé les délais d'achèvement de l'étude en cours. De plus, la Grande-Bretagne ne souhaitait pas se voir engagée par les chiffres et les perspectives de trafic avancés par le rapport.

Celui-ci qui a été remis fin 1986, comprend un chapitre particulier traitant des conséquences de l'ouverture du lien fixe sur le T.G.V. Nord. Les ministres des transports des pays concernés se sont réunis le 22 décembre 1986 à La Haye, en présence de leurs collègues britanniques et luxembourgeois, pour examiner le projet de liaison rapide entre Paris, Bruxelles, Londres, Cologne et Amsterdam pour lequel a été souligné l'intérêt essentiel d'un réseau ferroviaire européen à grande vitesse et d'une coopération industrielle européenne pour la construction du matériel roulant.

La Grande-Bretagne a alors fait connaître son désir de devenir membre associé du nouveau groupe mis en place pour préparer les décisions concernant les liaisons internationales à grande vitesse, le Luxembourg conservant, pour sa part, son statut d'observateur.

Il faut bien souligner que si, officiellement, il n'existe pas de corrélation entre ces deux ouvrages, toutes les parties prenantes, ou presque, souhaitent qu'ils soient réalisés ensemble. Il a cependant été nécessaire de mener les négociations séparément en raison de la pluralité d'interlocuteurs concernés.

. La limitation des engagements français

En raison de la disjonction des deux réalisations, le seul engagement du Gouvernement français en matière ferroviaire, réside dans la réalisation de l'électrification de

la ligne Calais-Hazebrouk. On pénétrera ainsi en France par le réseau électrifié jusqu'à Dunkerque puis Calais.

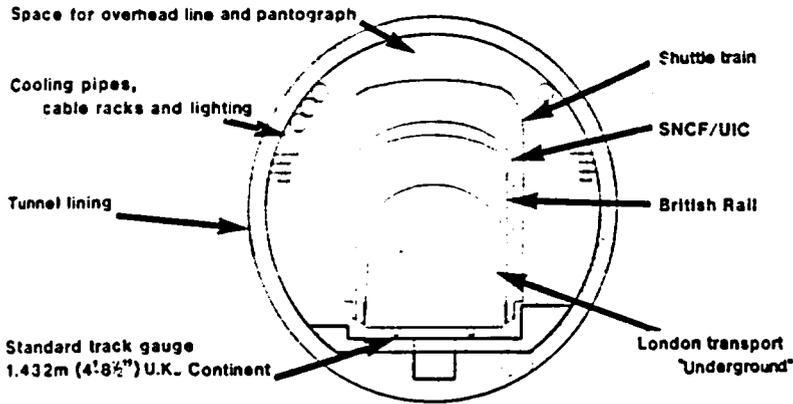
Le transport de marchandises devrait s'effectuer sans difficulté, l'influence d'une traction diesel ou électrique restant d'importance limitée dans l'hypothèse de l'existence d'une bonne desserte. Le transport de voyageurs sera également assuré de Paris à Londres, même si, dans ces conditions, la liaison se révélera moins bonne qu'avec une ligne à grande vitesse.

. Les caractéristiques ferroviaires britanniques

Contrairement à la France et à la République fédérale d'Allemagne, la Grande-Bretagne n'a pas modernisé son réseau ferré avant ou après la deuxième guerre mondiale. Les lignes de chemins de fer sont donc très différentes, dans le sud de l'Angleterre, du reste de l'Europe : si l'écartement des rails est le même, la taille plus réduite des tunnels et des ponts, les dimensions des quais et les modalités de l'alimentation électrique ne sont pas compatibles avec le matériel européen.

En raison du coût qu'induirait la mise au gabarit de ses installations aux normes de l'Union internationale des chemins de fer (U.I.C.), même sur le seul trajet Cheriton-Londres, la Grande-Bretagne ne prévoit en aucune manière d'effectuer ces investissements, incompatibles avec le budget de rigueur imposé par Mme Margaret THATCHER aux British Railways.

Inversement, la création d'un parc ferré au gabarit britannique n'est pas sérieusement envisagée, même si la Belgique s'est interrogée sur l'opportunité d'une telle réalisation, qui obligerait à modifier les caisses, les boogies, les moteurs et la composition des trains. Cette option conduirait inévitablement à des ruptures de charge aux frontières.



RAIL STRUCTURE GAUGES

. Les enjeux industriels du T.G.V. Nord

La République fédérale d'Allemagne développe encore aujourd'hui le "Maglev", une suspension électro-magnétique permettant la circulation à 400 kilomètres à l'heure, de trains soulevés au-dessus du rail par des électro-aimants puissants propulsés par un moteur. La France a abandonné cette technologie dans les années 1970, pour des motifs économiques que la République fédérale d'Allemagne rencontre aujourd'hui. Toutefois, en raison des sommes colossales investies dans ce projet, les Allemands ne peuvent l'abandonner purement et simplement. Il semblerait cependant exclu, du moins officieusement, aux termes du communiqué élaboré en commun, en décembre 1986, par les ministres des pays concernés et qui ne fait référence qu'à un système "rail-roue".

En outre, la République fédérale d'Allemagne réalise l'I.C.E. (Inter-City Experiment), qui correspond à notre T.G.V., avec qui il entretient -avec trois à cinq ans de retard- des liens de parenté. Les Allemands souhaitent donc que l'équipement du réseau à grande vitesse du Nord de l'Europe résulte d'une coopération franco-germanique, qui pourrait s'étendre à l'équipement intérieur de l'Allemagne.

. L'association récente des projets

Il est apparu tout à fait remarquable au groupe de travail de constater la collusion qui s'est opérée, au fil des mois, entre les deux grands projets que constituent d'une

part, le lien sous la Manche, d'autre part, la liaison ferroviaire à grande vitesse vers le nord de l'Europe. En effet, les commentaires portant sur l'opportunité de l'un de ces ouvrages supposent la réalisation préalable ou concomitante de l'autre.

1) La position de la S.N.C.F. : l'entreprise nationale considère également qu'avant le projet de tunnel, le T.G.V. Nord était conçu dans une optique économique et politique de réalisation d'une construction européenne plus solide par sa desserte du Nord de l'Europe.

Or, le tunnel constitue ici un élément important car l'engagement de sa réalisation a pour conséquence de presser la prise de décision du T.G.V. Nord ; il serait même envisageable, éventuellement, de commencer les investissements à réaliser sur le territoire français en attendant la réponse définitive du Gouvernement allemand.

Or, au cours de son audition par notre groupe de travail, la position des dirigeants de l'entreprise a été très claire : la S.N.C.F. ne financera aucun investissement portant sur la portion de réseau allant du débouché du tunnel à Londres.

Ainsi que nous l'avons vu, les British Railways n'envisagent en aucun cas de réaliser une ligne nouvelle dans le Kent.

Le temps de parcours peut donc s'entendre comme suit : 1 H 15 pour relier, à grande vitesse, Paris à l'entrée du tunnel, 30 minutes de traversée puis une heure pour relier Londres à moyenne vitesse, soit un temps de parcours global de 2 H 45.

L'entreprise considère qu'en raison de sa situation financière encore fragile, en dépit d'un léger redressement, il n'est pas souhaitable qu'elle finance ce projet, ainsi qu'elle a pu le faire intégralement pour le T.G.V. Sud-Est ou partiellement pour le T.G.V.-Atlantique en cours de réalisation.

Poursuivre ce type de financement conduirait en effet à accorder à la société nationale une mission bâtarde tenant à la fois de l'entreprise de transport et de l'établissement financier de gestion de sa dette.

L'entreprise souhaite donc que soit approfondie l'idée de faire supporter l'investissement à une structure extérieure ; elle s'est néanmoins déclarée prête à verser un "péage" au constructeur mais uniquement au moment où l'augmentation de

clientèle et les rentrées financières induites par cet ouvrage le lui permettront.

2) Le choix du tracé : dès l'instant où ces deux grandes infrastructures de transport se voient liées dans le même destin, il a semblé difficile d'ignorer le tracé que pouvait prendre sur notre territoire national le T.G.V. Nord et qui constituera, bien évidemment, un élément crucial pour l'aménagement des régions concernées.

Diverses questions devront être traitées :

a) la desserte de l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle.

Les dernières réflexions connues envisagent la desserte éventuelle de cette plateforme aérienne par le T.G.V., pour palier une carence de liaison dénoncée depuis plusieurs années. En outre, une telle desserte apparaît particulièrement nécessaire sur le plan de la concurrence européenne car nos partenaires britanniques, allemands et belges feront probablement transiter ces liaisons par leurs aéroports nationaux et il apparaît inadéquat de pénaliser la France en favorisant -ou du moins en n'empêchant pas- un éventuel détournement de trafic vers Londres ou Bruxelles.

Ainsi que l'a déclaré M. Jacques DOUFFIAGUES, ministre des Transports, à l'occasion d'une visite effectuée le 6 août 1986 à Roissy-Charles-de-Gaulle, il lui paraissait "indispensable d'intégrer, dans les calculs de rentabilité du T.G.V. Nord, mais aussi d'aéroports de Paris, un tracé desservant Roissy, ce qui permettrait, grâce à l'interconnexion des lignes, d'accéder à l'aéroport à partir de toutes les villes desservies par tous les T.G.V." (1).

Le Gouvernement a souhaité plus largement poursuivre l'étude portant sur la nécessaire amélioration des liaisons entre Paris et ses aéroports : M. Jacques DOUFFIAGUES a ainsi confirmé la mission confiée par le précédent gouvernement à M. Michel TERNIER, vice-président délégué du Syndicat des transports parisiens (S.T.P.).

Cette mission a débouché sur la remise d'un rapport écrit comportant l'étude d'une série d'améliorations susceptibles d'être

(1) Le Moniteur des Travaux publics et du bâtiment 15 août 1986.

mise en oeuvre à plus ou moins long terme pour les liaisons Roissy-réseau T.G.V. et Roissy-Orly.

L'analyse tendant à mesurer l'impact de la desserte éventuelle de Roissy-Charles-de-Gaulle par le réseau T.G.V. a été menée au moment où la complémentarité des aéroports et des réseaux ferrés apparaît souhaitable à un nombre de plus en plus important d'experts et de responsables politiques européens.

L'"effet T.G.V." pourrait se voir ainsi habilement conjugué avec le transport aérien et notamment Aéroports de Paris et Air-France. L'image de marque des deux modes de transport, et, au-delà, de Paris et de la France, s'en trouverait renforcée.

En tout état de cause, aucune décision de principe n'a encore été prise sur l'éventuelle desserte par liaison à grande vitesse de l'aéroport de Roissy.

b) les villes à desservir

Bien que le dessin définitif du tracé du T.G.V. Nord ne soit pas arrêté, il conviendra de tenir compte des grandes métropoles du Nord de la France -et, notamment de la ville de Lille- sans pour autant pénaliser la Picardie, en oubliant la cité d'Amiens.

L'idéal consisterait sans doute à effectuer du "ramassage T.G.V." afin de ramener la clientèle vers les grands axes. Il conviendra donc d'être particulièrement vigilant au moment de la détermination des choix.

Lors de la réunion des ministres des transports du 22 décembre 1986, il a été convenu que certains aspects spécifiques du projet feraient l'objet d'études complémentaires, menées aussi bien dans chaque pays qu'au niveau international.

Dans cette perspective, M. Jacques DOUFFIAGUES a confié, le 25 février 1987, à M. Raoul RUDEAU, Ingénieur général des Ponts et Chaussées, la mission de présider une Commission chargée "d'examiner les différentes variantes de tracé possibles, en tenant compte des impératifs économiques, des préoccupations d'environnement et d'aménagement du territoire et des caractéristiques spécifiques d'une liaison ferroviaire à grande vitesse". Pour conduire les travaux et rédiger le rapport attendu par le ministre, M. Raoul RUDEAU sera assisté par cinq rapporteurs: M. Joseph BELMONT, inspecteur général de la construction, M. Alain BIEBER, chargé de mission à l'Inrets, M. Alain METTON, professeur de géographie, M. Olivier MORELLET, ingénieur des Ponts et

Chaussées à l'Inrets, M. Bernard SCHWOB, ingénieur des Ponts et Chaussées à la direction des transports terrestres. Cette étude devrait être remise le 30 avril prochain, au Ministre, qui s'en inspirera pour fixer son choix, au début du mois de juillet, avec les Ministres français concernés. En octobre, les cinq pays intéressés devraient entériner le tracé retenu pour l'ensemble du parcours et se prononcer sur le mode de financement de l'ouvrage, avant de lancer les travaux.

Il revient à chaque gouvernement de définir le tracé qu'empruntera le train à grande vitesse sur son propre territoire. De Paris à la frontière belge, soit 209 km, trois itinéraires sont envisageables, sans que l'on puisse, pour l'heure, établir de choix officiel. Les trois tracés à l'étude sont :

a) Paris-Arras-Calais et Paris-Lille-Bruxelles,

b) Paris-Amiens-Noeux-les-Mines (Pas-de-Calais), soit un infléchissement vers Amiens afin de rapprocher de l'Europe du Nord la zone industrielle de la basse Seine,

c) Paris-Soissons-Saint-Quentin-Cambrai, ce qui permettrait la réalisation d'un tronç commun avec le futur T.G.V.-Est.

Le choix définitif supposera un arbitrage délicat entre des intérêts locaux inéluctablement divergents. M. Roland GRIMALDI, sénateur du Nord, a ainsi fait valoir l'opportunité d'un croisement des lignes à grande vitesse situé au coeur de l'agglomération lilloise et non en périphérie de la ville.

Inversement, M. Charles-Edmond LENGLET, élu de la Somme, a fait observer que le T.G.V., tant dans sa partie nord-européenne que pour la bretelle destinée à desservir la Grande-Bretagne, traversait la Picardie et qu'il était nécessaire de maintenir le site d'Amiens-Longueau comme plaque tournante des liaisons ferroviaires dans ce secteur afin de permettre le désenclavement de la Haute-Normandie.

Enfin, M. Claude PROUVOYEUR, représentant du Nord et maire de la ville de Dunkerque, s'est déclaré favorable à un infléchissement de la ligne vers Dunkerque, afin d'en favoriser la desserte, et a souhaité que soit envisagée la création d'une liaison rapide entre sa ville et le débouché du lien fixe, voire avec le

réseau ferroviaire européen en évitant de passer par la métropole régionale.

En tout état de cause, les études de tracé donneront lieu, selon les directives du ministre, à la plus large concertation. Dans ce but, la Commission mise en place ne réunira pas moins de 50 à 60 membres représentant l'ensemble des interlocuteurs concernés, notamment trois régions (Nord, Pas-de-Calais, Picardie, Ile de France) et sept départements (Nord, Pas-de-Calais, Somme, Aisne, Oise, Val-d'Oise, Seine-Saint-Denis).

Seront également associés les chambres régionales de commerce et d'industrie, les chambres départementales d'agriculture, les comités économiques et sociaux de deux régions Nord - Pas-de-Calais et Picardie, ainsi que les syndicats de chefs d'entreprise et de salariés et les sept ministères concernés (1).

A titre de conclusion sur cet aspect de notre étude, nous pouvons rappeler ici les mots prononcés par M. Jacques DOUFFIAGUES, en octobre dernier, lorsqu'il présentait le contenu des rapports établis sur ce projet par le groupe d'experts internationaux: "A cause d'un taux de rentabilité assez faible, c'est le tunnel sous la Manche qui donne sa chance au T.G.V. Nord". (2)

Le T.G.V. NORD en chiffres.

Coût des infrastructures :

- Paris-Bruxelles : 9,6 milliards de francs, dont 6,7 en France et 2,9 en Belgique.

- Bruxelles-Cologne : de 4,7 à 6,6 milliards de francs selon les hypothèses retenues.

- Bruxelles-Amsterdam : de 2,3 à 7 milliards de francs, selon les hypothèses.

- Ligne Paris-Bruxelles-entrée du tunnel transmanche : de 3,5 à 5,25 milliards de francs, selon les hypothèses.

(1) Le Moniteur des Travaux publics et du Bâtiment - 6 mars 1987

(2) Les échos 17 octobre 1986.

Les trafics :

- Paris-Lille : 9,7 millions de voyageurs.
- Paris-Londres : 9,4 millions.
- Paris-Bruxelles : 7,8 millions.
- Bruxelles-Cologne : 4 millions.
- Bruxelles-Amsterdam : 3,25 millions.

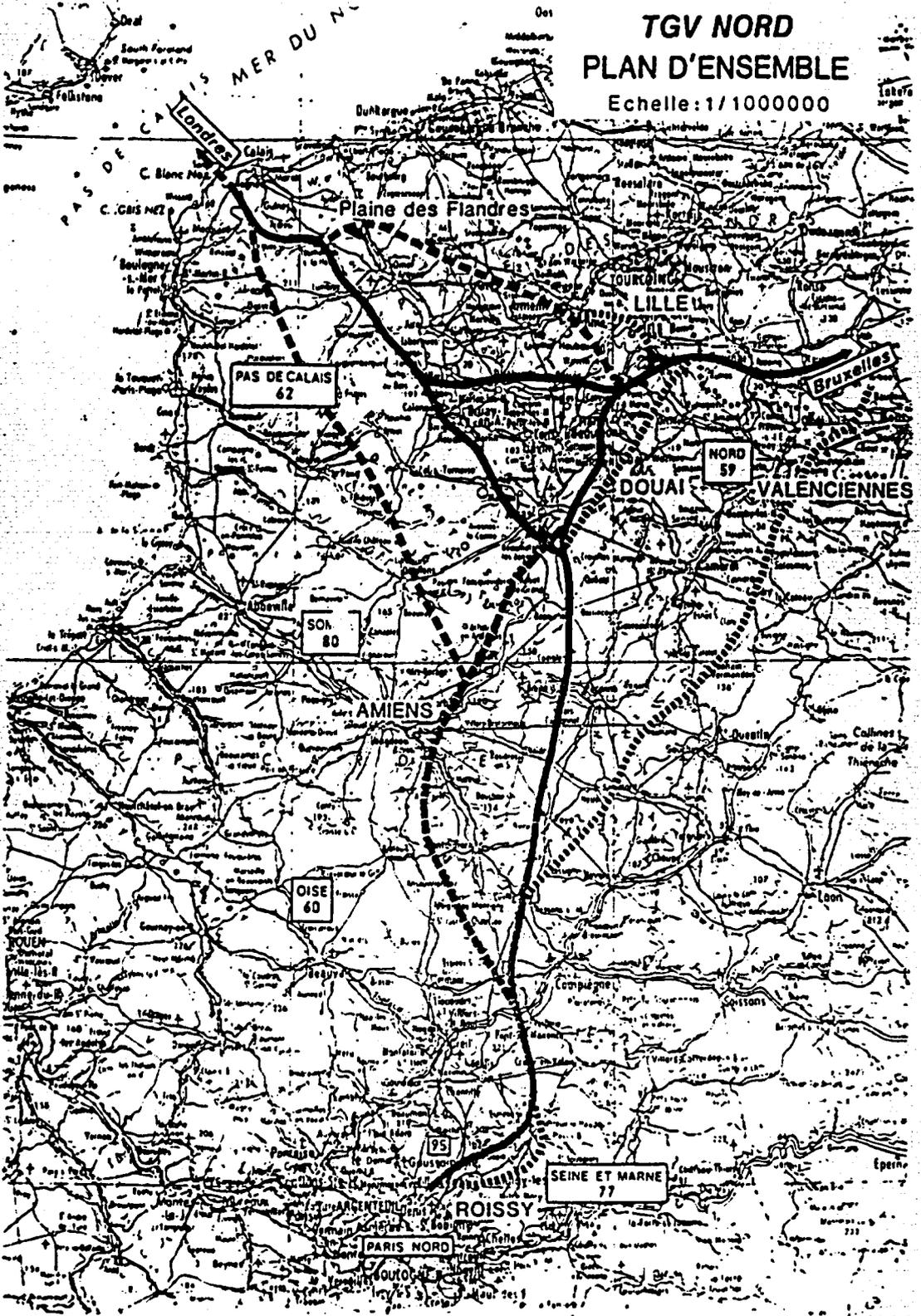
Les taux de rentabilité :

- Trajet français :
 - sans tunnel : 6,4 % à 6,8 %.
 - avec tunnel : 9,1 %.
- Paris-Lille-Bruxelles : 10 %.
- Au-delà de Bruxelles : 5 %.
- Bruxelles-Amsterdam : 0%.

TGV NORD

PLAN D'ENSEMBLE

Echelle: 1/1000000



3. De nécessaires mesures d'accompagnement

Le 22 janvier 1986, le conseil des ministres a adopté un programme d'accompagnement et de développement concernant la façade maritime et l'arrière-pays du Nord-Pas-de-Calais, de la Picardie et de la Haute-Normandie. Ces mesures d'accompagnement comportent la mise en oeuvre d'une procédure dite de grand chantier ainsi que des engagements d'investissement concernant le plan routier, le réseau ferroviaire et la modernisation des ports.

a) La mission grands chantiers

Compte tenu de l'importance du chantier du tunnel sous la Manche, tant en effectifs qu'en durée, ainsi que de l'impact socio-économique qu'il aura, il a été décidé d'appliquer à cette réalisation la politique des grands chantiers, mise au point notamment pour l'équipement électro-nucléaire d'Electricité de France. La procédure des grands chantiers a été définie par le Comité interministériel d'aménagement du territoire dans ses décisions des 11 juillet 1975, 12 mai 1980 et 6 mai 1982.

L'application de cette procédure coïncidera en principe avec la durée du chantier, éventuellement prolongée de deux ou trois ans si les mesures d'"après-chantier" le nécessitent.

A cet effet, un coordonnateur a été nommé par arrêté du Commissaire de la République de la région Nord-Pas-de-Calais.

Il est placé sous l'autorité directe du Commissaire de la République du département du Pas-de-Calais pour toutes les affaires de la compétence de ce dernier, et sous l'autorité directe du préfet de région pour les affaires relevant de sa compétence.

Le coordonnateur doit accomplir sa mission en liaison permanente avec la D.A.T.A.R. et les services de l'Etat. Celle-ci s'organise autour de cinq thèmes :

. L'accueil du chantier :

Le coordonnateur réalise la concertation entre les services extérieurs de l'Etat, le maître d'ouvrage du chantier, ses entreprises contractantes et les communes concernées pour prévoir et assurer dans de bonnes conditions l'accueil des personnels de chantier non recrutés sur place. Cet accueil devra notamment prendre en compte le logement et les autres formes d'hébergement nécessaires à ces personnels, ainsi que les

équipements et services publics nécessaires pour leur assurer des conditions de vie aussi proches que possible de celles de la population locale.

. Le fonctionnement social du chantier :

Le coordonnateur invitera le maître d'ouvrage et les entreprises réalisatrices à constituer une association inter-entreprises qui sera chargée de remplir de façon commune et coordonnée les obligations faites à ses membres par le code du travail, en matière notamment d'hygiène et de sécurité, de logement des employés, de transports du personnel et de restauration sur le site.

. La formation professionnelle et le recrutement local :

En concertation avec le maître d'ouvrage du chantier et dès que possible avec les entreprises réalisatrices, le coordonnateur estimera les possibilités d'embauche locale du chantier, en nombre et en qualifications d'emplois. Il déterminera à partir de cette estimation un objectif de recrutement local, ou plusieurs objectifs suivant les phases successives du chantier, visant à maximiser l'embauche locale.

Compte tenu des qualifications des personnels disponibles, un programme de formation professionnelle sera proposé.

Un effort tout particulier visera l'embauche des jeunes. Le programme de formation professionnelle devra également porter sur la conversion interne entre les métiers intervenants dans les phases successives du chantier, de façon à conférer dans toute la mesure du possible une durée maximale à l'emploi sur le chantier.

Enfin, il comportera les formations nécessaires à la conversion des personnels quittant le chantier.

. Les actions de conversion et d'après chantier :

Le coordonnateur définira le moment venu, en liaison avec les services compétents, le calendrier de préparation et de mise en oeuvre du programme de création d'"après-chantier". Ce calendrier sera établi en fonction des prévisions d'effectifs établis par le maître d'ouvrage, l'objectif étant d'entreprendre la réalisation de ce programme dès le commencement de la régression de ces effectifs.

. la participation des entreprises locales et régionales au chantier :

Le coordonnateur apportera son assistance aux instances économiques concernées pour organiser et porter à l'optimum souhaitable la participation des entreprises locales et régionales aux travaux du chantier, par exemple en organisant une bourse de sous-traitance et des procédures d'agrément des entreprises en question.

b) Les infrastructures routières

Le plan routier transmanche, qui accompagnera la création du lien fixe entre la France et la Grande-Bretagne répond à trois objectifs :

- assurer aux usagers du lien fixe des infrastructures à niveau de service élevé,
- favoriser les courants d'échange entre le Nord et le Sud de l'Europe par la création d'une voie rapide le long du littoral,
- désenclaver les ports normands dans leurs relations avec le Nord et le Nord-Est de la France.

Plusieurs aménagements ont été retenus pour des axes situés dans les trois régions concernées du Nord-Pas-de-Calais, de Picardie et de Haute-Normandie :

- La réalisation d'une autoroute entre Tancarville et Croix Mare et d'une bretelle autoroutière entre Croix Mare et Yerville, concédées à la S.A.P.N. (société des autoroutes de Paris-Normandie).

- L'aménagement partiel à 2 fois 2 voies avec déviations d'agglomérations de la RN 28 entre Neufchâtel et Abbeville ainsi que de la RN 29 entre Neufchâtel et Amiens.

- La déviation de Totes sur la RN 27 entre Rouen et Dieppe.

- L'aménagement partiel, à 2 fois 2 voies, avec déviation d'agglomération, de la RN 1 entre Boulogne, Abbeville et Amiens.

- L'aménagement à 2 fois 2 voies de la RN 1 entre Boulogne et la frontière belge avec mise en 2 fois 3 voies des raccords de Calais et Dunkerque.

Le montant des investissements nécessaires est estimé à 5,73 milliards de francs, dont 2,6 pour la région Nord-Pas-de-Calais, 1,31 pour la Picardie et 1,82 pour la Haute-

Normandie, dont 1,2 milliard sera apporté par la S.A.P.N. concessionnaire.

Le financement de ce programme sera assuré par un effort particulier de l'Etat ainsi que par des engagements contractualisés de l'Etat et des régions concernées, dont l'étendue est précisée dans le tableau suivant pour les années de la première phase du programme.

	1986	1987	1988
Haute-Normandie (1)			
Etat	20	30	40
Région	20	30	40
Picardie (2)			
Etat	20	50	80
Région	17	33	40
Nord-Pas-de-Calais (3)			
Etat	60	100	150
Région	30	50	75
Total	167	293	425
dont Etat	100	180	270
dont régions	67	113	155

(1) Avenant au contrat de plan Etat-région de Haute-Normandie signé le 10 mars 1986

(2) Avenant au contrat de plan Etat-région de Picardie signé le 27 février 1986

(3) Contrat particulier 1986-1988 pour le lancement du plan routier transmanche entre l'Etat et la région Nord-Pas-de-Calais signé le 11 mars 1986.

Enfin, le Gouvernement s'est engagé à accélérer la programmation de l'autoroute A 16 Paris-Amiens, de façon à permettre une mise en service vers 1995-1996.

inscrite dans le plan routier transmanche, bien que le gouvernement se soit engagé à en accélérer la programmation dans le cadre du Xe Plan (1).

M. Alain PLUCHET, Sénateur de l'Eure, a rappelé le sous-équipement notoire de la Haute-Normandie en matière de réseau routier et de franchissement de la Seine.

En outre, d'un avis général, le groupe de travail a estimé souhaitable que l'ouverture du lien transmanche s'accompagne d'un aménagement global de la route des estuaires entre le Havre et Dunkerque afin de faire bénéficier les régions de Picardie et de Normandie des retombées positives du tunnel.

M. Henri OLIVIER, représentant de l'Orne, a mis l'accent sur la nécessité d'améliorer l'axe Calais-Bayonne qui est aujourd'hui trop négligé.

c) Les infrastructures ferroviaires et les transports collectifs

En matière de modernisation du réseau de voies ferrées, le programme d'accompagnement ne prévoit que l'électrification de la liaison Calais-Hazebrouck. Cette opération d'un coût de 300 millions de francs sera programmée pour une mise en service avant 1993. Il est cependant prévu d'étudier les solutions, et notamment par l'électrification de lignes, permettant d'améliorer la desserte ferroviaire des ports de Boulogne et de Dunkerque, mais aucun engagement n'a été pris.

Enfin, le protocole transmanche conclu entre l'Etat et la région Nord-Pas-de-Calais prévoit la mise au point d'un nouveau contrat de développement des transports collectifs de la région qui devra favoriser, notamment, l'amélioration des transports voyageurs entre Boulogne, Calais et Dunkerque.

Le volet ferroviaire du plan d'accompagnement est apparu à bien des égards trop modeste aux yeux d'un certain nombre de membres du groupe de travail.

M. Claude PROUVOYEUR a souligné l'importance du site de Dunkerque à la convergence des voies fluviale, routière et ferroviaire qui en fait l'emplacement le plus adéquat de la zone d'éclatement du trafic. Il a déploré que l'électrification de la ligne Calais-Dunkerque soit absente du plan d'accompagnement.

M. Henri OLIVIER a regretté l'insuffisance des aménagements concernant les ports de Caen et Cherbourg; il a

(1) Assemblée nationale J.O. Débats séance du 20 juin 1986.

souhaité que l'ouverture du tunnel sous la Manche soit l'occasion d'une réhabilitation du Manche-Océan (Newhaven-Dieppe-Biarritz).

M. Henri ELBY et M. Charles-Edmond LENGLET, représentant respectivement le Pas-de-Calais et la Somme, ont mis l'accent sur la nécessité d'électrifier les lignes Calais-Paris et Calais-Boulogne-Amiens afin d'assurer l'avenir économique d'un littoral encore mal desservi.

d) Les transports de marchandises

En matière de transports de marchandises, le programme d'accompagnement contient trois dispositions :

- Le Gouvernement financera, avec la région Nord-Pas-de-Calais, une étude destinée à établir un schéma cohérent de plates-formes routières sur le littoral Nord-Pas-de-Calais. Au vu des résultats de cette étude, un avenant au contrat de plan pourra être négocié avec la région pour financer la réalisation de ces plates-formes.

- Le ministère de l'économie, du budget et des finances (direction des douanes) étudiera les mesures propres à accélérer les procédures de contrôle douanier et à informatiser les systèmes de transmission des données douanières. Des négociations seront entreprises avec le Royaume-Uni afin d'obtenir des durées de franchissement douanier compatibles avec les gains de temps engendrés par le lien fixe.

- Le Gouvernement proposera des adaptations à la T.R.O. (tarification routière obligatoire) permettant de rendre les centres d'éclatement et de traitement de marchandises localisés sur le littoral Nord-Pas-de-Calais, compétitifs vis-à-vis d'implantations concurrentes éventuelles en Belgique.

e) Le tourisme

Les régions ont été invitées à définir une politique visant à tirer partie des retombées touristiques consécutives au lien fixe transmanche, notamment par le développement et la modernisation des capacités d'hébergement, les actions de promotion, le développement des équipements de loisirs, les actions de formation et de modernisation des professions du tourisme et la mise en place de nouveaux contrats de station littorale.

D) Les activités portuaires

Pour faciliter le redéploiement de l'économie portuaire, mais aussi pour atténuer les conséquences d'une diminution d'une partie du trafic maritime, l'Etat a décidé le principe de mesures compensatoires pour les quatre ports les plus directement touchés.

A Dunkerque, le principe de l'extension du quai des Flandres (quai à conteneurs) a été retenu. Ce prolongement sera réalisé selon un calendrier établi en fonction de l'évolution des trafics et en liaison avec le port autonome.

A Calais, la création de deux postes à quai pour navires de commerce est prévue ainsi que l'extension du port Est.

A Boulogne, les mesures d'accompagnement prévoient la participation de l'Etat à l'opération de restructuration des installations de réception et de traitement de la pêche dans la zone de Capecure. Il a été décidé d'autre part que l'Etat participera au contrat de plan particulier sur l'aménagement du port de pêche à hauteur de 16,3 millions de francs pour les infrastructures et de 4,5 millions de francs pour la construction d'une halle réfrigérée.

Enfin, à Dieppe, un nouvel avant-port sera aménagé.

Un fonds de développement du littoral doit être mis en place pour faciliter le redéploiement de toute la zone littorale et, en particulier, la reconversion de certaines activités portuaires et le développement du tourisme.

Aucune précision n'a cependant été encore apportée quant à la gestion et aux ressources d'un tel fonds, qui demeure à l'état de projet.

CONCLUSIONS

1. Le groupe de travail considère que le projet Eurotunnel est incontestablement mieux engagé que les précédentes tentatives d'implantation d'un lien fixe sous la Manche. En témoigne tout particulièrement l'état de l'opinion publique outre Manche : à l'exclusion de quelques britanniques irréductibles, inquiets de voir livrer leur pays à l'agression des "rats, rabies and Russians" (1), le principe de l'implantation d'un lien fixe est généralement bien accueilli.

Le groupe de travail a également pu apprécier au cours du déplacement qu'il effectuait en Grande-Bretagne, la détermination des responsables politiques anglais pour l'aboutissement de l'opération. Il souhaite cependant souligner que les élus travaillistes n'ont observé, alors, aucune position de principe en faveur ou contre la liaison fixe : demeure donc entretenue l'ambiguïté concernant l'avenir du tunnel dans l'éventualité d'un changement de majorité à la Chambre des Communes avant l'aboutissement de la procédure parlementaire.

Enfin, le monde financier anglais semble désormais acquis à ce projet, après une période de pessimisme, voire de crise de confiance chez les investisseurs pouvant laisser croire à la condamnation du projet, un an après la signature du traité (2). L'état d'esprit s'est vu brusquement modifié dès l'annonce, le 20 février dernier, du changement de président pour la partie britannique du Consortium (3).

La désignation de M. Alistair MORTON pour se joindre, en qualité de coprésident d'Eurotunnel, à M. André BENARD, qui représente les intérêts français, a modifié radicalement l'attitude des milieux financiers britanniques. Ceux-ci avaient été considérablement alarmés par les démissions successives, au conseil d'administration de lord PENNOCK, de M. MORTON, puis de Sir NIGEL BROACKES, patron du groupe Trafalgar

(1) "des rats, de la rage et des Russes"

(2) "Transmanche" : la City boude le tunnel" Le Nouvel Economiste n° 580 - 20 février 1987

(3) "Grande-Bretagne : La City commence à croire" - Le Monde 3 mars 1987.

House, dont la venue à l'automne dernier avait eu précisément pour but de dynamiser l'équipe d'Eurotunnel, et enfin de M. Michael JULIEN, directeur financier, dont la compétence et la connaissance de la City avaient été appréciées. Outre M. MORTON, quatre administrateurs, financiers de haut niveau, font leur entrée au conseil d'administration : MM. Kit MAC MAHON, président de la Midland, Bernard AUBERGER, directeur général de la Caisse nationale du crédit agricole, Renaud de la GENIERE, président de la Compagnie financière de Suez et Robert LION, directeur général de la Caisse des dépôts et consignations (1).

On considère désormais, surtout à Londres, avec beaucoup moins d'appréhension la préparation de l'étape cruciale de l'été prochain : Equity III. Il s'agit de la plus importante levée de capital réalisée jusqu'à présent, soit 750 millions de livres (2), en faisant appel aux particuliers, avec, d'une part, la cotation en Bourse des actions d'Eurotunnel, d'autre part, l'octroi d'un prêt bancaire de 5 milliards de livres. Dans le but d'améliorer l'image de marque de l'entreprise auprès de l'opinion publique britannique, et afin de préparer l'opération boursière de juillet, Eurotunnel a d'ailleurs acquis les services d'une nouvelle agence spécialisée et a investi 100 millions de francs dans un budget publicitaire, dont les premières annonces sont apparues depuis le mois de février dans les journaux britanniques sur le thème : "la voie rapide pour l'Europe".

Enfin, M. MORTON jouit de l'aval direct de la Banque d'Angleterre, qui semble jouer un rôle prépondérant dans les affaires d'Eurotunnel, confirmant la ferme volonté du gouvernement de Mme Thatcher de voir, à l'automne prochain, le commencement réel des travaux.

2. Le groupe de travail estime que si la création d'un lien fixe transmanche ne constituait pas la priorité économique essentielle du moment et si les procédures préalables à la décision de janvier 1986 ont pu laisser transparaître une certaine précipitation -voire un manque de préparation parfois- il est aujourd'hui important de mener le projet à son terme.

Sur le plan européen, le lien fixe va contribuer au renforcement de l'identité européenne, en rattachant physiquement le Royaume-Uni au Continent au moment même

(1) Le Nouvel Economiste n° 581 du 27 février 1987.

(2) Soit environ 7,5 milliards de francs.

de l'application de l'acte unique et de la création du grand marché européen (1992).

Sur le plan national, il est incontestable que l'ouverture de cette nouvelle infrastructure de transport peut constituer une chance pour le Nord de notre pays, en renforçant les atouts dont il dispose, notamment du fait de sa position stratégique centrale dans l'ensemble européen. Il convient toutefois que l'ensemble des collectivités locales concernées sache faire prévaloir la règle de la solidarité régionale, pour répartir entre elles les bénéfices attendus de l'implantation du lien fixe.

3. Le groupe de travail tient à souligner que l'échec éventuel du projet ne constituerait pas une solution en soi. Si la réussite du projet dépend désormais des financiers privés, il convient d'admettre que, même en cas d'échec de l'opération, les problèmes économiques soulevés par l'implantation éventuelle du lien fixe ne seront pas résolus pour autant. Ainsi en est-il des difficultés rencontrées par notre armement naval ou suscitées par le manque de compétitivité de nos ports, qui ne seront pas réglées du seul fait du maintien du statu quo.

4. Le groupe de travail souhaite que les collectivités locales géographiquement concernées réalisent qu'il leur appartient d'anticiper, dès aujourd'hui, sur l'ouverture du lien fixe pour préparer, pendant les délais de construction, la mutation inéluctable de l'économie locale qui en résultera. Il conviendra, notamment, d'adapter, les capacités d'accueil en matière touristique, afin d'éviter que les zones côtières ne deviennent des plateformes de transit ou des lieux de passage. Il faudra également favoriser le redéploiement de l'activité portuaire -notamment à Boulogne qui sera incontestablement la principale victime de l'implantation du lien fixe- afin de tenir compte de l'amputation du trafic maritime transmanche.

5. Enfin, le groupe de travail considère que le risque essentiel qui demeure est d'ordre financier et que le principe de la neutralité des finances publiques semble devoir être nuancé.

En effet, la principale interrogation qui subsiste -et à laquelle aucune réponse n'a pu, jusqu'alors, être apportée- réside

dans l'affirmation de la non-intervention de fonds publics pour le bouclage financier de l'opération.

Or, il a paru au groupe de travail, que cette assertion pouvait être doublement ambiguë.

D'une part, s'il est exact que la construction pure et simple du tunnel devrait être effectuée sur fonds privés, les infrastructures d'accompagnement, notamment routières, propres à valoriser l'existence du lien fixe, relèveront d'un financement public.

D'autre part, et surtout, il est permis de s'interroger sur la conduite qu'observeraient les gouvernements en cause dans l'hypothèse d'une défaillance du financement privé en cours de réalisation des travaux. Est-il en effet concevable qu'ils puissent observer la règle de la neutralité financière en laissant inachevé un ouvrage en cours d'exécution ? Ne faut-il pas plutôt considérer qu'il existerait une sorte de clause de garantie sous-jacente qui pourrait intervenir sous la pression des événements ?

Le groupe de travail considère donc qu'il convient d'être conscient de ce risque non négligeable et estime préférable de retarder, si nécessaire, la mise en chantier jusqu'à l'assurance complète d'un financement privé indéfectible.

*

* *

Au cours d'une réunion tenue le Mercredi 11 mars 1987, la commission des Affaires économiques et du Plan a procédé à l'examen des conclusions du rapport présenté par M. Josselin de ROHAN, au nom du groupe de travail chargé d'étudier le projet de création d'une liaison fixe transmanche et les implications économiques de son établissement.

A l'issue d'un large débat, auquel ont participé MM. Jean FRANCOIS-PONCET, Philippe FRANCOIS, Louis de CATUELAN, Paul MALASSAGNE, André JARROT, Jacques BELLANGER, Roland GRIMALDI, Jacques BRACONNIER, Alain PLUCHET et Charles-Edmond LENGLET, la commission a approuvé, à l'unanimité des membres présents, le rapport établi par le groupe de travail.

ANNEXE 1

Composition du Groupe de Travail

<u>Président :</u>	M. Louis de Catuelan, U.C., Yvelines
<u>Vice-Présidents :</u>	M. Roland Grimaldi, P.S., Nord M. Charles-Edmond Lenglet, G.D., Somme
<u>Secrétaires :</u>	M. Jean-Luc Bécart, Com., Pas-de-Calais M. Georges Berchet, G.D., Hauts-Marne
<u>Rapporteur :</u>	M. Josselin de Rohan, R.P.R., Morbihan
<u>Sénateurs membres :</u>	M. Jean-Paul Chambriard, U.R.E.I., Haute-Loire M. Marcel Daunay, U.C., Ille-et-Vilaine M. Jean Huchon, U.C., Maine-et-Loire M. Bernard-Michel Hugo, P.C., Yvelines (1) M. Robert Laucournet, P.S., Haute-Vienne M. France Lechenault, G.D., Saône-et-Loire (1) M. Henri Olivier, U.R.E.I., Orne M. Alain Pluchet, R.P.R., Eure M. Claude Prouvoyeur, R.P.R., Nord M. René Régnauld, P.S., Côtes-du-Nord M. Ivan Renar, P.C., Nord M. Roger Rinchet, P.S., Savoie
<u>Sénateurs associés :</u>	M. Jean-Paul Bataille, U.R.E.I., Nord M. Henri Collette, R.P.R., Pas de Calais M. André Diligent, U.C., Nord M. Roger Poudonson, U.C., Pas-de-Calais

(1) A cessé d'être sénateur à compter du 2 octobre 1986.

ANNEXE 2

Liste des personnalités auditionnées par le groupe de travail

Personnalités françaises

M. SALLOIS	Délégué à l'aménagement du territoire et à l'action régionale
M. ESSIG	Président de la S.N.C.F.
M. WALRAVE	Directeur des Etudes, de la planification et de la recherche à la S.N.C.F.
M. de LASSUS	Directeur du Tourisme
M. SOCIE	Sous-direction de la recherche et du développement, direction du tourisme
M. ELKOUBY	Ingénieur général des Ponts et Chaussées
M. LEONARD	Président du Conseil supérieur de la marine marchande
M. VERGOBBI	Ingénieur des Ponts et Chaussées ; direction des ports et de la navigation maritime
M. NAESSANY	Ingénieur des Ponts et Chaussées chargé du service des chemins de fer à la direction des transports terrestres
M. RAVISSE	Président de la Chambre de Commerce de Calais
M. FLAMENGT	Directeur des services de la Chambre de Commerce de Calais
M. REMOLEUX	Président de la Chambre de Commerce de Boulogne sur Mer
M. PARAYRE	Responsable du projet France-Manche
M. de SAVIGNAC	Représentant de la Société des Grands Travaux de Marseille
M. LEGRAND	Ingénieur des Ponts et Chaussées ; Président de la Commission intergouvernementale relative à la liaison trans-manche
M. PEYRELEVADE	Président de la Compagnie financière de Suez

M. DELMAS-MARSALET	Directeur adjoint de la Caisse des dépôts
M. MEHAIGNERIE	Ministre de l'Équipement, du Logement, de l'Aménagement du territoire et des Transports
 <u>Personnalités britanniques</u>	
Mme Angela RUMBOLD	Sous-secrétaire d'Etat au Ministère de l'Environnement (Parliamentary under secretary of state)
Mme Linda CHALKER	Secrétaire d'Etat aux Affaires étrangères (Foreign office)
M. SOUTHGATE	Directeur du Channel tunnel, British Railways Board
MM. GILMORE, SPACKMAN et JONES	Directeurs du Trésor au ministère des finances
M. David MITCHELL	Secrétaire d'Etat aux transports (Minister of state for transport)
M. FULTON	Ministère de l'intérieur (Home Office)
M. Tony GUETERBOCK	Directeur britannique d'Eurotunnel
MM. GERRARD et SOPPITT	Représentants du port de Douvres
Mlle Maureen TOMISON	Représentante de Sealink
MM. John PARSONS et Paul ELLIS	Représentants de la compagnie maritime Townsend-Thoresen
M. W.G. HOPKIN	Représentant du conseil du comté du Kent (Kent County Council)
Sir Anthony MEYER	Président du groupe d'amitié France-Grande-Bretagne
M. B.N. STEEL	Directeur du service du commerce et de l'industrie (Head of MMT 3 Division Department of Trade and Industry)

ANNEXE 3

CONTRIBUTION PERSONNELLE DE M. CHARLES-EDMOND LENGLET, SENATEUR DE LA SOMME

La décision d'établir une liaison fixe transmanche est un grand projet pour l'Europe.

C'est un facteur important pour le développement du Nord de la France puisque les mesures d'accompagnement (liaisons routières et ferroviaires) conditionneront au premier chef l'avenir économique des régions Nord-Pas-de-Calais et Picardie.

C'est pourquoi on ne peut qu'être inquiet au vu des projets actuels, qui privilégient les liaisons vers l'Est de ces régions et la Belgique en négligeant la desserte de la zone côtière d'Amiens, capitale régionale et de la Haute-Normandie.

Liaisons ferroviaires

Les projets de tracés du T.G.V. Nord-Europe étaient, à l'origine, établis à l'Est de la Picardie, vers la frontière belge.

La décision de réaliser le tunnel sous la Manche conduit à raccorder Paris à Londres par la voie ferrée, donc à prévoir un tronçon commun.

Actuellement, Amiens-Longueau est la plaque tournante des lignes S.N.C.F. Paris-Lille et Paris-Calais (non électrifié). La ligne Rouen-Amiens est électrifiée.

La Picardie demande que la ligne future T.G.V. desserve les deux capitales régionales : Lille et Amiens. D'autre part, la ligne Amiens-Boulogne-Calais, qui assure la desserte de la côte et des ports, doit être électrifiée.

Liaisons routières et autoroutières

Au sortir du tunnel sous la Manche, les véhicules emprunteront l'Autoroute A 26, Calais-Reims, en direction de l'Est et du Sud-Est, ou A 1, déjà saturé entre Lille et Paris.

La côte, entre Calais et le Havre, doit être désenclavée par une rocade littorale à deux fois deux voies, amorce de la "route des estuaires" et d'un corridor vers le Sud-Ouest et l'Espagne.

La R.N. 1 Calais-Boulogne-Abbeville-Amiens, doit être aménagée à deux fois deux voies, ainsi que la R.N. 28, Rouen-Neufchatel-Abbeville, et la R.N. 29, Le Havre-Neufchatel-Amiens-Saint-Quentin, pour raccorder les ports de la Basse-Seine aux Autoroutes A 1 et A 26.

La réalisation de l'Autoroute A 16, Amiens-Beauvais-Paris, rendra la situation plus fluide sur l'Autoroute A 1.

ANNEXE 4

CONTRIBUTION PERSONNELLE DE M. ROLAND GRIMALDI

SENATEUR DU NORD

Sur ce rapport intéressant et complet dont j'ai approuvé les grandes lignes en commission, j'ai néanmoins des observations à formuler. Je veux me limiter à un point essentiel : le problème de la réalisation effective du tunnel.

Le rapport considère que le risque essentiel qui demeure est d'ordre financier et, page 90, il estime préférable de retarder si nécessaire, la mise en chantier jusqu'à l'assurance complète d'un financement privé indéfectible.

Il faut être assez réaliste pour savoir qu'il ne pourra jamais être pleinement atteint, mais seulement approché le plus possible.

Dès lors, le problème-clé de la réalisation effective du tunnel peut s'énoncer ainsi : comment la puissance publique, tant française que britannique pourrait-elle, voire devrait-elle, aider à ce que ce difficile pari soit tenu ?

Deux décisions de leur part seraient en l'occurrence particulièrement bienvenues, pour ne pas dire nécessaires :

a) le renforcement des garanties politiques accordées aux concessionnaires;

b) le renforcement du caractère attractif du projet à partir de la réalisation tant sur le continent qu'en Grande-Bretagne d'un véritable T.G.V. Nord. En faisant gagner une demi-heure sur la durée des trajets de centre à centre, Bruxelles-Londres et Paris-Londres, la modernisation de la ligne Douvres-Londres assure entre 3 et 5 millions de voyageurs supplémentaires par an, cela implique d'approfondir la nature de la structure extérieure qui pourrait supporter l'investissement. N'aurait-il pas été souhaitable que le rapport indique de faire appel à une participation de la C.E.E. ?

Mais c'est surtout au titre de représentant du Nord que je souhaite apporter brièvement les précisions suivantes :

Le Nord - Pas-de-Calais a toujours considéré que la construction d'une liaison transmanche serait à la fois une chance et un défi, un formidable outil de développement régional.

Notre région ne peut se contenter de regarder passer les trains et doit s'inscrire dans une politique résolument volontariste de développement économique.

Telle est l'ambition du protocole d'accord transmanche signé avec l'Etat le 14 mars 1986 qui a donné lieu à la signature de contrats de plans particuliers ou d'avenants en matière d'économie, d'infrastructure, de formation, de recherche, de tourisme et d'environnement.

La réalisation du tunnel sous la Manche et la mise en place des T.G.V. dont l'inauguration simultanée est prévue en 1993 en rend artificiel un examen séparé, d'autant que 1993 sera la première année effective qui suivra en principe la mise en application de l'Acte unique européen, c'est-à-dire la création d'un véritable marché commun sans barrières.

Notre région doit être le carrefour obligé de tous les grands axes de communication de l'Europe du nord-ouest et, s'appuyant sur ces grandes infrastructures que sont à la fois le tunnel et les T.G.V., devenir un des principaux pôles de développement économique de l'Europe du nord-ouest.

Le Conseil régional du Nord - Pas-de-Calais, mais aussi la quasi unanimité des forces politiques et économiques de cette région de quatre millions d'habitants, estiment indispensable que le croisement des lignes de T.G.V. Paris-Londres, Paris-Bruxelles-Cologne, Londres-Bruxelles se fasse au coeur de Lille, dans une gare internationale située à proximité de la gare actuelle.

Seule cette réalisation permettrait l'irrigation de manière cohérente du système T.G.V. dans le réseau ferroviaire existant, maintenu et rénové, pour que l'ensemble des zones de la région Nord - Pas-de-Calais puisse en bénéficier.

C'est l'intérêt de toute la région. C'est aussi l'intérêt du pays de faire de Lille, une capitale européenne, un centre d'affaires international.

D'autre part, globalement, les potentialités offertes par la construction du tunnel sous la Manche ne se traduiront dans la réalité qu'aux conditions suivantes :

1. Les infrastructures autoroutières, routières et ferroviaires d'accès au Lien Fixe et de liaison de celui-ci aux ports du littoral régional et aux principaux centres régionaux doivent être réalisées préalablement et terminées à l'ouverture du Lien Fixe, en 1993. Cette exigence concerne notamment l'achèvement de l'autoroute A26 de Calais à Dijon (y compris sa jonction aux terminaux portuaires et du Lien Fixe), l'électrification des lignes Amiens-Boulogne-Calais-Dunkerque et Calais-Hazebrouck, la rocade littorale de Boulogne-sur-Mer à Calais et Dunkerque, et son prolongement vers Amiens.

2. La mise en oeuvre d'un Plan de développement du littoral qui permette le renforcement à moyen terme de la situation concurrentielle des ports de la région et leur adaptation et leur spécialisation concertée à la mise en service du Lien Fixe.

Il doit permettre aussi aux ports de tirer le meilleur parti de leurs nouveaux atouts de localisation par rapport aux trafics européens et de leur accessibilité à la Grande-Bretagne, en poursuivant la modernisation du port commun de Boulogne-sur-Mer, et de sa flotte de pêche, l'extension et l'équipement pour le trafic industriel du port de Calais, le renforcement de la position du port de Dunkerque sur les lignes internationales et la poursuite de ses équipements pour les trafics de conteneurs et de marchandises générales. Cet objectif justifie l'amélioration des liaisons ferroviaires et autoroutières avec le terminal du Lien Fixe.

3. Une politique du tourisme à la hauteur de la concurrence nationale en matière de parcs d'attraction et de loisirs et notamment en prévision de l'ouverture d'Euro-Disneyland en Ile de France.

Or, les enveloppes financières actuellement prévues sont notoirement insuffisantes.

Il faut enfin reconnaître que l'impact de la mise en service du tunnel sur l'économie régionale est une équation faite de nombreuses inconnues :

- hypothèque sur le devenir des économies des trois grands ports du littoral, Boulogne, Calais et Dunkerque, hypothèque qui ne sera levée qu'avec le désenclavement des ports passant entre autres par l'achèvement de la rocade littorale, une bonne desserte ferroviaire et la diversification des économies portuaires, s'appuyant notamment sur les moyens du Fonds de développement du littoral que l'Etat s'était engagé à mettre en place avant 1987, en signant le protocole d'accord Transmanche.

- hypothèque quant à l'effet de levier sur l'économie régionale, cet effet passant par la réussite du Plan transmanche pour offrir aux entreprises un environnement à la mesure des défis à relever.

Il est bien certain que cette réussite ne sera pas possible s'il y a désengagement complet de l'Etat en matière d'intervention économique ; en matière d'infrastructure de transports par exemple, outre le fait que du retard a déjà été pris, aucun engagement n'a été contractualisé après 1988, ce qui pose en réalité le devenir du contrat de plan Etat/Région et l'avenir de notre planification nationale.

C'est pourtant bien d'une conjugaison contractualisée des efforts de l'Etat et des différentes collectivités territoriales que sortiront les réalisations permettant à la région de relever les défis de la concurrence internationale redoutable qui se profile à l'horizon de l'an 2000.