

TRANSPORT

# UN QUART DE SIÈCLE POUR LE TUNNEL SOUS LA MANCHE

Le 6 mai 1994, le tunnel sous la Manche était inauguré. L'ouvrier qui a participé à la première jonction historique avec un Britannique se souvient avec émotion d'un chantier « exceptionnel ».

**L'ESSENTIEL**

- **Le 12 février 1986**, le traité franco-britannique de Canterbury scelle l'idée d'un double tunnel ferroviaire sous la Manche, long de 50,5 kilomètres.
- **Après six ans d'ouvrage**, le tunnel est livré en décembre 1993.
- **Le 6 mai 1994**, la reine Elizabeth II et François Mitterrand inaugurent le tunnel sous la Manche, pousse à 100 milliards de francs français (15,2 milliards d'euros).
- **En 2018**, plus de 22 millions de passagers l'ont emprunté, tous moyens de transport confondus.

Quand il parle du tunnel sous la Manche, « c'est avec un T majuscule » : 25 ans après son inauguration, Philippe Cozette, qui a participé à la première jonction historique avec un ouvrier britannique, se souvient avec émotion d'un chantier « exceptionnel ». Lorsque le chantier a débuté, en 1986, « j'ai tout de suite postulé pour y participer », confie cet ancien ouvrier, qui profite aujourd'hui à 66 ans de sa retraite à Peuplingues, près de Calais. « Dans la région, c'était pratiquement un mythe et je voulais vivre cette aventure », glisse-t-il en scrutant la Manche depuis les hauteurs du Cap Blanc-Nez, où la brume surplombe les falaises de craie jusqu'aux côtes britanniques, à une trentaine de kilomètres.

Son rêve se concrétise : il intègre le chantier quelques mois plus tard, travaille comme tunnelier jusqu'en 1990 avant de passer à la construction du cross-over, cette partie dans laquelle un train peut passer d'un tunnel à l'autre.

**PHILIPPE COZETTE CHOISI PAR "TIRAGE AU SORT"** Jusqu'à 100 mètres sous le niveau de la mer, les conditions sont rudes : 35 degrés en permanence dans un espace confiné où se mêlent « énormément de bruit » et de l'air pulsé. Le tournant de sa carrière intervient le 1<sup>er</sup> décembre 1990, lorsqu'il effectue la première jonction historique avec l'Angleterre, à 12 h 12 très précisément. Ce jour-là, la photo où il apparaît aux côtés de son homologue britannique Graham Fagg, drapeaux des deux pays en mains, fait le tour du monde. Pourquoi lui ? « Un tirage au sort », répond-il avec modestie. La



Le 1<sup>er</sup> décembre 1990, à 12 h 12 : Philippe Cozette effectue la jonction avec Graham Fagg. La photo où il apparaît aux côtés de son homologue britannique, drapeaux des deux pays en mains, fait le tour du monde. AFP

surprise est totale. À l'époque, « on imaginait que cela allait être une personnalité ou un cadre de chaque pays qui allaient se rencontrer. » Malgré la furtivité du moment, Philippe Cozette garde en mémoire « l'enthousiasme, la fierté, la joie mais en même temps un peu de tristesse car le travail qu'on avait effectué pendant plusieurs années s'arrêtait. C'est la vie de chantier », concède-t-il, une once de nostalgie dans la voix.

Avec Graham Fagg, il conserve « un lien fort », même s'il ne le voit « qu'à l'occasion des anniversaires ». Sa connaissance des lieux ne s'arrête pas au chantier : en 1993, il rejoint les équipes d'Eurotunnel et devient conducteur de navettes. « Après avoir connu le tunnel centimètre par centimètre lors des travaux, je l'ai connu à 140 km/h ! », sourit-il. ■

## L'ABOUTISSEMENT D'UN SERPENT DE MER TECHNOLOGIQUE ET DIPLOMATIQUE

Le 6 mai 1994, dans une Rolls à 100 mètres sous les eaux, la reine Elizabeth II et François Mitterrand inaugurent le tunnel sous la Manche, véritable serpent de mer technologique et diplomatique depuis Napoléon. L'idée en remonte à 1802 lorsque l'ingénieur français Albert Mathieu-Favier soumet le premier grand plan de tunnel à Napoléon Bonaparte. Ponts, digues, tubes, îles artificielles... une centaine de projets éclosent au XIX<sup>e</sup> siècle. L'un d'eux reçoit l'approbation de la reine Victoria et de Napoléon III en 1855 : une locomotive dans un tunnel foré, imaginé par le Français Aimé Thomé de Gamond. L'épineux problème de la ventilation est résolu avec le Britannique William Low. Près de deux kilomètres de galeries sont creusés de part et d'autre de la Manche entre 1878 et 1883. Mais les « raisons stratégiques » du gouvernement britannique et la Grande dépression de 1873 enterrent le projet. Il ne resurgit que 75 ans plus tard, après les deux guerres mondiales. Un Groupement d'études pour le tunnel sous la Manche est créé en 1957, à la faveur de la Communauté économique européenne (CEE) qui naît la même année. En 1973, 300 mètres sont creusés à Sangatte (Pas-de-Calais) et 400 mètres



Le 6 mai 1994, la rame inaugurale quitte la gare de Waterloo à Londres. AFP  
près de Douvres. Mais, le gouvernement britannique change de main. Pour des raisons budgétaires, Harold Wilson abandonne les travaux en 1975. Finalement, l'arrivée au pouvoir de Margaret Thatcher en 1979 et de François Mitterrand en 1981 permet de relancer le projet pour de bon.