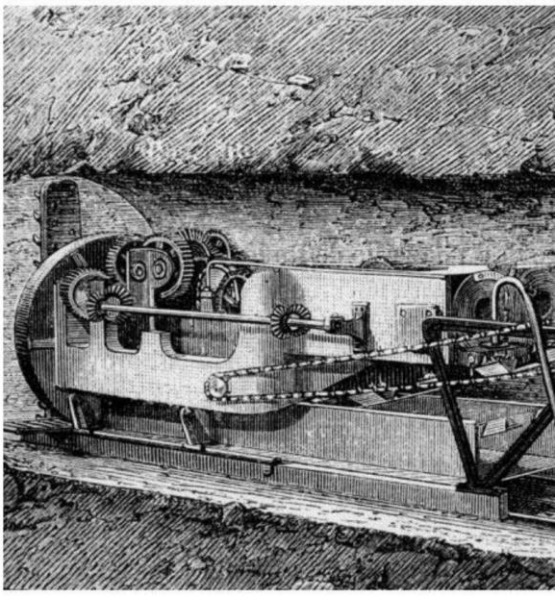
ANNIVERSAIRE

Le Tunnel : un rêve vieux de deux siècles

Il fut l'un des rêves les plus anciens nourris par l'Humanité. La question de franchir le pas de Calais les pieds au sec fut un véritable serpent de mer depuis le XIXe. Survol d'une fascinante histoire.



Dans les années 1880, un premier tunnel commence à être percé (ici à l'aide la perforatrice Beaumont)

LES FAITS

- **Il y a trente ans**, le 1er décembre 1990, la jonction des deux tunnels, un côté français et l'autre britannique permettait d'aller de la France à la Grande-Bretagne… en marchant.
- **Pour l'anniversaire** de cet événement, Nord Littoral vous propose de plonger dans les souvenirs du « chantier du siècle », en redécouvrant la genèse du Lien fixe transmanche.
- **Pendant sept années**, les ouvriers, techniciens, ingénieurs, ont travaillé à rendre ce « rêve » réalisable.
- **Aujourd'hui**, nous retournons quelques années en arrière pour connaître les fondations de l'actuel tunnel. Lundi, nous raconterons le lancement du chantier et les forages des tunnels, peut-être la partie la plus symbolique du chantier.

Le percement du tunnel sous la Manche concrétise un rêve ancien, qui avait peut-être déjà effleuré Jules César lorsqu'il chercha à établir une mainmise sur les îles britanniques. Gagner à pied sec les deux rives de la Manche aurait effectivement facilité la tâche de tous ceux qui ont voulu s'emparer de l'Angleterre. Mais la possibilité technique de creuser une galerie de communication sous-marine sur plusieurs kilomètres n'a émergé qu'à la fin du XVIIIe siècle, précisément en Angleterre, dont le sous-sol recèle de nombreuses mines de charbon qui commencent à être exploitées de manière intensive, surtout avec la mise au point de la machine à vapeur par James Watt.

UN PROJET LONGTEMPS PERÇU COMME UNE MENACE PAR LES ANGLAIS

Reste que c'est un Français, Albert Mathieu-Favier, qui présente le premier un projet de… deux tunnels sous la Manche. Cet ingénieur des mines profite de la très courte période de paix qui s'établit entre son pays et la perfide Albion à compter de mars 1802 pour l'adresser à Napoléon Bonaparte. Mais les hostilités entre la France et le Royaume-Uni ne tardent pas à reprendre. Napoléon établit à Boulogne un camp pour sa Grande Armée en vue… d'une invasion de l'Angleterre.

L'opération ébranle durablement la vision positive que nos voisins d'outre-Manche pouvaient porter sur la possibilité de creuser un tunnel sous la Manche : l'entreprise devient dès lors pour eux hautement suspecte tant elle pourrait s'avérer fatale pour leur indépendance. De fait, ce sont toujours les Anglais qui feront capoter les différents – et nombreux – projets de tunnel sous la Manche, que ce dernier soit envisagé sous la forme d'un tunnel routier ou d'un tunnel ferroviaire.

Par deux fois, un début de creusement a été entamé pour avorter quelque temps plus tard. La première tentative prend place durant la seconde moitié du XIXe siècle. À l'origine de ce tunnel qui faillit voir le jour, un certain Thomé de Gamond, incroyable ingénieur passablement intrépide, proche du saint-simonisme, qui n'a pas hésité à payer de sa personne en plongeant des dizaines de fois dans la Manche afin de sonder les profondeurs marines. Pratiquant l'apnée, le corps lesté de vessies de porc qu'il fait se dégonfler pour remonter plus vite à la surface, il parvient à cerner la nature géologique du terrain dans lequel il faudrait forer. Il expose ses vues en 1856 à l'empereur Napoléon III, qui est séduit.

Informée du projet de Thomé de Gamond, la reine Victoria déclare à Napoléon III : « *Vous pouvez dire à l'ingénieur français que s'il parvient à faire cela, je lui donne ma bénédiction en mon nom personnel et au nom de toutes les ladies d'Angleterre* ». La période est propice : les deux nations sont en paix et le tunnel pourrait doper les échanges économiques pour le plus grand profit de chacune. En 1869, Thomé de Gamond publie un « Mémoire sur les plans du projet nouveau d'un tunnel sous-marin entre l'Angleterre et la France ». La chute du Second Empire l'empêche de recevoir les subventions promises. Mais tout n'est pas perdu.

138

C'est le nombre total de propositions émises en vue de construire une jonction (tunnel ou pont) entre France et Angleterre via la Manche.

UN PREMIER PERCEMENT STOPPÉ PAR LE GOUVERNEMENT BRITANNIQUE

En février 1872, une société baptisée The Channel Tunnel Company Limited voit le jour outre-Manche. Trois ans plus tard, l'Association française pour le chemin de fer sous-marin entre la France et l'Angleterre est lancée par l'économiste Michel Chevalier. Cette société dispose d'un capital de deux millions de francs – la moitié étant fournie par la Compagnie des chemins de fer du Nord, un quart par les frères Rothschild, le reste provenant de banquiers et d'industriels divers. Elle bénéficie d'une convention d'exploitation du tunnel pour une durée de 99 ans. Les deux sociétés deviennent des partenaires en vue de la réalisation et de l'exploitation commune de la future voie de communication internationale.

Après une intense campagne de sondages effectuée en mer, l'Association française du tunnel sous-marin fore un premier puits dans le village même de Sangatte le 25 février 1876 : il s'agit de parfaire les connaissances déjà accumulées sur la nature de la craie qu'il faudra traverser. L'année suivante une première carte géologique du sous-sol du détroit est établie, ce qui permet de commencer à procéder techniquement au creusement. Deux larges puits sont aménagés, l'un pour l'évacuation des eaux, l'autre pour l'évacuation des déblais. Les travaux sont supervisés par l'ingénieur des mines Ludovic Breton. Une imposante usine abritant des machines perforatrices voit le jour.

Pendant ce temps, des travaux de creusement sont allés bon train de l'autre côté de la Manche, entre Folkestone et Douvres. Mais Edward Watkin, qui supervise le chantier, annonce le 12 août 1882 son arrêt définitif. En effet, le ministère du Commerce a mis sur pied une commission d'enquête mobilisant entre autres des membres du Board of Trade, de l'Amirauté et du War Office afin de déterminer si le tunnel sous la Manche ne présente pas un danger. Et le verdict est clair : rien ne garantit qu'un nouveau Napoléon Bonaparte ne vienne pas à nouveau diriger les destinées de la France.

Les Anglais étaient pourtant parvenus à percer sur une belle longueur, ce qui était très encourageant… mais la décision de mettre un terme

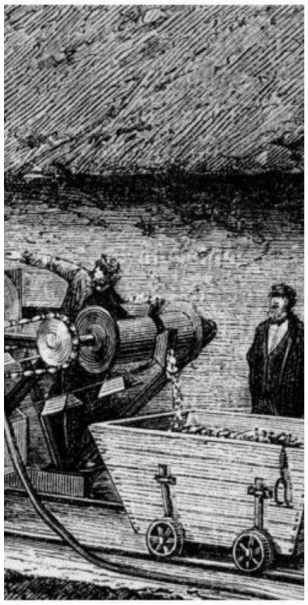
LE PIONNIER OUBLIÉ

Aimé Thomé de Gamond fut l'un des grands précurseurs français du tunnel sous la Manche. Sous le Second Empire, il parvient à convaincre les autorités franco-britanniques de la viabilité de son projet, pour la conception duquel il s'est investi comme personne : il a en effet sondé lui-même les fonds marins, risquant à chaque fois sa vie.

Lorsqu'une société se met en place en 1875 pour concrétiser son projet, il en est évincé. Il manque trop d'entregent pour les affaires et se fait en quelque sorte voler son idée. Il meurt un an plus tard, laissant sa famille dans la gêne. Aucune statue, aucune rue ne rappellent le souvenir de ce pionnier oublié. Le restaurant surplombant le cap Blanc-Nez portant son nom ne rouvrira sans doute pas.

Portrait de Thomé de Gamond.

CA04.



au chantier est irrévocable, le tunnel sous la Manche étant considéré comme une menace pour la vie de la nation. D'abord incrédules, les Français doivent se rendre à l'évidence et cessent à leur tour, la mort dans l'âme, toute activité à Sangatte : ils avaient pourtant réussi l'exploit de creuser 1 669 m sous la mer ! Le 22 mai 1884, ils murent leur galerie à 350 m du puits. Durant les décennies suivantes, le projet sera remis à nouveau plusieurs fois sur la table… tout comme l'idée d'un pont enjambant le détroit.

Après la Première Guerre mondiale, l'idée refait surface : un lien fixe transmanche aurait facilité l'acheminement et le ravitaillement des troupes britanniques combattant sur le continent et aurait sans doute permis de terminer plus vite le conflit. Mais il n'est possible d'envisager sereinement sa construction qu'après la Seconde Guerre mondiale. L'arme la plus redoutée par les Anglais étant devenue les bombardiers tels ceux qui ont largué leurs bombes sur Londres, le tunnel n'est plus vu outre-Manche avec autant de craintes qu'auparavant. Des études géologiques continuent d'être menées. L'adhésion du Royaume-Uni à la CEE, le 1er janvier 1973, finit de lever toutes les barrières. Le 17 novembre 1973, le traité de Chequers est signé entre Georges Pompidou, président français, et Edward Heath, Premier ministre britannique travailliste.

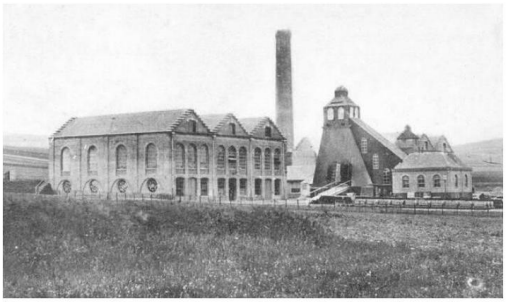
La réalisation du tunnel est confiée à des sociétés privées (la British Channel Tunnel Group et la Société Française du Tunnel sous la Manche), mais sa gestion et son exploitation futures doivent relever d'un organisme public. Le projet retenu relie Fréthun à Folkestone et comporte deux galeries parallèles parcourues par une voie à sens unique ; l'ouvrage doit pouvoir être emprunté par des convois roulant à 140 km/h et livrer passage à des trains de voyageurs ou de marchandises. Son achèvement était prévu au milieu de l'année 1980. Mais, le 26 novembre 1974, le ministre des Transports britannique déclare suspendre la procédure parlementaire l'autorisant à ratifier le traité de Chequers.

POURQUOI CE NOUVEL ATERMOIEMENT ?

En janvier 1975, dans un contexte faisant suite au premier choc pétrolier marqué par une récession des économies occidentales, les autorités britanniques déclarent qu'« *il serait peu raisonnable de s'engager plus avant dans le projet de tunnel sans avoir préalablement achevé le réexamen de ses avantages économiques et autres* ». Pourtant, en cas d'abandon, les gouvernements s'étaient engagés à rembourser tous les emprunts émis et à indemniser les actionnaires des sociétés. La facture est salée. 300 m de galerie ont été creusés du côté français, 400 m du côté britannique.

Il faudra attendre le 20 janvier 1986 pour que François Mitterrand et Margaret Thatcher, réunis à Lille, annoncent le choix du projet de tunnel proposé par France Manche et Channel Tunnel Group, parmi quatre projets concurrents (dont un pont et un ouvrage mixte pont-tunnel).

En février 1986, la signature du traité de Cantorbéry ouvrait définitivement la voie vers l'ouverture de ce lien fixe transmanche attendu depuis plus d'un siècle. L'Angleterre acceptait d'abaisser son pont-levis et, depuis 1994, sa liaison sous-marine avec le continent est devenue permanente. MAGALI DOMAIN

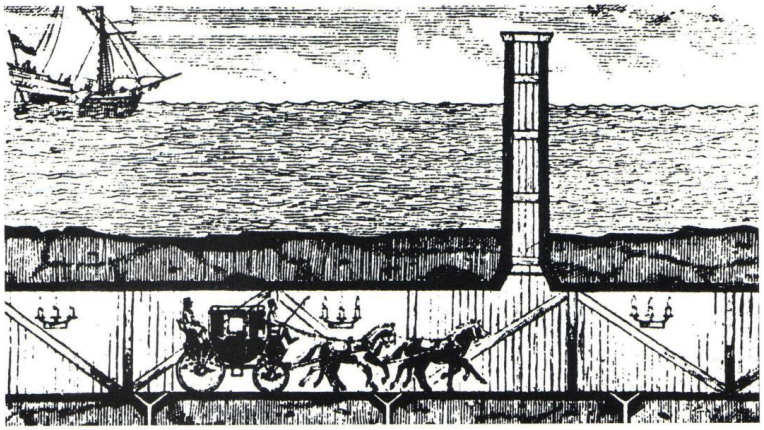


A Sangatte, une usine est mise sur pied pour permettre le percement du premier tunnel. Il n'en reste plus que des photos.

1975 : second percement avorté

À partir de 1973, un tunnel à 3 voies de 50 km de long commence à être foré ; de chaque côté de la Manche, le creusement des galeries débute dans des conditions difficiles (ici le chantier de Sangatte). Les travaux sont financés par deux consortiums privés soutenus par d'importantes banques. Le coût total est estimé à dix milliards. L'inauguration prévue en 1980 n'aura jamais lieu.

Le projet d'Albert Mathieu-Favier



Le projet de Mathieu-Favier

L'ingénieur français Albert Mathieu-Favier imagine qu'au moyen de foreuses deux galeries sous-marines superposées pourraient être aménagées entre les côtes françaises et anglaises afin d'y faire circuler sur une route pavée des diligences transportant du courrier. La seconde galerie servirait à recueillir les eaux infiltrées ; son inclinaison permettrait un écoulement naturel vers des puits d'épuisement. Détails curieux : pour ventiler la galerie de circulation, celle-ci serait dotée de plusieurs cheminées d'aération dont le sommet émergerait des flots. Sur une île artificielle aménagée sur le banc de Varne, à mi-chemin entre Calais et Douvres, un relais de poste offrirait aux voyageurs un abri pour prendre un bol d'air frais et pour pouvoir changer les chevaux tractant leurs diligences. Le trajet est évalué à moins de six heures par Mathieu-Favier dont l'objectif n'est nullement militaire. C'est peut-être la raison pour laquelle le ministre britannique mais néanmoins francophile James Fox, en visite à Paris en 1803, aurait déclaré à Bonaparte au sujet du projet transmanche : « C'est une des grandes choses que nous pourrions faire ensemble ». D'autres affirment que ces mots auraient été prononcés par le Premier Consul…

CA04.