25 ANS APRÈS

Les coulisses du chantier

Robert Houbion livre les premières heures du tunnel, avant la signature...

LES FAITS

- **Robert Houbion est un acteur du tunnel de la première heure.** Il a organisé le recrutement du personnel, participé à l'installation des locaux notamment.
- **Celui qui était chargé de la communication interne** a été particulièrement marqué par la jonction des parties française et anglaise du tunnel.

J'ai pris le risque de m'installer à Calais avec ma famille avant la signature de l'accord entre la France et la Grande-Bretagne. » Robert Houbion, actuel vice-secrétaire de l'Amicale des Bâtisseurs du Tunnel, est entré dans le « chantier du siècle » en tant que responsable logistique en charge du personnel en 1986. A l'époque, il habite à Paris et travaille pour Spie Batignolles, l'une des entreprises qui ont participé au chantier. Les tunneliers n'avaient pas encore perforé le fond de la Manche. « *Quand on a commencé les travaux, certains pensaient que le tunnel ne se ferait pas, d'autres espéraient. L'industrie de la dentelle commençait à s'étioler alors que le trafic maritime était en pleine expansion.* »

La première entreprise a consisté à « *installer le service administratif, prendre contact avec la région afin de travailler avec des entreprises locales, recenser toutes les entreprises locales, recevoir le personnel, trouver des logements pour les cadres et ingénieurs en cours de recrutement* ». Au total, selon Robert Houbion, pas moins de 600 cadres et agents de maîtrise, ont été recrutés dans les Hauts-de-France.

CA06.

OUVRIERS LOCAUX

La construction du tunnel avait comme première adresse la rue Mollien. « *Les bureaux étaient installés au numéro 70. 70 % de l'immeuble était vide* », se souvient Robert Houbion. C'était le siège de TML, Transmanche Link, un groupement d'une dizaine d'entreprises françaises et britanniques qui ont travaillé main dans la main sur le chantier. Les entreprises françaises ont également travaillé de concert avec les instances régionales, notamment concernant la politique de recrutement des ouvriers. « *Nous avons tenu notre engagement de recruter les ouvriers dans le Calaisis, le Boulonnais et le Dunkerquois. 97 % des ouvriers étaient issus de la région.* » Au total, pas moins de 5000 personnes côté français et 7000 côté britannique selon l'Amicale des Bâtisseurs du tunnel.

> *Quand on a commencé les travaux, certains pensaient que le tunnel ne se ferait pas, d'autres espéraient.*
> Robert Houbion

Le traité franco-britannique sur le Tunnel sous la Manche est signé le 12 février 1986. Celui-ci sera définitivement ratifié le 29 juillet 1987. Les bâtisseurs de TML remettront la future concession à Eurotunnel. Le premier tunnelier est lancé côté français le 28 février 1988. A cette époque, Robert Houbion est chargé du service administratif et plus précisément de la « *gestion de ce qui se passe en surface* ». « *Je me suis ensuite occupé de la communication interne, notamment de la rédaction d'un magazine mensuel qui informait le personnel de l'évolution des travaux.* »

Cette photo a été prise devant le tunnelier « Pascaline » le 19 décembre 1989.

Forage des galeries, aménagement du terminal, pose des voussoirs (anneaux de béton présents dans l'architecture du tunnel). Pendant trois ans, Robert Houbion suit et informe des avancées des travaux côtés français et britannique, notamment de l'aménagement des trois tunnels, deux ferroviaires et un de service pour les équipes de maintenance.

PREMIÈRE JONCTION HISTORIQUE

Mais le moment qui a le plus marqué l'homme de 46 ans qu'il était à l'époque est celui de la « jonction historique ». Ce 1er décembre 1990, à 40 mètres sous le fond de la Manche les portions française et britannique du tunnel ont été reliées. « *Nous nous étions arrêtés à 100 mètres de la frontière. Nous avons effectué un forage et on a su qu'on était bien en face. C'était le moment le plus important. On avait réussi.* » ce jour là, les équipes françaises et britanniques se sont rencontrées dans le tunnel de service à 15,6 km de la France et à 22,3 km de l'Angleterre.

Robert Houbion se souvient de *la « performance »* qu' a représenté l'aboutissement d'un tel chantier. « *C'était la première fois qu'on creusait un tunnel sous la Manche aussi long (150 km, Ndlr). Et puis, c'était l'inconnu. Depuis 200 ans, des études étaient menées sur ce projet sans jamais aboutir.* » Robert Houbion a également été marqué par le « *côté médiatique* ». « *Des ingénieurs du monde entier venaient voir le tunnel sous la Manche.* » Aujourd'hui, Robert Houbion a quitté Calais en emportant dans ses valises le souvenir de ce qui a été *le « point culminant »* de sa carrière.

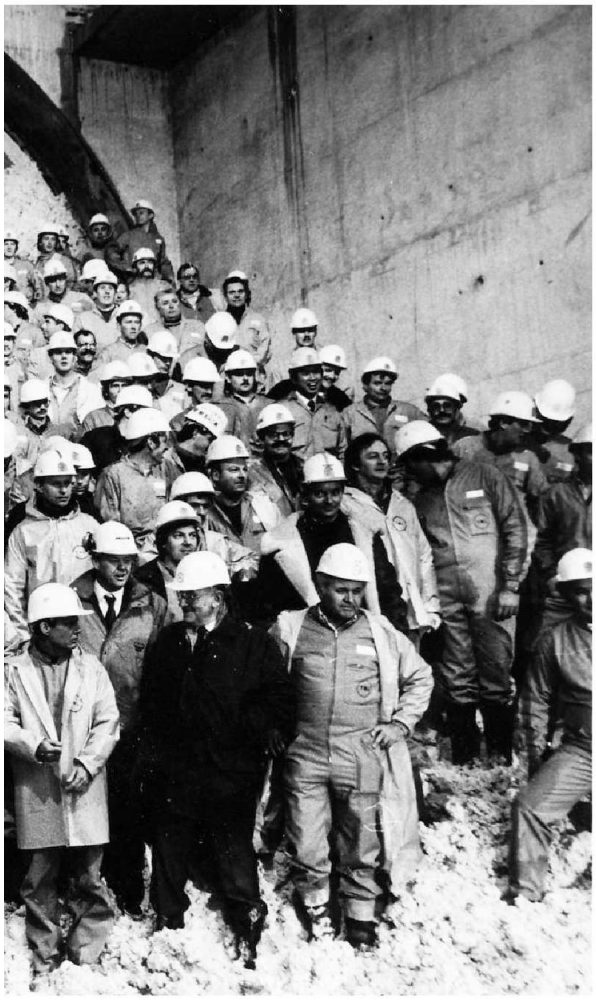
JULIE JUILLAGUET

97 %

97 % des ouvriers qui ont travaillé sur le chantier du tunnel sont issus du Nord-Pas-de-Calais, un accord conclu avec les instances régionales pour redynamiser l'emploi dans la région.

LES 25 ANS DU TUNNEL S'EXPOSERONT À COQUELLES

L'Amicale des Bâtisseurs du Tunnel prépare une exposition permanente qui retrace l'histoire de ce chantier colossal. Au programme, 14 panneaux pour se replonger dans le projet puis dans sa réalisation, en mettant en avant « l'aspect humain et la conception », explique Philippe Vandebrouk, président de l'Amicale. « Il s'agira d'une exposition permanente qui sera inaugurée d'ici la fin de l'année. on travaille dare-dare pour rassembler les photos, les objets qui seront exposés et les textes. » parmi les objets, des tunneliers, des tenues de chantier et des médailles remises aux ouvriers lors des différents moments clefs du chantier, comme le percement du puits de Sangatte. Ces pièces seront visibles dans une ancienne maison particulière reconvertie en lieu culturel avenue Charles de Gaulle. Les anciens bâtisseurs travaillent également à l'élaboration d'un film.



PHILIPPE COZETTE, UNE JONCTION POUR L'HISTOIRE

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 à l'AFP cet ancien ouvrier, qui profite aujourd'hui à 66 ans de sa retraite à Peuplingues.

Car *«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. 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 1er décembre 1990, lorsqu'il effectue la première jonction historique avec l'Angleterre. Ce jour-là, la photo où il apparaît aux côtés de son homologue britannique Graham Fagg, drapeaux des deux pays en main, fait le tour du monde. *«Je l'ai appris 15 jours avant. J'étais sur le chantier, mon directeur est venu me l'annoncer: "Philippe, on vous a désigné pour être le premier Français à rencontrer un Anglais sous la Manche". A ce moment-là, j'ai eu l'impression que le tunnel me tombait sur la tête!»*

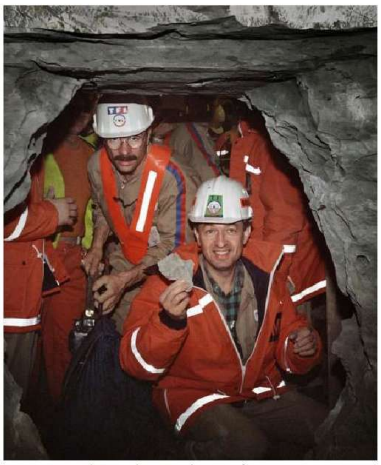
Pourquoi lui? *«Un tirage au sort»*, répond-il avec modestie. La surprise est totale. A l'époque, *«on imaginait que cela allait être une personnalité ou un cadre de chaque pays qui allaient se rencontrer.»*

«A 12H12, on nous a donné le feu vert. J'ai tapé au marteau-piqueur pour abattre la dernière paroi. Dès que le trou était assez grand, on s'est serré la main. Graham Fagg m'a dit, en français: "Bonjour mon ami", et moi "Welcome to France". On entendait les "Hourras" de chaque côté... C'était un mélange d'émotions.»

«Chaîne humaine»

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»*. *«Je ne parle pas trop anglais et lui pas du tout français mais on se comprend quand même.»*



Depuis, le tunnel de 50,5 km de long est devenu le tronçon ferroviaire le plus fréquenté au monde. En 2018, plus de 22 millions de passagers l'ont emprunté, tous moyens de transport confondus.

«Il ne faut pas oublier tous ceux qui étaient derrière: construire un tunnel, c'est une chaîne humaine...», rappelle Philippe Cozette.

«Quand on parle du tunnel sous la Manche avec les anciens, c'est avec un T majuscule. Les liens sont restés très forts entre nous», assure-t-il. Il travaille désormais sur un projet de musée pour *«conserver la mémoire»* d'un site dont il regrette parfois qu'il ne soit pas *«visible»*.

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'un des hommes de la jonction s'avoue aujourd'hui sceptique sur l'actualité du Brexit. *«Comme beaucoup de monde, on se demande si les Anglais veulent vraiment quitter l'Europe».*

«Mais ici, les liens entre Français et Anglais ont toujours existé. Je ne pense pas que ça va les éloigner, Brexit ou pas.» ■

FREDDY LEMAÎTRE, 5 FOIS MÉDAILLÉ

Freddy lemaître avait 28 ans lorsqu'il est descendu pour la première fois sous le niveau de la mer, après avoir participé à la construction de la centrale nucléaire de Gravelines.

« J'ai travaillé sur le chantier du tunnel d'août 1988 à juillet 1993. » Un souvenir encore frais dans sa mémoire. *« C'était dur, il faisait 35 à 40 degrés et on était dans 50 cm d'eau du matin au soir. J'ai vu des jeunes de 20 ans partir car ils avaient peur. Moi je n'avais pas peur mais c'est vrai que quand le tunnelier avançait et que la lumière commençait à partir, il ne fallait pas être claustrophobe»*, concède-t-il.

Malgré la pénibilité du travail, pour Freddy c'était un *« bon chantier ». « On gagnait bien sa vie. »* Les journées étaient divisées en trois temps. Le poste du matin, de 5 heures à 13 heures, celui du midi de 13 heures à 21 heures et celui de nuit de 21 heures à 5 heures.

Freddy Lemaître occupait le poste d'injecteur. Son métier consistait à faire avancer le tunnelier en injectant du béton derrière les voussoirs. Pour ses années de bons et loyaux services, Freddy Lemaître s'est vu remettre 5 médailles, notamment celle du « T2 », pour tunnelier 2, où travaillait l'ouvrier, au nord du tunnel. Au total, 6 tunneliers ont percé le tunnel, trois côté français et trois autres côté anglais. Il a également reçu un livre d'or pour ses 5 années de participation à ce chantier qu'il aurait bien voulu prolonger. *« On a été trop vite. On a percé le T2 en 1991 puis j'ai reçu ma première lettre de licenciement. Je savais qu'il y avait encore du boulot donc j'ai continué. »* Après le tunnelier nord, Freddy Lemaître a participé aux travaux de finition, qui consistaient notamment à nettoyer le fond du tunnel. Et quand on lui demande ce qui l'a marqué il répond : *« J'ai vu trois ou quatre jeunes morts sur le chantier »*, regrette-t-il. L'homme âgé aujourd'hui de 60 ans travaille toujours dans le bâtiment, mais désormais à son compte ■ JJ

Freddy Lemaître garde précieusement ses récompenses.

Vos réactions facebook

FRANCK PETA
Je pense que je me souviendrai toute ma vie d'avoir travaillé sur ce chantier. Lorsqu'on voit l'intérieur aujourd'hui on a du mal à imaginer que pendant le percement l'eau dégoulinait de partout, nous marchions sur les caillebotis après une descente dans le puits de Sangatte à 6 heures et remontions le soir sans avoir vu le jour, la combinaison salie par la rouille, le trajet se faisait dans des draisines et le géomètre n'était pas très bien vu car il prenait de la place avec tout son matériel. Les hommes sont capables du meilleur comme du pire, je crois que ce lien transmanche fait partie des meilleures réalisations tant en terme de génie civil qu'au niveau de l'entente avec nos voisins Anglais !

SANDRINE DESVIGNES
Mon père a participé au creusement du tunnel. Une fierté pour lui d'y avoir contribué. Malheureusement plus là aujourd'hui. Les trajets en draisine, les voussoirs qu'il posaient, des équipes soudées... il nous en parlait souvent, pour lui c'était le chantier du siècle.

LAURENT DESCHAMPS
Je me souviens de monsieur Matheron, un des nombreux directeurs sur le site de Sangatte, avec lequel on pouvait parler de tout problème. J'étais agent de sécurité souvent au PSP2 et beaucoup de personnalités et de vedettes de la télé y passaient... c'était le bon temps.

CHRISTOPHE VANHOVE
J'espère qu'Eurotunnel n'oubliera pas ses retraités afin qu'ils participent eux aussi à cette fête.

CATHERINE PÉRARD PRUVOT
Enfant je me souviens de l'inauguration avec un spectacle de feu d'artifice. Des navettes gratuites nous avaient emmenés sur le site.

CHIARA OLIVE *Le chantier tunnel sous la Manche fut ma plus belle expérience professionnelle, de très bons souvenirs,humainement et professionnellement parlant.*