

LE PATRIMOINE

Le tunnelier Virginie, ce morceau d'histoire sauvé et préservé

En le sauvant de la rouille, la ville de Coquelles a su préserver ce morceau d'histoire, le tunnelier T4, dénommé Virginie. Installée sur le rond-point à l'entrée de Coquelles, cette machine de forage a participé à creuser le tunnel sous la Manche. C'est aussi un hommage aux bâtisseurs.

PAR AÏCHA NOUI
anoui@lavoxdunord.fr

Orienté vers l'Angleterre, un morceau d'histoire du « chantier du siècle » est posé là, au milieu d'un rond-point à l'entrée du centre-ville de Coquelles. Le tunnelier T4, dénommé Virginie, est l'une de ces onze machines de forage, – cinq côté français, six chez les Anglais – qui ont servi à la construction du tunnel sous la Manche. Un témoignage authentique, qui aurait pu sombrer dans l'oubli.

Après avoir creusé les 3,7 kilomètres de tunnel de service sous terre entre le puits de Sangatte – point de départ de la construction du Tunnel, et zone d'accès pour le matériel et les ouvriers français, servant aussi à l'évacuation des déblais – et la tranchée de Beussingue au terminal de Coquelles, « on l'a retrouvé en train de rouiller, à l'abandon, sur une route entre Sangatte et Coquelles », raconte Michel Niemann, ancien directeur général des services de Coquelles. On voulait le préserver aussi, car notre commune a été la plus impactée par l'emprise foncière du Tunnel. »

ÉLOGE DU GIGANTISME

Posé sur le giratoire depuis 1997, entretenu et repeint régulièrement pour éviter de le laisser se désagréger sous l'effet de l'atmosphère marine, le tunnelier témoigne d'un certain éloge du gigantisme. Il interpelle les passants et appelle à se souvenir d'un chantier pharaonique dont on distingue les traits des terminaux au loin depuis le rond-point. « C'est un hommage aux bâtisseurs. Si la commune ne l'avait pas sauvé, on ne sait pas ce qu'il serait devenu. Heureusement qu'on a ça, car c'est tout ce qu'il nous reste », confie Michel Niemann. Le tunnelier Virginie a trouvé sa place



Philippe Vandebrouck a travaillé pendant huit ans lors du chantier côté français. PHOTO SÉBASTIEN JARRY

dans l'histoire. Et au mérite. Il y avait trois tunnels à construire depuis le puits de Sangatte, deux ferroviaires et un tunnel de service. « Le tunnelier Virginie était équipé d'un train suiveur de 240 mètres avec, un petit poste de commandement, et des wagons qui permettaient d'embarquer l'ensemble du matériel nécessaire pour le creusement du tunnel, comme les anneaux pour faire le revêtement, la partie électrique, les pompes pour pouvoir prélever l'eau de fuite, l'évacuation des déblais », détaille Philippe Vandebrouck, membre tour à tour de la direction commerciale, des travaux, des opérations pen-

dant huit ans, lors du chantier côté français.

LE SEUL TUNNELIER RESCAPÉ

Après six mois de retard par rapport aux prévisions initiales, le T4 est arrivé le 8 mai 1988 à Sangatte. Un mois et demi plus tard, « il attaqua dans la craie grise son trajet vers le terminal de Coquelles », se souvient Philippe Vandebrouck, désormais président de l'Amicale des bâtisseurs du tunnel sous la Manche. Puis le tunnelier Virginie est passé dans la craie blanche, fortement fracturée et gorgée d'eau, dans

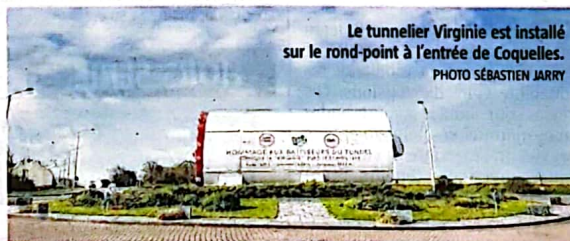
le silex. Sa tête a souffert, « elle avait dû être renforcée avec un nez conique équipé de dents », souligne Philippe Vandebrouck. Il lui aura fallu trente-trois jours d'arrêt avant de repartir pour de belles et grandes avancées jusqu'au percement du terminal de Coquelles le 27 avril 1989. Les tunneliers T5 et T6 prendront la suite. Trente ans après l'inauguration de ce chantier pharaonique, le tunnelier Virginie demeure un témoignage précieux car il est le seul tunnelier préservé, les autres ont été enfouis sous terre côté anglais ou abandonnés. ■

« Aucune entreprise française n'était capable de réaliser ce transport très spécial »

On a trouvé deux anecdotes à vous raconter sur cette machine de forage qui a participé au « chantier du siècle ».

1. UN DRÔLE DE TRANSPORT

Installer le tunnelier Virginie, qui a servi à la construction du tunnel sous la Manche, sur le giratoire à Coquelles n'a pas été une mince affaire pour la municipalité d'alors. « On a dû recourir à une société néerlandaise après avoir longtemps cherché car il n'y avait pas d'entreprise française capable de réaliser ce transport très spécial, indique Michel Niemann, ancien directeur général des services à la



ville de Coquelles. Ça n'a pas été évident de les payer, car comme il s'agissait d'une entreprise étrangère, il fallait un mandat international. »

Il a fallu deux jours de travail sur

place pour l'entreprise hollandaise, le tunnelier pesant 320 tonnes. « Ils ont levé le T4 avec des coussins d'air puis l'ont installé sur deux immenses tracteurs avant de le déposer sur le

rond-point, se souvient Michel Niemann. Ce jour-là, il y avait les enfants des écoles qui étaient là et le grand patron, Pierre Matheron, directeur français de Transmanche Link (TML), un consortium de dix entreprises françaises et anglaises du BTP. »

2. À NE PAS CONFONDRE AVEC...

Un autre tunnelier est baptisé Virginie, il s'agit du plus gros tunnelier d'Europe en fonctionnement. Il creuse dix mètres par jour de tunnel dans le cadre du prolongement du RER E vers l'ouest de la région parisienne. ■ A. N.

EN CHIFFRES

Le tunnelier Virginie pèse 320 tonnes, mesure 5,59 mètres de diamètre et 10,59 mètres de longueur. La poussée maximum sur le bouclier est de 4 000 tonnes.

Sa vitesse de creusement maximum est de 12 centimètres par minute.

Sa vitesse de croisière est de 400 mètres par mois, il battra un record en mars 1989, avec 887 mètres.