



**HAL**  
open science

## PARIS ET LONDRES JUMELES PAR L'EUROSTAR

Gérard-François Dumont

► **To cite this version:**

Gérard-François Dumont. PARIS ET LONDRES JUMELES PAR L'EUROSTAR. Cahiers du CREPIF (Centre de recherches et d'études sur Paris et l'Île-de-France), 1995, 51, pp.150-151. halshs-01146821

**HAL Id: halshs-01146821**

**<https://shs.hal.science/halshs-01146821>**

Submitted on 29 Apr 2015

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

# PARIS ET LONDRES JUMELÉES PAR L'EUROSTAR

PAR GÉRARD-FRANÇOIS DUMONT

La concurrence très vive qui s'exerce sur la Manche symbolise bien ce dernier quart de siècle marqué par une guerre économique mondiale sans équivalent.

Jusqu'en 1994, l'Angleterre – et plus précisément la Grande-Bretagne – était une île. Seul le bateau permettait de s'y rendre ou d'en sortir jusqu'à ce que l'avion vienne au XX<sup>e</sup> siècle apporter un nouveau mode de transport qui se moque des espaces marins comme des déserts. Néanmoins, l'Angleterre restait une île parce qu'aucun moyen de transport terrestre ne permettait de s'y rendre. Certes, depuis longtemps, l'idée de réaliser un pont ou un tunnel reliant la France et l'Angleterre était évoquée. C'est en définitive la croissance du trafic maritime trans-Manche (multiplié par quinze de 1972 à 1985) qui entraîna la décision de cette liaison ferme.

Depuis le 14 novembre 1994, le passager du train Eurostar qui rejoint Londres (gare de Waterloo) à Paris (gare du Nord) n'a même pas le temps de s'apercevoir qu'une partie de son trajet s'est effectuée à 160 km/h dans le tunnel sous la Manche, pour peu qu'il soit assoupi ou pris par la lecture d'un périodique ou d'un livre.

La réalisation de ce tunnel est un des projets les plus colossaux du XX<sup>e</sup> siècle, une sorte de projet pharaonique sans pharaon puisqu'il résulte d'un travail d'équipe, une sorte de prouesse architecturale dont on ne voit rien, ou si peu.

La dimension pharaonique du projet est bien mise en évidence par l'investissement qu'il représente – environ 87 milliards de francs – et le nombre de banques qu'il a fallu réunir pour trouver les crédits nécessaires : 220 banques appartenant à tous les continents, y compris des banques japonaises qui ont accordé presque un quart du financement.

S'il n'y a pas eu de pharaon, il faut citer le rôle crucial de Mme Thatcher, alors Premier ministre du Royaume-Uni, pour laquelle il n'était pas question de solliciter les contribuables anglais : il revenait à des entreprises privées de porter et de mettre en œuvre le projet. C'est la société Eurotunnel qui obtint le droit de construire et exploiter le tunnel. Mais, c'est la France qui proposa la méthode : la signature, le 14 mars 1986, d'un contrat de concession entre les États britanniques et français, et Eurotunnel : cette société bénéficie d'une concession de 55 ans expirant donc en 2041. Cette année-là, les gouvernements des deux pays deviennent propriétaires des installations réalisées et sont libres de les exploiter comme ils l'entendent.

Lorsqu'on réfléchit à la réalisation de cet énorme équipement, on ne peut qu'être attentif à la conjonction d'événements qui ont permis sa concrétisation en 1986, et dont certains ne se retrouveraient peut-être pas aujourd'hui.

Le tunnel sous la Manche s'est d'abord réalisé parce qu'il correspond à un vieux rêve, ayant fait périodiquement l'objet d'études, jamais abandonné.

Ensuite, il est évident qu'il a fallu des équipes fortement motivées et des sociétés entreprenantes pour réaliser cette prouesse technique qu'est le tunnel et sur-

monter les multiples obstacles imprévus rencontrés lors de sa réalisation. Sans oublier la prouesse dans l'organisation des entreprises consistant à faire marcher avec cohérence une société de droit français et une société de droit anglais qui doivent apparaître une entité vis-à-vis de leurs salariés (2 500), de leurs actionnaires et de leurs clients.

En troisième lieu, il s'est trouvé à ce moment de chaque côté de la Manche deux gouvernements prêts à examiner tout ce qui serait possible pour rendre le projet réalisable malgré les différences d'attitude politique ou culturelle.

La réunion des capitaux permettant de financer le tunnel a été peut-être exceptionnellé. Ce qui a été possible en 1986 ne le serait sans doute pas dans le climat bancaire totalement différent des années 1990.

Enfin, il ne faut pas omettre cette période où il était possible notamment de signer un contrat entre Eurotunnel, la SNCF et les chemins de fer britanniques – British Rail – parce que l'idée de construire une Europe intelligente des échanges était encore largement partagée. Les errements technocratiques de certains textes européens postérieurs – tel le traité de Maastricht, sans doute justifié sous certains aspects, mais indigeste et inadapté sous d'autres – n'avaient pas encore fait leurs ravages.

Avec un retard lié à certaines difficultés techniques et réglementaires, le tunnel, ou plutôt les trois tunnels sous la Manche – deux tunnels de transport de 7,60 mètres de diamètre et un tunnel de service représentant ensemble 150 kilomètres – s'ouvre à ses premiers passages en 1994. Progressivement, les tunnels alignent leur force : transport de trains de marchandises, transport de poids lourds utilisant une navette spéciale – le Shuttle fret – transport de véhicules de tourisme et de motos utilisant une autre navette spéciale – le Shuttle –, ouverture au train Paris-Londres Eurostar, et enfin transport de cars de voyageurs, à compter de mai 1995.

Entre les ferries et le tunnel, la guerre économique atteint son paroxysme comme le mettent en évidence les publicités des uns et des autres : guerre par les prix, guerre par le temps mis à franchir la Manche, guerre par le service aux passages, guerre par la fréquence des passages, guerre par la commodité des passages à la frontière...

Qui va gagner cette guerre ? Le tunnel ou, comme le dit la publicité d'une compagnie de ferries, les « ponts sur la Manche » ?

La réponse à cette question va nous montrer que la guerre économique n'est pas de même nature que la guerre tout court, que cette bataille d'Angleterre.

Il se pourrait, en effet, que la concurrence débouche sur un ensemble de victoires : victoire des ferries qui proposent une traversée qui a le charme de la croisière, victoire des consommateurs pouvant « s'offrir la Manche » pour moins cher et victoire d'Eurotunnel qui pourrait trouver assez de personnes et de transporteurs de marchandises attirés par le temps gagné.

Alors, diront les lecteurs qui connaissent le cours de Bourse d'Eurotunnel, la réalité est moins grave que ce que dit la Bourse ?

Oui, car les actionnaires d'Eurotunnel sont en fait devant l'alternative suivante. Au mieux, ils bénéficieront à terme des marges dégagées par une affaire qui devrait, en toute logique économique, finir par réussir. Au pire, ils auront participé à une des grandes aventures de la fin du XX<sup>e</sup> siècle, une aventure somme toute beaucoup plus passionnante et moins coûteuse que le fait d'avoir à régler, en tant que contribuable, le scandale du Crédit Lyonnais.



Cahiers  
du  
C.R.E.P.I.F



CENTRE DE RECHERCHES  
ET D'ÉTUDES  
SUR PARIS ET L'ÎLE-DE-FRANCE

juin 1995

n° 51