

SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1974-1975

Annexe au procès-verbal de la séance du 14 novembre 1974.

RAPPORT

FAIT

au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1)
sur le projet de loi portant création de l'établissement public
national du Tunnel sous la Manche,

Par Mme Brigitte GROS,
Sénateur.

Mesdames, Messieurs,

Les deux projets de loi soumis aujourd'hui à votre examen ont un même objet : autoriser le Gouvernement à réaliser en accord avec nos amis britanniques un tunnel sous la Manche.

(1) Cette commission est composée de : MM. Jean Bertaud, président ; Paul Mistral, Joseph Yvon, Marcel Lucotte, Michel Chauty, vice-présidents ; Jean-Marie Bouloux, Fernand Chatelain, Marcel Lemaire, Joseph Voyant, secrétaires ; Charles Alliès, Octave Bajoux, André Barroux, Charles Beaupetit, Georges Berchet, Auguste Billiemaz, Amédée Bouquerel, Frédéric Bourguet, Jacques Braconnier, Marcel Brégégère, Raymond Brun, Auguste Chupin, Jean Colin, Francisque Collomb, Jacques Coudert, Maurice Coutrot, Pierre Croze, Léon David, René Debesson, Hector Dubois, Emile Durieux, Gérard Ehlers, Jean Filippi, Jean Francou, Léon-Jean Grégory, Mme Brigitte Gros, MM. Paul Guillaumot, Maxime Javelly, Pierre Jeambrun, Alfred Kieffer, Pierre Labonde, Maurice Lalloy, Robert Laucournet, Bernard Legrand, Louis Le Montagner, Léandre Létouart, Paul Malassagne, Louis Marré, Pierre Marzin, Henri Olivier, Louis Orvoen, Gaston Pams, Albert Pen, Pierre Perrin, André Picard, Jean-François Pintat, Richard Pouille, Henri Prêtre, Maurice PrévotEAU, Jean Proriot, Roger Quilliot, Jean-Marie Rausch, Jules Roujon, Guy Schmaus, Michel Sordel, René Travert, Raoul Vadepiéd, Jacques Verneuil, Raymond Villatte, Charles Zwickert.

Voir le numéro :

Sénat : 61 (1974-1975).

Tunnel sous la Manche. — Exploitation.

Cet ouvrage, dont on parle depuis deux siècles, doit être mis en service en 1980. Il sera le plus long du monde construit sous la mer et l'emportera notamment de douze kilomètres sur celui de Saikan, foré au Japon. Il unira étroitement, comme le ferait un cordon ombilical, le peuple de France et le peuple britannique. Et, au-delà, il contribuera à renforcer les liens politiques, économiques et culturels des différents pays de la Communauté européenne qui doivent aujourd'hui faire face ensemble à l'une des crises les plus graves de leur histoire. De ce fait, le tunnel sous la Manche prend une importance particulière, une dimension nouvelle, une dimension politique en aidant l'Europe à se renforcer dans un monde de plus en plus dominé par la Russie et les États-Unis d'Amérique et aussi, désormais, par les pays arabes.

La France sera sur le continent la première et la principale bénéficiaire de cette réalisation. Calais deviendra un des carrefours essentiels de la Communauté, et c'est la région du Nord tout entière où se posent des problèmes difficiles de reconversion des activités de charbonnages et de l'industrie textile qui se développera en devenant la plaque tournante de l'Europe du Nord.

Un peu d'histoire.

On parle du tunnel sous la Manche depuis 1751. Dix régimes en France et autant de souverains à Londres n'ont jamais réussi à réaliser ce grand dessein. C'est en 1802 que l'ingénieur Albert Mathieu propose un tunnel éclairé par des lampes à huile, aéré par des cheminées débouchant au milieu des vagues, que les diligences pourraient parcourir en cinq heures. Napoléon est séduit. Trente ans plus tard, Thomé Gramond part en mer avec sa fille. Il plonge sans autre équipement qu'une corde nouée autour des hanches. Puis il affirme qu'un train peut passer par un tunnel de métal posé sur le fond marin. De nombreux projets fleurissent. Pourquoi un tunnel et pas un pont ? Une controverse éclate qui ne s'éteindra qu'un siècle plus tard. Pourtant, dès 1874, il y a juste cent ans, le choix est fait : Disraeli préfère le tunnel.

Mais la méfiance des généraux anglais, décuplée à chaque conflit, a repoussé toutes les tentatives des ingénieurs continentaux pourtant épaulés depuis 1921 par Foch.

Finalement la décision de réétudier sérieusement la question fut prise en 1964 par Georges Pompidou et Harold Wilson, vingt ans après la fin de la deuxième guerre mondiale, au moment où la

France et l'Angleterre estimaient que le développement de leurs échanges économiques était devenu au sein de l'Europe une nécessité impérieuse.

Pourquoi un tunnel ferroviaire ?

C'est en 1963 que furent examinées par une Commission mixte les différentes solutions possibles : pont ou tunnel. C'est finalement le tunnel qui fut préféré pour trois raisons : il coûtait deux fois moins cher, il ne représentait pas comme le pont un danger sérieux pour le trafic maritime dans une des mers les plus fréquentées et les plus embrumées du monde et, enfin, sur le plan juridique et financier, aucun problème ne s'opposait à sa réalisation.

Enfin l'ouvrage fut conçu pour le trafic ferroviaire, la solution routière ayant été écartée à cause, notamment, des frais très importants qu'aurait nécessité la ventilation des galeries. Le renchérissement récent du prix de l'énergie conduisant à donner la préférence au transport en commun apporte aujourd'hui une justification supplémentaire à ce choix.

Caractéristiques générales de l'ouvrage.

Partant de Fréthun près de Calais, l'ouvrage rejoint Cherinton au voisinage de Folkestone ; sa longueur sera d'environ 50 kilomètres, dont 37 sous la mer.

En raison de la nécessité de respecter les caractéristiques géométriques propres au trafic ferroviaire (rayons des courbes supérieurs à 4 200 mètres et pentes inférieures à 1 %), le profil en long affecte la forme approximative d'un W très aplati dont les points bas permettent de recueillir l'eau d'infiltration.

Le tunnel lui-même sera constitué de deux galeries parallèles d'environ 7,10 mètres de diamètre situées à 30 mètres l'une de l'autre et parcourues par une voie à sens unique. Une galerie de service située à mi-distance permettra d'assurer la ventilation ainsi que le passage des équipes d'entretien. Des galeries latérales relieront tous les 250 mètres le corridor de service et les tunnels ferroviaires.

Tel quel l'ouvrage pourra être parcouru par des convois roulant à 140 kilomètres/heure. Il livrera passage à des trains

de voyageurs ou de marchandises ainsi qu'à des navettes à plancher simple ou double pouvant acheminer d'une extrémité à l'autre des voitures de tourisme ou des camions et des autocars.

Ces caractéristiques répondent au double souci d'assurer à la fois des liaisons rapides et directes par voie ferrée et de permettre aux automobilistes de franchir l'ouvrage avec leurs voitures. Le tunnel pourra, en effet, acheminer 5 400 véhicules à l'heure dans chaque sens, ce qui correspond au débit d'une autoroute à trois voies utilisée à pleine capacité.

Au plan ferroviaire, l'ouvrage mettra Londres à 3 h 40 de Paris au lieu de 7 h 30 ; à 3 h 25 de Bruxelles au lieu de 7 h 10. Ces délais supposent toutefois un aménagement des voies entre Folkestone et Londres.

Evolution du trafic.

Le trafic de voyageurs entre la Grande-Bretagne et l'Europe du Nord-Ouest (essentiellement France, Belgique et Pays-Bas) s'est élevé en 1973 à 27,5 millions de passagers dont 10,1 millions ont emprunté le bateau et 17,4 millions, l'avion.

Pour le fret, le tonnage transporté a été de 8,2 millions de tonnes par camion (sur bateaux) et conteneur.

Compte tenu de l'accroissement rapide de ce trafic, on estime que le tunnel pourrait, dès 1980, acheminer 15 millions de passagers (dont 6 500 000 automobilistes) et 5 200 000 tonnes de marchandises et en 1990, des chiffres deux fois supérieurs.

Notons que la crise de l'énergie jouera en faveur du tunnel qui concurrencera avec succès les moyens de transport actuellement utilisés, car il permettra de réaliser une économie d'énergie au voyageur ou à la tonne de 40 % par rapport au transport maritime et de 80 % par rapport à l'avion.

Rentabilité.

Sur la base des chiffres précédents et d'un péage de l'ordre de 15 F pour un voyageur appartenant à un groupe et de 81 F pour un homme d'affaires au volant de sa voiture, les prévisions

de recettes pour 1990 oscillent entre 1,8 et 2,7 milliards de francs selon qu'on voit l'avenir de l'Europe de façon optimiste ou pessimiste.

Normalement, la rentabilité des capitaux investis devrait donc dépasser 15 %.

Echelonnement des travaux.

La phase 1 (d'avril 1972 à novembre 1973) consacrée essentiellement à des études techniques et économiques s'est achevée par la signature du Traité franco-britannique actuellement soumis au Parlement.

La phase 2, commencée le 17 novembre 1973, comprend essentiellement :

- la réalisation des ouvrages d'accès près des côtes et de 1,5 à 2 km de galerie de service de chaque côté de la Manche, afin de mieux apprécier les difficultés de creusement dans la craie ;
- la mise au point du projet et le lancement de l'appel d'offres pour les travaux souterrains de la phase 3 ;
- la mise à jour des études économiques et financières.

La phase 3, qui verra la réalisation de l'ouvrage, devrait s'achever à la fin de 1980 par la remise de l'ouvrage aux gouvernements en vue de son exploitation.

Qui réalise et qui finance l'ouvrage ?

Selon le traité du 17 novembre 1973, deux sociétés privées, l'une française, l'autre anglaise, agissant conjointement et solidairement, exécutent et financent l'ouvrage.

La société française est un groupement constitué d'établissement financiers au premier rang desquels figurent la Banque Louis Dreyfus, la Compagnie financière de Suez et la Compagnie du Nord. Du côté britannique, on trouve notamment, Rio Tinto, Morgan Crenfell, Hill Samuel et trois banques américaines. On y trouve aussi la S. N. C. F. et les « British Railways ».

Ces deux sociétés apportent 10 % du coût total en fonds propres et auront recours à l'emprunt pour les 90 % restants. La garantie de ces emprunts est la seule participation de deux Etats. Les actions du tunnel seront placées auprès du public et cotées en Bourse.

En 1973, le devis des travaux proprement dits s'établissait à 5,4 milliards. Mais, compte tenu, d'ici à 1980, de l'érosion monétaire, de l'augmentation du prix de la construction, des charges financières et des intérêts intercalaires, la dépense à prévoir est de l'ordre de 9,5 milliards.

*Pourquoi créer un Etablissement public national
du tunnel sous la Manche.*

Aux termes du Traité franco-britannique, ce sont les Etats qui, dès son achèvement, seront propriétaires de l'ouvrage et en assureront la gestion. Financement privé, gestion publique, c'est en quelque sorte une opération « Concorde » à l'envers.

C'est pourquoi il est proposé au Sénat aujourd'hui de se prononcer sur le projet de loi (n° 61) portant création d'un Etablissement public national de caractère industriel et commercial chargé d'exploiter les installations du Tunnel sous la Manche. Cet Etablissement exécute les instructions que lui donne l' « Autorité du Tunnel sous la Manche, autorité qui sera constituée par la réunion des administrateurs des deux organismes nationaux, l'un de droit français et l'autre de droit britannique.

L' « Autorité du Tunnel sous la Manche » devra assurer la « neutralité » entre les moyens de transports utilisant le tunnel. C'est pourquoi les sociétés et les organismes ne supporteront pas l'incidence de la T. V. A. sur certaines opérations de construction, d'entretien et d'extension de l'ouvrage, à l'exclusion des stations terminales.

La rémunération des capitaux privés.

L'Autorité du Tunnel, organisme franco-britannique, et les deux établissements publics qui la constituent, devront bien évidemment rémunérer les capitaux privés investis, qu'il s'agisse de l'apport en capital des sociétés constructrices ou des sommes fournies par les obligataires.

Ceci nous conduit à exposer comment seront répartis les produits des péages.

Les recettes ainsi réalisées doivent tout d'abord couvrir les dépenses d'exploitation, puis assurer le service des emprunts. *Sur*

les sommes restantes, les sociétés constructrices recevront chaque année : 11 % de leur apport en capital, 8,7 % des recettes brutes du tunnel et 3 % des recettes nettes.

Le reliquat sera partagé entre les Gouvernements britannique et français.

Dans la pratique, on constate qu'en application de ces règles valables pour cinquante ans, la part des Gouvernements croîtra très rapidement et sera, dès 1985, de l'ordre de 39 % des recettes brutes, 15 % rémunérant les sociétés, 35 % assurant le service des emprunts, le reliquat, soit 11 % représentant les frais d'exploitation. Par la suite, la part des Etats dépassera 80 %, quinze ans après la mise en service de l'ouvrage, la charge de la dette obligataire tendant à décroître et la rémunération du capital progressant de 3 % par an (en francs constants).

A noter cependant deux interventions possibles des Etats. En premier lieu, dans le cas où le projet serait abandonné en cours de construction, les obligataires seraient de toute façon indemnisés par les Gouvernements, cette indemnisation s'étendant au capital investi par les Sociétés si cet abandon n'est pas de leur fait.

En second lieu, si les recettes étaient insuffisantes (par exemple au départ) pour assurer le service de la dette, la différence serait fournie par les Gouvernements.

On voit que, sauf incident imprévisible, l'opération s'avère rentable tant pour les entreprises que pour les obligataires et les pays concernés.

Un sujet d'inquiétude : le financement des infrastructures routières.

Le Traité stipule que les ouvrages routiers et ferroviaires conduisant au tunnel doivent répondre aux besoins du trafic pour le 1^{er} juillet 1980.

C'est pourquoi le Gouvernement français doit prévoir dès maintenant la réalisation de l'autoroute A 26 Calais—Béthune—Arras et de la nouvelle liaison : Calais—Dunkerque, remplaçant la route nationale 40.

Toujours au plan routier, il serait souhaitable que soit réalisé un nouvel axe destiné à relier Calais à Abbeville et à Rouen afin de desservir, à partir du tunnel, la Normandie et le Nord-Ouest de la France. Or cette autoroute, dite des estuaires, n'est pas encore programmée. Il ne faudrait pourtant pas recommencer à propos

du franchissement de la Manche l'erreur effectuée dans les Alpes où la mise en service de l'autoroute de la Vallée Blanche n'interviendra au mieux que dans deux ans alors que le tunnel sous le mont Blanc a été ouvert il y a 10 ans ! D'où les embouteillages monstres qui se produisent chaque année dans cette région en saison touristique.

Sur le plan ferroviaire, il est nécessaire également d'électrifier sans attendre les lignes Hazebrouck—Calais, Calais—Amiens et Lille—Baisieux. 1980 n'est pas une date éloignée, c'est demain. C'est pourquoi le temps presse et il faut dès maintenant étudier ces projets et déterminer leur financement dans le cadre du VII^e Plan.

*
* *

Le Tunnel sous la Manche n'est plus un titre inédit de Jules Verne. C'est déjà presque une réalité car cinq ans, c'est demain.

*
* *

En ce qui concerne les articles mêmes du projet de loi, la commission n'a pas d'objection particulière à formuler. Elle n'ignore pas, en outre, que ceux-ci sont la transcription des dispositions soumises au Parlement britannique, ce qui rend délicate toute modification à leur rédaction.

Cependant l'ensemble des commissaires s'est préoccupé du problème des accès routiers au tunnel que nous avons déjà évoqué. Ils ont noté, en particulier, qu'en dehors du mont Blanc, la même absence de coordination des investissements routiers avec la réalisation de grands ouvrages s'est manifestée pour le pont de Tancarville, le port de Fos et l'aéroport de Roissy.

Elle vous propose en conséquence d'introduire après l'article 5 un article 5 *bis* ainsi rédigé :

« Les infrastructures routières d'accès et de dégagement au tunnel sous la Manche devront être réalisées au moment de la mise en service de l'ouvrage sous la responsabilité du Ministre de l'Équipement. »

Sous réserve de ces observations et de l'amendement qu'elle soumet à votre approbation, votre commission vous demande d'adopter le projet de loi qui nous est soumis.

AMENDEMENT PRESENTE PAR LA COMMISSION

Article additionnel 5 *bis* (nouveau).

Amendement : insérer après l'article 5 un article additionnel 5 *bis* (nouveau) ainsi rédigé :

Les infrastructures routières d'accès et de dégagement au Tunnel sous la Manche devront être réalisées au moment de la mise en service de l'ouvrage sous la responsabilité du Ministre de l'Équipement.

PROJET DE LOI

(Texte présenté par le Gouvernement.)

Article premier.

Il est créé, sous le nom de « le Tunnel sous la Manche », un établissement public national de caractère industriel et commercial doté de la personnalité morale et de l'autonomie financière.

Art. 2.

L'établissement, placé sous la tutelle du Ministre chargé des Transports et du Ministre de l'Economie et des Finances, est chargé, en application de l'article 8-2 du Traité franco-britannique du 17 novembre 1973, de gérer, d'exploiter, d'entretenir, d'étendre les installations du Tunnel sous la Manche et de ses services annexes ainsi que de contrôler, avant la mise en service de celui-ci, sa construction et de préparer son exploitation.

Art. 3.

L'établissement exécute les instructions que lui donne l'autorité du Tunnel sous la Manche dans la limite des pouvoirs conférés à cette dernière par le Traité du 17 novembre 1973.

Pour l'application de ces instructions, l'établissement exerce **son activité en collaboration avec l'organisme public britannique dont l'institution a été prévue par ce même Traité.**

Art. 4.

L'établissement est administré par un conseil d'administration composé conformément à l'article 9 du Traité.

Les administrateurs représentant l'Etat seront en majorité.

Le président du conseil d'administration est nommé parmi les administrateurs représentant l'Etat.

Art. 5.

L'établissement est conjointement et solidairement responsable de toutes les obligations incombant à l'organisme public britannique, dans la limite des pouvoirs que l'organisme exerce en application du Traité, à l'exception de celles qui résultent de l'application de la législation fiscale ou des dispositions relatives à l'utilisation des excédents d'exploitation.

Art. 6.

Les modalités d'application de la présente loi seront fixées par décret en Conseil d'Etat.