

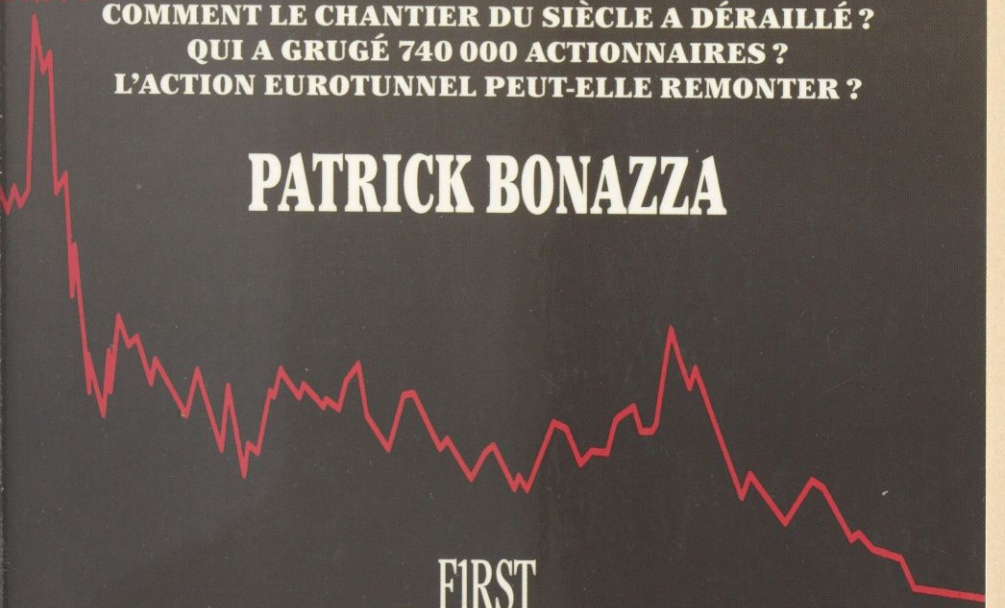
EUROTUNNEL

LE HOLD-UP PROGRAMMÉ

Avril 1989
26,90 F

**COMMENT LE CHANTIER DU SIÈCLE A DÉRAILLÉ ?
QUI A GRUGÉ 740 000 ACTIONNAIRES ?
L'ACTION EUROTUNNEL PEUT-ELLE REMONTER ?**

PATRICK BONAZZA



FIRST
Documents

Septembre 1996
8,90 F

0920 86 782

[Retrouver ce titre sur Numilog.com](http://Numilog.com)

32

PATRICK BONAZZA

EUROTUNNEL
LE HOLD-UP PROGRAMMÉ

LE HOLD-UP PROGRAMMÉ

8

DL MON

1422

FIRST-DOWN

LE NOUVEAU
EURO-THOMAS

PATRICK BONAZZA

EUROTUNNEL **LE HOLD-UP PROGRAMMÉ**

F1RST-*Documents*



DL-26 11 1996 44649

PATRICK BONAZZA

EURO TUNNEL
LE HOLD-UP PROGRAMME

© Éditions Générales First, 1996

Le Code de la Propriété Intellectuelle interdit les copies ou reproductions destinées à une utilisation collective.

Toute représentation ou reproduction intégrale ou partielle faite par quelque procédé que ce soit, sans le consentement de l'Auteur ou de ses ayants cause est illicite et constitue une contrefaçon sanctionnée par les articles L 335-2 et suivants du Code de la Propriété Intellectuelle.

ISBN 2-87691-332-1.

Dépôt légal : 4^e trimestre 1996.

Nous nous efforçons de publier des ouvrages qui correspondent à vos attentes et votre satisfaction est pour nous une priorité.

Alors, n'hésitez pas à nous faire part de vos commentaires à :

Éditions Générales First

70 rue d'Assas

75006 Paris

Tél : 45 44 88 88.

Fax : 45 44 88 77.

Minitel : AC3*FIRST

Internet e-mail : first@imagnet.fr



À Gisèle, la Patagonie et ce coin de ciel blond.

À Gaste, la Patagonie et ce coin de ciel blond.



SOMMAIRE

I.	Le grand rêve	17
	<i>Un jour pas comme les autres</i>	20
	<i>Ces monstrueuses chenilles</i>	26
II.	Le grand mensonge	33
	<i>Les médias aux premières loges</i>	34
	<i>Aléas</i>	38
III.	Les petits se révoltent	48
	<i>La photo de l'actionnariat</i>	54
	<i>Les avantages tarifaires</i>	58
IV.	Les petits s'organisent	63
	<i>Un plus un font un</i>	66
	<i>Les contestataires du 27 juin</i>	70
	<i>Action : la descente aux enfers</i>	72
v.	L'hypocrisie d'État	79
	<i>Les projets retoqués</i>	82
	<i>Eurotunnel, par défaut</i>	86
	<i>Ce fou de van der Putten</i>	90

VI.	Les constructeurs s'arrangent	97
	<i>Une aubaine pour le Nord-Pas-de-Calais</i>	102
	<i>Plus qu'un tunnel</i>	108
VII.	Défauts de construction	114
	<i>TML sur le terrain</i>	118
	<i>Voir sans payer</i>	122
	<i>Des navettes à prix cassés</i>	126
VIII.	Le prix de la sécurité	132
	<i>Question de frontières</i>	136
	<i>Incendies, grandeur nature</i>	140
	<i>La rage piégée</i>	144
IX.	Eurotunnel, seul contre tous	148
	<i>Les négociations ratées avec la SNCF</i>	152
	<i>La bombe de Bombardier</i>	154
X.	Le management des experts	163
	<i>Ex nihilo</i>	168
	<i>Questions de culture</i>	172
XI.	La surenchère technologique	178
	<i>Les locos de l'impossible</i>	182
	<i>Des Mercedes dans le tunnel</i>	186
XII.	Le verrou bancaire	193
	<i>Un montage acrobatique</i>	198
	<i>Un homme contre</i>	204
XIII.	Les petits profits des banques	208
	<i>Les Japonais les plus engagés</i>	212
	<i>Les banques en première ligne</i>	216
XIV.	Bataille sur la Manche	223
	<i>Destination Calais</i>	226
	<i>P&O, compagnie leader</i>	232

SOMMAIRE

11

XV.	Des ratés au démarrage	238
	<i>La traversée de la Manche à pied</i>	242
	<i>Les employés français plus nombreux</i>	246
	<i>Cité Europe, un an après</i>	250
XVI.	Le grand marchandage	255
	<i>La position de Ponsolle</i>	260
	<i>Trop de banques</i>	262
	<i>Vive la faillite !</i>	266
XVII.	Valeur spéculative	272
	<i>Un titre nerveux</i>	276
	<i>La grande lessive</i>	282
XVIII.	Panama et le tunnel, correspondances	287
	<i>L'aventure de Suez</i>	288
	<i>Panama et Suez aujourd'hui</i>	294
	<i>Chronologie du tunnel sous la Manche</i>	301



COMMENT en est-on arrivé là? L'aventure Eurotunnel avait commencé comme dans un rêve. En novembre et décembre 1987, les actionnaires s'étaient enthousiasmés à l'idée de réaliser ce lien devenu mythique entre la France et la Grande-Bretagne. Cette fois serait la bonne. Le tunnel, que chacun aujourd'hui peut traverser à sa guise, est un ouvrage digne des plus grandes réalisations. Il n'est pas déplacé de le comparer au canal de Suez ou au canal de Panama. Ce n'est pas un hasard. Leur père, Ferdinand de Lesseps, grand visionnaire et piètre organisateur, avait songé aussi à un lien fixe dans la Manche. Dès 1882 n'écrivait-il pas : « je pense qu'il faut se hâter (...) de percer le tunnel franco-anglais, si nous ne voulons pas léguer au siècle prochain, avec la gloire d'achever cette œuvre nécessaire, le droit de s'étonner de nos hésitations et peut-être de nos préjugés » ?

Il l'a rêvé. Un siècle plus tard, Bouygues et ses amis l'ont fait. On aurait pu s'attendre que ce succès vienne alimenter la chronique sur les réussites de la technologie, de l'audace, de l'imagination et même, pourquoi pas, des hommes politiques. Au lieu de cela, Eurotunnel symbolise retards, impérities et négligences. On a fait lanterner l'actionnaire en lui promettant à chaque fois que le pire n'était pas sûr. Résultat, son action qui valait 35 francs en

1987 et qui a poussé des pointes jusqu'à 120 francs en mai 1989 ne vaut plus grand-chose aujourd'hui.

On dira qu'il ne s'agit pas là de la seule mésaventure boursière et qu'il y en aura d'autres. Celle-là pourtant a un caractère particulier. Beaucoup d'actionnaires en achetant du « tunnel » sont allés pour la première fois à la Bourse. Parce que les banques et les dirigeants d'Eurotunnel s'étaient ingéniés à leur prouver qu'ils faisaient « un placement de père de famille ». Les actionnaires ont eu la naïveté de croire qu'en réalisant la bonne affaire qu'on leur promettait, ils participaient aussi, un peu, à la construction de l'Europe. Et pas de manière floue, incertaine, mais avec un projet concret, précis. Du béton!

Les gogos sont tombés de haut. De si haut qu'ils se sont regroupés, ont tenté de s'organiser et ont manifesté. On n'avait jamais vu ça dans l'histoire du capitalisme français. Cette révolte, un peu brouillonne, un peu folklo, n'était pas prévue par les promoteurs du projet. Son intérêt n'est pas dans l'émergence d'un quelconque corporatisme ou poujadisme de petit porteur. Après tout, si une majorité d'actionnaires s'est faite piéger, une partie a aussi gagné de l'argent en achetant et vendant à bon escient. L'apparition des associations de défense des petits porteurs est d'abord la manifestation la plus visible d'un fiasco. Le cartésianisme français et le pragmatisme britannique ont accouché d'une erreur, financièrement s'entend.

Patrick Ponsolle, coprésident d'Eurotunnel, voit dans cet échec le résultat d'une grande illusion collective. Il n'a pas tort. Mais il faut aller au-delà, comprendre, disséquer les responsabilités des uns et des autres, savoir pourquoi le tunnel sous la Manche a été frappé du syndrome de Suez et de Panama. Faut-il rappeler que ces projets ne devinrent rentables que bien après leur ouverture? À qui la faute donc si Eurotunnel s'inscrit aujourd'hui dans cette belle mais peu glorieuse lignée?

Les États, obnubilés par la sécurité dans le tunnel, sont accu-

sés d'avoir, en multipliant les précautions, fait dérapier les coûts. C'est en partie vrai, mais leur responsabilité principale, comme tendent à le faire croire les constructeurs et les responsables d'Eurotunnel, n'est pas là. Elle est d'avoir imposé des délais et des contraintes totalement irréalistes à la conception de l'ouvrage. Les politiques, obsédés par les échéances électorales, ont voulu aller trop vite. La conception ayant été bâclée, la réalisation s'en est trouvée bouleversée.

Les constructeurs n'ont jamais digéré d'avoir été dépossédés de leur projet. Spécialistes du béton, plus que du transport, ils portent une lourde responsabilité dans le gonflement de l'addition. Plus le tunnel était cher, plus ils gagnaient. Alors ils ont tiré sur la corde. Plus rien ne les retenait puisqu'ils avaient été trahis.

Les dirigeants d'Eurotunnel n'étaient absolument pas préparés à gérer un chantier de l'ampleur du tunnel. Ils ont passé leur temps à dénoncer les accords signés avant leur arrivée, alors qu'il était pratiquement impossible de revenir sur les signatures. Au service des banques affolées par les dérapages des coûts, Eurotunnel a brutalement « cogné » sur les constructeurs qui ne se sont pas privés de réagir tout aussi brutalement. Ce ne sont pas des enfants de chœur... Voilà comment Eurotunnel a fait la fortune des avocats. Les dirigeants de l'entreprise avaient une fixation : ouvrir le tunnel à n'importe quel prix. Ils ont parfaitement réussi.

Quant aux banquiers, du début à la fin, ils ont tout régenté, contrôlé, assuré, orchestré. En particulier les appels successifs aux actionnaires sans lesquels ils n'auraient pas poursuivi leur soutien au projet. Les conditions dans lesquelles, avec la complicité d'Eurotunnel, ils ont une dernière fois levé des fonds en juin 1994 sont tout à fait limites. Eurotunnel n'est pas Panama. Mais les banquiers ont frôlé la correctionnelle.

Cet entrelacs de compromissions, d'hésitations, d'imprévisions a abouti à un hold-up de quelque 23 milliards de francs, le

montant que les actionnaires ont apporté à Eurotunnel. Malgré les sommes énormes ainsi versées dans le projet, le 14 septembre 1995, les coprésidents d'Eurotunnel, Patrick Ponsolle et Alastair Morton, suspendaient le versement des intérêts sur l'énorme dette (70 milliards de francs). L'entreprise est un grand succès commercial et le tunnel s'est très vite imposé face aux ferries entre Calais et Douvres. Mais c'est toujours une immense inconnue financière et, jusqu'à la fin de ce siècle, sûrement un fiasco. Alors, comment en est-on arrivé là ?

CHAPITRE PREMIER

LE GRAND RÊVE

« Jules César, Léonard de Vinci, Ferdinand de Lesseps ont rêvé de changer la terre. Nous sommes en train de le faire. » À la fin de l'automne 1987, les dirigeants d'Eurotunnel ne lésinent pas sur les spots publicitaires à la télévision pour convaincre les Français d'acheter leurs actions. L'opération n'est pas réalisée à un moment idéal, car elle intervient après le krach boursier d'octobre. C'est pourtant un succès. Les Français répondent présents en masse. Ils se laissent convaincre bien plus facilement que les Anglais. Plus pragmatiques, plus insulaires, plus méfiants, les Britanniques n'adhèrent pas à fond au fantastique projet qu'on leur offre. Les Français, eux, avaient envie de rêver et on leur a offert du rêve. Question d'atavisme, peut-être. Déjà, ils avaient été les plus nombreux à se lancer dans l'aventure du canal de Suez, puis dans celle du canal de Panama. Ils seraient donc les premiers à se mobiliser pour le plus grand projet de ce siècle finissant.

À aucun moment les promoteurs du projet n'ont freiné ou tempéré cet élan. Rien n'était trop beau pour entretenir le vieux rêve. Cela faisait des décennies que des professeurs Nimbus plus ou moins illuminés, pour la plupart français, avaient imaginé de

relier les deux rives de la Manche. « Le Pas-de-Calais fascine. Son existence excite la créativité des ingénieurs et l'imagination des scientifiques. La distance de trente-cinq kilomètres qui sépare Folkestone de Wissant est juste assez longue pour gêner et pas assez impressionnante pour constituer une muraille. Un véritable défi lancé par la nature aux hommes, que ces derniers se sont empressés de relever, dans leurs têtes, sur leurs planches à dessin ou... sur de drôles de machines¹. »

LE PÈRE DU TUNNEL

En 1816, le premier bateau à vapeur traverse la Manche. En 1875, un Français et un Américain réussissent l'exploit en ballon. Un quart de siècle plus tard, en 1909, Louis Blériot survole le détroit. Mais qui eut l'idée le premier d'un lien fixe? En cherchant bien, on pense qu'il s'agit de Nicolas Desmarest, « que certains qualifient de physicien-géologue et d'autres d'éleveur de bovins¹ ». À la demande de l'académie d'Amiens, il rédigea un mémoire sur le moyen d'améliorer la traversée de la Manche (1751). Dans ce document, il établit, le premier, que la Grande-Bretagne était auparavant rattachée au continent. Pour restaurer « cette communication d'origine divine », il aurait suggéré un tunnel.

Voilà pour la précision historique. Mais le véritable père du tunnel, et là il n'y a aucun doute, est Aimé Thomé de Gamond (1807-1876). Une sorte de surdoué, ingénieur des Mines et en hydrographie, docteur en médecine et en droit. À 23 ans, il dirige une cristallerie à Paris et, durant les Trois Glorieuses de 1830, il est même blessé en défendant son atelier avec ses ouvriers. Thomé de Gamond consacra toute sa vie à une idée farfelue : traverser la Manche à pied sec! Débordant d'imagination, il pensa fermer le détroit en construisant un isthme simplement entre-

coupé de trois ponts mobiles pour laisser passer les bateaux. Il conçut des ponts, en ciment, en métal, en granit... Il imagina aussi deux jetées de huit kilomètres chacune qui auraient rétréci le passage qu'emprunterait, pour faire le trait d'union, un bac à fond plat. Il songea aussi à déposer au fond de la mer un énorme tube revêtu à l'intérieur d'une maçonnerie. Après toutes ces esquisses, il eut l'idée, en 1851, d'un tunnel foré. Au centre du détroit s'appuyant sur l'île de Varne, une gare aurait permis aux trains de s'arrêter et de faciliter l'aération du tunnel.

Si la postérité reconnaît à ce pionnier de grands mérites, c'est parce que cet ingénieur passionné ne s'est pas contenté de faire des plans en chambre. Il s'est aussi lancé dans l'exploration, plongeant lui-même pour recueillir des échantillons. Entreprise aventureuse. Au début, il se lançait en apnée, avant de revêtir un scafandre dans lequel il manqua de s'asphyxier. Ces investigations lui permirent, selon Jérôme Spick², « d'entrevoir la continuité géologique des bassins de Londres et de Paris ».

En 1855, fort de toutes ces recherches, il dessine un lien sous-marin qui relie le cap Gris-Nez à la baie d'Eastweare. Le tunnel est un cylindre de 9 mètres de diamètre, voûté, en pierre, avec double voie ferrée et deux chemins piétonniers. Meticuleux, Thomé de Gamond prévoyait neuf ans pour construire l'ouvrage. L'année suivante, il soumit son projet à Napoléon III, qu'il connaissait depuis un exil, dans sa jeunesse, en Allemagne. Consulté par l'empereur, un comité d'experts donna un avis favorable tout en demandant une poursuite des examens géologiques. Les Français approuvaient. Restait à convaincre les Anglais.

En 1857, Lord Palmerston, le Premier ministre, reçut ce fou de Français. L'accueil fut glacial. Albert, l'époux de la reine Victoria, fut plus cordial et eut plaisir à lui transmettre un message de son épouse : « 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* de l'Angleterre¹. » Mais

.....

UN JOUR PAS COMME LES AUTRES

« Nous avons, Madame, désormais une frontière terrestre ». Ce bon mot est de François Mitterrand qui s'adressait à la reine Élisabeth II, le jour de l'inauguration du tunnel, le 6 mai 1994. Un jour de pluie comme il y en a souvent dans ces parages de la Manche. Le président de la République et la reine avaient quitté chacun sa capitale dans la matinée à bord d'un Eurostar. Les nez des deux TGV se sont immobilisés à quelques centimètres l'un de l'autre au terminal de Coquelles. La souveraine, ce jour-là, avait revêtu un tailleur couleur fuchsia qui détonnait dans la grisaille. On coupa le ruban dans un décor de métal et de béton et devant une belle brochette d'officiels, parmi lesquels Édouard Balladur et John Major, les Premiers ministres. Margaret Thatcher et Pierre Mauroy qui avaient mis le projet sur les rails étaient là aussi. Le sénateur-maire de Lille en a profité pour faire des confidences à un journaliste du Figaro : « J'ai arraché l'accord à madame Thatcher en pleine guerre des Malouines. Pour nous autres Nordistes, le tunnel était une question de survie, alors qu'on fermait les mines les unes après les autres. Madame Thatcher m'a écouté, a hoché la tête et m'a finalement donné son accord total ».

Les invités furent ensuite conviés à table avec pour ce menu historique une terrine de sole au foie gras, un filet de caneton sauce pain d'épice, des fromages et un soufflé aux genièvres. Après les mignardises vint la traversée. Le Président et la reine embarquèrent alors dans le Shuttle à bord d'une Rolls-Royce marron, réservée aux voyages officiels de la souveraine britannique. Derrière eux, le duc d'Édimbourg et Madame Mitterrand avaient emprunté

une Citroën Maserati présidentielle et le reste du cortège suivait dans des bus. Trente minutes et c'est l'Angleterre, où la petite troupe débarque à 16 heures. À nouveau, ce seront petits fours et discours. Alastair Morton se félicite de voir « la première souveraine britannique de l'Histoire revenir en toute sécurité et par la terre d'une aventure étrangère ».

.....

il n'y eut pas de suite. Du moins à l'époque, car on peut considérer que l'ouvrage réalisé par Eurotunnel est un peu celui de Thomé de Gamond.

UN TRAIN AMPHIBIE AU FOND DE LA MER

Avant et après lui, nombre de projets plus ou moins farfelus alimentèrent la légende. La *Chronique du tunnel sous la Manche*³ en dresse un inventaire assez complet. Le premier projet connu est l'œuvre d'Albert Mathieu-Favier en 1802. C'est un tunnel foré composé de deux galeries superposées : l'une, pavée et éclairée par des becs à huile, était destinée aux diligences, l'autre devait servir à récupérer les eaux d'infiltration. L'aération est assurée par des cheminées disposées à intervalles réguliers qui émergent au-dessus des flots. Après lui, en 1855, Léopold Favre, directeur de la revue *Le Moniteur des connaissances utiles*, propose un tunnel de brique et de fonte. Longtemps après, en 1939, André Basdevant présente le premier tunnel routier à deux galeries comportant chacune deux voies de circulation. Il récidive en 1949 avec un tunnel ovoïde de 18 mètres de hauteur avec, sur un premier niveau, deux voies ferrées, et sur un second, deux chaussées routières à double voie.

Variante du tunnel foré, le tunnel posé a eu aussi ses partisans. En 1803, l'Anglais Henri Mottray propose d'immerger un tube métallique dans une tranchée creusée au fond de la mer. Résistera-t-il à la pression de l'eau et à la corrosion? Un peu plus tard, en 1816, deux Français, Franchot et Tessie, reprennent l'idée, mais cette fois le tube est en fonte. James Wylson réfléchit ensuite (1855) à un tuyau métallique flottant entre deux eaux où les trains propulsés à l'électricité circuleraient dans un sens puis dans l'autre. James Chalmers imagine (1867) deux tubes placés au fond de la mer recouverts d'une grosse coulée de béton. Jacques Castanier a l'idée (1875) de poser deux tuyaux sur des piliers de hauteur variable afin de gommer les courbes du fond de mer. Comme Thomé de Gamond, il installe une gare sur l'île de Varne.

Plus spectaculaire, le pont aussi excite les imaginations. En 1858, Charles Boyd suspend une poutre tubulaire à 100 mètres au-dessus de l'eau. Les piles du pont servent de phares pour les jours de mauvais temps. En cas de conflit entre les deux pays, l'ouvrage peut être dynamité automatiquement. En 1867, Charles Boutet met des piles supportant des travées de 2 750 mètres de portée, à un pont, conçu à l'origine avec une seule arche. Mottier prévoit (1875) de suspendre un tube de 10 mètres de diamètre entouré d'une sorte de treillis. En 1889, le pont métallique de Schneider et Hersent qui s'élève 56 mètres au-dessus de la mer est « retoqué » par le ministre français de la Marine : trop dangereux pour les bateaux. Soixante-dix ans plus tard (1961), Jules Moch, ancien ministre de la Reconstruction et des Travaux publics, parraine un pont comportant quatre voies pour les automobiles, deux voies ferrées et deux pistes pour les motocyclistes et les vélos. C'est une contre-offensive à un projet de tunnel (semblable à l'actuel) étudié par des experts gouvernementaux.

Enfin, en dehors des ouvrages classiques, il y a des variantes comme le pont-tunnel de Louis Mähl (1929). Ou des projets plus

fous comme le « pont aérostatique », car suspendu à des aérostats, de Ferdinand Lemaître (1848)... Le tunnel de François Durand (1862) en toile de voile goudronnée maintenue par des arceaux... Celui, elliptique, de Paul Bishop et Perry Nursey (1876) fixé par des pieux. Le pont roulant sur des piles de François Martin (1882). Ou, plus délirante, cette locomotive amphibie, sorte de sous-marin, qui roulerait sur des rails au fond de la mer, sans même la protection d'un tunnel (projet du docteur Lancôme en 1869). Jules Jaeger projette, lui, (1925) la construction de deux immenses jetées, sur lesquelles passeraient une route et une voie ferrée. Les bateaux pourraient circuler au calme entre les deux digues. Au milieu du détroit serait aménagé un gigantesque port, avec des viaducs laissant passer les bateaux. Le projet s'inspire de ceux plus anciens de Blancoud (1873) ou de Gustave Robert (1860). En fait, si les idées n'ont pas manqué depuis deux siècles, ce sont les mêmes plans qui reviennent. Le tunnel, le vrai, creusé par l'entreprise Eurotunnel, se situe donc dans une continuité. Il est un aboutissement.

LES PREMIERS TROUS

Eurotunnel a le grand mérite d'avoir réussi à donner vie à cette fiction. D'autres, dans le passé, avaient bien essayé, mais ils ont dû renoncer. Avant Eurotunnel, il y eut deux véritables tentatives. La toute première remonte à 1881. Quelques années auparavant, une association française du tunnel sous-marin s'était formée avec les capitaux de la Compagnie des chemin de fer du Nord et la participation des Rothschild. Elle s'était entourée des conseils d'une équipe d'ingénieurs, parmi lesquels Thomé de Gamond qui décédera peu après, en 1876, sans assister au début des travaux. Paris avait, en 1875, accordé à l'association une concession de 99 ans à condition qu'elle trouve des alliés en Grande-Bretagne,

ce qui fut le cas avec la Channel Tunnel Company relayée ensuite, en 1881, par la Submarine continental railway Company, animée par un homme d'affaires, farouche partisan du tunnel, Edward Watkin. Les travaux de percement commencèrent en 1881 à Sangatte et sur les falaises de Shakespeare. La mise au point d'une machine par Beaumont et English, ancêtre des « tunneliers » modernes, permit une progression rapide pour l'époque. Mais à Londres, l'opposition au projet montait. La presse se déchaînait contre le tunnel; l'armée et la reine Victoria montaient au créneau. La pression fut telle qu'il fallut abandonner : le 12 août 1882, les Anglais interrompirent les travaux. Les Français ne voulurent pas croire à l'échec. Ils continuèrent mais durent entendre raison. Le chantier fut fermé le 18 mars 1883. Les Anglais avaient creusé 1 880 mètres de galerie et les Français 1 670 mètres. Fin du premier essai.

Le deuxième eut lieu pratiquement un siècle plus tard (1971). Londres et Paris accordèrent alors une nouvelle concession à deux sociétés, une française et une britannique. La Grande-Bretagne s'apprêtait à rentrer dans le Marché commun, cela valait bien un geste... Edward Heath, le Premier ministre britannique, et Georges Pompidou, le Président français, se mettent d'accord sur un plan de financement que les États assureraient en partie. Les travaux commencent en 1973, non loin des galeries creusées en 1883. Cette fois encore, tout va basculer. Le 4 mars 1974, les Travailleurs gagnent d'une courte tête les élections législatives, Harold Wilson devient Premier ministre et le doute s'installe. Le 26 novembre suivant, les Britanniques annoncent qu'ils renoncent à la liaison à grande vitesse Douvres-Londres. Toute l'économie du projet est remise en cause. Entre-temps, le choc pétrolier l'avait sérieusement fragilisé. Le 20 janvier 1975, Anthony Crosland, secrétaire d'État à l'Environnement, fait savoir officiellement que les Anglais abandonnent les travaux. Le *Daily Telegraph* applaudit : « c'est une

bonne chose ». Cette fois, 400 mètres de galeries ont été creusées, côté anglais, et 300 mètres, côté français. Au siècle dernier, on avait fait mieux.

LE CAMP DU DRAP D'OR

La troisième tentative fut donc la bonne. Eurotunnel ne se privera pas, ce qui paraît fort naturel, de vanter la démesure des travaux. Leur caractère historique et symbolique pouvait servir de prétexte aux plus belles opérations de communication. Et elles ne manquèrent pas. Le clou a été l'inauguration officielle par le président de la République et la reine d'Angleterre le 6 mai 1994. Dans les coulisses du tunnel régnait un désordre épouvantable, mais on ne s'en rendit pas compte. À quelques semaines d'une augmentation de capital très importante pour Eurotunnel, l'événement prit une fastueuse dimension. 90 millions de francs furent engloutis pour cette journée !

Auparavant, bien des fêtes avaient salué les moments plus ou moins forts qui rythment la vie d'un chantier pas comme les autres. Les mânes de François 1^{er} et d'Édouard VIII qui se réunirent près de l'entrée française du tunnel sont invoquées à la moindre occasion. Amusant, car de la rencontre du « camp du Drap d'Or » en juin 1520 on ne retient que l'or, oubliant que les deux souverains ne se quittèrent pas vraiment bons amis.

La technique est appelée à la rescousse pour magnifier le projet. Les tunneliers, ces monstrueuses chenilles qui attaquent la craie, deviennent des être humains. On leur donne des prénoms de femme : Brigitte, Pascaline, Séverine, Catherine, Virginie... Quand ils sortent d'un tunnel, la photo des ouvriers juchés sur les éboulis posant devant les impressionnantes têtes de coupe, fait le tour du monde. Quand l'une des grosses bêtes repart sur le front, on procède à des lâchés de ballon. Des conférences de presse sont

.....

CES MONSTRUEUSES CHENILLES

Les tunneliers ont été à leur manière les vedettes du grand show qu'a constitué le creusement du tunnel. Ces grosses bêtes tout en longueur perforent grâce à un énorme disque qui arrache la roche. Pour assembler ces monstres, il faut deux à trois mois et des semaines ensuite pour les roder, afin qu'ils atteignent leur rythme de croisière. Le tunnelier avance sans répit, 24 heures sur 24. Jusqu'à cinquante personnes peuvent être à son service; derrière lui, un train technique de 250 mètres de long l'alimente en permanence en ciment, en voussoirs, en acier, et évacue les déblais. Côté anglais, les tunneliers ont progressé en « mode ouvert », c'est-à-dire qu'ils ont évacué les déblais très normalement sous forme solide. Côté français, il a fallu traverser au début des zones de failles par lesquels s'introduisait de l'eau. Aussi a-t-on creusé en « mode fermé », une technique mise au point par les Japonais qui ont fourni quelques-uns des tunneliers. Cette technique implique que derrière le front d'attaque un espace complètement étanche soit ménagé. Les déblais se mêlent alors à l'eau et sont évacués sous forme liquide. La progression en mode fermé est moins rapide.

En général, les tunneliers ne servent qu'une fois, car ils ont un défaut... ils ne peuvent pas reculer. Quelques-uns dorment d'ailleurs pour toujours sous le fond de la mer où ils ont été enterrés. D'autres ont la chance de resservir. Ce fut le cas pour le T5 surnommé Pascaline qui a travaillé sous terre et non sous la mer. Une fois sa première galerie achevée (3,2 km), il fut rebaptisé Séverine pour s'attaquer à une nouvelle mission de 3,2 km. Toujours sous terre.

Son changement de nom donna lieu le 5 mars 1990 à une petite fête avec lâcher de ballons multicolores.

.....

organisées dans le tunnel. Les visites de personnalités sont encouragées. On ne les compte plus. De François Mitterrand qui, en pleine campagne présidentielle, en janvier 1988, n'oublie pas de faire un petit tour dans le tunnel au prince Philip qui, en avril 1992, devient le premier membre de la famille royale à emprunter l'ouvrage. Le premier décembre 1990, jour de la jonction historique dans la galerie de service, les télévisions du monde entier diffuseront la poignée de main entre l'ouvrier français et son collègue britannique. Même la caravane du Tour de France empruntera le tunnel. À chaque fois, les médias sont là, c'est autant de pub gratuite.

Ces fêtes, ces exploits, dressaient un somptueux rideau de fumées multicolores dissimulant les combats aux couteaux qui se déroulaient derrière la scène entre Eurotunnel et ses constructeurs ou ses fournisseurs. La vie quotidienne du chantier se lisait comme une aventure. Le tunnel sous la Manche est le tunnel de tous les records. On peut toujours faire observer qu'il n'est pas le plus long du monde. L'honneur échoit au tunnel de Seikan qui, au Japon, relie l'île principale de Honshu à l'île plus septentrionale de Hokkaido sur 53,85 kilomètres (50... pour Eurotunnel). Mais la partie sous la mer au Japon est plus courte (23 kilomètres contre 38 sous la Manche). Et il a fallu bien plus de temps (17 ans) pour construire le tunnel de Seikan, entré en service en 1988.

Les éléments, il est vrai, lui étaient contraires, car il fallait progresser dans des roches volcaniques fissurées. Tandis que le tunnel sous la Manche, lui, est un « cadeau de la géologie », ce qui a rendu bien moins aléatoire son percement. Le détroit, long

de seulement 35 kilomètres entre France et Angleterre, est l'unique endroit où les deux pays sont reliés par une même couche de roche sous la mer, la « craie bleue du cénomanien inférieur », comme disent les géologues, qui se prête idéalement à des travaux de forage. « Résistante mais pas trop dure, peu fracturée donc peu perméable, juste assez épaisse (25 à 35 mètres) pour bien contenir les trois tunnels, elle est située à une profondeur raisonnable, 30 à 60 mètres sous le fond de la mer⁴. » L'objectif des foreurs était simple : il leur fallait rester dans cette couche sans toucher la « craie grise. » du dessus, trop fissurée, ni les argiles de Gault du dessous, trop friables. Mission accomplie. Rien qu'à lui tout seul, le puits de Sangatte (55 mètres de diamètre, 60 mètres de profondeur) est un monument. Avec ses ascenseurs et monte-charges, ses ponts roulants de 40 à 400 tonnes, il a permis de descendre le personnel mais aussi les tunneliers, les locomotives, les wagons, les voussoirs, ces arceaux dont sont revêtus les tunnels... À plein régime, le chantier consommait autant d'électricité qu'une ville de 100 000 habitants. On a coulé plus de 500 000 voussoirs dans un béton satisfaisant à des exigences de résistance deux fois plus élevées que pour le cœur d'une centrale nucléaire. Les débuts du forage ont été catastrophiques, mais, peu à peu « nos équipes se forment, améliorent et domptent enfin leurs précieuses machines. Une saine émulation se crée entre les équipes, et les records sont battus tous les mois⁴ ». Sous la mer, les foreurs creusent deux cathédrales (162 mètres de long, 12 mètres de haut, 19 mètres de large). Situées au tiers et aux deux tiers du parcours, elles permettent au train de changer de tunnel en cas d'accident ou pour les besoins de la maintenance. Sur terre, côté français, pour bâtir le plus vaste terminal de transport du monde, on assèche des marécages. Ce sont « les travaux d'Hercule », s'enthousiasme un technicien qui reste en admiration devant « les deux faces d'une même aventure, technique et humaine⁴ ». Tout est géant ou

unique, la station de ventilation, la caténaire, les voies ferrées, les systèmes de commande et communication, sans même parler des navettes ou du TGV... Le complexe qui relie Coquelles à Folkestone est une merveilleuse vitrine technologique. Avec ces rêves à la Jules Vernes, il n'a pas été difficile aux promoteurs du tunnel de vendre aussi des rêves de fortune.

AU BOUT DU TUNNEL, LA FORTUNE

Une pièce de monnaie, sans doute un Écu, car il est illustré d'une carte de l'Europe, se balade un moment dans l'immensité intergalactique avant de s'engouffrer dans un trou noir, l'entrée du tunnel sous la Manche. À l'époque, c'est-à-dire peu avant l'introduction en bourse d'Eurotunnel en 1987, il était difficile de ne pas tomber sur ce spot télé. Eurotunnel avait employé les gros moyens pour attirer le chaland; la campagne de publicité confiée en France à la firme Alice avait un budget géant de 100 millions de francs. Il s'agissait de persuader les Français qu'Eurotunnel n'était pas seulement le chantier du siècle. Il était aussi l'affaire du siècle. Il ne fallait surtout pas la rater. Pour réaliser leur spot, les créatifs d'Alice avaient fait appel à John Dykstra, le réalisateur de *La Guerre des étoiles*. Le futur venait régaler les petits épargnants. Ce type de spot, très racoleur, n'était pas possible en Grande-Bretagne où la législation sur la protection de l'épargne est plus stricte. Sur les antennes britanniques il fallait se contenter de messages plus factuels tels que, « Le tunnel, un moyen de traverser la Manche en 35 minutes ». Est-ce pour cette raison aussi qu'il y a moins d'actionnaires en Grande-Bretagne qu'en France où Eurotunnel était présenté comme « un placement de père de famille » ?

« C'est l'idéal pour financer les études de ses enfants; on ne touche pas au départ, mais en contrepartie, la valeur de vos

actions triple en sept ans! », Jean-Loup Dherse, directeur général d'Eurotunnel en 1987, ne faisait pas dans la dentelle... Révez donc braves gens! Les perspectives financières du tunnel étaient présentées sous des jours idylliques.

« Le plus grand péage du monde » aurait une rentabilité inégalée. Près de dix ans plus tard, la lecture du prospectus de l'introduction en bourse de novembre 1987 est cruelle. Que le tunnel était beau!

Les bénéfices? « Le premier bénéfice d'exploitation sera réalisé au titre de l'exercice clos le 31 décembre 1993, année au cours de laquelle la mise en service du système est prévue. »

Les dividendes? « Il est prévu de pouvoir verser les premiers dividendes en 1995, au titre de l'exercice clos le 31 décembre 1994. »

Le rendement? « Sur la base des prévisions des consultants en matière de trafic et revenus, les prévisions financières font état de dividendes substantiels et croissants. »

L'action Eurotunnel était donc un produit miracle. On avait redécouvert l'eau de Lourdes. À l'image de Jean-Loup Dherse, les responsables du projet renchérisaient. « Le produit proposé est unique », déclarait Jacques-Henri Wahl, alors directeur général de la BNP, car il offre une rentabilité de 18 % durant les 55 ans de la concession. Antoine Jeancourt-Galignani, directeur général de la banque Indosuez, dissertait sur le krach boursier qui s'était produit juste avant l'introduction en Bourse d'Eurotunnel : « la conjoncture actuelle se traduit par un fort ajustement à la baisse des *price earning ratios*, c'est-à-dire de la valorisation des perspectives des sociétés, que les marchés avaient amplifiés au cours de la dernière période. Rien de tel avec Eurotunnel où l'on démarre au prix coûtant et avec toutes les perspectives de valorisation devant soi ». Jeancourt-Galignani se hasarde même à décrire le portrait-robot du souscripteur d'actions Eurotunnel : « un cadre supérieur à dix ans de la retraite, soumis au plus haut taux de l'impôt sur le revenu⁵ ».

André Bénard, le coprésident d'Eurotunnel, le grand responsable du projet, plus prudent par nature, cédera tout de même à l'optimisme ambiant : « la rentabilité de l'ouvrage ne fait pas de doute » (*Les Échos*, 3 novembre 1987). Ou bien : « le titre a passé le plus grand nombre possible d'examens avec succès » (*Le Figaro*, 5 novembre 1987).

Même quand surviendront les premiers contretemps, les dirigeants d'Eurotunnel entretiendront la flamme. En juillet 1989, un énorme conflit avec les constructeurs se profile et les cours de l'action Eurotunnel reculent. Confiance d'André Bénard : « les délais sont parfaitement maîtrisés et le tunnel sous la Manche sera toujours une bonne affaire ».

En décembre 1990, lors d'une conférence de presse qui suit la première augmentation de capital, le directeur financier d'Eurotunnel, Graham Corbett, affirme que l'entreprise dispose « d'une marge d'environ 10 milliards de francs, notamment pour faire face à d'éventuels aléas techniques ou financiers ».

Plus tard, en mai 1993, André Bénard et Alastair Morton, les deux coprésidents, écrivent à leurs actionnaires : « notre rapport annuel fait apparaître que notre magnifique projet devrait ouvrir au cours des douze mois à venir. Ce sera le triomphe de la détermination, de la technologie, du talent et de la coopération de nos différents partenaires, y compris de nos banquiers. Eurotunnel doit maintenant se positionner sur le marché. Une fois cela fait, notre prochain objectif sera de porter les revenus à un niveau élevé de rentabilité pendant de longues années, jusqu'en 2042, récompensant ainsi la patience de nos actionnaires ». Le rêve, toujours le rêve. Jusqu'au bout.

Notes

1. Bernard Sasso, Lyne Cohen-Solal, *Le Tunnel sous la Manche. Chronique d'une passion franco-anglaise*, collection L'histoire partagée. La Manufacture. 1987.
2. Jérôme Spick, *Le Tunnel sous la Manche*, collection Que sais-je? P.U.F. 1996.
3. Éditeur : Jacques Legrand.
4. *Réalités Industrielles*, mai 1994.
5. *Le Nouvel Économiste*, 13 novembre 1987.

CHAPITRE II

LE GRAND MENSONGE

« Chaque année, plus de 30 millions de voyageurs, et plus de 15 millions de tonnes de marchandises emprunteront Eurotunnel dès l'ouverture. (...) La capacité du système sera celle d'une autoroute à deux fois deux voies, dès l'ouverture en 1993, soit 20 trains et navettes par heure dans chaque direction ». Tout cela n'est pas arrivé, bien sûr. Mais c'est pourtant ce que promettait Eurotunnel dans un petit dépliant en couleurs, agrémenté de force photos, cartes et illustrations, distribué en 1988. Publicité mensongère? Les dirigeants d'Eurotunnel ont toujours eu l'habileté de se retrancher derrière les cabinets de consultants et les experts pour ne pas endosser eux-mêmes la responsabilité de leurs affirmations.

« Le jargon des analystes fait merveille auprès des détenteurs candides de bourses moyennes » comme le soulignait Paul Fabra dans une de ses chroniques des *Échos*¹. Eurotunnel n'aurait sûrement jamais recueilli auprès de particuliers la majeure partie des 23 milliards de francs de capitaux apportés par les actionnaires si son information avait été plus fidèle à la vérité. Les dirigeants d'Eurotunnel ont déployé une constance rare à brouiller les