

Intervention du préfet Philippe DE LAGUNE

Notes/Trame

Sommet étudiant franco-britannique consacré à la Défense
14 mars 2014
La Sorbonne, Paris.

Lorsque j'ai visité pour la première fois le site du Tunnel sous la Manche, c'était lors de la préparation des Jeux Olympiques de 2012 à Londres, j'ai tout de suite eu la conviction qu'il s'agissait d'une réalisation extraordinaire au sens étymologique du terme.

Après sept mois d'exercice de responsabilités au sein du Groupe Eurotunnel, ma conviction est encore renforcée.

1. D'abord c'est en lui-même un ouvrage extraordinaire qui relève tout une série de défis

- **défi technologique**

Le plus long tunnel sous marin du monde : 50 kms dont 37 de section sous-marine.
En réalité c'est un réseau complexe de trois tunnels : 2 ferroviaires (un par sens) + le tunnel de service.
Creusés dans une couche de craie bleue à 40 mètres sous le fond de la Manche.

De multiples innovations technologiques qui n'existent nulle part ailleurs, ont dû être inventées soit à l'occasion du percement du tunnel, soit depuis pour les besoins de son exploitation

En septembre 2013, le Tunnel sous la Manche a été consacré comme « le projet majeur de génie civil des 100 dernières années » par un jury international, composé d'ingénieurs et de maîtres d'ouvrages publics du monde entier, réuni dans le cadre de la Fédération Internationale des Ingénieurs Conseil.

- **défi entrepreneurial**

Des délais de réalisation très courts pour un projet sans précédent de cette ampleur.

- Traité de Cantorbéry : 12 février 1986
- Début des travaux (coté FR) : 28 février 1988 (deux ans après la décision politique)
- Inauguration : 6 mai 1994 (6 ans après le début des travaux)

Avec des capitaux exclusivement privés : investissements de 15 milliards d'euros.
Aujourd'hui encore, Eurotunnel ne reçoit aucune subvention publique.
C'est une entreprise qui représente une capitalisation boursière de plus de 4,5 milliards d'euros.

En 2013, Eurotunnel a enregistré une nouvelle année record en dépit d'un environnement très concurrentiel avec un chiffre d'affaires de 1,1 milliard d'Euros, en hausse de 12% par rapport à 2012.

- **défi social enfin**

Avec 3500 salariés, Eurotunnel est le premier employeur privé du Calaisis.

Eurotunnel offre à la population locale des emplois stables et non délocalisables ce qui constitue un atout économique majeur pour un territoire qui connaît un taux de chômage de 17,7%.

Eurotunnel est également une entreprise très engagée dans la responsabilité sociale, l'éthique et la préservation de l'environnement.

2. Ensuite, c'est un ouvrage extraordinaire par son fonctionnement

Aux termes du Traité de Concession, la Liaison Fixe Trans-Manche consiste en « un tunnel ferroviaire avec navettes pour véhicules routiers ».

Eurotunnel est de très loin, le leader mondial de l'autoroute ferroviaire.

Le Tunnel laisse aussi passer les trains à grande vitesse (aujourd'hui Eurostar), moyennant péage.

Fonctionnant 365 jours par an et 24h/24h, il reçoit :

- 400 trains par jour
- soit une rame toutes les trois minutes en heure de pointe

En 2013, les Navettes d'Eurotunnel ont transporté 2,5 millions de véhicules de tourisme et 1,4 millions de camions, ce qui représente au total 20 millions de passagers (10 navettes – 10 trains à grande vitesse).

Depuis la mise en service en 1994,

- 330 millions de passagers
- 65 millions de véhicules (voitures, autocars, camions)

ont emprunté le Tunnel

Les navettes Eurotunnel sont plébiscitées par la clientèle pour leur rapidité, 35 minutes, et leur ponctualité supérieure à 95%.

Régulièrement le record absolu de trafic est battu.

Pendant période du 13 décembre 2013 au 5 janvier 2014

- 210 000 véhicules de tourisme
- 900 000 passagers
- et près de 1400 chiens, chats et autres animaux de compagnie

ont emprunté le Tunnel.

3. Enfin et surtout c'est un ouvrage extraordinaire par sa dimension historique

La traversée de la Manche a été au centre des plus grands événements de l'histoire de l'Europe :

- La traversée de Jules César et de ses légions en 55 avant notre ère, lequel confronté à de sérieuses difficultés a dû se replier en Gaule à peine un mois plus tard.
- La traversée de Guillaume le Conquérant en 1066, la seule pleinement réussie
- La tentative de Napoléon en 1805, abandonnée au bout de quelques mois, malgré le regroupement de 200 000 hommes et 2 500 navires au Camp de Boulogne

La Manche était alors un obstacle à franchir, aujourd'hui elle est un lien

L'inauguration du Tunnel sous la Manche par la Reine Elisabeth II d'Angleterre et le Président François Mitterrand le 6 mai 1994, acte solennel et symbolique, est la traduction d'une volonté politique historique.

En 2012, l'ouverture du Tunnel sous la Manche a été retenu par la Reine Elisabeth II comme l'un des quatre événements marquants du règne des Windsor au XXème siècle.

En ce sens, le Tunnel est bien plus qu'un exploit technique.

C'est pourquoi en 2014, Eurotunnel s'apprête à commémorer le 20^{ème} anniversaire de cette inauguration

De nombreuses manifestations sont prévues au cours du premier semestre

Eurotunnel réuni dans ses équipes français et britanniques qui apportent le meilleur d'eux-mêmes pour assurer le succès de cette réalisation commune et incarnent ainsi au quotidien l'Entente Cordiale.

Plus de 330 millions de passagers transportés, ce n'est pas un bilan, c'est une réalité historique

Avoir 20 ans, c'est aussi regarder l'avenir et l'avenir est optimiste.

En termes de trafic, 45% de la capacité du Tunnel reste à exploiter.

Déjà, début 2016, de nouvelles liaisons par trains à grande vitesse seront ouvertes par la Deutch Bahn

D'autres suivront.

Le Tunnel sous la Manche : plus que jamais un trait d'union extraordinaire au cœur de l'Europe.