


Chapitre 10 – La construction européenne entre élargissement, approfondissement et remises en question

Contexte

 Pages 312-313 – Point de passage

Le tunnel sous la Manche

Le tunnel sous la Manche est né d'une volonté politique en faveur de la construction européenne. Mené à terme en dépit de nombreux obstacles, il est contemporain de la réunification du continent et de la mise en place du marché unique au tournant des années 1980 et 1990.

Un projet ancien

L'idée d'une liaison fixe transmanche est ancienne. Différents projets de ponts, de digues, de tunnels se sont succédés depuis le XIX^e siècle. Abandonné pour des raisons diverses (guerres, difficultés techniques, financières...), le projet est relancé avec la création de la CEE en 1957. Cette année-là, un groupement d'études pour le tunnel sous la Manche est créé. Les travaux débutent en 1973 mais sont stoppés en 1975 en raison de la crise économique.

À l'arrivée au pouvoir de François Mitterrand en France en 1981, le projet est relancé. Le 12 février 1986, le président français et la Première ministre britannique Margaret Thatcher signent le traité de Canterbury. Les travaux débutent en 1987 et s'achèvent en 1993. Le 6 mai 1994, le tunnel est inauguré par la reine Elisabeth II et le président français François Mitterrand, puis ouvert au public le 1^{er} juin.

L'ouvrage final, reliant le terminal de Coquelles côté français (proche de Calais) à celui de Folkestone dans le Sud-est de l'Angleterre, est constitué de trois tunnels de 50 km de long avec une section sous-marine de près de 38 km : deux tunnels à sens unique pour

la circulation des trains, ainsi qu'une galerie de service.

Un tunnel qui renforce l'intégration européenne

Le tunnel sous la Manche a révolutionné l'accessibilité physique du Royaume-Uni à l'Europe continentale. Des navettes Eurotunnel pour poids-lourds, bus, camping-cars, motos et voitures, des trains de marchandises et le TGV Eurostar franchissent ainsi quotidiennement la Manche et ceci à haute fréquence. Entre 1994 et 2019, 410 millions de tonnes de marchandises ont transité par le tunnel, plus de 430 millions de passagers, 86 millions de véhicules.

Les trains Eurostar relient le Royaume-Uni au continent, en particulier Paris, Bruxelles, Amsterdam, Francfort et d'autres destinations du sud de la France (ex : liaisons Londres-Lyon, Avignon et Marseille) ou des Alpes selon les saisons. De nouvelles dessertes sont envisagées telles que Bordeaux, Genève, ou vers l'Italie, l'Espagne, l'Allemagne et le Portugal. Les deux terminaux de Coquelles et Folkestone, points d'entrée et de sortie du tunnel ont un accès direct au réseau autoroutier en France et en Grande-Bretagne.

Ce faisant, le tunnel contribue activement à la vitalité des échanges commerciaux en Europe (25 % des échanges entre le Royaume-Uni et l'Europe se font via le tunnel) mais aussi aux flux de personnes (flux touristiques, voyages d'affaires) et aux échanges culturels. Il est aussi un lieu de passage pour les migrants clandestins vers le Royaume-Uni.

Le tunnel sous la Manche à l'heure du Brexit

Avec le Brexit, le tunnel s'apprête à vivre un nouveau tournant de son existence. Alors que les échanges commerciaux se faisaient selon les règles du libre-échange et donc sans droits de douanes, l'instauration de formalités douanières risque d'allonger le temps de passage et de ralentir l'activité du tunnel. De nouvelles normes sanitaires pourraient également être adoptées par le Royaume-Uni.