



Vingt années sous la Manche, et au-delà
Un programme de recherche et d'événements à l'occasion
du 20^e anniversaire de la liaison ferroviaire transmanche
proposé par Rails et histoire

Twenty years under the Channel, and beyond
A research and events programme to celebrate 20th
Anniversary of the railway Channel tunnel
by the French Railway Historical Society

Vingt années sous la Manche, et au-delà : Géographie et économie des transports

Appel à communication

Premier colloque international

Lille (France), Maison européenne des sciences de l'homme, jeudi 19 mars 2015

Calendrier

| | |
|---|-------------------------------|
| Réception des projets de communication | 15 novembre 2014 |
| Réponse du comité | 1 ^{er} décembre 2014 |
| Date limite d'inscription au colloque (seuls les auteurs de communications inscrits au colloque pourront présenter leur communication) | 1 ^{er} février 2015 |
| Date limite fixée à la réception des textes (version provisoire) | 28 février 2015 |
| Date limite fixée à la réception des articles soumis pour publication | 1 ^{er} mai 2015 |

Langues du colloque : français et anglais, sans traduction.

Le colloque

Vingt années sous la Manche, et au-delà : Géographie et économie des transports est le premier colloque international inscrit au programme de recherche et d'événements **Vingt années sous la Manche, et au-delà** proposé par Rails et histoire à l'occasion du 20^e anniversaire de la liaison ferroviaire transmanche.

Ce colloque international a pour ambition de réunir chercheurs, analystes, universitaires, professionnels des transports et de l'aménagement, des finances et de l'économie intéressés par la géographie et l'économie des transports sur les territoires desservis par les liaisons transmanche entre Londres, Paris, Bruxelles et au-delà.

Partenaires de l'événement :



Les projets de communications peuvent porter sur les sujets suivants :

1) Comment ont évolué les échanges de biens et de personnes depuis 1994 ?

Quelles sont la structure, la géographie, l'évolution des itinéraires et des trafics générés par la liaison fixe transmanche et ses infrastructures d'accompagnement ? Les modifications observées doivent-elles être attribuées à de nouveaux trafics nés de l'offre ou à la recomposition de trafics antérieurs ?

2) Les acteurs

Le colloque doit évaluer l'impact en termes économiques, mais aussi sur le comportement des acteurs, de l'offre renouvelée par la liaison fixe sur les chargeurs, les usagers, les exploitants. Les études devront inclure les analyses coûts-bénéfices faites de leur point de vue *a priori* et *a posteriori*.

3) Mobilité et choix modal

Les modifications intervenues depuis 1994 dans le paysage de la concurrence intermodale : ferries, lignes aériennes ; nouvelle géographie portuaire ; gares et développement urbain ; axes et sens des échanges.

Comité scientifique du colloque, comité de programme

Le comité de programme est placé sous la responsabilité de MM. les professeurs :

- **Émile Quinet**, École des Ponts – Paris Tech
- **Roger Vickerman**, University of Kent

membres du conseil scientifique du programme **Vingt années sous la Manche et au-delà**.

Comment participer ?

1) Projets de communication

Les communications proposées peuvent s'appuyer sur des recherches en cours ou achevées, ou sur des études de cas. Les projets ne doivent pas excéder 1 000 mots (bibliographie comprise) et comprendre dans tous les cas : titre de la communication, auteur, titre s et qualités, affiliation, court CV professionnel.

Tous les projets soumis seront évalués par un jury selon les règles d'évaluation scientifique en vigueur (examen indépendant par au moins deux rapporteurs qualifiés).

En soumettant leur proposition, les auteurs des projets de communication s'engagent à :

- 2) envoyer le **texte de leur communication** (le colloque ne comprend pas de « séance posters »), à l'avance et en tous les cas avant le 28 février 2015. Les textes, considérés comme des rapports intermédiaires, seront signalés comme tels et transmis au comité de programme et participants inscrits avant le colloque à l'exclusion de toute autre personne. Ce texte ne doit pas excéder 12 pages (Arial 12) ;
- 3) présenter en personne leur travail par une **communication orale de 15 minutes** suivie de questions.
- 4) Les auteurs sont ensuite invités à soumettre **leur article achevé pour publication** dans le cadre des actes du colloque (versions imprimée et numérique).

Contact unique pour l'ensemble du colloque : 20yearschnnel@ahicf.com

Le programme de recherche et d'événements Vingt années sous la Manche, et au-delà

Il y a vingt ans, la liaison fixe transmanche entrain en service. À l'occasion de cet anniversaire, un programme d'événements scientifiques a été lancé **le mercredi 11 juin 2014 à l'Ambassade du Royaume-Uni en France** en présence de **S.E. Sir Peter Ricketts**. une table ronde animée par le Pr. Christian de Boissieu a réuni **Jacques Gounon**, Président-directeur général de Groupe Eurotunnel SA et **Nicolas Petrovic**, Directeur général d'Eurostar.

Les partenaires du programme Vingt années sous la Manche, et au-delà :



M. Christian CAMBIER

Direction scientifique du programme :

Un conseil scientifique international, composé de :

- **Pr. Christian de Boissieu**, Université de Paris I Panthéon-Sorbonne
Économie, histoire financière
- **Pr. Terry Gourvish**, London school of Economics and Political Sciences
Histoire économique
- **Pr. Émile Quinet**, École des Ponts – Paris Tech
Économie des transports
- **Pr. Pauline Schnapper**, Université de Paris III Sorbonne Nouvelle
Civilisation britannique
- **Pr. Roger Vickerman**, University of Kent
Économie régionale et européenne, économie des transports

Pilotage et correspondants :

- **Marie-Noëlle Polino**, secrétaire générale, Rails et histoire, Paris
- **Laurent Bonnaud**, docteur en histoire, gérant fondateur, Sponte sua sprl, Bruxelles

Mèl : 20yearschnnel@ahicf.com

En quoi consiste le programme ?

Le programme scientifique a pour objet le **système ferroviaire transmanche Paris-Londres-Bruxelles pris au sens le plus large.**

Sa **durée totale est de trois ans**, de 2014 à 2016, dont deux années consacrées à la recherche. Son achèvement coïncidera avec le trentième anniversaire du Traité de Cantorbéry, signé en février 1986 entre Margaret Thatcher et François Mitterrand, qui a permis le démarrage du projet.

Il a **trois objectifs** :

- établir l'état des connaissances sur la Liaison fixe transmanche : expériences, expertises, sources écrites et mémoire orale
- en mesurer les réalisations à l'échelle régionale, nationale et européenne ; expliquer les écarts avec les hypothèses à l'origine du projet
- en tirer les enseignements pour l'avenir, notamment pour le financement et l'exploitation des grands systèmes de transport.

Le **public** auquel le programme est destiné se répartit entre acteurs du transport et de l'aménagement, des finances et de l'économie, d'une part, et chercheurs, analystes, universitaires, d'autre part. La communication mettra en valeur les thématiques susceptibles de toucher le grand public : mobilité, technologie, aménagement, économie, Europe, régions.

L'**approche** est résolument multidisciplinaire et vise à créer un dialogue à tous les niveaux entre acteurs et scientifiques. Elle encourage également l'échange de points de vue internationaux, en privilégiant les visions croisées entre le Royaume-Uni et la France.

Parallèlement, **une campagne d'archives orales** sera menée, avec analyse et exploitation immédiate par la recherche. Le programme doit aussi être l'occasion **de préserver des fonds d'archives**, tant dans les entreprises que chez les particuliers, en faisant reconnaître par leurs détenteurs leur valeur historique et en favorisant leur versement dans des centres d'archives.

Langues de travail et de communication : français, anglais

Dissémination des résultats : circuits académiques, médias spécialisés, médias généralistes – y compris nouveaux médias.

Les thèmes du programme

5 thèmes sont proposés par le Conseil scientifique. **Chaque thème sera étudié** lors d'un événement de format approprié, en 2015 et 2016, et coordonné par une équipe franco-britannique. Un appel à communication sera lancé au minimum six mois avant chaque événement. Les passerelles entre disciplines sont encouragées. Un soin particulier sera apporté **au partage des travaux** et à la circulation des connaissances sur chaque thématique entre les participants, afin de favoriser une compréhension systémique de la Liaison fixe transmanche.

1. Géographie et économie des transports : voir ci-dessus.

2. Financement et gouvernance des grands projets d'infrastructures : quels sont les enseignements à tirer des cas Eurotunnel, Eurostar, *High Speed 1*, *High Speed 2* ? Régulation : contrats, supervision (commissions intergouvernementale et de sécurité, régulation ferroviaire) ; choix du financement privé pour le tunnel, public et privé pour les infrastructures d'accompagnement ; rôle des marchés d'actions et obligataires, du crédit ; évolution des méthodes de prévision ; modalités de la restructuration financière d'Eurotunnel. Stratégie de développement des entreprises ; Eurotunnel : du concessionnaire au groupe de transport diversifié ; gestion des crises.

3. Développement régional : quel rôle a joué ce système de transport novateur dans l'évolution des régions desservies ? En quoi structure-t-il l'espace et les échanges économiques, comment sont répartis les gains économiques et sociaux ? L'attractivité territoriale, la compétitivité, les effets d'augmentation et de diversion ? La localisation des investissements et les investissements directs étrangers ? Les résultats sont-ils à la hauteur des attentes ? L'aménagement du territoire prouve-t-il son efficacité ? Quelles externalités pouvons-nous identifier ? Qui sont les bénéficiaires, les perdants ? Eurorégion Kent-NPC ; *North-South divide* ; impact sur Londres, Paris, Bruxelles, le Nord-Pas de Calais, la Flandre et le sud-est de l'Angleterre ; croissance, emploi, tourisme.

4. Migrations et frontières : la création d'une frontière terrestre pour le Royaume-Uni, l'augmentation de l'offre et la desserte à grande vitesse de Londres, Bruxelles et Paris ont-elles été déterminantes dans les nouvelles implantations transfrontalières ? Dans les flux migratoires à l'échelle européenne et mondiale ? Cette thématique s'attache aux migrations illégales (ex. des réfugiés de Sangatte) comme aux mouvements de citoyens d'États signataires du Traité de Schengen et de l'UE (ex. Français résidant à Londres). Elle étudie également la notion de frontière, qui évolue rapidement sous la pression conjuguée des technologies de l'information et de la communication et de l'internationalisation des échanges. Les politiques de contrôle embarqué et aux terminaux transmanche et leurs interactions avec le système de transport seront étudiées à cette occasion.

5. Relations internationales, géopolitique et intégration européenne : l'origine du projet est marquée par le sceau politique, notamment par le Traité de Cantorbéry. Dans quelle mesure la dimension politique, diplomatique, stratégique, interfère-t-elle avec les grands projets d'infrastructures ? *A contrario*, l'augmentation et l'évolution des flux de trafic, la portée symbolique de la liaison fixe ont-elles influé sur la politique étrangère des États riverains, sur les relations franco-britanniques, les attitudes vis-à-vis de l'Europe, la coopération en matière de défense ? Quel en est l'impact sur les perceptions réciproques des ressortissants des différents pays ? Peut-on parler de cultures d'organisations binationales, ou de rapprochement des cultures des organisations ?

Un colloque final, ouvert à tous, présentera la synthèse des travaux et donnera lieu à une publication.

Les formats :

- **Table ronde :** public professionnel, deux heures
- **Conférence-débat** sur un point particulier / question historique / autour d'une personnalité
- **Journée d'étude / one-day conference ;** public spécialiste, autour d'un thème
- **Séminaire :** sur invitation, acteurs principaux et public professionnel, autour d'un thème
- **Colloque final :** tout public intéressé

Les produits :

- Ouvrage de synthèse, publié
- Fonds d'archives orales en ligne
- Relais sur le web : podcast conférences, résumés des interventions, références, débat.



Twenty years under the Channel, and beyond

A research and events programme to celebrate 20th Anniversary of the railway Channel tunnel by the French Railway Historical Society

Vingt années sous la Manche, et au-delà

Un programme de recherche et d'événements à l'occasion du 20^e anniversaire de la liaison ferroviaire transmanche proposé par Rails et histoire

Twenty years under the Channel, and beyond: transport geography and economics

Call for papers

First International Conference – Lille (France), MESHS, Thursday, 19 March 2015

| | |
|---|-------------------------|
| Deadline for submission of abstracts: | 15 November 2014 |
| Notification of acceptance | 1 December 2014 |
| Deadline for registration (accepted abstract requires a registration by the Presenter) | 1 February 2015 |
| Deadline for submission of full paper (working paper) | 28 February 2015 |
| Deadline for submission of full paper (final paper) for publication | 1 May 2015 |

The languages of the conference are English and French.

About the event

Twenty years under the Channel, and beyond: transport geography and economics is the first international conference on the agenda of **Twenty years under the Channel and beyond...**, the research and events programme led by Rails et histoire, the French Railway Historical Society, to celebrate 20th Anniversary of the railway Channel tunnel. The international conference will bring together academics, professionals and policy makers interested in transport geography and economics, with a focus on the cross-Channel services between London, Paris and Brussels and beyond.

Presenters are invited to submit papers on the following topics.

1. How have passenger and freight flows changed since 1994?

What are the structure, geographical pattern, routes and directions and growth of traffic flows promoted by the advent of the Tunnel and accompanying infrastructure? Are the changes due to newly generated traffic or previous traffic rerouted?

2. Actors

The conference will assess the economic and behavioural impact of the new offer on shippers, users and operators. The overview includes *ex-ante* and *ex-post* cost-benefit analyses from their perspective.

3. Mobilities and modal split

How competition between modes have changed since 1994: ferries, airlines; new port geography; stations and urban development.

Steering Committee, responsible for the scientific programme of the conference

- Prof. Émile Quinet, École des Ponts – Paris Tech
- Prof. Roger Vickerman, University of Kent

Submission of abstracts, working papers and full papers

1. Abstracts

Abstracts may refer to research papers or case studies.

Abstracts should not exceed 1,000 words (Arial 12 pts, with bibliography) and include: Title of the paper, keywords, Author, Position, Institution as well as a short CV.

All abstracts will be peer-reviewed by the scientific program committee based on standard review procedures.

The submission of abstracts implies:

2. **Submission of working paper** (no poster presentation) by February 28th, 2015. Papers will be circulated among the conference committee and attendees only as working papers before the conference. Full paper should not exceed 8-12 pages.
3. **15 minutes oral presentation** of the paper by the registered presenter *in person*, followed by questions.
4. Finally, authors are invited to submit their **final, full paper for publication** in the conference proceedings (digital and print versions).

All communications should be sent to 20yearschnnel@ahicf.com.

The partners for the International Conference



About the programme

Twenty years ago, the railway tunnel under the English Channel opened to traffic.

To celebrate this momentous occasion, a **programme of scientific events** has been launched on Wednesday, 11 June, at the British Embassy in France in the presence of **H.E. Sir Peter Ricketts**. A round table gathered Mr **Jacques Gounon, Chairman & Chief Executive Officer of the Eurotunnel Group** and **Nicolas Petrovic, CEO of Eurostar**.

The partners for the Programme



M. Christian CAMBIER

Scientific programme governance

The members of the board of scientific advisers for the programme are:

- **Prof. Christian de Boissieu**, Université de Paris I Panthéon-Sorbonne
Economics, Financial History
- **Prof. Terry Gourvish**, London School of Economics and Political Sciences
Economic History
- **Prof. Émile Quinet**, École des Ponts – Paris Tech
Transport Economics
- **Prof. Pauline Schnapper**, Université de Paris III Sorbonne Nouvelle
British Civilisation
- **Prof. Roger Vickerman**, University of Kent
Regional and European Economics, Transport Economics

Programme management

- **Marie-Noëlle Polino**, Managing Director, Rails et histoire, Paris
- **Laurent Bonnaud**, PhD in History, Managing Director, Sponte sua sprl, Brussels

Email: 20yearschnnel@ahicf.com

Web : www.ahicf.com

Facebook : [Rails et histoire](#)

The programme

The topic for the scientific programme is the **Paris-London-Brussels Cross-Channel rail system in the broadest sense of the term**.

The programme will span a total of **three years**, from 2014 to 2016, including two years devoted to research. The event will culminate at the time of the 30th anniversary of the signature of the Canterbury

Treaty by Margaret Thatcher and Francois Mitterrand in February 1986, which signalled the start of the project.

It has **three targets**:

- to ascertain the knowledge available about the Channel Tunnel rail link: experience, expert analyses, written sources, living memory
- to gauge achievements at regional, national and European level and explain any disparities by comparison with the project's original assumptions
- to draw conclusions for future reference, in particular with regard with funding and operating arrangements for major transport systems.

The target public for the programme will be a mixture of transport, town & country planning, finance and economic sector protagonists and scientists, analysts and academics. Communications on the project will place emphasis on subjects likely to strike a chord with the general public: mobility, technology, town & country planning, economics, Europe, regions.

The approach will be resolutely multidisciplinary with the aim of prompting exchanges at all levels between the scientific community and players in the field. It will also set out to foster international exchanges of views, with a focus on the contrasting perspectives of France and the UK.

On a parallel, there will be an **oral history campaign**, with input from those interviewed being immediately submitted to scientific analysis. The programme should also be an opportunity to ensure the **conservation of archival collections** belonging to both companies and individuals, by making their owners aware of the historical value and importance of the documents in their possession and encouraging them to donate them to archival centres.

Working and communications languages: English, French

Distribution of results: academic circuits, specialist media, general media (new media included)

The topics studied

Each topic will be examined at a suitably styled event to be staged in 2015 and 2016 and coordinated by a Franco-British team. Appeals for communications will be issued at least six months before each of these events.

Inter-disciplinary exchanges will be encouraged. Particular care will also be given to circulating the material on each topic among the various participants, protagonists and scientists, analysts and academics, contributors past and present, for a better and more comprehensive understanding of the Cross-Channel system.

5 topics have been proposed by the Scientific Board:

1. **Transport geography and economics:** see above
2. **Funding and governance of major infrastructure projects:** what lessons can be drawn from experience with Eurotunnel, Eurostar, *High Speed 1*, *High Speed 2*? Regulation: contracts, supervision (inter-governmental and safety commissions, railway regulation); decision to favour private sector funding for the Tunnel, a mixture of public and private for the accompanying infrastructure; role of the stock, bond and credit markets; trends in forecasting methods; conditions for the financial restructuring of Eurotunnel.

Corporate development strategies; Eurotunnel: from concessionaire to multi-portfolio transport group; crisis management.

3. Regional development: what role has this innovative transport system played in developments in the regions served? How has it shaped geographical areas and economic exchanges and what is the spread of the economic and social benefits? Has it made territories more attractive, sharpened their competitive edge, caused growth and diversions? What has been the focus of investment and direct foreign investment? Have results lived up to expectations and territorial development theory? What external effects can be identified? Who are the winners and the losers? Euroregion Kent-NPC ; North-South divide; impact on London, Paris, Brussels, the Nord-Pas de Calais, Flanders and South-East England; growth, employment, tourism.

4. Migration and frontiers: Has the creation of a land border for the UK and the arrival of a larger number of services and high-speed trains worked through between London, Brussels and Paris been a decisive factor in new cross-border relocations? In migratory flows at European and worldwide level? This topic touches as much on the problem of illegal immigrants (e.g. the Sangatte refugees) as on the movements of citizens from Schengen and EU States (e.g. London's French population). It also touches on the notion of what constitutes a "border", a concept changing rapidly under the combined pressure of information and communications technologies and internationalisation of exchanges. The policies of customs and immigration controls on the train and at Cross-Channel departure terminals and their interaction with the transport system will also be examined on this occasion.

5. International relations, geopolitics and European integration: at the beginning, the project was hallmarked by its political dimension, in particular the Canterbury Treaty. To what extent does the political, diplomatic and strategic dimension of a major infrastructure project hamper its development? Conversely, have the growing and changing traffic flows and the symbolic nature of the Channel Tunnel affected the foreign policies of adjacent States, relations between France and the UK, attitudes towards Europe, cooperation over defence issues? What impact has there been on the attitudes of inhabitants in the different countries? Is it possible to talk of binational organisation cultures or of greater similarities in organisational cultures?

A final summit open to all participants will be held to table the results of work and proceedings will be published.

Formats:

- **Round Table** : professional audience, two hours
- **Conference-debate** on a specific point / historical issue / famous person
- **One-day conference:** specialist public on a specific theme
- **Seminar:** invited guests only, main protagonists and professional audience, on a specific theme
- **Summit:** all interested publics

Products, deliverables:

- Written synopsis, published book
- Oral history archives on line. Bibliography on line.
- Internet back-up: podcast of conferences, synopses of talks, references, debate.



Vingt années sous la Manche, et au-delà :
Twenty Years under the Channel, and beyond:

**nouveaux visages de la géographie
et de l'économie des transports**
New Aspects of Transport Geography & Economics

Premier Colloque
First Conference

Accueilli par la Ville de Lille
Maison européenne des Sciences de l'Homme et de la Société (MESHS)
Espace Baïetto

Jeudi 19 mars 2015
Thursday, 19 March 2015

**RAILS &
HISTOIRE**

Association pour l'histoire des chemins de fer

Rails et histoire - French Railway Historical Society

9, rue du Château-Landon F-75010 Paris

Tél. / phone: +33 (0)1 5820 5101 - Website: www.ahicf.com

Non-profit association under the French law:

J.O. du 10 juin 1987 - Siret : 398 541 375 00034 – APE 9499Z

9 h 30 / 9:30 **Accueil des participants / Registration and Welcome**

10 h / 10:00 **Présentation du programme « Vingt années sous la Manche, et au-delà » / The 'Twenty Years under the Channel, and beyond' programme**

par **Monsieur David AZÉMA**, Président de Rails et histoire / *Chairman, Rails et histoire*

10 h 15 / 10:15 **Introduction au colloque / Keynote speech**

par **Monsieur Émile QUINET**, Professeur émérite, École des Ponts Paris Tech, membre du Conseil scientifique du programme **Vingt années sous la Manche, et au-delà**, co-président du colloque de Lille

10 h 30 / 10:30 **Première séance : Perspectives trans-Manche**
Session 1: A Cross-Channel Perspective

Sous la présidence de / *Chair*: **Monsieur Yves CROZET**, Professeur à l'Université de Lyon, L.E.T.

- **Prof. John PRESTON, Dr Simon BAILEY**, Lecturer in Transportation, University of Southampton, United Kingdom

The Channel Tunnel Rail Link in the UK: Is it all that it seems?

- **Louis GILLIEAUX**, ancien cadre supérieur, Société Nationale des Chemins de Fer Belges, Belgique

Les apports belges dans le trafic ferroviaire du tunnel sous la Manche. Émergence, évolutions, impacts et perspectives

11 h 30 - 11 h 45 / 11:30 - 11:45 **Pause / Coffee break**

- **Philippe AYOUN**, Économiste en chef à la Direction générale de l'Aviation civile, France

L'évolution du trafic aérien entre la France et le Royaume-Uni depuis 20 ans, profondément remodelée par la libéralisation du ciel et le tunnel sous la Manche

- **Jean-Marc JOAN**, Maître de conférences à l'Université de la Côte d'Opale, France
- Les transformations du paysage concurrentiel depuis la mise en service du tunnel sous la Manche***

12 h 45 / 12:45 **Discussion générale / Debate**

13 h / 13:00 **Buffet (sur inscription) / Buffet Lunch (upon registration)**

**RAILS &
HISTOIRE**

Association pour l'histoire des chemins de fer

Rails et histoire - French Railway Historical Society

9, rue du Château-Landon F-75010 Paris

Tél. / phone: +33 (0)1 5820 5101 - Website: www.ahicf.com

Non-profit association under the French law:

J.O. du 10 juin 1987 - Siret : 398 541 375 00034 – APE 9499Z

14 h / 14:00 **Deuxième séance : Perspectives régionales et locales**
Session 2: Regional and Local perspectives

Sous la présidence de / *Chair*: **Monsieur Erik BUYST**, Professeur à l'Université Catholique de Louvain (KU Leuven)

- **Etienne AUPHAN**, Professeur émérite à l'Université de Paris-Sorbonne, France
Lille : de l'impasse au carrefour de premier niveau ou comment utiliser un nouveau réseau à son profit
- **Odile HEDDEBAUT**, Chercheuse à l'IFSTTAR, France
Has the construction of the Channel Tunnel been a factor of rapprochement of the cities of Calais and Dover and of their respective regions?

15 h - 15 h 15 / 15:00 - 15:15 **Pause / Break**

- **Didier DUBANT**, Chargé de mission métiers opérationnels, **Philippe PELGAS**, Chef du service activités subaquatiques, Direction scientifique et technique de l'Institut national de recherches archéologiques préventives, France
Vingt ans de liaison transmanche, l'impact des travaux d'aménagement sur l'évolution de la perception du patrimoine enfoui
- **Etienne RIOT**, Doctorant au Laboratoire Ville Mobilité Transport - École des Ponts Paris Tech, France
De Waterloo à St Pancras International : le choix de la porte londonienne du tunnel sous la Manche

16 h 15 / 16:15 **Discussion générale / Debate**

16 h 30 / 16:30 **Synthèse et conclusion / Conclusion**

par **Monsieur Roger VICKERMAN**, Dean for Europe and Professor of European Economics at the University of Kent, Member of the Scientific Board of Advisers for the Programme, **Twenty years under the Channel, and beyond** and co-chairman for the Lille conference

17 h / 17:00 **Fin du colloque / End of conference**

**RAILS &
HISTOIRE**

Association pour l'histoire des chemins de fer

Rails et histoire - French Railway Historical Society

9, rue du Château-Landon F-75010 Paris

Tél. / phone: +33 (0)1 5820 5101 - Website: www.ahicf.com

Non-profit association under the French law:

J.O. du 10 juin 1987 - Siret : 398 541 375 00034 – APE 9499Z

Informations pratiques / General Information

- **Inscription sur notre site Internet / registration through our website**

Entrée libre dans la limite des places disponibles, inscription obligatoire : www.ahicf.com

*Registration is free and includes refreshments and lunch but **must** be arranged in advance: www.ahicf.com*

- **Contact**

Secrétariat du colloque / *Contact for the conference*: contact@ahicf.com

Coordination du programme « Vingt années sous la Manche, et au-delà » / *Contact for the 'Twenty years under the Channel, and beyond' Programme*: 20yearschunnel@ahicf.com

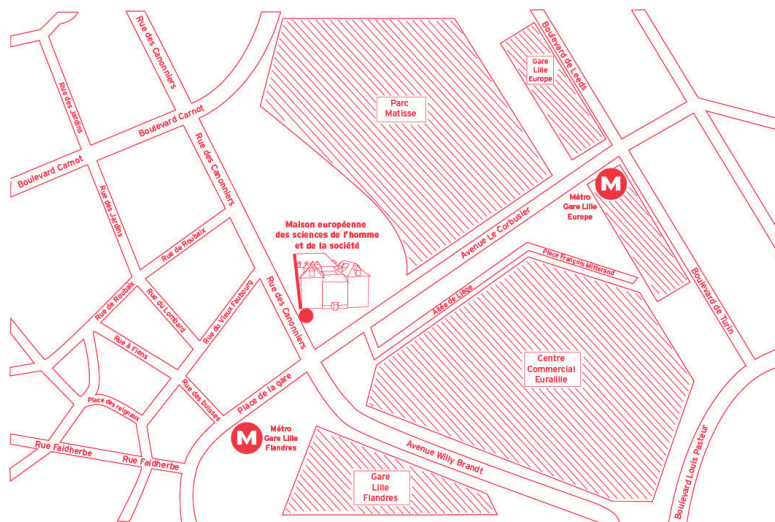
- **Lieu du colloque / Conference venue**

Maison européenne des Sciences de l'Homme et de la Société,
2, rue des Canoniers, F-59000 Lille

Par l'autoroute / *by car*: boulevard périphérique, sortie / *exit* « Lille centre / gares »

Par le train / *by train*: gare / station Lille Flandres ou / *or* Lille Europe

Métro / autobus / tramway : toutes lignes, arrêt / *stop* « gare Lille Flandres »



**RAILS &
HISTOIRE**

Association pour l'histoire des chemins de fer

Rails et histoire - French Railway Historical Society

9, rue du Château-Landon F-75010 Paris

Tél. / phone: +33 (0)1 5820 5101 - Website: www.ahicf.com

Non-profit association under the French law:

J.O. du 10 juin 1987 - Siret : 398 541 375 00034 – APE 9499Z

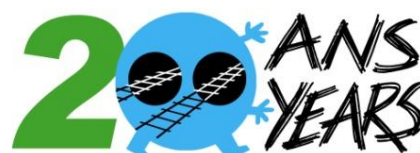
**Vingt années sous la Manche, et au-delà :
nouveaux visages de la géographie et de
l'économie des transports**

*Twenty Years under the Channel, and beyond: New
Aspects of Transports Geography & Economics*

Journée d'étude, 19 mars 2015

**RAILS &
HISTOIRE**

Association pour l'histoire des chemins de fer



Vingt années sous la Manche, et au-delà...
Twenty years under the Channel, and beyond...



SOMMAIRE / *TABLE OF CONTENTS*

| | |
|---|------------------------------------|
| 1 - Nouveaux visages de la géographie et de l'économie des transports / <i>New Aspects of Transports Geography & Economics</i> | |
| • Presentation / Foreword..... | 3 |
| • Programme du Colloque / Conference programme | 4 |
| • Résumés des communications / Abstracts | 6 |
| | |
| 2 -Vingt années sous la Manche, et au-delà.../ <i>Twenty Years under the Channel, and beyond...</i> | |
| • Le programme de recherche, 2014-2016..... | 20 |
| • The research and events programme, 2014-2016..... | 21 |
| | |
| 3 - Les acteurs et partenaires du programme / The authors and Sponsors of the Programme | |
| • Rails et histoire..... | 23 |
| • Partenaires Programme | 4^e de couverture |
| • Partenaires Evénement..... | Back Cover |



Vingt années sous la Manche, et au-delà :

Twenty Years under the Channel, and beyond:

Nouveaux visages de la géographie et de l'économie des transports

New Aspects of Transports Geography & Economics

Première Journée d'étude

First Conference

Accueillie par la Ville de Lille

Maison européenne des Sciences de l'Homme et de la Société (MESHS)

Jeudi 19 mars 2015

Thursday, 19 March 2015

En modifiant la **géographie** d'un point de passage stratégique, en proposant **de nouvelles conditions** à ce passage, la réalisation du **tunnel sous la Manche** a bouleversé **l'économie des échanges** entre les régions concernées. Cette nouvelle liaison ferroviaire constitue un **système technique** à l'échelle de plusieurs pays européens : tunnel sous la Manche – le plus grand ouvrage d'ingénierie du 20^e siècle –, navettes en circuit fermé pour véhicules automobiles, infrastructures dédiées à la grande vitesse ferroviaire en Angleterre, dans le Nord de la France et en Belgique, services de transport de marchandises. Elle a donc donné, aussi, **un nouveau visage à la géographie des transports** de l'ouest de l'Europe.

Premier d'une série de cinq événements scientifiques prévus en 2015 et 2016 dans le cadre du programme **Vingt années sous la Manche, et au-delà**, ce colloque a pour objectif d'étudier l'évolution des flux de trafic voyageurs et marchandises, tous modes confondus, depuis l'ouverture de la liaison ferroviaire transmanche. Il s'adresse à un public d'universitaires et d'étudiants, de décideurs publics et de professionnels des secteurs de la logistique, des transports et des grandes infrastructures.

The fulfillment of the **Channel Tunnel** brought a dramatic change into the **economics of traffic flows** between the concerned regions; the tunnel both altered the **geography** of a strategic pass and proposed **new conditions** to cross it. The new railway link consists of a **technical system** on an international scale, encompassing several European countries: the Channel Tunnel –the major engineering work of the 20th Century–, shuttles for cars on a rail loop, the high speed railway infrastructure built in England, Northern France and Belgium, and freight services. It has hence given a **new aspect to the geography of transportation** in Western Europe.

The present conference is the first of a series of five, planned in 2015 and 2016 by the **Twenty Years under the Channel, and beyond** programme, and aims at studying changes in passengers and freight flows since the opening of the cross-Channel rail link, all transport modes being considered. The target public for the conference is a mixture of academics and students, decision-makers and professionals of the infrastructure, transportations and logistics sectors.



Vingt années sous la Manche, et au-delà : nouveaux visages de la géographie et de l'économie des transports
Twenty Years under the Channel, and beyond: New Aspects of Transport Geography & Economics

PROGRAMME

9 h 30/9 :30 **Accueil des participants /Registration and Welcome**

10 h/10 :00 **Présentation du programme « Vingt années sous la Manche, et au-delà »**
The 'Twenty Years under the Channel, and beyond' programme
par **Monsieur David AZÉMA**, Président de Rails et histoire /Chairman, Rails et histoire

10 h 15/10:15 **Introduction au colloque / Keynote speech**
par **Monsieur Émile QUINET**, Professeur émérite, École des Ponts Paris Tech, membre du Conseil scientifique du programme
Vingt années sous la Manche, et au-delà, co-président de la journée d'étude de Lille

10 h 30/10:30 **Première séance : Perspectives trans-Manche**
Session 1: A Cross-Channel Perspective

Sous la présidence de/Chair : **Monsieur Yves CROZET**, Professeur à l'Université de Lyon, L.E.T.

● **Prof. John PRESTON, Dr Simon BAILEY**, Lecturer in Transportation, University of Southampton, United Kingdom
The Channel Tunnel Rail Link in the UK: Is it all that it seems?

● **Louis GILLIEAUX**, ancien cadre supérieur, Société Nationale des Chemins de Fer Belges, Belgique
Les apports belges dans le trafic ferroviaire du tunnel sous la Manche. Émergence, évolutions, impacts et perspectives

11 h30 - 11 h 45/ 11:30 - 11:45 **Pause / Coffee break**

● **Philippe AYOUN**, Économiste en chef à la Direction générale de l'Aviation civile, France
L'évolution du trafic aérien entre la France et le Royaume-Uni depuis 20 ans, profondément remodelée par la libéralisation du ciel et le tunnel sous la Manche

● **Jean-Marc JOAN**, Maître de conférences à l'Université de la Côte d'Opale, France
Les transformations du paysage concurrentiel depuis la mise en service du tunnel sous la Manche

12 h 45 /12:45 **Discussion générale / Debate**

13 h **Buffet (sur inscription) / Buffet Lunch (upon registration)**

14 h/14:00 **Deuxième séance : Perspectives régionales et locales**
Session 2: Regional and Local perspectives

Sous la présidence de / Chair: **Professeur Erik BUYST**, Université Catholique de Louvain (K U Leuven)

● **Etienne AUPHAN**, Professeur émérite à l'Université de Paris-Sorbonne, France
Lille : de l'impasse au carrefour de premier niveau ou comment utiliser un nouveau réseau à son profit

● **Odile HEDDEBAUT**, Chercheuse à l'IFSTTAR, France
Has the construction of the Channel Tunnel been a factor of rapprochement of the cities of Calais and Dover and of their respective regions?

15 h - 15 h 15/ 15:00 - 15:15 Pause / Break

● **Didier DUBANT**, Chargé de mission métiers opérationnels, **Philippe PELGAS**, Chef du service activités subaquatiques, Direction scientifique et technique de l'Institut national de recherches archéologiques préventives, France
Vingt ans de liaison transmanche, l'impact des travaux d'aménagement sur l'évolution de la perception du patrimoine enfoui

● **Etienne RIOT**, Doctorant au Laboratoire Ville Mobilité Transport - Ecole des Ponts Paris Tech, France
De Waterloo à St Pancras International : le choix de la porte londonienne du tunnel sous la Manche

16 h 15 / 16:15 Discussion générale / Debate

16 h 30/ 16:30 Synthèse et conclusion / Conclusion

par **Monsieur Roger VICKERMAN**, Dean for Europe and Professor of European Economics at the University of Kent, Member of the Scientific Board of Advisers for the Programme, **Twenty years under the Channel, and beyond** and Co-chairman for the Lille conference

17 h/17 :00 Fin du colloque/End of conference

● Contact

Secrétariat du colloque / Contact for the conference: contact@ahicf.com

Coordination du programme « Vingt années sous la Manche, et au-delà » / Contact for the 'Twenty years under the Channel, and beyond'

Programme: 20yearschannel@ahicf.com

Partenaires Événement :



Partenaires Programme :

Partenaire « Golden Arrow » :



Partenaire « Etoile du Nord » :

M. Christian Cambier

Géographie et économie des transports

Journée d'étude du 19 mars 2015

Maison européenne des Sciences de l'Homme et de la Société

2, rue des Canoniers, F-59000 Lille

Résumés des communications / Abstracts

John Preston, Professor of Rail Transport, University of Southampton.

Dr Simon Blainey, Lecturer in Transportation, University of Southampton

The Channel Tunnel Rail Link in the UK: Is it all that it seems?

The Channel Tunnel Rail Link, rebranded as High Speed 1 (HS1), is perceived as a physical and political success and has provided the springboard for further proposed investments in HS2 and even HS3.

This paper focuses on traffic impacts of rail services using HS1 and the Channel Tunnel. It is evident that taken as a whole the usage of these rail services has been substantially below forecast and that competition from other modes for cross Channel traffic has been more stubborn than expected. Although performing well in terms of market share of the capital to capital market, demand forecasts of Eurostar have had to be revised down on a number of occasions. The performance of through freight services has been even more disappointing. It seems unlikely that these rail services have been an economic success in a purely transport sense.

Using, and updating, a series of research and student projects undertaken at the University of Southampton, in combination with publicly available data sets, the traffic impacts of HS1 are re-appraised. This includes consideration of the domestic high speed services that have operated since late 2009.

It seems that the UK's Channel Tunnel Rail Links cannot be justified on their transport benefits alone but are dependent on wider economic benefits. These will be reviewed in a later paper but the traffic impacts will be compared with international developments in High Speed Rail and an assessment made of comparative performance.

Key words: Channel Tunnel, Eurostar, externalities, High Speed 1, high speed rail.

La liaison ferroviaire britannique avec le tunnel sous la Manche : qu'en est-il au-delà des apparences ?

La liaison ferroviaire britannique avec le tunnel sous la Manche, rebaptisée HS1, est perçue comme un succès technique et politique et a servi de tremplin aux investissements prévus dans HS2 et même HS3.

Cette étude est consacrée aux trafics des services ferroviaires qui empruntent HS1 et le tunnel sous la Manche. À l'évidence, l'utilisation de ces services ferroviaires dans leur ensemble est nettement inférieure aux prévisions et les autres modes de traversée transmanche ont résisté de manière plus tenace que prévu. En dépit de ses parts de marché élevées entre capitales, Eurostar a dû réviser à plusieurs reprises ses prévisions de trafic. Les services directs de marchandises ont été plus décevants encore. Du point de vue de l'économie des transports, il semble peu probable que ces services ferroviaires soient un succès.

Les bénéfices de HS1 sont réévalués en révisant une série d'études réalisées à l'Université de Southampton et des données publiques et en prenant en compte les services domestiques depuis la fin 2009.

Il semble que le succès de la liaison ferroviaire britannique avec le tunnel ne puisse être estimé sur ses seuls bénéfices en termes de transport et dépende d'effets économiques plus larges. Ceux-ci seront étudiés dans une contribution ultérieure, mais les impacts sur le trafic seront comparés à ceux d'autres lignes internationales à grande vitesse.

Professor Preston is Professor of Rail Transport at Southampton University. He was previously Head of the Civil, Maritime and Environmental Engineering and Science Academic Unit (2011-2014), Director of the Transportation Research Group (2008-11) and Head of the School of Civil Engineering and the Environment (2010-11). He has over 30 years of experience in transport teaching and research, having previously held posts at the Universities of Leeds and Oxford. His research in transport covers demand and capacity modelling, regulatory studies, economic appraisal and land-use and environment interactions. His initial work concentrated on rail but subsequent work has covered all the major modes of transport. He has held over 130 research grants and contracts, worth over £8 million, and has published over 260 articles, book chapters, conference and working papers.

Dr Blainey is a Lecturer at the University's Transportation Research Group, with particular expertise in rail transport but with experience of work relating to all transport modes. "From an early age I have had a keen interest in all facets of transportation systems and their relationships with wider society and the physical environment. Transport plays a crucial role in enabling and creating the complex linkages which allow our society to function, but also poses a threat to the continued existence of that society through the demands it makes on natural and human resources and the damage it causes to the environment. Through my work at TRG I aim to make a contribution to the development of a transport network which is more sustainable, more efficient, and less costly to users, government and the environment. This aim is central to both my research and my teaching, full details of which are provided on the relevant tabs."

Louis GILLIEAUX, Cadre SNCB E.R., Belgique

Les apports belges dans le trafic ferroviaire du tunnel sous la Manche. Émergence, évolutions, impacts et perspectives

La Belgique est à l'évidence un pays riverain de la Manche et, par conséquent, fort proche de la Grande-Bretagne. Les échanges entre les deux pays sont importants depuis très longtemps. Le chemin de fer y a, de longue date, joué un rôle majeur. Mais la décision de construire le tunnel ferroviaire sous la Manche a profondément modifié les courants d'échanges existants.

La communication se propose de rappeler tout d'abord très brièvement l'articulation des différents modes de trafic entre la Belgique et la Grande-Bretagne, en mettant l'accent sur les transports ferroviaires, en combinaison avec la voie maritime au départ d'Ostende et de Zeebrugge.

Elle mettra ensuite en évidence, tout aussi brièvement, comment une nouvelle relation ferroviaire a été conçue entre la Belgique et la Grande-Bretagne, *via* le tunnel sous la Manche, en articulation avec la construction des lignes à grande vitesse, tant en France qu'en Belgique, dans le contexte du réseau à grande vitesse européen en devenir. La maturation de ce projet fut complexe et délicate, tant sur le plan des infrastructures à prévoir, en ligne et dans les terminaux, que sur le plan des spécificités techniques des trains à grande vitesse à concevoir, ainsi qu'au niveau des opérateurs devant collaborer très étroitement entre eux ainsi qu'avec les gestionnaires du tunnel. Il en résulta la mise en service, en novembre 1994, d'une nouvelle relation voyageurs directe par train entre Bruxelles et Londres *via* le tunnel, en même temps que la relation Paris-Londres.

La communication montrera ensuite que la liaison à grande vitesse Bruxelles - Londres a démarré progressivement *via* un itinéraire provisoire en Belgique, avant de bénéficier de la mise en service de la ligne à grande vitesse sur le territoire belge à partir de décembre 1997.

Le service Eurostar a lui aussi accru sa notoriété et le trafic s'est alors nettement développé au fil des années jusqu'à nos jours. Progressivement, le trafic Eurostar a acquis une part de marché substantielle dans la répartition modale des flux de trafic voyageurs entre la Belgique et la Grande-Bretagne, ce qui a entraîné d'importantes transformations dans les échanges entre les deux pays. Les impacts furent très nets sur les anciens courants de trafic, spécialement *via* Ostende, où l'on a dû acter une attrition pratiquement complète du trafic des voyageurs venus par chemin de fer et effectuant la traversée de la Manche par les ferries.

Grâce à la rapidité des liaisons à grande vitesse, le trafic *via* le tunnel a également impacté les liaisons aériennes entre Bruxelles et Londres, mais dans une moindre mesure, compte tenu du fait que ce trafic aérien spécifique présente certaines caractéristiques propres, entre autres liées aux vols en transit.

Même si le fait est moins connu, le trafic de fret entre la Belgique et la Grande-Bretagne a lui aussi été très impacté par la mise en service du tunnel sous la Manche. La communication s'efforcera de montrer que celui-ci a donné lieu

à l'apparition de nouveaux courants de trafic, spécialement marqués en ce qui concerne le fret ferroviaire. Des trains directs entre des gares marchandises belges et des gares similaires en Grande-Bretagne, avec relais de traction à Calais, ont progressivement vu le jour. Des trafics à plus longue distance transitant par la Belgique se sont aussi développés. Là également, l'impact sur les ports belges d'Ostende et de Zeebrugge s'est révélé très important.

Les flux ferroviaires liés au tunnel sous la manche n'apparaissent pas figés. La communication montrera que, en trafic voyageurs, l'opérateur Eurostar envisage différents projets d'extension de ses services. Certains de ceux-ci concernent la Belgique, puisqu'une relation entre Londres et Amsterdam *via* Bruxelles est à l'étude. D'autres projets sont aussi envisagés par d'autres opérateurs, tels la Deutsche Bahn, qui examine la faisabilité d'une relation directe entre l'Allemagne et la Grande-Bretagne via Bruxelles et le tunnel sous la Manche.

Dans le secteur du fret, les évolutions seront liées à l'adaptation continue des flux de trafic et des liaisons, elles-mêmes fonction de l'évolution du contexte économique européen et des tendances de la restructuration profonde du fret ferroviaire européen, actuellement en cours.

Mots-clefs : Bruxelles, Eurostar, ferries, grande vitesse ferroviaire, Ostende, ports, SNCB, tunnel sous la Manche, Zeebrugge

Belgian contribution to cross-Channel rail traffic : emergence, changes, impact and perspectives

Cross-Channel traffic between Belgium and Great Britain has always been significant with railways playing a major role for long. But the construction of the railway tunnel under the Channel drastically changed existing patterns.

The paper first considers the combination of different transport modes between Belgium and the UK, with focus on railway and sea services from Ostend and Zeebrugge. It then recalls the complex creation of a new railway link between the two countries through the Chunnel and within the frame of an emerging European high speed network. The direct passenger services between Brussels and London inaugurated in November 1994 first used a provisory route before acceding to the Belgian high speed line in 1997.

Meanwhile, Eurostar market share increased with a significant impact on modal split and especially sea services from Ostend. Air traffic between Brussels and London was impacted to a lesser extent.

Freight traffic has been much impacted too since the opening of the Chunnel with new traffic trends, direct services over Calais and long distance transit flows.

Cross-Channel Railway flows are changing constantly: Eurostar extends its reach through Belgium to Amsterdam, Deutsche Bahn plans direct connections between Germany and London over Brussels and freight trends depend from the broader European economic context as well as the ongoing restructuration of the railway freight industry.

Louis GILLIEUX (1948) est licencié en droit et ancien cadre supérieur des chemins de fer belges. Il en a été le responsable de presse, des relations publiques et de la communication interne. Il a également été responsable de la Documentation, des Archives, de la Photothèque et de la Philatélie ferroviaire. Il collabore avec l'École de Géographie de l'UCL Louvain-la-Neuve. Dans le domaine historique, il s'intéresse entre autres aux aspects technico-économiques et sociétaux de l'histoire des chemins de fer, en Belgique et ailleurs, principalement en Europe. Ses recherches portent aussi sur les évolutions récentes des chemins de fer et sur les défis futurs des transports, spécialement ferroviaires. Il est membre de RAILS et histoire.

L'évolution du trafic aérien entre la France et le Royaume-Uni depuis 20 ans, profondément remodelée par la libéralisation du ciel et le tunnel sous la Manche

Le trafic aérien entre Paris et Londres a été fortement impacté par le tunnel sous la Manche et les développements successifs de la grande vitesse entre les deux villes. Mais le rapprochement des deux pays symbolisé par le tunnel et le puissant mouvement de libéralisation intervenu au cours des deux décennies ont également soutenu le trafic aérien entre les deux pays, particulièrement de et vers les régions, de sorte que le trafic aérien entre la France et le Royaume-Uni est passé de 7 à 11 millions de passagers entre 1992 et 2013. Les données détaillées de trafic, mais également des enquêtes DGAC auprès des passagers aériens (ENPA), permettent d'illustrer ce cas d'école de l'économie des transports.

1 – L'ouverture du tunnel a eu l'impact attendu sur le trafic aérien entre Paris et Londres

Le passage sous les 3 heures du temps de parcours en train en 1994 alors qu'il était de plus de 5 heures auparavant, grâce au tunnel et au TGV Nord en France, puis à 2 h 15 aujourd'hui grâce au progrès de la grande vitesse en Grande-Bretagne, a divisé par deux le trafic aérien (passé d'un record de 4 millions de passagers en 1994 à moins de 2 millions aujourd'hui).

La perte de trafic est bien supérieure à 2 millions de passagers, mais est de l'ordre de 7 millions de passagers par rapport à une situation de référence où le trafic aurait été multiplié par 2 ou 2,5, comme observé sur le trafic aérien entre Paris et la plupart des capitales européennes entre 1993 et 2013.

Cette diminution du marché s'est accompagnée d'une forte diminution du nombre d'opérateurs (il n'y en a plus que 4 aujourd'hui contre plus de 10 il y a 15 ans).

Les échanges se font principalement entre les hubs de Paris-CDG et Heathrow (65 % du total) mais il faut noter également le rôle de Luton (base d'EasyJet) et le marché de niche vers London City. De plus ce trafic résiduel est dans une proportion importante un trafic de correspondance aussi bien à Paris qu'à Londres, comme le révèle l'ENPA (enquête nationale des passagers aériens) ; par exemple, 23 % des passagers au départ sont en correspondance à Paris.

Cette forte corrélation entre l'amélioration de l'offre ferroviaire et le trafic aérien se vérifie étroitement, comme l'ont montré les pertes de trafic liées à la mise en service des tronçons de LGV au Royaume-Uni (30 000 passagers par mois par exemple avec celle qui est intervenue en novembre 2007) ou à l'inverse l'impact positif – temporaire – de l'incendie du tunnel de septembre 2008 (environ 20 000 passagers en octobre).

Il serait cependant imprudent d'imputer la totalité de cet impact au tunnel. Une partie de celui-ci peut s'expliquer par la saturation de l'aéroport d'Heathrow et surtout par le développement de l'offre et de la demande entre les régions des deux pays qui a pu absorber une partie de la demande de trafic entre les deux capitales.

2. Le trafic aérien depuis les régions françaises a fortement bénéficié de la libéralisation du transport aérien et est désormais de nature essentiellement touristique

Une des conséquences les plus importantes de la libéralisation totale du transport aérien à l'intérieur de l'Europe intervenue en 1992 a été le développement spectaculaire des compagnies à bas coûts, qui ont concurrencé les compagnies traditionnelles, mais aussi développé le marché. Leur présence explique le développement très important du trafic entre les régions françaises et le Royaume-Uni (passé de 2,3 à 7,1 millions de voyageurs entre 1992 et 2013) et à un moindre degré entre Paris et les régions du Royaume-Uni (qui a doublé de 1 à 2 millions de voyageurs), performance d'autant plus significative qu'Eurostar a pris sa part dans ce marché.

Le phénomène le plus emblématique est l'explosion du trafic entre régions des deux pays (de 0,36 à 2 millions de voyageurs) avec deux acteurs majeurs (Ryanair et EasyJet). Le nombre de liaisons a été multiplié par deux, en renforçant les flux traditionnels comme Nice et Dinard et aussi en revitalisant des aéroports à l'activité jusque-là confidentielle comme Carcassonne, La Rochelle ou Bergerac.

Au-delà du stéréotype du voyage dans la maison de campagne détenue par des ressortissants britanniques dans les régions touristiques de l'Ouest et du Sud-Ouest, le transport aérien et le tourisme ont interagi pour contribuer à ce développement. L'ENPA révèle que le transport aérien entre les deux pays est de nature essentiellement touristique et qu'il est en majorité (hors passagers en correspondance) le fait de résidents au Royaume-Uni.

3. Le tunnel et le transport aérien : une concurrence mais aussi une interaction positive

Sous l'effet de causes multiples (libéralisation du transport aérien, tunnel sous la Manche), le trafic des deux modes de transports s'est développé. Le Tunnel a contribué à alléger les contraintes de capacité des hubs des deux pays ; il a aussi renforcé les liens de toute nature et la mobilité entre les deux pays, au bénéfice notable des régions qui ont su attirer cette demande en combinant et en renforçant l'offre des deux modes.

Le rythme d'évolution devrait se stabiliser dans l'avenir : les parts de marché se sont ajustées à mesure des progrès de la grande vitesse, les liaisons aériennes pérennes sont en place. L'avenir dépendra de l'évolution économique des deux pays, et des capacités des opérateurs des deux modes de continuer à contenir l'évolution de leurs prix et de leurs coûts.

Les données utilisées sont produites par la DGAC (DTA-SDE), et seront détaillées et expliquées dans le papier complet.

Mots-clefs : aéroports, CDG, DGAC, Heathrow, transport aérien

The evolution of air traffic between France and the UK in the last 20 years, deeply reshaped by the industry liberalization and the Channel tunnel

Air traffic between Paris and London has been strongly impacted by the Channel tunnel and the implementation of high speed services between the two cities. Conversely, a higher integration between the two countries and the strong liberalization trend over the two decades supported traffic growth, especially between regions, with passenger digits between the two countries growing from 7 million in 1992 to 11 million in 2013. Detailed traffic data and DGAC passengers surveys illustrate the case.

Between Paris and London, air traffic was halved from a peak of 4 million passengers in 1994. Extrapolating growth trends with other European capitals, the opportunity cost amounts to 7 million passengers. Operators concentrated. The dominant position of Paris-CDG and Heathrow hubs as well as the importance of transit flows characterize the new pattern, of which the Channel is not the only cause.

The massive expansion of low-cost airlines in liberalized European skies supported the growth of passenger flows between French regions and the UK from 2,3 million in 1992 to 7,1 million in 2013, with Ryanair and Easyjet as leading actors of this transformation. Most passengers are British and fly on leisure.

Notwithstanding, the Channel Tunnel supported airline traffic by freeing capacity in airport hubs and increasing integration between France and the UK. This radical evolution is now mostly behind us and will mainly depend on macroeconomic changes in both countries as well as on the pricing capacity of all operators.

Philippe Ayoun. Ingénieur Général Ponts, Eaux et Forêts, conseiller de l'administrateur pour la France de la Banque Mondiale (1993-1996), chef-économiste de RFF (1997-2005), responsable du service de l'environnement puis sous-directeur études, statistiques, prospectives à la DGAC (depuis 2005).

Professeur à l'ENPC (évaluation économique des projets, économie des transports).

Jean-Marc JOAN, Maître de conférences à l'Université de la Côte d'Opale, France

Les transformations du paysage concurrentiel depuis la mise en service du tunnel sous la Manche

Le Tunnel sous la Manche correspond en fait à trois systèmes modaux différenciés : le système de navettes destiné à l'acheminement de trafics motorisés entre Calais et Folkestone et exploité par Eurotunnel s'apparente au concept d'autoroute ferroviaire (véhicules fret, voitures, autocars...) ; le système de trains à grande vitesse, avec Eurostar, s'intègre au réseau ferroviaire européen rapide ; et l'interconnexion du réseau ferré Britannique au réseau continental permet d'assurer le transit de trains plus classiques, notamment de fret. Ces trois systèmes s'inscrivent dans un contexte concurrentiel assez différent avec schématiquement, les binômes modaux concurrentiels suivants : navettes/transport maritime Ro/Ro, trains à grande vitesse/mode aérien et trains de fret/transport maritime plus traditionnel. Bien évidemment, ces systèmes ne sont pas hermétiques et se concurrencent eux-mêmes. De même, ils sont au service de la mobilité anglo-continentale qui n'a cessé d'évoluer au fil de ces deux dernières décennies.

La présente communication se propose d'analyser les principales transformations modales des échanges fret et passagers anglo-continentaux depuis 1994. Quelles ont été les transformations du paysage maritime Ro/Ro depuis la

mise en services des navettes d'Eurotunnel qui acheminent désormais 1,4 million de véhicules fret et 2,5 millions de véhicules de tourisme correspondant à plus de 10 millions de voyageurs ? Quelles ont été les transformations du paysage aérien face à la concurrence d'Eurostar qui a dépassé le cap des 10 millions de voyageurs en 2013 ? Pourquoi les trains de fret classiques ont-ils autant de difficulté à émerger ?

La première partie de la communication fera état de ces évolutions dans chacun des registres. Au-delà de l'analyse marché *stricto sensu*, la communication aborde surtout les différents facteurs explicatifs de ces transformations. D'abord, la mobilité anglo-continentale a évolué en fonction de facteurs généraux et macro-économiques tels que la poursuite de l'intégration politique européenne avec l'élargissement vers l'Est, la constitution des blocs institutionnels tels que l'Espace Schengen ou la Zone euro dont est exclu le Royaume-Uni, le positionnement géopolitique et économique du Royaume-Uni dont les flux anglo-continentaux sont fondamentalement dépendants, les différentes réglementations communautaires (ex.: fin du *duty-free*, Directive soufre...), sans omettre le contexte mondial avec la crise, l'évolution des cours du pétrole. Ensuite, ces évolutions s'intègrent également dans un contexte plus spécifique lié aux différentes concurrences modales faisant appel à des facteurs plus spécifiques liés aux caractéristiques de l'offre de transport. Dans ce registre apparaissent notamment les stratégies des opérateurs (Eurotunnel, compagnies maritimes et aériennes, autorités portuaires, opérateurs ferroviaires...). *In fine*, il s'agit bien d'analyser les ressorts des transformations opérées sur le paysage des échanges anglo-continentaux et de tenter d'identifier ce qui relève plus particulièrement de la mise en place du tunnel sous la Manche. Cette communication sera constituée de nombreux graphiques et cartes afin d'illustrer au mieux et de manière plus pédagogique les transformations du marché.

Mots-clefs : concurrence, ferries, modal split, roll on / roll off, transport aérien

The transformations of the competitive field since the opening of the Channel Tunnel

The Channel tunnel actually consists in three different modes: the rail shuttle carrying motor vehicles between Calais and Folkestone (Eurotunnel); high speed trains (Eurostar) integrated in the European HS network; an interconnexion of the British and continental rail networks enabling through traffic, especially for freight trains. These modes have their own competitors in the ever-changing market of anglo-continental mobility.

This paper analyses the main changes in modal split for passengers and freight between Britain and the Continent since 1994. It will seek for explanations beyond the mere facts, such as macro-economic and geopolitical developments or new regulations (e.g. duty-free). The strategies of operators will be taken into account too. The ultimate objective is indeed to identify which changes in the competitive field can be attributed to the Channel Tunnel.

Jean-Marc JOAN est un spécialiste de l'analyse des échanges anglo-continentaux (communément appelés « transmanche ») depuis plus de deux décennies. Outre sa thèse de doctorat effectuée dans ce domaine au sein de l'INRETS (Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité) en 1995, il a réalisé de nombreux travaux, études et expertises sur le « transmanche » pour le compte de nombreux ports, compagnies maritimes, Eurotunnel, institutions régionales... Il a également été le pilote de l'étude de l'impact du Tunnel sous la Manche dix ans après sa mise en service en 1994. Enfin, il est l'auteur d'un ouvrage dans le domaine : *Les Liaisons transmanche : compétiteurs et marchés des transports*, publié aux éditions Hermès en 1998.

Lille : de l'impasse au carrefour de premier niveau ou comment utiliser un nouveau réseau à son profit

Au sein du réseau ferré français, tel qu'il était issu du 19^e siècle au seuil de l'apparition du réseau à grande vitesse et du point de vue des liaisons de grandes lignes, Lille souffrait de sa position terminale contre la frontière belge, à l'écart des grands axes internationaux. En dehors de quelques exceptions qui ne présentaient plus qu'un caractère résiduel (*Night-Ferry, Flandre-Riviera* et *Italia-Express*), Lille n'était plus reliée qu'à Paris, toutes les liaisons vers le reste de la France se trouvant gravement pénalisées par le changement de gares à Paris. À l'échelle de la France, Lille se trouvait donc en quelque sorte au fond d'une impasse.

En marge du tunnel sous la Manche, mais grâce à la nouvelle infrastructure ferroviaire qui y donne accès, cette situation est aujourd'hui totalement inversée : Lille se place désormais au cœur du réseau à grande vitesse européen, que ce soit par des liaisons directes ou par de brèves correspondances à l'intérieur même de la gare de Lille-Europe qui devient ainsi l'un des plus grands carrefours de ce réseau, même et surtout vers le reste de la France : bien que placée marginalement au sein du territoire national, Lille jouit de nos jours d'une accessibilité de tout premier niveau vers les grandes métropoles régionales françaises et étrangères. Qui plus est, grâce à la proximité immédiate des deux gares de Lille (*Flandres* et *Europe*), c'est une grande partie de la région Nord-Pas de Calais qui bénéficie de cette situation par un trajet d'approche largement facilité.

Cette transformation n'a été rendue possible que grâce à un nouveau mode de transport : le réseau ferré à grande vitesse dans son ensemble et, en particulier, sa branche Nord-Europe dont la métropole du Nord (initialement exclue du projet) a su déterminer le tracé à son profit, non sans difficulté d'ailleurs et au prix de fortes déformations du modèle initial de la grande vitesse pour l'adapter au cas particulier du Nord : faibles distances entre les métropoles à desservir, prédominance du trafic international, dispersion des flux principaux, etc. Mais la seule mise en place du réseau n'aurait pas suffi à transformer la situation de Lille si la SNCF n'avait pas développé parallèlement un réseau de dessertes interrégionales à grande vitesse *via* la ligne d'interconnexion périparisienne.

Au total, la lucidité, la constance et l'unité dont firent preuve les responsables, tant de la Région que de la métropole du Nord face au projet initial de la SNCF ont valeur d'exemple pour une opération réussie d'aménagement du territoire qui n'est pas sans rappeler celle que mena Darcy sur le réseau classique au bénéfice de Dijon près d'un siècle plus tôt.

Mots-clefs : Euralille, Gare-TGV, Lille, Mauroy (Pierre), Région Nord-Pas de Calais, SNCF, TGV-Nord

Lille: from a dead-end to a major crossroads or how to draw benefits from a new network

Within the French railway network Lille long suffered from a terminal position close to the Belgian frontier. With the exception of a few services, Lille was only connected to Paris and changing stations in the capital penalized relations with the rest of the country.

In spite of lying remote from the Channel, Lille now benefits from a central position in the European high speed network thanks to the new railway connections to the tunnel. Lille-Europe station connects to major French and European regional metropolis and its proximity to Lille-Flandres station facilitates transfers within the Region Nord-Pas de Calais.

This transformation was made possible thanks to the new high speed railway, the original model of which was significantly adapted to the specific needs of Lille. Moreover, the SNCF interconnection in the Paris area was key in serving regional metropolis.

As a whole, local and regional actors' steadiness in front of the initial SNCF project is a model case for regional development and a remote echo of Darcy's to the benefit of Dijon a century ago.

Bibliographie succincte

Etienne Auphan, « L'Europe du Nord-ouest à la recherche de la grande vitesse ou la difficile genèse d'un réseau européen d'axes lourds rapides », in « Campagnes et littoraux d'Europe : mélanges offerts à Pierre Flatrès », *Hommes et terres du Nord*, numéro hors série, 1988, p. 168 -176.

Etienne Auphan, « L'espace et les systèmes à grande vitesse », *Cahiers du CREPIF*, n°61, 1997, p. 9-38.

Etienne Auphan, « Un quart de siècle de grande vitesse ferroviaire en France », *Bulletin de l'Association des géographes français*, 2008, vol. 85, n°4 [p. 431-442]

Etienne Auphan, « Le TGV ou le démantèlement du réseau ferré français », *Annales de Géographie*, n°684, 2012, p. 194-213.

Alain Barré, « Vingt-cinq ans d'infrastructures de transport dans la Région Nord-Pas-de-Calais », *Hommes et Terres du Nord*,

1995, n°3, p. 128-134.

Alain Barré *et al.*, *Cheminots et chemins de fer en Nord-Pas-de-Calais*, Paris, La Vie du Rail, 2004, 238 p.

P. Bruyelle, « Lille-Roubaix-Tourcoing : d'une métropole régionale à une métropole européenne? », in *La Grande Ville, enjeu du XXI^e siècle*, Hommage à J. Bastié, Paris, PUF, 1991 [p. 523-533].

J.-F. Gasmour, « Lille : un centre d'affaires internationales », *Le Moniteur des travaux publics*, n°4506 (1990), [p. 54-57]

P. Menerault, « Dynamiques et politiques régionales autour du tunnel sous la Manche et du T.G.V. Nord », *Annales de géographie*, vol. 106, 1997, n° 593-594 [p. 5-33].

Etienne Auphan, 74 ans, docteur d'État ès Lettres et Sciences humaines (Université d'Aix-Marseille II, 1989), est professeur émérite de géographie économique à l'université de Paris-Sorbonne (1997-2005) après avoir commencé une carrière de chercheur comme Chef de travaux à l'École pratique des hautes études (doctorat de 3^e Cycle en géomorphologie littorale en 1971 à Paris 1), et enseigné successivement aux universités d'Aix-Marseille (1972-1980), de Lille 1 (1980-1990), de Nancy 2 (1990-1997) et de Paris 4-Sorbonne (1997-2005).

Membre du Conseil supérieur des corps universitaires (section Géographie, Aménagement et urbanisme 1980-1981), chargé de mission à la direction scientifique du CNRS en charge de la section Espaces, Territoires, Sociétés (1995-1997), expert scientifique auprès de la MSTP 6 du ministère délégué à la Recherche (2003-2005).

Directeur de l'Institut d'aménagement régional de l'Université d'Aix-Marseille III de 1978 à 1980, il a dirigé l'École doctorale de géographie de Paris (Paris 1, Paris 4 et Paris 7) de 1999 à 2005 ainsi que le DESS « Transport, communication et logistique des échanges internationaux » de l'Université de Paris-Sorbonne de 1997 à 2005. Retraité depuis septembre 2005, il a effectué plusieurs missions pour l'Agence d'évaluation de la recherche et de l'enseignement supérieur (AERES) comme président de comité de visite d'école doctorale.

Odile HEDDEBAUT, Chercheuse à l'IFSTTAR, France

Has the construction of the Channel Tunnel been a factor of rapprochement of the cities of Calais and Dover and of their respective regions?

This communication is based on work done in 2001 as part of research conducted by the University of Nijmegen on binational cities (Buursink *et al.*, 2000) and the case of Calais and Dover has been studied (Heddebaut, 2001) and as well as research on cross border governance in the European Union and particularly in the "transmanche region" and later in the Euroregion (Heddebaut, 2004). The paper analyses the question of cities that are localized at each part of an international border. We take as an example the two cities of Dover and Calais and wonder if they can be considered as binational cities because they have been connected by a tunnel in 1994, the "fixed link", and because since 1993, the inner state borders of the European Union have disappeared. The main issue is to understand the nature of this new link created between the two sides of the Straits of Dover. Does the Channel Tunnel have managed to erase the physical barrier between the French and British coasts? We examine if Dover and Calais are actually brought closer by the construction of the Channel tunnel. We raise the question of the difference between land-border and sea-borders and determine if it could be applied to our example (Van Geenhuizen, Rietveld, 1999). Since these two cities are twinned cities, do they really act as binational cities? Probably, if the construction of the Channel tunnel has not led to turn Calais and Dover into real binational cities, we see that this event has obliged the regions to take accompanying measures (Heddebaut, Laudren, 1998). It has led the two regions that host the Channel tunnel terminals on both sides of the Channel to tackle nearly the same problems (Vickerman, 1997) and to cooperate in order to resolve them (Heddebaut, 1998). This joint action has persuaded the two regional Authorities of the need to twin two sea-border regions. The Kent County Council and the Nord-Pas-de-Calais Regional Council were twinned on the 27th of February 1987. Therefore, this Kent/Nord-Pas-de-Calais Euroregion can really be considered, as said by Luchaire (1992), as "the natural child" of the materialisation of the tunnel. They intended to present joint dossiers to be financed by the European Union under INTERREG Funds (Church, Reid, 1996, 1999). Since it exists, does the "Transmanche Region" lead to cross-border activity? We scrutinize different joint actions this new entity has undertaken since it has been twinned. We see that it is mainly in tourism and commercial domains that this cooperation is more efficient. Are cross-border movements important and cross-border labour markets increasing or do obstacles still remain (de Gijssel, Janssen, 1999)? Do we witness an increase in flow between these two countries and between the two regions on either side of the fixed link? What is the share generated by Eurotunnel for both the "Shuttles" and the Eurostar traffic?

We compare economic networking over the French-Belgian border and the French-English border to determine the importance of for example foreign companies in the French part of the twinned EUROREGION (Van Houtum, 1999). We focus on passenger flows and especially tourism flows because, this new EUROREGION «of five regions of Europe» area seems to attract more and more tourists and day-trippers (Heddebaut, 1999; CRT, 2000). We conclude

that if we cannot really consider that the Channel tunnel has led to Calais and Dover becoming binational cities, their regions were twined because of its construction. They are experiencing a new way of working together. We observe at that time a strong willingness to create new “cross-border” activities but probably in a wider context. The EUROREGION «of five regions of Europe» constitutes one step of this widening but joint cooperating activity is more likely to develop in another dimension.

Keywords : Binational cities, Cross-Channel relationships, Euroregion, Transmanche Region, twin cities.

La construction du tunnel sous la Manche : un facteur de rapprochement entre Calais et Douvres et leurs régions respectives ?

Cette communication est fondée sur des travaux effectués en 2001 dans le cadre des recherches de l'Université de Nimègue sur les villes binationales. Le cas de Calais et Douvres a été étudié ainsi que la gouvernance transfrontalière dans l'Union européenne. La question du statut binational de Calais et Douvres est posée dans le contexte de leur connexion par la liaison fixe transmanche en 1994 et de la disparition des frontières intérieures de l'UE en 1993. L'enjeu est de comprendre la nature de cette nouvelle liaison entre les deux côtés de la Manche. La question de la différence entre frontières terrestres et maritimes est également posée. Si la construction du tunnel n'a pas fait de Calais et Douvres des cités binationales, elle a encouragé les régions à coopérer pour répondre à des défis similaires, ce qui a conduit à la formation d'une Eurorégion maritime entre le Kent County Council et le Nord-Pas de Calais, le 27 février 1987.

La nouvelle “Région transmanche” a-t-elle encouragé de nouvelles activités transfrontalières ? A-t-elle stimulé les échanges et un marché du travail transfrontaliers ? Les flux inter-régions ont-ils augmentés ? Quelle est la part du Shuttle, d'Eurostar ?

La comparaison avec la région transfrontalière franco-belge est également menée, notamment dans le domaine du tourisme. En conclusion, si le tunnel sous la Manche n'a pas conduit Calais et Douvres à devenir des villes binationales, leurs régions se sont jumelées en raison de sa construction. Enfin, l'“Eurorégion de cinq régions” européennes offre un cadre plus vaste à une coopération transfrontalière toutefois susceptible de se développer dans une autre dimension.

Mots-clefs : Eurorégion, Région Transmanche, relations transmanche, SNCF, TGV-Nord, villes binationales, villes jumelées

References

- Buursink J., Boekema F., Ehlers N., (2000), “Binational cities and their regions, Setting the scene for the international Seminar on September 27th and 28th”, Nijmegen, 4 p.
- Church A., Reid P., (1996), “Urban power, international network competition: the example of cross-border co-operation”, *Urban studies*, 33, pp. 1,297-318
- Church A., Reid P., (1999), “Cross-border co-operation, institutionalisation and political space across the English Channel”, *Regional Studies* 33, p. 643-655.
- CRT Nord-Pas-de-Calais, Kent County Council, (2000) ‘Transmanche Tourism facts 2000’. June, 33p.
- Geenhuisen, M. van, Rietveld P., (2002), “Land-Borders and Sea-Borders: An Exploration of Differences in Border Region Development”, *Journal of Borderlands Studies*, Volume 17, N°2, Fall 2002, pp. 63-78 p.
- Gijssels, P. de, Janssen M., (1999), “Perceived obstacles and willingness to enter Dutch- German cross-border labour markets: the case of highly educated workers in border regions”, paper for the 38th Annual Meeting of the Western Regional Science Association, February 21-24, Ojai, USA, California, 18 p.
- Heddebaut O., (1998), “La stratégie d'accompagnement transmanche dans le Kent et le Nord- Pas-de-Calais: entre contextes institutionnels spécifiques et temporalité décalée”, in Nemery, J.C., et Loinger, G., (sous la direction de), “Construire la dynamique des territoires”, L'Harmattan, Paris, juin, p.293-315.
- Heddebaut O., (1999), “ Cross channel back-up policy and tourist frequentation evolution at Nord-Pas-de-Calais regional Borders ”, in Meersman H., Van de Voorde E., Winkelmans W., (editors), “*Transport Modelling/Assessment*”, Volume 3 of selected proceedings from the 8th World Conference on Transport Research, Pergamon, December, p. 471-484.
- Heddebaut O., Laudren E., (1998), « La rocade du littoral participe-t-elle à une transformation du littoral du Nord-Pas-de-Calais ? Évaluation ex-post du programme d'accompagnement routier transmanche », *Cahiers Économiques de Bretagne*, N°4, décembre, p. 17-48.
- Heddebaut, O., (2001), “The Binational cities of Dover and Calais and their region”, *Geojournal*, vol. 54, N°1, p. 61-71.
- Heddebaut, O., (2004), “The Euroregion from 1991 to 2020: an ephemeral stamp?”, p. 70-87, in Kramsh, O., and Hooper, B., *Cross-Border governance in the European Union*, Routledge, Research in Transnationalism, 236 p.
- Houtum, H. van, (1999), “Do

borders matter in international economic networking?”, paper for the 38th Annual Meeting of the Western Regional Science Association, February 21-24, Ojai, USA, California, 26 p.

Lucaire, Y. (1992) ‘L’euro-région, fille naturelle du tunnel sous la Manche ?’ p. 379-415, in Marcou, G., Vickerman, R., Lucaire, Y. (eds), *Le Tunnel sous la Manche entre États et marchés*, Presses Universitaires de Lille, Lille, 447 p.

Marcou, G., Vickerman, R., Lucaire, Y. (eds) (1992), *Le Tunnel sous la Manche entre États et marchés*, Presses Universitaires de Lille, Lille, 447 p.

Perkmann M., (1999), “Building Governance institutions across European borders”, *Regional Studies* 33, p. 657-667

Vickerman R., (1997), “The emperor without clothes: regional impacts of the Channel tunnel and associated infrastructure in Kent”, in Burmeister A. and Joignaux G (Eds), *Infrastructures et territoires, approches de quelques grands projets*, Paris, L’Harmattan, p. 57-82.

Dr Odile Heddebaut is economist and works since 1992 on public transport policies evaluation as a researcher at IFSTTAR (Institute of Science and Technology for Transport, Development and Networks) at the Department for Planning, Mobility, Environment, laboratory Economic and Social Dynamics of Transport (DEST). Before entering IFSTTAR, she worked since 1986 at the “Transmanche mission” at Regional Council Nord-Pas de Calais on the Channel tunnel and TGV implementation projects.

She was involved in European research on the economic evaluation of large scale transport infrastructures and applied to the Channel tunnel in a COST 317 action (1993-1997), observing the territorial transformations linked to these big infrastructures.

Since 2005 she has developed works on public debates and citizen participation to transport public policies and decisions. She was involved in new research fields on Buses with a High Level of Service (BHLS). She now focuses her research on transport policies implementation conditions with an application to the Urban Travel Plans, particularly the Lille metropolis one.

Odile Heddebaut is presently involved in research consortia such as SUIM (innovative urban services for a better mobility), OREVAAD (tools and terms of references for evaluating transport policies and projects in a sustainable context, and City-hub, a European research programme on Urban interchanges.

Didier DUBANT, Chargé de mission métiers opérationnels, **Philippe PELGAS**, Chef du service activités subaquatiques, Direction scientifique et technique de l’Institut national de recherches archéologiques préventives, France

Vingt ans de liaison transmanche, l’impact des travaux d’aménagement sur l’évolution de la perception du patrimoine enfoui

Au moment de la construction du tunnel sous la Manche des fouilles archéologiques financées par Eurotunnel furent effectuées du côté anglais (permettant la mise au jour de traces d’occupation allant de l’âge du bronze jusqu’au Moyen Age) et du côté français (de différentes traces d’habitats).

Après l’ouverture du tunnel au trafic, les échanges de biens évoluèrent provoquant la création de nouveaux aménagements ferroviaires et routiers, l’installation d’infrastructures d’accompagnement, ainsi qu’une évolution du marché foncier des agglomérations du littoral. Tout ces changements étalés sur une vingtaine d’année provoquèrent une évolution progressive de la perception du patrimoine enfoui dans toute cette zone et favorisèrent le développement de projets scientifiques européens, tel Planarch qui associait archéologie et aménagement du territoire.

Le tunnel sous la Manche par sa présence à également influé sur le trafic maritime transmanche, provoquant indirectement la réalisation d’aménagements portuaires, qui bénéficient désormais outre de la traditionnelle approche archéologique terrestre, de son extension dans le domaine subaquatique, comme le montre l’intervention en 2013 de l’Inrap à Calais, dans le cadre du projet « Port 2015 ».

Par effet de prisme, les principales modifications dans le paysage de la concurrence intermodale, intervenues depuis 1994 sur ce territoire, pourront être restituées.

Mots-clefs : Archéologie, travaux d’aménagement, patrimoine enfoui.

Twenty years cross-Channel links. The impact of construction works on the perception of buried heritage.

Twenty years ago, the Channel tunnel opened to the rail traffic. This input shows how development of transport geography since this date in this area has changed seriously the buried heritage’s perception topics of of this contribution is to show how the evolution of the geography of transport since this date in the zone modified in an important way the perception of the buried heritage.

Keywords : Archaeology, development work, buried heritage.

Bibliographie :

BOULET (Claude), FRICHET-COLZY (Hélène), *Archéologie et Grands travaux. Les fouilles du TGV Nord et de l'Interconnexion. Catalogue d'exposition. Premier bilan des recherches archéologiques (1988-1991)*, Paris, SNCF / Ministère de la Culture, 1991.

LEGRAND (Jacques) (dir.), *Chronique du tunnel sous la Manche*, Paris, 1994, 144 pages.

Internet :

- Le projet archéologie européen Planarch

(http://www.inrap.fr/userdata/c_bloc_file/7/7555/7555_fichier_recherches13-blanquaert.pdf).

- La découverte d'un camp napoléonien à Etaples-sur-Mer (camp établi en prévision de l'invasion de l'Angleterre). L'apport de l'archéologie à l'histoire. Communiqué de presse du 1er août 2005

(http://www.inrap.fr/userdata/c_bloc_file/5/5400/412_fichier_communique_84.pdf).

- Rapports d'activité de l'Inrap

(<http://www.inrap.fr/archeologie-preventive/l-inrap/rapport-d-activites/p-274-Rapport-d-activites.htm>).

- Archéologie subaquatique

(<http://www.inrap.fr/archeologie-preventive/Recherche-scientifique/Direction-scientifique-et-technique/Methodes-et-recherches/p-18043-Activites-subaquatiques-et-sous-marines.htm>).

- Archéologie subaquatique. L'Inrap dans le cadre le projet Calais « Port 2015 » :

(http://www.lavoixdunord.fr/Locales/Calais/Bonjour/2011/12/05/article_des-fouilles-archeologiques-sous-la-mer.shtml).

Philippe Pelgas was born in 1971. He is a scuba diver (approved HSE) classe II.

DEA (First year doctoral formation in 1996 before thesis) in Naval Archaeology and History of techniques, Paris I University, Panthéon-Sorbonne, Paris, France, 1996. Master's degree, Archaeology, Paris I University, Panthéon-Sorbonne, Paris, France, 1994. (Second year of the second cycle university).

He is actually Chief of subaquatic activities Bureau in Technical and scientific Department of Inrap since 2011, Paris, France. Administrator of three regions from 2003 to 2011, Inrap, Dijon, France. Administrator of two regions from 2001 to 2011, Inrap, Metz, France. Assistant Leader Office in Afan from 2000 to 2001, Metz, France. Archaeologist since 1994 in Afan (Association for the national archaeological excavations), Ile de France, Paris.

Didier Dubant is Official representative for the operational careers, Scientific and Technical Direction of the "Institut national de recherches archéologiques préventives" (Inrap) in Paris.

Doctoral thesis in history, Tours University, 1993: *Rapport homme/milieu physique à Tours des origines au XIXe siècle* (archaeological et geography included). His work experience includes Field archaeologist in France. Didier Dubant is a Member of RAILS et histoire (French Railway Historical Society).

De Waterloo à St Pancras International : le choix de la porte londonienne du tunnel sous la Manche

« On pourrait l'appeler London Azincourt: voyagez comme une flèche jusqu'au cœur de la France »¹.

« I suggest London Azincourt « Travel like an arrow to the Heart of France », extrait de Webb, David, Letter to *The Time*, 17 March 2004, courrier des lecteurs lors des débats autour du choix du nom de la gare rénovée de St Pancras. Cité dans Dow A., *Dow's dictionary of railway quotations*, Baltimore, Md, Johns Hopkins University Press, 2006.

Cette communication propose de retracer et d'analyser les raisons qui ont conduit à choisir la gare de St Pancras comme terminal londonien de la ligne à grande vitesse issue du tunnel sous la Manche. La pratique quotidienne et les vingt années qui se sont écoulées depuis la mise en service du tunnel ne sauraient faire oublier les nombreuses tergiversations qui ont conduit à insérer dans la vieille gare du XIX^e siècle la technologie ferroviaire de la fin du XX^e siècle. Le choix de la gare de St Pancras comme terminal londonien du trafic trans-Manche est le fruit d'une conjonction d'intérêts et de projets qui ne sont pas tous liés à des ambitions ferroviaires. La requalification du quartier de King's Cross, la localisation des quais de la ligne à grande vitesse, son tracé jusqu'à Londres, ont répondu à des logiques contradictoires.

Un premier temps de la communication sera consacré à l'explication des différentes tensions qui se sont fait jour entre le positionnement des tracés du Channel Tunnel Rail Link et ses débouchés potentiels dans la capitale londonienne. La question posée visera à comprendre la part du tracé du réseau ferroviaire et celle de la politique d'aménagement urbain dans le choix définitif de St Pancras comme gare terminus de CTRL.

Un second temps de la communication proposera une lecture de l'évolution du quartier King's Cross comme terrain d'élection du terminal Eurostar. Il sera alors question de démontrer que la transformation de St Pancras en une gare internationale dédiée à la grande vitesse ferroviaire est intriquée dans une volonté politique et industrielle de longue date de renverser la logique marginale du quartier King's Cross en le repositionnant comme une centralité dans la ville. Dans cette perspective, la communication insistera sur l'appariement symbolique de la grande vitesse à une résurgence de l'imaginaire victorien dans la Grande-Bretagne de la fin du XX^e siècle et du début de ce siècle. A l'appui de la démonstration, le cas de la gare du Nord à Paris permettra de poser une perspective contrastante. L'accueil du trafic Trans-Manche n'a en effet pas produit les mêmes effets structurants en termes d'aménagement à Paris et à Londres. Ce sera un argument complémentaire pour comprendre la singularité et la spécificité du choix londonien.

Mots-clefs : Channel Tunnel Rail Link, Gare du Nord, St Pancras Station

Bibliographie

- ALLINGTON-JONES L., « The Phoenix: The Role of Conservation Ethics in the Development of St Pancras Railway Station (London, UK) », *Journal of Conservation and Museum Studies*, 2013, vol. 11, n° 1, p. Art-1.
- BENNETT R., I. GARDNER, M. GATES-SUMNER, et A. LANSLEY, « St Pancras Station and Kings Cross Railway Lands », *ARUP JOURNAL*, 2004, vol. 39, p. 46-54.
- BOOTH P., « Partnerships and networks: The governance of urban regeneration in Britain », *Journal of Housing and the Built Environment*, 2005, vol. 20, n° 3, p. 257-269.
- BRADLEY S., *St Pancras Station*, London, Profile, 2011.
- CARTER I., *Railways and culture in Britain : the epitome of modernity*, Manchester; New York, Manchester University Press, 2001.
- CHODOROWSKI A. et M. GATES-SUMNER, « The Thameslink station at St Pancras, London », *Arup Journal*, 2009, vol. 44, n° 3, 2009.
- COSSONS N., « Oubliez Waterloo: The St Pancras effect », *Industrial Archaeology Review*, 2010, vol. 32, n° 2, p. 129-142.
- CROMPTON G. et R. JUPE, « "Such a silly scheme": the privatisation of Britain's Railways 1992-2002 », *Critical perspectives on Accounting*, 2003, vol. 14, p. 617-645.
- EDWARDS M., « King's Cross: renaissance for whom? », 2009.
- GOURVISH T.R. et M. ANSON, *The official history of Britain and the Channel Tunnel*, London; New York, Routledge, 2006.

1

GREATER LONDON COUNCIL et PLANNING WORKING PARTY, *Rationalisation of King's Cross and St. Pancras Railway Stations: Planning Working Party Interim Report April 1967.*, [S.I.], G.L.C., 1967.

HAYWOOD R., *Railways, urban development and town planning in Britain: 1948-2008*, Farnham, England; Burlington, VT, Ashgate, 2009.

HOLLAND J., *Dr Beeching's axe: 50 years on : illustrated memories of Britain's lost railways*, 2013.

HUGHES H., « Whose blue? The true story behind the sky-blue roof of St Pancras International Station », *Icon News*, 2008, n° 15, p. 18-21.

LANSLEY A., *The transformation of St Pancras Station*, London, Laurence King, 2012.

LONDON R.W.I., « Bidders queue up for sale of high-speed UK rail link », *Financial Times*, 21/06/2010.

NEWMAN P. et D. PAPIN, « De King's Cross à St. Pancras, le nouveau quartier de l'Eurostar : géopolitique de trente ans de conflits », *Hérodote*, 17 juin 2010, n° 137, n° 2, p. 93-118.

OMEGA CENTRE, *Project Profile: UK Channel Tunnel Rail Link*, Omega Centre - centre for Mega Projects in Transport and Development - UCL Bartlett, 2008.

RIOT E., « A European perspective on the planning of major railway stations: Considering the cases of St Pancras Station and Paris Gare du Nord », *Town Planning Review*, 2014, vol. 85, n° 2, p. 191-202.

ROBERTS G., « St Pancras station: Victorian 'cathedral of the railways' », *Proceedings of the ICE-Engineering History and Heritage*, 2009, vol. 162, n° 3, p. 157-166.

ROBINSON D., « Fortnum & Mason opens store in London St Pancras station », *Financial Times*, 05/06/2013.

SIMMONS J., *St. Pancras Station.*, London, Allen & Unwin, 1968.

WRIGHT R., « UK high-speed rail link auction opens », *Financial Times*, 21/06/2010.

From Waterloo to St Pancras International: the choice of the London gate to the Channel tunnel

This paper aims at tracing back and analyzing the reasons which led to the choice of St Pancras for the Channel tunnel terminal. Long discussions were necessary before the technology of the 21st century was inserted into the 19th century station. The decision in favor of St Pancras results from a variety of interests and projects, not all related to railways and sometimes even contradictory to each other.

The first part of the paper presents the tensions between different Channel rail routes and their terminus in London. It aims at understanding the respective part of railway technics and urban planning in the decision.

The second part considers the evolution of St Pancras borough since the opening of the Eurostar terminal. It illustrates how the international railway station supports the long-standing design to reverse its marginal position. A parallel is drawn between Victorian representations and high speed and the case of the Gare du Nord in Paris offers a striking contrast to it. The election as a cross-Channel terminal did not result in the same structuring effects on both sides of the Channel.

Etienne RIOT est diplômé de l'Institut d'études politiques de Lille (section Europe), Master de communication institutionnelle (Celsa), Master d'urbanisme et transport (Institut d'urbanisme de Paris et Ecole des Ponts ParisTech). En cours de finalisation du doctorat d'urbanisme et d'aménagement (Ecole des Ponts ParisTech). Boursier de Rails et histoire, 2012-2013 et 2013-2014

Vingt années sous la Manche, et au-delà...

Un programme de recherche et d'événements à l'occasion du 20^e anniversaire de la liaison ferroviaire transmanche proposé par Rails et histoire

Twenty years under the Channel and beyond...

A research and events programme to celebrate 20th Anniversary of the railway Channel tunnel by the French Railway Historical Society

Objet et organisation :

Ce programme scientifique a été lancé le 11 juin 2014 à l'ambassade du Royaume-Uni en France, en présence de S.E. Sir Peter Ricketts, Jacques Gounon, PDG du groupe Eurotunnel SA, Nicolas Petrovic, Directeur général d'Eurostar, et David Azéma, président de Rails et histoire.

Il a pour objet le système ferroviaire transmanche Paris-Londres-Bruxelles (tunnel, infrastructures et services ferroviaires, considérés comme un système technique intégré).

Sa durée totale est de trois ans, de 2014 à 2016. Son achèvement coïncidera avec le trentième anniversaire du Traité de Cantorbéry, signé en février 1986 par Margaret Thatcher et François Mitterrand.

Il a trois objectifs :

- établir l'état des connaissances sur la liaison fixe transmanche : expériences, expertises, sources écrites et mémoire orale
- en mesurer les réalisations à l'échelle régionale, nationale et européenne ; expliquer les écarts avec les hypothèses à l'origine du projet
- en tirer les enseignements pour l'avenir, notamment pour le financement et l'exploitation des grands systèmes de transport.

Son public se répartit entre acteurs du transport et de l'aménagement, des finances et de l'économie, d'une part, chercheurs, analystes, universitaires, d'autre part. La communication mettra en valeur les thématiques susceptibles de toucher le grand public : mobilité, technologie, aménagement, économie, Europe, régions.

L'approche est résolument multidisciplinaire et vise à créer un dialogue à tous les niveaux entre acteurs et scientifiques. Elle encourage également l'échange de points de vue internationaux, en privilégiant les visions croisées entre le Royaume-Uni et la France.

Parallèlement, **une campagne d'archives orales** sera menée, avec analyse et exploitation immédiate par la recherche. Le programme doit aussi être l'occasion **de préserver des fonds d'archives**, tant dans les entreprises que chez les particuliers, en faisant reconnaître par leurs détenteurs leur valeur historique et en favorisant leur versement dans des centres d'archives.

Langues de travail et de communication : français, anglais

Dissémination des résultats : circuits académiques, medias spécialisés, medias généralistes – y compris nouveaux medias.

Conseil scientifique et thèmes de recherche :

- **Pr. Christian de Boissieu**, Université de Paris I Panthéon-Sorbonne
Économie, histoire financière
- **Pr. Terry Gourvish**, London school of Economics and Political Sciences
Histoire économique
- **Pr. Émile Quinet**, École des Ponts – Paris Tech
Économie des transports
- **Pr. Pauline Schnapper**, Université de Paris III Sorbonne Nouvelle
Civilisation britannique
- **Pr. Roger Vickerman**, University of Kent
Économie régionale et européenne, économie des transports

Cinq thèmes sont proposés par le Conseil scientifique. **Chaque thème sera étudié** lors d'un événement de format approprié, en 2015 et 2016, et coordonné par une équipe franco-britannique. Un appel à communication sera lancé au minimum six mois avant chaque événement.

1. **Géographie et économie des transports (Lille, 19 mars 2015)**
2. **Financement et gouvernance des grands projets d'infrastructures (fin 2015)**
3. **Développement régional (1^{er} trimestre 2016)**
4. **Migrations et frontières (2^e trimestre 2016)**
5. **Relations internationales, géopolitique et intégration (fin 2016)**

Un colloque final, ouvert à tous, présentera la synthèse des travaux et donnera lieu à une publication.

Les résultats :

- Ouvrage de synthèse, publié
- Fonds d'archives orales en ligne
- Relais sur le web : podcast conférences, résumés des interventions, références, débat.

Contact programme : 20yearschnunel@ahicf.com

Nos partenaires-programme :

Partenaire « Golden Arrow » :



Partenaire « Etoile du Nord » :

Monsieur Christian Cambier



Twenty years under the Channel and beyond...

A research and events programme to celebrate 20th Anniversary of the railway Channel tunnel
by the French Railway Historical Society

Vingt années sous la Manche, et au-delà...

Un programme de recherche et d'événements à l'occasion du 20^e anniversaire de la liaison ferroviaire
transmanche proposé par Rails et histoire

About the programme:

Twenty years ago, the railway tunnel under the English Channel opened to traffic. To celebrate this momentous occasion, a programme of scientific events has been launched on 11 June 2014 at the British Embassy in France in the presence of H.E. Sir Peter Ricketts, Jacques Gounon, Chairman and CEO of the Eurotunnel Group, Nicolas Petrovic, CEO of Eurostar and David Azéma, Chairman of Rails et histoire.

The topic for the scientific programme is the Paris-London-Brussels Cross-Channel rail system in the broadest sense of the term (tunnel, infrastructure and rail services).

The programme will span a total of three years from 2014 to 2016. The event will culminate at the time of the 30th anniversary of the signature of the Canterbury Treaty by Margaret Thatcher and François Mitterrand.

It has three targets:

- to ascertain the knowledge available about the Channel rail link: experiences, expert analyses, written sources and living memory
- to gauge achievements at regional, national and European level and explain any disparities by comparison with the project's original assumptions
- to draw conclusions for future reference, in particular with regard with funding and operating arrangements for major transport systems.

The target public for the programme will be a mixture of transport, town & country planning, finance and economic sector protagonists and scientists, analysts and academics. Communications on the project will place emphasis on subjects likely to strike a chord with the general public: mobility, technology, town & country planning, economics, Europe, regions.

The approach will be resolutely multidisciplinary with the aim of prompting exchanges at all levels between the scientific community and players in the field. It will also set out to foster international exchanges of views, with a focus on the contrasting perspectives of France and the UK.

On a parallel, there will be **an oral history campaign**, with input from those interviewed being immediately submitted to scientific analysis. The programme should also be an opportunity to ensure the **conservation of archival collections** belonging to both companies and individuals, by making their owners aware of the historical value and importance of the documents in their possession and encouraging them to donate them to archival centres.

Working and communication languages: English, French

Distribution of results: academic circuits, specialist media, general media (new media included)

Scientific board and topics studied:

- **Pr. Christian de Boissieu**, Université de Paris I Panthéon-Sorbonne
Economics, financial history
- **Pr. Terry Gourvish**, London school of Economics and Political Sciences
Economic history
- **Pr. Émile Quinet**, École des Ponts – Paris Tech
Transport Economics
- **Pr. Pauline Schnapper**, Université de Paris III Sorbonne Nouvelle
British Civilisation
- **Pr. Roger Vickerman**, University of Kent
Regional and European economics, Transport Economics

5 topics have been proposed by the Scientific Board. **Each topic will be examined** at a suitably styled event to be staged in 2015 and 2016 and coordinated by a Franco-British team. Appeals for communications will be issued at least six months before each of these events.

6. **Transport Geography and Economics (Lille, 19 March 2015)**
7. **Funding and governance of major infrastructure projects (year-end 2015)**
8. **Regional development (1st quarter 2016)**
9. **Migrations and frontiers (2nd quarter 2016)**
10. **International relations, géopolitics and European integration (year-end 2016)**

A **final summit** open to all participants will be held to table the results of work and proceedings will be published.

Products, deliverables:

- Written synopsis, published book
- Oral history archive online
- Internet back-up: podcast of conferences, synopsis of talks, references, debates.

Programme contact: Email : 20yearschnnel@ahicf.com

Our Partners for the Programme :

“Golden Arrow” Partner:



“Etoile du Nord” Partner:

Monsieur Christian Cambier

Rails et histoire

L'Association pour l'histoire des chemins de fer

Rails et histoire, association née en 1987 de la rencontre d'entreprises et d'universitaires, est le lieu d'une coopération originale entre entreprises, chercheurs, administrations, associations, institutions culturelles ; elle s'affirme comme un réseau de compétences multiples et un carrefour entre plusieurs cultures professionnelles.

Conseillée par un comité scientifique indépendant qui garantit ses travaux, elle poursuit un programme de recherche, produit des ouvrages, revues et expositions, fournit les références historiques indispensables à l'évolution du secteur ferroviaire, accueille chercheurs et étudiants et conseille les institutions et collectivités dans leur réflexion sur le patrimoine ferroviaire.

Un lieu d'échanges et de débats sur l'actualité éclairée par l'histoire

L'Association pour l'histoire des chemins de fer, née en 1987 de la rencontre d'entreprises ferroviaires et d'universitaires, est le lieu d'une coopération originale entre entreprises, chercheurs, administrations, associations, institutions culturelles, tous présents à son conseil d'administration.

Réseau de compétences multiples et carrefour entre plusieurs cultures professionnelles, elle fournit les références historiques indispensables à l'évolution du secteur ferroviaire et propose échanges et débats sur l'actualité éclairée par l'histoire.

Un institut de recherche, un réseau de compétences

Rails et histoire, conseillée par un comité scientifique, réunit les professionnels du rail et ceux de la recherche en sciences humaines et sociales et du patrimoine culturel. Elle organise chaque année des colloques, des journées d'études, des réunions et des conférences dont les actes sont publiés.

Son équipe, au service de ces différents publics, coordonne les activités, accueille et encadre les stagiaires et boursiers de Rails et histoire, anime les groupes de travail, organise et diffuse les connaissances.

Rails et histoire conseille les institutions et collectivités dans leur réflexion sur la sauvegarde, la conservation et la mise en valeur du patrimoine ferroviaire. Elle répond aux demandes des entreprises en matière de programmes de recherches historiques et de collectes d'archives orales.

Un centre de ressources pour l'histoire et le patrimoine des chemins de fer

Rails et histoire est un centre de ressources pour les chercheurs et pour toute personne qui s'intéresse à l'histoire et au patrimoine des chemins de fer. Son fonds documentaire réunit ouvrages, revues, travaux universitaires et documents divers. Les lecteurs sont reçus sur rendez-vous et orientés dans leur démarche. www.ahicf.com, le site de Rails et histoire, offre un accès immédiat et gratuit aux travaux et connaissances acquis et organisés par Rails et histoire depuis 25 ans.

Le Pôle archives orales de Rails et histoire constitue une importante collection d'entretiens enregistrés entre des historiens et des anciens professionnels des chemins de fer qui évoquent leur métier, leur carrière, les décisions qu'ils ont prises. Ils peuvent être écoutés en ligne <http://www.memoire-orale.org/>

Principales réalisations 2014-2015

Septembre 2014 : Centenaire de la Première Guerre mondiale (programme d'événements labellisé par la Mission du Centenaire)

2013-2015 : Séminaire de Rails et histoire et de l'UMR AUSser n° 3329 / CNRS « **Réinventer le tramway ? Quarante années de TCSP, tramways et transports guidés en France : controverses et réalisations** », dix séances

Décembre 2014 : Partenaire du colloque de l'université de Tours « Histoire de la restauration ferroviaire dans le monde. La restauration ferroviaire : techniques et logistiques, systèmes d'exploitation des services, sociabilité de l'alimentation et représentations culturelles (XIX^e-XXI^e siècles) ».

8 avril-20 juin 2015 : Exposition « **Voix cheminotes. Une histoire orale des années 1930 à 1950** » aux Archives nationales, site de Pierrefitte, restitution de l'Appel à témoignages aux cheminots témoins de la Deuxième Guerre mondiale

Contacts

Président : David Azéma

Président délégué : Jean-Louis Rohou

Secrétaire générale : Marie-Noëlle Polino contact@ahicf.com



Vingt années sous la Manche, et au-delà :

Twenty Years under the Channel, and beyond:

Nouveaux visages de la géographie et de l'économie des transports

New Aspects of Transports Geography & Economics

LILLE

Jeudi 19 mars 2015

Thursday, 19 March 2015

Partenaires Événement :



Partenaires Programme :

Partenaire « Golden Arrow » :



Partenaire « Etoile du Nord » :

M. Christian Cambier
