



COMMUNIQUÉ

Paris, le 12 juin 2014

VINGT ANNEES 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

TWENTY YEARS UNDER THE CHANNEL... AND BEYOND

a research and events programme to celebrate 20th anniversary of the railway channel tunnel

À l'occasion du 20^e anniversaire du tunnel sous la manche, **Rails et histoire** lance un projet de recherche novateur à l'ambassade de Grande-Bretagne à Paris.

En présence de l'Ambassadeur, S.E. Sir Peter Ricketts, Jacques Gounon, président d'Eurotunnel et Nicolas Petrovic, directeur général d'Eurostar, ont défini les premiers enseignements que l'histoire de la liaison ferroviaire transmanche offre aux acteurs d'aujourd'hui.

UN SYSTEME DE TRANSPORT UNIQUE AU MONDE

Il y a vingt ans, avec l'ouverture du tunnel sous la Manche, les premiers services ferroviaires directs étaient inaugurés entre la France, le Royaume-Uni et la Belgique. En reliant l'Angleterre au continent, le projet a changé la géographie de l'Europe.

Ce système de transport unique au monde combine le plus long des tunnels sous-marins, des infrastructures et services ferroviaires pour le fret et la grande vitesse et une innovation remarquable : les navettes ferroviaires pour véhicules routiers.

Après un démarrage difficile, le système ferroviaire transmanche est arrivé à maturité. L'an dernier, 20,4 millions de voyageurs l'ont emprunté. Chaque jour, près de 400 trains, une moyenne de 50 000 passagers, 54 000 tonnes de fret, 6 000 voitures et 180 autocars circulent sur les rails du tunnel. Jamais il n'a été plus facile de circuler de part et d'autres de la Manche.

UN PROJET DE RECHERCHE NOVATEUR

Avec « **Vingt années sous la Manche... et au-delà** », programme de recherche et d'événements à l'occasion du 20^e anniversaire de la liaison ferroviaire transmanche, **Rails et histoire** propose de rassembler les connaissances partagées sur le « projet du siècle », d'en sauvegarder la mémoire, en particulier en recueillant et en enregistrant les récits des acteurs, d'en mesurer les réalisations, notamment par rapport aux attentes exprimées à son origine, et de tirer les leçons de ces vingt années d'expérience pour les infrastructures de l'avenir.

Plusieurs thèmes seront étudiés : le système ferroviaire transmanche a en effet modifié la géographie et l'économie des échanges entre la France, la Grande-Bretagne et la Belgique et au-delà.

L'histoire de son financement et de sa régulation est riche en rebondissements. Son impact sur le développement des régions desservies est important.

Ses conséquences sur les migrations, l'évolution des relations franco-britanniques, les représentations réciproques des nations et l'intégration du Royaume-Uni à l'Europe seront également prises en compte.

UNE COMMUNAUTE D'INTERÊT

Ce programme de recherche international rassemble professionnels, experts, leaders d'opinion et publics intéressés par les sujets de mobilité et d'infrastructure.

Rails et histoire invite les acteurs du projet à s'y associer pour garder la mémoire des défis rencontrés et des solutions adoptées. Les entreprises intéressées peuvent également y contribuer dans le cadre d'un accord de partenariat.

« **Vingt années sous la Manche... et au-delà** » organisera cinq événements en 2015 et 2016. La conclusion du programme coïncidera avec le 30^e anniversaire du Traité de Canterbury, acte de naissance officiel de la liaison transmanche. La mémoire orale des acteurs et témoins sera enregistrée et sauvegardée.

Les résultats du programme feront l'objet de publications et seront notamment consultables sur le site www.ahicf.com.

Pour David Azéma, président de **Rails et histoire**, « *Nous avons une opportunité unique d'étudier non seulement un projet exceptionnel, qui représente le plus grand financement de projet jamais réalisé en Europe, mais aussi les effets du changement le plus significatif de la géographie de notre continent. Grâce au soutien de ses partenaires, le programme « Vingt années sous la manche... et au-delà » rassemblera sur une plate-forme unique trois ans de travaux et d'expertises pluridisciplinaires et internationales* ».

LE LANCEMENT DES TRAVAUX :

Une table ronde, animée par Christian de Boissieu, professeur à l'Université de Paris 1 - Panthéon-Sorbonne, a réuni mercredi 11 juin, Jacques Gounon, président-directeur général d'Eurotunnel, et Nicolas Petrovic, directeur général d'Eurostar.

David Azéma, président de **Rails et histoire**, l'Association pour l'histoire des chemins de fer, a présenté l'action de partenariat et Terence Gourvish, professeur à la London School of Economics, le détail des événements prévus dans le cadre de « **Vingt années sous la Manche... et au-delà** ».

UNE ILLUSTRATION POUR LE DIRE :

Pour illustrer la réalisation, rendue possible par une volonté politique et un montage uniques, d'un rêve vieux de 200 ans porteur de symboles, d'images et d'espoirs, Serge Maury, illustrateur, a réalisé le logo du programme. Serge Maury est notamment connu pour avoir créé il y a vingt ans « Serge le lapin », icône du métro parisien



À PROPOS DES ORGANISATEURS :

Au service des entreprises ferroviaires, du monde de la recherche et des collectivités publiques, **Rails et histoire** s'est affirmé en près de 30 ans comme la référence sur l'histoire des chemins de fer en Europe.

Au moment où s'accélère son évolution, le secteur ferroviaire redécouvre des problématiques perçues dès le 19^e siècle et trouve dans **Rails et histoire** un carrefour d'idées, un lieu d'échanges et de débats sur l'actualité éclairée par l'histoire, mais aussi les références dont il a besoin pour mieux se connaître et se développer.

Appuyé sur un comité scientifique indépendant, présidé par David Azéma, **Rails et histoire** remplit les missions de recherche, de prestataire de services pour la sauvegarde et la mise en valeur du patrimoine, de création et de diffusion des connaissances et des ressources documentaires.

CONTACTS :

Rails et histoire - l'Association pour l'histoire des chemins de fer - 9, rue du Château-Landon F-75010 Paris www.ahicf.com

Contact : 20yearschnnel@ahicf.com / +33 (0) 1 5820 5101

Page internet :

<http://www.ahicf.com/20-annees-sous-la-manche-et-au-dela-20-years-under-the-channel-and-beyond.html>



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

APPEL À PARTICIPATION

Il y a vingt ans, la liaison fixe transmanche entrait en service. À l'occasion de cet anniversaire, Rails et histoire lance un programme de recherche et d'événements.

Le programme 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.

Cet appel à participation s'adresse à vous qui :

- Avez bâti votre expérience professionnelle en bâtissant la liaison fixe transmanche,
- Assurez tous les jours, son exploitation, rendez possible son fonctionnement,
- Mesurez ses effets et bénéficiez de son développement.

Dans tous les domaines concernés par quarante ans d'histoire :

travaux publics, systèmes techniques, systèmes d'exploitation, diplomatie, domaine législatif, réglementaire et juridique, gestion de projet, structure de financement et refinancement, conseil en organisation et stratégie, aménagement local et régional

Pour quoi faire ?

► Sauvegarder votre expérience, en faire bénéficier la collectivité des acteurs

La **campagne de collecte d'archives orales** que lance **Rails et histoire** consiste en une série d'entretiens, menés par des historiens et chercheurs en sciences sociales avec un certain nombre d'acteurs venus de ces différents horizons tout au long des quarante dernières années et enregistrés. La sauvegarde et la communication de ces enregistrements est régie par un contrat passé entre **Rails et histoire**, le témoin, le chercheur, qui respecte la volonté du témoin à cet égard.

Le programme doit aussi être l'occasion **de préserver des fonds d'archives**, tant dans les entreprises que chez les particuliers.

► Débattre, faire progresser la connaissance

L'**approche** du programme est résolument multidisciplinaire et vise à créer un dialogue à tous les niveaux entre acteurs du transport et de l'aménagement, des finances et de l'économie, d'une part, et chercheurs, analystes, universitaires, d'autre part. Elle encourage également l'échange de points de vue internationaux, en privilégiant les visions croisées entre le Royaume-Uni et la France. Tous sont invités à rejoindre les événements prévus par le programme entre 2014 et 2016, qui touchent des thèmes d'intérêt général : mobilité, technologie, aménagement, économie, Europe, régions.

► Vous contribuerez ainsi aux trois objectifs du programme :

- 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.

Vos contacts : Mèl : 20yearschnnel@ahicf.com

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



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

De quoi s'agit-il ?

Il y a vingt ans, la liaison fixe transmanche entrain en service.

A 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** (hôtel de Charost, rue du Faubourg-Saint-Honoré, Paris), en présence de **S.E. Sir Peter Ricketts**, devant un public composé des partenaires du programme, d'experts, de grands témoins, de représentants des medias.

Un débat a réuni **Jacques Gounon**, Président-directeur général du Groupe Eurotunnel SA et **Nicolas Petrovic**, Directeur général d'Eurostar, animé par le **Pr. Christian de Boissieu**. Le **Pr. Terry Gourvish** a annoncé et commenté le programme d'événements scientifiques 2015-2016, et **David Azéma**, président de **Rails et histoire**, a présenté le projet et l'offre de partenariat faite aux entreprises et collectivités publiques.

Qui assure la 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

Qui en assure le pilotage ?

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

Mèl : 20yearschannel@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

Quels sont les thèmes étudiés ?

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.

5 thèmes sont proposés par le Conseil scientifique.

1. Géographie et économie des transports : comment ont évolué les échanges de biens et de personnes depuis 1994 ? Nature, géographie, évolution des trafics générés par la liaison fixe et les infrastructures d'accompagnement ; création et/ou détournement ; impact sur les chargeurs, les usagers, les exploitants ; analyse coûts-bénéfices *a priori* et *a posteriori* de leur point de vue ; concurrence intermodale : ferries, lignes aériennes ; nouvelle géographie portuaire ; gares et urbanisme ; axes et sens des échanges.

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.
-

Paris, le 12 juin 2014

VINGT ANNEES 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

TWENTY YEARS UNDER THE CHANNEL... AND BEYOND A RESEARCH AND EVENTS PROGRAMME TO CELEBRATE 20th ANNIVERSARY OF THE RAILWAY CHANNEL TUNNEL

À l'occasion du 20^e anniversaire du tunnel sous la manche, **Rails et histoire** a lancé mercredi 11 juin 2014 un projet de recherche novateur à l'ambassade de Grande-Bretagne à Paris.

En présence de l'Ambassadeur, S.E. Sir Peter Ricketts, Jacques Gounon, président d'Eurotunnel et Nicolas Petrovic, directeur général d'Eurostar, ont défini les premiers enseignements que l'histoire de la liaison ferroviaire transmanche offre aux acteurs d'aujourd'hui lors d'un débat animé par Christian de Boissieu, professeur à l'université de Paris 1 - Panthéon-Sorbonne.

Le public était composé de plus de quatre-vingts personnes, chefs d'entreprises et acteurs du transport et de l'aménagement, des finances et de l'économie, d'une part, et chercheurs, analystes, universitaires, d'autre part. De nombreux acteurs et témoins de l'histoire de la liaison ferroviaire transmanche sont venus apporter leur témoignage.

Débat du 11 juin 2014

Pour Jacques Gounon, PDG d'Eurotunnel, 20 années d'exploitation ont démontré que la conception du tunnel sous la Manche était le meilleur des choix possibles. Ce système ferroviaire intégrant les trains directs et les navettes pour automobiles et poids lourds permet en effet d'accueillir simultanément des flux de trafic très hétérogènes : trains Eurostar de 400 tonnes et 400 mètres de long qui circulent à 160 km/h, navettes de 2 500 tonnes et 800 mètres de long qui accélèrent progressivement, trains de fret de 750 tonnes... Plus de 325 millions de voyageurs ont emprunté le tunnel depuis son ouverture, dont plus de 20 millions en 2013 : c'est plus que l'équivalent de la population des Etats-Unis. Son potentiel de développement est important, notamment grâce au niveau Système européen de surveillance du trafic ferroviaire (ERTMS). Nicolas Petrovic, directeur général d'Eurostar, révèle que 10 % des voyageurs, particulièrement non-européens, viennent chercher l'expérience de la traversée transmanche – même si celle-ci est devenue banale. Les gares jouent également un rôle clef ; de son point de vue, l'inauguration

de Saint-Pancras a marqué un tournant historique dans le marketing de la liaison Paris-Londres. L'ambassadeur de Grande-Bretagne, Sir Peter Ricketts, rappelle le spectaculaire développement des échanges économiques franco-britanniques permis par cette réalisation. Le professeur Christian de Boissieu insiste sur la prospective et les nombreuses leçons à tirer de la construction et du financement de la liaison ferroviaire transmanche pour les infrastructures de demain, enjeu majeur de croissance et de développement.

Les échanges avec le public, parmi lequel figuraient plusieurs grands témoins du projet, rappellent la complexité de ses débuts : choix de gouvernance novateurs, financement privé hors normes (Michel Walrave, ancien directeur général adjoint de la SNCF, économiste, et Emmanuel Guillaume, conseiller d'Etat honoraire et membre du Groupe interministériel transmanche en 1985 et 1986). Christian Cambier, PDG de Prigest et ancien représentant des actionnaires individuels d'Eurotunnel, rappelle les pertes subies par ces derniers, tout en reconnaissant la nécessité du lien fixe et de ses apports, évoquant les bâtisseurs de cathédrales. Patrick Ponsolle, ancien président d'Eurotunnel, évoque le système de pont routier, qui n'a pas été retenu pour des raisons de faisabilité technique, et estime que le choix modal entre rail et route n'est pas définitif au regard de la longue durée d'une telle infrastructure. Les externalités positives des grandes infrastructures sont également mentionnées : elles peuvent justifier un financement public des ouvrages (développement régional, création de trafic).

La montée en puissance du trafic, beaucoup plus lente que prévue, a entraîné des pertes pour les actionnaires d'origine comme pour les créanciers, après une importante restructuration de la dette. Il n'y a pas d'explication simple à ce phénomène et le programme de recherche doit contribuer à mieux comprendre sa complexité. Mais Nicolas Petrovic constate l'impact très significatif du *low-cost* aérien, un modèle économique inexistant lorsque les prévisions de trafic ont été établies. Il expose également l'effet de ciseaux auquel sont confrontées les relations longue distance : le coût kilométrique de l'infrastructure augmente mais le prix marginal du billet doit diminuer pour être compétitif vis-à-vis de l'aérien. Jacques Gounon observe que la dérive des coûts sur la construction du tunnel lui-même, 20 % du budget, a été limitée par comparaison avec d'autres grands projets. Par contre, la sophistication des équipements fixes et mobiles et les retards entraînés par leur mise au point a pesé lourd dans les frais financiers. De plus, le transfert modal prend du temps et les liaisons à grande vitesse entre le tunnel et Londres ont été ouvertes beaucoup plus tard que prévu. Ces étapes sont désormais franchies.

Le transmanche apparaît finalement comme un système composé du tunnel et de services et de lignes à grande vitesse – Eurostar, High Speed 1 – et ouvert à d'autres intervenants. David Azéma, président de **Rails et histoire**, souligne l'importance de l'histoire pour la bonne compréhension des grands projets et pour éviter la répétition d'erreurs passées.

Restituer la mémoire industrielle autour d'un grand projet transnational et de tous ses acteurs, en tirer les enseignements pour les grandes infrastructures qui sont dans tous les pays un enjeu majeur du 21^e siècle, tel est l'objectif du programme **Vingt années sous la Manche, et au-delà...**, qui comprendra 5 événements thématiques, entre 2014 et 2016, et une collecte de la mémoire, orale et écrite, des acteurs.

Ont participé à la table ronde et au débat qui l'a suivi :

S. E. Sir Peter Ricketts, ambassadeur de Grande-Bretagne en France
Christian de Boissieu, professeur à l'université de Paris 1 – Panthéon-Sorbonne
Jacques Gounon, président d'Eurotunnel
Nicolas Petrovic, directeur général d'Eurostar

David Azéma, président de Rails et histoire
Christian Cambier, PDG de Prigest
Emmanuel Guillaume, conseiller d'Etat honoraire
Patrick Ponsolle, ancien président d'Eurotunnel
Michel Walrave, directeur général adjoint honoraire de la SNCF, économiste