

DOSSIER DE PRESSE

VINGT ANNÉES SOUS LA MANCHE, ET AU-DELÀ ?

La Liaison ferroviaire trans-Manche dans l'Europe du Brexit

Colloque de clôture placé sous le haut parrainage de l'Ambassade de France en Belgique et accueilli par Train World Bruxelles

TWENTY YEARS UNDER THE CHUNNEL, AND BEYOND?

The Cross-Channel railway link in a post-Brexit Europe

Final Summit under the sponsorship of the French Embassy in Belgium held in Train World Brussels

Train World Bruxelles, 24 mai 2018

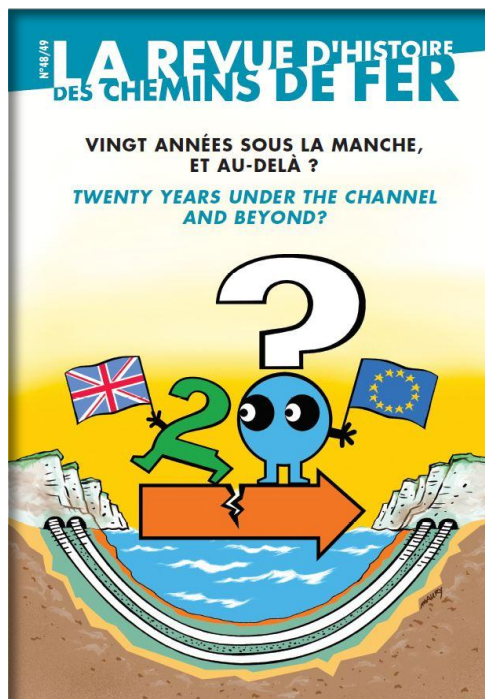
Rail & histoire a organisé un colloque sur la plus importante infrastructure qui relie la Grande-Bretagne et le continent européen : le tunnel sous la Manche et le réseau de transport qui lui est associé. Un événement opportun dans le contexte des négociations du Brexit.

1

En 2014, l'Association pour l'histoire des chemins de fer a lancé un programme de recherche à l'occasion des 20 ans d'exploitation de la liaison ferroviaire transmanche : **Vingt années sous la Manche, et au-delà ?** Ses principaux objectifs sont d'établir l'état des connaissances disponibles sur la liaison ferroviaire, d'en mesurer les réalisations à l'échelle régionale, nationale et européenne et d'en tirer les enseignements pour l'avenir des grands systèmes de transport.

Le colloque de clôture de Bruxelles a présenté les principaux résultats du programme à un public d'universitaires, de professionnels des chemins de fer et de décideurs politiques. Il a mis en évidence le rôle des chemins de fer belges dans le système trans-Manche. Enfin, il a souligné l'importance de la liaison ferroviaire dans le contexte du Brexit.

Un numéro spécial de la *Revue d'histoire des chemins de fer*, consacré aux quatre colloques internationaux tenus en 2015 et 2016, a été publié à cette occasion.





La Liaison ferroviaire trans-Manche dans l'Europe du Brexit Train World Bruxelles, 24 mai 2018

Le colloque de clôture de **Vingt années sous la Manche, et au-delà ?**, un programme de recherche de RAILS & HISTOIRE, s'est déroulé à Train World, le musée ferroviaire belge scénographié par l'artiste François Schuiten, qui a attiré plus de 375 000 visiteurs depuis son ouverture en septembre 2015.

Avec la participation de : **Ricard ANGUERA CAMÓS**, Senior Manager, **ALG** ; **David AZÉMA**, Président, **RAILS & HISTOIRE** ; **Laurent BONNAUD**, Coordinateur du programme **Vingt années sous la Manche, et au-delà ?** ; **Helen DRAKE**, Professor of French and European Studies, **Loughborough University London** ; **Louis GILLIEAUX**, ancien responsable du patrimoine historique des chemins de fer belges ; **Michel JADOT**, Director International Alliances & Partnerships, **SNCB Strategy & Legal** ; **Piet JONCKERS**, Director, **Train World** ; **Émile QUINET**, Professeur émérite, **École d'économie de Paris - École des Ponts Paris-Tech** ; **Pauline SCHNAPPER**, Professeur de civilisation britannique contemporaine, **Université de Sorbonne nouvelle - Paris 3** ; **Roger VICKERMAN**, Emeritus Professor of European Economics, **University of Kent** ; **Pierre VIGNES**, ancien directeur facteurs humains, direction de la sécurité des chemins de fer français.

Laurent BONNAUD a lu une communication de **Terence GOURVISH**, Visiting Professor in Economic history, **London School of Economics**.

Elisabeth WERNER, Director for rail and road transport, **Directorate General for Mobility and Transport, European Commission**, a prononcé l'allocution de clôture.

2



Le discours d'ouverture de **Piet JONCKERS** et **David AZÉMA** a rappelé que les chemins de fer belges font partie de l'histoire du tunnel sous la Manche. Il est donc riche de signification que RAILS & HISTOIRE, l'Association pour l'histoire des chemins de fer, présente les résultats de son programme de recherche dans ce lieu emblématique de Bruxelles, tout en ouvrant la discussion aux nouvelles questions soulevées par le Brexit.

Laurent BONNAUD a expliqué en quoi la liaison ferroviaire trans-Manche est un système technique singulier. Son histoire remonte à l'essor des chemins de fer, dans la première moitié du XIX^e siècle. Le système actuel, infrastructure ferroviaire à usages multiples, s'inscrit dans des réseaux de portée trans-européenne. Bi-national, il est régi et supervisé par des textes et des institutions *ad hoc*.

Pour étudier cet objet singulier depuis son ouverture en 1994, RAILS & HISTOIRE a privilégié une approche internationale et pluridisciplinaire, ainsi que l'échange de points de vue entre chercheurs, professionnels et grands témoins. Le recours aux entretiens d'archives orales a pallié les lacunes des sources écrites et contribué à la préservation d'un patrimoine immatériel menacé par l'oubli.

Parallèlement à l'organisation de colloques internationaux, un état des connaissances relatives

à la liaison ferroviaire trans-Manche a été initié : bibliographie, recensement des archives et entretiens. Il a permis de prendre conscience de la valeur patrimoniale exceptionnelle de cette réalisation européenne.

QUELS ENSEIGNEMENTS TIRER DU PROGRAMME DE RECHERCHE **Vingt années sous la Manche, et au-delà ?**

L'histoire de la liaison fixe permet de tirer de nombreux enseignements en matière de financement et de gouvernance des grands projets d'infrastructures. Les écarts entre prévisions de trafic et réalisations, les transferts modaux et les impacts économiques ont été également analysés et expliqués pour améliorer notre compréhension des phénomènes complexes suscités par les grands projets.

En comparant deux projets de tunnel à un siècle de distance, la communication de **Terence GOURVISH** explique en quoi le financement privé d'Eurotunnel, dans les années 1980, a bénéficié d'une fenêtre d'opportunités. Il fait figure d'exception dans l'histoire des projets de liaison fixe trans-Manche, comme dans celle des grands projets d'infrastructure, car le montant des capitaux



nécessaires, la longue période de latence avant retour sur investissements et les risques encourus ont longtemps dissuadé les investisseurs. Toutefois, les gouvernements français et britanniques, après avoir financé la plus grande partie des infrastructures d'accompagnement, ont été également contraints d'intervenir pour assurer la continuité de la concession trans-Manche : les défis du financement et de la gouvernance du projet, longtemps sous-estimés, n'étaient pas moindres que ceux de sa construction. Au-delà du domaine des grands projets, les enseignements de cette expérience s'étendent à l'ensemble des investissements à long terme et ont amélioré la compréhension des partenariats publics-privés.

Dès les premières années d'exploitation, les écarts entre les prévisions de trafic et les réalisations ont fait l'objet de débats passionnés. La série complète des prévisions depuis les années 1980 a été reconstituée par **Ricard ANGUERA CAMÓS** qui a analysé systématiquement ces divergences.

Les prévisions de trafic ont été, surtout en ce qui concerne les passagers, très inférieures aux réalisations. A contrario, les parts de marché de la liaison fixe ont été souvent sous-évaluées. Elles s'élevaient en 2017 à 52 % pour les voyageurs (20,6 millions) et 45 % pour les marchandises (22,5 millions de tonnes). Il faut toutefois prendre en compte les différentes définitions du marché trans-Manche, son évolution dans la durée et, parfois, un découplage entre la croissance du trafic et celle du PNB.

Le transfert modal et la concentration des flux de voyageurs en faveur de la liaison ferroviaire trans-Manche, analysés par **Roger VICKERMAN**, sont spectaculaires dans le cas du trafic maritime court (pas de Calais et liaisons proches) et pour les liaisons aériennes entre l'Angleterre et le proche continent : les voyageurs maritimes par Ramsgate, Folkestone, Boulogne, Ostende et les passagers aériens entre Londres, Paris et Bruxelles passent désormais presque tous par le tunnel. A contrario, l'essor du transport aérien *low-cost / no-frills*, depuis la fin des années 1990, a limité le transfert vers le train pour les relations au départ des provinces éloignées. Il explique en partie la croissance du marché trans-Manche, même si l'impact des compagnies *low-cost* est très localisé et souvent limité dans le temps. Les liaisons maritimes longues (Portsmouth, Hull, ports bretons, Rotterdam) ont mieux résisté et le mode maritime a même repris quelques points de part de marché ces dernières années.

Pour les marchandises, le succès du système de navettes ferroviaires est incontestable. Le Tunnel sous la Manche est devenu la première infrastructure intermodale au monde avec 1,6 million de poids lourds transportés en 2017 (et 2,6 millions d'automobiles). Le trafic ferroviaire direct de marchandises reste toutefois marginal (environ 5 % des tonnages transportés).

L'évolution de l'offre dans l'aérien et les contrôles frontaliers post-Brexit pourraient induire des ruptures dans ces tendances, même si les effets du

referendum du 23 juin 2016 ne sont pas encore perceptibles dans les trafics, qui a battu des records en 2017.

La liaison fixe trans-Manche constitue une référence précieuse pour évaluer *ex-post* l'impact macro-économique des infrastructures, bien que les défis méthodologiques soient importants. Il est délicat d'isoler la nouvelle infrastructure parmi les facteurs de croissance des territoires concernés depuis les années 1980. La technologie, les préférences des clients, l'environnement macro-économique, réglementaire et concurrentiel changent considérablement en 30 ans. Et la première question est : que mesurer ?

Émile QUINET et **Roger VICKERMAN** ont analysé les effets d'agglomération, selon lesquels la productivité des agents économiques augmente lorsqu'ils se rapprochent les uns des autres. S'agissant d'une infrastructure interurbaine, ils ont été limités. Les régions métropolitaines de Londres, Paris et Bruxelles en sont les premières bénéficiaires, l'Est du Kent la dernière, la croissance de toutes les régions proches du Tunnel restant en-dessous de la moyenne de l'Union européenne. Dans le Kent, les mesures de la valeur ajoutée brute par district confirment cette répartition. L'amélioration de l'accessibilité peut stimuler la croissance d'un territoire et le niveau des salaires, mais n'est pas toujours signifiante.

L'analyse structurelle par secteur permet d'affiner le diagnostic. Tunbridge Wells, territoire à l'écart de la liaison fixe, bénéficie d'une croissance forte car l'économie locale dépend fortement des nouvelles technologies de l'information. De même, Cantorbéry bénéficie de son université réputée. L'analyse raisonnée des données locales, notamment pour les zones proches du lien fixe, des deux côtés du pas de Calais, combine l'utilisation des modèles et les statistiques de trafic. Elle produit des résultats contrastés, mais permet d'avancer que la rentabilité économique des grandes infrastructures et leurs effets structurants ne se réalise, le plus souvent, que sur le long terme. La liaison fixe trans-Manche peut être ainsi comparée à la construction des métros parisiens ou londoniens, ou de réseaux ferroviaires sans lesquels l'économie des territoires concernés serait toute autre.

L'analyse coûts-bénéfices du projet, menée depuis 2006 par **Ricard ANGUERA CAMÓS**, utilise les données liées au transport des personnes et des marchandises, à l'exclusion des effets économiques élargis et des externalités. Elle prend en compte le point de vue financier des gestionnaires d'infrastructure (tunnel et ligne à grande vitesse) et opérateurs britanniques (navettes, voyageurs et trains de fret directs), celui de l'utilisateur en termes de gains de temps et réduction de tarifs et une valeur résiduelle est appliquée aux actifs. Le manque à gagner pour le secteur maritime est également comptabilisé. Les dépassements de coûts, matérialisés au début des années 1990, la guerre des tarifs avec les opérateurs maritimes dans les premières années d'exploitation du Tunnel, les

trafics et temps de parcours ferroviaires inférieurs aux prévisions expliquent le résultat négatif de l'analyse. Ce dernier s'améliore toutefois au fil du temps, la valeur nette actualisée 2018 passant de £ - 14,3 milliards, après 10 ans d'exploitation, à £ - 5,4 milliards après 23 ans pour le seul concessionnaire du tunnel. Il en résulte un taux de rendement interne financier de - 3,8 %, illustré par la restructuration de 2007. La nécessité de convaincre les marchés financiers de poursuivre le projet peut également expliquer pourquoi les prévisions des années 1990 sont très supérieures à celles de la décennie antérieure.

Les recherches menées dans le cadre du programme **Vingt années sous la Manche, et au-delà ?** fournissent donc un éclairage sur ces 23 années d'opérations, marquées avant tout par la crise de 2008. Leur complémentarité, leurs recouvrements et leurs limites ont été évalués et des pistes suggérées pour mieux prendre en compte l'ensemble des impacts. En assurant un service prévisible et continu pour les voyageurs comme pour les marchandises, la liaison ferroviaire trans-Manche remplit en effet une fonction économique stratégique. Elle est à la fois concurrente de la voie maritime, ce qui a permis de diminuer les tarifs, et complémentaire, renforçant la résilience des échanges entre les Îles britanniques et le continent européen. En atténuant la rupture de charge pour les poids lourds, les navettes trans-Manche contribuent à une intégration poussée des chaînes logistiques. Le Tunnel, chaînon manquant d'un réseau multimodal européen complexe, et les capacités qu'il offre, ont facilité une croissance massive du commerce et des interactions commerciales. Nous devons nous en souvenir lorsque nous tentons de calculer une évaluation économique. Si le succès de la liaison ferroviaire trans-Manche peut être mis en doute du point de vue de l'investisseur, il est incontestable du point de vue du consommateur. Enfin, le Brexit constitue une nouvelle rupture et même, pour l'analyse économique, "une quasi-expérimentation".



UN PARTAGE D'EXPÉRIENCE ENTRE HIER ET AUJOURD'HUI ET DE PART ET D'AUTRE DES FRONTIÈRES

Les interventions de **Louis GILLIEAUX** et **Michel JADOT** ont permis de comprendre comment la liaison fixe trans-Manche a contribué à une véritable révolution des chemins de fer belges, pionniers sur le continent et dans la conception de réseaux ferroviaires. Les relations intermodales avec le Royaume-Uni, par les ports de la Mer du Nord, étaient établies de longue date. La gare de Schaerbeek, qui a accueilli le colloque, a d'ailleurs été conçue comme une grande gare internationale au début du XX^e siècle. L'organisation des

transports ferroviaires en Europe a également connu des transformations profondes avec la montée en charge de la liaison fixe trans-Manche, jalonnée par la mise en service des lignes à grande vitesse française (1993), belge (1997) et anglaise (2003 et 2007).

La décision de construire une LGV en Belgique est prise fin 1987, ainsi que celle de moderniser le réseau intérieur. Pour cette infrastructure transfrontalière, les chemins de fer ont relevé une multitude de défis techniques et opérationnels : co-entreprise et interopérabilité longue distance sous la marque unique Eurostar; construction d'ateliers de maintenance spécifiques; mise en place du *yield management* et de partenariats; usage des langues entre personnels de conduite et personnels au sol, de part et d'autre du pas de Calais. **Pierre VIGNES**, a témoigné à ce sujet. La mise en œuvre de la liaison « Transmanche » a en effet confronté la SNCF et les BR de l'époque à un problème qui n'avait été abordé jusque là qu'à la marge : comment maîtriser une langue dans la conduite à l'étranger ? Ce fut l'occasion de développer une approche commune, originale, novatrice et, somme toute, efficace, qui a permis de répondre au défi posé et qui a servi d'exemple pour beaucoup d'autres opérations d'interopérabilité.

Les chemins de fer belges ont expérimenté l'utilisation provisoire de voies classiques par Ath et Tournai, pour les nouveaux trains à grande vitesse TMST, en attendant l'achèvement de la LGV entre Hal et la frontière française. Les gares d'accueil des services à grande vitesse sont adaptées sur le modèle des terminaux aéroportuaires : celle de Bruxelles-Midi sera opérationnelle dès l'inauguration du tunnel, le 6 mai 1994. Les infrastructures portuaires et les opérateurs maritimes belges doivent également se restructurer. Des initiatives intermodales ont connu un succès éphémère, comme le service Cologne-Londres en 7 h 20, ouvert en 1984 via Ostende et Douvres en *jetfoil*, à comparer à 4 h 20 aujourd'hui, avec la grande vitesse. Toutefois, les derniers services ferroviaires internationaux par Ostende ont été supprimés en 2002, année précédant l'ouverture du premier tronçon à grande vitesse entre le tunnel et Londres. Le dernier opérateur trans-Manche d'Ostende a cessé son activité en 2013. Zeebrugge a diversifié ses activités, en réaction à la concentration des trafics vers l'Angleterre sur le pas de Calais.

De nouvelles catégories de passagers sont apparues avec la diminution des temps de trajet, comme les navetteurs entre Londres, Paris et Bruxelles. En 2010, Eurostar est devenu le premier opérateur ferroviaire international intégré. L'augmentation de l'offre, avec l'introduction des rames Siemens e320, et le prolongement de la desserte vers Amsterdam, depuis le 4 mars 2018, constituent des opportunités de croissance pour le trafic voyageur trans-Manche, au même titre que les services longue distance entre le Royaume-Uni et l'Europe centrale et orientale pour le trafic direct de marchandises. Toutefois, les modalités du Brexit, qui

restent à définir, peuvent altérer cette dynamique. Eurostar, société britannique titulaire d'une licence au Royaume-Uni, pourrait devoir prendre une autre licence sur le continent, et les conducteurs passer une équivalence de brevets. Les contrôles juxtaposés peuvent également être affectés. Chacun s'efforce de trouver les meilleures solutions à ces sujets, comme il en a toujours été dans la jeune histoire de la liaison ferroviaire trans-Manche.



LE TUNNEL SOUS LA MANCHE A-T-IL MODIFIÉ L'ATTITUDE DES BRITANNIQUES À L'ÉGARD DE L'EUROPE ?

Pauline SCHNAPPER est revenue sur les origines de la liaison fixe trans-Manche, sensée rapprocher physiquement et économiquement les Îles britanniques et le continent, et favoriser ainsi l'intégration européenne. Or, malgré l'augmentation du trafic, des expatriations et des transferts de toutes sortes entre le Royaume-Uni, la France, la Belgique et au-delà, l'Euroscepticisme britannique s'est développé, depuis les années 1990 et le traité de Maastricht, jusqu'à la promesse de David Cameron d'organiser un referendum sur le Brexit, tenu le 23 juin 2016 avec le résultat que l'on sait. Rapprochement géographique et éloignement politique ont été concomitants : c'est le paradoxe du tunnel.

Il est important de distinguer les relations bilatérales, franco-britanniques en particulier, et les relations entre le Royaume-Uni et l'Union européenne. Les premières ont été fructueuses et se sont accrues depuis l'ouverture du tunnel, même si la relation de cause à effet est difficile à établir. Le rapprochement est politique, diplomatique et militaire : Bosnie, ONU, accords de Lancaster House en 2010. Parallèle à l'augmentation des échanges, il est sans précédent entre les deux pays et pose la question de sa continuité post-Brexit.

En revanche, le lien institutionnel des Britanniques avec l'UE est plus complexe. L'évolution idéologique du parti conservateur est très importante dans ce contexte: celui-ci a d'abord soutenu le projet de liaison fixe pour faciliter l'augmentation des échanges commerciaux avec l'UE, puis le referendum sur la sortie de l'UE. Le soutien de Margaret Thatcher au projet de liaison fixe s'inscrivait dans la conception néo-libérale d'une économie ouverte avec le continent. Elle fut la principale supporteur du Marché Unique comme de l'Acte unique (1985) et de ses quatre libertés de circulation. Après l'ouverture du tunnel, les échanges avec l'UE ont représenté jusqu'à 55 % du commerce extérieur britannique et aujourd'hui encore, plus de la moitié.

A contrario, la dimension politique et symbolique associée, en France, au tunnel comme au projet européen, est peu sensible du côté britannique. Le tunnel était un outil pour le commerce, pas un

symbole politique. C'est pourquoi le traité de Maastricht marque le développement progressif de l'Euroscepticisme au sein du parti conservateur, puis au-delà. Cette dichotomie se retrouve dans le débat de juin 2016. L'eurosceptique Boris Johnson propose même une deuxième liaison fixe, ce qui peut paraître contradictoire. C'est que pour les *Brexiters*, le libre-échange est global et déconnecté de l'appartenance – ou pas – à l'UE.

Le tunnel a donc été une occasion perdue pour un réel rapprochement politique entre le Royaume-Uni et le continent européen, qui reste l'autre, incompatible avec le maintien de la souveraineté britannique. Le tunnel n'a pas réduit cette différence. L'exceptionnalisme britannique reste plus fort qu'on ne l'avait mesuré sur le continent.

Helen DRAKE a développé ce que les traversées de la Manche, leur *chassé-croisé*, nous disent sur les relations franco-britanniques et l'importance du Brexit pour les traversées et ces relations. Elle a également expliqué, à titre personnel, pourquoi le Tunnel et la Manche ont joué un rôle dans la prise de conscience de son identité anglo-saxonne.

La Manche, y compris le tunnel, est à la fois réelle et symbolique. Elle a été décrite à la fois comme un espace partagé et une ligne de démarcation, créant des catégories d'appartenance. Les caractéristiques géographiques sont toujours des constructions sociales et humaines, des constructions malléables. La proximité n'est pas seulement physique, c'est aussi une question de perception. Le paradoxe du tunnel réside en ce qu'il s'agit d'un lien physique, fixe dans le temps et l'espace, mais sa signification et son usage à changent continuellement avec le temps, comme ils l'ont toujours fait.

Deuxièmement, la Manche recouvre des significations différentes de part et d'autre et le tunnel ne fait pas exception à cette règle. Il fait partie d'un "réseau de transport multimodal complexe reliant le Royaume-Uni et l'Europe continentale". C'est ainsi qu'on l'a perçu en France - le Royaume-Uni n'a pas eu de ligne à grande vitesse dans les premières années. Au Royaume-Uni, les représentations initiales du Tunnel ont davantage à voir avec les renards enragés, peut-être une métaphore pour les immigrants illégaux. La notion d'invasion, du côté britannique, n'a rien de neuf. Il s'agit d'un trafic dans les deux sens et la France a également été envahie par les Britanniques qui cherchent à changer leur mode de vie en France. Il s'agit de savoir ce que le tunnel a signifié et représenté. Christine Finn (BBC Radio 4, *The Channel (Making the Crossing)*) a parlé le 30 mars 2018 des réactions locales dans le Kent, à l'ouverture du tunnel qui "ont révélé une population insulaire, en rupture conceptuelle avec la population continentale". Rien n'est statique. Les croisements d'aujourd'hui se caractérisent tout autant qu'aux XVIII^e et XIX^e siècles par des buts et des styles différents. Il y a le glamour, la classe affaires, les "Eurostars" d'Adrian Favell. Il y a la "génération Easy Jet", plus basique, mais il y a aussi "l'hirondelle" : émigrés d'hier, évadés, migrants irréguliers



d'aujourd'hui. Et il y a aussi les "futilités", le plaisir et les loisirs.

Pour les réfugiés, la frontière maritime est toujours "une réalité vécue". L'activité trans-Manche n'a jamais été entièrement contrôlée par les États. Elle témoigne du dynamisme des relations franco-britanniques et le tunnel n'est qu'un des faits qui le façonnent.

Le Brexit a ramené les frontières dans la discussion : entre l'Irlande et l'Irlande du Nord, l'Angleterre et la France, l'Angleterre et l'Écosse. Même si le Royaume-Uni n'est pas dans Schengen, les traversées par le Tunnel ont brisé la perception de la frontière de la Manche comme barrière. Tout cela pourrait changer. Les relations bilatérales franco-britanniques font l'objet d'une attention soutenue. Le Brexit est une rupture pour le trafic, qui n'a pas été affecté jusqu'à présent parce que le Brexit n'a pas encore commencé : il est ce que nous ne savons pas. Mais nous savons que l'adhésion à l'UE et le Tunnel ont fait entrer l'UE dans la réalité vécue des Britanniques en tant que consommateurs, voyageurs, patrons, parents, etc. Cela a des implications profondes pour la gouvernance de la mer et une signification pour ceux qui la traversent dans les deux sens.



Dans son discours de clôture, **Elisabeth WERNER** a souligné les différentes perspectives représentées : historiens, économistes, décideurs politiques. Il y a en effet une signification historique, politique et économique pour le projet le plus important du XX^e siècle. Il s'agit d'une réalisation

L'ensemble des travaux du programme *Vingt années sous la Manche, et au-delà ?* est disponible sur le site www.ahicf.com et dans le numéro spécial de la Revue d'histoire des chemins de fer consacré au programme.

Les actes du colloque de clôture seront publiés sur le site www.ahicf.com.

Partenaire pour le colloque de clôture



www.trainworld.be

Train World presents the past, present and future of the Belgian railways. There was once an important railway collection which craved for a public to appreciate it and investigators to discover hidden treasures. Then one day the Belgian artist, François Schuiten, was commissioned by the Belgian National Railways (SNCB/NMBS) to devise a concept for this to happen. Train world was born.

Train world is not a museum like any other. It's a unique rail experience that will take you from the very first steam locomotives to high-speed trains! It's a universe that calls on all the senses to understand the railways in its multiple dimensions, and that awakens your emotions. It is a must-see for train lovers and for all those who love discovering new worlds.

technologique, mais pas seulement d'ingénierie. C'est aussi un pionnier pour d'autres grands projets d'infrastructure, le premier projet ferroviaire de cette ampleur entièrement financé par le secteur privé. Nous avons tiré les leçons des difficultés de la prévision et de l'évolution des modèles de mobilité. Mais le lien fonctionne. Il est résilient et peut apporter des bénéfices à long terme. Il est important pour le co-financement de projets européens, tels que *Connecting Europe* et le Fonds européen d'investissement, car il montre que l'effet de levier est possible.

2018 est l'année de la multimodalité pour la Commission européenne, avec la volonté de mieux intégrer les différents modes de transport. Le tunnel sous la Manche est intermodal depuis le début, utilisant la complémentarité au lieu de la concurrence pour résoudre les problèmes d'environnement et de capacité. Il s'agit d'une infrastructure critique, dont la sûreté est essentielle ; d'une gare et d'un terminal de fret fonctionnant au même endroit ; d'un exemple de gouvernance commune qui a réussi à faciliter la coopération et à trouver des solutions pragmatiques à des problèmes non résolus pendant des années. La coopération a très bien fonctionné.

Enfin, il a une signification géopolitique avec une frontière terrestre entre la France et le Royaume-Uni et même la Belgique. La liaison ferroviaire transmanche est là pour rester et continuer à montrer l'exemple pour d'autres grands projets.



CONTACT: 20yearschnnel@ahicf.com