

Le Tunnel sous la Manche

Une communication radiophonique de M. Le Trocquer.

M. Le Trocquer, ancien ministre des Travaux Publics, président du Comité français du tunnel sous la Manche, a fait, le 25 mai, aux P. T. T., une communication sur cette question.

Il s'élève contre l'information répandue d'après laquelle le projet serait abandonné, l'Association française du Chemin de fer sous-marin ayant liquidé son usine de Sangatte. Mais si la Société a vendu son matériel, c'est que celui-ci, avec les procédés techniques nouveaux, ne pouvait plus servir à rien. Elle a gardé des terrains à la côte et, pas plus que la Société anglaise, elle n'a renoncé à des droits et à des espoirs.

Ce renoncement serait, du reste, incompréhensible. Si le comité de défense impériale oppose encore son veto, on peut être assuré qu'un jour ou l'autre sa résistance tombera.

Aussi bien l'intérêt du tunnel pour l'Angleterre ne cesse de grandir.

La construction du tunnel sous la Manche précédant la liaison des tronçons des voies africaines en construction, permettra la réalisation des conceptions des deux routes ferroviaires de Londres au Cap, l'une par Constantinople et un tunnel sous le Bosphore, avec prolongement jusqu'au Caire, l'autre direct du Nord au Sud par l'Espagne et un tunnel sous Gibraltar. L'Angleterre deviendrait ainsi la tête du réseau ferroviaire intercontinental.

Or, tout est prêt pour la construction, d'autant plus que, au point de vue géologique, les conditions

sont pour ainsi dire providentielles. L'unanimité des géologues est absolue sur la possibilité de faire passer un tunnel sous le détroit, entre Calais et Douvres.

En ce qui concerne le percement même du tunnel, le projet Sartiaux-Javary, établi en accord avec le tunneliste anglais Sir Francis Fox, a reçu l'approbation du Conseil supérieur des Travaux publics.

Selon M. Le Trocquer, si l'on tient compte des majorations de prix, l'exécution des travaux reviendrait à environ 1.800 millions, avec un revenu de 6 p. c. minimum.

Il pense, par ailleurs, que si l'on adoptait pour l'un des plus gros problèmes du percement une méthode très sérieusement étudiée par les ingénieurs Fougerolle frères, on pourrait attendre de l'entreprise du tunnel un produit net singulièrement plus relevé. Par le procédé Fougerolle frères, l'économie de main-d'œuvre, d'engins, de temps, serait si considérable qu'on croit pouvoir ramener la durée de la construction à 3 ans et les frais à environ 600 à 700 millions de francs-papier. Ce procédé consisterait à augmenter la vitesse d'enlèvement des déblais, qui, au lieu d'être ramenés à terre, serait, au fur et à mesure de l'avancement des travaux, dispersés à la mer après avoir été au préalable pulvérisés par la machine perforatrice, puis dilués, et réduits en une espèce de boue liquide.

Pour M. Le Trocquer, il n'y a aucun doute, le tunnel se fera. L'opinion publique anglaise ne contes-

le pas les avantages que l'Angleterre retirerait de sa création. Il reste les craintes de l'état-major anglais. Or, il n'y a pas un de nos gros officiers compétents qui ne considère que le tunnel sous la Manche serait le dernier des moyens à employer pour une attaque par surprise. Le général de Moltke disait lui-même, avant la guerre, que pour attaquer l'Angleterre, il ne servirait de rien et qu'il serait désastreux pour l'Allemagne. Par contre, le Maré-

chal Foch déclarait que son existence aurait abrégé la guerre de deux ans.

M. Le Trocquer conclut en manifestant sa confiance dans la disparition des craintes du Grand Etat-Major britannique qui comprendra bientôt le rôle éminemment pacifique que la construction de ce tunnel pourra jouer dans les relations des deux nations.