

# Chronique Technologique

## LE TUNNEL SOUS LA MANCHE

---

Il a été fait grand bruit, ces mois derniers, autour de la question du percement du tunnel sous la Manche, et, M. Le Trocquer, ancien ministre des Travaux Publics, en a profité pour écrire une longue lettre au *Petit Parisien* pour dire que l'opération se fera certainement. Le tunnel aurait déjà été baptisé « Route de l'Entente ».

Ce n'est pas l'avis d'un officier de marine, M. G. de Raulin, qui expose dans *l'Information politique* du 3 octobre pourquoi ledit tunnel ne sera pas percé.

La question du tunnel sous la Manche n'est pas nouvelle. Elle date simplement de 1802 et hanta l'esprit de Bonaparte.

Si quelqu'un aurait dû la faire aboutir, c'était bien l'ingénieur Thomé de Gamond qui n'y consacra pas moins de quarante ans de sa vie. En 1875, on pu avoir l'illusion de sa réalisation. Des deux côtés du détroit, une Société était constituée pour commencer les travaux que devait singulièrement faciliter, dans la suite, les formidables progrès de l'électricité. En France, la Société obtenait, par une loi du 2 août, une concession de 99 ans, sous réserve de l'exécution immédiate de certains travaux d'amorce. En conséquence de quoi une usine était édiflée à Sangatte, non loin de Calais.

Mais, dès 1862, le gouvernement anglais obligeait la Société britannique à cesser des travaux qui n'avaient plus son agrément. La raison donnée à cette volte-face, était que le tunnel pouvait compromettre la sécurité de l'Angleterre, en lui enlevant sa position insulaire, garantie contre toute invasion brusquée.

Pendant la dernière guerre, on pu se rendre compte des services qu'aurait rendus cette voie de communication à l'abri des attaques des sous-marins. D'aucuns conçurent l'espoir que cette constatation nous vaudrait un changement d'attitude de la part du gouvernement britannique. Il leur fallut déchanter.

En France, 82 conseils généraux s'étaient montrés favorables. En Angleterre, un comité, que présidait sir Arthur Fell, et qui comptait 450 députés, avait déposé une motion dans le même sens. Mis en demeure de se prononcer, le gouvernement se retrancha derrière l'avis des autorités militaires. Or, contrairement à leur attente, et malgré la leçon de la dernière guerre, les militaires ont maintenu leur avis défavorable.

Il serait facile de leur démontrer qu'aucune de leurs objections ne vaut et que, bien au contraire, la défense de l'Angleterre — de même que la paix générale — sortirait fortifiée de l'aventure. Mais à quoi bon discuter !

Cet argument de sécurité militaire n'est qu'un argument de façade, destiné à remplacer la raison qu'on ne peut, ni ne veut, mettre en avant. Il fallait un motif de refus capable d'influencer « l'homme de la rue ». Quelle meilleure objection pouvait-on fournir que cette soi-disant menace contre la sécurité de son île ?

Il eût été plus simple et plus franc de dire : « le tunnel sous la Manche ne se fera jamais parce que ce serait la ruine de la marine anglaise. » Un trafic intense d'échanges commerciaux se poursuit d'un bout de l'année à l'autre, entre les deux rives de la Manche. Apports de charbon de la part des Anglais, fourniture de vivres de

la part des Français. Ce trafic est effectué dans sa presque totalité, sous pavillon britannique. Il y a, de plus, les échanges avec la Suisse, l'Italie et l'Europe Centrale. Que le tunnel soit mis en service, et, dès le lendemain, c'est le désarmement de toute cette flottille de caboteurs.

Or, l'Angleterre a besoin de marins, aussi bien pour sa défense que pour sa prospérité commerciale.

...On sait bien que la question technique de la possibilité des travaux ne se pose plus. Il suffirait d'un millier d'ouvriers, armés de perforatrices électriques, pour mener l'œuvre à bonne fin en moins de cinq ans. Ces 61 kilomètres de voie ferrée, dont 53 en tunnel, étaient évalués, en 1919, à un milliard de francs environ.

En dépit de la majoration due à la dévalorisation de la monnaie, dans ces dernières années, on estime que le rendement du trafic couvrirait les frais. Outre la suppression du mal de mer, pour les voyageurs que cette consi-

dération peut retenir, on y trouverait l'avantage de réduire de deux heures le trajet entre Londres et Paris.

Il est vrai que, depuis l'époque de la conception du projet de tunnel, l'aviation constitue, pour la sécurité de l'Angleterre, un danger autrement sérieux que la construction d'une liaison souterraine entre l'île et le continent. Or, le fait que, néanmoins, l'argument de sécurité militaire continue d'être opposé au tunnel prouve à quel point c'est un simple argument de façade.

Dans ces conditions, il est compréhensible que la société concessionnaire française, dans laquelle figurait la Compagnie du chemin de fer du Nord, ait renoncé définitivement à l'entreprise qui n'avait aucune chance d'aboutir.

Je crois que les cheminots du Nord ne passeront pas de sitôt la Manche en service commandé !

