

SENAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1948-1949

TUNNEL SOUS LA MANCHE

Rapport de la Commission des Communications.

Le comte de la Barre d'Erquelinnes a fait rapport à la Commission des Communications au sujet de la réunion tenue à Paris le lundi 25 avril entre parlementaires de divers pays pour la discussion du projet du tunnel sous la Manche

La réunion était présidée par M. Gallienne, président de l'Union routière de France.

Le Ministère des Travaux Publics français s'était fait représenter par un des fonctionnaires de son cabinet.

Plusieurs parlementaires du British Parliamentary Channel Tunnel Committee assistaient à la réunion.

Etaient également présents plusieurs parlementaires français appartenant à l'Assemblée Nationale et au Conseil de la République.

La Hollande, la Suisse et l'Italie étaient chacune représentées par un délégué, membre du Parlement.

Le soussigné a représenté l'Union Interparlementaire belge.

Il résulte de l'exposé qui a été fait par le président, des documents qui m'ont été remis et des discours qui ont été prononcés, que la question du tunnel sous la Manche se présente avec une actualité qu'elle n'avait pas dans le passé.

Jadis l'opposition à la création du tunnel sous la Manche venait de la Grande-Bretagne. Celle-ci considérait sa situation d'insulaire comme la garantie principale de sa sécurité et, en conséquence, repoussait pour des raisons militaires l'idée de la création du tunnel. La dernière guerre lui a cependant démontré qu'avec les progrès de l'avia-

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 1948-1949

TUNNEL ONDER HET KANAAL

Verslag van de Commissie van Verkeerswezen.

Graaf de la Barre d'Erquelinnes heeft aan de Commissie van Verkeerswezen verslag uitgebracht over de vergadering, die op Maandag 25 April te Parijs werd gehouden door Parlementsleden van verschillende landen, ter bespreking van het ontwerp van een tunnel onder het Kanaal.

De vergadering was voorgezeten door de h. Gallienne, voorzitter van de « Union Routière de France ».

De Franse Minister van Openbare Werken was vertegenwoordigd door een ambtenaar van zijn kabinet.

Verschillende parlementsleden van de « British Parliamentary Channel Tunnel Committee » woonden de vergadering bij.

Ook verschillende Franse Parlementsleden van de « Assemblée Nationale » en van de « Conseil de la République » waren opgekomen.

Nederland, Zwitserland en Italië waren vertegenwoordigd door een afgevaardigd parlements lid.

De ondergetekende vertegenwoordigde de Belgische Interparlementaire Unie.

Uit de uiteenzetting van de voorzitter, de documenten die mij werden bezorgd en de redevoeringen die werden gehouden, blijkt dat het vraagstuk van de Kanaaltunnel thans actueler is dan ooit te voren.

Vroeger kwam het verzet tegen het aanleggen van de Kanaaltunnel uit Groot-Brittannië. Dit land beschouwde zijn toestand van eiland als de voornaamste waarborg voor zijn veiligheid en wees dienvolgens, om militaire redenen, het denkbeeld van de hand. De jongste oorlog heeft nochtans aangetoond dat het isolationisme van

tion, l'isolationnisme de la Grande-Bretagne n'était plus guère assuré et, d'autre part, elle s'est rendu compte que si le tunnel sous la Manche avait existé, il n'y aurait pas eu de « Dunkerque ». En conséquence, l'on constate dans ce pays une évolution considérable de l'opinion publique en faveur de la création du tunnel sous la Manche. Et c'est ainsi que 220 parlementaires, appartenant soit à la House of Commons, soit à la Chambre des Lords, ont signé une résolution demandant au Gouvernement un nouvel examen de la question dans un sens favorable à la réalisation de cette œuvre.

Du côté français, l'opinion publique est nettement favorable à la création du tunnel. L'initiative d'un groupe parlementaire actif a été prise en cette matière, au sein du Conseil de la République, par M. Guy Montier et, lorsque celui-ci n'a pas été réélu, M. Devoers en a pris la direction. D'autre part, à l'Assemblée Nationale, un autre groupe existe, sous la présidence de M. Daniel.

De plus, des mesures sont prises en vue de promouvoir l'idée du Channel Tunnel dans les parlements de Belgique, Hollande, Suisse et Italie.

Il a été intéressant d'entendre les avis exprimés par les représentants à la Conférence de ces différents pays. Le délégué hollandais a souligné tout l'intérêt que son pays portait au projet, tandis que les délégués suisse et italien, rattachant l'idée du tunnel sous la Manche au projet qui sera bientôt mis à exécution de percement du Mont Blanc, voyaient la réalisation d'une grande liaison par route et par fer de Rome à Londres et affirmaient l'immense intérêt que cela représentait.

Au point de vue technique, les études qui ont été faites par les ingénieurs et les géologues démontrent la possibilité de la réalisation d'un tunnel sous la Manche. L'on trouve, en effet, du côté de la France comme du côté de l'Angleterre dans le sous-sol des couches de terrain crayeux convenant parfaitement à la réalisation d'un ouvrage de cette espèce. Cependant, il n'a pas été possible de faire des sondages sous la Manche et de constater si dans cette couche il n'y a pas de failles contenant des sables aquifères qui rendraient l'entreprise impossible. C'est pourquoi il est envisagé de commencer par la création d'un tunnel pilote qui permettrait l'étude des terrains et, si le terrain est favorable comme les ingénieurs le croient, pourrait être suivi par la création du tunnel définitif. Le coût de la construction du tunnel pilote est estimé à £ 12.400.000 et celui du tunnel principal à £ 53.100.000, ce qui donne un dépense totale de £ 65.500.000.

L'estimation du temps requis pour réaliser l'entreprise est de cinq années pour le tunnel pilote et de trois années pour le tunnel principal.

Groot-Brittannië door de vooruitgang van de luchtvaart niet meer verzekerd is en het heeft er zich overigens rekenschap van gegeven dat er geen Duinkerken zou geweest zijn, had de tunnel onder het Kanaal bestaan. Bijgevolg ontstaat in dat land een aanzienlijke wending van de openbare mening ten gunste van de Kanaaltunnel. Aldus hebben 220 Parlementsleden van het « House of Commons » en van de « House of Lords » een resolutie ondertekend, waarbij aan de Regering gevraagd wordt een nieuw onderzoek aan de kwestie te wijden, in een gunstige zin voor de verwezenlijking van dat werk.

Van Franse zijde staat de openbare mening uitgesproken gunstig voor het graven van de tunnel. Het initiatief van een bedrijvige parlementsgroep werd ten deze, in de Raad van de Republiek (Conseil de la République) genomen door de h. Guy Montier en, toen deze laatste niet meer herkozen was, heeft de h. Devoers de leiding genomen. Anderdeels bestaat er, in de Nationale Vergadering (Assemblée Nationale) een andere groep, voorgezeten door de h. Daniel.

Daarenboven werden maatregelen genomen om de gedachte van de Channel Tunnel ingang te doen vinden in de parlementen van België, Nederland, Zwitserland en Italië.

Het was belangwekkend de meningen te horen die de vertegenwoordigers van die verschillende landen op de conferentie uiteenzetten. De Nederlandse afgevaardigde wees op het grote belang dat zijn land in het ontwerp stelde, terwijl de Zwitserse en de Italiaanse afgevaardigden de gedachte van de tunnel onder het Kanaal in verband brachten met het ontwerp, waarmede binnenkort een aanvang zal worden gemaakt, van het doorboren van de Mont Blanc, daarin de verwezenlijking zagen van een grote verbinding langs de weg en per spoor tussen Rome en Londen, en de aandacht vestigden op het overgroot belang dat daaraan verbonden is.

Uit technisch oogpunt bewijzen de studies van de ingenieurs en aardkundigen, dat het mogelijk is een tunnel onder het Kanaal te graven. Men vindt immers in de ondergrond, zowel aan de Franse als aan de Engelse zijde, krijtlagen die ten volle geschikt zijn voor de uitvoering van zulk werk. Het was evenwel niet mogelijk peilingen te doen onder het Kanaal en vast te stellen of er in die laag geen gapingen voorkomen met waterhoudend zand die de onderneming onmogelijk zouden maken. Daarom werd onder het oog genomen aan te vangen met het graven van een testtunnel om de grondlagen te bestuderen, waarna, indien het terrein gunstig is zoals de ingenieurs het geloven, zou kunnen voortgegaan worden met het graven van de definitieve tunnel. De bouwkosten van de testtunnel zijn geraamd op £ 12.400.000 en die van de hoofdtunnel op £ 53.100.000, wat een totale uitgave maakt van £ 65.500.000.

De tijd die zal nodig zijn om de onderneming te verwezenlijken is op vijf jaar geraamd voor de testtunnel en op drie jaar voor de hoofdtunnel.

Le nombre d'ouvriers employés serait de 250 pour le tunnel pilote et de 1.500 pour le tunnel principal.

La réalisation se ferait en appliquant le système Fougerralles qui permet l'évacuation des terres en les mélangeant à l'eau et les pompant dans la mer.

La rentabilité de cette œuvre paraît devoir être assurée. En effet, une étude sur cette question évaluée à 2.357.000 le nombre de passagers et, en estimant une majoration de trafic de 4 % dans chaque sens au cours des dix prochaines années, la Channel Tunnel Company estime à £ 3.500.000 la recette annuelle donnée par le trafic des passagers, des marchandises, de la poste et des automobiles.

Si, d'autre part, suivant l'estimation la plus élevée, on considère que l'intérêt de £ 65.500.000 à 3 % est de £ 1.965.000
et que les frais d'entretien seront de £ 1.250.000
soit un total de £ 3.215.000

Dans ces conditions, l'opération se présente comme la suivante :

Recettes :	£ 3.500.000
Dépenses :	£ 3.215.000

laissant un bénéfice de : £ 285.000

En 1947, une grande publicité a été donnée à un projet présenté par un ingénieur français, M. André Basdevant. Ce projet prévoit un grand tunnel comportant deux lignes de chemin de fer et deux routes assurant le passage de front à deux véhicules, dans chaque sens, avec, au centre, une partie assurant le refuge des autos en panne. Dans le dessus et le dessous du tunnel se trouve un système de ventilation commandé par de puissants ventilateurs électriques établis du côté anglais et du côté français.

Suivant ce projet, le tunnel prendrait naissance en France, à l'ouest de Marquise, sur le territoire de la commune de Bazinghen. Après s'être raccordé avec la route nationale n° 1 de Paris à Calais et avec la voie de chemin de fer de Boulogne à Calais, le tunnel s'enfoncerait sous terre (pente 2 %). Il poursuivrait sa descente en ligne droite jusque sous le Cap Gris-Nez, où il atteindrait la profondeur de 131 mètres.

Après un très léger changement de direction, il avancerait en ligne droite jusqu'à la côte anglaise pour aboutir à Folkestone.

Dans la première moitié de son parcours sous-marin, il remonterait en pente douce (3 %) jusqu'au milieu du détroit du Pas-de-Calais, sous le banc de Varne, où il ne serait plus qu'à 60 mètres de profondeur. Puis il descendrait à nouveau jusque sous la côte anglaise où sa profondeur serait de 110 mètres. C'est à cette profondeur qu'il traverserait Folkestone.

Er zouden 250 arbeiders te werk gesteld worden aan de testtunnel en 1.500 aan de hoofdtunnel.

Het graven zou geschieden volgens het systeem Fougerralles, waarbij de grond verwijderd wordt door hem met water te vermengen en in de zee uit te pompen.

De rentabiliteit van dit werk schijnt verzekerd. Immers, in een studie hieraangaande wordt het aantal gebruikers op 2.357.000 geschat, en de Channel Tunnel Company raamt dat het verkeer in elke richting met 4 % zal toenemen tijdens de tien eerstkomende jaren, en dat de jaarlijkse inkomsten uit het verkeer van personen, goederen, poststukken en auto's aldus £ 3.500.000 zullen bereiken.

Wordt anderdeels, volgens de hoogste schatting, in acht genomen, dat de interest op £ 65.500.000 à 3 % £ 1.965.000
en de onderhoudskosten £ 1.250.000
bedragen, dus een totaal van £ 3.215.000

dan doet de verrichting zich als volgt voor :

Ontvangsten :	£ 3.500.000
Uitgaven :	£ 3.215.000

Er blijft dus een winst over van £ 285.000

In 1947 werd grote ruchtbaarheid gegeven aan een ontwerp van een Frans ingenieur, de h. André Basdevant. Dat ontwerp voorziet een grote tunnel met 2 spoorlijnen en 2 rijwegen, waarop twee rijtuigen nevens elkaar kunnen rijden in beide richtingen, met in het midden een vrije strook voor het parkeren van defecte auto's. Boven en onder de tunnel is een luchtverversingsstelsel voorzien, dat werkt met krachtige aan de Engelse en aan de Franse kant opgestelde elektrische ventilatoren.

Volgens dat ontwerp zou de tunnel beginnen in Frankrijk, ten westen van Marquise, op het grondgebied der gemeente Bazinghen. Na verbinding met de nationale weg n° 1 van Parijs naar Calais en met de spoorweg Boulogne-Calais, gaat de tunnel onder de grond met een helling van 2 %. Zij daalt verder in rechte lijn af, tot onder Kaap Gris Nez, waar zij 131 meter diep zou liggen.

Na een lichte zwenking loopt zij in rechte lijn door tot aan de Engelse kust en mondt uit te Folkestone.

In haar eerste helft onder de zee stijgt zij met een lichte helling van 3 % tot middenin de Straat van Dover, onder de « banc de Varne », waar zij nog slechts 60 meter diep zou liggen. Vervolgens daalt zij opnieuw tot onder de Engelse kust, waar haar diepte 110 meter zou bereiken. Op zulke diepte zou zij onder Folkestone doorgaan.

Il remonterait ensuite par une pente de 2,5 % pour reparaitre à la surface aux environs de Newington et se raccorderait au chemin de fer de Londres par Canterbury et à la route.

Sa longueur totale serait de 48 km. 75. Son parcours sous la mer serait de 35 km. 800.

Comme on le voit, les points les plus bas seraient sous les rivages anglais et français, ce qui permettrait de pomper et remonter à la surface les eaux d'infiltration ou simplement les eaux usées.

Par ailleurs, en cas de nécessité stratégique, on pourrait inonder le tunnel à ses deux niveaux inférieurs et en interdire ainsi la circulation sans rien détruire. Il suffira par la suite de pomper l'eau et de la rejeter à la mer pour rendre à nouveau le tunnel utilisable.

* * *

En conclusion de cet exposé la Commission constate que le tunnel sous la Manche intéresse en ordre direct la France et la Grande-Bretagne, puisque les points d'aboutissement se trouvent dans ces deux pays. Il sera réalisé le jour où ces derniers se mettront d'accord pour l'exécuter et sans qu'il soit besoin d'aucune participation des autres puissances.

Dans ces conditions, il semble évident que quelle que soit l'opinion que l'on puisse avoir sur les avantages ou les inconvénients pour la Belgique de sa création, les autorités belges doivent suivre de près l'évolution de cette question de façon à pouvoir réserver à notre pays tous les avantages qui peuvent résulter de notre raccordement aux réseaux ferroviaire et routier issus du tunnel.

En conséquence, la Commission prie le Sénat de faire sien le vœu suivant :

Le Sénat soucieux des répercussions que la réalisation du projet de tunnel sous la Manche pourrait avoir sur les intérêts belges dans divers domaines, émet le vœu de voir le Gouvernement constituer un comité spécial groupant des représentants des divers départements intéressés en vue d'étudier la question et de lui faire rapport sur les mesures éventuelles à prendre.

Le Rapporteur,

Le Président,

C^{te} H. de la BARRE d'ERQUELINNES. H. DELPORT.

Vervolgens stijgt zij opnieuw met een helling van 2,5° en komt aan de oppervlakte in de nabijheid van Newington, waar er verbinding met de spoorweg Londen-Canterbury en met de weg zou zijn.

Zij zou in totaal een lengte van 48 km. 750 hebben; het onderzees vak zou 35 km. 800 bedragen.

Zoals men ziet, liggen de laagste punten onder de Engelse en Franse kusten, wat het oppompen van het inzijselingswater of het afvalwater zou mogelijk maken.

Overigens zou, in geval van strategische noodzaak, de tunnel op haar beide laagste peilen onder water kunnen gezet worden, zodat het verkeer zonder enige vernieling onmogelijk wordt. Het zou volstaan naderhand het water weg te pompen, om de tunnel weer bruikbaar te maken.

Als besluit van deze uiteenzetting, stelt de Commissie vast dat de tunnel onder het Kanaal Frankrijk en Groot-Brittannië rechtstreeks aanbelangt, vermits de eindpunten er van zich in die twee landen bevinden. De tunnel zal aangelegd worden de dag waarop die twee landen zich akkoord zullen stellen over de verwezenlijking er van, en zonder dat de deelneming van andere mogendheden nodig is.

In die omstandigheden schijnt het vanzelfsprekend dat, wat men ook moge denken over de voordelen of nadelen die de aanleg er van voor België zal opleveren, de Belgische overheden de ontwikkelingsgang van dit vraagstuk van nabij moeten volgen om aan ons land alle voordelen te bezorgen die kunnen voortvloeien uit onze aansluiting met het net van spoorwegen en wegen die uit de tunnel zullen ontstaan.

Derhalve verzoekt de Commissie de Senaat de volgende wens tot de zijne te maken :

De Senaat, bezorgd om de weerslag die de verwezenlijking van het ontwerp van tunnel onder het Kanaal zou kunnen hebben op de Belgische belangen op verschillende gebieden, uit de wens dat de Regering een bijzonder comité zou oprichten, bestaande uit vertegenwoordigers van de verschillende betrokken departementen, om de zaak te bestuderen en bij hem verslag uit te brengen over de mogelijk te treffen maatregelen.

De Verslaggever,

De Voorzitter,

Gr. H. de la BARRE d'ERQUELINNES. H. DELPORT.