



TOPIC 13
PUBLIC SECTOR
PERFORMANCE

LOGIQUE DE CONCEPTION ET MODE D'INSERTION DU TUNNEL SOUS LA MANCHE DANS LA RÉGION NORD-PAS-DE-CALAIS

CHANTAL CHAPLAIN

Laboratoire d'Économie des Transports—Université Lumière Lyon 2
Lyon, FRANCE

Abstract

Dans l'analyse des relations entre transport et espace, l'approche économique traditionnelle en termes d'effets montre ses limites. Appliquée au cas du tunnel sous la Manche, l'approche en termes de processus montre comment l'étude des comportements et des pratiques des acteurs institutionnels permet d'appréhender la dialectique entre transport et espace.

INTRODUCTION

Dans l'analyse des relations entre le transport et l'organisation socio-économique de l'espace, l'approche économique traditionnelle, en cherchant à rendre compte des effets socio-économiques supposés résulter de l'offre de transport, se trouve confrontée à un champ d'analyse d'une grande complexité dont elle ne parvient pas à maîtriser tous les paramètres. L'absence de méthode générale d'évaluation de ces effets en est la traduction.

A travers l'exemple du tunnel sous la Manche, nous avons cherché à montrer l'intérêt, dans l'analyse des relations entre transport et espace, de passer d'une approche en termes d'effets à une approche en termes de processus qui s'attache non plus à mesurer mais à comprendre les dynamiques à l'oeuvre à partir de l'étude des comportements et des pratiques des acteurs.

Pour comprendre le rôle joué par le tunnel sous la Manche dans le fonctionnement et l'organisation de la région Nord-Pas-de-Calais, région d'accueil en crise de reconversion, la démarche adoptée s'intéresse aux processus de conception et d'insertion spatiale de l'infrastructure, aux positions et aux prises de position respectives des acteurs impliqués dans ces processus.

Cette démarche est exploratoire. Elle résulte du constat de l'insuffisance de l'approche causale à rendre compte des rapports qui peuvent s'établir entre une offre de transport et des phénomènes socio-économiques aux contours flous. Pour rendre compte des relations entre transport et organisation socio-économique de l'espace, il nous semblait nécessaire de nous attacher aux dynamiques à l'oeuvre dans la réalisation du tunnel plutôt qu'aux manifestations socio-économiques supposées résulter de cette infrastructure, de poser le problème non plus en termes de mesure et de prévision, mais en termes de compréhension et d'explication.

Après avoir explicité le principe de notre démarche et clarifié l'outil méthodologique et conceptuel utilisé nous nous attacherons à rendre compte des principaux enseignements qui se dégagent de l'application de cette démarche à l'étude de la réalisation du tunnel sous la Manche.

UN CHANGEMENT DE L'OBJET D'ÉTUDE

L'étude des processus ou la primauté des faits sur les effets

Aujourd'hui, les insuffisances dans le domaine des connaissances auxquelles se heurtent les réflexions sur les effets socio-économiques des infrastructures de transport tiennent, semble-t-il, au cadre méthodologique retenu jusqu'ici comme base de référence.

Ce cadre méthodologique est celui qui a été élaboré pour l'évaluation d'effets directs, quantifiables. Dans ce type d'évaluation, l'offre de transport est à la base de l'analyse. Le champ d'investigation est clairement délimité et les grandeurs soumises à l'observation sont bien identifiées. La question des effets se rapporte alors à une mesure sur un ensemble de variables posées au départ et soumises à l'observation. En ce sens, cette démarche se rapproche de celle d'une "expérimentation", d'une "expérimentation fictive". C'est dans le cadre de son élaboration et de sa finalité qui est celle de l'évaluation des effets directs, quantifiables, que cette approche trouve sa raison d'être. Mais, transposée à l'étude des phénomènes socio-économiques, cette démarche pose problème. En effet, si pour les effets directs le champ d'investigation sur lequel porte l'évaluation est précis et clairement identifié, pour les effets socio-économiques, le champ d'analyse est vaste et imprécis. Le mode de questionnement est néanmoins resté le même: "quels sont les effets de la nouvelle offre de transport sur...?". C'est toujours l'infrastructure qui est le point de départ de l'analyse, et ce sont toujours les manifestations de ces investissements que l'on cherche à mesurer. Ainsi orientée, la portée des analyses est d'autant limitée, réduite aux seules manifestations soumises à l'observation. Mais le champ d'analyse des effets s'est élargi. La question n'est donc plus de savoir comment évoluent un certain nombre de grandeurs ou

d'indicateurs économiques posés au départ. Il s'agit ici de comprendre et d'expliquer les rapports qui peuvent s'établir entre une offre de transport et des phénomènes socio-économiques, aussi amples que divers, aux contours souvent imprécis.

Avant d'exister en tant que telle et de s'inscrire dans l'espace, l'infrastructure est d'abord un projet qui se définit progressivement en fonction des logiques, des intérêts, des contraintes et des moyens propres aux auteurs du projet. Lorsqu'elle s'inscrit dans l'espace, l'infrastructure est donc déjà le produit d'un ensemble de faits ou d'actions sur lesquels vont venir se greffer d'autres faits, d'autres actions. Le résultat final, qui met en relation transport et espace, peut donc être considéré comme l'agrégation d'actions élémentaires qui se manifestent aux différentes étapes du processus. Il convient donc, avant de chercher à comprendre et à expliquer ces actions, de chercher à les identifier à partir de l'observation des faits et des acteurs qui en sont à l'origine.

Cette démarche conduit à distinguer deux temps: celui de la conception de l'infrastructure et celui de son insertion dans l'espace. Par conception de l'infrastructure nous entendons le processus par lequel l'infrastructure va prendre forme, aussi bien à travers le mode de gestion retenu qu'à travers les caractéristiques essentiellement modales (transport routier, ferroviaire, etc, rapide ou non) et spatiales du transport, c'est-à-dire le cadre géographique dans lequel vient s'inscrire cette offre. Par insertion spatiale, nous entendons la façon dont se traduit, dans l'espace géographique considéré, l'arrivée de cette offre de transport, c'est-à-dire les actions et les réactions qui se manifestent à cette occasion.

Les processus ou séquences d'actions ainsi définis, il convient de s'interroger sur la façon de rendre compte de ces actions et de leur rôle dans la relation entre transport et espace. L'analyse s'oriente dès lors vers l'étude des comportements et des pratiques des acteurs car ce sont eux qui sont à l'origine de la conception de l'infrastructure et de son insertion dans l'espace.

Le rôle des acteurs et de leurs comportements

Partant de l'individu, la méthode "individualiste" part du principe que l'on ne peut analyser un phénomène, aussi bien à petite qu'à grande échelle, sans prendre en compte les actions et les motivations des individus impliqués dans le processus. En refusant toute explication par les causes finales, l'individualisme méthodologique s'attache à l'étude des processus, des séquences d'actions et cherche les déterminants concrets des choix individuels, y compris ceux qui s'écartent de ce que semble imposer l'environnement.

Raymond Boudon (Boudon, 1984) a formalisé les règles de l'individualisme méthodologique:

Soit une situation sociale ou économique quelconque (M). On peut dire qu'elle résulte d'une fonction d'agrégation (f), d'un ensemble d'actions individuelles (m), lesquelles sont fonction de la situation où elles s'inscrivent (S), elle-même dépendante de l'environnement social antérieur (M').

On obtient alors une fonction de la forme suivante: $M = f \{ m [S (M')] \}$

L'individualisme méthodologique met l'accent sur deux aspects essentiels:

- la situation (M) n'est pas acquise d'avance. Il n'existe pas de déterminisme historique qui permette de dire que tel contexte entraîne systématiquement tel phénomène. La notion d'effet émergent ou effet d'agrégation, introduite en français par R. Boudon en référence à des travaux d'économistes anglo-saxons, renvoie à des conséquences non intentionnelles des actions humaines, à des effets non voulus voire opposés aux préférences et objectifs visés.
- l'individu est capable d'innovation et de calcul qui lui permettent de "jouer avec le système et éventuellement de le battre" comme l'on montré Michel Crozier et Ehrard Friedberg (Crozier and Friedberg, 1977). Cet aspect permet à l'individualisme méthodologique d'expliquer des actions non conformes aux déterminations extérieures.

Si l'individualisme méthodologique donne à l'acteur un rôle moteur et reconnaît dans la situation qui s'est créée, le résultat possible d'un jeu d'interactions, il ne l'y réduit pas nécessairement. L'individualisme méthodologique est en ce sens possibiliste (Paradeis 1990). La possibilité d'expliquer des écarts par rapport à des comportements prévisibles n'empêche pas d'introduire

l'existence de prédispositions inconscientes mais non définies à tout jamais dans la conduite des actions des individus.

Dans leurs comportements et leurs pratiques, les acteurs sont contraints par leur histoire, leur héritage socio-économique, leur capital, d'une part, et par les actions des autres acteurs, d'autre part. Ces contraintes auxquelles il est possible d'appliquer respectivement les notions d'habitus, ou inconscient social intériorisé, et de champ ou espace d'interactions, empruntés à l'analyse sociologique de Pierre Bourdieu, constituent des éléments déterminants de l'analyse des comportements et des pratiques des acteurs dans la mesure où elles permettent de les comprendre et de les expliquer.

Comprendre une situation ou expliquer un phénomène implique donc de replacer cette situation ou ce phénomène dans le champ de son élaboration et de considérer les contraintes d'habitus et d'interactions comme des éléments déterminants de cette situation ou de ce phénomène.

Démarche et choix méthodologiques

La recherche s'est alors intéressée aux comportements et aux pratiques des acteurs institutionnels, aux influences qui orientent et structurent leurs actions, ainsi qu'aux phénomènes auxquels conduit l'agrégation de leurs actions. Ce choix des acteurs institutionnels se justifiait par le fait qu'à travers les engagements qu'ils prennent, ces acteurs exercent une influence déterminante sur le lien étudié: ce sont eux qui, par leurs comportements et leurs pratiques définissent, en première instance, les règles du jeu et orientent le mode d'insertion du transport au niveau spatial. Il s'agit ce faisant d'une analyse partielle qui doit être complétée par une démarche similaire appliquée aux acteurs économiques.

Considérant que la façon dont le tunnel sous la Manche a été conçu n'est pas sans incidence sur son mode d'insertion dans la région Nord-pas-de-Calais, il convenait de chercher à préciser le sens que revêt cette réalisation. La connaissance du contexte économique et politique du projet s'avérait alors nécessaire dans la mesure où ce contexte constitue tout à la fois un déterminant et une contrainte qui s'impose aux engagements qui sont pris. Mais pour comprendre les enjeux et les finalités que recouvre la réalisation du tunnel, les intérêts et les logiques qui s'expriment derrière son inscription dans l'espace, et qui constituent autant de déterminants des conditions de l'insertion du tunnel dans la région, il convenait de s'attacher à l'analyse de la mise en oeuvre de cette infrastructure, c'est-à-dire à la conception et à l'organisation du projet.

La recherche s'est ensuite attachée à expliquer la manière dont se traduit l'arrivée du tunnel dans la région. Les actions mises en oeuvre, le capital ou héritage socio-économique détenu par les individus, les enjeux, les interactions et luttes d'influence qui structurent les champs d'actions constituent des éléments importants de l'analyse. La prise en compte de ces déterminants qui structurent l'action nous permet, à partir des règles de l'individualisme méthodologique, d'apprécier les effets d'agrégation engendrés par les comportements et les pratiques des acteurs, sur le fonctionnement et la structure de l'organisation territoriale.

LES LOGIQUES À L'OEUVRE DANS LA CONCEPTION ET L'ORGANISATION DU PROJET TRANSMANCHE

Si l'histoire du projet Transmanche baptisé "Eurotunnel" remonte à moins de 15 ans, celle de l'idée du tunnel sous la Manche a plus de deux siècles. C'est le vingt-septième projet de construction d'un tunnel entre la Grande-Bretagne et le continent européen, série qui a commencé en 1751. Étroitement liée à la spécificité des relations entre la France et le Royaume-Uni, ainsi qu'au caractère d'insularité britannique, cette longue histoire débouche le 12 février 1986 sur la signature d'un traité, entre la République française et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, concernant la construction et l'exploitation, par des sociétés privées concessionnaires, d'une liaison fixe transmanche. La ratification du traité, le 29 juillet 1987, marque le lancement officiel du projet.

La connaissance du contexte économique et politique dans lequel s'inscrit la réalisation du tunnel permet de comprendre les choix qui sont à l'origine de cette infrastructure. La confrontation des intérêts et des logiques à l'oeuvre contribue, quant à elle, à expliquer les modes de gestion retenus ainsi que les caractéristiques modales et spatiales adoptées.

Un compromis politique entre les gouvernements

La longue histoire du tunnel sous la Manche montre qu'un même projet peut, à diverses époques, servir des objectifs différents. Mais aussi qu'un même projet peut avoir autant de finalités que d'intervenants et donc d'intérêts et de logiques en présence.

Ainsi, lorsqu'en 1802, l'ingénieur Mathieu-Favier présente à Bonaparte un projet de tunnel, ce sont des motivations militaires et stratégiques qui sont à l'origine du projet. Dans la seconde moitié du XIX^{ème} siècle, c'est surtout le développement économique de la Grande-Bretagne qui incite les ingénieurs à s'intéresser à nouveau au projet. Les motivations économiques ont remplacé les préoccupations stratégiques. Au XX^{ème} siècle, avec l'entrée de la Grande-Bretagne dans le Marché Commun, ce sont toujours les intérêts économiques qui motivent la reprise des études. Mais alors qu'en 1974 les travaux de percement du tunnel ont déjà commencé, en Grande-Bretagne les travaillistes ont gagné les élections. Défavorables au projet qu'ils estiment trop onéreux, ils annoncent en 1975 l'arrêt des travaux.

Ce sont finalement toujours des considérations politiques ou militaires qui ont été à l'origine des échecs successifs. Mais alors que pendant deux siècles, la France proposait et la Grande-Bretagne disposait, au cours des années 1980, les conditions économiques et politiques étaient réunies pour permettre au projet de tunnel de voir le jour. Un trafic transmanche en croissance forte et continue et une "intégration européenne" en marche auraient, semble-t-il, rendu le tunnel plus facile à réaliser. C'est en effet, pour la Grande-Bretagne, en corollaire de son entrée dans la Communauté Economique Européenne et de l'accroissement de ses échanges avec ses nouveaux partenaires, l'occasion pour elle de s'arrimer au continent pour renforcer sa position économique et commerciale et sa compétitivité par rapport aux autres pays européens. C'est pour la France, l'occasion de s'investir dans une Europe des transports, et par là même de s'orienter vers un développement économique qui dépasse le simple cadre national. Le tunnel sous la Manche apparaît ainsi comme une réponse à des enjeux économiques de niveau européen, comme le résultat d'objectifs et d'intérêts devenus compatibles.

Pourtant, au début des années 1980, les perspectives d'entente entre les gouvernements français et britannique ne s'annoncent pas particulièrement favorables. Si la réalisation du tunnel est souvent présentée dans le cadre d'une politique visant à accroître "l'intégration européenne", la position des gouvernements français et britannique reste très contrastée à ce sujet. En effet, alors qu'en France, le président Mitterrand considère l'intégration européenne à la fois comme un idéal et une nécessité, Mme Thatcher y est clairement hostile. En France, le gouvernement socialiste relance la planification et les nationalisations, alors que le gouvernement de Mme Thatcher se lance dans une politique néo-libérale qui vise à réduire le rôle de l'Etat. Le gouvernement français s'engage dans une politique de décentralisation pendant qu'en Grande-Bretagne, le contrôle du pouvoir central sur les autorités locales est renforcé.

En dépit de ces divergences, le projet transmanche a néanmoins vu le jour sur la base d'un compromis politique. Ce compromis s'exprime autour des choix fondamentaux que sont le type de financement et le type de liaison. Le choix du financement privé sans garantie financière des Etats est d'origine anglaise en contrepartie de quoi le choix d'une liaison ferroviaire peut-être considéré comme d'origine française.

Le choix du privé: une volonté britannique

Ce qui fait la différence entre le financement public ou privé d'un projet, c'est le transfert des risques. Dans le cas d'un financement public, les risques et les charges de l'opération sont assurés par un organisme public. Les ressources peuvent provenir du secteur public (subventions, recours à l'impôt, etc), et/ou du secteur privé (marché financier, etc). Dans le cas d'un financement privé,

les risques sont supportés par la personne privée qui réalise, exploite et apporte les fonds nécessaires.

Dans le cas du tunnel sous la Manche, le recours à des capitaux entièrement privés constituait, semble-t-il, la condition essentielle de l'engagement britannique dans la relance du projet.

Cette solution est en rupture par rapport à la tradition de réalisation des grandes infrastructures de transport dans les deux pays et contribue, par là même, à donner un caractère exceptionnel au projet de liaison fixe transmanche. Elle est cependant conforme à la position néo-libérale du gouvernement de Mme Thatcher, aux mouvements de privatisations engagés, et à la réticence de la politique britannique envers la dépense publique. L'idée selon laquelle le secteur public était incapable de maîtriser les coûts et que le meilleur moyen d'y parvenir était de confier la construction du tunnel au secteur privé s'est ainsi imposée en Angleterre dans un contexte qui lui était favorable.

En France, l'option d'un financement privé sans garantie financière des Etats était plus difficile à accepter dans la mesure où cela sortait du cadre défini par la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982. Mais cette solution, présentée comme une condition nécessaire côté anglais, était préférable plutôt que de voir le projet de tunnel abandonné à nouveau. Cette solution allait, en outre, dans le sens d'un souci de réduction des dépenses publiques françaises, conformément à la politique dite de "rigueur", salariale et budgétaire, menée par le gouvernement français depuis 1983.

Le choix du ferroviaire: une volonté française

Après l'appel d'offres aux entreprises de mars 1985, et après dépôt des différents projets, la "décision" de retenir tel projet plutôt que tel autre appartenait aux gouvernements. Une commission binationale assistée d'experts devait leur remettre une évaluation de chacune des offres afin d'éclairer leur choix. En janvier 1986, le projet France-Manche est retenu.

Les justifications du choix, présentées aux parlementaires français et britanniques par les Secrétaires d'Etat aux Transports de France et de Grande-Bretagne, s'appuyaient sur les considérations suivantes: le projet France-Manche (évalué à 27,3 milliards de francs et présenté par un consortium franco-britannique composé de 10 entreprises de génie civil et de 5 banques) était le moins cher de tous les projets et offrait les meilleures garanties financières, il était considéré techniquement comme le plus fiable, il était le plus sûr en termes de sécurité pour les voyageurs et de protection de l'environnement.

Les rapports d'évaluation de la commission binationale n'ont pas été rendus publics en raison des informations confidentielles, relatives aux aspects techniques, financiers et de défense nationale, qu'ils contenaient. Mais en réalité, il semble bien que dans le choix de la liaison fixe, le calcul économique (au sens public) ait tenu une place minime. Des considérations politiques et financières ont, semble-t-il, été prédominantes.

En termes d'économie publique, le choix des investissements, selon la théorie néo-classique, est fondée sur la recherche d'un optimum collectif. Cependant, l'évaluation de la rentabilité collective du projet Transmanche, à partir du calcul économique, ne semble pas avoir été prise en compte. Selon Claude Charmeil (Charmeil, 1991), membre de la commission intergouvernementale du tunnel sous la Manche:

Il est un peu étonnant, voire décevant pour le tenant de l'économie publique, de constater que le tunnel sous la Manche n'a fait l'objet, au moment de la préparation de la décision de 1986, d'aucune approche en termes de rentabilité collective. On cherchera en vain une autre appréhension chiffrée de la rentabilité du projet que celle de la rentabilité privée (...). Un tel calcul a bien été opéré, mais quatre ans auparavant, lorsque les études au sujet du tunnel ont été reprises en 1981/1982 après l'arrêt des travaux en janvier 1975. Encore cette étude avait-elle essentiellement pour objectif de comparer les différentes variantes possibles d'ouvrage traversant la Manche (Charmeil, 1991).

Le calcul de la rentabilité financière privée d'un projet constitue-t-il une bonne approche de la rentabilité publique? Quelques réflexions sur l'exemple du tunnel sous la Manche. In: *Economie Appliquée*, tome XLIV, N°2, 63).

Avant même que les propositions ne soient déposées par les candidats, le gouvernement britannique avait déjà posé les bases de la négociation en fixant la condition d'un financement privé. Il restait alors à choisir entre une option à dominante ferroviaire ou une option à dominante routière. La liaison ferroviaire avait les faveurs du gouvernement français alors qu'en Grande-Bretagne, c'était la route que l'on désirait privilégier. Pour le gouvernement français, la réalisation d'un tunnel ferroviaire, relié au TGV Nord, peut être considérée comme l'occasion de permettre au chemin de fer de récupérer le trafic fret à longue distance, perdu au profit des poids-lourds. Le tunnel représentait aussi et surtout semble-t-il, le point de départ, en France, d'un grand réseau européen de transport ferroviaire à grande vitesse. Il a été présenté, par les représentants de la SNCF notamment, comme un moyen d'accroître la rentabilité du TGV Nord. Du côté français, tunnel et TGV Nord apparaissent donc très liés. En Grande-Bretagne, le gouvernement, bien qu'il ne se soit jamais fermé aucune option, préférerait, quant à lui, une liaison routière directe qui ne serait pas soumise à l'action syndicale des cheminots. Le choix entre les différents projets a donc porté essentiellement sur le type de liaison à privilégier. L'appel d'offres n'opposait pas alors quatre offres mais deux options: une liaison fixe à dominante ferroviaire ou une liaison fixe à dominante routière. Le choix du projet apparaît ainsi beaucoup plus lié à des préoccupations politiques qu'au résultat d'un calcul économique qui les ignore.

Le choix des deux terminaux, l'un à Coquelles, près de Calais (département du Pas-de-Calais) en France, et l'autre à Cheriton, près de Folkestone (Comté du Kent) en Grande-Bretagne, s'est imposé de lui-même comme le plus court chemin entre la France et la Grande-Bretagne.

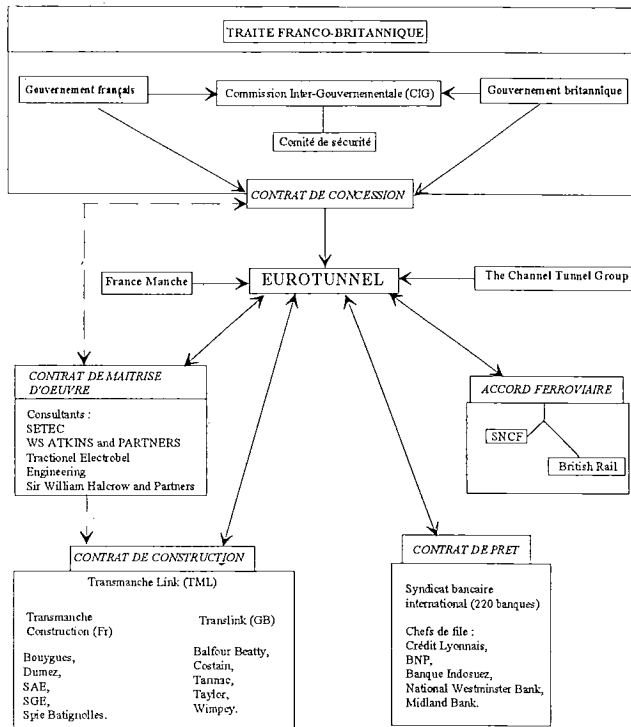
Eurotunnel, entre public et privé: l'ambiguïté des rôles

Le caractère binational de l'ouvrage et le fait que sa construction et son exploitation soient confiées au secteur privé a nécessité un montage institutionnel complexe. L'organisation du projet repose en effet sur une trame contractuelle qui fait intervenir de nombreux acteurs aux intérêts et aux logiques différentes.

La gestion du projet est ainsi dominée par le jeu ambigu et complexe des acteurs qui y participent. Il nous semblait alors essentiel, pour comprendre l'influence que peut exercer le tunnel sur l'organisation socio-économique de l'espace, de chercher à mettre en évidence le rôle et la position respective des acteurs qui interviennent dans la conduite de ce projet ainsi que les intérêts et les logiques dont celui-ci dépend. Quatre groupes d'intérêt ont pu être distingués: les pouvoirs publics, les propriétaires du groupe Eurotunnel c'est-à-dire ses actionnaires, les banques et les entreprises de construction.

Vis à vis des gouvernements, Eurotunnel, en tant que concessionnaire, est responsable de la bonne exécution (conception, financement, construction et exploitation) du projet, mais dépend des entreprises de construction pour la conception et la construction, et des banques pour le financement. L'absence d'un véritable pouvoir d'actionnaires capable de soutenir les intérêts de l'entreprise dans ses négociations contribue d'autant à affaiblir la position du groupe. L'actionnariat d'Eurotunnel se caractérise en effet par la prédominance des logiques de court terme et de moyen terme. En dehors des organismes publics et des banques, les intérêts des actionnaires impliqués dans le projet ne sont pas liés à l'exploitation du lien fixe. Il s'agit soit de logiques qui consistent à réaliser des plus-values boursières, soit comme c'est le cas pour les entreprises de construction, de logiques qui consistent à participer au capital pour obtenir des marchés. Les banques sont quant à elles plus directement intéressées à l'exploitation et à la rentabilité du projet dans la mesure où ce n'est que sur les bénéfices de l'exploitation qu'elles peuvent escompter pouvoir être remboursées. Ce sont elles qui ont acquis dans la conduite du projet un pouvoir prépondérant. Quant aux Etats, qui ont tenu à n'avoir aucune responsabilité économique et financière, ils se tiennent en retrait. Mais leur responsabilité politique les conduit à soutenir le projet de façon indirecte. Responsables des choix fondamentaux, la réalisation du tunnel représente pour eux un enjeu d'envergure nationale et européenne. Tout échec du projet serait un échec politique qui en outre affecterait beaucoup les finances publiques. C'est pourquoi, s'ils se sont refusés à intervenir de façon directe, les pouvoirs publics ont, semble-t-il, trouvé dans les banques (banques nationalisées et établissements de crédit d'intérêt public, notamment) des interlocuteurs susceptibles de représenter leurs intérêts. On peut donc considérer que depuis 1989,

les orientations du projet Transmanche, sont en grande partie le reflet des intérêts des banques et à travers elles, des pouvoirs publics.



Source: Eurotunnel

Figure 1 Organisation générale du projet Eurotunnel

Par les relations contractuelles qu'ils instaurent et qui les lient à Eurotunnel, les pouvoirs publics tendent à faire converger logique publique et logique privée. Cette attitude correspond à ce que D. Broussolle (Broussolle, 1981) appelle le "libéral-interventionnisme". Expression d'une convergence des logiques "d'appareils", ces relations concourent au flou des limites entre secteur public et secteur privé. Classifier les acteurs selon la division traditionnelle de l'économie entre public et privé devient alors de plus en plus difficile et, au demeurant, réducteur. Le processus de conception et d'élaboration du projet du tunnel met ainsi en évidence l'évolution de la division traditionnelle de l'économie. Cette évolution est la conséquence d'une politique de l'Etat qui est de plus en plus soumise aux impératifs d'une économie tournée vers l'Europe. Ce processus est à considérer comme une condition essentielle à la réalisation du tunnel. Cette infrastructure d'envergure européenne a été conçue dans le cadre d'une interpénétration croissante entre public et privé pour répondre aux enjeux de la compétition internationale. C'est en s'insérant dans un contexte économique d'ouverture vers l'Europe que ce projet déjà ancien est devenu crédible et réalisable.

L'analyse du processus de conception et d'organisation du projet Transmanche montre ainsi que pour comprendre le rôle et l'influence du tunnel, ce n'est pas à l'infrastructure en tant que telle qu'il faut s'attacher, mais aux acteurs qui, en premier lieu, sont à l'origine du projet et de son développement. C'est principalement la convergence des intérêts des gouvernements français et britannique, mais aussi des banques et des exploitants de transport, qui est à l'origine de l'infrastructure. Sa réalisation apparaît alors comme l'expression d'une logique unique de

rationalité économique, comme l'agrégation d'objectifs et d'intérêts devenus compatibles. Par leur comportements et leurs pratiques, ces acteurs définissent les conditions de développement du projet et orientent de ce fait le champs des impacts de l'infrastructure. Les banques et les pouvoirs publics exercent une influence prépondérante sur la conduite du projet. Mais leurs interventions, les inflexions qu'ils donnent au projet ne dépendent pas uniquement d'eux. Elles sont contraintes et conditionnées par les actions des autres intervenants. Les réactions des banques et des pouvoirs publics dépendent notamment de l'évolution des relations qui existent entre Eurotunnel et les constructeurs. Les orientations données au projet Transmanche, son évolution et son influence sont donc étroitement liées aux actions et aux logiques des acteurs impliqués dans la conduite du projet.

COMMENT LA LOGIQUE DE CONCEPTION DU TUNNEL SE RÉPERCUTE SUR SON MODE D'INSERTION DANS LA RÉGION NORD-PAS-DE-CALAIS

Que le tunnel s'inscrive dans la région Nord-Pas-de-Calais ne signifie nullement qu'il ait été conçu pour favoriser le développement économique de la région. Les objectifs de sa réalisation correspondent à des enjeux économiques de niveau européen qui dépassent largement l'échelon régional. Dans ces conditions, pour comprendre comment se traduit l'arrivée du tunnel dans le Nord-Pas-de-Calais, les actions mises en oeuvre et les orientations adoptées, il convient au préalable de chercher à connaître la région à travers notamment, l'étude de l'héritage socio-économique dont elle dispose, l'analyse de son mode de fonctionnement et d'organisation.

Crise de reconversion, individualismes spatiaux et rôle de l'Etat

Ancienne puissance industrielle, la région Nord-Pas-de-Calais ne s'est pas encore vraiment remise des vagues successives de crises conjoncturelles et structurelles qui ont frappé son économie depuis une trentaine d'années. La désindustrialisation et la montée du tertiaire ont transformé l'économie de la région. Mais cette reconversion difficile n'est pas encore achevée.

Des politiques patronales de la période de forte croissance industrielle, la région a hérité d'une série de handicaps qui expliquent son morcellement actuel, les faiblesses du tissu économique et social et les difficultés qu'elle rencontre pour sortir de la crise. Loin de s'atténuer, les tendances aux cloisonnements ont été amplifiées par les réponses de l'Etat à la reconversion économique de la région. Par la mise en oeuvre d'une politique que l'on pourrait qualifier de différenciée et sélective, l'intervention de l'Etat a contribué à entretenir les déséquilibres et les rivalités internes. Les clivages entre le Nord et le Pas-de-Calais, entre le centre et le littoral, mais aussi au sein même de la métropole et de la zone littorale, restent très vivaces. L'histoire a ainsi forgé un système structuré de relations entre les espaces et entre leurs institutions. Si dans cette reconversion difficile, la capitale régionale semble mieux que les autres villes tirer son épingle du jeu, son rayonnement sur le reste de la région est contesté. En effet, alors que son statut de métropole d'équilibre devait lui conférer un rôle de métropole pour sa région, les priorités données au développement du pôle lillois ont engendré, dans la région et au sein même de la métropole, une contestation du rôle et de la place de Lille. La région reste ainsi faite de contrastes et de déséquilibres, d'une mosaïque de particularismes et d'oppositions.

Comment dans ce contexte se traduit l'arrivée du tunnel? Quels sont les enjeux, les actions mises en oeuvre et les objectifs poursuivis face à cette réalisation? C'est en tentant de répondre à ces questions qu'il devenait possible de mettre en évidence les priorités, les conflits et/ou convergences d'intérêts, les logiques et finalement une partie du processus d'insertion du tunnel dans le Nord-Pas-de-Calais.

Les nouvelles compétences attribuées aux collectivités territoriales dans le cadre de la décentralisation donnent un rôle important à la Région en tant qu'acteur institutionnel. La position prise par cette institution dans le contexte actuel du Nord-Pas-de-Calais apparaît donc comme essentielle. C'est donc principalement à l'instance régionale et à l'Etat que nous nous intéresserons ici. Parce que c'est entre l'Etat et la Région, officiellement instance représentative de

l'ensemble de la région et interlocuteur direct de l'Etat, que se négocient en première instance les grandes orientations. C'est en effet à travers les opérations lancées dans le cadre des contrats de plan Etat/Région, que se définissent les axes majeurs de l'insertion du tunnel dans la région, et que se dessinent les priorités et les logiques de développement au niveau régional, mais aussi au niveau national.

Pour la Région: le tunnel, une occasion pour "renaître", un prétexte pour obtenir des crédits étatiques

Pour les élus régionaux, la réalisation du tunnel est perçue comme une chance qu'il faut saisir, une occasion pour "renaître" et "faire peau neuve". Il est question de "nouveau Nord". Les notions d'opportunité, de carrefour, de désenclavement qui dans la région sont rattachées à l'arrivée du tunnel (ainsi qu'au TGV Nord), sont significatives d'enjeux qui pour les élus consistent à transformer une situation économique défavorable en cherchant à détourner à leur profit un événement dont ils n'ont pas la maîtrise, mais aussi à séduire pour contrer la mauvaise image dont souffre la région à l'extérieur.

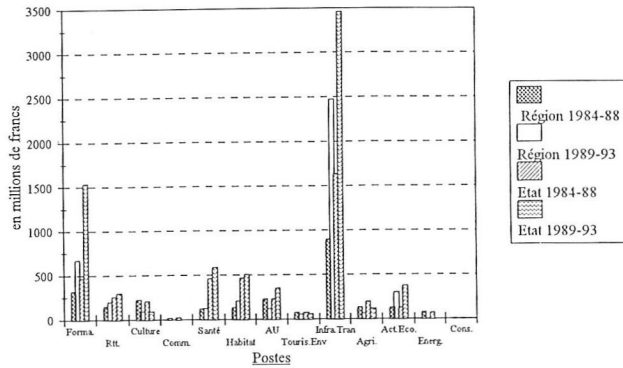
Le Conseil Régional s'est ainsi montré favorable à la réalisation du tunnel sous la Manche sous condition que l'Etat prenne des mesures de compensation et d'accompagnement afin d'aider les acteurs locaux à mettre en oeuvre une politique de valorisation et de développement de la région. Reproduisant un mode de fonctionnement établi dans le cadre de la reconversion économique, les élus régionaux se retournent vers l'Etat. Parce que la croissance passée de la région a servi en son temps les intérêts de la nation, le soutien de l'Etat est, aujourd'hui, considéré comme quelque chose de normal et d'indispensable. L'influence ainsi acquise et gardée par l'Etat explique que les élus se retournent vers lui pour régler des questions considérées comme étant d'ampleur nationale, voire européenne, comme c'est le cas avec la réalisation du tunnel.

Pour solliciter la participation de l'Etat, la Région a pris les devants en engageant, dès la reprise des négociations relatives à la réalisation du lien fixe transmanche, la mise en oeuvre d'études d'impacts du lien fixe afin de défendre ses intérêts dans la réalisation du projet. Support de réflexion, d'orientation et de cadrage des actions, ces études permettent à la région de justifier, auprès de l'Etat, la nécessité de mesures de compensation et d'accompagnement et, par conséquent, le bénéfice de crédits étatiques. Ces mesures de compensation et d'accompagnement ont été définies dans le cadre d'un protocole d'accord (Plan Transmanche) signé entre l'Etat et la Région en mars 1986, et inscrites aux contrats de plan Etat/Région 1984-88 et 1989-93.

Largement impulsées par la Région dans le cadre des contrats de plan avec l'Etat, les mesures d'accompagnement portent essentiellement sur les infrastructures de transport. Ces investissements de transport assurent l'insertion de la liaison fixe dans le réseau régional. Ensemble ils représentent un montant considérable qui dépasse même le coût initial de construction du tunnel (environ 30 milliards de francs) sans les frais financiers.

Entre le premier contrat de plan (principalement orienté vers "la nouvelle industrialisation de la région") et le second (dont l'objectif prioritaire est de définir "la vocation européenne de la région"), la progression des financements engagés (+74,5%) et la priorité donnée aux investissements en infrastructures de transport laisse penser qu'ici, les infrastructures de transport jouent un rôle majeur dans la définition de la vocation européenne de la région.

Des infrastructures routières et autoroutières (plan routier transmanche), ont ainsi été programmées: réalisation d'une rocade littorale reliant les trois ports de la région depuis la frontière belge jusqu'au Havre et Rouen, raccordements autoroutiers vers l'intérieur. Si ce plan routier transmanche bénéficie au littoral, l'objectif prioritaire de sa mise en oeuvre n'est pas, semble-t-il, de favoriser le développement économique de cette zone. Il vise aussi et surtout à améliorer l'accès de la métropole au littoral et au débouché du tunnel. L'engagement financier du Conseil Régional est, en effet, beaucoup plus fort sur la métropole que partout ailleurs.



Source: Chaplain, C. (1994).

Figure 2 Contrats de plan Etat / région 1984-88 et 1989-93

Pour l'Etat: des mesures visant à contourner le traité et à bénéficier du concours financier de la Région

Si les pouvoirs publics ont tenu à ne pas engager leur responsabilité économique et financière dans la construction et l'exploitation du lien fixe, ils ne sont pas pour autant absents de ce projet. Par un soutien indirect et un contrôle local du projet Transmanche, l'Etat exerce une influence forte dans la région.

Un soutien indirect au projet de tunnel

Les pouvoirs publics manifestent, de façon indirecte, leur responsabilité politique en facilitant le financement privé ou en apportant leur soutien au projet. Cet engagement tacite s'est traduit par la mise en oeuvre de mesures qui, pour certaines, ont eu une influence directe sur les coûts ou sur les revenus escomptés du tunnel.

Ainsi, la réalisation du TGV Nord, partie intégrante d'un réseau de transport ferroviaire européen, comporte une ligne qui dessert Lille et le tunnel. Celui-ci profite donc indirectement de cette réalisation. L'engagement de réaliser le TGV Nord a été annoncé par le gouvernement français plusieurs jours avant que les ministres des transports des cinq pays de la communauté (Belgique, France, Pays-Bas, RFA, Royaume-Uni) n'annoncent leur décision de construire un réseau européen de train à grande vitesse. Cette position est le signe d'un engagement politique de la part du gouvernement français.

Parallèlement à la réalisation du TGV Nord, l'Etat français a, dans la région Nord-Pas-de-Calais, investi dans le développement d'infrastructures routières, autoroutières et portuaires. Ainsi, sur l'ensemble des deux contrats de plan Etat/Région Nord-Pas-de-Calais, la participation de l'Etat s'est élevée à un peu plus de 60% du montant total des investissements en infrastructures de transport. La CEE s'est également engagée dans le financement des infrastructures liées au tunnel.

Cet engagement financier de l'Etat et de la Communauté Européenne constitue, semble-t-il, un soutien indirect au projet du tunnel. Cette considération provient de la comparaison des participations respectives de l'Etat et de la Région entre les deux contrats de plan, pour le poste "infrastructures de transport". Ainsi, alors que dans le second contrat de plan la participation de l'Etat diminue (64,5% dans le premier, contre 58,3% dans le second), celle de la Région augmente (35,5% dans le premier, contre 41,7% dans le second). Cette situation peut s'expliquer par le fait que les investissements en transport programmés dans le premier contrat de plan correspondent à

des investissements qui sont directement liés à la réalisation du tunnel, alors que ceux du second contrat de plan sont essentiellement orientés sur la métropole. En outre, les investissements en infrastructures de transport programmés dans le premier contrat de plan correspondent à des investissements prévus depuis longtemps et que l'Etat aurait dû financer seul. Leur contractualisation peut être considérée comme un moyen pour l'Etat de les réaliser tout en bénéficiant de fonds de concours régionaux.

Compte tenu des enjeux économiques et politiques que la réalisation du tunnel représente pour l'Etat, ce soutien indirect au projet du tunnel se comprend plus facilement. Les infrastructures d'accompagnement mises en oeuvre au niveau régional représentent, pour l'Etat, un moyen de contourner le traité franco-britannique pour la réalisation du tunnel. En se "servant" des acteurs régionaux, le gouvernement s'assure la possibilité de voir se réaliser des opérations qui répondent à ses objectifs mais qu'il ne pouvait, institutionnellement, réaliser dans le cadre du traité.

Cependant, les mesures inscrites au Plan Transmanche s'apparentent d'avantage, dans la région, à des mesures de rattrapage qu'à des mesures d'accompagnement.

Des mesures de rattrapage plus que d'accompagnement

Si l'on se réfère au Schéma Régional de l'OREAM Nord (schéma d'aménagement de la métropole, étendu ensuite au reste de la région) approuvé en 1971, cela fait plus de vingt ans que les experts évoquent la renaissance des villes, le développement accru des infrastructures de transport et le rôle moteur du tunnel sous la Manche et du Marché Commun dans l'essor du Nord-Pas-de-Calais. En 1971, le Schéma Régional prévoyait déjà les emprises du débouché du tunnel, reprises dans le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de la région de Calais en 1978. Certains équipements routiers, mais aussi ferroviaires et portuaires, programmés depuis plus de 20 ans du fait de l'existence même du trafic maritime, mais aussi du projet du tunnel, ont été retirés des priorités nationales avec l'entrée dans la crise et l'abandon du projet de tunnel en 1975. Ainsi, la réalisation du tunnel a permis de relancer la programmation d'équipements et d'aménagements prévus depuis longtemps et restés en attente. Le Plan Transmanche et le protocole d'accord reprennent en partie le premier contrat de plan pour la période 1984-88. Ils correspondent en ce sens à des mesures de rattrapage. L'importance et la portée des mesures inscrites au Plan Transmanche semblent avoir été réduites lors de leur inscription dans les contrats de plan.

Ainsi guidées par des enjeux économiques de niveau européen, les interventions sélectives de l'Etat dans la région tendent à accentuer le phénomène de polarisation et de fractionnement de l'espace. La priorité donnée au développement du pôle lillois et au rattachement du littoral à Lille et à Paris va dans ce sens. Partiellement adaptées aux spécificités régionales, les interventions ciblées de l'Etat nuancent la portée réelle des contrats de plan et l'émergence de dynamismes territoriaux.

Un contrôle local du projet Transmanche

Parallèlement, en procédant à la mise en oeuvre d'une procédure "Grand Chantier" et en créant une Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) sur le terminal français du lien fixe transmanche, l'Etat s'assure les moyens de suivre et de contrôler l'insertion locale du tunnel.

En dehors du domaine strictement technique, la procédure "Grand Chantier" a une finalité économique et sociale. Elle vise à favoriser l'accueil, le recrutement et la formation de la main d'oeuvre ainsi qu'à profiter de la dimension du chantier pour développer les ressources économiques et humaines de la région environnante. La mise en place de cette politique figure dans le protocole d'accord signé entre l'Etat et la Région en mars 1986. Cette procédure permet à l'Etat de garder un certain contrôle du chantier. Elle correspond, en outre, à la volonté du Conseil Régional de profiter de la réalisation du tunnel pour développer et valoriser le littoral en faisant bénéficier cette zone de financements exceptionnels de la part de l'Etat.

Cependant, initialement prévue pour des ouvrages réalisés par des entreprises publiques, l'application de cette procédure au chantier Transmanche pose des problèmes. En effet, Eurotunnel est un groupe privé qui représente ses actionnaires. Ses décisions sont donc prises en

priorité en fonction de l'intérêt de ces derniers. C'est pourquoi Eurotunnel a refusé de participer à toute aide au reclassement du personnel de TML (entreprise de construction) et à toute mesure de développement local.

En outre, la procédure "Grand Chantier" conditionne en grande partie l'action des collectivités locales à l'action du "Coordonnateur Grand Chantier", représentant du pouvoir central, en charge d'appliquer localement la politique. En 1987, le "Coordonnateur Grand Chantier" a tenté de mettre en place une structure associant les élus locaux et les entreprises concernées par la construction du tunnel, afin de contribuer au développement économique de la zone. Mais la mise en place de cette structure s'est heurtée aux oppositions et aux résistances des responsables économiques et politiques locaux et régionaux. L'échec de cette mise en place s'analyse dans le cadre d'un conflit entre le pouvoir central et le pouvoir local. Il est lié au fait que cette structure, perçue par les acteurs locaux comme imposée par l'Etat, entre en concurrence directe avec une instance composée d'élus et initiée par eux. Mais il est aussi et surtout, de la part des élus du Boulonnais et plus encore du Calaisis, l'expression d'une opposition locale à la politique de l'Etat sur le littoral. Opposition qui a pris ses racines dans l'histoire du développement de cette zone. Le développement du pôle dunkerquois au début des années 1960 et le précédent projet du tunnel ont, en effet, laissé aux calaisiens le sentiment d'avoir été sacrifié par l'Etat. Cette situation explique sans doute la crainte actuelle des calaisiens d'être mis à l'écart du développement. Mais c'est aussi un des principaux facteurs explicatifs de l'opposition des élus locaux à l'intrusion de l'Etat dans les affaires locales. Les tensions suscitées à l'occasion du projet du "Coordonnateur Grand Chantier" en sont un exemple probant. Elles sont révélatrices d'une situation paradoxale dans laquelle les élus tout en souhaitant l'aide de l'Etat s'opposent à toute intervention étatique dans les affaires locales. Ce qui est en jeu ici, en fin de compte, c'est la maîtrise de la situation. C'est le manque de confiance de l'Etat vis à vis de ce que peuvent faire les élus et réciproquement qui conduit à cette situation de blocage.

Parallèlement à la procédure "Grand Chantier", l'Etat a créé une ZAC au débouché du tunnel. C'est une première en France, aucune ZAC n'a été créée, à ce jour, à l'initiative de l'Etat. La réalisation et l'exploitation de cette zone ont été concédées, par l'Etat, à Eurotunnel. Cependant, même si le développement de la ZAC est confiée à une entreprise privée, il s'agit bien d'une ZAC d'Etat. Celui-ci n'investit pas dans cette zone. Mais en gardant la maîtrise, l'Etat voulait surtout, semble-t-il, protéger l'environnement immédiat du débouché du tunnel contre les risques de développement d'une urbanisation sauvage. L'aménagement de la ZAC est présenté, par Eurotunnel et par l'Etat, comme un outil supplémentaire de développement économique dans la mesure où sur cette zone devraient se situer des équipements importants valorisant le tunnel et générant des emplois nouveaux et par voie de conséquence des recettes fiscales nouvelles. A l'origine, l'aménagement des 200 ha de zones de développement devait être réalisé par Eurotunnel, en concertation avec les collectivités locales. Mais dans les faits, cette concertation a eu du mal à s'établir. La ZAC est venue exacerber les concurrences et conflits politiques locaux.

Si la réalisation du tunnel peut, au niveau régional, être appréhendée comme un événement, il convient, au vu des réactions et pratiques à l'oeuvre, de relativiser le changement produit. En effet, sur le plan des pratiques territoriales, cet événement s'apparente davantage à un changement dans la continuité qu'à une transformation profonde dans l'organisation et le fonctionnement régional. Prétexte aux actions mises en oeuvre et aux orientations adoptées, la réalisation du tunnel se traduit en effet par la reproduction d'un mode de développement impulsé et tiré de l'extérieur qui tend à accentuer les cloisonnements régionaux.

Une tendance lourde aux cloisonnements

L'arrivée du tunnel souligne la multiplication d'initiatives fractionnées et très souvent concurrentes de la part des institutions.

Le Conseil Régional oriente de façon prioritaire son intervention vers le développement de la métropole. Dans le département du Pas-de-Calais, le littoral ne fait pas partie des priorités d'action du Conseil Général. Les interventions sont, de façon prioritaire, orientées vers la reconversion du bassin minier. Toute action tendant à privilégier le littoral plutôt que cette zone de conversion

serait en effet mal vue par les conseillers généraux du bassin minier. Dans le département du Nord, les priorités sont quant à elles essentiellement centrées sur la métropole et le dunkerquois.

Pour "tirer partie au mieux de l'opportunité que constitue le tunnel", les collectivités territoriales mettent en place leurs "opérations d'aménagement et d'accompagnement". Des mesures destinées à accueillir les entreprises sont programmées: extension des zones industrielles, restructuration des centre-villes, développement des équipements universitaires, etc. L'accueil, le conseil et la prospection d'investisseurs nouveaux sont assurés par une pléthore d'organismes économiques locaux ou régionaux qui oeuvrent au développement économique de la région ou/et à celui de leur zone de compétence. Aux structures économiques anciennes s'en sont ajoutées de nouvelles dont l'existence est directement liée à la réalisation du tunnel, mais dont l'objectif est le même: favoriser le développement économique. Depuis 1986, date de la signature du traité franco-britannique pour la construction du tunnel, une multitude d'organismes à vocation économique a vu le jour. La plupart de ces organismes ne disposent pas d'un pouvoir d'initiative et ne peuvent engager des fonds qu'avec l'Etat et/ou les collectivités territoriales. Certains ont une zone d'influence qui se limite à l'échelon local. D'autres étendent leur zone d'influence à l'ensemble du littoral, voire à l'ensemble de la région. Certains émanent du pouvoir central, d'autres du pouvoir local. Dans cet imbroglio de structures politico-économiques, conséquence de la décentralisation, mais exacerbé par la réalisation du tunnel, des chevauchements et des luttes d'influence apparaissent. Si les discours promotionnels sont souvent les mêmes, les perspectives de la mise en service du tunnel et du grand marché unique européen, ne semblent pas toujours être, de façon directe, à l'origine des projets développés. C'est très souvent, semble-t-il, un processus cumulatif d'imitations, la crainte d'être mis à l'écart du développement qui est à l'origine de ces projets.

Ainsi apparaît l'absence quasi totale de concertation entre les collectivités territoriales au niveau régional, alors que celles-ci développent des projets fortement similaires qui tendent à entrer en concurrence les uns avec les autres. Cette absence de concertation et de cohérence dans les initiatives mises en oeuvre à l'occasion de l'arrivée du tunnel est révélatrice, ici, d'une tendance lourde au cloisonnement et à l'absence de cohésion interne.

CONCLUSION

En procédant à une décomposition des processus, en s'attachant à l'analyse des logiques et des jeux d'acteurs, en cherchant à dégager le sens des actions, l'approche individualiste permet de comprendre pourquoi et comment la façon dont l'infrastructure a été conçue se répercute sur son mode d'insertion dans l'espace. L'étude des comportements et des pratiques des acteurs institutionnels permet ainsi de faire le lien entre transport et espace.

L'analyse du processus de conception et d'insertion du tunnel dans la région Nord-Pas-de-Calais permet en effet de montrer comment la façon dont le projet Transmanche a été conçu répond à une logique des Etats qui, au niveau de l'insertion de l'infrastructure dans la région, se traduit par un phénomène qui peut être assimilé à une récupération de l'investissement privé pour en faire un investissement public. Par le biais d'interventions indirectes, l'Etat français tend à instaurer un pouvoir de contrôle sur la réalisation du tunnel. Guidées par les enjeux économiques de niveau européen, les interventions sélectives de l'Etat dans la région tendent à accentuer les rivalités internes et les phénomènes de cloisonnements.

En s'attachant à comprendre les logiques des actions individuelles, l'approche individualiste, enrichie des concepts d'habitus et de champ, permet alors d'expliquer comment l'agrégation de comportements individuels logiques peut se traduire, au niveau collectif, par l'apparition de phénomènes non attendus ou contraires aux souhaits des individus. Cette approche permet de trouver une explication rationnelle à une situation qui, au premier abord, paraît irrationnelle et incompréhensible. Ainsi, dans la région, les interactions sont à l'origine d'une forme d'organisation cloisonnée, polarisée et hiérarchisée qui, en retour, oriente et modèle les actions et les comportements. L'arrivée du tunnel ne modifie pas cette structure relationnelle, mais tend au contraire à reproduire le mode de fonctionnement antérieur, hérité de l'histoire locale. Ici, l'influence acquise de l'Etat explique en effet qu'à travers la réalisation du tunnel, c'est souvent

l'intervention de l'Etat qui est perçue. Les enjeux et les réactions s'inscrivent alors plus souvent sur la scène politique que sur la scène économique.

Appliquée au cas du tunnel sous la Manche, l'approche individualiste, ici adoptée, nous semble d'un double intérêt. Cette grille d'analyse permet d'une part, de rendre compte des relations entre transport et espace en cherchant à les expliquer à partir d'une représentation simplifiée des actions et des motivations qui contribuent à leur émergence. Elle permet ainsi d'appréhender des jeux complexes d'acteurs. D'autre part, en s'attachant à l'étude des actions individuelles, cette approche peut contribuer, dans le cadre de la mise en oeuvre d'une politique de transport, à rendre compte de conséquences qui ne sont pas directement perceptibles ou ne vont pas de soi. Elle permet de ce fait d'appréhender des rationalités multiples, des logiques qui *a priori* ne sont pas logiques, des situations qui paraissent incompréhensibles et irrationnelles.

REFERENCES

- Boudon, R. and Bourricaud, F. (1982) Dictionnaire critique de la sociologie, *Presses Universitaires de France*.
- Boudon, R. (1984) La place du désordre, Critique des théories du changement social, *Presses Universitaires de France*, Paris.
- Bourdieu, P. (1980) Questions de sociologie, *Editions de Minuit*, Paris.
- Broussolle, D. (1981) Le rail et la route, La convergence des secteurs public et privé, *Economica*, Paris.
- Chaplain, C. (1992) Dynamique transmanche et interactions entre stratégies d'acteurs publics et économiques, *Revue Transports*, 354, 219-227.
- Chaplain, C. (1994) Des territoires à l'épreuve du tunnel sous la Manche et du TGV Nord: les acteurs et leurs pratiques. Thèse pour le doctorat de Sciences Economiques, option Economie des Transports, Université Lumière Lyon 2.
- Charmeil, C. (1991) Le calcul de la rentabilité financière privée d'un projet constitue-t-il une bonne approche de la rentabilité publique? Quelques réflexions sur l'exemple du tunnel sous la Manche. In: *Economie Appliquée*, tome XLIV, No. 2, 63.
- Crozier, M. and Friedberg, E. (1977) L'acteur et le système, *éditions du Seuil*, Paris, 41-46.
- Delattre, P. (1990) La théorie des systèmes: quelques questions philosophiques, *Encyclopaedia Universalis, France S.A., Symposium, Les enjeux*, 751.
- Marcou, G., Vickerman, R. and Luchaire, Y. (1992) Le tunnel sous la Manche, entre Etats et marchés, *Presses Universitaires de Lille*.
- Offner, J.M. (1992) Les "effets structurants" du transport: mythe politique, mystification scientifique, *6ème Conférence Mondiale sur le Recherche dans les Transports*, Lyon, 29 juin au 3 juillet 1992.
- Paradeise, C. (1990) Principes et méthodes. Les théories de l'acteur, in *Cahiers français No. 247, Découverte de la sociologie*, juillet-septembre, 38.
- Plassard, F. (1977) Les autoroutes et le développement régional, *Economica / PUL*.
- Plassard, F. (1985) Infrastructures de transport et transformation de l'espace, Le cas de la région du Creusot-Montceau-les-Mines entre 1780 et 1980. *LET / Ecomusée du Creusot*.
- Plassard, F. (1985) Les effets du TGV sur les agglomérations du Centre et du sud-est, *LET*, Lyon.
- Quinet, P., Touzery, L. and Triebel, H. (1982) Economie des transports, *Economica*, Paris.

