

TUNNEL SOUS LA MANCHE



Vente avec mention "Premier Jour" le 3 mai 1994 à
Coquelles (Pas-de-Calais) et Folkestone (Angleterre)

Vente anticipée sans mention "Premier Jour" le 3 mai 1994
à Calais (Pas-de-Calais)

**Vente générale dans tous les bureaux de poste
le 5 mai 1994**



CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Diptyques dessinés
par George Hardie et Jean-Paul Cousin
Imprimés en héliogravure
Format d'un timbre-poste : 48 × 36,85
18 diptyques à la feuille

TUNNEL SOUS LA MANCHE

Les projets de réaliser un lien fixe entre l'Europe continentale et le Royaume-Uni ne manquent pas. On peut citer, par exemple, celui de N. Desmarets en 1751, de A. Mathieu-Favier en 1802, de A. Thomé de Gamond, "père du tunnel", entre 1833 et 1867. Les techniques envisagées sont elles aussi variées : immersion, digue avec écluse, pont suspendu, sous-marin sur rails... Des forages ont même été entrepris : en 1883, un premier chantier fut abandonné pour des raisons militaires ; en 1974, de nouveaux travaux sont lancés, qui seront interrompus pour des raisons budgétaires.

En 1980, le projet est relancé. A l'issue d'une consultation internationale, la société Eurotunnel est chargée, en 1986, par la France et la Grande-Bretagne, de la conception, du financement, de la réalisation et de l'exploitation de la future liaison fixe transmanche. Son projet prévoit un creusement sous le fond de la mer et non une immersion. La réalisation de 3 tunnels forés, 2 de trafic, 1 de service, permettra le passage de 4 catégories principales de véhicules : voitures et autocars, poids lourds, trains de voyageurs, trains de marchandises. Des terminaux implantés, l'un à proximité de Calais, l'autre de Folkestone, relieront le système des navettes Eurotunnel aux réseaux autoroutiers de la Grande-Bretagne et de la France. Cette réalisation de génie civil présente un immense intérêt économique. Le trafic prévu pour 2003 est de 44 millions de passagers et de 26,4 millions de tonnes de marchandises ; quant aux revenus, les prévisions sont de 9,7 milliards de francs.

Des actes symboliques se devaient de marquer l'importance historique et économique de cette réalisation. Le 12 février 1986 fut signé le traité franco-britannique décidant la construction du tunnel, à la cathédrale de Canterbury ; le 1^{er} décembre 1990 à 12 heures 12 minutes fut réalisée la première jonction historique sous la Manche, et, avec elle, l'un des plus grands carrefours de l'Europe du Nord-Ouest englobant, dans un rayon de 500 km, de grandes métropoles : Londres, Paris, Bruxelles, Anvers, Amsterdam...