

## Le tunnel sous la manche

Jacques-Yvan Réant

Volume 63, Number 2, 1995

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/1105042ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/1105042ar>

[See table of contents](#)

### Publisher(s)

HEC Montréal

### ISSN

0004-6027 (print)

2817-3465 (digital)

[Explore this journal](#)

### Cite this document

Réant, J.-Y. (1995). Le tunnel sous la manche. *Assurances*, 63(2), 321–323.  
<https://doi.org/10.7202/1105042ar>

## Document

### Le tunnel sous la manche\*

par

Jacques-Yvan Réant

*Un chantier de sept ans s'achève, les premières navettes empruntent le tunnel ... quel bilan pour les assureurs ?*

321

#### Un projet de deux siècles

Bientôt le train *Eurostar* reliera Paris ou Bruxelles à Londres en moins de trois heures. Après 137 projets conçus depuis 1802, celui d'*Eurotunnel* (composé de France-Manche et de Channel Tunnel Group) a été retenu le 20 janvier 1986. C'est, sans doute, grâce à son montage financier qu'il doit son succès. Les États britanniques et français ne sont pas intervenus dans son financement et se sont réservés le choix du projet, la construction et la gestion étant confiées à un consortium franco-britannique, bénéficiant d'une concession d'exploitation de 55 ans, portée à 65 ans en 1993.

Cet ouvrage, long de 50 kms dont 35 kms sous la mer, relie Calais à Folkestone. Il est composé de 3 tunnels (2 voies de circulation et 1 de service).

#### Le risque de non-ratification

Le traité franco-britannique du Tunnel sous la Manche a été signé le 12 février 1986 à Canterbury mais seulement ratifié par les parlements britanniques et français le 29 juillet 1987. Or, entre-temps, les études et les travaux préparatoires ont commencé, engageant des frais importants. Si, du côté français, le risque de non-ratification était faible, il n'en était pas de même du côté britannique.

---

\* Paru dans SCOR ITEMS, N° 3, octobre 1994, et reproduit avec l'aimable autorisation de son directeur de la publication.

Une police « Risques Spéciaux, Risques Politiques » a donc été souscrite en 1986 pour couvrir les frais engagés en cas de non-ratification du traité avant le 31 décembre 1987. Somme assurée : FRF 480 millions. Prime : FRF 25 millions. Le traité est ratifié : pas de sinistre !

### **Le risque de construction**

322 Deux courtiers français (Faugère et Jutheau, Gras-Savoie) et le courtier britannique Sedgwick ont mis en place le programme de l'ouvrage imposé par l'acte de concession.

Pour les assureurs, le projet est une première — la seule référence d'ouvrage similaire est le tunnel Seikan au Japon, qui n'était pas assuré.

Une police « Tous Risques Chantiers » très complète couvrant l'ensemble des travaux est établie, comprenant :

- une section Dommages garantissant les travaux et équipements avec une limite contractuelle de 5 milliards FRF par événement ;
- une section Responsabilité Civile Travaux avec une limite de FRF 250 millions par événement ;
- une section Retard de Mise en Service couvrant les intérêts supplémentaires dus aux financiers en cas de retard causé par un sinistre indemnisable au titre de la section Dommages. Période d'indemnisation : 8 mois après 90 jours de franchise. Limite : FRF 2,5 milliards.

Cette police est placée en coassurance 50/50 sur les marchés britannique et français.

Au total, les assureurs ont perçu pour la police construction une prime d'environ FRF 750 millions pour couvrir des travaux évalués à près de FRF 50 milliards, hors frais financiers. Parallèlement, FRF 400 millions de sinistres ont été déclarés et payés ou en cours de règlement.

Pas de sinistre majeur, à l'exception de la chute d'un tunnelier qui a coûté FRF 27 millions. Heureusement, le scénario catastrophe envisagé par les assureurs pour déterminer le « Sinistre Maximum Possible » ne s'est pas produit et la section « Retard de Mise en Service » n'a pas été sinistrée, puisque ce retard n'est pas consécutif à des dommages indemnisables.

Un bilan positif pour les assureurs Tous Risques Chantiers qui viennent de passer le relais à leurs collègues assurant maintenant l'ouvrage en exploitation sur base annuelle.

Enfin, il faut mentionner les polices souscrites par les différents intervenants pour leur compte personnel : polices de responsabilité, polices de constructeurs (pour les navettes, par exemple) et aussi les polices de garantie décennale qui couvrent la gare et les ouvrages annexes du terminal français, en vertu de l'obligation légale d'assurance en France, ce qui n'est pas le cas en Grande Bretagne.

Pour terminer, rappelons qu'au terme de l'acte de concession, les concessionnaires se sont engagés à présenter aux gouvernements, d'ici à l'an 2000, un projet de liaison routière continue, sans rupture de charge, qui compléterait le premier ouvrage. Les ingénieurs sont certainement prêts à se mettre au travail, les assureurs aussi. Qu'en est-il des financiers ?