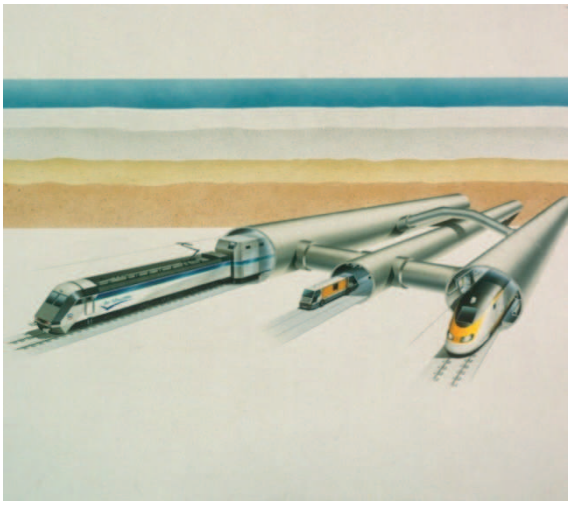
Pas-de-Calais
Le Département Archives

Témoignages oraux de membres de l'Amicale des bâtisseurs du tunnel sous la Manche



Répertoire numérique de la sous-série 11 AV

réalisé par Pierre Trioux,
Étudiant en master I Archivistique et monde du travail
Université de Lille 3
Sous la direction de Marie Triot
Dainville, 2017

INTRODUCTION

Cette collecte de témoignages oraux a été initiée en 2017 à la suite du dépôt aux archives départementales du Pas-de-Calais de la collection de l'Amicale des bâtisseurs du tunnel sous la Manche. Ces entretiens ont été réalisés en collaboration avec les membres de l'Amicale afin d'apporter un point de vue historique complémentaire aux documents de la collection.

Trois agents des archives départementales du Pas-de-Calais se sont chargés de l'enquête et de l'enregistrement des témoignages.

Dix entretiens ont été réalisés, dont un entretien collectif comprenant deux témoins. La collecte s'est fondée sur la base du volontariat auprès de l'Amicale. Chacun de ses membres a été convié à participer à cette collecte mais une première sélection de témoins s'est dirigée prioritairement sur les membres du bureau.

Les biographies de ces personnalités témoignent de la diversité des professions à l'œuvre lors de la construction du tunnel ainsi que de la pluralité des carrières des témoins. Les entretiens ont été menés auprès des :

- directeur de la construction France ;
- directeur adjoint de la construction France ;
- directeur des études et de l'ingénierie ;
- membre de l'équipe du tunnelier T1 ayant percé la première jonction souterraine entre la France et l'Angleterre.
- responsable de la logistique du personnel ;
- directeur adjoint du travail ;
- responsable de la communication ;
- chargée du suivi des sinistres ;
- responsable de la sécurité incendie ;
- chargé de la distribution du courrier ;
- directeur des relations extérieures et du développement d'Eurotunnel.

Cette collecte représente un total de 15 heures et 52 minutes. Les entretiens réalisés apportent autant d'informations sur la carrière de chaque témoin que sur leurs connaissances de la construction du tunnel et leur domaine de compétence propre. Chaque entretien a fait l'objet d'un questionnaire élaboré adapté à chacune des personnalités interrogées. Cependant, certaines questions étaient posées de manière récurrente, notamment les questions générales sur le parcours professionnel, sur l'ambiance sur le chantier et sur l'Amicale des bâtisseurs du tunnel sous la Manche.

Date des documents :	2017
Importance matérielle :	72 gigaoctets et 441 mégaoctets (23 Go et 441 Mo pour les documents consultables, 49 Go pour les documents de conservation)
Communicabilité et reproduction :	La communicabilité et la reproduction des témoignages est propre à chaque témoin et est explicitée dans une autorisation d'utilisation de témoignage.

BIBLIOGRAPHIE

Ouvrages disponibles aux Archives départementales du Pas-de-Calais

Bruyelle (Pierre), « tunnel sous la Manche et développement régional en Europe du Nord-Ouest. Actes du colloque de Lille, 19-20 novembre 1987 », *Hommes et terres du Nord*, 1988, 124 p. [PC 77/11].

Coursier (Alain), *Le dossier du tunnel sous la Manche*, Paris, Tallandier, 1987, 224 p., pl. [BHB 4746].

Gintzburger (Jean-François), Bénard (André), Hanquiez (Joël), *On a marché sous la Manche*, Lille, La Voix du Nord, 1990, 160 p., fig. [BHD 909/1].

Heddebaut (Odile), « De l'échec de 1975 à l'ouverture du tunnel sous la Manche, quelle politique d'accompagnement transmanche ? », *Hommes et terres du Nord*, n° 3, 1995, pp.149-155. [PC 77/95].

La Roche Saint André (Claude de), *Vie d'un barde au XX^e^ siècle : Clodion dit « le Chevelu ». Mémoires*, 2017, 510 p.

Legrand (Jacques), Grasset (Pierre-Yves), *Chronique du tunnel sous la Manche*, Bassillac, Chronique, 1994, 144 p. [BHC 3139].

Le pari du siècle : le tunnel sous la Manche, Lille, Norsogepress, 1989, 72 p. [BHD 884/3].

Marcou (Gérard), Vickerman (Roger), Luchaire (Yves), *Le tunnel sous la Manche entre États et Marchés*, Villeneuve-d'Ascq, Presses universitaires de Lille, 1992, 447 p., carte. [BHB 4876].

Navailles (Jean-Pierre), *Le tunnel sous la Manche. Deux siècles pour sauter le pas. 1802-1987*, Seyssel, Champ Vallon, 1987, 279 p., fig. [BHB 4492].

Renau (Jean-Pierre*), Louis-Joseph-Aimé Thomé de Gamond (1807-1876). Pionnier du tunnel sous la Manche. Ingénieur français héros et victime d'une magnifique idée fixe*, Paris, L'Harmattan, 2001, 237 p. [BHB 6858].

Sasso (Bernard), Cohen-Solal (Lyne), Zeldin (Théodore), *Le tunnel sous la Manche. Chronique d'une passion franco-anglaise*, Lyon, La Manufacture, 1987, 296 p., fig. [BHD 690].

Autres ouvrages

Becuwe (Anne-Sophie), *Le tunnel sous la Manche, observatoire des relations franco-Britanniques du projet à la construction*, Villeneuve-d'Ascq, maîtrise UEP sous la direction de M. Vandenbussche, 2000, 73 p.

Berenguier (Cécile), *Le tunnel sous la Manche de sa conception à sa mise en exploitation (1987-1997). Incidence sur la région du Kent*, université Lumière Lyon 2, thèse sous la direction de Michel Péron, 2000, 242 p.

Bouchet (Christophe), *Le chantier du siècle : le tunnel sous la Manche*. Paris, Solar, 1991, 116 p.

Cozette (Philippe), *Nous les hommes du tunnel !,* édition Europe Nord médias, Lille, 2005, 120 p.

Goy (Raymond*), Le tunnel sous la Manche*, Annuaire français de droit international, vol. 32, n° 1, 1986, pp. 741-759.

Lemoine (Bertrand), *Le tunnel sous la Manche*, éditions du Moniteur, Paris, 1990, 192 p.

Quintin (Pascal), *Droit social et grands chantiers de construction, L'expérience française du tunnel sous la Manche 1987-1996*, 84 p. Disponible sur : http://batisseurs-tunnel.com/wp-content/uploads/2015/03/Droit-Social-tunnel-sous-la-Manche1.pdf (thèse non publiée).

Spick (Jérôme), *Le tunnel sous la Manche*, Que sais-je ?, Presses universitaires de France, 1992, 126 p.

Wilson (Derek), *Le tunnel sous la Manche : un nouveau continent*, éditions Atlas, Paris, 1991, 144 p.

Vidéothèque

Descamps (Jean-Marc), *L'aventure du tunnel*, Conseil général du Pas-de-Calais production, 2002, 33 mn.

Sitographie

Amicale des bâtisseurs du tunnel sous la Manche. Disponible sur : http://batisseurs-tunnel.com/

Bibliothèque nationale de France*, Le tunnel sous la Manche : un exploit technique, une aventure humaine*, juillet 2013. Disponible sur http://www.bnf.fr/documents/biblio_tunnel.pdf

Planète TP*, Le tunnel sous la Manche*, octobre 2007. Disponible sur : http://www.planete-tp.com/le-tunnel-sous-la-manche-r158.html

Eurotunnel*, Le Lien Fixe transmanche*. Disponible sur http://www.eurotunnelgroup.com/fr/le-tunnel-sous-la-manche/

SOURCES COMPLÉMENTAIRES

Archives départementales du Pas-de-Calais

2219 W	*Sous-préfecture de Calais* (1986-1991).
2361 W	*Syndicat mixte pour l'aménagement et le développement de la ZAC n° 2 du tunnel sous la Manche et le projet de jardin virtuel* (1991-2003).
2427 W	*Service maritime des ports de Boulogne-sur-Mer et de Calais* (1955-1987).
2549 W	*Préfecture. Direction de l'aménagement, de l'environnement et de la cohésion sociale. Pôle environnement. Bureau des politiques environnementales et de l'aménagement foncier* (1986-2002).
2665 W	*Service maritime des ports de Boulogne-sur-Mer et de Calais* (1985-1992).
2805 W	*Direction départementale des territoires et de la mer* (1987-1998).
2809 W	*Direction départementale de l'équipement* (1985-1992).
2955 W	*Zone d'aménagement concerté du terminal français du tunnel sous la Manche* (1849-2008).
2975 W	*Mission coordination Transmanche (MCT) et Pôle de conversion du littoral* (1986-2003).
89 J	*Archives professionnelles de Frank P. Davidson.*
109 J	*Collection et fonds de l'Amicale des bâtisseurs du tunnel sous la Manche.*

Collections iconographiques

50 Fi	*Amicale des bâtisseurs du tunnel sous la Manche* (1987-1994). Ce fonds est constitué de 5 994 photographies sur les étapes de construction du tunnel.
4 Fi 141-156	Photographies des tableaux de Jean-Michel Bermÿn peints lors de la construction du tunnel sous la Manche.

SOMMAIRE

La seconde cote de chaque témoignage constitue la copie de consultation.

11 AV 1-2	Pierre MATHERON et Laurent LEBLOND, directeur de la Construction France et directeur des études et de l'ingénierie.
11 AV 3-4	Robert HOUBION, responsable de la logistique du personnel.
11 AV 5-6	Pascal QUINTIN**,** directeur adjoint du travail.
11 AV 7-8	Philippe VANDEBROUCK, directeur adjoint de la Construction France.
11 AV 9-10	Pierre GUILLEMANT, responsable de la communication.
11 AV 11-12	Denis GUYOT-SIONNEST, directeur des relations extérieures et du développement d'Eurotunnel.
11 AV 13-14	Valérie HENNEQUIN, chargée du suivi des sinistres.
11 AV 15-16	Ghislain LAPAUW, responsable de la sécurité incendie.
11 AV 17-18	Lionel BAUBAN, chargé de la distribution du courrier.
11 AV 19-20	Philippe COZETTE, membre de l'équipe du tunnelier T1, ayant opéré la première jonction souterraine avec l'Angleterre.

11 AV 1-2
Pierre MATHERON, directeur de la Construction France
Laurent LEBLOND, directeur des études et de l'ingénierie
16 juin 2017

Pierre MATHERON, directeur de la Construction France de Transmanche Link

Né en 1928, ingénieur diplômé de l'École des Mines de Nancy (promotion 1947), Pierre Matheron entre en 1950 à la SGE (Société générale d'entreprises) qu'il ne quittera plus. Il consacre ses huit premières années de travail aux travaux souterrains sur plusieurs chantiers du Centre et du Sud de la France.
De 1958 à 1963 il dirige en Algérie et au Sahara divers chantiers routiers ainsi que des aménagements pour les pétroliers notamment à Ohanet et In Amenas.
De 1963 à 1968, il dirige place de l'Étoile à Paris le chantier de creusement du tunnel de 2 752 m du RER A entre les stations Étoile et Pont-de-Neuilly, chantier utilisant le tout premier tunnelier de grand diamètre en milieu hyperbare. En 1966, il manque perdre la vie à l'avant de cette machine, pris dans un éboulement de terrain au cours d'une reconnaissance du terrain.
De 1969 à 1970, il rejoint le siège de SGE pour piloter des soumissions de son entreprise en réponse à divers appels d'offres, en particulier celle réussie concernant la première aérogare de Roissy Charles-de-Gaulle. Il fait aussi un passage, bref mais prédestiné, à SITUMER, société d'ingénierie en charge du projet de tunnel sous la Manche des années soixante-soixante-dix.
De 1970 à 1974, il dirige sur place les travaux gigantesques de construction de l'usine sidérurgique SOLMER à Fos-sur-Mer. Ce chantier mobilisant 12 000 ouvriers est réalisé en temps voulu malgré de nombreuses difficultés régionales et sociales.
De 1974 à 1980, il prend, au siège de Rungis, la direction des services techniques travaux publics de SGE, tout en pilotant plusieurs grands projets dont le nouvel aéroport de Nice, le tunnel routier du Fréjus et le barrage de Villerest sur la Loire. Il assure aussi en Iran la reprise du chantier de la centrale thermique de Tabriz lors de la période troublée de 1979-1980.
Début 1981, il part en Égypte pour piloter, dans un premier temps, la négociation des contrats du métro du Caire et du port de Damiette, puis, après signature de ces contrats, prendre sur place jusqu'en 1986 la direction générale du consortium franco-japonais chargé de la réalisation du nouveau port en eau profonde de Damiette (projet d'un demi-milliard de dollars).
Début 1986, proposé par SGE et coopté par les cinq entreprises françaises du GIE TMC (Transmanche Construction), il prend les fonctions de directeur Construction France TML (Transmanche Link) tout en étant membre du Comité exécutif franco-britannique de TML et administrateur unique du GIE TMC. Il assure ces fonctions jusqu'à sa retraite en 1993, à plus de 65 ans, lorsque les clés du tunnel sont prêtes à être livrées à Eurotunnel.
Titulaire de la Médaille du Travail, il est chevalier dans l'Ordre national du Mérite et officier dans l'Ordre national de la Légion d'Honneur.

Laurent LEBLOND, directeur des études et de l'ingénierie de la Construction France de Transmanche Link

Ingénieur civil diplômé en 1972 de l'École nationale des Ponts et Chaussées, il suit la formation de l'Institut d'administration des entreprises de Bordeaux. Il y est responsable d'un projet informatique de gestion des réparations de réacteurs d'avion. Il intègre le 1er octobre 1973 l'entreprise Spie Batignolles et y effectue l'ensemble de sa carrière. Il commence en tant qu'ingénieur d'études pour la construction de divers types de ponts. Il effectue par la suite des études pour des projets de construction de centrales nucléaires, notamment les fondations antisismiques innovantes des centrales d'Iran et de Koeberg en Afrique du Sud. Il a ensuite été adjoint de la direction du bureau d'études de Spie Batignolles, pendant deux ans. En 1979, il est nommé responsable des études de la centrale nucléaire de Koeberg. En 1981, il est nommé responsable des études du génie civil d'une centrale nucléaire en Corée du Sud. En 1985, il est responsable d'un projet informatique de bureau intégré en réseau. Durant l'été 1986, le directeur général de Transmanche Link lui propose le poste de directeur de l'ingénierie du génie civil du tunnel sous la Manche pour la partie française. Sa responsabilité est élargie en 1990 à l'ingénierie du terminal et de l'électromécanique jusqu'à la mise en service. À partir de 1994, il est responsable des études du génie civil de l'aérogare Roissy 2F, puis est affecté en 1996 au projet de centrale nucléaire de Ling Ao en Chine, pendant 2 ans. Il termine sa carrière en travaillant douze ans en tant que directeur technique de la filiale SB TPCI de Spie Batignolles, chargée notamment des grands projets de génie civil et industriels. En retraite depuis 2012, il est également le président de l'Amicale des bâtisseurs du tunnel sous la Manche depuis 2013.

Déroulement de l'entretien :

Date	16 juin 2017
Lieu	Archives départementales du Pas-de-Calais à Dainville (Pas-de-Calais)
Enquêteurs	Marie Triot, responsable des fonds modernes et Pierre Trioux, stagiaire
Sujets abordés	Les parcours professionnels de Pierre Matheron et de Laurent Leblond, leurs expériences en tant que directeur de la construction France et directeur des études et de l'ingénierie. Le déroulement de la construction et l'organisation des sous-projets, les caractéristiques matérielles de la préfabrication, des tunneliers et du matériel roulant. Les effectifs, les modes de recrutement, la sécurité sur le chantier et l'Amicale des bâtisseurs du tunnel sous la Manche.
Technique d'entretien	Entretien semi-directif sur la base d'un questionnaire envoyé aux témoins au préalable.

Accès au témoignage de Pierre Matheron

Durée de l'enregistrement	165 minutes (2 h 45 mn 17 s)
Support de consultation	Fichier vidéo au format mov, accessible en salle de lecture depuis un ordinateur.
Statut juridique	Témoignage oral, autorisation d'utilisation de témoignage signée le 24 septembre 2017.
Conditions de communication	Librement communicable. Diffusion et publication par un tiers à but lucratif ou non soumise à l'autorisation du témoin. Toutefois, le témoignage de Pierre Matheron étant commun à celui de Laurent Leblond, l'interdiction de diffusion et publication à but lucratif s'applique à celui-là.

Accès au témoignage Laurent Leblond

Durée de l'enregistrement	165 minutes (2 h 45 mn 17 s)
Support de consultation	Fichier vidéo au format mov, accessible en salle de lecture depuis un ordinateur.
Statut juridique	Témoignage oral, autorisation d'utilisation de témoignage signée le 21 septembre 2017.
Conditions de communication	Librement communicable. Diffusion et publication à but non lucratif par un tiers soumises à l'autorisation du témoin. Interdiction de diffusion ou publication à but lucratif.

Questionnaire de Monsieur Pierre Matheron
Directeur de la Construction France

Présentation

- Pouvez-vous vous présenter brièvement ? Votre situation actuelle.
- De quelle région êtes-vous originaire ?

Votre formation professionnelle

- Pouvez-vous nous expliquer votre parcours, depuis l'École des mines de Nancy ?
- Pourquoi avoir choisi les travaux publics ?

Vos expériences professionnelles

- Pouvez-vous revenir sur vos nombreuses expériences professionnelles, en Algérie, en Iran, en Égypte ; vos barrages, vos centrales, vos aéroports ?

Le chantier du tunnel sous la Manche

- Pouvez-vous nous expliquer comment en êtes-vous venu à intégrer le chantier du tunnel sous la Manche ? Comment vous a-t-on contacté ?
- Avez-vous hésité à accepter ce chantier ?
- Pourquoi avez-vous accepté d'y travailler ?
- Quand avez-vous commencé à travailler sur le chantier du tunnel sous la Manche ?
- Combien de temps y avez-vous travaillé ?
- Comment s'est déroulé votre premier jour de travail ?

Vos fonctions au sein du tunnel sous la Manche

- Quelles sont les missions d'un directeur de la construction ?
- Pouvez-vous revenir sur votre équipe en expliquant les différents postes en place ?
- Vos missions ont elles évolué suite à l'avancée du chantier ?
- Quelle direction avez-vous voulu donner ?
- Pouvez-vous nous décrire une journée type sur le chantier ?

Les ressources humaines

- Quels étaient les effectifs sur le chantier ?
- Pouvez-vous nous expliquer le système d'embauche ? La rupture avec la règle des trois-tiers ?
- Il y eut un grand recrutement local, quels étaient les plans de recrutement et de formation ?
- Y a-t-il eu des grèves lors du chantier ? Avez-vous eu des tensions avec les représentants de TransManche Construction ? Une pression sur l'avancement ou des contraintes ?

Le creusement du tunnel

- Pouvez-vous nous parler des premiers balbutiements du chantier ? Des difficultés sont-elles apparues dès le départ ?
- Pouvez-vous en quelques points nous expliquer l'organisation des différents tunnels (de service, ferroviaire …) ?
- Quelles sont les grands défis d'un chantier tel que celui-ci ? Quelles sont les contraintes techniques ?
- Pouvez-vous nous parler du choix des tunneliers ?
- Pouvez-vous nous parler de la sécurité lors du creusement des tunnels ?
- Pouvez-vous nous décrire une journée type sur le chantier ?
- Outre l'ouvrage historique que constitue le tunnel sous la Manche, quels éléments font que ce chantier est une exception ?
- Pouvez-vous nous parler des évolutions qu'il y a pu avoir entre le projet de départ et son aboutissement ?

Relations extérieures

- Quelles étaient les relations avec les élus locaux ?
- Quelles étaient les relations avec vos homologues Britanniques ?
- Quelles étaient les difficultés ou les facilités d'un chantier binational ?

Les grands événements

- Pouvez-vous nous parler de l'ambiance sur le chantier ? Que ce soit avec les ouvriers, les cadres… Pensez-vous avoir participé à la construction d'un « esprit tunnel » ?
- Avez-vous des souvenirs de festivités ou de cérémonies durant la construction du tunnel ?
- Comment avez-vous vécu la jonction du premier tunnel ?
- Comment se déroulaient les visites du chantier ?
- En quoi consistaient les baptêmes ?
- Participiez-vous à la Sainte-Barbe ?

L'Amicale des bâtisseurs du tunnel sous la Manche

- Êtes-vous de l'Amicale ? Pouvez-vous nous décrire ses grands principes fondateurs ?
- Existait-il d'autres associations ?
- Comment l'Amicale a-t-elle évolué au fil des ans ?
- Que vous a apporté cette Amicale ; hier et aujourd'hui ?
- Quels rôles avez-vous joués au sein de l'Amicale ?

Conclusion

- Comment avez-vous vécu votre départ du chantier ?
- À votre sens, quelle est votre plus grande réussite, fierté ?
- Des échecs ? Des déceptions ?
- Vous êtes retourné sur le tunnel, en 1996, suite à un incendie, pouvez-vous revenir sur cette expérience ?
- Vous nous avez dit : « À Calais, beaucoup d'enfants pensent que leur papa a fait le tunnel », comment avez-vous ressenti cette fierté locale ?
- Vous avez été fait chevalier, puis officier de la Légion d'honneur, pouvez-vous nous en parler ?

Questionnaire de Monsieur Laurent Leblond
Directeur des études et de l'ingénierie

Présentation

- Pouvez-vous vous présenter brièvement ? Votre situation actuelle.
- De quelle région êtes-vous originaire ?

Votre formation professionnelle

- Pouvez-vous revenir sur votre formation en ingénierie ? Quelle formation avez-vous suivie ?
- Pourquoi avoir choisi cette vocation ?

Vos expériences professionnelles

- Quels ont été vos différents postes avant de travailler sur le chantier du tunnel sous la Manche ?
- Vous avez occupé différents postes au sein de Spie Batignolles ou de ses filiales, une des entreprises du consortium TML, comment s'est passée cette expérience ?

Le chantier du tunnel sous la Manche

- Pouvez-vous nous expliquer comment en êtes-vous venu à intégrer le chantier du tunnel sous la Manche ?
- Avez-vous hésité à accepter cette expérience professionnelle ?
- Pourquoi avez-vous accepté de travailler sur ce chantier ?
- Quand avez-vous commencé à travailler sur le chantier du tunnel sous la Manche ?
- Comment s'est déroulé votre premier jour de travail ?

Vos fonctions au sein du tunnel sous la Manche

- Vous avez débuté la construction du tunnel par la partie préfabrication, pouvez-vous nous expliquer en quoi cela consistait ?
- De 1986 à 1990, l'ingénierie se situait à Londres ; vous avez donc directement travaillé avec les Britanniques ; comment se sont passées ces relations au travail ?
- Comment met-on en place une logistique pour un projet complexe comme celui-ci ?
- Pouvez-vous revenir sur votre équipe en expliquant les postes de chacun ?
- Quels rapports entreteniez-vous avec votre direction ?
- Avez-vous eu des propositions d'évolution de postes sur le chantier ?
- Vos missions ont elles évolué avec le temps ?
- Pouvez-vous nous parler plus précisément de votre temps de travail ?
- Pouvez-vous nous décrire une journée type sur le chantier ?
- Beaucoup de péripéties sur ce chantier, quelles étaient les plus grandes difficultés dans cette aventure ?
- La sécurité a une dimension capitale dans cette construction, cela demande-t-il une précision hors pair ?

L'ingénierie sur le chantier

- Pendant 8 ans, avec vos équipes, vous avez dû tout concevoir, trouver des solutions au fil des difficultés, pouvez-vous nous décrire les grandes étapes du projet ?
- À quelles contraintes techniques, géologiques, étiez-vous confrontés ?
- En tant que responsable des études d'ingénierie, vous avez été confronté ici à un souci de maîtrise du terrain, la pression, la chaleur, comment cela se traduit-il dans les tunnels ?
- Pouvez-vous nous décrire le sous-projet du puits de Sangatte ?
- Pouvez-vous nous expliquer les choix qui ont été fait concernant les tunneliers ?
- Comment ont-ils évolué ?
- Qu'est-ce que le cross over ?

- Concernant le matériel roulant ? Dans la conception du système de transport ?
- Quelles sont les différences entre les méthodes de creusement en France et en Angleterre ?
- Y a-t-il eu des contraintes budgétaires ?
- Pouvez-vous nous parler des évolutions qu'il y a pu avoir entre le projet de départ et son aboutissement ?

Le tunnel sous la Manche

- Comment avez-vous vécu la jonction du premier tunnel ?
- Avez-vous eu des doutes sur la réussite du projet ?
- Quel est votre souvenir le plus mémorable de la construction du tunnel ?
- Comment se déroulait l'ambiance sur le chantier ?
- Avez-vous des souvenirs de festivités ou de cérémonies durant la construction du tunnel ?

L'Amicale des bâtisseurs du tunnel sous la Manche

- À partir de quand avez-vous intégré l'Amicale des bâtisseurs du tunnel sous la Manche ?
- Comment avez-vous eu écho de l'Amicale des bâtisseurs du tunnel sous la Manche ?
- Que vous a apporté cette Amicale ?
- Quels rôles avez-vous joués au sein de l'Amicale ?

Conclusion

- Qu'avez-vous fait après la construction du tunnel sous la Manche ?
- À votre sens, quelle est votre plus grande réussite, fierté ?
- Des échecs ? Des déceptions ?
- Comment s'est déroulée la transition entre TML et Eurotunnel, à votre échelle ?
- Il y a une unanimité quant à la sensation d'avoir vécu une expérience unique sur le chantier du tunnel, pouvez-vous nous donner votre avis à ce sujet ?

Répertoire numérique

Diffusion et reproduction libres dans le cas d'une diffusion par les archives départementales du Pas-de-Calais, sur autorisation du témoin ou de son ayant-droit pour des reproductions ou utilisations par un tiers. Interdiction d'une utilisation à but lucratif.

11 AV 1-2 Pierre Matheron et Laurent Leblond

11 AV 1 : copie de conservation

11 AV 2 : copie de consultation

Plage 1 : 0'15-2'20 : Laurent Leblond : présentation générale de la formation d'ingénieur des ponts et chaussées à Bordeaux et embauche chez Spie Batignolles.

Plage 2 : 2'21-5'32 : Pierre Matheron : présentation générale de la formation à l'École des mines de Nancy et les expériences de conducteurs de travaux.

Plage 3 : 5'33-15'21 : Pierre Matheron : parcours professionnels à la Société générale d'entreprises (SGE) sur les chantiers dans la région de Castres, en Algérie, en région parisienne et en Égypte. Le premier contact pour le projet de construction du tunnel sous la Manche et description générale du poste proposé.

Plage 4 : 15'22-21'52 : Laurent Leblond : parcours professionnels au sein de l'entreprise Spie Batignolles en tant qu'ingénieur d'études, notamment sur des projets de ponts et de centrales nucléaires en Iran, en Afrique du Sud et en Corée. Le poste de responsable de projet informatique pour la gestion de l'archivage et l'échanges de documents et mise en place d'une gestion documentaire. La proposition d'emploi du projet du tunnel sous la Manche pour la direction de l'ingénierie sur le tunnel, coordination des projets d'études et rédaction d'un cahier des charges pour la gestion documentaire des documents techniques. Après le tunnel : projet de barrage en Chine et poste de directeur technique de la filiale Grands projets chez Spie Batignolles.

Plage 5 : 21'53-24'56 : Pierre Matheron : les raisons du choix des travaux publics, les stages dans les mines, la sortie de l'École des mines de Nancy, la rencontre avec un ancien camarade lors de la construction du tunnel.

Plage 6 : 24'57-28'16 : Laurent Leblond : les raisons du choix de l'ingénierie, la volonté de travailler dans des projets globaux et à vocation internationale, l'orientation vers les travaux publics. Les relations professionnelles au sein de Spie Batignolles.

Plage 7 : 28'17-31'25 : Laurent Leblond : l'entrée sur le chantier au service d'ingénierie du tunnel à Crowland et au bureau d'études à Paris.

Plage 8 : 31'26-37'57 : Pierre Matheron : l'entrée sur le chantier. Le projet de construction de 1971. La rencontre avec le responsable du projet chez Bouygues, la prise de fonctions sur le tunnel en alternance avec le projet en Égypte. Le départ en retraite, en 1993, et le suivi du chantier en tant que consultant.

Plage 9 : 37'58-43'10 : Laurent Leblond : l'explication du sous-projet de préfabrication. La pose des voussoirs en tunnel. L'explication de la coordination des études électromécaniques. Expériences dans l'ingénierie de projets complexes. Calculs des structures assurés par les bureaux d'études.

Plage 10 : 43’11-54’29 : Pierre Matheron : les tenants et aboutissants du projet de lien fixe, créé lors la construction du tunnel sous la Manche et importance de penser aussi le système de transports. L’explication du fonctionnement des sous-projets du tunnel. Les caractéristiques d’un projet binational. L’absence d’une entreprise pilote. Les missions du directeur de la construction France. La relation entre le génie civil et les bureaux d’études. Retour sur l’expérience de Fos-sur-Mer. Montage des structures électromécaniques. Direction des services administratifs, de la communication et relations extérieures. Grande autonomie laissée par les entreprises. Membre du Comité exécutif de TML. L’importance des choix fondamentaux dans la définition du projet.

Plage 11 : 54’30- 1’04’42 : Pierre Matheron : les éléments et les choix fondamentaux aux débuts du projet. L’investissement des responsables des cinq entreprises du groupement Transmanche Construction au profit du projet du tunnel. Le puits de Sangatte et la différence avec la descenderie, la logistique, le choix des tunneliers, la politique de recrutement local et la différence avec les pratiques Britanniques, l’évacuation des déblais. Méthodologie de la gestion de projet. La mission d’administration du GIE à travers le poste de directeur de la construction France.

Plage 12 : 1’04’43-1’09’43 : Laurent Leblond : coordination entre les méthodes et le fonctionnel. La construction du puits de Sangatte, ses caractéristiques techniques, sa méthode de construction et son fonctionnement. L’organisation et la complexité des équipements provisoires. La différence entre une descenderie et un puits.

Plage 13 : 1’09’44-1’28’52 : Pierre Matheron : les différences entre la géologie française et la géologie britannique.
Laurent Leblond : la complexité de la géologie des terrains français, les études de géophysique et l’influence sur le choix des équipements et la pose des voussoirs notamment.
Pierre Matheron : le choix des tunneliers face à la fracturation des terrains. Le fonctionnement des tunneliers français et Britanniques. Les problématiques d’étanchéité. Comparaison avec l’expérience du creusement du RER A. L’expérience des tunneliers japonais et américains. Les phases de préparation du tunnel, le choix des équipements en tunnel. Les difficultés de creusement des tunneliers.

Plage 14 : 1’28’53-1’35’29 : Pierre Matheron : la logistique du chantier du tunnel et son organisation. La division du chantier en sous-projets. La mise en place des montages électromécaniques. Les directions fonctionnelles et le CODIF (Comité de Direction France).

Plage 15 : 1’35’30-1’43’49 : Pierre Matheron : la compétition du creusement avec les Britanniques. Le refus de traverser la frontière avec le tunnel ferroviaire Sud. Les problèmes juridiques avec les Britanniques.
Laurent Leblond : les différences de gestion de sous-traitance entre la France et l’Angleterre.

Plage 16 : 1’43’50-1’49’24 : Laurent Leblond : l’organisation de la direction de l’ingénierie en Angleterre, les réunions et la planification des études. Les études de développement, les avant-projets, études d’exécution, la gestion documentaire et la diffusion des documents techniques.

Plage 17 : 1’49’25-1’56’21 : Laurent Leblond : l’explication du système de cross over et de son creusement. Les différences entre le creusement du cross over britannique et du cross over français.
Pierre Matheron : différences d’utilisation des tunneliers français ou britanniques dans le cadre du cross over.

Plage 18 : 1’56’22-2’00’39 : Laurent Leblond : conception du matériel roulant, des locomotives et des véhicules de transports. Évolution des demandes de la part des autorités de sûreté. Création d’un système de transport innovant dans le tunnel de service.

Plage 19 : 2’00’40-2’10’14 : Laurent Leblond : les évolutions entre le projet de départ et l’aboutissement du chantier. L’évolution du diamètre des tunnels, le changement des portes coupe-feux dans les navettes.

Pierre Matheron : les évolutions des équipements électromécaniques et la transition entre le génie civil et le montage électromécanique.

Plage 20 : 2'10'15-2'17'08 : Pierre Matheron : les ressources humaines et les effectifs sur le chantier. L'importance de la main-d'œuvre locale et la règle des trois-tiers. Les types de contrats. Les directeurs des ressources humaines tout au long du projet du tunnel. Les comités d'entreprises et les réunions du comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail.

Plage 21 : 2'17'09- 2'22'35: Pierre Matheron : l'importance de la sécurité du travail, les arrêts du chantier, les décès sur le chantier et le taux d'accidents de travail. L'obtention du prix Albert-Thomas. L'inspection du travail à domicile sur le chantier et la caisse d'assurance maladie. Plans d'hygiène et sécurité.

Plage 22 : 2'22'36-2'27'55 : Pierre Matheron : les plans de formation et l'organisation de la formation avec le Département et la Région. La création de la CELLOR et l'investissement dans la formation.

Plage 23 : 2'27'56-2'35'59 : Pierre Matheron : la conclusion de l'expérience du chantier. Les grands moments et les difficultés sur le chantier, la fierté du projet du tunnel sous la Manche et les relations avec les représentants locaux. La rédaction de la *Mémoire du chantier*, la création de l'Amicale des bâtisseurs du tunnel sous la Manche. La nécessité de l'intégration d'un projet au niveau local.

Plage 24 : 2'36'00-2'40'02 : Laurent Leblond : la conclusion de l'expérience du chantier. La qualité des relations avec les Britanniques et les équipes de construction. La reconnaissance de la complexité du projet. La création de l'Amicale des bâtisseurs du tunnel sous la Manche et la présidence de l'association.

Plage 25 : 2'40'03-2'45'17 : l'avenir de l'Amicale des bâtisseurs du tunnel sous la Manche et le dépôt des documents aux archives départementales du Pas-de-Calais. La reconversion professionnelle après le chantier.

11 AV 3-4
Robert HOUBION, responsable de la logistique du personnel
16 juin 2017

Robert Houbion est né en Belgique en 1941. Il commence sa formation à Bruxelles, avec un bac comptable et financier. Après son service militaire, il effectue un stage dans une banque aux Pays-Bas, puis entre au sein de la société IBM où il suit une formation d'opérateur, programmateur et analyste pendant 2 ans. À la suite de cette expérience, il intègre une société américaine pendant 5 ans pour lancer un système informatique, puis un cabinet d'organisation en entreprises pour mettre en place une informatisation. Il entre dans une entreprise de pressage de vinyle pendant 3 ans, en Normandie, puis dans un cabinet d'organisation PME pendant 2 ans. Il postule alors chez Spie Batignolles et intègre un projet de centrale nucléaire en Belgique en tant que responsable administratif pendant 4 ans. Il est ensuite chargé administratif sur un chantier de raffinerie en Afrique du Sud. Le projet du tunnel sous la Manche étant dans sa phase de lancement, il intègre le chantier en tant que responsable administratif des travaux préliminaires, puis est promu au poste de responsable de la logistique du personnel. En 1991, les effectifs se réduisant, il rejoint le service communication d'Eurotunnel et plus particulièrement la gestion du centre d'information. À la suite de cette expérience, il est chargé de la gestion du centre commercial Cité Europe en tant qu'adjoint du directeur pendant 3 ans, puis dans un autre centre commercial sur Amiens en tant que responsable pendant 2 ans. Il a également travaillé pour une société de nettoyage, en tant que directeur adjoint, pendant 3 ans.
En 2001, il devient membre du conseil d'administration de l'Amicale des bâtisseurs du tunnel sous la Manche en y occupant le poste de secrétaire.

Déroulement de l'entretien

Date	16 juin 2017
Lieu	Maison du Département Aménagement et Développement Territorial à Calais (Pas-de-Calais)
Enquêteurs	Marie Triot, responsable des fonds modernes et Pierre Trioux, stagiaire
Sujets abordés	La formation de Robert Houbion, ses expériences avant le chantier, ses missions lors de la construction du tunnel, l'organisation des festivités et des visites, la communication interne, ses expériences au sein d'Eurotunnel, ses dernières expériences professionnelles, son rôle au sein de l'Amicale des bâtisseurs du tunnel sous la Manche.
Technique d'entretien	Entretien semi-directif sur la base d'un questionnaire envoyé au préalable au témoin.

Accès au témoignage

Durée de l'enregistrement	104 minutes (1 h 44 mn 25 s)
Support de consultation	Fichier vidéo au format mov, accessible en salle de lecture depuis un ordinateur.
Statut juridique	Témoignage oral, autorisation d'utilisation de témoignage signée le 20 septembre 2017.
Conditions de communication	Librement communicable et diffusable.

Questionnaire de Monsieur Robert Houbion
Responsable de la logistique du personnel

Présentation

- Pouvez-vous vous présenter brièvement ? Votre situation actuelle.
- De quelle région êtes-vous originaire ?

Votre formation professionnelle

- Pouvez-vous revenir sur votre formation ? Quelle formation avez-vous suivie ? Où cela se faisait-il ?
- Pourquoi avoir choisi cette formation ?

Vos expériences professionnelles

- Quels ont été vos différents postes avant de travailler sur le chantier du tunnel sous la Manche ?
- Vous avez travaillé pour Spie Batignolles, une des entreprises du consortium TML, comment s'est passée cette expérience ?

Le chantier du tunnel sous la Manche

- Pouvez-vous nous expliquer comment vous en êtes venu à intégrer le chantier du tunnel sous la Manche ?
- Avez-vous hésité à accepter cette expérience professionnelle ?
- Pourquoi avez-vous accepté de travailler sur ce chantier ?
- Quand avez-vous commencé à travailler sur le chantier du tunnel sous la Manche ?
- Comment s'est déroulé votre premier jour de travail ?

Le service administratif et informatique

- Quel poste occupiez-vous au sein du service administratif et informatique ?
- En quoi consistait votre travail sur ce poste ?
- Était-ce une expérience nouvelle pour vous ?
- Aviez-vous certaines libertés dans votre travail ?
- Aviez-vous certaines contraintes dans votre travail ?
- Comment s'est déroulée votre transition entre Paris et Calais ?
- Pouvez-vous aborder les relations avec les entreprises locales ?
- Comment répond-on aux besoins de tout le personnel ?
- Pouvez-vous revenir sur votre équipe en expliquant les postes de chacun ?
- Où se situait votre bureau ?

La direction des ressources humaines

- Quel poste avez-vous eu par la suite ? Quand avez-vous changé de poste ?
- Quels sont les différents postes au sein de la direction des ressources humaines ?
- Comment se déroulaient les phases de recrutement ?
- Comment met-on en place un plan de communication ?

Les visites de chantier

- Pouvez-vous nous expliquer l'organisation d'une visite de chantier ?
- Quelle était votre spécialité dans ces visites ?
- Comment ces visites se mettaient elles en place ?
- Quels genres de visiteurs aviez-vous ?
- Les visites étaient internationales, comment s'organisait le dialogue ?

Les réunions

- Vous organisiez des réunions entre cadres et Etam pour les informer de l'évolution du chantier. En quoi consistait une réunion type ?
- Etait-ce l'occasion de certains ajustements ?

Festivités

- Quels genres de festivités étaient mises en place sur le chantier ?
- Y avait-il un protocole pour ces festivités ?
- Où se déroulaient-elles ?
- Comment avez-vous vécu la jonction du premier tunnel en tant qu'organisateur de la fête, mais aussi personnellement ?
- Pouvez-vous nous parler des autres festivités ? baptêmes, Sainte-Barbe…
- Pouvez-vous nous parler plus précisément des voyages organisés ?

Eurotunnel

- Quelles étaient les missions en tant que directeur du centre d'information ?
- Comment s'est déroulée la transition entre TML et Eurotunnel, à votre échelle ?
- Quelles personnalités avez-vous été amené à rencontrer ?
- Comment s'adapte-t-on à un nouveau poste ?

Le tunnel sous la Manche

- Quels rapports entreteniez-vous avec votre direction ?
- Avez-vous eu des doutes à propos de la réussite du projet ?
- Comment se déroulait l'ambiance sur le chantier ?
- Avez-vous des souvenirs de festivités ou de cérémonies durant la construction du tunnel ?
- Comment se sont passées les relations franco-anglaises à partir de la jonction des deux parties du tunnel, notamment le plan binational ?

L'Amicale des bâtisseurs du tunnel sous la Manche

- Quand avez-vous intégré l'Amicale des bâtisseurs du tunnel sous la Manche ?
- Comment avez-vous eu écho de cette Amicale ?
- Que vous a apporté l'Amicale ?
- Quels rôles avez-vous joués au sein de l'Amicale des bâtisseurs du tunnel sous la Manche ?

Conclusion

- Qu'avez-vous entrepris après avoir quitté Eurotunnel ?
- A votre sens, quelle est votre plus grande réussite, fierté ?
- Des échecs ? Des déceptions ?
- Il y a une unanimité quant à la sensation d'avoir vécu une expérience unique sur le chantier du tunnel, pouvez-vous nous donner votre avis à ce sujet ?

Répertoire numérique

Diffusion et reproduction libres.

11 AV 3-4 Robert Houbion

11 AV 3 : copie de conservation

11 AV 4 : copie de consultation

Plage 1 : 00'00-2'33 : présentation générale de Robert Houbion, situation familiale, origine belge et enfance à Bruxelles.

Plage 2 : 2'34-4'00 : formation professionnelle, bac comptable et financier, études supérieures dans la comptabilité, stage dans une banque aux Pays-Bas, les choix de cette formation en comptabilité.

Plage 3 : 4'01 -6'57 : les premières expériences professionnelles, la mise en place de l'informatisation des services administratifs, l'embauche dans une entreprise de pressage de vinyles.

Plage 4 : 6'58-14'00 : l'entrée chez Spie Batignolles et l'entretien d'embauche. L'expérience sur une centrale nucléaire en Belgique[1]. Retour au siège de Ferrière-la-Grande.

Plage 5 : 14'01-15'22 : le poste de chargé administratif à Nanterre pour une raffinerie de charbon en Afrique du Sud.

Plage 6 : 15'23-19'33 : la proposition d'embauche sur le poste de responsable administratif des travaux préliminaires du tunnel sous la Manche et logistique du personnel. L'arrivée sur Sangatte.

Plage 7 : 19'34-26'56 : les missions du responsable de la logistique du personnel, installation des bureaux dans une maison à Sangatte ; les premiers contacts avec les partenaires et fournisseurs au niveau local, l'organisation des partenariats, la location de matériels, de véhicules et de logements (mise en place d'un fichier des disponibilités). Le recensement des écoles locales. Besoins en photocopieurs.

Plage 8 : 26'57-28'34 : l'évolution des missions après les travaux préliminaires, la mise en place et l'aménagement des bureaux rue Mollien.

Plage 9 : 28'35-37'13 : la mise en place des besoins du personnel, la construction de restaurant d'entreprise SODEXO, l'arrivée d'infrastructures sur le chantier pour faciliter le quotidien (banque, assureur…). Installations des bungalows. Définition de la logistique du personnel. Mise en place d'un « livret d'accueil » des « déplacés ». Les relations avec les partenaires extérieurs et l'impact sur la vie locale.

Plage 10 : 37'14-41'00 : l'équipe logistique du personnel sur le chantier et l'augmentation des missions sur le chantier, l'organisation du courrier, la mise en place d'une liaison aérienne avec l'Angleterre.

Plage 11 : 41'01-42'35 : l'évolution des missions de la logistique vers le poste de responsable adjoint des ressources humaines en charge de la communication.

[1] Electrabel Kerncentrale Doern.

Plage 12 : 42'36-51'58 : la mise en place de l'organisation de la première jonction le 1er décembre 1990, le déroulement et l'organisation de la journée, les festivités, les médias télévisuels présents, la police de l'air et des frontières et l'installation d'un poste frontière.

Plage 13 : 51'59-58'25 : la mise en place des plans de communication, la cohésion, les différentes réunions de communication par sous-projets, les prises de vues vidéos par le service communication de Transmanche Link, les différents types de vidéos. Les vidéos de prévention de la sécurité, la photothèque et vidéothèque, animation vidéos des réunions, les cycles de formation, les reportages extérieurs, le journal interne sous format d'une vidéo. *Le Lien/ The Link.*

Plage 14 : 58'26-59'24 : les fêtes sur le chantier, les performances de l'avancement du tunnelier et les objectifs de communication.

Plage 15 : 59'25-1'03'04 : la Sainte-Barbe, la statue dans le puits de Sangatte, le jour de l'arrêt du chantier et l'organisation des festivités à Gravelines.

Plage 16 : 1'03'05-1'04'23 : les festivités au sein de chaque sous-projet ; l'organisation des baptêmes des tunneliers, l'arrivée des tunneliers sur le chantier.

Plage 17 : 1'04'24-1'06'10 : formation du nouvel embauché, les règles de comportement sur le chantier et la formation à la sécurité. Livret d'accueil.

Plage 18 : 1'06'11-1'11'50 : l'organisation des visites techniques des sous-projets du chantier et le déroulement des visites touristiques.

Plage 19 : 1'11'51-1'12'44 : les journaux internes *« L'Ouvrage »* et *« Le Lien »*.

Plage 20 : 1'12'45-1'15'04 : le protocole des visites ; les visites de personnalités, le protocole pour les visites de présidents.

Plage 21 : 1'15'05-1'29'00 : la transition entre Transmanche Link et Eurotunnel, la réduction des effectifs, le centre d'information d'Eurotunnel sur le chantier, la mise en place, le contenu et la gestion du centre. Le recrutement du personnel pour les visites d'Eurotunnel. Les différents types de visites proposées et leur contenu. La diversité des langues dans les visites.

Plage 22 : 1'29'01-1'34'31 : la transition entre Eurotunnel et le centre commercial Cité Europe. Le recrutement en tant qu'adjoint du directeur du centre commercial. L'organisation d'un centre commercial et les effectifs. Le poste de responsable de centre à Amiens.

Plage 23 : 1'34'32-1'39'00 : l'Amicale des bâtisseurs du tunnel sous la Manche, le départ de Pierre Matheron du chantier et la création de l'association. L'adhésion à l'association, les membres de l'Amicale et le reclassement du personnel après le chantier.

Plage 24 : 1'39'01-1'39'48 : l'expérience dans une société de nettoyage local.

Plage 25 : 1'39'49-1'42'03 : les assemblées générales de l'amicale, l'entrée dans le conseil d'administration, les documents d'archives et la pérennité de la mémoire du chantier.

Plage 26 : 1'42'04-1'44'25 : la conclusion de l'expérience du chantier du tunnel sous la Manche, l'expérience acquise avec ce chantier, l'impact du travail effectué.

11 AV 5-6
Pascal QUINTIN, directeur adjoint du travail
20 juin 2017

Pascal Quintin a commencé sa formation par une maitrise en histoire médiévale. Il passe ensuite plusieurs concours de la fonction publique, notamment dans les impôts et le contrôle du travail. Il obtient le concours d'inspecteur du travail et fait 18 mois de formation à l'Institut national du Travail à Lyon. Il exerce à Arras en 1981, puis à Béthune. Il commence, à partir de 1990, son expérience de directeur adjoint faisant fonction d'inspecteur du travail sur le chantier du tunnel sous la Manche, et met également en place une antenne littorale de la direction du travail à Boulogne-sur-Mer.
Après l'expérience du tunnel, en 1996, il intègre la direction régionale de l'AFPA (association pour la formation professionnelle des adultes) à Lille pendant 3 ans, puis prend la direction du centre de l'AFPA 3B (Berck-Boulogne-Bruay). Après 10 ans au sein de l'AFPA, il entre au conseil général du Pas-de-Calais en tant que directeur des affaires européennes et de la coopération internationale. Il termine sa carrière au sein du ministère en tant que directeur du travail à Lille et plus particulièrement au sein de la DIRECCTE (Direction régionale des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi). Il prend sa retraite en 2011.

Déroulement de l'entretien

Date	20 juin 2017
Lieu	Archives départementales du Pas-de-Calais à Dainville (Pas-de-Calais)
Enquêteurs	Marie Triot, responsable des fonds modernes et Pierre Trioux, stagiaire
Sujets abordés	La formation de Pascal Quintin, ses expériences en tant qu'inspecteur du travail, son arrivée sur le chantier du tunnel sous la Manche, son expérience sur le chantier, les relations de travail, l'adhésion à l'Amicale des bâtisseurs du tunnel sous la Manche, sa thèse sur le droit social.
Technique d'entretien	Entretien semi-directif sur la base d'un questionnaire envoyé au témoin au préalable.

Accès au témoignage

Durée de l'enregistrement	100 minutes (1 h 40 mn 56 s)
Support de consultation	Fichier vidéo au format mov, accessible en salle de lecture depuis un ordinateur.
Statut juridique	Témoignage oral, autorisation d'utilisation de témoignage signée le 20 septembre 2017.
Conditions de communication	Librement communicable sauf la diffusion et publication par un tiers à but lucratif ou non, soumises à l'autorisation du témoin.

Questionnaire de Monsieur Pascal Quintin
Directeur adjoint du travail

Présentation

- Pouvez-vous vous présenter brièvement ? Votre situation actuelle.
- De quelle région êtes-vous originaire ?

Votre formation professionnelle

- Pouvez-vous nous décrire votre formation professionnelle ?
- Pourquoi avoir choisi cette voie ?

Vos expériences professionnelles

- Pouvez-vous nous décrire votre parcours et votre carrière au sein du ministère du Travail ?
- Pouvez-vous revenir sur les différents postes occupés ?
- Pouvez-vous nous expliquer en quoi consiste exactement le rôle d'un inspecteur du travail ?

Le chantier du tunnel sous la Manche

- Pouvez-vous nous expliquer à quel titre en êtes-vous venu à intégrer le chantier du tunnel sous la Manche ?
- Avez-vous hésité à accepter cette expérience professionnelle ?
- Pourquoi avez-vous accepté de travailler sur ce chantier ?
- Quand avez-vous commencé à travailler sur le chantier du tunnel sous la Manche ?
- Aviez-vous déjà participé à des chantiers de BTP ?
- Comment s'est déroulé votre premier jour de travail ?
- Pouvez-vous nous parler de la création de l'antenne Littoral de la direction du travail ?

Vos fonctions au sein du tunnel sous la Manche

- Quelles étaient vos missions en tant que directeur-adjoint du travail ?
- Aviez-vous une équipe ? Si oui, pouvez-vous revenir sur les fonctions mises en place ?
- Quels rapports entreteniez-vous avec votre hiérarchie ? Avec celle du chantier ?
- Quels étaient vos rapports avec les autres personnes sur le chantier ?
- Pouvez-vous nous expliquer l'originalité de votre poste tant par sa durée que par la spécificité du projet du tunnel sous la Manche.
- Vos missions ont-elles évolué avec le temps ?
- Les conditions de travail étaient-elles bonnes sur le chantier ?

L'inspection du travail

- Le chantier étant à perspectives internationales, comment vous êtes-vous adapté aux équipes étrangères ? Quelles sont les particularités d'un chantier binational ?
- Pouvez-vous nous parler de la Commission intergouvernementale et de son comité de sécurité ?
- Comment se déroule une inspection du travail ?
- Côté français, le GIE comprenait 5 entreprises. 5 manières différentes d'appliquer le droit du travail ?
- Avez-vous été l'instigateur de la mise en place de procédures communes ?
- Comment s'est organisé le service de sécurité ?
- Étiez-vous aussi chargé de la prévention des risques ?
- Avez-vous vécu des accidents du travail et souhaitez-vous nous en parler ?
- Quelles étaient vos relations avec les organes de représentation du personnel ?

- Vous citez dans votre thèse des cas concrets de différences et de concessions entre Anglais et Français : l'interdiction de la cigarette, la peur des maladies transmises par les animaux (chiens, renard…) : pouvez-vous nous en dire plus ?

La vie du chantier

- Intervenant extérieur, vous étiez toutefois très impliqué dans la vie du chantier. Participiez-vous aux différents événements (jonctions, baptêmes, visites, Sainte-Barbe…) ? Si oui, de quelle manière ?
- Comment était perçu votre rôle ?
- Comment se déroulait l'ambiance sur le chantier ?

L'Amicale des bâtisseurs du tunnel sous la Manche

- À partir de quand avez-vous adhéré à l'Amicale des bâtisseurs du tunnel sous la Manche ?
- Comment avez-vous eu écho de l'Amicale ?
- Que vous a apporté cette amicale ?
- Quels rôles avez-vous joués au sein de l'Amicale des bâtisseurs du tunnel sous la Manche ?
- Comment se sont déroulées les relations entre le Département et l'Amicale ?

Conclusion

- Jusqu'à quel moment avez-vous travaillé sur le projet de construction du tunnel ?
- À votre sens, quelle est votre plus grande réussite, fierté ?
- Des échecs ? Des déceptions ?
- Qu'avez-vous fait après le chantier ?
- Vous avez écrit une thèse sur le tunnel, pouvez-vous expliquer la genèse de ce travail ?
- Il y a une unanimité quant à la sensation d'avoir vécu une expérience unique sur le chantier du tunnel, pouvez-vous nous donner votre avis à ce sujet ?

Répertoire numérique

Diffusion et reproduction libres dans le cas de diffusion par les archives départementales du Pas-de-Calais, sur autorisation du témoin ou de son ayant-droit pour des reproductions ou utilisations par un tiers.

11 AV 5-6 Pascal Quintin

11 AV 5 : copie de conservation

11 AV 6 : copie de consultation

Plage 1 : 0'15-1'22 : présentation générale de Pascal Quintin, ses origines du Pas-de-Calais, les expériences professionnelles dans le département du Pas-de-Calais, le statut actuel de directeur du travail honoraire.

Plage 2 : 1'23-5'21 : la formation en histoire, le concours d'inspecteur du travail, les premières expériences professionnelles et les évolutions de carrière.

Plage 3 : 5'22-6'50 : les choix de carrières dans l'inspection du travail.

Plage 4 : 6'51-8'10 : les missions de l'inspection du travail, les conditions de travail, les accidents, les relations au sein des entreprises.

Plage 5 : 8'11-11'24 : l'arrivée sur le chantier du tunnel sous la Manche et la création de l'antenne emploi Littoral. Le remplacement de l'ancien directeur du travail et les effectifs de l'inspection du travail.

Plage 6 : 11'25-12'42 : les expériences professionnelles dans les travaux publics en tant qu'inspecteur du travail, la construction d'autoroutes.

Plage 7 : 12'43-14'13 : la transition entre le premier et le deuxième inspecteur du travail.

Plage 8 : 14'14-17'58 : les raisons de l'inspection du travail à demeure sur le chantier et les dérogations du travail en continu. Les contraintes techniques de la construction d'un tunnel et l'avantage de l'unité de lieu.

Plage 9 : 17'59-19'47 : le système de transport des ouvriers, du matériel et des déblais.

Plage 10 : 19'48-24'25 : les discussions avec les ouvriers sur le chantier et les liens avec les employés sur le terrain. Les relations avec les sous-traitants et les entreprises. La présentation des plans d'hygiène et de sécurité. Le déplacement du bureau de Sangatte à Fréthun.

Plage 11 : 24'26-27'50 : les conditions de travail sur le chantier, les contraintes des travaux souterrains, le travail en continu, la préoccupation du rendement.

Plage 12 : 27'51-34'15 : les particularités du chantier binational, la coordination technique avec les équipes britanniques, les visites sur la zone frontière dans les tunnels, la commission intergouvernementale. Les différences des installations entre les parties française et britannique, les consignes et les procédures de sécurité.

Plage 13 : 34’16-44’36 : le déroulement d’une inspection du travail, les visites de contrôle et les relations avec le représentant du personnel. La procédure des visites d’alertes, les constats de chantier et le contact avec la direction du tunnel. La coordination des entreprises du groupe Transmanche Construction.

Plage 14 : 44’37-45’56 : les relations avec le service sécurité, l’accompagnement de la sécurité pendant les visites.

Plage 15 : 45’57-47’38 : la prévention des risques sur le site du chantier, les résultats des accidents du travail, le prix Alber-Thomas pour la sécurité, le colloque binational pour la sécurité du projet du tunnel.

Plage 16 : 47’39-53’08 : les accidents lors du chantier et les deux accidents mortels sur le site du chantier. L’impact des accidents, les conditions de travail et les grèves sur le chantier.

Plage 17 : 53’09-59’35 : les relations avec les inspecteurs du travail britanniques, les réunions du comité de sécurité de la CIG et le recours à des experts pour les incidents graves.

Plage 18 : 59’36-1’04’56 : la compétence de l’inspection du travail, l’indépendance avec les autorités politiques et les problématiques avec les ministères.

Plage 19 : 1’04’57-1’09’00 : les relations avec le personnel, les cérémonies, les festivités de fin de projets et les difficultés de discussions avec les salariés.

Plage 20 : 1’09’01-1’18’40 : la création de l’Amicale des bâtisseurs du tunnel sous la Manche, l’adhésion à l’amicale, l’arrivée au conseil d’administration de l’association, les relations avec les élus locaux et le site Internet. La mission du reclassement du personnel et les missions actuelles de l’association.

Plage 21 : 1’18’41-1’20’06 : présentation de la « taillette » de chantier de Pascal Quintin, à poser à l’entrée des tunnels pour marquer sa présence dans le tunnel.

Plage 22 : 1’20’07-1’25’50 : la transition entre Transmanche Link et Eurotunnel, l’évolution des relations avec les employés d’Eurotunnel, les organismes de reconversion professionnelle.

Plage 23 : 1’25’51-1’34’24 : la thèse de Pascal Quintin sur le droit social et le tunnel sous la Manche, les origines de l’ouvrage, la relation avec l’Institut social du travail, les difficultés de l’inscription en thèse et la mise en ligne de la thèse sur le site de l’Amicale.

Plage 24 : 1’34’25-1’40’56 : conclusion de l’expérience du chantier de Pascal Quintin, la satisfaction globale de la construction du tunnel, les regrets sur le reclassement et le manque d’engouement après la fin du chantier, les évènements futurs de l’Amicale des bâtisseurs du tunnel sous la Manche.

11 AV 7-8
Philippe VANDEBROUCK
Directeur adjoint de la Construction France
21 juin 2017

Philippe Vandebrouck commence ses études supérieures par l'école préparatoire aux grandes écoles scientifiques à l'école Sainte-Geneviève de Versailles. Après plusieurs admissibilités aux grandes écoles nationales supérieures d'ingénieurs, il choisit l'École spéciale des travaux publics de Paris avec option grands travaux dont il sort major.
Il entre alors à la Société générale d'entreprises (SGE), où il débute sa carrière comme conducteur de travaux, pour la construction d'ouvrages d'arts tels que ponts et viaducs d'autoroutes.
À la suite de ces expériences, il réalise son service militaire comme volontaire aide technique à Djibouti pour la construction d'une centrale électrique.
En 1976, il exerce le rôle d'adjoint puis de chef de secteur pour la construction de la centrale nucléaire de Gravelines.
En 1981, il prend la direction générale d'une filiale de la SGE, au Nigeria, spécialisée dans la construction d'ouvrages d'art, de routes, d'autoroutes et de bâtiments.
En 1986, une proposition lui est faite de rejoindre l'équipe du projet du tunnel sous la Manche, comme directeur commercial de Transmanche Construction.
En 1987, il prend le poste de directeur des travaux des tunnels.
En 1989, il est nommé directeur adjoint de la Construction France avant d'en devenir le directeur en 1992 et administrateur unique du groupement économique Transmanche Construction.
En 1994, il dirige une filiale de la SGE pour la région Île-de-France, puis entre à la direction des grands projets France en tant que représentant de la SGE au sein des conseils de supervision des projets en participation.
En 1998, il entre à la SGE concession où il travaille, entre autres, à Tel Aviv pour la maîtrise d'œuvre d'autoroutes en concession.
En 2000, il est muté chez Vivendi Telecom International pour créer et diriger un réseau de téléphonie mobile au Kenya.
À partir de 2005, il dirige successivement plusieurs sociétés de téléphonie mobile, au Zimbabwe, au Gabon et au Cameroun.
Il prend sa retraite en 2012.

Déroulement de l'entretien

Date	21 juin 2017
Lieu	Domicile de M. Philippe Vandebrouck au Touquet-Paris-Plage (Pas-de-Calais)
Enquêteurs	Marie Triot, responsable des fonds modernes et Pierre Trioux, stagiaire
Sujets abordés	La formation de Philippe Vandebrouck, ses expériences dans les travaux publics, l'arrivée sur le chantier du tunnel sous la Manche, ses fonctions sur le chantier, ses changements de postes, l'organisation du chantier, les effectifs sur le chantier, les réunions, la jonction du tunnel, les festivités, le creusement du tunnel sous la Manche, les baptêmes de tunneliers, les visites de chantier, l'adhésion à l'Amicale des bâtisseurs du tunnel sous la Manche.
Technique d'entretien	Entretien semi-directif sur la base d'un questionnaire envoyé au témoin au préalable.

Accès au témoignage

Durée de l'enregistrement	84 minutes (1 h 24 mn 17 s)
Support de consultation	Fichier vidéo au format mov, accessible en salle de lecture depuis un ordinateur.
Statut juridique	Témoignage oral, autorisation d'utilisation de témoignage signée le 20 septembre 2017.
Conditions de communication	Librement communicable. La diffusion et publication à but lucratif est interdite par le témoin.

Questionnaire de Monsieur Philippe Vandebrouck
Directeur adjoint puis directeur de la Construction France

Présentation

- Pouvez-vous vous présenter brièvement ? Votre situation actuelle.
- De quelle région êtes-vous originaire ?

Votre formation professionnelle

- Pouvez-vous revenir sur vos années d'études en école préparatoire ?
- Pourquoi avoir choisi la voie des travaux publics ?

Vos expériences professionnelles

- Quels sont les premiers postes que vous avez obtenus ?
- Comment êtes-vous arrivé à la SGE ?
- Quels sont les différents projets auxquels vous avez participé ?

Le chantier du tunnel sous la Manche

- Pouvez-vous nous expliquer comment en êtes-vous venu à intégrer le chantier du tunnel sous la Manche ? Comment vous a-t-on contacté ?
- Avez-vous hésité à accepter cette expérience professionnelle ?
- Pourquoi avez-vous accepté de travailler sur ce chantier ?
- Quand avez-vous commencé à travailler sur le chantier du tunnel sous la Manche ?
- Combien de temps y avez-vous travaillé ?
- Comment s'est déroulé votre premier jour de travail ?

Vos fonctions au sein du tunnel sous la Manche

- Vous avez commencé en tant que directeur commercial, en quoi consiste ce rôle ?
- Quelles sont les missions d'un directeur adjoint de la Construction France ?
- Quels étaient les effectifs sur le chantier ?
- Pouvez-vous nous expliquer le système d'embauche ?
- Il y eut un grand recrutement local, quels étaient les plans de recrutement et de formation ?
- Où se situaient les bureaux de la direction de la Construction France ?
- Pouvez-vous revenir sur votre équipe en expliquant les postes de chacun ?
- Vos missions ont elles évolué suite à l'avancement du tunnel ?
- Pouvez-vous nous décrire une journée type sur le chantier ?
- Quand avez-vous remplacé Monsieur Matheron au poste de directeur de la Construction France ?
- Quel a été l'impact de ce changement de poste ?
- Quelles étaient vos relations avec les organes du personnel ? Avec les instances telles que le CHSCT ou l'inspection du travail ?
- Comment s'est passée la sortie du chantier pour le personnel ? Quel plan a été mis en place ?

Le creusement du tunnel

- Quelles sont les difficultés que vous avez rencontrées durant le chantier ?
- Comment fonctionnait un tunnelier ?
- Pouvez-vous nous expliquer l'organisation des équipes ?
- Comment avez-vous vécu la jonction du premier tunnel ?
- Comment se sont passées les relations avec les Britanniques après la jonction ?
- Existait-il une compétition dans la rapidité d'exécution entre Français et Britanniques ?
- À la fin du creusement, pouvez-vous nous expliquer la reconversion du personnel dans l'équipement des tunnels ?

- Qu'est-ce que le cross over ?

L'ambiance

- Pouvez-vous nous parler de l'ambiance sur le chantier ? Que ce soit avec les ouvriers, les cadres… Pensez-vous avoir participé à la construction d'un « esprit tunnel » ?
- Avez-vous des souvenirs de festivités ou de cérémonies durant la construction du tunnel ?
- Avez-vous un souvenir mémorable à nous raconter ?
- Comment avez-vous vécu la jonction du premier tunnel ?
- Comment se déroulaient les visites du chantier ?
- En quoi consistaient les baptêmes ?
- Participiez-vous à la Sainte-Barbe ?

Relations extérieures

- Quelles étaient les relations avec les élus locaux ?
- Quelles étaient les relations avec vos homologues britanniques ?
- Quelles étaient les difficultés ou les facilités d'un chantier binational ?

L'Amicale des bâtisseurs du tunnel sous la Manche

- À partir de quand avez-vous intégré l'Amicale des bâtisseurs du tunnel sous la Manche ?
- Comment avez-vous eu écho de l'Amicale ?
- Que vous a apporté cette amicale ?
- Quels rôles avez-vous joués au sein de l'Amicale des bâtisseurs du tunnel sous la Manche ?

Conclusion

- Jusqu'à quel moment avez-vous travaillé sur le projet de construction du tunnel sous la Manche ?
- À votre sens, quelle est votre plus grande réussite, fierté ?
- Des échecs ? Des déceptions ?
- Qu'avez-vous fait à partir de la fin du chantier ?
- Il y a une unanimité quant à la sensation d'avoir vécu une expérience unique sur le chantier du tunnel, pouvez-vous nous donner votre avis à ce sujet ?

Répertoire numérique

Diffusion et reproduction libres dans le cas de diffusion par les archives départementales du Pas-de-Calais, sur autorisation du témoin ou de son ayant-droit pour des reproductions ou utilisations par un tiers à but non lucratif. Utilisation à but lucratif interdite.

11 AV 7-8 Philippe Vandebrouck

11 AV 7 : copie de conservation

11 AV 8 : copie de consultation

Plage 1 : 0'15-1'03 : présentation de Philippe Vandebrouck, ses origines et sa situation familiale.

Plage 2 : 1'04-2'15 : la formation en école préparatoire et l'admission en école spéciale des travaux publics.

Plage 3 : 2'16- 2'38 : le choix de formation dans les travaux publics et les grands travaux.

Plage 4 : 2'39 -7'28 : l'arrivée à la Société générale d'entreprises (SGE) et les projets de travaux publics et de téléphonie.

Plage 5 : 7'29-8'45 : l'arrivée au projet du tunnel sous la Manche et la proposition au poste de directeur commercial de Transmanche Construction.

Plage 6 : 8'46-10'14 : les débuts sur le chantier sur le tunnel sous la Manche au début du projet de construction, les bureaux à Saint-Quentin-en-Yvelines et le premier jour de travail.

Plage 7 : 10'15-11'12 : les fonctions de directeur commercial, les établissements de contrats de sous-traitances, la gestion des contractuels, la présentation des risques, les négociations des contrats et les effectifs de l'équipe.

Plage 8 : 11'13-13'00 : le changement de poste dans la direction des travaux des tunnels, les difficultés du début des creusements, les sous-projets de construction et les rythmes de travail.

Plage 9 : 13'01 -13'51 : le rôle du directeur des travaux, le management des équipes, la gestion de la sécurité, le comité d'hygiène et de sécurité du travail, les relations avec les services.

Plage 10 : 13'52- 15'08: la nomination en tant que directeur adjoint de la Construction France, les missions des travaux de génie civil et l'évolution au poste de directeur de la Construction France.

Plage 11 : 15'09-18'20 : les effectifs sur le chantier du tunnel, l'organisation des sous-projets du tunnel et les sous-projets fonctionnels. Le recrutement des effectifs ouvriers, des cadres et les appels-d 'offres.

Plage 12 : 18'21-19'14 : les bureaux de la direction rue Mollien et l'évolution des bureaux à Sangatte.

Plage 13 : 19'15-20'36 : l'organisation des départements des travaux des tunnels, du puits, du matériel et des ouvrages spéciaux.

Plage 14 : 20'37-22'10 : les rameaux anti-pistonnement et leur fonctionnement.

Plage 15 : 22’11-24’30 : l’évolution des missions après le creusement des tunnels et les caractéristiques des tunnels.

Plage 16 : 24’31-26’47 : la description d’une journée sur le chantier, la résolution des problèmes, les relations avec le comité de sécurité et les responsables britanniques.

Plage 17 : 26’48-28’54 : le remplacement au poste de directeur de la Construction France et les évolutions de missions en tant que directeur.

Plage 18 : 28’55-31’54 : les réunions avec les comités et instances, le climat des relations sur le chantier, les rapports avec le département de la sécurité.

Plage 19 : 31’55-34’27 : les postes, les effectifs et l’organisation sur les tunneliers.

Plage 20 : 34’28-36’54 : la sortie du personnel après le chantier, les formations pour les travaux d’installation des équipements électromécaniques, la CELLOR (cellule de reconversion professionnelle).

Plage 21 : 36’55-38’20 : la formation continue du personnel à la construction des tunnels.

Plage 22 : 38’21-42’53 : les difficultés lors du creusement des tunnels, les caractéristiques de la géologie, le choix des tunneliers et les réparations.

Plage 23 : 42’54-48’36 : le fonctionnement et les caractéristiques d’un tunnelier, les réglages, l’évacuation des déblais, la tête du tunnelier, le train suiveur.

Plage 24 : 48’37-51’05 : la jonction du tunnel de service, l’organisation de l’évènement du percement, les médias, la pression entre les deux tunnels.

Plage 25 : 51’06-55’08 : les relations avec les Britanniques après la jonction, les différences de culture, les mesures de sécurité, la définition de la frontière, les notions de contrats et les différents juridiques.

Plage 26 : 55’09-56’39 : l’esprit de compétition entre les Français et les Anglais, les résultats des distances de creusement.

Plage 27 : 56’40-58’52 : le creusement et la mise au norme du cross over.

Plage 28 : 58’53-1’01’39 : la transition du chantier à l’exploitation, la formation du personnel pour l’installation des éléments définitifs, les essais de sécurité et de technique en tunnel, la conception des navettes.

Plage 29 : 1’01’40-1’03’22 : les spécificités du matériel roulant, le système d’évacuation.

Plage 30 : 1’03’23-1’05’37 : la qualité de l’ambiance sur le chantier, les journaux internes et les cassettes vidéo.

Plage 31 : 1’05’38-1’08’14 : l’usine de préfabrication et la construction des anneaux de voussoirs.

Plage 32 : 1’08’15-1’11’09 : les festivités avec le personnel, la fin des sous-projets, la Sainte-Barbe et l’arrêt du chantier, le repas du cross over, les repas avec les Britanniques.

Plage 33 : 1’11’10-1’12’23 : les baptêmes des tunneliers, le choix des noms des tunneliers.

Plage 34 : 1’12’24-1’13’19 : les visites de chantier de personnalités, le déroulement des visites.

Plage 35 : 1’13’20-1’14’42 : la fête du cross over, les fêtes de fin d’années et les repas sur les tunneliers.

Plage 36 : 1’14’43-1’16’19 : le souvenir mémorable du creusement du tunnel, les grèves, les décès sur le chantier.

Plage 37 : 1’16’20-1’17’06 : les difficultés d’un chantier binational, le choc culturel.

Plage 38 : 1’17’07-1’20’03 : les fêtes binationales, la remise des clés et l’inauguration officielle, les week-ends avec les Britanniques.

Plage 39 : 1’20’04-1’23’30 : l’Amicale des bâtisseurs du tunnel sous la Manche, l’arrivée dans l’association et au sein du conseil d’administration, les relations avec les autres membres, la pérennité de la mémoire du chantier, les autres amicales.

Plage 40 : 1’23’31-1’24’17 : les réussites et les déceptions sur l’expérience du tunnel.

11 AV 9-10
Pierre GUILLEMANT, responsable de la communication
22 juin 2017

Pierre Guillemant arrête ses études d'économie et de sociologie à l'université pour un poste de professeur en lycée technique. Après un contact avec le directeur du centre d'échanges internationaux du Nord lors d'un cours, il change de voie pour se consacrer, pendant 10 ans, à l'animation et la formation d'équipe dans l'Europe du Nord-Ouest. Il met également en place des échanges avec des syndicats, des jumelages de communes et d'établissements, ainsi que des formations sur la politique européenne.
À la suite de cette expérience, il devient directeur de la communication dans une banque du Crédit mutuel à Arras. Il devient directeur de la communication du projet du tunnel sous la Manche en décembre 1990.
Il travaille actuellement dans la gestion des ressources humaines, et plus particulièrement le management d'équipe et la formation de chefs d'entreprise. Depuis 2000, il est animateur du perfectionnement managérial des chefs d'entreprise dans le club Association Progrès de Management de Béthune-Lens.
Il est également maire de la commune de Magnicourt-en-Comté depuis 1983 et fut président de la communauté de communes de l'Atrébatie de 2000 jusqu'à sa dissolution en 2016.

Déroulement de l'entretien

Date	22 juin 2017
Lieu	Archives départementales du Pas-de-Calais à Dainville (Pas-de-Calais)
Enquêteurs	Marie Triot, responsable des fonds modernes et Pierre Trioux, stagiaire
Sujets abordés	La formation de Pierre Guillemant, ses expériences dans la communication, son arrivée sur le chantier du tunnel sous la Manche, le plan et la stratégie de communication, les journaux internes, la création d'une équipe vidéo, la reconversion du personnel, la sortie du chantier, l'adhésion à l'Amicale des bâtisseurs du tunnel sous la Manche.
Technique d'entretien	Entretien semi-directif sur la base d'un questionnaire envoyé au témoin au préalable.

Accès au témoignage

Durée de l'enregistrement	93 minutes (1 h 33 mn 57 s)
Support de consultation	Fichier vidéo au format mov, accessible en salle de lecture depuis un ordinateur
Statut juridique	Témoignage oral, autorisation d'utilisation de témoignage signée le 25 septembre 2017.
Conditions de communication	Librement communicable. Pour la diffusion et publication à but lucratif ou non, le témoin laisse la décision aux archives départementales.

Questionnaire de Monsieur Pierre Guillemant
Responsable de la communication

Présentation

- Pouvez-vous vous présenter brièvement ? Votre situation actuelle.
- De quelle région êtes-vous originaire ?

Votre formation professionnelle

- Pouvez-vous revenir sur votre formation ?
- Pourquoi avoir choisi cette voie ?

Vos expériences professionnelles

- Pouvez-vous revenir sur votre parcours dans les ressources humaines ? Quels postes avez-vous effectués ?

Le chantier du tunnel sous la Manche

- Pouvez-vous nous expliquer comment en êtes-vous venu à intégrer le chantier du tunnel sous la Manche ?
- Avez-vous hésité à accepter cette expérience professionnelle ?
- Pourquoi avez-vous accepté de travailler sur ce chantier ?
- Quand avez-vous commencé à travailler sur le chantier du tunnel sous la Manche ?
- Comment s'est déroulé votre premier jour de travail ?

Vos fonctions au sein du tunnel sous la Manche

- Comment avez-vous mis en place un plan de recrutement au sein du chantier ?
- Pouvez-vous revenir sur votre équipe en expliquant les postes de chacun ?
- Quels rapports entreteniez-vous avec votre direction ?
- Vos missions ont elles évolué avec le temps ?
- Pouvez-vous nous décrire une journée type sur le chantier ?

Les ressources humaines sur le chantier

- Une main-d'œuvre locale implique des heures de formation importantes, comment cela s'est-il mis en place ?
- Comment était l'ambiance lors de la construction au sein de votre équipe ?
- Pouvez-vous nous parler de la communication lors de ce chantier, et des outils mis en place : bulletin d'informations, vidéos… ?
- Quel était l'objectif ?
- Comment se passait l'accueil du nouveau personnel ?
- Avez-vous vécu des conflits ?
- Quels étaient les organes du personnel en place ?
- Avez-vous eu un rôle à jouer dans ce domaine ?
- Un chantier international, ce sont aussi plusieurs cultures et modes de travail, comment s'est déroulée la cohabitation avec les Britanniques ?
- Un chantier de plusieurs milliers de personnes, mais un chantier éphémère : comment la reconversion professionnelle s'est-elle déroulée ?
- Quelle stratégie a été mise en place ?

L'ambiance

- Pouvez-vous nous parler de l'ambiance sur le chantier ? Que ce soit avec les ouvriers, les cadres… Pensez-vous avoir participé à la construction d'un « esprit tunnel » ?
- Avez-vous des souvenirs de festivités ou de cérémonies durant la construction du tunnel ?

- Comment avez-vous vécu la jonction du premier tunnel ?
- Comment se déroulaient les visites du chantier ?
- En quoi consistaient les baptêmes ?
- Participiez-vous à la Sainte-Barbe ?

L'Amicale des bâtisseurs du tunnel sous la Manche

- Quand avez-vous intégré l'Amicale des bâtisseurs du tunnel sous la Manche ?
- Comment avez-vous eu écho de l'Amicale ?
- Que vous a apporté cette Amicale ?
- Quels rôles avez-vous joués au sein de l'Amicale des bâtisseurs du tunnel sous la Manche ?

Conclusion

- Comment s'est déroulée la transition entre TML et Eurotunnel, à votre échelle ?
- À votre sens, quelle est votre plus grande réussite, fierté ?
- Des échecs ? Des déceptions ?
- Qu'avez-vous entrepris à la fin du chantier ?
- Il y a une unanimité quant à la sensation d'avoir vécu une expérience unique sur le chantier du tunnel, pouvez-vous nous donner votre avis à ce sujet ?

Répertoire numérique

Diffusion et reproduction libres dans le cas d'une diffusion par les archives départementales du Pas-de-Calais, sur autorisation du Département du Pas-de-Calais pour des reproductions ou utilisations par un tiers.

11 AV 9-10 Pierre Guillemant

11 AV 9 : copie de conservation

11 AV 10 : copie de consultation

Plage 1 : 0'15-4'45 : présentation de Pierre Guillemant, situation professionnelle, parcours professionnels et premières expériences de carrière, la formation de chef d'entreprise, le statut de maire et de président de communauté de communes.

Plage 2 : 4'46-5'57 : le choix du parcours dans la formation et la communication, la notion d'équipe et du management.

Plage 3 : 5'58-13'36 : l'arrivée sur le chantier du tunnel sous la Manche, le cabinet de recrutement pour le poste d'un directeur de la communication, la rencontre avec Pierre Matheron, les exigences du poste, le travail de reconnaissance sur le chantier pour les premiers jours de travail.

Plage 4 : 13'37-17'08 : la jonction du premier tunnel, les doutes des habitants de la région du Kent, les valeurs des employés, la baisse du taux de chômage et l'ambition du projet.

Plage 5 : 17'09-21'44 : les découvertes du chantier, les nombreuses équipes, la diversité et la coordination des équipes. L'importance du territoire local, l'accueil du projet à l'international, la présence des équipes japonaises sur les tunneliers.

Plage 6 : 21'45-23'27 : l'équipe de la communication et les bureaux, le changement du directeur de la communication.

Plage 7 : 23'28-28'39 : la mise en place de la communication, les journaux internes et les informations quotidiennes de l'actualité, le journal interne *« Le Lien »*, la création du journal interne *« L'Ouvrage »*.

Plage 8 : 28'40-32'43 : la communication audiovisuelle, l'investissement dans une équipe de tournage vidéo, les interviews des employés, la réalisation d'un journal vidéo envoyé aux employés.

Plage 9 : 32'44-35'54 : la rédaction de discours, les débuts d'une animation interne, les comités exécutifs, les analyses financières par Eurotunnel, les réunions internes d'encadrement.

Plage 10 : 35'55-38'09 : les festivités des étapes du chantier, les discours, les animations et les projections, les événements dans le cross over, les jonctions des tunnels, les premières traversées et les essais de véhicules.

Plage 11 : 38'10-40'49 : la remise officielle des clés à Eurotunnel, l'hymne des bâtisseurs, la scénographie de la remise des clés.

Plage 12 : 40'50-43'50 : les relations avec le service de communication britannique, les différences entre les deux modes de communication.

Plage 13 : 43’51-45’37 : la distribution des outils de communication et la diffusion des images.

Plage 14 : 45’38-48’26 : la sécurité sur le chantier et la stratégie de communication constante sur la sécurité, les séquences vidéos et les réunions.

Plage 15 : 48’27-53’25 : la reconversion du chantier, la création de *« L’Atout cadre »*, la formation des cadres, l’évaluation du personnel.

Plage 16 : 53’26-55’40 : les outils de communication pour les équipes, les diplômes de creusement, les remises de médailles.

Plage 17 : 55’41-58’10 : l’évaluation de la trajectoire des tunneliers et les relations avec les Britanniques sur l’ingénierie.

Plage 18 : 58’11-1’00’06 : la Sainte-Barbe et les manifestations de reconnaissance du travail.

Plage 19 : 1’00’07-1’04’18 : l’accueil du nouveau personnel, la phase de présentation du chantier, la culture du grand chantier et le lien entre les différents acteurs des entreprises.

Plage 20 : 1’04’19-1’05’03 : l’organisation des visites et les livrets d’accueils.

Plage 21 : 1’05’04-1’06’17 : l’évolution des missions et la relation avec Pierre Matheron.

Plage 22 : 1’06’18-1’09’43 : la pérennité de la mémoire du chantier, l’évolution du département du Pas-de-Calais et l’importance de la construction du tunnel.

Plage 23 : 1’09’44-1’13’43 : l’importance du management dans la mise en place du tunnel, l’évolution de la communication depuis la fin du chantier, les remerciements de Jack Lemley.

Plage 24 : 1’13’44-1’17’07 : la sortie du chantier, le travail de reconversion professionnel et l’accompagnement des formateurs.

Plage 25 : 1’17’08-1’25’37 : la création de l’Amicale des bâtisseurs du tunnel sous la Manche, la mémoire du projet du tunnel, l’évolution des membres de l’amicale, les assemblées générales, les conférences, les relations avec les membres, le partage de l’expérience du chantier.

Plage 26 : 1’25’38-1’28’12 : les activités de l’amicale, les interventions de conférences, les liens avec Eurotunnel, les contacts avec les Britanniques, le dépôt des archives.

Plage 27 : 1’28’13-1’33’57 : conclusion de Pierre Guillemant, la nécessité d’avoir une communication en lien avec la politique générale, la découverte de métiers dans les travaux publics, l’expérience unique du chantier.

11 AV 11-12
Denis GUYOT-SIONNEST
directeur des relations extérieures et du développement chez Eurotunnel
26 juin 2017

Denis Guyot-Sionnest étudie à l'École Centrale de Paris de 1963 à 1966. En troisième année d'études, il choisit comme spécialité les travaux publics et effectue, de ce fait, un premier stage en tant qu'ouvrier. Après son service militaire, il entre à la Société générale d'entreprises (SGE). Sa première expérience au sein de la SGE est celle du projet de la centrale nucléaire de Fessenheim. Il travaille ensuite sur les chantiers des autoroutes A10 et A11 en tant qu'ingénieur polyvalent sur les ouvrages d'arts puis en tant que coordonnateur. Il participe également de manière ponctuelle au projet du tunnel sous la Manche, en 1973, et notamment sur la construction de la descenderie, jusqu'en décembre 1975. En 1985, il travaille à la construction de l'usine de retraitement des déchets nucléaires de la Hague et intègre le projet du tunnel sous la Manche dès la remise du dossier de concours. Il est ensuite embauché par Eurotunnel en tant que directeur des relations extérieures et du développement jusqu'en 1996. Après cette expérience, il travaille à l'aménagement et au développement du pôle scientifique et technologique du plateau de Saclay. Il est en retraite depuis 2008.

Déroulement de l'entretien

Date	26 juin 2017
Lieu	Archives départementales du Pas-de-Calais à Dainville (Pas-de-Calais)
Enquêteurs	Marie Triot, responsable des fonds modernes et Pierre Trioux, stagiaire
Sujets abordés	Présentation de Denis Guyot-Sionnest, sa formation professionnelle, ses premières expériences professionnelles, le projet du tunnel de 1973, son arrivée sur le projet Eurotunnel, la commission intergouvernementale, l'écologie, la direction des relations extérieures et du développement, l'ambiance sur le chantier, les festivités, l'exploitation du tunnel, l'Amicale des bâtisseurs du tunnel sous la Manche.
Technique d'entretien	Entretien semi-directif sur la base d'un questionnaire envoyé au témoin au préalable.

Accès au témoignage

Durée de l'enregistrement	106 minutes (1 h 46 mn 43 s)
Support de consultation	Fichier vidéo au format mov, accessible en salle de lecture depuis un ordinateur
Statut juridique	Témoignage oral, autorisation d'utilisation de témoignage signée le 21 septembre 2017.
Conditions de communication	Librement communicable. La diffusion et publication à but lucratif est interdite par le témoin.

Questionnaire de Monsieur Denis Guyot-Sionnest
Directeur des relations extérieures et du développement chez Eurotunnel

Présentation

- Pouvez-vous vous présenter brièvement ? Votre situation actuelle.
- De quelle région êtes-vous originaire ?

Votre formation professionnelle

- Pouvez-vous nous décrire votre formation professionnelle à l'École Centrale de Paris ?
- Quand avez-vous commencé ces études ?
- En quoi consiste ce genre d'études ?
- Pourquoi avoir choisi cette voie ?

Vos expériences professionnelles

- Pouvez-vous nous décrire votre parcours après vos études, notamment à la Société générale d'entreprises ?
- En quoi consiste le métier d'ingénieur polyvalent ?
- Pouvez-vous revenir sur les différents postes occupés, vos chantiers ?
- Quelles étaient vos missions lors de ces chantiers ?
- Que vous ont appris ces expériences ?

Premier projet du tunnel sous la Manche

- Vous avez fait partie du projet du tunnel sous la Manche en 1973, pouvez-vous nous expliquer votre arrivée au sein de ce projet ?
- Pouvez-vous nous expliquer les raisons de l'avortement du projet ?
- Quel était votre ressenti à propos de l'arrêt de ce projet ?
- Est-ce que l'expérience que vous avez acquise, à ce moment, vous a servi pour le projet Eurotunnel ?

Le chantier du tunnel sous la Manche

- Pouvez-vous nous expliquer à quel titre en êtes-vous venu à intégrer le chantier du tunnel sous la Manche ?
- Pouvez-vous nous parler du concours du projet du tunnel ?
- Quels sont les moyens requis pour monter un dossier sur concours ?
- Comment un projet est-il examiné ?
- Pouvez-vous nous parler de la Commission intergouvernementale ? En quoi consiste-t-elle ?
- Avez-vous hésité à accepter cette expérience professionnelle ?
- Pourquoi avez-vous accepté de travailler sur ce chantier ?
- Quand avez-vous commencé à travailler sur le chantier du tunnel sous la Manche ?
- Comment s'est déroulé votre premier jour de travail ?

Vos fonctions au sein du tunnel sous la Manche

- Quelles étaient vos missions en tant que directeur des relations extérieures et du développement ?
- Avec quels genres de partenaires extérieurs travailliez-vous ?
- Des relations diverses et variées : avez-vous eu des difficultés avec certains partenaires ?
- Aviez-vous un homologue en Angleterre ? Comment se déroulait cette relation ?
- La construction du tunnel a considérablement modifié le territoire de Coquelles et de Sangatte ; comment s'est déroulé l'acquisition des terrains ?
- Il y a aussi les conséquences écologiques dans cette équation ; comment anticipe-t-on les risques ?

- Pouvez-vous commenter les raisons du choix du Fond Pignon et les problèmes que cela a engendré ?
- Pouvez-vous nous parler des relations avec la Chambre de commerce et d'industrie, notamment concernant les ferries ?
- Pouvez-vous nous parler des relations que vous pouviez avoir avec les médias ?
- Aviez-vous une équipe ? Si oui, pouvez-vous revenir sur les fonctions mises en place ?
- Vous travailliez chez Eurotunnel et non chez Transmanche Link, comment se déroulait les relations entre les deux ?
- Y-a-il eu des difficultés, notamment budgétaires ?
- Le chantier a-t-il connu d'autres difficultés ?
- Quels rapports entreteniez-vous avec votre hiérarchie ? Avec celle du chantier ?
- Quels étaient vos rapports avec les autres personnes sur le chantier ?
- Vos missions ont-elles évolué avec le temps ?
- Les conditions de travail étaient-elles bonnes sur le chantier ?
- Pouvez-vous nous décrire l'ambiance sur ce chantier ?
- Pouvez-vous nous décrire une journée type ?

Les visites

- Pouvez-vous nous parler des visites de personnalités ?
- Pouvez-vous nous raconter les célébrations, la sortie du premier tunnelier notamment ?
- Pouvez-vous nous parler des visites de contrôle ?

La fin du chantier

- Il y a une place importante réservée à l'aménagement de la zone après le chantier, comment cela s'est-il déroulé ?
- Pouvez-vous aborder la réhabilitation des terrains du site de la construction, notamment ce qui concerne la végétation ?
- Pouvez-vous nous expliquer votre rôle lors de la visite du 6 mai 1994 ? La coordination, la sécurité de l'événement ? L'événement en lui-même ?
- Vous êtes resté chez Eurotunnel jusqu'en 1996, comment se sont passés les premiers temps de l'exploitation ? La mise en place des lignes à grande vitesse…

L'Amicale des bâtisseurs du tunnel sous la Manche

- À partir de quand avez-vous adhéré à l'Amicale des bâtisseurs du tunnel sous la Manche ?
- Comment avez-vous eu écho de l'Amicale des bâtisseurs du tunnel sous la Manche ?
- Que vous a apporté cette amicale ?
- Quels rôles avez-vous joués au sein de l'Amicale des bâtisseurs du tunnel sous la Manche ?

Conclusion

- À votre sens, quelle est votre plus grande réussite, fierté ?
- Des échecs ? Des déceptions ?
- Qu'avez-vous fait après le chantier ?
- Il y a une unanimité quant à la sensation d'avoir vécu une expérience unique sur le chantier du tunnel, pouvez-vous nous donner votre avis à ce sujet ?

Répertoire numérique

Diffusion et reproduction libres dans le cas de diffusion par les Archives départementales du Pas-de-Calais, sur autorisation du témoin ou de son ayant-droit pour des reproductions ou utilisations par un tiers. Utilisation à but lucratif interdite.

11 AV 11-12 Denis Guyot-Sionnest

11 AV 11 : copie de conservation

11 AV 12 : copie de consultation

Plage 1 : 0'15-1'02 : présentation générale de Denis Guyot-Sionnest, son statut actuel et ses origines.

Plage 2 : 1'03-4'27 : la formation professionnelle d'ingénieurs dans les travaux publics et les raisons de ce choix de carrière, le travail en équipe, le domaine du territoire.

Plage 3 : 4'28-10'19 : les premières expériences professionnelles, les stages d'ouvriers dans les travaux publics, l'expérience à la Société générale d'entreprises, la centrale nucléaire de Fessenheim, le projet de construction d'autoroutes, la construction d'ouvrages d'arts.

Plage 4 : 10'20-12'41 : les missions d'un ingénieur polyvalent, la communication avec les directeurs, la coordination avec l'ensemble du personnel.

Plage 5 : 13'42-14'30 : l'apport de l'expérience des ouvrages d'arts pour le projet tunnel sous la Manche.

Plage 6 : 14'31-18'44 : le projet du tunnel de 1973, le métier de technicien de chantier, le projet d'une descenderie et l'apport du projet de 1973 pour le projet Eurotunnel. Le financement par le gouvernement, l'ouvrage des Mémoires de Jean Monnet.

Plage 7 : 18'45-22'38 : l'arrivée sur le chantier du tunnel sous la Manche, le lancement du concours pour le projet, l'expérience sur la centrale nucléaire de la Hague, l'acceptation du projet Eurotunnel.

Plage 8 :22'39-25'49 : le dossier de concours, le consortium Transmanche Link, les quatre projets principaux, la composition du dossier de concours, la technique du projet, la présentation des entreprises, les domaines d'exécution. Les moyens, le calendrier et le financement du projet.

Plage 9 : 25'50-27'35 : la commission intergouvernementale, la concession franco-britannique, les effectifs de la commission.

Plage 10 : 27'36-32'05 : l'arrivée chez Eurotunnel, les bureaux à Paris dans le quartier de la Défense, l'arrivée d'ingénieurs polyvalents, la connaissance du projet, la dimension financière, la relation avec les collectivités territoriales du Pas-de-Calais, le centre d'information.

Plage 11 : 32'06-33'20 : l'organisation d'Eurotunnel, les banques, le contrat de concession.

Plage 12 : 33'21-39'25 : l'équipe de la direction des relations extérieures et du développement, l'acquisition des terrains, la problématique des terrains archéologique et agricole, la confiance dans le projet, les relations avec les communes.

Plage 13 : 39’26-41’10 : l’organisation des relations extérieures en Angleterre et les différences entre les deux chantiers.

Plage 14 : 41’11-52’48 : l’avancement des travaux en parallèle de l’acquisition des terrains, la dimension écologique du projet, la transformation des terrains, la création du Fond Pignon, les relations avec les écologistes et la venue du ministre de l’Écologie.

Plage 15 : 52’49-54’17 : la problématique écologique du côté britannique.

Plage 16 : 54’18-57’47 : la chambre de commerce, la problématique des ferries et les discussions avec les représentants.

Plage 17 : 57’48-59’35 : la relation et les discussions avec les médias, les bonnes relations avec les journalistes.

Plage 18 : 59’36-1’01’21 : les réunions et les visites sur le chantier pour constater l’avancement des travaux.

Plage 19 : 1’01’22-1’03’22 : les difficultés sur le chantier, le problème de la géologie, le challenge du creusement.

Plage 20 : 1’03’23-1’08’33 : les évolutions de missions pendant le chantier, la création du centre d’information, les visites sur le chantier, les visites de personnalités, l’organisation des visites, la visite de François Mitterrand, les visites de contrôle.

Plage 21 : 1’08’34-1’15’53 : l’augmentation des coûts, la demande de financements supplémentaires, l’audit indépendant examinant le budget, l’inflation et la difficulté de la géologie, l’allongement de la concession.

Plage 22 : 1’15’54-1’18’36 : l’ambiance sur le chantier, les efforts sur l’embauche locale, l’importance du territoire.

Plage 23 : 1’18’37-1’25’47 : les festivités lors de la construction, la sortie du tunnelier T4, la jonction du tunnel de service, la présence des médias, l’organisation de l’inauguration du tunnel sous la Manche et le déroulement de la journée, la fête dans le cross over anglais.

Plage 24 : 1’25’48-1’27’11 : l’aménagement esthétique et écologique du terminal de Coquelles.

Plage 25 : 1’27’12-1’31’30 : le démarrage de l’exploitation du tunnel, la description des navettes, les essais, la problématique de l’Eurostar.

Plage 26 : 1’31’31-1’38’55 : l’Amicale des bâtisseurs du tunnel sous la Manche, sa création, l’adhésion, les différents entre Transmanche Link et Eurotunnel, les relations entre les membres de l’Amicale, les événements de l’Amicale.

Plage 27 : 1’38’56-1’39’50 : les expériences après la construction du tunnel sous la Manche et le domaine des travaux publics aujourd’hui.

Plage 28 : 1’39’51-1’46’43 : la conclusion de Denis Guyot-Sionnest, la passion du métier dans les travaux publics, l’importance du travail en équipe et d’apprendre de ses échecs, les relations de l’Amicale avec des chantiers en cours.

11 AV 13-14
Valérie HENNEQUIN, chargée du suivi des sinistres
27 juin 2017

Valérie Hennequin est originaire de Calais. Après un BTS de secrétariat de direction, elle est embauchée en tant que secrétaire commerciale dans une usine de poisson surgelé à Boulogne-sur-Mer. En septembre 1987, elle quitte son travail pour travailler sur le chantier du tunnel sous la Manche au sein du secrétariat général puis au sein du secrétariat de direction au service budget.
Après le chantier du tunnel sous la Manche, elle fait une maîtrise des sciences et techniques financière et comptable à Boulogne-sur-Mer, puis, pendant un an, suit une formation de consultante en entreprise. Elle est successivement assistante de direction puis responsable de formation. Elle est actuellement attachée de direction, conseillère consultante et également membre du bureau de l'Amicale des bâtisseurs du tunnel sous la Manche.

Déroulement de l'entretien

Date	27 juin 2017
Lieu	Maison du Département Aménagement et Développement Territorial à Calais (Pas-de-Calais)
Enquêteurs	Marie Triot, responsable des fonds modernes et Pierre Trioux, stagiaire
Sujets abordés	Situation familiale de Valérie Hennequin, sa formation, ses premières expériences professionnelles, son arrivée sur le chantier du tunnel sous la Manche, ses missions au secrétariat de direction, l'esprit de compétition, l'ambiance sur le chantier, l'Amicale des bâtisseurs du tunnel sous la Manche, les festivités, l'importance de la préservation de la mémoire du chantier du tunnel.
Technique d'entretien	Entretien semi-directif sur la base d'un questionnaire envoyé au préalable au témoin.

Accès au témoignage

Durée de l'enregistrement	71 minutes (1 h 11 mn 18 s)
Support de consultation	Fichier vidéo au format mov, accessible en salle de lecture depuis un ordinateur
Statut juridique	Témoignage oral, autorisation d'utilisation de témoignage signée le 10 octobre 2017.
Conditions de communication	Librement communicable. Diffusion soumise à l'autorisation du témoin.

Questionnaire de Madame Valérie Hennequin
Chargée du suivi des sinistres

Présentation

- Pouvez-vous vous présenter brièvement ? Votre situation actuelle.
- De quelle région êtes-vous originaire ?

Votre formation professionnelle

- Pouvez-vous revenir sur vos études en secrétariat ?
- Où avez-vous effectué ces études ?
- Pourquoi avoir choisi cette vocation ?

Vos expériences professionnelles

- Pouvez-vous nous parler de vos expériences avant le tunnel sous la Manche ? notamment à Boulogne-sur-Mer ?

Le chantier du tunnel sous la Manche

- Pouvez-vous nous expliquer comment en êtes-vous venue à intégrer le chantier du tunnel sous la Manche ?
- Avez-vous hésité à accepter cette expérience professionnelle ?
- Pourquoi avez-vous accepté de travailler sur ce chantier ?
- Quand avez-vous commencé à travailler sur le chantier du tunnel sous la Manche ?
- Comment s'est déroulé votre premier jour de travail ?

Vos fonctions au sein du tunnel sous la Manche

- Quelles étaient les missions confiées sur le chantier ?
- Vous avez changé de poste un certain nombre de fois, pouvez-vous nous décrire chacun de ces postes ?
- Comment s'adapte-t-on à ces différents postes ?
- Comment devient-on spécialiste dans le système ferroviaire ?
- Quels étaient les rapports avec vos collègues, selon les postes que vous avez eus ?
- Quels rapports entreteniez-vous avec votre direction ?
- Y a-t-il eu une évolution concernant les conditions de travail ?
- Pouvez-vous nous parler de votre temps de travail ?
- Pouvez-vous nous décrire une journée type sur le chantier ?
- Où se situait votre bureau ? Pouvez-vous nous expliquer ce que vous pouviez observer au quotidien ?
- Dans le cadre de vos missions avez-vous pu développer des compétences techniques, dans la prévention des risques notamment. Pouvez-vous nous en dire plus à ce sujet ?
- Le BTP est un milieu très masculin : pouvez-vous évoquer le rôle de la femme dans ce contexte ?

Le tunnel sous la Manche

- Comment avez-vous vécu la jonction du premier tunnel ?
- Comment se déroulait l'ambiance sur le chantier ?
- Existait-il une culture d'entreprise(s) ?
- Avez-vous des souvenirs de festivités ou de cérémonies durant la construction du tunnel ?
- Comment se sont passées les relations entre les Français et les Britanniques ?

L'Amicale des bâtisseurs du tunnel sous la Manche

- À partir de quand avez-vous intégré l'Amicale des bâtisseurs du tunnel sous la Manche ?
- Comment avez-vous eu écho de l'Amicale des bâtisseurs du tunnel sous la Manche ?
- Que vous a apporté cette Amicale ?
- Quels rôles avez-vous joués au sein de l'Amicale des bâtisseurs du tunnel sous la Manche ?
- Vous dites vous sentir « investie d'une mission à perpétuer », l'aventure du tunnel… Expliquez nous !

Conclusion

- Comment avez-vous vécu la fin du chantier, à la fois pour vous mais aussi pour le personnel ?
- À quel moment avez-vous quitté le chantier ?
- Il y a une unanimité quant à la sensation d'avoir vécu une expérience unique sur le chantier du tunnel : pouvez-vous nous donner votre avis à ce sujet ?

Répertoire numérique

Consultation libre en salle de lecture des archives départementales du Pas-de-Calais, sur autorisation du témoin ou de son ayant-droit en cas de diffusion par les archives départementales du Pas-de-Calais ou un tiers.

11 AV 13-14 Valérie Hennequin

11 AV 13 : copie de conservation

11 AV 14 : copie de consultation

Plage 1 : 0'15-2'36 : présentation générale de Valérie Hennequin, situation professionnelle actuelle et cursus de formation après le chantier du tunnel sous la Manche.

Plage 2 : 2'37-5'24 : l'impact de l'expérience du tunnel sous la Manche sur les choix de carrière de Valérie Hennequin.

Plage 3 : 5'25-6'41 : les origines calaisiennes de Valérie Hennequin.

Plage 4 : 6'42-8'53 : la formation professionnelle, les premières expériences de travail et la présidence du Rotary club.

Plage 5 : 8'54-13'53 : les valeurs sur le chantier du tunnel sous la Manche, la coordination des entreprises du consortium Transmanche Link, les valeurs dans les effectifs sur le chantier.

Plage 6 : 13'54-15'48 : la demande de démission et l'arrivée sur le chantier du tunnel sous la Manche.

Plage 7 : 15'49-20'52 : l'esprit de compétition, les projets du tunnel à travers les siècles, les problématiques financières de la construction du tunnel et les défis du projet.

Plage 8 : 20'53-22'00 : l'adhésion à l'Amicale des bâtisseurs du tunnel sous la Manche.

Plage 9 : 22'01-25'28 : le quotidien du chantier du tunnel sous la Manche et les missions sur le chantier du tunnel, le service du secrétariat général.

Plage 10 : 25'29-30'55 : le poste au secrétariat de direction, le service budget, les missions du suivi des sinistres, les déraillements des draisines et les assurances.

Plage 11 : 30'56-38'21 : les interventions sur le chantier, le déroulement du suivi d'un sinistre, les rapports de sinistres trimestriels.

Plage 12 : 38'22-46'51 : une anecdote sur un sinistre en tunnel, l'éboulement d'une gaine lors d'une constatation de dégâts et l'importance de la sécurité.

Plage 13 : 46'52-48'58 : les passions de Valérie Hennequin et l'importance de l'aspect humain sur le chantier.

Plage 14 : 48'59-52'42 : la jonction du premier tunnel, l'ambiance sur le chantier et les festivités avec le personnel.

Plage 15 : 52’43-58’31 : la cantine de chantier SODEXO, les contacts avec les employés, les festivités, l’esprit de compétition et l’importance de fêter les étapes du chantier.

Plage 16 : 58’32-1’03’19 : une anecdote sur le syndicat Force ouvrière et la réunion sur l’équipement des grutiers.

Plage 17 : 1’03’20-1’06’09 : la fête du percement du tunnel de service à Douvres, la rencontre avec les Anglais et la relation avec le personnel.

Plage 18 : 1’06’10-1’11’18 : conclusion de Valérie Hennequin, l’Amicale des bâtisseurs du tunnel sous la Manche, la préservation de la mémoire du chantier et l’importance de diffuser l’expérience du chantier.

11 AV 15-16
Ghislain LAPAUW, responsable de la sécurité incendie
27 juin 2017

Ghislain Lapauw est originaire de Roubaix. Il commence sa formation en tant que sapeur-pompier à Paris où il travaille pendant 15 ans. Après une instruction de 6 mois, il fait le peloton d'élève-caporal et intègre le centre de formation des recrues à Villeneuve-Saint-Georges. Resté 6 ans au centre de formation jusqu'à l'obtention du grade de sergent-chef, il rejoint ensuite la caserne Masséna à Paris jusqu'au 31 août 1987 et part avec le grade d'adjudant.

Il est nommé le 1er septembre 1987 responsable de la sécurité incendie et de l'organisation des secours du chantier du tunnel sous la Manche. Il quitte le chantier, en mars 1994, lors de la transition entre Transmanche Link et Eurotunnel. Il travaille ensuite dans l'organisation de la sécurité du Grand Palais à Lille. En retraite depuis 2015, il est membre du bureau de l'Amicale des bâtisseurs du tunnel sous la Manche.

Déroulement de l'entretien :

Date	27 juin 2017
Lieu	Maison du Département Aménagement et Développement Territorial à Calais (Pas-de-Calais)
Enquêteurs	Marie Triot, responsable des fonds modernes et Pierre Trioux, stagiaire
Sujets abordés	La formation de Ghislain Lapauw, ses évolutions de carrière au sein des pompiers, son arrivée sur le chantier, l'organisation de la sécurité incendie, les relations avec les pompiers locaux, les plans de formation, les risques d'incendie, les expériences professionnelles après la fin du chantier.
Technique d'entretien	Entretien semi-directif sur la base d'un questionnaire envoyé au témoin au préalable.

Accès au témoignage :

Durée de l'enregistrement	81 minutes (1 h 21 mn 39 s)
Support de consultation	Fichier vidéo au format mov, accessible en salle de lecture depuis un ordinateur
Statut juridique	Témoignage oral, autorisation d'utilisation de témoignage signée le 10 novembre 2017.
Conditions de communication	Librement communicable. Diffusion et publication à but non lucratif autorisée, soumise à autorisation dans un but lucratif.

Questionnaire de Monsieur Ghislain Lapauw
Responsable de la sécurité incendie

Présentation

- Pouvez-vous vous présenter brièvement ? Votre situation actuelle.
- De quelle région êtes-vous originaire ?

Votre formation professionnelle

- Pouvez-vous revenir sur votre parcours en tant que pompier ? Quelle formation avez-vous suivie ?
- Quel grade militaire avez-vous ?
- Pourquoi avoir choisi le métier de pompier ?

Le chantier du tunnel sous la Manche

- Pouvez-vous nous expliquer comment en êtes-vous venu à intégrer le chantier du tunnel sous la Manche ?
- Avez-vous hésité à accepter cette expérience professionnelle ?
- Pourquoi avez-vous accepté de travailler sur ce chantier ?
- Quand avez-vous commencé à travailler sur le chantier du tunnel sous la Manche ?
- Comment s'est déroulé votre premier jour de travail ?

Vos fonctions au sein du tunnel sous la Manche

- Quel poste occupiez-vous au sein de la sécurité incendie du tunnel ?
- Vous étiez en charge d'une équipe, comment les avez-vous recrutés, sur quels critères ?
- Pouvez-vous revenir sur votre équipe en expliquant les postes de chacun ?
- Quels rapports entreteniez-vous avec votre direction ?
- Avez-vous eu des propositions d'évolution de poste sur le chantier ?
- Pouvez-vous nous décrire une journée type sur le chantier ?

La sécurité sur le chantier

- Comment met-on en place un système de sécurité sur un chantier d'une telle envergure ? À partir de quelles expériences ?
- Comment la sécurité incendie s'organisait-elle sur le chantier ?
- Comment vos précédentes expériences vous ont-elles servi sur le chantier du tunnel ?
- Un nouveau type de sécurité incendie, de nouvelles normes, comment s'adapte-t-on à ces nouveaux principes de sécurité ? Quels exemples suivre ?
- Y a-t-il eu des accidents ?
- Comment se déroulait une intervention en cas d'incendie ?
- Avez-vous des souvenirs de certaines difficultés particulières sur le chantier ?
- Quels genres d'équipements met-on en place pour améliorer la sécurité sur le chantier ?
- Avez-vous participé à l'élaboration des normes de sécurité ?
- Pouvez-vous nous parler des stages de formation et des fonctions de secourisme ?
- Pouvez-vous décrire le rôle des animateurs sécurité ?
- Quels types d'exercices avez-vous mis en place ?
- Quels étaient les principaux risques incendie ?
- Quelles étaient les principales contraintes liées à ce chantier d'exception et à sa sécurité ?
- Pouvez-vous nous parler du système de ventilation, par exemple ?
- Comment se sont passées les relations franco-anglaises à partir de la jonction des deux parties du tunnel, notamment le plan binational ?

- Avez-vous perçu des différences dans les pratiques ? Si oui, lesquelles ?

Le poste central de sécurité

- Comment s'organisait-il ?
- Parlez-nous de la mise en place des liaisons radios, par exemple.

Ambiance du chantier

- Comment se déroulait l'ambiance sur le chantier ?
- Avez-vous des souvenirs de festivités ou de cérémonies durant la construction du tunnel ?
- Deviez-vous aussi organiser la sécurité incendie lors de ces événements ?
- Et la Sainte-Barbe ?

L'Amicale des bâtisseurs du tunnel sous la Manche

- À partir de quand avez-vous intégré l'Amicale des bâtisseurs du tunnel sous la Manche ?
- Comment avez-vous eu écho de l'Amicale des bâtisseurs du tunnel sous la Manche ?
- Que vous a apporté cette Amicale ?
- Quels rôles avez-vous joués au sein de l'Amicale des bâtisseurs du tunnel sous la Manche ?

Conclusion

- Comment s'est déroulée la transition entre TML et Eurotunnel, à votre échelle ?
- À votre sens, quelle est votre plus grande réussite, fierté ?
- Des échecs ? Des déceptions ?
- Qu'avez-vous entrepris à la fin du chantier ?
- Il y a une unanimité quant à la sensation d'avoir vécu une expérience unique sur le chantier du tunnel, pouvez-vous nous donner votre avis à ce sujet ?

Répertoire numérique

Diffusion et reproduction libres dans le cas de diffusion par les archives départementales du Pas-de-Calais ou un tiers à but non lucratif, sur autorisation du témoin ou de son ayant-droit pour les utilisations à but lucratif.

11 AV 15-16 Ghislain Lapauw

11 AV 15 : copie de conservation

11 AV 16 : copie de consultation

Plage 1 : 0'15-1'04 : présentation de Ghislain Lapauw, situation actuelle et familiale, origine à Roubaix.

Plage 2 : 1'05-3'57 : la formation de pompier et les évolutions de carrière, les raisons de la carrière de pompier.

Plage 3 : 3'58-8'19 : l'arrivée sur le chantier du tunnel sous la Manche, le service de reclassement de la brigade des pompiers, l'offre d'emploi pour le tunnel sous la Manche, la candidature, l'entretien et la démission de la fonction publique.

Plage 4 : 8'20-9'12 : les raisons du poste sur le chantier du tunnel sous la Manche.

Plage 5 : 9'13-10'50 : le premier jour de travail sur le chantier, la rencontre avec le personnel, la visite des bureaux.

Plage 6 : 10'51-13'04 : l'organisation générale de la sécurité, le poste d'adjoint, l'organisation générale des secours, la prévention incendie, l'évolution de la sécurité sur le chantier.

Plage 7 : 13'05-15'44 : l'organisation des postes de secours, l'analyse des événements, le poste central de sécurité, l'infirmerie, l'équipe d'intervention et ses effectifs, l'appel des secours extérieurs.

Plage 8 : 15'45-17'13 : les rapports avec la direction de Transmanche Link, l'intégration de la sécurité dans les sous-projets du chantier.

Plage 9 : 17'14-19'53 : les évolutions de postes au cours du chantier, la difficulté de mettre en place des secours dans un tunnel, les visites dans les houillères du bassin de Lorraine et du Nord-Pas-de-Calais.

Plage 10 : 19'54-24'24 : les formations des équipes de seconde intervention de secourisme, les moyens de l'analyse des incidents, les effectifs de l'équipe de Ghislain Lapauw et le recrutement des sous-officiers, les consignes de sécurité.

Plage 11 : 24'25-30'16 : les moyens de communication avec le poste central, les téléphones, les radios et l'organisation des canaux radios, les moyens de communication extérieure avec la ligne directe.

Plage 12 : 30'17-36'47 : les équipes d'intervention, la conception d'un poste de secours et de draisines de secours, le matériel d'intervention, le recrutement de sauveteurs et la formation secourisme, la relation avec les pompiers de Calais et le matériel de premiers secours sur les tunneliers.

Plage 13 : 36'48-41'52 : les équipiers de seconde intervention, les stages de maniement des équipements et apprentissage des procédures, les exercices d'interventions, l'utilisation des extincteurs.

Plage 14 : 41’53-45’47 : le déroulement des exercices de sécurité mensuelle, l’appareil respiratoire isolant, le secours à victimes, l’utilisation du matériel spécifique aux secours et les problèmes liés au terrain.

Plage 15 : 45’48-49’49 : les secours extérieurs, les particularités de l’accès en tunnel et les visites organisées des sous-projets et du matériel, les exercices pour les secours extérieurs.

Plage 16 : 49’50-54’33 : l’exercice binational et les relations avec les Britanniques, l’élaboration de la frontière, les problématiques du sens du vent de l’Angleterre vers la France et les directives d’évacuation de la fumée.

Plage 17 : 54’34-57’22 : la prévention incendie, les rondes de prévention, l’évolution continuelle du chantier, les locaux sur le terminal.

Plage 18 : 57’23-58’22 : les incidents marquants et les accidents mortels.

Plage 19 : 58’23-1’01’25 : les risques d’incidents en surface, les risques d’origine électrique, les risques des systèmes hydrauliques, la difficulté de l’éloignement en tunnel.

Plage 20 : 1’01’26-1’04’34 : l’ambiance sur le chantier, la qualité de la communication et diffusion des informations, l’efficacité de la prise de conscience des formations, les sous-traitants.

Plage 21 : 1’04’35-1’11’34 : les festivités et les cérémonies, le percement des tunnels, la jonction du tunnel de service, la fête de la Sainte-Barbe, la surveillance lors des événements, l’histoire de la Sainte-Barbe.

Plage 22 : 1’11’35-1’13’38 : l’Amicale des bâtisseurs du tunnel sous la Manche, l’adhésion à l’association, les assemblées générales, l’arrivée au bureau de l’Amicale.

Plage 23 : 1’13’39-1’16’42 : la sortie du chantier, les effectifs d’Eurotunnel pour la sécurité incendie et l’arrivée au Grand Palais à Lille.

Plage 24 : 1’16’43-1’20’17 : les relations avec l’Amicale, la reconversion professionnelle et les activités de l’Amicale, les expositions et les interventions de l’Amicale, la Maison des deux caps, les archives de l’Amicale.

Plage 25 : 1’20’18-1’21’39 : la conclusion de Ghislain Lapauw sur l’expérience du chantier, les relations humaines, les responsabilités et la confiance de la direction.

11 AV 17-18
Lionel BAUBAN, chargé de la distribution du courrier
27 juin 2017

Lionel Bauban commence sa formation en tant que monteur en chauffage central, quitte cette formation pour travailler dans la pâtisserie pendant trois ans, puis entre à l'armée et retourne en boulangerie dès son retour. Il entreprend une formation de peintre-tapissier au centre de l'AFPA à Malo-les-Bains où il valide deux CAP. Il a eu des expériences essentiellement dans le bâtiment, et également dans le gardiennage.

Il postule sur le chantier du tunnel sous la Manche où il est embauché en tant que réparateur de matériels, notamment les photocopieuses. Puis, il change de missions pour devenir postier sur l'ensemble du chantier entre Sangatte, Coquelles et Calais. Après le chantier du tunnel, il trouva du travail en tant que peintre-vitrier sur différents chantiers. Il est actuellement en retraite.

Lionel Bauban est également collectionneur d'objets et particulièrement des objets provenant du chantier du tunnel sous la Manche. Il organise des expositions d'objets en lien avec le chantier du tunnel. Il est membre du bureau de l'Amicale des bâtisseurs du tunnel sous la Manche.

Déroulement de l'entretien

Date	27 juin 2017
Lieu	Maison du Département Aménagement et Développement Territorial à Calais (Pas-de-Calais)
Enquêteurs	Marie Triot, responsable des fonds modernes et Pierre Trioux, stagiaire
Sujets abordés	La formation de Lionel Bauban, ses premières expériences professionnelles, son arrivée sur le chantier du tunnel sous la Manche, l'évolution de ses missions sur le chantier, la distribution du courrier, les festivités, la collections de documents sur le tunnel sous la Manche, l'acquisition des pièces de collection, les expositions, l'adhésion à l'Amicale des bâtisseurs du tunnel sous la Manche, les activités de l'Amicale, l'expérience après le chantier.
Technique d'entretien	Entretien semi-directif sur la base d'un questionnaire envoyé au préalable au témoin.

Accès au témoignage

Durée de l'enregistrement	56 minutes (56 mn 41 s)
Support de consultation	Fichier vidéo au format mov, accessible en salle de lecture depuis un ordinateur
Statut juridique	À préciser.
Conditions de communication	Librement communicable.

Questionnaire de Monsieur Lionel Bauban
Chargé de la distribution du courrier

Présentation

- Pouvez-vous vous présenter brièvement ? Votre situation actuelle.
- De quelle région êtes-vous originaire ?

Votre formation professionnelle

- Pouvez-vous revenir sur votre formation ?
- Pourquoi avoir choisi cette voie ?

Vos expériences professionnelles

- Pouvez-vous revenir sur votre parcours dans l'artisanat ? Quels postes avez-vous eus ?

Le chantier du tunnel sous la Manche

- Pouvez-vous nous expliquer comment en êtes-vous venu à intégrer le chantier du tunnel sous la Manche ?
- Avez-vous hésité à accepter cette expérience professionnelle ? Pour quelles raisons ?
- Pourquoi avez-vous accepté de travailler sur ce chantier ?
- Quand avez-vous commencé à travailler sur le chantier du tunnel sous la Manche ?
- Comment s'est déroulé votre premier jour de travail ?

Vos fonctions au sein du tunnel sous la Manche

- Vous avez changé de postes plusieurs fois, pouvez-vous nous décrire votre parcours chez TML ?
- Comment arriviez-vous à vous adapter à ces différents postes ? Aviez-vous une formation ?
- Quels rapports entreteniez-vous avec votre direction ?
- Comment s'organisait la distribution du courrier sur le chantier du tunnel sous la Manche ?
- Y avait-il un schéma spécifique pour la distribution du courrier ? Des priorités ?
- Quels rapports entreteniez-vous avec les secrétaires de chaque site ?
- Aviez-vous des rapports avec les ouvriers ?
- Pouvez-vous nous décrire une journée type ?
- Pouvez-vous revenir sur votre travail en tant que chauffeur ? Les personnalités que vous avez rencontrées ?

L'ambiance

- Pouvez-vous nous parler de l'ambiance sur le chantier ? La ressentiez-vous également dans votre poste ?
- Avez-vous des souvenirs de festivités ou de cérémonies durant la construction du tunnel ?
- L'ensemble du personnel était-il convié à ces cérémonies ?
- Avez-vous participé à des reportages télévisuels ?
- Comment avez-vous vécu la jonction du premier tunnel ?

L'Amicale des bâtisseurs du tunnel sous la Manche

- Quand avez-vous adhéré à l'Amicale des bâtisseurs du tunnel sous la Manche ?
- Comment avez-vous eu écho de l'Amicale ?
- Que vous a apporté cette Amicale ?
- Quels rôles avez-vous joués au sein de l'Amicale des bâtisseurs du tunnel sous la Manche ?
- Vous avez organisé des expositions : pouvez-vous nous en parler ?

Collections

- Vous êtes également collectionneur, à quel moment cela a-t-il commencé ?

- Cette passion a-t-elle un lien avec le tunnel sous la Manche ?
- Quel genre d'articles collectionnez-vous ?
- De quelles manières faites-vous l'acquisition de nouveaux articles ?

Conclusion

- Qu'avez-vous entrepris à la fin du chantier ?
- À votre sens, quelle est votre plus grande réussite, fierté ?
- Des échecs ? Des déceptions ?
- Il y a une unanimité quant à la sensation d'avoir vécu une expérience unique sur le chantier du tunnel, pouvez-vous nous donner votre avis à ce sujet ?

Répertoire numérique

11 AV 17-18 Lionel Bauban

11 AV 17 : copie de conservation

11 AV 18 : copie de consultation

Plage 1 : 0’15-1’02 : présentation de Lionel Bauban, sa situation actuelle et ses origines bretonnes.

Plage 2 : 1’03-2’24 : la formation et les premières expériences professionnelles.

Plage 3 : 2’25-4’23 : l’arrivée sur le chantier du tunnel sous la Manche, l’inscription et l’entretien aux ressources humaines.

Plage 4 : 4’24-6’12 : le premier jour de travail sur le chantier du tunnel, les missions de réparation de matériels, l’entretien des photocopieuses et les commandes de papiers aux bureaux de la rue Mollien.

Plage 5 : 6’13-6’53 : l’évolution de poste en tant que chargé du courrier, la formation aux circuits de postes.

Plage 6 : 6’54-7’52 : l’organisation des bureaux de la rue Mollien, le poste au sein de la direction des affaires financières.

Plage 7 : 7’53-8’51 : le rapport avec le tunnel sous la Manche en tant que chargé du courrier et l’organisation de la construction.

Plage 8 : 8’52-10’13 : le déroulement d’une journée de chargé du courrier, l’affranchissement du courrier.

Plage 9 : 10’14-12’50 : les relations avec le personnel, la distribution du courrier dans les bureaux administratifs et la qualité des contacts sur le chantier.

Plage 10 : 12’51-14’23 : la mission ponctuelle de chauffeur.

Plage 11 : 14’24-17’53 : les invitations à la sortie de tunnelier et l’inauguration du tunnel.

Plage 12 : 17’54-20’05 : les festivités de la Sainte-Barbe, les sorties familiales, l’aller en draisine et le cross over.

Plage 13 : 20’06-22’39 : les essais des voitures dans les shuttles.

Plage 14 : 22’40-24’32 : la collection de documents provenant du chantier, le début de la collection d’autocollants et de pin’s, les coupures de presse.

Plage 15 : 24’33-26’41 : l’origine des collections, la tradition familiale, la collection de timbres, de bandes dessinées, les figurines et les vinyles.

Plage 16 : 26’42-28’34 : les choix d’acquisition des pièces de collection et le prix des pièces.

Plage 17 : 28’35-33’40 : l’acquisition des pièces sur le tunnel sous la Manche, les médailles, les timbres et les enveloppes, les relations sur le chantier et les dons des employés.

Plage 18 : 33’41- 35’05: les collectionneurs d’objets sur le chantier et les relations avec eux.

Plage 19 : 35’06-40’33 : les expositions sur le chantier du tunnel sous la Manche, l’office de tourisme, les objets de l’exposition, les difficultés des récupérations d’objets et les acquisitions sur Internet.

Plage 20 : 40’34-41’40 : l’acquisition des bottes de François Mitterrand.

Plage 21 : 41’41-44’55 : l’Amicale des bâtisseurs du tunnel sous la Manche, l’arrivée dans l’association, le bureau du conseil d’administration et les actions de l’Amicale.

Plage 22 : 44’56-50’27 : les conférences organisées dans les écoles par l’Amicale des bâtisseurs du tunnel sous la Manche, les expositions mises en place par l’Amicale, les sorties.

Plage 23 : 50’28-53’16 : la conclusion de Lionel Bauban sur son expérience du tunnel sous la Manche, les contacts avec le personnel, les difficultés à la fin du chantier.

Plage 24 : 53’17-56’40 : l’expérience dans l’artisanat, après le chantier.

11 AV 19-20
Philippe COZETTE, membre de l'équipe du tunnelier T1
28 juin 2017

Né à Calais, Philippe Cozette commence par travailler dans le bâtiment en tant que conducteur d'engins, plus précisément en tant que conducteur de pelle hydraulique, métier qu'il a pratiqué pendant 17 ans. Il intègre le chantier du tunnel sous la Manche grâce à son métier de conducteur d'engins en commençant par les travaux d'approche, c'est-à-dire la préparation du chantier.

Il est embauché par l'entreprise Guintoli, sous-traitant de Transmanche Link, pour le creusement du puits ainsi que celui de la digue du Fond Pignon. Il candidate ensuite chez Transmanche Link et est embauché en tant que conducteur et érecteur de voussoirs sur le tunnelier T1. Il a également travaillé sur le back-up jusqu'à la fin du tunnel de service.

Il est ensuite muté à la construction du cross over en tant que conducteur de machine « Lynx » ; il est alors appelé à effectuer la première jonction entre la France et l'Angleterre dans le tunnel de service, le 1er décembre 1990 à 12 h 12.

Après la construction du cross over, il fait une formation pour devenir conducteur de train de travaux pour les travaux d'aménagement mis en place par l'entreprise Montcocol. En juillet 1993, il fait des formations internes pour suivre les essais de navette et devenir conducteur de navette chez Eurotunnel.

En 2005, suite à un plan social chez Eurotunnel, il quitte la société et ouvre sa propre société de taxis qu'il dirige pendant 6 ans. Il est en retraite depuis 2013.

Déroulement de l'entretien

Date	28 juin 2017
Lieu	Au domicile de M. Philippe Cozette à Peuplingues (Pas-de-Calais)
Enquêteurs	Marie Triot, responsable des fonds modernes et Pierre Trioux, stagiaire
Sujets abordés	La formation de Philippe Cozette, ses expériences en tant que conducteur d'engins, son arrivée sur le chantier du tunnel, les changements de postes, le déroulement du creusement, la jonction du tunnel de service, les festivités, ses expériences à la fin du chantier, l'Amicale des bâtisseurs du tunnel sous la Manche.
Technique d'entretien	Entretien semi-directif sur la base d'un questionnaire envoyé au préalable au témoin.

Accès au témoignage

Durée de l'enregistrement	92 minutes (1 h 32 mn 19 s)
Support de consultation	Fichier vidéo au format mov, accessible en salle de lecture depuis un ordinateur
Statut juridique	Témoignage oral, autorisation d'utilisation de témoignage signée le 4 octobre 2017.
Conditions de communication	Librement communicable et diffusable.

Questionnaire de Monsieur Philippe Cozette
Membre de l'équipe du tunnelier T1 sur le chantier du tunnel sous la Manche

Présentation

- Pouvez-vous vous présenter brièvement ? Votre situation actuelle.
- De quelle région êtes-vous originaire ?

Votre formation professionnelle

- Pouvez-vous nous expliquer votre formation professionnelle ?
- Pourquoi avoir choisi les travaux publics ?

Vos expériences professionnelles

- Pouvez-vous revenir sur vos différentes expériences professionnelles en tant que conducteur d'engins ?

Le chantier du tunnel sous la Manche

- Pouvez-vous nous expliquer comment en êtes-vous venu à intégrer le chantier du tunnel sous la Manche ?
- Avez-vous hésité à accepter ce chantier ?
- Pourquoi avez-vous accepté de travailler sur ce chantier ?
- Quand avez-vous commencé à travailler sur le chantier ?
- Avez-vous suivi des formations avant d'intégrer le chantier ?
- Combien de temps avez-vous travaillé sur le chantier ?
- Comment s'est déroulé votre premier jour de travail ?

Vos fonctions au sein du tunnel sous la Manche

- Quelle a été votre premier poste ?
- Pouvez-vous nous expliquer en quoi consiste le Fond Pignon ?
- Que regroupe les travaux d'approche ?
- Travailliez-vous pour Transmanche Link à ce moment-là ?
- Pouvez-vous revenir sur votre expérience sur le puits de Sangatte ?
- Quand avez-vous intégré l'équipe du tunnelier T1 ?

Le creusement du tunnel

- Quels étaient les effectifs sur le chantier, dans l'équipe du T1 ?
- Pouvez-vous revenir sur votre équipe en expliquant les postes de chacun ?
- Pouvez-vous nous expliquer votre poste ?
- Pouvez-vous nous expliquer comment fonctionnait le tunnelier ?
- Comment se posent les voussoirs en tunnel ?
- Vos missions ont-elles évolué suite à l'avancement du tunnelier ?
- Pouvez-vous nous expliquer ce qu'est un cross over ?
- Pouvez-vous nous expliquer comment se creuse un cross over ?
- Vous avez également été conducteur d'engins et notamment sur machine Lynx, pouvez-vous nous expliquer en quoi cela consiste ?
- Il y avait des conditions particulières dans les tunnels (chaleur, poussières…), pouvez-vous nous décrire les conditions de travail ?
- Y a-t-il eu une évolution concernant ces conditions de travail ?
- Des conditions difficiles : y avait-il une entraide forte au sein des équipes ?
- Pouvez-vous nous parler plus précisément de votre temps de travail ?
- Pouvez-vous nous décrire une journée type sur le chantier ?
- Pouvez-vous nous parler de la sécurité lors du creusement des tunnels ?
- Outre l'ouvrage historique que constitue le tunnel sous la Manche, quels éléments font que ce chantier est une exception ?

L'aboutissement du tunnel de service

- Vous avez vous-même percé la paroi séparant le France et l'Angleterre, comment avez-vous été choisi pour ce rôle ?
- Pouvez-vous nous parler du protocole mis en place ?
- Pouvez-vous nous décrire votre ressenti à ce moment-là ?
- Vous avez eu une certaine notoriété suite à cet évènement, comment l'avez-vous vécue ?

La conduite d'engins de travaux

- Avant de conduire les navettes, vous avez assuré la conduite des trains de travaux, pouvez-vous nous expliquer en quoi consistait cette mission ?
- Avez-vous retrouvé des collègues connus lors de vos premières missions ?
- Avez-vous suivi une formation pour cela ?

L'ambiance

- Pouvez-vous nous parler de l'ambiance sur le chantier ? Que ce soit avec les ouvriers, les cadres, l'usine de préfabrication… ?
- Avez-vous des souvenirs de festivités ou de cérémonies durant la construction du tunnel, dans le tunnel ? À l'extérieur ?
- Comment se déroulaient les repas ?
- Comment se déroulaient les changements d'équipe ?
- Existait-il des rituels particuliers à vos métiers ?
- Pouvez-vous nous parler de la salle des pendus ?

La conduite de navettes

- Pouvez-vous nous parler de la transition, à votre niveau, entre Transmanche Link et Eurotunnel ?
- Pouvez-vous aborder les plans de formation liée à la conduite de navettes ?
- Pouvez-vous nous décrire ces expériences ?

Le tunnel sous la Manche

- Pouvez-vous nous parler des relations avec les Britanniques ?
- Il y avait des différences entre les conditions de travail en Angleterre et en France, pouvez-vous nous en parler ?
- Avez-vous eu des doutes sur la réussite du projet ?
- Avez-vous dû faire face à des difficultés particulières ?

L'Amicale des bâtisseurs du tunnel sous la Manche

- À partir de quand avez-vous intégré l'Amicale des bâtisseurs du tunnel sous la Manche ?
- Comment avez-vous eu écho de l'Amicale ?
- Que vous a apporté cette Amicale ?

Conclusion

- Qu'avez-vous fait après votre départ d'Eurotunnel ?
- Vous avez écrit un ouvrage « Nous les hommes du tunnel », pouvez-vous nous en parler ?
- Avez-vous des déceptions ?
- Quels sont vos réussites lors de ce chantier ?
- Il y a une unanimité quant à la sensation d'avoir vécu une expérience unique sur le chantier du tunnel, pouvez-vous nous donner votre avis à ce sujet ?

Répertoire numérique

Diffusion et reproduction libres.

11 AV 19-20 Philippe Cozette

11 AV 19 : copie de conservation

11 AV 20 : copie de consultation

Plage 1 : 0’15-0’56 : présentation de Philippe Cozette, situation et origine familiale.

Plage 2 : 0’57-1’50 : la formation professionnelle et la conduite d’engins.

Plage 3 : 1’51-6’12 : le projet du tunnel sous la Manche et l’arrivée sur le chantier, le projet du tunnel de 1973, la volonté de participer au projet.

Plage 4 : 6’13-8’13 : les travaux d’approche, la construction de la digue du Fonds Pignon, le poste de conducteur d’engin et la candidature chez Transmanche Link.

Plage 5 : 8’14-9’15 : l’arrivée des tunneliers, le poste de conducteur et érecteur de voussoir, le poste sur le back-up du tunnelier.

Plage 6 : 9’16-14’40 : le fonctionnement du tunnelier, la tête du tunnelier, le système de creusement, la pose des voussoirs, l’injection du béton.

Plage 7 : 14’41-17’42 : les équipes sur le tunnelier, le pilote, la pose de voussoirs, la pose de rails, l’injection du béton, la pose des tuyauteries, le système d’éclairage, l’alimentation en eau, le système de ventilation.

Plage 8 : 17’43-21’05 : le poste de responsable back-up, les géomètres et le faisceau de direction.

Plage 9 : 21’06-22’34 : les explications sur les six tunnels et le baptême des tunneliers.

Plage 10 : 22’35-25’00 : la coordination sur le tunnelier, l’arrivée du matériel, l’arrivée du personnel le matin.

Plage 11 : 25’01-25’35 : la formation de sécurité et la formation technique sur le tunnelier.

Plage 12 : 25’36-27’04 : les directions des tunneliers, le quadrillage par satellite, la rectification de l’alignement des tunnels.

Plage 13 : 27’05-29’48 : les difficultés du travail en tunnel, le manque d’espace, la boue, la chaleur, l’entraide dans l’équipe, le défi que représentait le projet.

Plage 14 : 29’49-32’09 : les difficultés techniques du tunnelier, les réparations du tunnelier, le ralentissement du creusement au début du chantier et les primes de creusement.

Plage 15 : 32’10-36’27 : le déroulement d’une journée sur le chantier, l’arrivée sur le tunnelier, le changement d’équipe et le matériel.

Plage 16 : 36’28-38’14 : la compétition entre les équipes, entre les Français et les Anglais, les distances de creusement et le tableau d’affichage.

Plage 17 : 38’15-42’14 : le système de roulage, l’évolution des équipes, l’entraide entre les membres de l’équipe, les repas sur le tunnelier.

Plage 18 : 42’15-43’57 : les rituels avec les équipes, la fête de la Sainte-Barbe.

Plage 19 : 43’58-44’56 : les remises de médailles, les cassettes VHS, les médailles de creusement.

Plage 20 : 44’57-48’48 : les réparations manuelles et les outils, l’anecdote sur la réparation d’une dent de tunnelier.

Plage 21 : 48’49-52’30 : l’arrêt du creusement et la rectification de l’alignement du tunnelier T1, la démolition du tunnelier et les finitions manuelles du creusement.

Plage 22 : 52’31-53’28 : l’arrivée sur le cross over, la description de la machine Lynx.

Plage 23 : 53’29-1’03’31 : la jonction du tunnel de service, la demande à Philippe Cozette, le choix d’un ouvrier du tunnelier T1 et de la région Nord-Pas-de-Calais, le protocole du percement, les médias couvrant l’événement, la fête au château de Douvres, le ressenti à la fin du creusement, la présence du gouvernement, la poignée de main et la relation avec Graham Fagg.

Plage 24 : 1’03’32-1’07’03 : les médias, les courriers du monde entier, les relations nouvelles, la célébrité, les invitations aux événements et l’impact de ce rôle.

Plage 25 : 1’07’04-1’09’50 : l’écriture d’un ouvrage de mémoire pour les 10 ans de la jonction, l’importance d’écrire un livre sur les ouvriers.

Plage 26 : 1’09’51-1’14’21 : l’explication du système de cross over et la différence de creusement entre les Anglais et les Français, la construction du radier et le repas dans le cross over anglais.

Plage 27 : 1’14’22-1’15’50 : l’aménagement du tunnel et le poste de travaux d’aménagement, la formation de conduite de train de travaux, la mise en place des trottoirs et des rails, la démission de Transmanche Link et l’arrivée chez le sous-traitant Montcocol.

Plage 28 : 1’15’51-1’23’44 : l’arrivée chez Eurotunnel, les formations ferroviaires et techniques, la mise en place du matériel roulant, les essais de matériels, l’anecdote sur les essais de fumées, la signalisation d’Eurotunnel, la formation et le rôle de chef de train.

Plage 29 : 1’23’45-1’25’16 : le plan social d’Eurotunnel, la création d’une société de taxis.

Plage 30 : 1’25’17-1’29’25 : l’Amicale des bâtisseurs du tunnel sous la Manche, le départ en retraite de Pierre Matheron, l’adhésion à l’association, la mission de reconversion professionnelle, les diapositives et les archives, le rôle de vice-président d’honneur, l’apport de l’Amicale, les relations avec les membres, la mise en valeur de l’expérience sur le chantier, l’association du Triangle Club en Angleterre.

Plage 31 : 1’29’26-1’32’19 : la conclusion de Philippe Cozette, le regret de l’absence d’un musée ou d’une mise en valeur du tunnel.

Annexe

Questionnaire complété par Monsieur Roger Lavis, directeur commercial chez TransManche Construction

Il n'a pas été apporté de modifications syntaxiques et orthographiques (à l'exception de l'accentuation) aux réponses de M. Lavis, Britannique.

Présentation

- Pouvez-vous vous présenter brièvement ? Votre situation actuelle.
- De quelle région êtes-vous originaire ?

Je suis Brittanique, originaire du compte de Devon [Sud-Ouest]. D'abord j'ai travaillé pour les boites d'ingénieure-conseils et puis pour les Entrepreneures de BTP. Je suis marié avec 2 enfants [et maintenant 4 petits enfants !] et maintenant en retraite.

Votre formation professionnelle

- Pouvez-vous nous expliquer votre formation professionnelle ?
- Pourquoi avoir choisi cette voie ?

Je suis allé à l'école 'Exeter School' dans le Devon [à l'époque, Exeter était une école privée, avec subvention directe du gouvernement - un excelent compromis mais maintenant une formule quasi-disparue !]. Puis j'ai suivis un cours 'sandwich' [moitie dans une boite de conseils/moitie études plutôt théoriques].
Notre famille avait depuis longtemps des liens avec BTP - c'était un chemin connu avec, [quelques 15 ans après la guerre] pas mal de possibilités d'emploi.

Vos expériences professionnelles

- Pouvez-vous revenir sur vos expériences professionnelles avant le tunnel sous la Manche ?
- Ces expériences ont-elles été profitables pour le poste de directeur commercial sur le chantier du tunnel ?

Après 7 ans liés aux boites d'ingénieures-conseils Britannique, je me suis joint, en 1964, à l'entreprise George Wimpey & Co Ltd. 'Wimpey' étaient établi en 1880 dans le sud-ouest de Londres à Hammersmith; l'ensemble de Wimpey a été acheté, après sa service pendant la première guerre mondiale, par Sir Godfrey Mitchell pour £12,000 (dont £6k 'gratuite' pour sa service militaire et £6k de prêt !). Venu l'an 1964, c'était devenue une boite multi-disciplinaire travaillant partout [Hong-Kong, Chili, Brazil, Afrique du Sud, etc.] - pour moi, par conséquence, une choix logique pour un boulot de multi-choix.
Après quelques ans de travaille 'sur le chantier' en Écosse, Pays des Galles et Moyen-Orient je me suis trouvé a Hammersmith dans le département « commerciale » de Wimpey [études de contrat, eg pour les concurrences ; offres clefs en main etc., études de prix, offres de financement {le cas écheant}, sous-traitances et participations avec des partenaires differentes].
Parmis ces participations et sous-traitances on trouvait les noms de Comex de Marseilles [mer du Nord et golf persique]; Spie Batignolles, Dragages et Travaux Publiques, Campenon Bernard, Razel, GTM, Sogea, Fougerolle [Afrique de l'Ouest] et autres.
Nous avons aussi pris des avis fiscale de la boite Francis Lefebvre [pour nos efforts dans les pays francophones de l'Afrique].
Ces ans de contact avec des gens et les méthodes françaises [.... concept du systeme de loi suivant, en gros, la Code Napoléon, termes de contrat internationale, etc.] étaient indispensable pour moi d'essayer de m'intégrer dans l'équipe de TML, à Calais, tout en retenant l'esprit probable de nos participants britanniques basés à Folkestone.

D'aillieurs, j'ai eu un lien familliale avec les Français - grâce aux cousins « Lavis » qui étaient domicilliés sur l'île de Porquerolles depuis 1912 !

Le chantier du tunnel sous la Manche

- Pouvez-vous nous expliquer comment en êtes-vous venu à intégrer le chantier du tunnel sous la Manche ? Comment vous a-t-on contacté ?
- Avez-vous hésité à accepter ce chantier ?
- Pourquoi avez-vous accepté d'y travailler ?
- Quand avez-vous commencé à travailler sur le chantier du tunnel sous la Manche ?
- Combien de temps y avez-vous travaillé ?
- Comment s'est déroulé votre premier jour de travail ?

En 1983/4, je me suis trouvé à Hammersmith dans le département commerciale de Wimpey. J'ai eu un ami chez Wimpey, Tony Gueterbock. Ce Monsieur suivi de près l'idée et les études préliminaires pour un lien fixe par tunnel depuis les touts premiers jours ; à cette époque, la base initiale du nacent 'Channel tunnel Group' [CTG] était établi dans un bâtiment de Wimpey à Hammersmith Grove par les 5 entreprises fondateurs britanniques [CTG n'ayant pas de personalité juridique à ce temps là]. Mon bureau personel était à 50 mètres de CTG ! Donc, j'étais assez 'au courant' avec les besoins du lien fixe - y compris leurs besoins d'un agent francophone détaché de mon équipe !!
En Avril 1985, les gouvernments ont publié un « Invitation to Promotors » et CTG cherchait d'urgence des partenaires français. Ils se sont joint avec France-Manche en été 1985.

À ce temps j'ai eu tort - car je ne croyais pas qu'un Projet d'un tel ampleur soit financeable sur le marché privé sans aval gouvernmentale [.... quelque chose impensable pour un Conservative telle que Margaret Thatcher].

Néanmoins, en 1986, après contact de notre DRH chez Wimpey, j'ai appris que les deux DG de TML UK/FR [Jolivet et Reeve] ont décidé, pour leures propres raisons, d'envoyer un gar, en détachement, de travailler à l'autre coté de la Manche.

Je me suis interviewé à St-Quintin en automne 1986 par un certain Pierre Matheron. J'ai appris qu'il y avait 4 candidats proposé par les 5 entreprises UK.
Je n'étais pas choisi - mais j'ai écrit une lettre personel à M. Matheron ou je l'ai assuré de mon vif intérêt d'être impliqué dans ce chantier dans l'avenir.
Une bonne 8 mois plus tard «out of the blue » [sans préavis], à Hammersmith, j'ai reçu un coup de fil de la DRH de Wimpey me demandant si je m'intéressais toujours d'être détaché en France - chez TMC Calais. En fait, à cause d'un 'gel' de recruitement et retard d'embauche pendant l'hiver [pour des raisons de financement], le premier candidat choisi en automne a accepté une autre poste ailleurs et j'étais selectionée comme « remplacent ».

[Bien après l'été de 1987, aux alentours de 2005, Pierre Matheron m'a révélé qu'il m'avait demandé pour ce détachement le 'second' fois ..... si seulement j'avais su avant de négocier mon salaire ..... !].

J'ai commencé le 1 septembre 1987. Je suis 'adouber' avec le titre de Directeur Délégué !
J'ai assuré divers volets de coordination, notamment entre TML UK-Fr et la Commsion Intergouvernmentale pendant 2 ans.
Venue 1990, le Directeur Commercial à Calais, Phillipe Vandebrouke, a était nommé Directeur du Sous-Projet tunnels et compte tenue mon experience chez Wimpey et ayant profité de mes 2 ans chez TMC Calais, je me suis nommé Directeur Commerciale à Calais.
Été 1992 : le projet est bien avancé et j'ai prévue de quitter avant fin de l'an. Mais, puisqu'il y avait plus de place pour le « rodage » du rolling stock coté France, l'ensemble des Operations/Material Roulant étaient déplacée de l'Angleterre en France [à Calais]. Après quelques 5 ans au sein de TMC, je suis devenue assez au courant avec les demandes d'hygène et sécurité Francaises et je suis nommé

« Project Manager Rolling Stock » - l'ajoint dans l'équipe du chef M. Brian Driver. [dans ce contexte, j'étais toujours membre du « Codif »].

J'ai quitté TML fin décembre 1993.

Vos fonctions au sein du tunnel sous la Manche

- Quelles étaient vos missions au sein du service commercial ?
- Pouvez-vous revenir sur votre équipe en expliquant les différents postes en place, le secteur assurance, le secteur juridique… ?
- Vos missions ont elles évolué suite à l'avancement du tunnel ?

Voir ci dessus.

- Pouvez-vous nous décrire une journée type sur le chantier ?

Il est maintenant quelques 23 ans depuis le fin du chantier !! - et pour assurance, juridique, etc... , je préfer que vous lisiez le « Mémoire du chantier » écrit circa 1992, le rédaction duquel j'ai fait parti... Je ne peux pas faire mieux !

Je peux ajouter, néanmoins, que notre équipe Commerciale comprennait plusieurs nationalités d'origine, Algérie, France, Liban, Angleterre, Île Maurice sans problème. L'ambience était bonne malgré un climat commerciale de payment/financement très difficile.
Les « pots d'amitié », qu'on a eu de temps en temps, étaient plein de chaleur et bonhommie.
Il est peut-être pertinant d'ajouter que pour les hommes et femmes « déjà rodés sur les Chantiers » le durée d'un tel chantier typique est de 2, peut-être 3 ans .... le Lien Fixe était anormal avec un durée de quelques 7 ans. Le gens étaient sensible de cette différence et aussi le cadre historique du Projet. En gros, ces dernières aspets étaient positifs vis à vis la motivation du personnel.

La direction commerciale

- Pouvez-vous nous parler de vos rapports avec la direction de Transmanche Link ?
- Vous avez remplacé Philippe Vandebrouck au poste de directeur commercial, comment s'est déroulé cette transition ?

Voir ci-dessus.

- Y a-t-il plusieurs façons d'effectuer ce métier ?
- Pouvez-vous nous parler de la gestion du courrier par logiciel ?
- Pouvez-vous nous parler des contrats et leur mise en place ?
- Pouvez-vous nous parler du suivi des marchés et des commandes ?
- Comment se déroulaient les commandes de matériel ?
- Comment se mettaient en place les appels d'offre ?
- Aviez-vous des contraintes budgétaires particulières ?

Voir « Mémoire ».

- Vous étiez membre du CODIF, pouvez-vous nous expliquer votre rôle ?

Les membres du CODIF comprenaient des ingénieurs et des autres professionels du 'Top Niveau'. Pour moi, Anglophone - notamment au début - , il m'était très difficile de suivre les discours techniques discutés, si vivement, par eux.
Après quelques mois j'ai fait un peu de progrès et j'ai pu raconter des évènements du departement Commerciale à Calais avec parfois des anecdotes et échoes des gens de TML Folkestone.

- Pouvez-vous nous parler de la direction commerciale centrale ?

Il est évident que le Lien Fixe est un grand Projet. Il y avait deux pays, deux 'business cultures' [commerciale et autres]. La taille des paiements, des sous-traitances et autres choses demandaient une délégation de détail pour consolidation après par une instance centrale [ceci normalement chaque mois]. Il est, peut-être, important de rappeler la taille du coût journalier du projet-et que le budget d'Eurotunnel était « contraigne » par les fonds disponibles [actions et plutôt prêts]. Et que les 10 entrepreneurs pouvaient difficilement [ou peut-être, en certain cas, ne pouvez pas] absorber l'effet d'un mois de « non-paiement » pour 'tel ou tel' raison. Cette situation tombait carrément dans la domaine de la direction commerciale centrale.

- Vous aviez une relation particulière entre la partie française et britannique du chantier, comment se sont déroulées ces relations dans votre domaine ?

Contact via des réunions conjoint UK/FR [au niveu des sous-projets, ou bien entre les deux services commerciales, ponctuels et/ou mensuels.

- Aviez-vous des difficultés à coordonner ces échanges entre les deux pays ?

Rien de très sérieux. Le Projet, lui-même, gérait en gros le but des échanges.

Quels étaient les différences entre la gestion commerciale française et la gestion commerciale britannique ?

J'ai senti que l'attitude commerciale de TML UK était légèrement plus bellicose vis à vis notre Client ..... Peut-être avec raison, ou pas ?

<u>Relations extérieures</u>

- Quelles étaient vos relations avec les sous-traitants ?
- Comment privilégiez-vous les entreprises locales ?
- Aviez-vous des relations avec les collectivités locales ? Comment se sont-elles passées ?

Voir « Mémoire du Chantier ».

<u>Les grands événements</u>

- Pouvez-vous nous parler de l'ambiance sur le chantier ? Que ce soit avec les ouvriers, les cadres… Pensez-vous avoir participé à la construction d'un « esprit tunnel » ?

Voir ci dessus. D'après moi, le plus part du personnel étaient très concients et fiers d'être une partie de ce super chantier historique.

- Avez-vous des souvenirs de festivités ou de cérémonies durant la construction du tunnel ?

La fête au Château de Douvre [Décembre 1990] ; la 'remise des clefs' du tunnel à Eurotunnel [fin 1993] avec montage animée et Chanson des Bâtisseurs [sur un train].

- Comment avez-vous vécu la jonction du premier tunnel ?

À 70 mètres au-dessous le point de jonction sur un Bateau Sealink - afin de chercher ma femme pour la fête au Château de Douvres.

- Comment se déroulaient les visites du chantier ?
- En quoi consistaient les baptêmes ?
- Participiez-vous à la Sainte-Barbe ?

Bien sûr - comme tout le monde ! La célébration de ce fête était un super bonne démarche pour le morale de tous les employees.

- Avez-vous reçu des distinctions honorifiques ?

Bien après le fin du chantier [le 4 avril 1995], la Fédération Nationale des travaux Publics de France m'ont gentilement presenté avec un Diplôme d'Honneur pour ma participation à la réalisation du tunnel.

<u>L'Amicale des bâtisseurs du tunnel sous la Manche</u>

- Quand avez-vous eu écho de l'Amicale des bâtisseurs du tunnel sous la Manche ?

1992. Depuis le début. J'étais inscrit « n^{o} 4 ».

- Comment en êtes-vous venus à intégrer l'Amicale des bâtisseurs du tunnel sous la Manche ?
- Comment l'Amicale a-t-elle évolué au fil des ans ?
- Que vous a apporté cette Amicale ; hier et aujourd'hui ?

Un lien, très chalereux, avec mes anciens collègues.

- Quels rôles avez-vous joués au sein de l'Amicale ?

Étant le seul 'Rosbif ' du Conseil - j'ai été nommé Vice-Président [conjoint].

- Avez-vous été tenté de rejoindre l'équivalent britannique de l'Amicale ?

Pas vraiment, mes amis étant plutôt des Français à Calais.

<u>Conclusion</u>

- Comment avez-vous vécu votre départ du chantier ?

Un pot de départ et un trajet, seul, vers Douvres en bateau - mais sans aucun regret, après 6.5 ans très intéressants !

- À votre sens, quelle est votre plus grande réussite, fierté ?

D'être accepté, ou bien adopté [après un peu de temps] par l'équipe du tunnel en France.

- Des échecs ? Des déceptions ?

Rien.

- Pouvez-vous nous parler du statut particulier d'un Anglais au sein d'une organisation française ?

J'était détaché de Wimpey à TML [UK] pour une position en France. Étant European, j'ai eu le droit de rester dans la système de Sécurité Sociale UK pendant 2 ans - renouvelable [an par an]. Régime Fiscal. Après 6 mois de résidence en France, je me suis tombé sous la régime des Impôts Français.

- Quelles différences culturelles avez-vous perçues ? Avez-vous eu des difficultés d'interprétation ?

Très peu. Un Anglais et un Français ne sont pas très différent face à face ..... en Groupes c'est peut-être autre chose !

- Il y a une unanimité quant à la sensation d'avoir vécu une expérience unique sur le chantier du tunnel, pouvez-vous nous donner votre avis à ce sujet ?

100% d'accord.

TABLE DES MATIÈRES

Introduction	p. 1-2
Bibliographie	p. 3-4
Sources complémentaires	p. 5
Sommaire	p. 7
Corps de l'instrument de recherche. Témoignages de :	
Pierre Matheron, directeur de la Construction France, et Laurent Leblond, directeur des études et de l'ingénierie	p. 9-19
Robert Houbion, responsable de la logistique du personnel	p. 21-26
Pascal Quintin, directeur adjoint du travail	p. 28-33
Philippe Vandebrouck, directeur adjoint de la Construction France puis directeur	p. 34-40
Pierre Guillemant, responsable de la communication	p. 42-48
Denis Guyot-Sionnest, directeur des relations extérieures et du développement chez Eurotunnel	p. 49-54
Valérie Hennequin, chargée du suivi des sinistres	p. 55-60
Ghislain Lapauw, responsable de la sécurité incendie	p. 61-66
Lionel Bauban, chargé de la distribution du courrier	p. 67-72
Philippe Cozette, membre de l'équipe du tunnelier T1	p. 73-78
Roger Lavis, directeur commercial chez TransManche Construction (questionnaire complété par écrit)	p. 79-84