

**UNIVERZITA KARLOVA V PRAZE**

**FAKULTA SOCIÁLNÍCH VĚD**

Institut mezinárodních studií

**Jana Kovalská**

**Tunel pod kanálem La Manche jako symbol  
britsko-francouzských vztahů**

*Bakalářská práce*

Praha 2009

Autor práce: **Jana Kovalská**

Vedoucí práce: **JUDr. Michel Perottino, PhD.**

Oponent práce: **Mgr. Jan Váška**

Datum obhajoby: **2009**

Hodnocení: **Výborně**

## Anotace

Bakalářská práce „Tunel pod kanálem La Manche jako symbol britsko-francouzských vztahů“ si bere za cíl sledovat vývoj projektu výstavby tunelu v kontextu vztahů mezi Británií a Francií. Projekt tunelu byl určitým barometrem vzájemných vztahů, tzn., že v období dobrých vztahů mezi zeměmi byl předložen k projednávání a byl brán jako symbol svornosti a přátelství národů, zatímco v období negativních vztahů se od jeho provedení upouštělo. Druhým cílem práce je sledovat příčiny a vývoj určitých obav, které provázely projekt z britské strany po celou dobu jeho existence. Jedná se o strach z invaze z kontinentu a zachování, respektive ohrožení britské ostrovní mentality a jedinečnosti. Časově je práce vymezena od počátku 19. století, kdy vznikl první projekt na vybudování tunelu, do r. 1994, kdy byl tunel uveden do provozu s určitým výhledovým pokračováním do r. 2004. Hlavní důraz je kladen na dva projekty v projednávání po druhé světové válce do r. 1994, období předchozí je pojato jako historický úvod a období poté jako určitý epilog – náhled do vývoje problematiky po uskutečnění projektu.

## Annotation

The thesis “Channel Tunnel as a symbol of franco-british relations“ aims to show the correlation between the Tunnel project and the context of relations between France and Britain. The project had a certain barometric function to the relations, in the meaning that during the moments of mutual cooperation the project started to be negotiated and was considered as a symbol of concord between the countries. But in the moments of deterioration of relations the tunnel was left to abandon. Second aim is to show causes and evolutions of certain stable British anxieties which accompanied the project through all its history. These anxieties are namely fear of continental invasion and the maintenance, respectively threat to the island mentality – the British insularity. Concerning the period of time, the thesis is defined by beginning of 19<sup>th</sup> century with the first Channel Tunnel project and the 1994 when the Tunnel was officially opened with a slight perspective extension to the 2004. The emphasized period of the thesis is that of two phases of project after the 2<sup>nd</sup> World War until 1994, the previous period is conceived as historical introduction to the topic and the following period as final view to the evolution of problematic after the realization of project.

## **Klíčová slova**

Britsko-francouzské vztahy, tunel, Francie, Velká Británie, Evropské společenství, bezpečnost.

## **Keywords**

Franco-british relations, Tunnel, France, Great Britain, European Community, security.

## **Prohlášení**

Prohlašuji, že jsem předkládanou práci zpracovala samostatně a použila jen uvedené prameny a literaturu. Souhlasím s tím, aby práce byla zpřístupněna veřejnosti pro účely výzkumu a studia v souladu s autorským právem.

V Praze dne ...

Jana Kovalská

# Obsah

<b>ÚVOD.....</b>	<b>8</b>
<b>1. HISTORIE PROJEKTU DO 2. SVĚTOVÉ VÁLKY (1802-1945) .....</b>	<b>12</b>
<b>2. ZNOVUOŽIVENÍ PO 2. SVĚTOVÉ VÁLCE (1957-1975) .....</b>	<b>16</b>
<b>3. KONEČNÉ PROVEDENÍ PROJEKTU (1978-1994) .....</b>	<b>25</b>
3.1 VÝVOJ PROJEKTU V PŘÍZNIVÉM KONTEXTU .....	25
3.2 VARIACE NA TÉMA INVAZE A OSTROVNÍ MENTALITY .....	30
<b>4. HISTORIE EUROTUNELU POKRAČUJE (1994-2004).....</b>	<b>36</b>
<b>ZÁVĚR .....</b>	<b>39</b>
<b>POUŽITÁ LITERATURA A PRAMENY.....</b>	<b>42</b>

## Úvod

Vztahy mezi Velkou Británií a Francií byly vždy směsicí obdivu, nedůvěry, lásky a nenávisti. Byly poznamenány soupeřivostí a konkurencí, ať už na poli evropském či světovém. Již od dob středověku se střídala období, kdy spolu obě země spolupracovaly a kdy stály proti sobě v rivalitě. Období spolupráce byla většinou vynucená, zatímco období rivality spíše vlastní povaze vztahů. Obě země se dlouhodobě považovaly za hegemony Evropy a boj o tuto hegemonii byl mezi hlavními příčinami vzájemných neshod. Velká Británie se pak vždy snažila o určitý typ izolacionismu, nenechat se zatáhnout do konfliktů a problému kontinentální Evropy, v čemž jí velmi napomáhala její geografická pozice ostrova. Naopak Francie vždy chtěla, kromě prosazení vlastního mocenského zájmu, připoutat Británii ke kontinentu a donutit ji, aby se o kontinentální záležitosti začala zajímat. Jedním ze symbolických pokusů o to je právě snaha spojit Británii s kontinentem nějakou stabilní formou spojení.

Nápad na vybudování tunelu pod kanálem se objevil již za Napoleona I. Tento projekt byl ve svých dějinách několikrát nadnesen k projednávání a opětovně odmítnut a odsunut do pozadí. V takovýchto permanentních cyklech proběhla takřka dvě století, než se projekt opravdu uskutečnil. Důvody pro jeho opětované neuskutečnění a pak konečné provedení tvoří celou škálu, byly směsicí politických a ekonomických prvků, přičemž jednou převažovaly ty, podruhé zase ony. Společným prvkem byly ale vždy určité obavy z britské strany, které provázely projekt po celou dobu jeho existence.

Cíl mé práce je dvojitý. Za prvé se budu věnovat tunelu jako symbolu — barometru vztahů mezi Velkou Británií a Francií. Za druhé se zaměřím právě na obavy, které má Británie z vybudování fixního spojení. Jsou to určité stabilní myšlenky, které provázejí projekt po celou dobu jeho existence, zpočátku jako oprávněné obavy, posléze už často jen jako předsudky. Jedná se o obavu z invaze a o britskou ostrovní mentalitu. Jádro myšlenek zůstává stejné, ale v podrobnostech dochází v průběhu času k určitým variacím. Budu sledovat myšlenky od jejich vzniku spolu s projektem tunelu, pak jejich variace v průběhu času a nakonec se pokusím o určitou reflexi, zda tyto myšlenky vymizely, či zůstaly po dokončení projektu.



Nejprve je třeba definovat výrazy užívané v textu. Symbolicko-barometrickým významem tunelu je myšleno to, že jako barometr ukazuje vývoj počasí, tak tunel pod La Manche reflektuje vztahy mezi Británií a Francií v tom smyslu, že v okamžicích oteplení se začala zvažovat a projednávat jeho stavba, zatímco v době zhoršení vztahů mezi státy se od návrhu upouštělo. Britská ostrovní mentalita představuje britskou představu o odlišnosti a výjimečnosti od ostatních národů Evropy, stejně jako britský izolacionismus – odpor nechat se zatáhnout do kontinentálních záležitostí.

Z cílů práce vychází i struktura textu. Práce má osu historicko-chronologickou, kdy se bude držet postupu času. Bude rozdělena do čtyř částí. V první úvodní kapitole *Historie projektu do 2. světové války* budou nastíněny první návrhy projektu a vznik prvních stabilních myšlenek, v tomto období ještě většinou oprávněných. Hlavní důraz pak bude kladen na dvě prostřední kapitoly. Druhá kapitola *Znovuoživení po 2. světové válce* popíše vývoj projektu v mezinárodním i vnitropolitickém kontextu, které nebyly vybudování příznivé, a proto se od projektu upustilo. Kapitola následující, *Konečné provedení projektu*, se bude věnovat úspěšnému uskutečnění. Obě tyto kapitoly budou vystavěny následovně: v první podkapitole bude popsán vývoj projektu ve vnitropolitickém i mezinárodním kontextu, které v interakci vytvářely podmínky buď příznivé, nebo nepříznivé projektu. Jedná se tedy právě o symbolicko-barometrický význam projektu. Druhá podkapitola bude pojednávat o stabilních myšlenkách invaze a ostrovní mentality a jejich variacím. Poslední kapitola *Historie Eurotunelu pokračuje* bude obsahovat nástin problémů po otevření tunelu a reflexi nad stabilními myšlenkami a vlivem, který na ně uskutečnění projektu mělo.

Literatury k práci jsem použila více typů. Převážnou většinu tvoří sekundární prameny. Jako základní výchozí zdroje mi posloužilo několik rozsáhlých děl pojednávajících o historii tunelu pod kanálem La Manche, jako je Bonnaudův *Le tunnel sous la Manche : deux siècles de passions* či podobně laděná kniha *Histoire du tunnel sous la Manche : chronique d'une passion franco-anglaise* od dvojice autorů B. Sassa a L. Cohen-Solal. Podobných děl, které se tunelu věnují ze širšího hlediska, jsem použila více, ještě dvě knihy se stejným názvem *Le tunnel sous la Manche*, od autora J. Spicka - spíš útlu příručku o základních faktech, a od B. Sassa pak knihu doplněnou mnohým obrazovým materiálem. Pro doplnění kontextu ohledně vztahů mezi Velkou Británií a Francií jsem použila několik knih, soubor esejů *Anglo-French relations in the twentieth*

*century : rivalry and cooperation* či *France and Britain, 1940-1994 : the long separation* od P. Bella. Dále jsem použila *France – Angleterre: un siècle d'Entente cordiale, 1904-2004: deux nations un seul but?* a *Cross channel currents : 100 years of the Entente cordiale*, dvě sbírky esejů vydané při příležitosti stého výročí Srdečné dohody v r. 2004. V těchto knihách, pojednávajících o vztazích mezi zeměmi, se vždy tunel objevuje jako výraz spolupráce obou států.

Tyto obecnější knihy jsem pak doplnila z jiných děl konkrétnějším pohledem na věc. *The official history of Britain and the Channel Tunnel* je obsáhlým dílem popisující historickou perspektivu projektu ze strany Velké Británie. Je bohužel nedostatečně členěná a velmi obsáhlá co do konkrétních jmen, pojmů a údajů, kterým často chybí jasná struktura, a proto se čtenář snadno ztratí. *Le tunnel sous la Manche entre Etats et marchés* G. Marcoua je odborně profilovaná kniha popisující projekt a strukturu Eurotunelu z hlediska právně-finančního, která za tímto účelem obsahuje mnoho faktických informací ve formě čísel a tabulek.

Dvě specifické knihy *Les péchés capitaux de la haute technologie: Superphénix, Eurotunnel, Ariane 5* od R. Bella a *Eurotunnel, Le hold-up programmé* P. Bonazzy jsou palčivou kritikou projektu, jeho financování, provedení a politiky. Ovšem jsou v hodnocení poněkud subjektivní, protože na projektu nenacházejí ani jeden pozitivní faktor.

Jedním z nejzajímavějších zdrojů, který jsem použila, pak byla kniha *Bridging divides : the Channel Tunnel and English legal identity in the new Europe* australské autorky Darian-Smith, která pracovala i s jinými dimenzemi problému než jen geopolitickými či ekonomickými, dotýkala se právě i dimenze sociální a symbolické a poskytla velmi zajímavý náhled do tematiky.

Jako doplňkový zdroj pro dokreslení obrazu jsem použila sbírku novinových článků v podobě tzv. *Dossiers de presse* pod názvem *Tunnel sous la Manche: Eurotunnel* z francouzského a anglického tisku k dané tématice, které jsem čerpala ze zdrojů knihovny Institut d'Etudes politiques de Paris.

Pokud bylo ve zdrojích hovořeno o nějakých problémech či obavách vůči tunelu, všechny knihy mluvily o straně britské jako té, která tyto obavy měla či problémy způsobovala. Literatura je v tomto ohledu poměrně jednostranná. Dokonce ani v

Gourvishově *The official history of Britain and the Channel Tunnel* jsem víceméně nenašla kritiku francouzské strany, ačkoli ani ta nebyla bez viny na problémech, které tunel provázejí. Proto i moje práce přebírá koncept Británie jako té jednající strany, kde převládá negativní přístup, který se projevuje mimo jiné ve stabilních myšlenkách a obavách.

Veškeré použité zdroje jsou v angličtině nebo francouzštině, protože literatura k tématu v češtině je fakticky nedostupná. Všechny citace a parafráze v textu vycházejí z mého vlastního překladu.

## 1. Historie projektu do 2. světové války (1802-1945)

Již v tomto předčasném stadiu se objevují první stabilní ideje, které provázejí projekt stabilního spojení přes kanál La Manche po celou existenci této myšlenky. Je to také kolísavá tendence projektu, která reflektuje vztahy mezi zeměmi. V r. 1802 se objevil první projekt díky (krátkodobému) přátelskému vztahu mezi Británií a Francií, stvořenému mírem v Amiens. Tunel byl brán jako příklad znovunalezené svornosti mezi oběma národy. Albert Mathieu-Favier představil svůj plán raženého tunelu o dvou chodbách, z nichž jedna by sloužila k dopravě a druhá k odtoku pronikající vody. Vzdušný systém měl zajišťovat umělý ostrov v polovině úžiny. Obě strany, tedy francouzská i britská, se zdály být projektu nakloněny, ovšem v důsledku obnovení konfliktu Napoleonských válek od projektu upustily.<sup>1</sup> Kolem poloviny 19. století se pak objevily i první projekty mostu nad kanálem, velké projekty inspirované duchem osvícenství a industriální revoluce.

Podobný scénář se opakoval o půlstoletí později, za vlády Napoleona III. Dobré vztahy během Krymské války 1853-1856, kdy obě země stály bok po boku proti Rusku a jeho imperiálním cílům, vedly ke vzájemnému sblížení, tunel byl navíc přivítán jako ulehčení pro všechny britské dámy, které trpí mořskou nemocí. Druhým významným mužem tunelu 19. století byl Aimé Thomé de Gamond, nazývaný „Otec tunelu“. Tento francouzský inženýr se myšlenkou fixního spojení Velké Británie s kontinentem věnoval celý svůj život. Z jeho rukou vzešlo mnoho různých typů projektů, od ponorného tunelu a mostu až po vrtaný tunel železniční. Neváhal podnikat geologické výzkumy, aby se opravdu ubezpečil, že postavit tunel je možné.<sup>2</sup> Ani z druhé strany kanálu nezůstal projekt pozadu. Od poloviny 19. století se objevují jména mužů jako James Wylson, William How či John Hawkshaw, kteří se věnovali rozvoji této myšlenky.<sup>3</sup> Thomé de Gamond svůj poslední projekt, vrtaný železniční tunel, pak představil v r. 1856

---

<sup>1</sup> SPICK, J. *Le tunnel sous la Manche*. Paris: Presses universitaires de France, 1992. Str. 7.

<sup>2</sup> Více viz SASSO, B. *Le tunnel sous la Manche*. Paris: La Documentation française, 1994. Str. 8-10.

<sup>3</sup> GOURVISH, T. R. *The official history of Britain and the Channel Tunnel*. London ; New York : Routledge, 2006. Str. 1-2.

Napoleonu III., se kterým se znal po dlouhá léta a kterého návrh velmi zaujal. Setkal se se zájmem i z druhé strany kanálu, od královny Viktorie a jejího manžela knížete Alberta, ovšem britský premiér Lord Palmerston se proti návrhu ostře ohradil.<sup>4</sup> Po atentátu na Napoleona (bombou vyrobenou v Londýně) a po vzetupu Pruska se znovu objevily bezpečnostní pochyby z kontinentální invaze do izolované Británie a projekt byl znovu opuštěn. Roli v tomto rozhodnutí hrál i faktor ekonomický, který by představovala ekonomická ztráta při případném zničení tunelu při hrozící invazi.

Mezi lety 1874 a 1883 se projekt dočkal již prvního konkrétního podniku, pověřeného jeho provedením. V r. 1874 se obě vlády shodly na přiznání koncese na ražený železniční tunel o dvou drahách dvěma společnostmi: *The Channel Tunnel Company* ze strany britské a *L'Association française du tunnel sous-marin entre la France et l'Angleterre* z francouzské. Této shodě předcházely v celosvětovém kontextu taková velká díla jako londýnské metro, Suezský kanál či alpské tunely. První výkopy do země se uskutečnily ve Francii u Sangatte. Silná opozice z britské strany nakonec vyústila do opětovného opuštění projektu v r. 1883, přestože bylo vyvrtáno více než tisíc metrů tunelu z každé strany kanálu.<sup>5</sup>

Na začátku 20. století se vztahy mezi zeměmi opět zlepšily, hlavním výrazem tohoto zlepšení byl podpis Srdečné Dohody v r. 1904, která vznikla původně jako dohoda o koloniích, ale postupem času se stala základem pro širší spolupráci. Iniciativa provázející oteplení, co se týče tunelu pod kanálem La Manche, tentokrát vzešla ze strany britské. Mezi lety 1904-1906 Sir Francis Fox, Generální manažer Severní železnice, představil své schéma tunelu a setkal se s podporou francouzského nadšence Alberta Sartiaux<sup>6</sup>. Hlavním základem a předpokladem úspěšnosti byla elektrifikovaná železnice. Projekt byl nakonec opět odmítnut z britské strany kvůli bezpečnostním důvodům. S tím, jak se konfliktní situace mezi Francií a Německem stupňovala, klesala i britská ochota k tunelu, který představoval přílišný závazek vůči Evropě. Navíc k

---

<sup>4</sup> SASSO, 1994, str. 9-12.

<sup>5</sup> SPICK, 1992, str. 9-11.

<sup>6</sup> Více viz studie v Revue Générale des Chemins de fer: SARTIAUX, A. *Note à propos du tunnel sous la Manche*. Paris: S.n., 1906.

nákladné stavbě a zničení by ještě tunel pro Británii znamenal zvýšení nákladů na zbrojení, aby si země zajistila bezpečnost.<sup>7</sup>

V době meziválečné zpočátku náklonnost tunelu oboustranně vzrostla. Po první světové válce se náhled na projekt změnil. Díky neomezené ponorkové válce, kterou Centrální mocnosti vyhlásily Dohodě, utrpělo britské námořnictvo značné ztráty. Tunel by pak podle maršála Focha zkrátil válečné útrapy o dva roky. Projekt se tedy znovu vrátil k projednávání, a tak byl v r. 1929 vytvořen *Channel Tunnel Comitee* na straně britské, aby prozkoumal všechny aspekty projektu, hlavně pak ty ekonomické. Závěry výboru se vyjádřily pro tunel.<sup>8</sup> Ovšem díky britské zahraniční politice rovnováhy sil a izolacionismu se znovu projekt neuskutečnil. Británie nechtěla příliš podporovat francouzské snahy posílit svou pozici v Evropě. Obě země se hlavně neshodovaly na přístupu k Německu, které Francie chtěla co nejvíce oslabené, zatímco Británie v něm viděla hlavní protipól francouzské hegemonii.<sup>9</sup> Vztahy mezi Francií a Británií byly v meziválečné době často na bodu mrazu, proto nemohlo být o tunelu, který symbolizoval přátelství a svornost mezi zeměmi, ani řeč. Parlamentní hlasování v r. 1930 se vyjádřilo proti tunelu, i když pouze velmi těsnou většinou.<sup>10</sup> Válka obě země sjednotila, ale mír je znovu rozdělil.<sup>11</sup>

S elektrifikovanou železnicí a výzkumy Thomé de Gamonda vymizely technologické obtíže projektu. V období od počátku 19. století do 2. světové války se již nalézáme obě hlavní složky problematiky: tunel jako symbol dobrých či špatných vztahů, jako výraz vstřícnosti a ochoty ke spolupráci a následně pak tunel jako nebezpečí, které představuje pro Británii, protože usnadňuje přístup cizích armád. Z toho pak vycházejí stabilní ideje: obava z militární invaze z kontinentální Francie a snaha o zachování britské výjimečnosti. Británii vždy šlo o udržení své specifčnosti,

---

<sup>7</sup> GOURVISH, 2006, str. 6-10.

<sup>8</sup> Ibidem, str. 10-11.

<sup>9</sup> SHARP, A. "Anglo-French relations from Versailles to Locarno, 1919-1925, The quest for security." in SHARP, A. G. STONE (ed.). *Anglo-French relations in the twentieth century: rivalry and cooperation*. London; New York: Routledge, 2000. Str. 120-138.

<sup>10</sup> GOURVISH, 2006, str. 10-13.

<sup>11</sup> Viz VAÏSSE, M. „The 1920s“ in MAYNE, R. (ed.). *Cross channel currents: 100 years of the Entente cordiale*. London; New York: Routledge, 2004. Str. 70-77.

svých svobod a demokracie, která podle nich nikde jinde v Evropě neexistovala. Byla to obava z chaosu kontinentu (který zahájila Velká francouzská revoluce), proti které stavěli Britové klid a stabilitu svého izolovaného ostrova.<sup>12</sup> Je třeba poznamenat, že entuziasmus pro projekt nepřichází jen a výhradně z francouzské strany, že i britská strana je často iniciátorem a pak velmi aktivním spolupracovníkem.

---

<sup>12</sup> DARIAN-SMITH, E. *Bridging divides : the Channel Tunnel and English legal identity in the new Europe*. Berkeley, Calif. : University of California Press, 1999. Str. 17-40.

## 2. Znovuoživení po 2. světové válce (1957-1975)

Po druhé světové válce do problematiky tunelu přibyla další dimenze – evropská. V mezinárodním kontextu se objevila idea evropské integrace, spojení států západní Evropy do určitého nadnárodního celku. Francie zaujala v tomto procesu jednu z vůdčích rolí, zatímco Velká Británie se zpočátku rozhodla držet se od integračních tendencí stranou, protože se považovala za odlišnou od ostatních evropských národů. Dávala také prioritu na vztahy se Spojenými Státy, které stavěla na první místo před ostatní spojení.<sup>13</sup> Francie pro Británii začala představovat nejen partnera jako samotná země, ale i pro ni ztělesňovala Evropou integrovanou, a to kvůli blízkému sousedství i kvůli roli, kterou v integraci hrála. Tunel už tedy není jen vytvořením pozemní hranice mezi dlouholetými spojenci (i soupeři), ale začíná znamenat i závazek a připojení Británie k integrované Evropě.

### 2.1 Vývoj projektu v reflexi mezinárodního a vnitropolitického kontextu

V r. 1947 se projekt znovu vynořil na povrch. Kvůli použití zbraní hromadného ničení v závěru války se změnil koncept bezpečnosti státu a oslabily se argumenty bezpečnostní hrozby, kterou by tunel představoval pro Británii. To byl doposud nejsilnější argument britské strany proti tunelu. Na aktivitu v Británii reagovala aktivita ve Francii, k tomu se ještě přidala podpora Spojených Států. Z těchto tří elementů se pak v červenci 1956 znovu vytvořila *Channel Tunnel Study Group*, která vydala v březnu 1960 závěrečnou zprávu ve prospěch dvojitého raženého železničního tunelu, ke kterému by přibyla ještě servisní šachta. Navrhovatelé vyžadovali garanci veřejného sektoru v případě risků nebo opuštění konstrukce. To byl jeden z hlavních a klíčových bodů jednání mezi vládami. Mezi lety 1960 a 1963 se ještě objevil projekt mostu. Spor

---

<sup>13</sup> CROUZET, F. „Ententes et mesententes: Un siècle de relations franco-britanniques (1904-2004)“ in BONNAUD, L. et col. *France – Angleterre: un siècle d'Entente cordiale, 1904-2004: deux nations un seul but?* Paris: Harmattan, 2004. Str. 32-33.



mezi těmito dvěma projekty byl v Paříži sledován s velkým zaujetím. Za tunel orodoval Louis Armand, proti němu se za most stavěl Jules Moch, polytechnik inženýr námořnictva a bývalý ministr vnitra. Pro-tunelisté stavěli na otázce ceny, podporovatelé mostu pak na aspektu modernity, až futurismu projektu.<sup>14</sup> Nakonec bylo rozhodnuto, že se projekt mostu neuskuteční, protože jeho cena byla odhadem dvojnásobná té tunelu a také by představoval přílišnou překážku pro lodní dopravu. Po zdlouhavých jednáních nakonec ministři dopravy obou zemí v únoru 1964 oznámili, že jejich vlády považují železniční tunel za možný.<sup>15</sup>

Novou součástí do problematiky tunelu je integrovaná Evropa. Francouzské záměry v tomto směru definoval ministr Chaban-Delmas v lednu 1955: „Já osobně připisuji této záležitosti význam, který vysoce přesahuje technický zájem, ať je jak chce velký, a užitečnost navrhovaných prací. Věřím, že ten den, kdy bude Velká Británie svázána s Francií určitým druhem pupeční šňůry, bude pro nás mnohem snazší ji zaintegrovat do té Evropy, kterou sníme vytvořit a vytvořit s ní [Británií]. Určitou koncepci izolacionismu, stále tak silnou u našich britských přátel, je třeba modifikovat, abychom je cítili blíže k sobě; a víme, nakolik je psychologický aspekt určující u takových podniků jako podnik evropský.“<sup>16</sup> Francie tedy s Británií v nové Evropě počítala jako s jedním z hlavních aktérů. Suezská krize oba národy znovu rozdělila; Británie zvolila partnerství transatlantické. Rozhodla se zachovat svoji odtažitost od kontinentu, a proto se neúčastnila ani podpisu Římské smlouvy r. 1957. Již brzy si ale uvědomila svůj omyl a v r. 1960 požádala o přijetí. De Gaulle se ovšem postavil ostře proti a vetoval kandidaturu v r. 1963.<sup>17</sup> Vztahy mezi zeměmi se v důsledku značně ochladily, přesto ale projekt tunelu zůstal v projednávání. Roli zde hrály hlavně faktory ekonomické, evropská integrace měla pro Británii smysl v podobě volného trhu bez cel.

Začátkem července 1966 se sešel Heath s Pompidouem a oficiálně vydali rozhodnutí pro uskutečnění projektu, formulace ovšem zůstala nekonkrétní. V tomto okamžiku začala další zdlouhavá fáze vyjednávání a studií. Hlavními body vyjednávání

---

<sup>14</sup> COHEN-SOLAL, L. SASSO, B. *Histoire du tunnel sous la Manche : chronique d'une passion franco-anglaise*. Paris : Lieu commun, 1994. Str. 170-171.

<sup>15</sup> GOURVISH, 2006, str. 16-45.

<sup>16</sup> „M. Chaban-Delams évoque la question du tunnel sous la Manche“ in *Information*, 21.1.1955.

<sup>17</sup> CROUZET, 2004, str. 33-34.

bylo rozdělení rolí mezi stranou francouzskou a britskou a mezi administrativou a soukromými společnostmi. V r. 1967 byli vyzváni kandidáti na koncesionáře, aby předložili své nabídky. Ti se představili tři, z nichž významná *Channel Tunnel Study Group*. Ovšem rozhodnutí učiněno nebylo a jednání se protáhla na několik následujících let. V mezinárodním kontextu to bylo způsobeno finanční krizí v Británii a druhým de Gaullovým vetem britské kandidatury, stejně jako vnitropolitickou nestabilní situace ve Francii po jarních událostech r. 1968. V březnu 1968 začalo ve francouzské společnosti vření mezi levicově orientovanými studenty v nové univerzitě v Nanterre u Paříže. Na začátku května se začaly dít události v Paříži a okolí, studenti vyšli do ulic a okupovali univerzity, k nim se přidali dělníci a okupovali továrny. V polovině května byla vyhlášena generální stávka a život v Paříži na 14 dní úplně změnil svůj chod. Všechny role ve společnosti se vystřídalily. Krize měla charakter odporu proti autoritám, a proti gaullismu především. To se samozřejmě neobešlo bez násilí. Celá krize eskalovala a byla náhle ukončena de Gaullovým rozhodnutím rozpustit Národní shromáždění 30. května. Do půlky června se zase život vrátil do svých kolejí, univerzity rektorům a továrny majitelům. Celý proces ale nechal hluboké stopy ve francouzské společnosti a také vedl k pádu de Gaulla v referendu r. 1969. V takových podmínkách bylo rozhodování o tunelu odsunuto do pozadí.

Protože měla ale Británie zájem na vstupu do společenství, projekt byl po celou dobu pouze odkládán, nikdy úplně opuštěn. Přímým odmítnutím by Británie mohla popudit své potenciální budoucí partnery. „Nejenže [tunel] přivede kontinent blíž k nám, ale v zahraničí na něj bude nahlíženo jako na známku naší snahy udělat rozhodující krok směrem ven z našeho izolacionismu,“<sup>18</sup> jak řekl sir Ivone Kirkpatrick, předseda *British Channel Tunnel Study Group*. Tunel byl tedy vnímán jako pozitivní signál Británie, že stojí o členství ve Společenství. Z absolutní většiny studií o rentabilitě vycházelo, že i pro ni samotnou se tunel stává ekonomicky výhodným. Doprava přes kanál silně vzrůstala, ať už se jednalo o pasažéry samotné, v automobilech či zboží. Dokonce i předpokládané odhady osob a zboží, které by tunel využily, se s každým vypracováním zvyšovaly.<sup>19</sup> Ekonomický zájem byl tedy na straně Británie

---

<sup>18</sup> WALD, R.C. „Backer Says Channel Tunnel May Be Dead If Not Built Now“ in *New York Herald Tribune*, Paris. 29.4. 1960.

<sup>19</sup> GOURVISH, 2006, str. 114.

minimálně stejně velký, jako ze strany opačné. Přesto se ale pochyby periodicky znovu vynořovaly na povrch, a protože již nebylo možné tak snadno projekt tunelu nechat upadnout v zapomnění, objevila se nová „metoda“. Británie se stavěla jako velmi aktivní v studiích a projednáváních nejrůznějšího druhu, které ovšem vedly velmi zřídka ke konkrétnějším rozhodnutím. Často přicházela snaha maskovat politické záměry za ekonomické. Protahování a prokrastinace byly hlavními rysy období mezi lety 1957 (obnovení Channel Tunnel Study Group) a 1970 (nástup E. Heatha). Colin Jones dokonce přirovnal v r. 1969 projekt k americké telenovele: „Plánování výstavby tunelu se, zdá se, stává tak pomalé a bez konce jako pokračující příběh Peyton Place. Producenti této uspávací telenovely mají dovednost uvádět nové postavy nebo zápletky velmi často, zatímco cokoli dramatického nebo rozhodného se zdá být pořád stejně daleko.“<sup>20</sup> Společností, které se projektu účastnily, stejně jako vypracovaných studií či ministrů zahraničních věcí, kteří se za tu dobu vystřídali na postu, byl opravdu úctyhodný počet. Není ovšem možné vše dávat za vinu pouze straně britské, všeobecně panoval mezi zeměmi nedostatek ochoty ke kompromisu. Každá měla o projektu a jeho provedení vlastní představu, a jen těžko do ní přibírala modifikace té druhé. Navíc v počátečních fázích byli opravdu Britové činnější. Ačkoli z francouzské strany se v letech 1960-64 ozývaly nadšené hlasy pro železniční tunel, toto nadšení ještě neznamenovalo ochotu pro nějakou kapitálovou investici. Již v roce 1964 pak bylo patrné, že po publikaci společné zprávy britská strana udělala mnohem více práce na rozvoji svých nápadů.<sup>21</sup> Tento jev se i v následujících letech opakoval. Všechny dohody, které obě strany uzavřely, byly dost nejasně formulované dokumenty, které souhlasily „v principu“ a nechávaly konkrétnější věci na upřesnění později. K upřesnění pak většinou patřily další studie a další prodloužení. Pojetí dohod, „v principu“ popisuje článek z Times ze 13. února 1964. „V tomto specifickém případě tunelu je pozice jasná. Britská a francouzská vláda si myslí, že nápad tunelu je dobrý. Říkají, že chtějí spolupracovat s druhou stranou při výstavbě. Ale zatím žádná smluvní povinnost neváže ani jednu stranu. Británie a Francie mohou couvnout v jakémkoli okamžiku a nebude tu nic než morální povinnost poskytnout dobré důvody, proč to udělali.[...] Ale to není celý

---

<sup>20</sup> COLIN, J. „'Chunnel' saga chugs slowly on“ in *The Financial Times*, 28.7.1969.

<sup>21</sup> GOURVISH, 2006, str. 45.

příběh. Principy jsou fundamentální. [...] Muž principů se nikdy neomluví na základě toho, že souhlasil pouze v principu.“<sup>22</sup>

Co se týče rozsahu vládních kontrol, obě strany se bez větších problémů shodly na sestavě zahrnující základní charakteristiku tunelu a jeho terminálů, bezpečnost, provize pro opravy, komerční politiku (tarify) apod. Horší už to bylo s otázkou financování. Francouzská strana se zasazovala za privátní sektor pro vybudování tunelu, případně pro smíšenou společnost, veřejně-soukromé partnerství, kde by převládal soukromý kapitál. Instituce by pak byla mezinárodní. Britská strana se naopak přikláněla k řešení veřejné korporace, která by tunel postavila a řídila.<sup>23</sup> Do roku 1970 se obě strany rámcově dohodly na podobě, kdy soukromý sektor měl tunel postavit a veřejný řídit. Dalším velkým otazníkem bylo ručení a garance států. Jednalo se nejen o potvrzení koncese, ale i ochranu investorů v případě opuštění projektu.

Koncem 60. let byl tedy projekt fakticky ve stejné fázi, jako o desetiletí předem. Bylo provedeno několik významných technických studií, které potvrdily technickou uskutečnitelnost projektu a obě vlády se v principu shodly na vystavění železničního tunelu. V konkrétní sféře rozhodnutí ale bylo učiněno málo. Zlom nastal až s nástupem Georgese Pompidoua na prezidentský post ve Francii v r. 1969 a konzervativce Edwarda Heatha jako britského premiéra v r. 1970. Oba tyto politici sdíleli nadšení pro Evropu a dali projektu tunelu nový náboj. Pompidou se vyjádřil ve smyslu, že již nebude vetovat britskou kandidaturu do EHS a že tunel může symbolizovat britskou konverzi k evropským ideálům.<sup>24</sup> Velká Británie podala další kandidaturu na vstup do Společenství a byla znovu obrácena pozornost k jednáním o tunelu. Místo volby mezi třemi kandidáty se vlády rozhodly přinutit je ke sjednocení v jednu organizaci. Tak vznikl *Groupement du Tunnel sous la Manche* (GTM), společnost sjednocující 21 akcionářů ze dvou společností: *British Channel Tunnel Company* a la *Société française du tunnel sous la Manche*. Brzy po svém založení začala tato entita po vládách

---

<sup>22</sup> „In Principle“ in *The Times*, 13.2.1964.

<sup>23</sup> GOURVISH, 2006, str. 50-51.

<sup>24</sup> *Ibidem*, str. 80.

vyžadovat další doplňkové studie. V březnu 1971 pak byly zahájeny práce na projektu, aniž by struktura společnosti byla definována, stejně jako vztahy s vládami.<sup>25</sup>

Trvalo pak ještě víc než dva roky jednání a debat do podpisu smlouvy o tunelu mezi vládami. Mezitím v červenci uzavřela Británie přístupovou smlouvu do EHS, kam s konečnou platností vstoupila 1. ledna 1973. V říjnu 1972 národní delegace podepsaly tzv. Konvenci č. 1, která definovala tři fáze konstrukce. Až do roku 1973 měly pokračovat počáteční studie v ceně 72 milionů franků; polovinu měly hradit společnosti a polovinu vlády. Následně měla navazovat fáze hloubení zkušební galerie až do rozsahu 2 km z každé strany. Pokud by tato fáze byla úspěšná, mělo nastoupit konečné provedení projektu. V březnu 1973 pak Department of Environment publikoval zelenou knihu, která upřesňovala počátek třetí fáze v zimě 1975. Až od této doby měli být partneři plně angažováni. V listopadu 1973 se sešli Heath s Pompidouem a podepsali smlouvu, relativně stručný diplomatický souhlas pro vybudování tunelu.<sup>26</sup>

Ve stejné době se na mezinárodní scéně začala stahovat mračna. V polovině října země OPECu zvedly cenu ropy o 70% a následně pak omezily dodávky. Další zvýšení cen ropy v lednu 1974 ještě zdůraznilo dopady ropného šoku na britskou vnitřní politiku a britský premiér Edward Heath vyhlásil na 28. února všeobecné volby pod problematikou “Kdo vládne Británii?” a jeho konzervativní strana je prohrála. Hlavním bodem, na kterém získali labouristé, bylo znovuprojednání smluvních podmínek britského členství v EHS. Jednalo se hlavně o výši příspěvků Británie v souvislosti se Společnou zemědělskou politikou. Vstup Velké Británie do Společenství se bohužel shodoval se špatným ekonomickým obdobím. Smlouva o tunelu tak nebyla před změnou vlády v Británii ratifikována a Zákon o tunelu byl stále v projednávání.<sup>27</sup> Heathova vláda měla tedy na stabilní Británii relativně krátké trvání, a Wilsonova následující, do 20. září, pak nejkratší od r. 1681<sup>28</sup>. Labouristé totiž únorovými volbami získali poměrně těsnou většinu, proto se Harold Wilson rozhodl novými volbami 10.

---

<sup>25</sup> Bonnaud; L., De l'Olympe et d'Hadès: Concorde et le Tunne sous la Manche.“ in BONNAUD, L. et col. *France – Angleterre: un siècle d'Entente cordiale, 1904-2004: deux nations un seul but?* 2004. Str. 233-234.

<sup>26</sup> BONNAUD, L. *Le tunnel sous la Manche : deux siècles de passions*. Paris : Hachette, 1994. Str. 165-169.

<sup>27</sup> GOURVISH, 2006, str. 131-132.

<sup>28</sup> V březnu 1681 rozpustil anglický král Karel II. Parlament po týdenním zasedání a vládl zbytek své vlády bez něj.

října stejného roku svou pozici utvrdit, což se mu víceméně povedlo. Francie již měla schváleny potřebné zákony a smlouvu, čekalo se tedy na stejný krok z britské strany. Ovšem v Británii vše nabralo opačný směr. Na povrch se znovu vynořila otázka britského členství v evropském společenství, jednalo se hlavně o britské příspěvky do společné kasy.<sup>29</sup> Nová vláda samozřejmě přezkoumala závazky staré vlády, a kvůli obavě z ekonomické krize začala revidovat nákladné veřejné projekty jako tunel, nadzvuková letadla Concorde a třetí londýnské letiště Maplin a rozhodla se nějakým způsobem se z nich vyvázat. Poněvadž se nejdříve chtěla uvolnit z programu Concordu, nechtěla hned Francii podráždit okamžitým odstoupením od projektu tunelu. Když zjistila, že projekt Concordu chtějí Francouzi za každou cenu udržet, usnesli se tedy na pokračování. Ovšem ohledně tunelu byly zahájeny nové obstrukce, nové studie. Britský premiér vyzval ekonoma sira Aleca Cairncrosse, aby vypracoval nové hodnocení projektu, konečné rozhodnutí však bylo uděláno před vydáním jeho závěrečné zprávy. Zákon o tunelu byl přesto v listopadu 1974 schválen britským parlamentem, ale smlouva stále nebyla ratifikována, přičemž konečný limit byl 1. ledna 1975. V tuto chvíli se na scéně objevil nový problém: British Rail zveřejnily svůj odhad ceny nového spojení mezi tunelem a Londýnem, převyšující více než dvakrát (373 milionů liber) ten původní (120 milionů). Ministr životního prostředí Anthony Crosland pak oficiálně požádal o roční odklad ke konečnému rozhodnutí<sup>30</sup> a z francouzské strany se začaly ozývat protesty proti nedostatku konzultací. Když bylo v lednu oficiálně oznámeno opuštění, tyto protesty ještě zesílily, protože Velká Británie upustila jednostranně od projektu, aniž by cokoli pořádně s Francií konzultovala, a ta přitom byla nucena zaplatit polovinu nákladů.<sup>31</sup>

Bylo to právě ono nekonečné prodlužování projektu, které stálo z větší části za jeho opuštěním. Nedá se ovšem říci, že by se o tom nemluvílo či nevědělo. Již v r. 1964 Leo d'Erlanger, předseda *Channel Tunnel Company*, varoval: „Předpokládaná cena výstavby tunel se zvýšila během minulých čtyř let ze 130 milionů liber na 160 milionů a bude se zvyšovat v míře 3% až 3,5% za každý rok opoždění projektu.“<sup>32</sup> Nejen díky inflaci

---

<sup>29</sup> Více o Wilsonově vyjednávání o „korekčním mechanismu“ viz BELL, P. M. HETT. *France and Britain, 1940-1994 : the long separation*. London : Longman, 1997. Str. 227-229.

<sup>30</sup> BONNAUD, 1994, str. 176-177.

<sup>31</sup> GOURVISH, 2006, str. 134-165.

<sup>32</sup> DUNKLEY, J. „Longer the wait , higher the price“ in *The Guardian*, 3.4.1964.

vzrostla cena tunelu do neúnosné míry a stejně tak příznivá ekonomická situace počátku 60. let stačila odplynout s časem a byla nahrazena ekonomickou krizí, která vždy vede ke škrtnům ve státním rozpočtu, což zasáhlo i projekt tunelu.

## **2.2 Utlumení obav z invaze a variace na téma ostrovní mentality**

V tomto období otázky bezpečnostní, které byly spojovány s obavou z invaze, ustoupily do pozadí. Hlavní slovo dostala témata politická a ekonomická. Jak řekl J.-M. Rénaitour, bývalý francouzský poslanec, v článku z *Le Monde* r. 1955: „K čemu je jako obranný prostředek ostrovní izolace země proti bombě atomové, vodíkové, či kobaltové?“<sup>33</sup> Přesto se ale ozývaly hlasy z militárního prostředí, které tunel jako hrozbu braly. Např. Lord Montgomery, dlouholetý odpůrce tunelu, prohlásil v r. 1963: „Strategicky by nás tunel oslabil. Proč se vzdávat jednoho z největších aktiv – našeho ostrovního domova – a udělat věci snadnější pro nepřátele?“<sup>34</sup> V 80. letech ale přesto uvidíme, jak se tento invazivní prvek znovu obrozuje v poněkud odlišné modifikaci.

Po opuštění projektu se opět vynořilo staré téma ostrovní izolace Velké Británie. Reakce v zemi samotné byly slabé a netrvaly příliš dlouho, ve svém konečném důsledku vyzněly spíš spokojeně s faktem, že projekt byl odložen stranou. Naopak reakce na opačné straně kanálu byly silné. Škála pocitů ve Francii zahrnovala hněv, zklamání, zášť... Totální zklamání se v britském přístupu, že by kdy mohl změnit, vyjadřuje výstižně článek *Le Mondu* z 21. ledna 1975: „Velká Británie je ostrovem a chce jím zůstat. Takový je nejjasnější význam rozhodnutí londýnské vlády o zastavení konstrukce tunelu pod La Manche.“ Dále je zde zmíněn nedostatek politické vůle H. Wilsona vůči vazbě k Evropě a článek kritizuje také snahu o znovuprojednání postavení Británie ve společenství, která vyžaduje specifický přístup. Je zakončen větou vyjadřující nejhlubší bezmoc nad britským přístupem: „Nic není úplně definitivní, a to, co již bylo uděláno, se nikdy neztratí. Plány zůstanou ve složkách a počáteční výkopy tunelu nebudou znova zasypány. Přejde den, kdy bude dílo v přirozenosti věcí a

---

<sup>33</sup> ENAITOUR, J.-M. „Va-t-on creuser enfin le tunnel sous la Manche?“ in *Le Monde* 13.8.1955.

<sup>34</sup> Arnold-Forster, M. „Waterloo and the Channel Tunnel“ in *Herald Tribune* 22.9.1963.

geografie znovu obnoveno. Ale kdy!“<sup>35</sup> Projekt byl pohřben, i když se zdálo být rozhodnutí definitivnější pro francouzskou stranu. Nespočetná dokumentace byla odeslána do archivů na zámek Fontainebleau a nebyl určen nikdo, kdo by se věcí nadále zabýval. Věc zůstala ve Francii bez zájmu až do konce prezidentského mandátu Valéry Giscarda d'Estaing r. 1981. Na druhé straně kanálu ale byla naopak stanovena desetičlenná skupinka, která měla nad projektem bdít i nadále, pro Británii byl projekt brán pouze jako odložený.<sup>36</sup>

---

<sup>35</sup> „La Grande-Bretagne reste une île“ in *Le Monde*, 21.1. 1975.

<sup>36</sup> COHEN-SOLAL, L. SASSO, B. *Histoire du tunnel sous la Manche*. 1994. Str. 175-176.



### 3. Konečné provedení projektu (1978-1994)

#### 3.1 Vývoj projektu v příznivém kontextu

Základní otázkou této poslední fáze boje o tunel je proč se projekt nakonec podařilo prosadit. Faktorů je zde několik: nejedná se jen o ekonomickou výhodnost projektu, je to i faktor politicko-osobní, vztahující se ke dvěma hlavním politickým protagonistům, a také faktor mezinárodního kontextu a vzájemných vztahů mezi zeměmi.

I přes zdánlivou definitivnost rozhodnutí se další plán projektu objevil již v r. 1978. British Rail a SNCF přišly s návrhem, který brzy získal přívlastek *Mousehole*, myší díra : vrtaný železniční tunel o jedné galerii. Jejich hlavními motivy bylo omezit náklady, důsledky na životní prostředí a námořní dopravu. Jednalo se o minimální řešení fixního spojení přes La Manche. Návrh se neseťkal s přílišnou vládní podporou, i přes zájem nové konzervativní premiérky, Margaret Thatcher, zvolené v r. 1979.<sup>37</sup> Velký zájem přicházel také ze strany EHS, které bylo ochotno postavit se jako finanční garant společností, které by projekt realizovaly.<sup>38</sup> Britská vláda od samého začátku dala jasně najevo, že se odmítá jakkoli finančně angažovat, ale projektu je nakloněna. Naopak na druhé straně nedostala tato aktivita žádnou odezvu, francouzská strana stále mlčela.

Přestože ekonomický zájem byl deklarován i u předchozích projektů, v 80. letech se situace stala ještě výraznější. V r. 1982 byla Velká Británie čtvrtým klientem a sedmým dovozcem Francie, stejně tak obchody mezi Británií a EHS rostly. Z 25% v r. 1973 narostlo toto číslo na 50% v r. 1982.<sup>39</sup> Hlavním pozitivním impulzem ovšem byli dva čelní politikové této doby: François Mitterrand a Margaret Thatcherová. Jednou částí faktoru byly dobré osobní vztahy mezi oběma politiky, Thatcherová neměla dobré vztahy s Valéry Giscardem d'Estaing, zatímco s F. Mitterrandem bylo porozumění větší,

---

<sup>37</sup> BONNAUD, 1994, str. 230-231.

<sup>38</sup> SASSO, 1994, str 61.

<sup>39</sup> BONNAUD, 1994, str. 242-250.

i přes odlišné politické tábory. Druhou pak byly dobré bilaterální vztahy mezi zeměmi, které oba politici dokázali nastavit. Prvním projevem shody byla francouzská podpora Británii ve válce o Falklandy. Argentinská vojska zahájila 2. dubna 1982 okupaci jihoamerického souostroví Falkland, britské državy. F. Mitterrand hned následně vyjádřil podporu britskému protikroku, a to dokonce odsouzením argentinské akce v Radě bezpečnosti. Zároveň zastavila Francie dodávky zbraní do Argentiny. Toto gesto nebylo necháno nepovšimnuto. Další otázkou, v níž obě země v 80. letech spolupracovaly, byly jaderné zbraně. V r. 1979 zahájily Spojené Státy se Sovětským svazem jednání o omezení jaderných zbraní (SALT II) a v r. 1986 chtěli Reagan a Gorbačov diskutovat o snížení strategických jaderných zbraní na 50%. Pro Francii a Británii by to znamenalo prakticky jejich jaderný arzenál zrušit, protože by stav byl tak malý, že by byl nefunkční. Proto se obě země shodly, že je jejich zájmem nepodřít se americko-sovětským podmínkám. Oba vůdci tak ukázali tendenci spolupracovat. Třetím klíčovým okamžikem byl evropský summit ve Fontainebleau v červnu 1984. M. Thatcherová, která „chtěla své peníze zpět“, byla rozhodnuta upravit přispívání Británie do evropského rozpočtu. Británie totiž podle ní byla téměř největším přispívatelem do rozpočtu, protože kromě přímých příspěvků platila vysoká cla za potraviny dovážené ze zemí mimo společenství, tj. Z Commonwealthu. Na summitu bylo dosaženo kompromisu, známého britského rabatu: Británie bude dostávat zpět 66% rozdílu mezi britskými DPH platbami do rozpočtu a sumou, kterou Británie dostávala z rozpočtu. Toto rozhodnutí nemohlo být do budoucnosti změněno bez britského souhlasu.<sup>40</sup> Zlepšení vztahů na bilaterální bázi, a to jak v rámci EHS, tak v celosvětovém měřítku, mělo pozitivní vliv i na tunel. Byl to svým způsobem určitý politický „obchod“: Thatcherová přistoupila k obnovení projektu tunelu jakoby odměnou za francouzskou podporu při falklandském konfliktu a vyřešení otázky rabatu. Je to poměrně zřejmé ze slov Pierra Mauroy, starosty Lille (region Nord Pas-de-Calais) a někdejšího premiéra, při příležitosti inaugurace Eurotunelu: „Vydobyl jsem souhlas na paní Thatcherové, když válka o Malvíny byla v plném proudu. Pro nás z regionu Nord byl tunel otázkou přežití, když se zavíraly jedny doly za druhými. Paní Thatcherová mě poslouchala se skloněnou hlavou a nakonec mi dala úplně za pravdu.“<sup>41</sup>

---

<sup>40</sup> BELL, P. M. HETT, 1997, str. 238-248.

<sup>41</sup> BONAZZA, P. *Eurotunnel, Le hold-up programmé*. Paris: First, 1996. Str. 20.

Změna v projektu tunelu na francouzské straně tedy nastala s nástupem socialistů k moci. Volba Françoise Mitterranda na post prezidenta a následné socialistické vítězství v legislativních volách nastartovalo řadu změn. Decentralizaci, znárodňování a sociální zákony následovala i ochota navrátit se k projednávání projektu tunelu. V září 1981 se sešli Mitterrand s Thatcherovou na summitu, kde vztahy mezi zeměmi zažily obnovu své srdečnosti. Byla vytvořena skupina pověřená znovuoobením studií o projektu. V červnu 1982 se odborníci vyjádřili ve prospěch dvojitého železničního tunelu, projektu podobnému tomu, co byl opuštěn v r. 1975.<sup>42</sup> V srpnu byl skupině bank svěřen úkol prozkoumat financování a organizaci projektu. Ty v květnu 1984 uzavřely svou práci prohlášením, že pouze dvojitý železniční tunel, který by zajišťoval přepravu automobilů a nákladních vozidel, je schopen zaujmout investory. V listopadu ministři dopravy obou zemí vyjádřili společnou ochotu realizovat spojení na základě soukromé koncese bez garance či podílu na státních financích z obou stran. Koncem března 1985 vydali výzvu případným koncesionářům, s limitním datem návratnosti návrhů 31. října.<sup>43</sup>

Čtyři z předložených projektů odpovídaly kritériím vlád a bylo z nich vybíráno. Projekt *Channel Tunnel Group/ France Manche* byl nejméně překvapivý či inovační návrh. Byl koncipován následně: dva ražené jednosměrné tunely o délce 50,5 km a šířce 7,30 m, doprovázené servisní galerií širokou 4,50 m mezi nimi; doprava výhradně železniční se systémem speciálních vagonů na přepravu automobilů a kamionů; odhadovaná cena 27,5 miliard franků.

Druhým předloženým projektem byla *Euroroute*, hybridní projekt most-tunel. Pro železniční dopravu 36 km dlouhý ponorný tunel a pro silniční dopravu most 10 až 11 km dlouhý ve výšce 15-35 m nad mořem, který by končil na umělém ostrově, kde by se přes spirálový systém připojil na dalších 19 km k tunelu, a pak přes další umělý ostrov znovu vyústil na most. Předpokládaná cena byla 55 miliard franků.

Třetím návrhem byl *Europont*, most s železniční drahou a 12 pruhy pro dopravu silniční. Konstrukce by byla na základě dosud nepoužitých technik umělých vláken. Předpokládaná cena byla 123 miliard franků.

---

<sup>42</sup> COHEN-SOLAL, 1994, str. 179-182.

<sup>43</sup> BONNAUD, 1994, str. 244-247.

Poslední návrh byl poněkud překvapující. Stál za ním James Sherwood, majitel Sea Containers, lodní dopravy přes kanál. Návrh nesl název *Transmanche Express* a představoval dvojité vrtané tunel pro železniční i silniční dopravu. Ventilaci měly zajišťovat dva umělé ostrovy. Odhad ceny byl 29,3 miliard franků.<sup>44</sup>

Konečné rozhodnutí o výběru koncesionáře padlo 20. ledna 1986 v Lille ve prospěch *Channel Tunnel Group/France Manche* z následujících důvodů: návrh zacházel pouze se známými a bezpečnými technologiemi jako je vrtání podzemního tunelu, byl bez kontaktu s mořem nebo mořským dnem, a tím nepředstavoval žádnou obtíž pro mořskou dopravu a nejvíc respektoval životní prostředí, jeho cena byla nejmenší z navrhovaných. O měsíc později, 12. února 1986, byla podepsána smlouva zavazující obě země na spolupráci na projektu, tentokrát v katedrále v Canterbury. Oba státy se zavázaly umožnit konstrukci a využití pevného spojení přes kanál soukromými společnostmi. Také se zřekly jakékoli finanční angažovanosti. Byly stanoveny hranice mezi státy a způsob hraniční kontroly, stejně jako rámce koncese. Pro dohled a arbitráž byla stanovena mezivládní komise, pak také délka koncese a možné rozšíření projektu. Práce měly začít nejpozději v r. 1987 a zprovoznění bylo plánováno na r. 1993. V březnu 1986 byla podepsána čtyřstranná koncese mezi oběma státy a *Channel Tunnel Group* a *France-Manche*. Následující rok do konce července byly smlouva a koncese schváleny a ratifikovány parlamenty obou zemí.<sup>45</sup>

29. července 1987 začala poslední fáze projektu. Problematika se přesunula pryč ze sféry mezivládní politiky. Společnost pod názvem Eurotunnel nahromadila potřebný kapitál, který měl charakter silně mezinárodní, s vysokou účastí fondů německých a japonských.<sup>46</sup> Práce byly svěřeny společnosti Trans-Manche Link (T.M.L.). Koncem roku 1986 byly zahájeny předběžné práce na dokončení geologického výzkumu. Na každé straně kanálu byla situace trochu odlišná a bylo třeba zaujmout jinou strategii pro hloubení. Hlavní překážky v nekoherentní vrstvě křídly byly na francouzské straně. Přestože kvůli komplikacím zpočátku nabraly práce na zpoždění, následně byl kalendář prací dodržen a dokonce předstižen o tři měsíce. Počátkem prosince 1990 se došlo k prvnímu propojení z obou stran v servisní šachtě a koncem května 1991 byly hloubící

---

<sup>44</sup> SASSO, 1994., str. 68-69.

<sup>45</sup> COHEN-SOLAL, SASSO, 1994, str. 187-190.

<sup>46</sup> BONNAUD, 1994, str. 301.

práce u konce.<sup>47</sup> V tomto okamžiku se ale začaly vyostřovat vztahy mezi Eurotunelem a konstruktérem, T.M.L. Problém spočíval v překročení rozpočtového limitu v pracích, u kterých byla předem stanovena odměna. T.M.L. vyžadoval asi dvojnásobek původně stanovené ceny a pokud by nebyl jeho požadavek uspokojen, hrozil zastavit chladicí systém v tunelech a tím zastavit práce. Konflikt se dostal před arbitrážní tribunál, stanovený koncesí z března 1986, který dal za pravdu T.M.L. Další otázkou byla konstrukce rychlostní vlakové linky mezi Londýnem a Paříží, ke které se britská vláda stavěla spíše nepříznivě a již ve smlouvě odmítla přiznat British Rail finanční podporu. BR se pak nijak nesnažila práce uspíšit a předpokládala výstavbu dokončit v roce 1996. Jednalo se o půlhodinu cesty, která byla velmi důležitá pro zajištění rentability projektu. Další konflikt vznikl mezi Eurotunelem a vládami kvůli otázkám bezpečnosti. Hlavně se jednalo o nebezpečí požáru. Tento problém způsobil zpoždění uvedení do služby stejně, jako měl vliv na navýšení ceny projektu. Všechny tyto obtíže měly negativní vliv na výši ceny celého projektu. Na počátku konstrukce odhadnutý na 47 miliard franků, již v r. 1989 se prudce zvýšil na 70 miliard kvůli ceně vagonů na přepravu automobilů a kamionů a platform terminálů. V červnu 1993 se cena vyšplhala až ke 100 miliardám franků, což převyšovalo dvojnásobek původní ceny.<sup>48</sup>

Eurotunel byl slavnostně otevřen 6. května 1994, s ročním zpožděním. Slavnostní inaugurace se účastnily jak hlavy obou států, F. Mitterrand a královna Elizabeth, tak i oba premiéři, kteří projekt spustili, M. Thatcher a Pierre Mauroy.

Jedním z klíčových faktorů úspěchu byla změna ve vnitropolitické situaci Velké Británie. Nástup konzervativců s Železnou Lady Thatcherovou v čele přinesl jasnou linku politiky a stabilizaci. Podpora tunelu byla podmíněna jednou důležitou podmínkou: soukromým financováním. To je charakteristické pro politiku M. Thatcherové: nedůvěra vůči veřejným výdajům, koncepce jasného oddělení veřejného a soukromého, trvání na ekonomickém individualismu se sklony k přijímání pravidel trhu jako nejlepšímu kritériu přijetí rozhodnutí.<sup>49</sup> Volba výhradně soukromého financování má i další podtexty, bere dech křikům proti nekalé konkurenci a vyřazuje ze hry Evropské společenství. Pokud je financování výhradně z privátního sektoru, je těžko

---

<sup>47</sup> SASSO, 1994., str. 95-100.

<sup>48</sup> COHEN-SOLAL, SASSO, 1994, str. 197-205.

představitelné, že by se na projektu některá z evropských institucí mohla finančně podílet, protože zdroje Společenství pocházejí z příspěvků jednotlivých států.<sup>50</sup> Později uvidíme, proč je tento faktor důležitý.

Dalším britským vnitropolitickým faktorem, který se může zdát poněkud kontroverzní, jsou příspěvky společnosti vybrané jako konečný koncesionář tunelu, *Channel Tunnel Group*, konzervativní straně. To je také změna oproti předchozí fázi projektu, kdy labouristé, kteří projekt zastavili, neobdrželi žádné příspěvky od dotčených společností.<sup>51</sup> Naopak mezi lety 1979 a 1986 obdržela konzervativní strana celkovou podporu od společností tvořících *Channel Tunnel Group* 708 310 liber. Ostatní navrhovatelé poskytli mnohem menší částku. Nejvážnější konkurent CTG byli promotéři *Euroroute*, kteří investovali do podpory konzervativců jen 522 515 liber. Odpůrci fixního spojení přes kanál byli ještě méně velkorysí, jejich podpora lehce přesáhla 300 000 liber za stejné období. Nakonec je ovšem třeba poznamenat, že všechny tyto kontribuce byly absolutně legální.<sup>52</sup>

Pro shrnutí, je tedy vidět, že v 80. letech se sešlo více pozitivních faktorů, které ovlivnily výstavbu projektu tak, jak se vyvíjela. Jednalo se o kombinaci nárůstu ekonomického zájmu, zahraničně-politických vztahů mezi zeměmi, které dosáhly jednoho ze svých poválečných vrcholů, a vnitropolitické situace v obou zemích, která se na několik volebních období stabilizovala, v Británii v rukou konzervativců, ve Francii pak socialistů.

### **3.2 Variace na téma invaze a ostrovní mentality**

V tomto období se znovu vynořuje idea invaze, která nabírá specifických modifikací. Již to není invaze vojenská, protože Evropa je po válce mocensky stabilizována, ale jedná se o myšlenku dvojí nové hrozby: vzteklna a imigrace.

---

<sup>49</sup> MARCOU, G. *Le tunnel sous la Manche entre Etats et marchés*. Lille: Presses universitaires de Lille, 1992. Str. 37.

<sup>50</sup> BONNAUD, 1994, str. 235-236.

<sup>51</sup> BELL, R. *Les péchés capitaux de la haute technologie: Superphénix, Eurotunnel, Ariane 5*. Paris: Seuil, 1998. Str. 58.

<sup>52</sup> Ibidem, str. 252-255.

Velká Británie byla od roku 1969 bez jediného smrtelného případu vztekliny. Je jednou z mála zemí v současném světě, která se zdá být bez vztekliny. Je toho dosaženo přísnými celními kontrolami a zákony o karanténě. Výstavba tunelu byla jedním z prvků pro zvýšení obav z rozšíření této nemoci do Británie. Představa divokých zvířat, které procházejí tunelem a přinášejí vzteklinu do Británie, byla pro její obyvatele, velké milovníky domácích zvířat, velmi děsivá. Ačkoli možnost, že by zvěř překonala několik desítek kilometrů v tunelu bez potravy a bez vody je poněkud nepravděpodobná, i přesto byla společnost Eurotunnel nucena zavést komplexní systém bezpečnostních opatření, aby bázlivé Brity uklidnila. Jedná se o proti-zvířecí bariéru kolem terminálů, kolem vstupů do tunelu a elektrické zábrany přímo v tunelu na konci každé podmořské sekce tunelu. Stejně tak pašeráci zvířat mohou využít i jiných dopravních prostředků, než rychlovlaků přes tunel. Symbolický význam britské čistoty od vztekliny je jedním z faktorů tvořící britský mýtus výjimečnosti. Vzteklinu je důležitá i z abstraktního hlediska jako nemoc, která vzniká skrze infekčního činitele přichozícího z vnějšku. To symbolizuje „znásilnění“ ostrova, ke kterému se ještě dostanu později.<sup>53</sup>

Obava ze vztekliny a z dalších nemocí je spojená s druhou obavou z invaze: imigrace. Rostoucí imigrace ze zemí Třetího světa do zemí západní Evropy a Francie především způsobuje neklid v Británii, protože tunel je vnímán jako zjednodušení možnosti pro nelegální imigranty dostat se do země. Imigranti byli pro Brity přeneseně také nositelé vztekliny a dalších nemocí. Tato vnější hrozba ovšem pomáhá k ideovému sjednocení obyvatel, kteří tak mohou bojovat za svou anglickost.<sup>54</sup> Také to umožňuje udržet na vysoké úrovni bezpečnostní kontroly v terminálech Eurotunelu, které byly stanoveny stejně jako na mezinárodních letištích. S imigranty je spojena obava z hrozby teroristického útoku na tunel, kvůli nepříliš dobrým vztahům britské vlády s irskými republikány a vzestupu islámského fundamentalismu ve Francii.<sup>55</sup> Jak se můžeme dočíst v *International Herald Tribune* z 25. dubna 1994: „Velikost a symbolická hodnota projektu z něj dělá jasný cíl pro teroristické organizace jako IRA. Britská vláda nedávno oznámila, že kdokoli by byl uznán vinen z útoku na tunel, bude mu automaticky uděleno doživotní vězení.“<sup>56</sup> Natolik je tedy tunel vnímán jako bezpečnostní risk.

---

<sup>53</sup> DARIAN-SMITH, 1999, str. 141-149.

<sup>54</sup> Ibidem, str. 148-149.

<sup>55</sup> Ibidem, str. 106-107.

<sup>56</sup> BARRY, J. „Taking the Time To Ensure Safety“ in *International Herald Tribune*, 25.4.1994.

Druhou stabilní ideou je ostrovní izolovanost Británie, která stále přetrvává. Ač je země členem Evropského společenství od r. 1973, měla i v 80. letech tendenci vyžadovat specifický přístup (např. rabat). Co se týče tunelu, objevovaly se stále hlasy proti. „Pokud jsme měli zpoždění od dob Napoleona, je zde další důvod pro to počkat o chvíli déle. V technologii děláme rychlé pokroky, které mohou radikálně změnit důvod pro výběr mezi tunelem a jiným typem dopravy. [...] Kanál La Manche – světová nejrušnější lodní dopravní dráha – není místo pro experimenty v pokročilém strojírenství. Bylo by lepší nechat jiné experimentovat, vysledovat, jak cena technologie klesá, a pak to zkusit znovu.“<sup>57</sup> Stephen Plowden, dlouhodobý kritik tunelu pak vyzývá: „Stále není pozdě uvést do projektu nějakou racionalitu.“<sup>58</sup> A přesto *Le Figaro* v r. 1990 říká: „Dnes jen několik nesmiřitelných nostalgických stoupců ostrovní izolace ukazuje své nepřátelství tunelu. [...] Bitva o La Manche je skončena.“<sup>59</sup> Přesto ale „tento rok [1990] se vyjádřila téměř polovina Britů proti tunelu, a udávali důvody, které byly užívány v předchozím století.“<sup>60</sup> Je tedy vidět, že šovinismus Britů vůči Francouzům stále přetrvává, z opačné strany už se jedná spíš o nezájem.

Jedním z důvodů proč jsou Britové tolik proti tunelu je i to, že měla tvořit součást evropské rychlostní železniční sítě. Železniční síť hrála v historii Velké Británie a jejího impéria vždy výraznou roli, a to nejen ve vnitřním vývoji, ale i v budování říše. Železnice přetvářela vztahy mezi městy a vesnicemi, a utvářela vztahy mezi imperiální mocí a periferními koloniemi. S určitou obavou tak byla vnímána rychlostí železniční evropská síť a její vliv na vztahy mezi Bruslem a stále víc periferní Británií.<sup>61</sup> Ač bylo EHS vyřazeno z podílu na administraci tunelu, železniční síť i obava zůstala.

Proč vyvolávalo Evropské společenství v Britech takovou úzkost? Důvodů je několik. Nejprve to byla obava, zda bude země schopna konkurovat obchodně v bezbariérové Evropě, hlavní obavu vyvolávaly Francie a Německo, které měly nemalý náskok.<sup>62</sup> Velká Británie, která „se stala mocností druhého řádu, má pocit, že jediné dvě volby pro ni jsou rozplynutí se beze slávy v Evropě, v níž nemá možnost nárokovat si

---

<sup>57</sup> „No Channel tunnel yet“ in *Economist*, 26.5.1984.

<sup>58</sup> PLOWDEN, S. „We can still stop the tunnel“ in *The Times*, 17.3.1989.

<sup>59</sup> „Le continent n'est plus isolé...“ in *Le Figaro*, 2.12.1990.

<sup>60</sup> ZELDIN, T. „The Bulldog Barrier“ in *The Guardian*. 2.11.1990.

<sup>61</sup> DARIAN-SMITH, 1999, str. 150-154.

<sup>62</sup> „A tunnel that can't be a dead end“ in *The Guardian*. 15.9.1989.



dominanci, nebo reflexe odlesků historie. Anglie, nostalgická po říši, nad níž slunce nezapadlo, se s výrazným odporem uvolila vstoupit do Evropy uskupené kolem francouzsko-německé osy.<sup>63</sup> Paradox pro Brity byl následující: „V očích Angličanů, a to nejen veteránů, Francouzi jsou bývalí spojenci, kteří prohráli válku a následně přijali [...] spolupráci s nepřítelem [...]. Je pro ně bolestivé přiznat, že Evropskou unii řídí v zásadě Německo a Francie – okupant a mocnost okupovaná – jejichž ekonomiky zaznamenaly silný růst...“<sup>64</sup> Britská obava také pramení z nedostatečně silného pocitu národní identity, který je tunelem ohrožena. Jediné, co ji v okamžiku otevření tunelu zachraňovalo, byly jeho dosavadní neúspěchy. „Zatímco ostatní země si chvály veliké projekty, Britové je podezřívají. Kdyby byl tunel otevřen dle plánu a za předpokládanou cenu, národní psychika by utrpěla asi natolik, jako se to stalo tím, že země už není ostrovem.“<sup>65</sup>

Pocit ostrovní izolovanosti je jasně zřetelný i z toho, jak je tunel některými obyvateli brán, nežádka se objevují pojmy znásilnění (*rape, violation*) ostrova a zavraždění (*assassination*) Kentu. Nejprve je třeba objasnit význam Kentu. Jako zadní dvůr hlavního města se Kent těšil významnému místu v anglické historii. Tvořil v britské představitosti idealizovaný mýtus zahrady Anglie, symbolu kontroly a civilizace. Symbolicky tak byl vnímán celou zemí, a proto byla jeho obrana proti pronikání Evropy také celostátní záležitostí. S ideou výstavby tunelu se zvedla vlna regionálního odporu, většinou na bázi environmentální, protože výstavba tunelu hrozila neobnovitelně poškodit životní prostředí Kentu. Termíny jako invaze či znásilnění zdůrazňují, jak tunel násilně destabilizuje stabilní historii přírodně zformované krajiny. Tunel a rychlostní železnice přeneseně podkopávaly stanovený estetický pořádek, který tvořil nezbytný základ pro představu přirozené autority anglického zákona a pojmu anglickosti.<sup>66</sup> Výstavba tunelu byla odmítána jako čistě politické rozhodnutí M. Thatcherové bez jakékoli konzultace s obyvateli regionu. Dle slov jedné místní obyvatelky: „Je to čistě politické rozhodnutí, monument paní Thatcherové a vašeho prezidenta. Nikoho se na nic neptali.“<sup>67</sup> Navíc podpis smlouvy v Canterburské

---

<sup>63</sup> BEYLAU, P. „Ce qui va changer pour l'Europe“ in *Le Quotidien de Paris*, 21.1.1986.

<sup>64</sup> EPSTEIN, M. „L'Angleterre attrapée par la Manche“ in *L'Express*, 11.5.1994.

<sup>65</sup> „Tunnelling towards foreign territory“ in *The Independent*, 1.4.1994.

<sup>66</sup> DARIAN-SMITH, 1999, str. 41-65.

<sup>67</sup> GEORGE, C. „Par les deux bouts du Tunnel“ in *Liberation*, 20.1.1986.

katedrále, jednom z nejsymboličtějších míst Kentu a Británie vůbec byl vnímán jako dvojnásobná zrada: „Poslední velký čin zrady v Canterbury byl v r. 1170, kdy byl Becket zavražděn v katedrále. Asi je příhodné, že podpis se bude konat jen několik yardů od martyria. Rok 1986 vstoupí bez pochyby navěky v paměť jako rok, kdy premiérka zavraždila Kent.“<sup>68</sup> Důležitý je i význam slova *assassination*, který znamená úkladnou vraždu pro politické důvody.<sup>69</sup> Každopádně „musíte projet minimálně 50 mil severo-východně od Folkestone podél plánované trasy rychlostní dráhy od tunelu do Londýna, abyste potkali lidi, kteří jsou z projektu nadšení.“<sup>70</sup> Lokální opozice byla tedy velmi silná.

S tím souvisí i myšlenka obavy z francouzské, a potažmo kontinentální nestability jako hrozby pro britskou demokracii. Zde pro ilustraci popíšu část reklamní kampaně společnosti Flexilink, která byla seskupením poskytovatelů námořní dopravy přes kanál a tím nejsilnějším a nejnebezpečnějším oponentem projektu. Flexilink vydával plakáty zobrazující bílého slona, symbol čehosi extrémně nákladného, přičemž cena mnohonásobně převyšuje užitečnost. Chobot tohoto slona byl ve formě tunelu pod La Manche a pod obrázkem stálo: „Tunel pod La Manche, černá díra, která přivede Británii do rudé.“<sup>71</sup> Zde je třeba zmínit rozdíly mezi dvěma regiony, přímo dotčenými vlivem tunelu. Nord / Pas-de-Calais je regionem politicky koherentním, v porovnání s ostatní Francií, který je dominován levicí a silně se politicky angažuje. Tunel pro region znamenal možnost ukázat regionální soudržnost a výkonnost Regionální rady. Projekt byl nejen užitečný pro několik individuálních politických osobností regionu, ale byl i pozitivně přijat regionálním celkem jako takovým. Kent je sice také koherentní jako sousední francouzský region, ale politicky orientovaný na konzervativní stranu. Ovšem základní konflikt vzniká mezi dvěma systémy, francouzským, který je výkonnější, a britským, který je demokratičtější. Francouzský technokratický stát je obdivován pro svou ekonomickou výkonnost, ne však pro demokratické hodnoty. Oproti tomu Británie je dlouhodobě klasifikována jako vlast reprezentativní demokracie.<sup>72</sup> Obavy Británie z francouzského socialismu však nejsou ojedinělé, dokonce i v samotné Francii po

---

<sup>68</sup> DARIAN-SMITH, 1999, str. 120.

<sup>69</sup> Význam viz [www. dictionary.com](http://dictionary.reference.com/browse/assassination), URL: <http://dictionary.reference.com/browse/assassination> , poslední přístup: 17.4.2009, 9:37.

<sup>70</sup> BATCHELOR, Ch. TUCKER, E. „Fury over French connection“ in *The Financial Times*, 29.1.1994.

<sup>71</sup> SASSO, 1994, str. 84.

<sup>72</sup> MARCOU, 1992, str. 284-288.

socialistickém vítězství panovaly nějakou dobu úzkostlivé představy o sovětských tancích na Champs-Élysées. Fr. Mitterrand se nakonec ukázal jako jeden z nejvýkonnějších prezidentů V. Republiky, proti které při jejím vzniku bojoval. Britské pocity se tedy mohou zpočátku zdát do určité míry opodstatněné.

## 4. Historie Eurotunelu pokračuje (1994-2004)

Inaugurací a oficiálním otevřením však tunelová sága docela neskončila. Systém nebyl uveden do provozu ani z části tak, jak bylo předpokládáno. Rychlostní linka Eurostar začala plně fungovat až v listopadu 1994 a kvůli bezpečnosti byl omezen počet vlaků za hodinu, které mohly tunel využít. Kvůli tomu byly výnosy hluboko pod předpokládanou úrovní. Společnost byla díky omezením finančním problémům ve ztrátě až do roku 2002, kdy se jí poprvé podařilo pokrýt svými příjmy všechny náklady i úrokové poplatky. Problematické bylo i vyplácení dividend akcionářům, o kterém díky velkým dluhům společnosti nemohla být dlouho řeč. Eurotunel se kvůli špatné ekonomické situaci dožadoval prodloužení koncese, a odůvodňoval to tím, že státy neplnily slíbené závazky (např. na britské straně nebyla vystavěna slibovaná železniční infrastruktura apod.) Koncese byla nakonec v r. 1997 prodloužena na celkem 99 let po dlouhých jednáních.<sup>73</sup>

Ukázalo se, že předpovědi dopravy byly velkorysejší než skutečnost. V r. 1995 bylo dosaženo pouze 35 % z předpovídaných čísel. Eurotunel totiž předpokládal, že převezme většinu dopravy z Británie na kontinent, a to až do výše 60 % pro osobní vozy, 70 % pro autobusy, 75 % pro osoby na výletě a 100 % pro osoby, které vykonávají cestu tam a zpět.<sup>74</sup> V devadesátých letech ale cestovní trh prošel změnou, v níž jedním z nejdůležitějších faktorů byl úspěch nízkonákladových aerolinek. Ačkoli samotný jejich podíl na trhu dopravy přes kanál nebyl až tak velký, ovlivnily očekávání zákazníků co do výše ceny za přepravu. Lodní doprava zůstala i přes počáteční očekávání úspěchu tunelu velmi významným hráčem na dopravě přes kanál, a to nejen z důvodů cenové války, kterou zahájily lodní společnosti.<sup>75</sup> Druhým důvodem bylo i to, že z hlediska luxusu a pohodlnosti přepravy byly přívozy vybaveny lépe (duty-free obchody na palubě, restaurace apod.).

---

<sup>73</sup> GOURVISH, 2006. Str. 364-382.

<sup>74</sup> BELL, R. 1998, str. 153-154.

<sup>75</sup> GOURVISH, 2006, str. 371.

Eurotunel se přes všechny obavy a neúspěchy nedá nazvat novou Panamou<sup>76</sup>. Tunel byl otevřen s ročním zpožděním a s přesazením předpokládaného rozpočtu o 57-64 procent. Ovšem Panamský kanál přesáhl svůj rozpočet více než padesátkrát, a i další velké projekty se potýkaly s problémy finančními i se zpožděním mnohem větším, než Eurotunel. Projekt tedy nelze jednoduše označit jako neúspěšný.<sup>77</sup>

Problémy ale pokračovaly i nadále a ukázaly, že některé britské obavy byly opodstatněné. Již v r. 1996 byl tunel postižen požárem, který na několik týdnů ochromil jeho funkci a ukázal mnohé nedostatky v bezpečnostních opatřeních. Objevila se následně výrazná kritika spěchu, se kterým byla uzavřena smlouva o tunelu, aniž by se příliš vyjasnily právě otázky bezpečnosti.<sup>78</sup>

Stejně tak otázka imigrace je jednou z opodstatněných příčin nedůvěry Velké Británie vůči tunelu, jak ukázaly roky následující po otevření. Skenování vozidel bylo velmi složité, zvláště co se týče kamionů. V srpnu 1997 bylo zjištěno, že ilegální imigranti pravidelně využívají vlaků z Paříže do Londýna. Nedostatek bezpečnostních kontrol na palubě Eurostar z vlaku tvoří otevřené dveře do Londýna.<sup>79</sup> Tento problém ovšem souvisel s nedostatečnou vládní finanční podporou, která by umožnila rozvinout dostačující bezpečnostní systém.

Pochyby zůstávají i se samotným vlivem na ostrovní mentalitu Britů. Protože jeden tunel jaro nedělá, není tak jisté, zda obě země jdou společně v Evropském společenství. Ovšem jak ukázala spolupráce v Bosně v devadesátých letech, jsou obě země schopny jít spolu ruku v ruce, aby ukázaly, že Evropa není tak bezmocná.<sup>80</sup> Ačkoli tunel nesplnil představy svobodomyšlných Britů, kteří by ho raději viděli jako automobilový, a který je v porovnání s trajekty přes kanál dost spartánský, protože nezahrnuje žádné obchody či restaurace, je představa rychlostního spojení z Londýna do Paříže lákavá. „Třeba se nikdy nenaučíme tunel mít rádi, ale budeme ho používat, zvláště na vlacích Eurostar a pro přepravu zboží. A pokud budeme moci skrz něj projet

---

<sup>76</sup> Pro tuto obavu specifický článek NEGREANU, G. „Un nouveau désastre de Panama?“ in *La vie française*, 28.10.1994.

<sup>77</sup> GOURVISH, 2006. Str. 366.

<sup>78</sup> BELL, R. 1998, str. 132-140.

<sup>79</sup> DARIAN-SMITH, 1999, str. 107.

<sup>80</sup> LANGELLIER, J.-P. „Un tunnel ne fait pas le printemps“ in *Le Monde*, 7.4.1994.

za volantem, budeme se opravdu cítit být částí Evropy.<sup>81</sup> Británie se tedy nadále zdát být ostrovem, a do toho stát se opravdovou součástí integrované Evropy má poměrně daleko.

---

<sup>81</sup> WOLMAR, Ch. „Light at the end of the tunnel?“ in *The Independent*, 28.1.1994.

## Závěr

Jedním z klíčových faktorů úspěchu projektu byl mezinárodní kontext, který určoval vztahy obou zemí. Pokud se oba státy na mezinárodní úrovni shodly, byly i jejich bilaterální vztahy dobré a projekt tunelu dostal zelenou. Bylo tomu tak v r. 1802 po míru v Amiens, v r. 1856 v kontextu spolupráce v Krymské válce, v letech 1904 – 1906 po podpisu Srdečné dohody, po první světové válce i po druhé světové válce. Velmi dobré vztahy panovaly i v okamžiku konečného rozhodnutí v r. 1986, když Francie vyjádřila podporu Británii ve válce o Malvíny, a po dohodě o britském rabatu. Naopak projekt reflektoval s podobnou neochvějnou přesností okamžiky ochlazení vztahů. Znovuzahájení napoleonských válek na počátku 19. století, neshody politiky Napoleona III. i meziválečné Francie s britskou koncepcí rovnováhy sil, de Gaullových vet britských žádostí o přijetí do EHS i ekonomické krize v sedmdesátých letech 20. století jsou toho jasným výrazem. Mezi lety 1949-1975 se přesto objevuje určitá modifikace v barometrické funkci – projekt není opuštěn úplně, pouze dochází k protahování jednání a prokrastinaci, která zabraňuje projektu být uskutečněn, ale chrání obě země před nařčením z nedostatku vstřícnosti. I toto reflektuje určitý jev v mezinárodní sféře – Velké Británie stojí o přijetí do Evropského společenství a tunel představuje pomyslný krok Británie směrem ven z její izolace, směrem k jednotné Evropě.

Vedle příznivého mezinárodního kontextu, který nakonec vedl k výstavbě tunelu, je to i vnitropolitická situace obou zemí. Ve Francii se jednalo o dlouhé volební období Fr. Mitterranda (14 let) a v Británii byl pozitivní přístup k tunelu vždy spojován s vládou konzervativců. Ať už se jedná o Edwarda Heatha v šedesátých a sedmdesátých letech, či Margaret Thatcherovou, konzervativci se vždy zdáli projektu být nakloněni, zatímco pod vládou labouristů Harolda Wilsona byl projekt opuštěn.

Z počáteční utopie se projekt tunelu pod kanálem La Manche stal skutečností. Nejprve bylo třeba překonat překážky absolutně základní – technické, což se stalo skutečností s rozšířením elektrifikované železnice v druhé polovině 19. století. Následně bylo třeba překonat překážku bezpečnostní, tj. obavu Británie, že by tunel ohrozil její nezávislost. Na to bylo třeba si počkat až do konce 2. světové války, která poprvé zažila

použití zbraní hromadného ničení a změnila koncept bezpečnosti státu. Poslední, největší překážkou pak byla politická vůle, jejíž dostatek pro uskutečnění projektu našli až Fr. Mitterrand a M. Thatcherová. Ekonomický faktor překvapivě není až tak určující, protože ekonomický zájem na projektu byl deklarován již od jeho prvního návrhu v 19. století.

Projekt tunelu pod kanálem La Manche se po celou dobu své existence vynořuje z hlubin jako *Serpent de Mer*, mořský had či Lochneská příšera, v okamžicích dobrých vztahů mezi Velkou Británií a Francií a představuje ochotu obou zemí spolupracovat. V okamžicích zhoršení vztahů pak znovu mizí do hlubin zapomnění, čímž představuje symbol vztahů mezi zeměmi. Když chce Británie ukázat svůj pozitivní vztah a vazbu na Evropu a Francii především, ukáže také ochotu pro vybudování fixního spojení přes kanál. Když ale usoudí, že jí hrozí nebezpečí být zatažena do kontinentálních záležitostí, dá ruce od projektu pryč. Postupem času začíná projekt znamenat čím dál víc nejen připojení Británie k Francii, ale i k Evropě. Tento rozměr získává na významu po druhé světové válce s realizací myšlenky sjednocené Evropy. Británie se však stále obává kontinentální invaze, která z původního významu vojenského, tj. armády, které by tunel usnadnil přechod, získává význam poněkud přenesený, jedná se o invazi imigrantů a vztekliny. S tím úzce souvisí britský pojem výjimečnosti. Britové lpí na své demokracii, kterou považují za unikátní v Evropě a bojí se vlivu francouzského a později evropského centralismu. Bojí se, že by ve své výjimečnosti mohli být „kolonizováni“ Evropským společenstvím.

Některé z obav, jak jsme viděli, jsou oprávněné, hlavně kvůli nedostatku bezpečnostních kontrol, které vznikly díky určitému spěchu, se kterým byl nakonec projekt proveden. Zde se objevuje určitý paradox mezi dvěma hlavními fázemi vývoje (dle kapitoly 3 a 4). V šedesátých a sedmdesátých letech byl projekt pohřben kvůli tomu, že vyjednávání trvalo příliš dlouho (od r. 1949, kdy se projekt poprvé v daném období objevil až do r. 1973, kdy byla podepsána smlouva) a stačila se jak zvýšit cena tunelu, tak změnit příznivá atmosféra v mezinárodním i vnitropolitickém spektru na nepříznivou. V osmdesátých a devadesátých letech pak proběhlo vyjednávání poměrně rychle, bylo zahájeno v r. 1978 a smlouva podepsána v r. 1986. Následně se ale ukázalo, že mnohé důležité podrobnosti byly v projektu díky spěchu zanedbány, a proto se v následujících letech vynořily mnohé další problémy bezpečnostní apod.



Vliv výstavby tunelu na britskou ostrovní mentalitu zůstává otázkou. Británie, ač spojena s kontinentem „pupeční šňůrou“, zůstává ve své pozici outsidera v Evropské unii, stále si zachovává určité specifické podmínky, nepřijala měnovou unii ani bezcelní prostor aj. Stále stojí od Evropského společenství spíše stranou a dívá se na ně s určitou přezíravostí.

## Použitá literatura a prameny

BELL, R. *Les péchés capitaux de la haute technologie: Superphénix, Eurotunnel, Ariane 5*. Paris: Seuil, 1998. ISBN 2-02-023705-9. 344 p.

BELL, P. M. HETT. *France and Britain, 1940-1994 : the long separation*. London : Longman, 1997. ISBN: 0582289211. 320 p.

BONAZZA, P. *Eurotunnel, Le hold-up programmé*. Paris: First, 1996. ISBN 2-87691-332-1. 307 p.

BONNAUD, L. et col. *France – Angleterre: un siècle d'Entente cordiale, 1904-2004: deux nations un seul but?* Paris: Harmattan, 2004. ISBN 2-7475-6274-3 Br. 308 p.

BONNAUD, L. *Le tunnel sous la Manche : deux siècles de passions*. Paris : Hachette, 1994. ISBN:2012350941. 389 p.

COHEN-SOLAL, L. SASSO, B. *Histoire du tunnel sous la Manche : chronique d'une passion franco-anglaise*. Paris : Lieu commun, 1994. ISBN: 2867051886. 231 p.

DARIAN-SMITH, E. *Bridging divides : the Channel Tunnel and English legal identity in the new Europe*. Berkeley, Calif. : University of California Press, 1999 . ISBN 0520216113 . 256 p.

GOURVISH, T. R. *The official history of Britain and the Channel Tunnel*. London ; New York : Routledge, 2006. ISBN 0-415-39183-0. 521 p.

MARCOU, G. *Le tunnel sous la Manche entre Etats et marchés*. Lille: Presses universitaires de Lille, 1992. ISBN 2859394044. 447 p.

MAYNE, R. (ed.). *Cross channel currents : 100 years of the Entente cordiale*. London ; New York : Routledge, 2004 . ISBN 0-415-34661-4 . 314 p.

SARTIAUX, A. *Note à propos du tunnel sous la Manche*. Paris: S.n., 1906. 22 p.

SASSO, B. *Le tunnel sous la Manche*. Paris: La Documentation française, 1994. ISBN 2110030429 . 124 p.

SPICK, J. *Le tunnel sous la Manche*. Paris: Presses universitaires de France, 1992. ISBN 2130446205. 126 p.

SHARP, A. G. STONE (ed.). *Anglo-French relations in the twentieth century : rivalry and cooperation*. London ; New York : Routledge, 2000. ISBN 0-415-17292-6. 355 p.

## **Jiné prameny**

*Tunnel sous la Manche : Eurotunnel : dossier de presse.* Paris : FNSP, Centre de documentation contemporaine, 1955-2005.

Periodika:

Economist

Herald Tribune

Information

International Herald Tribune

La vie française

L'Express

Le Figaro

Le Monde

Le Quotidien de Paris

Liberation

New York Herald Tribune

The Financial Times

The Guardian

The Independent

The Times

Výkladový slovník [www. dictionary.com](http://www.dictionary.com), URL:

<http://dictionary.reference.com/browse/assassination> , poslední přístup: 17.4.2009, 9:37.