

Zeitschrift: Générations : aînés
Herausgeber: Société coopérative générations
Band: 25 (1995)
Heft: 9

Artikel: Eurotunnel : la 8e Merveille
Autor: Gygax, Georges
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-829001>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 05.04.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Eurotunnel: la 8^e Merveille

Jusqu'au 19 mai 1994, elles étaient sept, ces Merveilles, dans la mémoire de l'Histoire du monde. Six ont disparu depuis belle lurette. Reste la septième, la vaillante grande pyramide de Chéops. Une huitième Merveille s'est ajoutée à la liste: l'Eurotunnel.

Longue est son histoire, tissée de tergiversations, de batailles financières, d'espoirs et de lassitude. Enfin le tunnel est né (en réalité, ils sont trois) et c'est là un succès sans précédent.

Et partout, on parle de réalisation fabuleuse. Honneur à ceux qui ont combattu pour elle! Ayons une pensée pour les onze braves qui ont fait don de leur vie au «chantier du siècle»!

Au siècle passé

Il faut le savoir, le projet ne date pas d'hier. On s'est mis à en parler 25 années après l'inauguration du premier chemin de fer en France, en

1856. Cette année-là, l'ingénieur Thomé de Gamond soumettait à son souverain, Napoléon III, un projet de tunnel sous la Manche.

De leur côté, les Anglais songeaient également à une telle réalisation. A la suite de pourparlers laborieux, la première Convention franco-anglaise fut signée en 1875. Des problèmes politiques surgirent, retardant toute réalisation.

Il fallut attendre l'après-Deuxième Guerre mondiale, pour que renaisse l'espoir en 1957. Une deuxième Convention fut paraphée avec un but clairement exprimé: relier la région industrielle de Londres à celles du Nord européen.

En 1970, le coût de l'ouvrage financé par la SNCF et les British Railways était budgeté à 4 milliards de francs, le tunnel comprenant trois tubes: une voie ferrée montante, une descendante et une voie médiane de service.

Un jour historique

Le projet Eurotunnel ne fut adopté que le 20 janvier 1986. Le Traité fut définitivement ratifié le 29 juillet 1987. Cinq mois plus tard, le 15 décembre, le premier tunnelier démarrait côté anglais. Peu après, en

février, démarrage côté français. Tout s'accéléra désormais, puisque la première jonction historique, sous la Manche, des équipes françaises et anglaises, fut célébrée le 1^{er} décembre 1990 dans le tunnel de service.

Le 28 juin 1991, le forage était achevé. Restaient à réaliser l'équipement du système de transport. Le 19 mai 1994 fut le jour historique de la mise en service du Tunnel sous la Manche.

En 35 minutes

Privé, le Groupe Eurotunnel est constitué autour de quatre sociétés. La création du tunnel a nécessité le concours de dix grands constructeurs des deux pays.

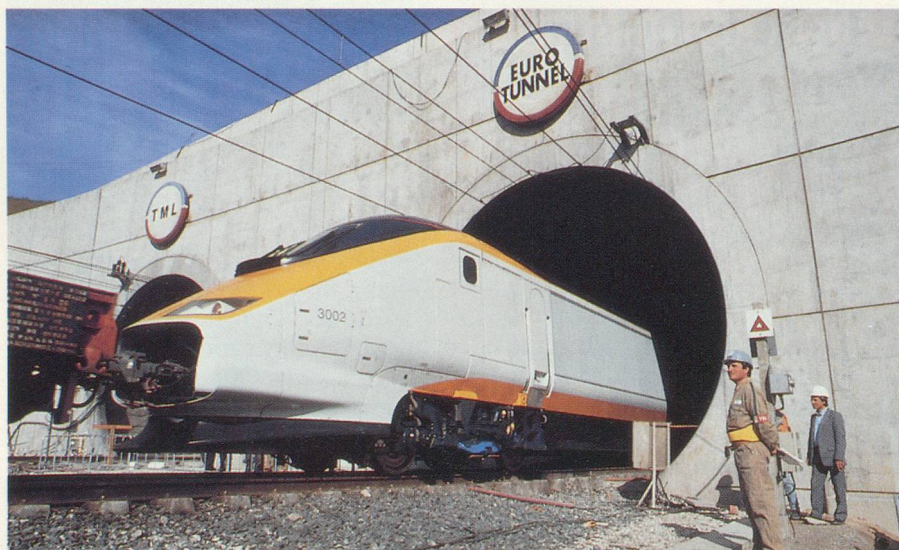
Les trois tubes représentent 150 km de tunnels forés sous la mer, à 40 mètres de profondeur en moyenne, dans la roche, à l'aide de tunneliers. Le forage a duré 42 mois. Aujourd'hui, 24 heures sur 24, les trains d'Eurostar Paris-Londres et Bruxelles-Londres, ainsi que le fameux «Shuttle» ou navette, circulent à grande vitesse sous la mer, de Calais à Folkestone et retour quelle que soit son humeur, dans un confort parfait.

Le «Shuttle» transporte les véhicules routiers en 35 minutes d'un terminal à l'autre, à la vitesse de 140 km/heure. A chaque passage, 120 voitures et 12 autocars sont transbordés. Au surplus, les navettes de fret transportent les poids lourds. Quatre navettes circulent chaque heure durant la période de pointe.

Les tunnels, d'un diamètre de 7,6 m, sont reliés tous les 375 mètres au tube de service. Le train Eurostar, qui circule en alternance avec le «Shuttle», relie Paris à Londres en 3 heures et Bruxelles à Londres en 3 h 10.

Les joies annexes

Luxeusement aménagés, les terminaux sont connectés aux autoroutes des deux côtés du tunnel.



Impressionnant, l'Eurostar à l'entrée du Tunnel

Photo Nicolas Fievez/Sipa

« Générations » sous la Manche

Offre spéciale pour nos lecteurs du 21 au 25 octobre 1995

Tous les équipements souhaitables sont présents: restaurants, magasins, boutiques hors taxe. On embarque sans réservation. Pas d'attente! D'une autoroute à l'autre, péage et contrôles douaniers compris, il ne s'écoule guère plus de 60 minutes!

C'est un exploit et il n'est pas exagéré de dire que le Tunnel sous la Manche est l'un des plus grands exploits technologiques de tous les temps. Une équipe de sapeurs-pompiers, installée sur site français, est chargée de protéger le système dans sa totalité.

Cette entreprise géante est dirigée par deux grands patrons. Le Français André Bénard et l'Anglais Sir Alastair Morton, décorés par la reine Elisabeth et le président Mitterrand le 6 mai 1994, treize jours avant la solennelle mise en exploitation.

Des deux côtés de la Manche, 820 000 actionnaires et 220 banques représentent la puissance financière de ce que beaucoup considèrent comme la 8^e Merveille du monde.

Fin mars 1995, enfin, la Cité Europe, premier Européle du Nord-Pas de Calais, a accueilli ses premiers visiteurs entre le bourg de Coquelles-Calais et le Tunnel. Véritable attraction, cette vaste cité est un intéressant centre de commerce et de loisirs.

L'une des plus formidables épopées technique et humaine est désormais inscrite dans le grand livre de l'Histoire du monde. Parmi les slogans publicitaires de l'Eurotunnel, il en est un, d'une désarmante simplicité, qui dit l'essentiel en quelques mots: «Pour traverser la Manche en voiture, comptez entre 35 minutes par beau temps et 35 minutes par mauvais temps!»

Chaque jour, plus de cent trains Eurostar et navettes «Shuttle», avec à leur bord passagers, voitures, motos, autocars et poids lourds, traversent l'Eurotunnel qui fonctionne sept jours sur sept, 24 heures sur 24, 365 jours par année.

Georges Gygax

Notre programme

Votre magazine «Générations», en collaboration avec les cars Marti, ont concocté un programme d'un intérêt exceptionnel, qui permettra aux participants de traverser l'Eurotunnel dans les deux sens et d'apprécier l'hospitalité des villes de Reims, Londres et Bruxelles.

Samedi 21 octobre:

Suisse romande-Reims

Départ de Genève (gare routière) à 6 h. Départ de Lausanne (Ouchy) à 7 h. Parcours intéressant jusqu'à Reims, centre des vins de Champagne, qui abrite l'une des plus belles cathédrales de France. Repas dans une cave à champagne. Logement.

Dimanche 22 octobre:

Eurotunnel-Ashford

A Calais, exposé sur l'Eurotunnel. Chargement sur le «Shuttle» et traversée de la Manche à 40 mètres de profondeur et en 35 minutes. Repas et logement à Ashford.

Lundi 23 octobre:

Visite de Londres

Tour de ville commenté, shopping si désiré. L'excursion à Londres est comprise dans le forfait. Retour à Ashford, repas et logement.

Mardi 24 octobre:

Calais, Gand, Bruxelles

Traversée du Tunnel sous la Manche. Depuis Calais, voyage en direction de Bruxelles par Gand (visite rapide). Tour de ville commenté à Bruxelles, magnifique capitale où bat le cœur de l'Europe. Repas gastronomique d'adieu. Logement.

Mercredi 25 octobre:

Luxembourg-Suisse romande

Par Arlon, les Ardennes et le Grand Duché de Luxembourg, retour en Suisse romande. Arrivée prévue à Lausanne vers 20 h 30. A Genève, vers 21 h 30.

Prix du voyage:

Fr. 760.- par personne, comprenant: le billet CFF du domicile à Genève ou Lausanne; le voyage Reims-Londres-Bruxelles, avec traversée de l'Eurotunnel en car Marti grand confort; le logement à Reims, Ashford et Bruxelles, avec petit-déjeuner; demi-pension tous les jours; repas dans une cave à Champagne à Reims et repas d'adieu à Bruxelles; l'excursion d'une journée à Londres.

Chambre individuelle, supplément de Fr. 176.-; assurance annulation-rapatriement: Fr. 19.-; assurance bagages: Fr. 24.-.

Veillez vous inscrire sans tarder!



BULLETIN D'INSCRIPTION

Je m'inscris / Nous nous inscrivons
au voyage Eurotunnel du 21 au 25 octobre 1995.

NOM RUE

NOM NP/LOCALITÉ

PRÉNOM TÉL.

PRÉNOM SIGNATURE

Départ et retour à Genève Chambre individuelle

Assurance annulation

Départ et retour à Lausanne Assurance bagages

Bulletin à remplir, signer et envoyer à Voyages Marti S.A.,
Petit-Chêne 18, 1003 Lausanne. Tél. 021/311 22 22.