

**Zeitschrift:** Habitation : revue trimestrielle de la section romande de l'Association Suisse pour l'Habitat

**Herausgeber:** Société de communication de l'habitat social

**Band:** 45 (1972)

**Heft:** 10

  

**Artikel:** Le projet de tunnel sous la Manche

**Autor:** [s.n.]

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-127367>

### **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:** 27.04.2026

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

# Le projet de tunnel sous la Manche

Accord réalisé sur les études qui permettrait de commencer les travaux en 1973

31

pas de parties de cache-cache. Restent les balançoires, les vélos, les patins à roulettes, les ballons.

En fait, les enfants désertent ces places de jeux où ils ne savent que faire, et vont se réfugier dans les «collines» qui sont des monticules de terre de déblais sur laquelle de l'herbe a poussé (terre de déblais du chantier voisin). Là vraiment s'organisent les jeux de toutes sortes, là on peut enfin crier, se rouler, se cacher, construire des cabanes avec des bouts de planches, de tuyaux et autre petit matériel ramassé sur le chantier voisin. Chantier qui lui aussi fait le bonheur des enfants. Malheureusement le chantier se termine et les «collines» disparaissent: on va construire un nouvel immeuble. Les places de jeux ne sont pas pour autant plus fréquentées, il faut le reconnaître. Et je ne parlerai pas ici, des adolescents, qui eux n'ont pas besoin de places de jeux, mais n'en savent pas plus où aller, et restent des heures assis sur leurs vélos-moteurs...

J'ai envie de dire: «C'est à nous, parents, de prendre l'initiative de créer nous-mêmes les places de jeux de nos enfants comme le firent ces parents de Zurich, de Weinfelden, de Lichtensteig. Nous ne devons compter que sur nous-mêmes, puisqu'il semble bien que financiers, promoteurs et architectes s'en soucient fort peu... des enfants! Et pourtant, les enfants, c'est la génération de demain, c'est l'avenir.»

Mais s'il est évident qu'il faut améliorer les places de jeux, ce n'est pas suffisant, elles ne seront toujours qu'un parking pour enfants, pour ne pas dire un ghetto. Il ne suffit pas d'améliorer, de changer chaque lieu d'activité particulière (travail, loisir, habitation, école...) pour que cela suffise à transformer la vie de chacun, maintenant et plus tard, pour que chacun ait prise sur la réalité, pour éviter que nos enfants ne soient plus tard des robots conformes incapables de la moindre initiative, de la moindre pensée. Mais c'est l'ensemble de notre système social et par conséquent son cadre physique (école, travail, loisirs) que nous devons changer – et pas seulement les places de jeux – et c'est à ce moment-là seulement qu'il nous sera possible d'inventer de nouvelles relations entre les enfants, les adultes, les adultes entre eux, etc., d'où pourrait naître peut-être une société enfin humaine.

Françoise Wintsch

Les ministres des Transports français et britannique se sont mis d'accord le 11 août 1972 pour que soit engagée une deuxième phase d'études et de travaux nécessaires à la réalisation du tunnel sous la Manche.

Une convention sera signée le 30 septembre prochain qui définira dans les grandes lignes les conditions de réalisation et de financement de l'ouvrage dont le premier coup de pioche pourrait être donné au milieu de 1973.

Sur le plan technique (qui ne semble pas avoir donné lieu à controverse), la convention prévoit que le tunnel aura une longueur de 52 km., dont 38 sous la mer, et qu'il comportera trois tubes: deux de 6,80 m. de diamètre pour le passage des trains et un de 4,50 m. constituant la galerie de service, qui sera forée la première, comme galerie d'exploration. Le coût total de l'ouvrage dépasserait probablement 6 milliards de francs actuels.

Les travaux, qui débuteront en juin, dureront sept années dont deux ans de préparation et de travaux préliminaires en 1973-1974; puis, viendront le percement des deux galeries principales entre 1975 et 1977 et la construction des voies et des gares; l'achèvement de l'ouvrage est prévu pour 1980. Dès la première année d'exploitation, les promoteurs prévoient un trafic de 4 millions de voyageurs dans les trains, 8 millions de voyageurs passagers de 3,5 millions d'automobiles et de 7 à 10 millions de tonnes de marchandises.

La construction sera réalisée par les sociétés promotrices sous le contrôle des gouvernements. L'organisme d'exploitation sera un organisme public ayant à sa tête des directeurs nommés par les gouvernements et comprenant dans son conseil des représentants des sociétés promotrices.

Deux autres conventions et un traité marqueront les étapes de la réalisation du tunnel sous la Manche:

- en juin 1973: une convention établira l'estimation finale du coût de l'ouvrage et les modalités des emprunts;
- au début de 1974, cette convention pourra être sanctionnée par un traité franco-britannique qui marquera la décision irrévocable de construire le tunnel. Ce traité sera ratifié par les Parlements des deux pays;
- en février 1975, enfin, le coût définitif du tunnel et les modalités de financement avant l'émission des emprunts seront précisés dans une convention N° 3.

En 1980, au plus tard, des trains roulant à 140 km/h. franchiront le tunnel sous-marin en trente et une minutes, mettant Londres à deux heures quarante de Paris.