

Zeitschrift: Revue économique franco-suisse
Herausgeber: Chambre de commerce suisse en France
Band: 68 (1988)
Heft: 2

Artikel: Tunnel sous la Manche : Eurotunnel a lancé les travaux
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-887276>

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: 16.04.2026

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

Tunnel sous la Manche : Eurotunnel a lancé les travaux

*Eurotunnel,
Direction de la Communication, Paris*

Le plus grand projet européen privé, le Tunnel sous la Manche, que réalise la société privée franco-britannique EUROTUNNEL (titulaire d'une concession de 55 ans) est aujourd'hui définitivement engagé. De part et d'autre de la Manche, français et britanniques ont entrepris la construction de la liaison fixe entre la France et l'Angleterre : 50 km de liaison entièrement souterraine, composée de 2 tunnels ferroviaires à une voie, et d'un tunnel central de service (relié tous les 375 m aux 2 autres).

Dès le 15 mai 1993, 30 millions de voyageurs et 15 millions de tonnes de fret devraient y transiter chaque année. Ouvert 24 heures sur 24, et toute l'année, EUROTUNNEL acheminera, en alternance, le trafic routier toutes catégories (embarqué à bord de trains spéciaux qui feront la navette entre le terminal de Folkestone et le terminal de Calais) et les trains de passagers et de marchandises. La traversée à la vitesse de pointe de 160 km/h, ne durera que 30 minutes d'un terminal à l'autre. On fera Paris-Londres en T.G.V. (train à grande vitesse) en 3 heures seulement de centre-ville à centre-ville, car parallèlement à ce chantier entièrement privé, l'État français a programmé la réalisation de la ligne nouvelle du T.G.V. Nord en direction de Lille et de l'Angleterre (via Calais), ainsi que son interconnexion avec les lignes sud-est et Atlantique, avec pour objectif une mise en service en 1993, pour desservir EURO-TUNNEL. Et les négociations sont aujourd'hui bien avancées pour construire un véritable réseau à grande vitesse Nord-européen prolongé en Belgique, en Allemagne, et en Hollande...

60 milliards de francs disponibles

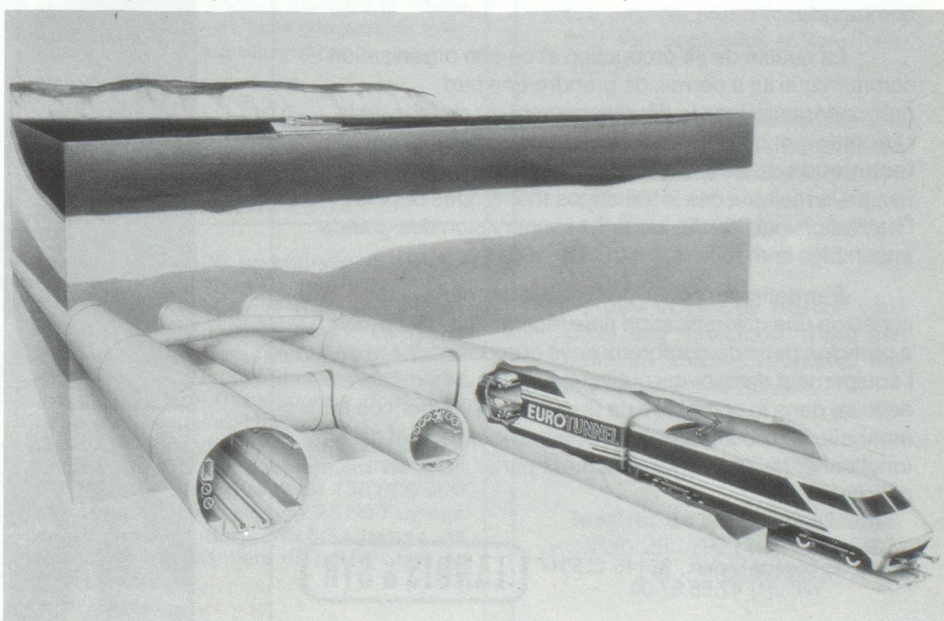
EUROTUNNEL a donc parfaitement réussi son lancement en 1987 :

- Le sort politique du projet a été scellé avec la ratification du Traité et de la

Concession par les parlements français (à l'unanimité) et britannique (à une majorité écrasante).

- Des accords commerciaux ont été conclus avec les compagnies de chemin de fer nationales S.N.C.F. et British Rail ; ils leur réservent le droit d'utiliser, contre redevances, 50 % de la capacité des tunnels.
- Enfin, EUROTUNNEL a réuni l'ensemble des capitaux et des prêts

Photo : coupe du système Eurotunnel (Franck Illustrateur)



nécessaires pour couvrir les besoins de financement, de la réalisation à la mise en service en 1993 ; un montage financier exceptionnel pour un financement exclusivement privé sans aucune aide ni garantie des États, qui représente pas moins de 60 milliards de francs français :

- 10 milliards de capitaux propres, réunis auprès de plusieurs centaines d'investisseurs institutionnels du monde entier, et du public français et anglais. Plus de 300 000 particuliers sont devenus actionnaires d'EUROTUNNEL lors de l'émission publique organisée en novembre 1987...
- 50 milliards de francs de prêts (dont 10 milliards de crédit standby) accordés par un syndicat international de près de 200 banques, avec une participation de la Banque Européenne d'Investissement pour 1/5^e de ces financements...

EUROTUNNEL a bénéficié de la confiance de la communauté financière internationale.

150 km de tunnels

En 1988, le chantier est entré dans une phase pleinement opérationnelle et doit atteindre d'ici la fin de l'année son régime de croisière avec un effectif d'environ 6 000 personnes au total. Les travaux de forage et de revêtement des tunnels - 150 km au total - représentent le « poste » le plus lourd du programme (la moitié des 28 milliards du coût des travaux et des équipements).



**la compétence
l'innovation
le service**

**5 domaines
d'application**

- **béton prêt à l'emploi**
- **préfabrication**
- **chantier routier**
- **grands ouvrages**
- **doseurs**

SIKA ADJUVANTS 84, rue Edouard Vaillant, B.P. 104, 93350 LE BOURGET Tél.: (1) 48.37.80.00
Siège Social : 101, rue de Tolbiac, B.P. 377 - 75625 Paris Cédex 13

INDUSTRIELS !

INSTALLEZ VOTRE ENTREPRISE
DANS LE CANTON DE VAUD ENTRE
LES LACS LÉMAN ET DE NEUCHÂTEL.

CONFIEZ VOTRE ÉTUDE À L'OVCI
SPÉCIALISTE EN IMPLANTATIONS
NOUVELLES (INNOVATIONS, DIVERSI-
FICATION, FISCALITÉ, MAIN-D'ŒUVRE,
ACQUISITIONS DE TERRAINS OU
D'IMMEUBLES INDUSTRIELS).

OVCI Office vaudois pour le développement
du commerce et de l'industrie

Av. Mon-Repos 24
1005 LAUSANNE Tél. (021) 23 33 26
FAX : (021) 233 329

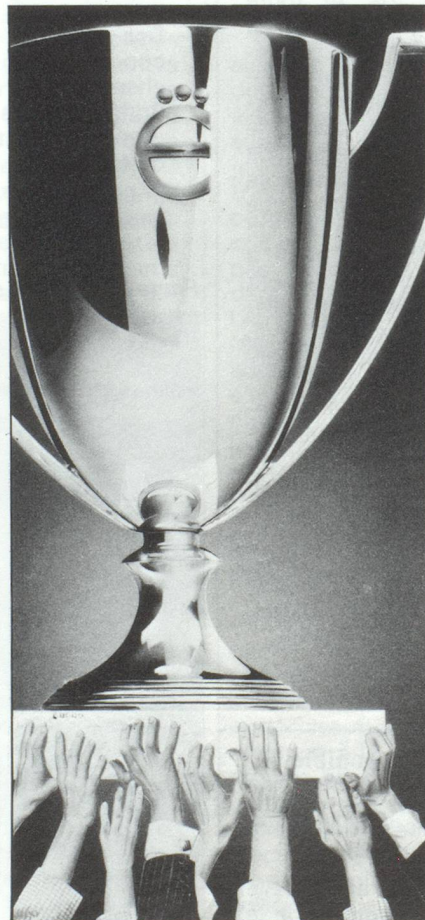
Maîtriser l'énergie, par son comptage ou
son utilisation judicieuse, telle est notre vocation
première. Initialement spécialisée dans la mesure de
l'énergie électrique, **Landis & Gyr** fait partie des grands
constructeurs mondiaux des **compteurs d'électricité**.
L'éventail de sa production s'étend du simple compteur
domestique jusqu'aux compteurs de très grande
précision, installés dans les réseaux de moyenne et haute
tension, pour lesquels **Landis & Gyr** enregistre, mesure,
commande.

La qualité de sa production et de son organisation
commerciale lui a permis de prendre une part
prépondérante dans le développement du marché de la
régulation et de la **gestion optimale des équipements
techniques du bâtiment**. La diversité des systèmes
assure la maîtrise des installations thermiques depuis
l'habitation individuelle jusqu'à la supervision des grands
ensembles immobiliers.

Permettre au public de **téléphoner** dans la rue
constitue une diversification plus récente. **Landis & Gyr**
a participé dans de nombreux pays européens à
l'équipement de cabines publiques, grâce à l'expérience
acquise dans le comptage de taxe et de traitement de la
monnaie. La robustesse des appareils leur permet de
fonctionner dans un environnement particulièrement
difficile.

16, bd du Général-Leclerc, 92115 CLICHY
Tél. : (1) 47.56.57.00

LANDIS & GYR



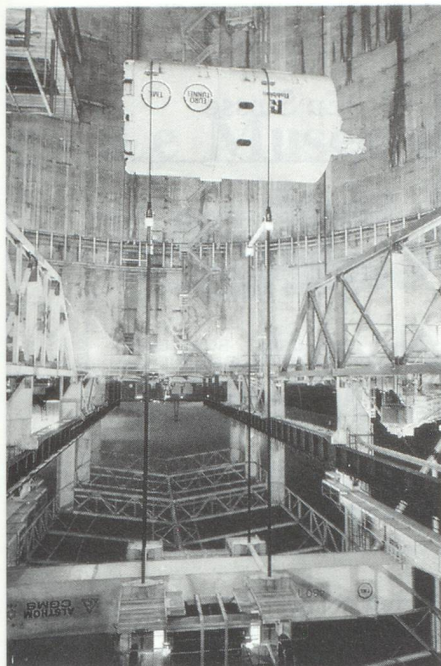
**2 000
ÉQUIPES
QUI
GAGNENT**

Chaque jour dans
2 000 restaurants, les
2 000 équipes Eures
s'engagent pour satis-
faire leurs 700 000
clients et ce, dans 14
pays du monde.

LEUR VICTOIRE :
LA SATISFACTION
DE LEURS CLIENTS.
LEUR SECRET :
UNE PRESTATION
SUR MESURE.



14, rue d'Athènes 75009 Paris
Tél. : 42.81.91.51



Descente du tunnelier dans le puits d'accès.

Ces travaux sont exécutés à l'aide d'une dizaine de « tunneliers ». Un premier tunnelier est entré en action début janvier sur le site anglais. Côté français, la 1^{re} machine livrée dans la seconde quinzaine de janvier a attaqué les travaux du tunnel de service fin février. Les équipes françaises et anglaises doivent faire leur jonction dans le tunnel de service au dernier trimestre 1990. Un an plus tard, les 2 tunnels principaux seront à leur tour percés. On prévoit « prudemment » une cadence mensuelle moyenne d'avancement de 500 mètres par machine. Les tunnels seront forés dans une roche idéale, la « craie bleue », qui présente l'avantage d'être imperméable. Les études ont en effet permis d'adapter le tracé du tunnel pour intégrer presque entièrement dans cette couche de craie bleue qui relie l'Angleterre au Continent. La section française des tunnels, relativement « mouvementée », a justifié l'emploi de tunneliers très sophistiqués, capables de travailler de façon totalement hermétique.

En 1988 également sont lancés les travaux gigantesques d'aménagement des 2 terminaux français et anglais, semblables par leur taille et leurs fonctions à de véritables aéroports internationaux. Sont aussi lancés les consultations internationales pour les grands équipements : matériaux roulants, systèmes électro-mécaniques, automatismes...

Avec la compagnie privée EURO-TUNNEL, le Tunnel sous la Manche devient réalité... à pas de géant : son ouverture en 1993 inaugurera de façon concrète et tangible l'avènement de la nouvelle Europe sans frontières.

(Publicité)

Du tunnel du Saint-Gothard au tunnel sous la Manche

Sika Adjuvants, une entreprise de pointe

Les origines de Sika

L'origine de Sika remonte à 1910 lorsque Kaspar Winkler, maçon d'origine Suisse, invente la chimie de la construction et crée, à Zurich, la première Société Sika. C'est à cette époque que ce technicien autodidacte et cet expérimentaliste de génie met au point les premiers hydrofuges et accélérateurs de prise pour les mortiers de ciments, adjuvants qui, de nos jours, sont encore très largement utilisés : Sika 1, Sika 2, Sika 3 et Sika 4. Ce sont ces produits, destinés à assurer l'étanchéité des constructions, qui ont constitué la base d'une gamme aujourd'hui très étendue.

Tous ces produits et procédés d'étanchéité, points de départ de la société Sika, vont, entre 1920 et 1925, être utilisés dans un grand ouvrage : les travaux du tunnel du Saint-Gothard réalisé à l'occasion de l'électrification du réseau ferroviaire suisse. L'emploi de produits Sika sur ce vaste chantier a donné à la société ses premiers titres de noblesse, en même temps qu'elle permettait à son fondateur de réussir une percée exemplaire sur le marché. C'est également à cette époque que le nom de Sika franchit les frontières et que sous l'impulsion de son fondateur Kaspar Winkler, se développe à travers le monde un réseau de sociétés filiales, qui constituera les premières bases du groupe : Sika Allemagne en 1921, Sika France en 1928, Sika Italie et Grand-Bretagne en 1929, Sika USA en 1936, Sika Argentine en 1938. Le groupe poursuit son développement après la Seconde guerre mondiale pour comporter, à ce jour, 30 sociétés filiales réparties en Europe, Amérique du Nord et du Sud et Extrême-Orient. Sika est donc devenu, au fil des ans, un groupe important et surtout unique, puisqu'aucune autre société exerçant la même activité n'atteint une taille comparable avec une structure aussi développée.

Quelques chiffres pour mieux décrire Sika

Sika c'est 4 500 collaborateurs dans le monde dont 74 % en Europe. 7 % de l'effectif se consacre à des tâches de recherche et de développement. En 1987, le groupe Sika a réalisé un Chiffre d'Affaires de 740 000 000 de francs suisses. Sika France, c'est 500 personnes dont 150 dans les Usines et Laboratoires, 20 à la Direction Technique, 130 au Département Commercial, 180 au Département Travaux. C'est un Chiffre d'Affaires de 430 000 000 de francs français, plus de 28 000 tonnes de produits vendus, 240 000 heures de travail sur les chantiers de bâtiment et de travaux publics.

Sika et le Tunnel sous la Manche

Sika continue à mettre au point et à distribuer des produits et procédés adaptés aux problèmes des tunnels. Le tunnel sous la Manche ne se fera pas sans Sika. La construction du tunnel nécessite que soient coulés de nombreux milliers de m³ de béton. Le puit de descente français qui représente 50 000 m³ de béton a nécessité déjà l'utilisation de plastifiants, de fluidifiants, d'accélérateurs de prise et d'hydrofuges. Les 650 000 m³ de béton qui seront coulés côté français seront en partie adjuvants avec des Superfluidifiants SIKAMENT qui ont pour but d'accroître la compacité, la résistance et les caractéristiques d'étanchéité du béton. Il en sera de même côté anglais. Sika interviendra sans doute pour beaucoup d'autres tâches dans la construction de ce tunnel dans les domaines des ancrages, scellements, étanchéités par feuilles synthétiques ou autres problèmes de sa compétence.

B. DUCROT

Du tonique à ROSCOFF Vitalité-Santé-Détente

Depuis 1898, l'institut Roc-Kroum met à votre disposition ses moyens techniques et médicaux toujours réactualisés et complétés par de plus récents qui en font son originalité et son dynamisme.

A l'institut de thalassothérapie de Roc-Kroum on réapprend à vivre avec bon sens, à respirer, à regarder la nature, à vivre dans ce milieu privilégié au rythme des marées.

De plus la ville de Roscoff vous offre une multitude d'activités dans un cadre historique, baignée par le Gulf Stream.

Pour tous renseignements :

Institut de thalassothérapie
B.P. 28 - 29211 ROSCOFF
Tél. : 98.69.72.15