Le projet de liaison continue entre la Grande-Bretagne et la France

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **33 (1961)**

Heft 11

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-125213

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Le projet de liaison continue entre la Grande-Bretagne et la France

Une liaison continue entre la France et la Grande-Bretagne est à l'heure actuelle une nécessité politique et économique. Après examen objectif des différentes solutions possibles, on est arrivé à la conclusion que le tunnel ferroviaire est la solution qui doit être retenue pour ses avantages techniques et économiques.

Le moment est venu où les Gouvernements britannique et français doivent prendre une décision.

En France comme en Grande-Bretagne, l'évolution du trafic a été étudiée d'une façon approfondie. Etant donné l'importante progression à prévoir, il faut nécessairement faire quelque chose: ou bien créer une liaison continue ou bien développer le parc d'avions, de navires, de ferry-boats, modifier les ports...

Si aucune liaison directe n'était créée, il faudrait dépenser des sommes encore plus importantes pour rénover les moyens traditionnels et les accroître à la mesure des besoins. Encore se priverait-on de l'important trafic engendré par le nouveau mode de transport.

L'examen approfondi des différentes solutions possibles, y compris le pont, a montré que la plus avantageuse était celle du tunnel ferroviaire.

Le tunnel coûterait 1,50 milliard NF contre 3 milliards NF pour le pont.

Il faut se demander s'il serait judicieux de dépenser inutilement 1,5 milliard de plus pour un pont, alors qu'avec la même somme, on pourrait financer 600 à 700 km. d'autoroutes. La somme de 3 milliards doit donc permettre à la fois la traversée de la Manche dans des conditions optima et la réalisation d'une liaison par autoroute de Londres à Paris et à Bruxelles.

Ce coût de moitié du tunnel présente d'autres avantages: Il permet au tunnel de pratiquer des péages moins élevés que le pont. Tout abaissement de péage se traduisant par un accroissement du trafic, on peut penser qu'en fait le tunnel sera en mesure d'écouler un trafic réel supérieur à celui du pont, dont les péages ne sauraient être diminués sans compromettre la recette et la rentabilité de l'ouvrage. Les capitaux nécessaires sont beaucoup plus faciles à réunir et à rémunérer.

Enfin le tunnel est une solution très moderne: avec les méthodes classiques d'exploitation, il permettra d'acheminer le trafic jusqu'en 1980. Avec un équipement électronique approprié, il sera possible, moyennant des dépenses relativement faibles, d'augmenter largement ses possibilités.

On peut envisager le moment où toutes les cinq minutes la «route sur rails» prolongeant sans solution de continuité la voie terrestre venant de Londres, de Bruxelles ou de Paris, se mettra automatiquement en marche, réalisant le «passe-autos automatique» qui, pour un passage obligé, constituera la solution la plus économique et la plus moderne, la plus conforme aux véritables intérêts de toutes les catégories d'usagers et des collectivités nationales intéressées.

Le groupement comprend des représentants d'organismes financiers américains, anglais et français qui ont participé à l'étude de la liaison. Il est arrivé à la conclusion que le pont était une solution trop onéreuse.

En réponse à diverses questions, il a été notamment précisé que la ventilation dans le tunnel parcouru par des rames électriques n'offrait aucune difficulté. Il a été indiqué enfin que le gabarit prévu pour le tunnel permettait le passage de camions de 3 m. 78 de haut.

Les frais d'entretien annuels du tunnel ont été évalués à 14 millions de NF et ceux d'exploitation à 22 millions NF.

Attendons maintenant les décisions des gouvernements.

(Moniteur des travaux publics et du bâtiment.)

Des nouvelles d'Albert Bodmer

Mon cher rédacteur,

Ce que j'apprécie spécialement dans votre revue c'est la manière dont vous présentez les nouvelles réalisations avec des chiffres comparatifs et vos propres critiques qui vont en profondeur. En effet, on peut constater que la haute conjoncture facilite souvent des réalisations imprégnées d'un certain snobisme au détriment des qualités humaines et sociales. C'est pourquoi il me paraît souhaitable de reprendre l'examen de ces quartiers quelques années plus tard en faisant une enquête auprès des habitants.

Sous votre direction, la revue «Habitation» que je lis toujours avec un grand plaisir, s'est avancée, en peu de temps, au premier rang (??? Réd.) des publications suisses et internationales traitant les problèmes de l'urbanisme et de l'habitation. La lecture des récents N°s 8 et 9 m'a confirmé mes propres impressions concernant les solutions remarquables réalisées en Angleterre, notamment aux «New Towns» de Stevenage, Harlow, Crawley que j'avais visitées en 1951. Lors du congrès de Hastings en 1946, date de l'approbation de la loi sur les «New Towns», j'ai eu l'occasion de parcourir à pied «Welwyn Garden City», créé en 1919 par Ebenezar Howard, ce qui m'a donné l'impression de parcourir le vrai paradis terrestre.

Il y a déjà deux ans que je suis en Turquie. Comme expert de l'ONU, j'ai établi le nouveau plan d'aménagement de la ville d'Izmir (Smyrne) qui compte 400 000 habitants et