Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande

Band: 75 (1949)

Heft: 24

Sonstiges

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: 09.07.2025

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

75e année 19 novembre 1949 No 24

BULLETIN TECHNIQUE
DE LA SUISSE ROMANDE

Paraissant tous les 15 jours

ABONNEMENTS :
Suisse : 1 an, 20 francs
Etranger : 25 francs
Pour sociétaires :
Suisse : 1 an, 17 francs
Etranger : 22 francs
Pour les abonnements s'adresser à la librairie **F. ROUGE & Cie** à Lausanne
Prix du numéro : 1 fr. 25

Organe de la Société suisse des ingénieurs et des architectes, des Sociétés vaudoise et genevoise des ingénieurs et des architectes, de l'Association des anciens élèves de l'Ecole polytechnique de l'Université de Lausanne et des Groupes romands des anciens élèves de l'Ecole polytechnique fédérale.

COMITÉ DE PATRONAGE. — Président : R. NEESER, ingénieur, à Genève ; Vice-président : G. EPITAUX, architecte, à Lausanne ; secrétaire : J. CALAME, ingénieur, à Genève. — Membres : *Fribourg :* MM. † L. HERTLING, architecte ; P. JOYE, professeur ; *Vaud :* MM. F. CHENAUX, ingénieur ; E. D'OKOLSKI, architecte ; A. PARIS, ingénieur ; CH. THÉVENAZ, architecte : *Genève :* MM. L. ARCHINARD, ingénieur ; E. MARTIN, architecte ; E. ODIER, architecte, *Neuchâtel :* MM. J. BÉGUIN, architecte ; G. FURTER, ingénieur ; R. GUYE, ingénieur ; *Valais :* MM. J. DUBUIS, ingénieur ; D. BURGENER, architecte.

Rédaction : D. BONNARD, ingénieur. Case postale Chauderon 475, LAUSANNE

TARIF DES ANNONCES
Le millimètre (larg. 47 mm) 20 cts
Réclames : 60 cts le mm (largeur 95 mm)
Rabais pour annonces répétées
ANNONCES SUISSES S.A.
5, Rue Centrale
Tél. 2 33 26
LAUSANNE
et Succursales

CONSEIL D'ADMINISTRATION DE LA SOCIÉTÉ ANONYME DU BULLETIN TECHNIQUE
A. STUCKY, ingénieur, président ; M. BRIDEL ; G. EPITAUX, architecte : R. NEESER, ingénieur.

SOMMAIRE : *Le problème du tunnel sous-marin entre la France et l'Angleterre*, par le Dr ing. ZEHNDER. — Société suisse des ingénieurs et des architectes : *Rapport de gestion sur l'exercice allant du 30 août 1947 au 9 septembre 1949 ; Communiqués du Secrétariat ; Groupe des Ponts et Charpentes.* — Société vaudoise des ingénieurs et des architectes : *Assemblée générale.* — BIBLIOGRAPHIE. — SERVICE DE PLACEMENT. — NOUVEAUTÉS, INFORMATIONS DIVERSES.

Le problème du tunnel sous-marin entre la France et l'Angleterre

par le Dr ing. ZEHNDER

L'isthme de la période tertiaire

Depuis l'époque lutétienne jusqu'à la fin de l'époque miocénique le « dôme du Weald » formait un pont naturel entre les régions du Weald et le Boulonnais. Le continent européen était alors accessible depuis l'Angleterre par cet isthme. Une secousse sismique, puis des phénomènes d'érosion ont fait disparaître cet état. Ce « soupir de notre planète » était cependant « relativement doux ». En effet, à aucun point de cette région de la Manche la profondeur d'eau ne dépasse environ 45 m.

* * *

Les transports par eau et par air

De mémoire d'homme, les transports de personnes et de marchandises entre l'Angleterre et la France ont donc été effectués au moyen de bateaux. Aujourd'hui encore ce sont les « ferry services » entre Southampton et Le Havre, entre Newhaven et Dieppe, entre Folkestone et Boulogne, entre Dover et Calais et enfin entre Dover et Dunkerque qui assument ces communications maritimes à travers le Détroit. Le trafic de chacune de ces routes atteint des proportions importantes. Il est organisé d'une façon admirable, grâce à l'étroite collaboration entre les entreprises ferroviaires et maritimes des pays en question. Certains des bateaux confortables, d'une longueur d'environ 150 m ou plus et disposant de quatre voies pour véhicules ferroviaires, permettent le transport de wagons à marchandises et même de voitures pour voyageurs, évitant ainsi à ces derniers de changer de place aux gares maritimes.

Toutefois la traversée de la Manche en bateau qui demande avec le temps perdu dans les ports environ trois à quatre heures ou plus, comporte pour les voyageurs les inconvénients bien connus dont le plus grave est le mal de mer.

Toujours plus nombreux sont les voyageurs utilisant l'avion ; toutefois il est probable que pour longtemps encore la plupart des passagers traverseront la Manche avec les bateaux. Pour les marchandises qui ne peuvent guère être expédiées par avion, les opérations de transbordement dans les gares maritimes sont compliquées et coûteuses. Elles demandent beaucoup de temps et comportent des risques. Il n'est donc pas surprenant que les techniciens anglais et français aient, il y a longtemps déjà, cherché des solutions aptes à éviter les transports par eau à travers le Détroit.

* * *

Les premiers projets concernant la construction d'un tunnel ou d'un pont, respectivement d'un enrochement

Les premières explorations et recherches entreprises par l'ingénieur français *Desmarets* datent même d'il y a près de deux siècles. A cette époque personne n'avait pris au sérieux ses « idées folles » concernant l'établissement d'un tunnel.

Plus tard, d'autres projets qui paraissaient plus ou moins réalisables furent étudiés.

En 1802, l'ingénieur *Mathieu* soumettait au général Bonaparte le projet d'une « route de poste constamment éclairée passant sous le Détroit ». Si prématurée et fantaisiste que pût alors paraître cette suggestion, Napoléon en saisissait l'importance et déclarait : « Voilà un vaste problème