

Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Bulletin technique de la Suisse romande**

Band (Jahr): **75 (1949)**

Heft 24

PDF erstellt am: **21.07.2024**

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>

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 Charpentiers.* — 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 assurent ces communications maritimes à travers le Déroit. 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 Déroit.

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 Desmarest 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 Déroit ». Si prématurée et fantaisiste que pût alors paraître cette suggestion, Napoléon en saisissait l'importance et déclarait : « Voilà un vaste problème