



INVENTAIRE des TUNNELS FERROVIAIRES de FRANCE

itff@hotmail.fr

FICHE TUNNEL

N° INVENTAIRE : **62774.1** NOM : Tunnel sous la Manche

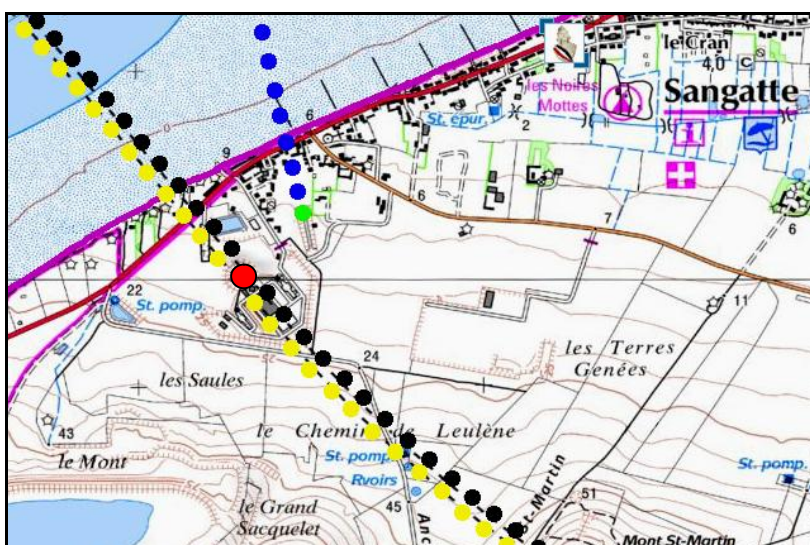
SECTION de LIGNE : **FRETHUN COQUELLES (62)** > **ROYAUME UNI**

COMMUNES : **Entrée : Sangatte (62)** **Sortie : Inexistante**

COORDONNEES : **X : 558,388** **Y : 2661,116**

Lambert II Etendu

Altitude moyenne : **- 30 m**



Les points noirs indiquent l'Eurotunnel Nord, n° 62654.1
Les points jaunes indiquent l'Eurotunnel Sud, n° 62654.2
Le cercle rouge désigne le puits technique de Sangatte

DONNEES TECHNIQUES :

Nature de l'ouvrage : **Vrai tunnel de percement**

Longueur : **1839 m**

Nombre de voies : **2**

Usage actuel : **Abandonné**

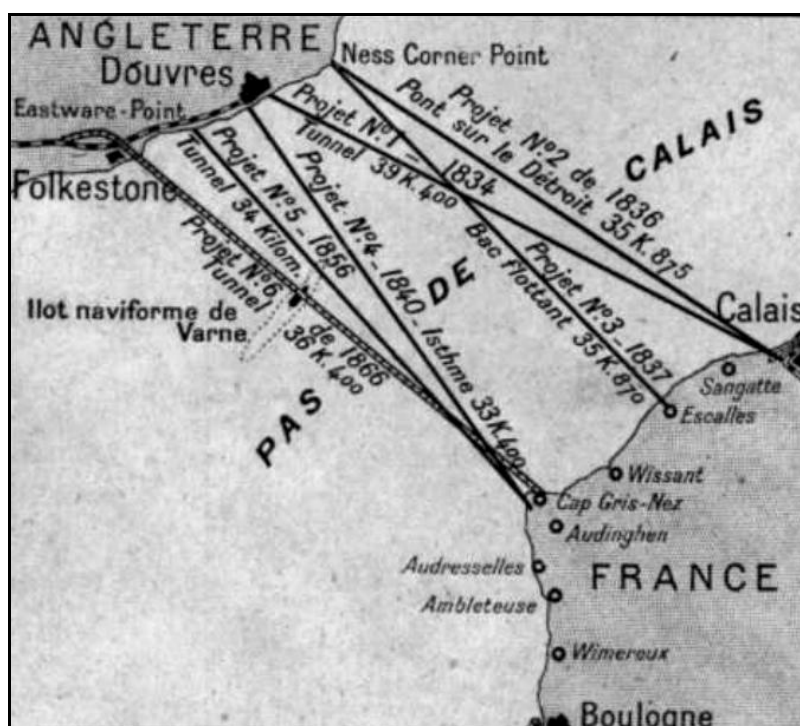
Etat général accès : **Route**

Etat général galerie : **?**

COMMENTAIRES :

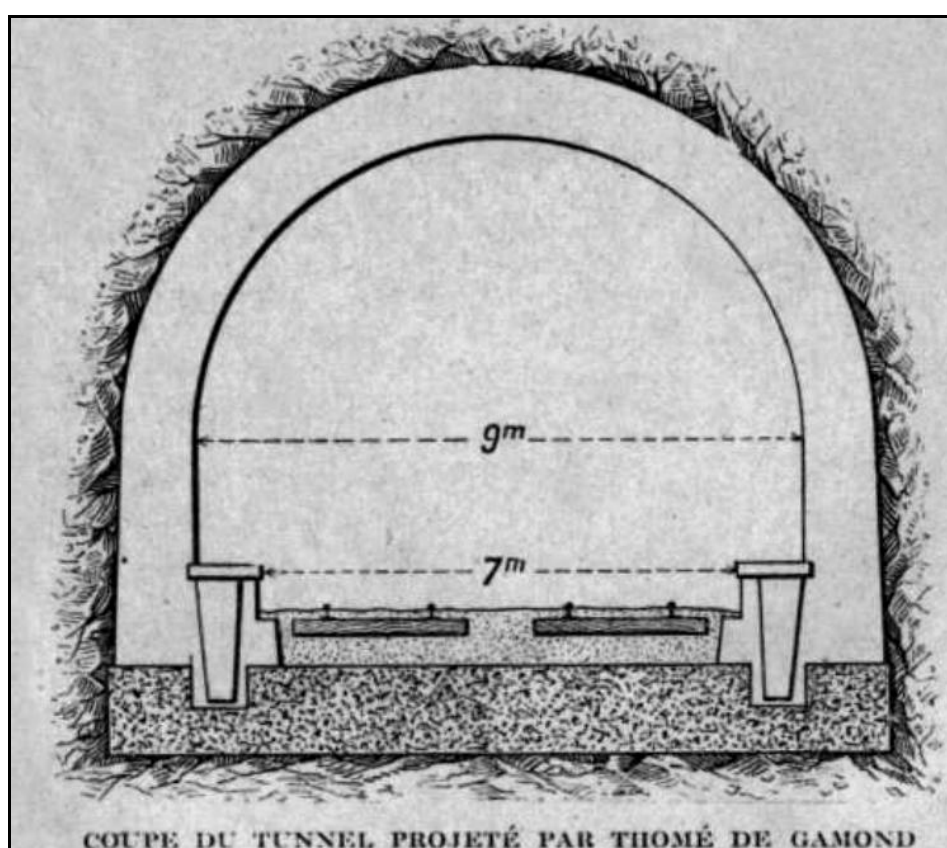
L'idée d'unir la Grande Bretagne au reste du continent est ancienne.

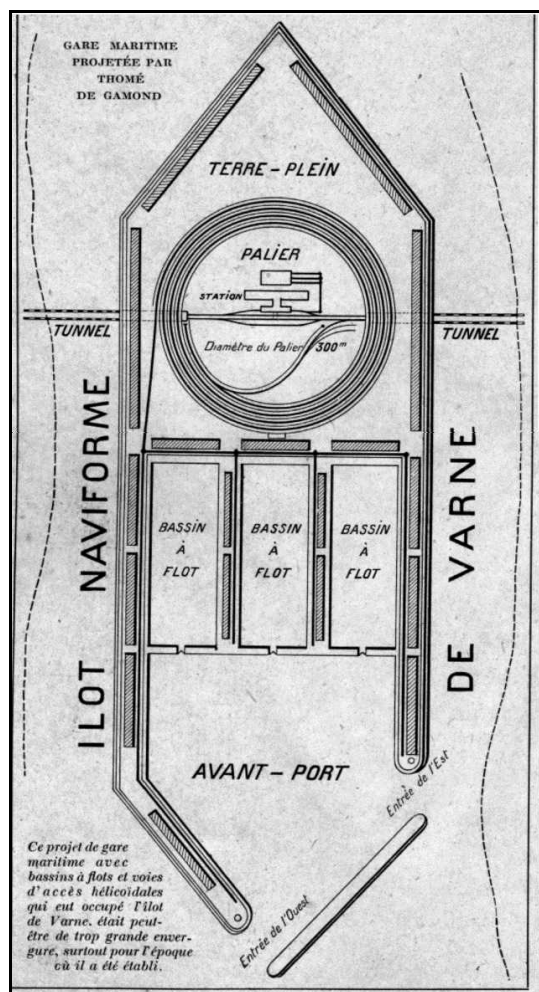
Le premier projet est dû à l'ingénieur français Nicolas Desmarests et remonte à 1751. Il consiste en le percement d'un tunnel sous la Manche.



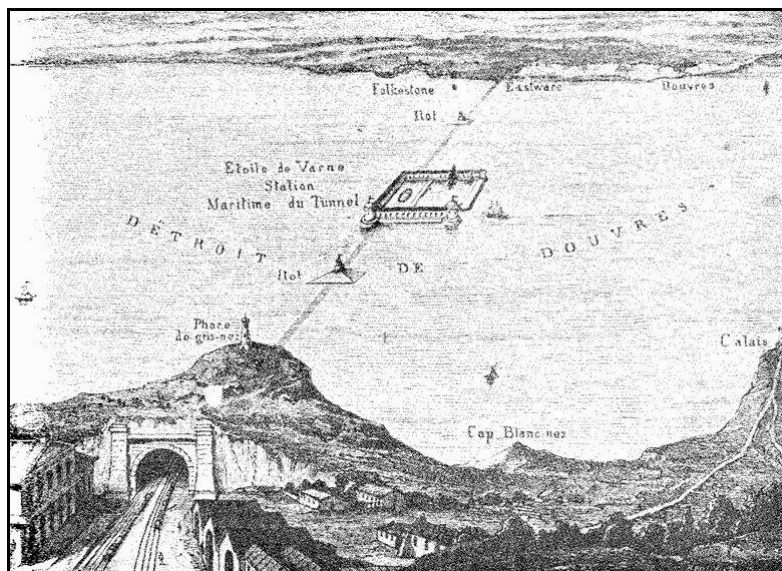
Carte de divers projets de liaisons transmanche

Par la suite, plusieurs projets se succèdent, mais le premier projet de tunnel ferroviaire, dû à l'ingénieur français Aimé Thomé de Gamond, ne remonte qu'à 1855. Ce dernier propose la réalisation d'un tunnel à deux voies avec création d'une île artificielle au milieu de la Manche, sur le banc de Varnes.





Cette île abriterait une gare souterraine, un port et une gare ferroviaire maritime de surface. Elle comporterait un puits d'aération géant de 108 m de diamètre et 92 m de profondeur, autour duquel une voie remonterait en spirale pour que les trains puissent assurer des correspondances avec les bateaux. Accepté en 1867 par l'empereur Napoléon III, le projet est définitivement stoppé par la guerre de 1870 avant que les travaux aient pu commencer.



Dessin d'époque montrant le tunnel envisagé par l'ingénieur Thomé de Gamond

En 1875, un deuxième grand projet ferroviaire voit le jour. En octobre 1876, deux puits de sondage géologique de 40 et 90 m de profondeur sont creusés à Sangatte et au cap Blanc Nez. Puis une galerie de reconnaissance est commencée, mais le chantier sera arrêté en 1883 à l'initiative des Français et des Anglais, pour des raisons aussi bien économiques que militaires. La longueur des galeries creusées est de 2026 m côté anglais et 1839 m côté français. Le puits de Sangatte sera muré.



L'usine et le chevalement de Sangatte pour le creusement du tunnel sous la Manche

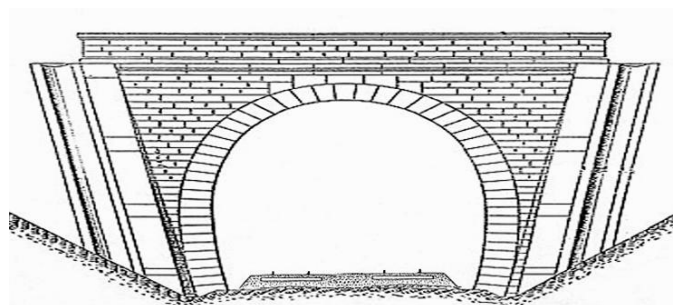
A la fin des années 1950, la galerie de reconnaissance sera rouverte et mise hors d'eau pour faire de nouveaux sondages géologiques en prévision d'un autre projet qui, après bien des aléas, aboutira 20 ans plus tard à l'Eurotunnel actuel.

A nouveau abandonnée après cette intrusion, la galerie est à nouveau noyée. Notons qu'elle n'a jamais été finalisée au gabarit ferroviaire qui aurait dû être le sien.

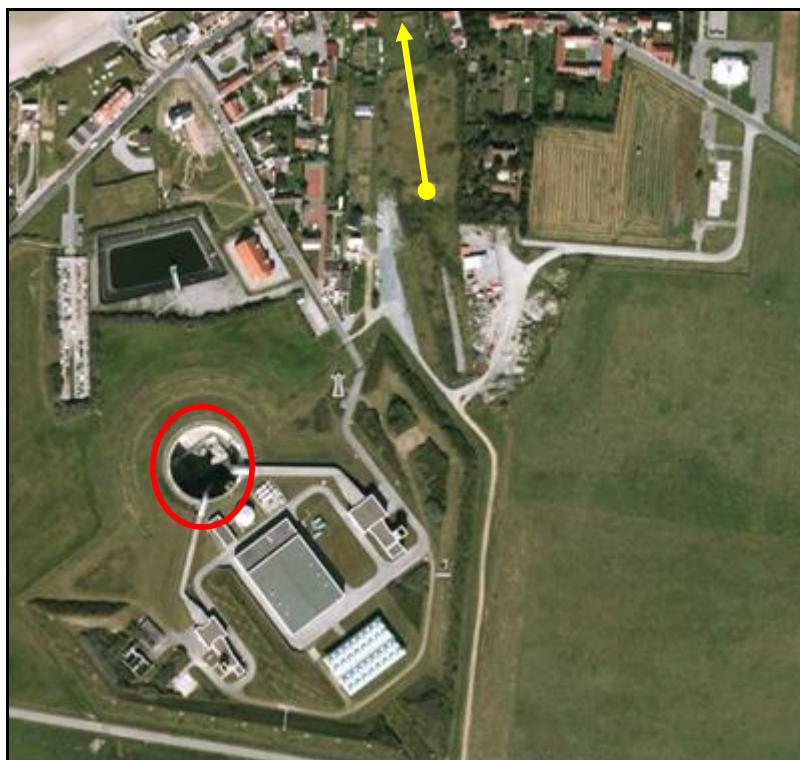
ICONOGRAPHIE :

ENTREE

Pas de photos actuelles disponibles pour l'instant.
Il ne tient qu'à vous...



Qui me tirera le portait ?



Vue aérienne de l'entrée de l'ancien tunnel sous la Manche et du puits technique de Sangatte
Flèche jaune : ancien tunnel sous la Manche
Ellipse rouge : puits technique de Sangatte

Si cette fiche comporte des erreurs ou des oublis, merci de nous le signaler.