

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 99 (1954)
Heft: 10

Artikel: Ponts immergés
Autor: Boniface, A.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-342618>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 29.03.2025

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

Nous tenons à remercier les éditeurs des « Technische Mitteilungen für Sappeure, Pontoniere und Mineure » qui ont bien voulu mettre à notre disposition les clichés des figures 1, 2, 3, 6 et 7 ainsi que les auteurs respectifs des articles pour l'illustration desquels ces figures avaient paru.

Major CH. SCHAEERER

Ponts immergés

Cette dénomination est apparue pour la première fois au cours de la dernière guerre ; il semble bien que ce soit aussi à cette époque que les quelques réalisations faites dans ce domaine ont été exécutées, cela surtout par des sapeurs de l'armée russe.

Comme son nom l'indique, le procédé consiste à construire un pont dont le tablier noyé sous quelque trente à quarante centimètres d'eau reste camouflé aux vues de l'aviation ennemie. L'idée est séduisante car si le franchissement du pont reste interdit de jour, la nuit peut être utilisée entièrement sans avoir à décompter la durée du lancement et de repli de l'ouvrage, travaux qui en temps normal ne peuvent commencer qu'à la nuit tombante et doivent être terminés à l'aube. Outre l'économie de travail des troupes techniques, le débit du pont est augmenté notablement, la durée de traversée étant accrue de plusieurs heures ; ce temps varie naturellement avec le matériel qui aurait été employé et avec la longueur de l'ouvrage.

Techniquement, un tel pont ne peut se concevoir sur supports flottants, la flottabilité de ces derniers étant nulle entre deux eaux ; sous l'effet du poids propre déjà ou de la moindre surcharge, l'ouvrage coulerait et viendrait reposer sur le lit du cours d'eau. Seuls des supports fixes, soigneusement adaptés au profil à ponter, supportant un tablier suffisamment lourd pour ne pas remonter à la surface de l'eau peuvent entrer en ligne de compte ; un garde-corps amovible jalonnerait le passage et servirait de guide pour les

conducteurs de véhicules. La construction s'effectuerait par mouillage d'éléments préparés et montés à l'avance sur la rive en utilisant les procédés connus et le matériel de lancement des troupes techniques. Un pont de ce genre est tout aussi vulnérable aux coups de l'adversaire qu'un ouvrage ordinaire et n'offre comme avantages que sa dissimulation aux vues et sa persistance.

Il semble que l'armée russe ait utilisé des constructions de ce genre pour le soutien de têtes de pont très menacées ; en particulier Stalingrad aurait été ravitaillé de cette manière depuis la rive opposée de la Volga.

L'utilisation de ces ponts particuliers exige toutefois deux conditions impératives, l'une, que l'eau ne soit pas trop transparente, afin que la construction ne devienne pas apparente aux vues verticales et l'autre, que le courant soit nul ou très lent, afin de ne pas entraîner et détruire l'ouvrage ou de faire apparaître des remous signalant immédiatement la position du passage.

Sauf quelques cas particuliers, cette dernière condition est rarement remplie sur nos rivières, c'est dire que nous ne voyons guère de possibilités à l'emploi, chez nous, de ponts immergés.

Une autre variante relevée dans l'étude du colonel de Lesquen (*Revue du Génie militaire*, 2^e trimestre 1954) à laquelle nous empruntons les données de cet article, est l'aménagement de gués artificiels, soit la construction sous faible épaisseur d'eau de chaussées sur lesquelles les véhicules roulent par leurs propres moyens. Les conditions nécessaires se rencontrant fréquemment sur les fleuves lents de son pays, c'est également l'armée russe qui a utilisé et mis au point cette technique ; la chaussée est constituée par un remplissage de cailloutis et de gravier serré entre deux soutènements de sacs de sable. La route ainsi construite est très sommaire, demande un entretien continu et se dégrade rapidement sous le passage des véhicules qui doivent en outre circuler très lentement. Cette chaussée demande peu de matériel, si ce n'est le sable et les graviers pris à pied d'œuvre, est difficilement détruite et subsiste en permanence. Elle exige toutefois des conditions difficilement réalisables sur nos cours d'eau, courant très lent, profil élargi et étale, crues peu violentes ; en effet, la digue créée forme barrage, l'eau s'écoule par dessus en augmentant sa vitesse de passage ce qui risque d'affouiller le lit du cours d'eau à l'aval de l'ouvrage et d'entraîner ainsi rapidement sa ruine.

Si cette méthode fut passablement utilisée dans les plaines de Russie et surtout lors du dernier conflit coréen, où les conditions requises se trouvaient souvent réalisées, elle n'a cependant jamais pu se substituer entièrement aux méthodes traditionnelles et ces gués aménagés ont été toujours doublés de ponts dès que les circonstances l'ont permis.

Dans notre pays, la violence et la rapidité du courant de nos rivières, la profondeur et l'encaissement de leur lit ne nous permettent guère l'utilisation des méthodes esquissées ci-dessus ; il peut être utile toutefois de signaler leur existence pour les rares cas où des circonstances exceptionnelles rendraient leur emploi possible.

Cap. A. BONIFACE
