Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande

Band: 58 (1932)

Heft: 16

Inhaltsverzeichnis

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: 15.07.2025

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

58e année 6 août 1932 N° 16

BULLETIN TECHNIQUE DE LA SUISSE ROMANDE

Rédaction : H. Demierre et J. Peitrequin, ingénieurs.

Paraissant tous les 15 jours

ORGANE DE PUBLICATION DE LA COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN

ORGANE DE L'ASSOCIATION SUISSE DE TECHNIQUE SANITAIRE

ORGANE EN LANGUE FRANÇAISE DE LA SOCIÉTÉ SUISSE DES INGÉNIEURS ET DES ARCHITECTES

SOMMAIRE : *Commission centrale pour la navigation du Rhin* (suite et fin). — *Note sur l'onde positive de translation dans les canaux d'usine* (suite), par M. Jules Calame, ingénieur-conseil à Genève. — *Un cas intéressant d'éclairage des édifices par projection* (« *floodlighting* »). — *Concours d'architecture ouvert par la Banque Cantonale Vaudoise, à Lausanne* (suite). — *La descente du Rhône.* — *Les automotrices légères « Renault ».* — *La protection des diplômes de bon aloi.* — Chronique. — *Société suisse des ingénieurs et des architectes.* — Bibliographie. — *Service de placement.*

Commission centrale pour la navigation du Rhin

Compte rendu de l'activité de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin pendant l'année 1931.

(Suite et fin.) [1]

Partie technique.

1. *Ponts.* — Deux projets de ponts nouveaux sur le Rhin, à Bâle et à Vianen, le premier présenté par la délégation suisse, le second par la délégation néerlandaise, ainsi qu'un projet de construction d'un tablier pour une seconde voie sur le pont de chemin de fer à Zalt-Bommel, présenté par la délégation néerlandaise, furent soumis à la Commission centrale au cours de l'année 1931. Ces projets furent examinés par une sous-commission présidée par M. Herold, commissaire de Suisse, en ce qui concerne les projets néerlandais et présidée par M. Schlingemann, commissaire des Pays-Bas, en ce qui concerne le projet suisse.

a) *Pont-route de Bâle (Dreirosenbrücke).* — Ce nouveau pont, qui sera construit à 600 m environ en aval du pont dit Johanniterbrücke, comportera trois ouvertures. L'ouverture médiane de 100 m, ainsi que les deux ouvertures latérales de 60 m et de 48 m, auront, après l'établissement du remous de Kembs, un tirant d'air d'environ 7 m 50 au-dessus des plus hautes eaux navigables. Ces dispositions, ainsi que la situation des piles, n'ont donné lieu à aucune observation de la part de la sous-commission, non plus que la méthode de construction, étant donné que le montage de la travée principale aura lieu sans échafaudage, de sorte que la navigation, d'ailleurs peu intense à cet endroit, n'éprouvera aucune gêne.

b) *Pont-route à Vianen.* — Ce pont, qui remplacera le pont de bateaux existant, aura une travée principale de 152 m, les culées se trouvant en dehors du lit mineur. Comme le niveau de la partie inférieure de la superstructure se trouvera à 9 m 10 au moins au-dessus des plus hautes eaux observées, ces dispositions n'ont donné lieu à aucune observation de la part de la sous-commission. En ce qui concerne les dispositions que le gouvernement néerlandais se propose de prendre dans l'intérêt de la navigation, pendant l'exécution des travaux, la sous-commission a constaté que la navigation disposera d'une largeur de 60 m et d'un tirant d'air d'au moins 7 m 60 au-dessus des plus hautes eaux observées. Les autres mesures sont, dans leur teneur, identiques en substance à celles que les gouvernements prennent d'habitude (voir comptes rendus précédents). Ces dispositions n'ont pas provoqué d'observations de la sous-commission.

c) *Construction d'un tablier sur le pont de chemin de fer à Zalt-Bommel.* — Il s'agit, ici, de la construction d'un tablier pour une seconde voie, que la direction des chemins de fer néerlandais a l'intention de construire sur les culées et les piles existantes du pont de chemin de fer, sur le Waal, à Zalt-Bommel. Comme il ne sera apporté aucune modification aux piles et aux culées et que le niveau de la partie inférieure du tablier à construire sera le même que celui du tablier existant, c'est-à-dire 16 m 83, N. A. P., ce qui correspond à 9 m 14 au-dessus des plus hautes eaux observées, les dispositions du projet n'ont fait l'objet d'aucune observation de la part de la sous-commission.

En ce qui concerne les dispositions que le gouvernement néerlandais se propose de prendre dans l'intérêt de la navigation pendant l'exécution des travaux, la sous-commission a constaté que la navigation disposera toujours librement de l'une des deux ouvertures navigables correspondant à l'ouverture libre du pont-route en construction (voir compte rendu de l'année 1929). Les deux ouvertures seront ainsi utilisées à tour de rôle, et dans l'ouverture qui ne sera pas libre pour la navigation on réservera une passe d'au moins 60 m de largeur avec un tirant d'air d'au moins 8 m 10 au-dessus des plus hautes eaux navigables. Comme les autres mesures sont, dans leur teneur, identiques en substance à celles que les gouvernements prennent d'habitude, ces dispositions n'ont donné lieu à aucune observation de la sous-commission.

La Commission centrale, statuant dans sa première session en ce qui concerne le pont de Bâle et dans sa deuxième session en ce qui concerne les ponts de Vianen et de Zalt-Bommel, a approuvé les conclusions de la sous-commission.

d) *Relèvement des ponts de Strasbourg-Kehl et de Huningue.* La Commission centrale a constaté que le projet établi par l'administration française pour le relèvement des ponts de Strasbourg-Kehl est soumis à l'examen de l'administration badoise, et que le dossier du projet de relèvement du pont de Huningue est entre les mains de la direction des chemins de fer d'Alsace et de Lorraine.

2. *Aménagement du Rhin entre Strasbourg et Bâle.* — En ce qui concerne la régularisation, la Commission centrale a constaté, dans sa deuxième session, que le programme de la première année sera réalisé suivant les prévisions. Les travaux s'exécutent sur trois chantiers séparés et n'ont pas été entravés par les hautes eaux de cet été.

En ce qui concerne les travaux de Kembs, d'après les déclarations des Commissaires français, l'état d'avancement des travaux est le suivant : En ce qui concerne les travaux du barrage. *Sur la rive gauche :* Les ouvrages de protection des rives à l'amont du barrage jusqu'à l'entrée du canal d'amenée sont achevés ; les ouvrages d'aval seront repris pendant la période des basses eaux ; les digues et ouvrages de protection à l'amont du canal d'amenée sont en cours d'exécution jusqu'au pont du chemin de fer de Huningue ; la culée gauche, la pile 1 et le seuil 1 (les piles et les seuils sont numérotés à partir de la rive gauche) sont terminés ; le seuil 2 et la pile 2 sont en cours d'exécution ; le montage des vannes et du pont de service supérieur est achevé dans la première passe ; le pont-route inférieur, presque achevé dans la première passe, est en cours de montage dans la seconde.

Sur la rive droite : Les digues et ouvrages de protection à l'amont du barrage sont en cours de réalisation ; les ouvrages

[1] Voir *Bulletin technique* du 23 juillet 1932, page 173.