Objekttyp: **TableOfContent**

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

Band (Jahr): **71 (1945)**

Heft 9

PDF erstellt am: **24.05.2024**

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

71e année — 28 avril 1945 — N° 9

BULLETIN TECHNIQUE
DE LA SUISSE ROMANDE

Paraissant tous les 15 jours

ABONNEMENTS :
Suisse : 1 an, 13.50 francs
Etranger : 16 francs
Pour sociétaires :
Suisse : 1 an, 11 francs
Etranger : 13.50 francs
Prix du numéro :
75 centimes.
Pour les abonnements s'adresser à la librairie F. Rouge & Cie, à Lausanne.

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 d'ingénieurs 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. Elskes, ingénieur ; E. Jost, architecte ; A. Paris, ingénieur ; Ch. Thévenaz, architecte ; *Genève :* MM. L. Archinard, ingénieur ; E. Martin, architecte ; E. Odier, architecte ; *Neuchâtel :* MM. J. Béguin, architecte ; R. Guye, ingénieur ; A. Méan, ingénieur ; *Valais :* M. J. Dubuis, ingénieur ; A. de Kalbermatten, architecte.

Rédaction : D. Bonnard, ingénieur, Case postale Chauderon 475, Lausanne.

Publicité :
TARIF DES ANNONCES
Le millimètre (larg. 47 mm.) 20 cts.
Tarif spécial pour fractions de pages.
En plus 20 % de majoration de guerre.
Rabais pour annonces répétées.
ANNONCES-SUISSES S. A.
5, Rue Centrale,
LAUSANNE
& Succursales.

CONSEIL D'ADMINISTRATION DE LA SOCIÉTÉ ANONYME DU BULLETIN TECHNIQUE
A. Stucky, ingénieur, président ; M. Bridel ; G. Epitaux, architecte.

SOMMAIRE : *Le projet de mise en navigabilité du Rhône et le programme d'études pour la liaison Léman-Rhin* (suite et fin), par M. le Dr C. Mutzner, directeur du Service fédéral des eaux. — *Société vaudoise des ingénieurs et des architectes : Assemblée générale annuelle du mardi 27 mars.* — *Société suisse des ingénieurs et des architectes : Extrait du procès-verbal de la 2e séonce du Comité central du 2 mars 1945 ; Communiqué du secrétariat.* — Divers : *A la 29e Foire de Bâle.* — Bibliographie. — Carnet des concours. — Service de placement.

Le projet de mise en navigabilité du Rhône et le programme d'études pour la liaison Léman-Rhin

Par M. le Dr C. MUTZNER,
directeur du Service fédéral des Eaux[1].

(Suite et fin).[1]

D. Le second stade : La liaison du Rhône navigable au lac Léman.

Le *Bulletin technique de la Suisse romande* du 18 mars 1944 a déjà exposé les résultats du concours d'idées ; je me permets donc simplement de rappeler la solution qui a obtenu le *premier prix* (fig. 24)[2]. Il s'agit d'un canal à ciel ouvert établi sur la rive droite et dans lequel on pénètre, en venant du Rhône, au moyen d'une seule écluse ; c'est là un grand avantage. Bien entendu, ce canal devra être très bien aménagé de manière à satisfaire aux exigences de l'urbanisme et de l'esthétique. Un tel aménagement est possible.

On cherche autant que faire se peut à maintenir la navigation dans le fleuve naturel. Notre service est parti aussi de cette idée. Abstraction faite de travaux d'adaptation qui, à vrai dire, peuvent être très importants, la navigation s'effectue alors dans le sillon tracé par la nature. Le fleuve a créé lui-même son lit, dont il a étanché lui-même aussi le fond et les flancs. Il n'est pas nécessaire de sacrifier du terrain. Les risques et les difficultés sont moindres, en règle générale.

Pourquoi une telle solution n'a-t-elle pas été possible à Genève ? Je ne peux vous en indiquer les raisons que très sommairement.

Si l'on avait voulu surmonter, en restant dans le lit, la différence de niveau existant entre le Rhône et le lac Léman au moyen d'une seule écluse, il aurait fallu surélever tous les ponts de Genève, à l'exception peut-être de celui de la Coulouvrenière. En procédant ainsi, on aurait complètement altéré l'aspect caractéristique de la ville et gêné très fortement la circulation urbaine. De plus, les avantages pour la navigation auraient été moindres que ceux offerts par le canal à ciel ouvert.

On aurait pu aussi choisir une solution suivant laquelle les bateaux, à la remonte, auraient traversé tout d'abord une écluse afin de descendre à un niveau suffisamment bas pour pouvoir passer sous les ponts maintenus à leur niveau actuel (fig. 25). Les bateaux auraient dû alors naviguer dans ce canal en contre-bas pour remonter ensuite au niveau du lac au moyen d'une seconde écluse. Mais pareille solution aurait présenté de graves sujétions pour l'exploitation, et cela tant aux points de vue technique qu'économique. D'ailleurs, la navigation n'aurait pu être ainsi maintenue dans le fleuve que d'une manière très artificielle. Le niveau d'un tel canal devrait être abaissé par pompage, ce qui présenterait de grands inconvénients.

Au sujet d'une telle solution, il faut encore dire ceci : de par lui-même déjà, le Rhône ne présente pas — malheureusement — les conditions naturelles très favorables que l'on trouve sur le Rhin. Il faut donc tout mettre en œuvre pour ne pas rendre ces conditions encore plus désavantageuses ; dans le cas contraire, il y aurait danger que la navigation du Rhône ne puisse pas soutenir suffisamment la concurrence des autres voies de transports. C'est pour cette

[1] D'après la conférence faite à Lausanne le 2 décembre 1944, à l'occasion de l'assemblée générale de l'*Association suisse pour la navigation du Rhône au Rhin.* — Voir *Bulletin technique* du 14 avril 1945, p. 97.

[2] Illustrations autorisées. — N° 6033 A.C.F. 3.10.1939.