

Navigation du Rhône au Léman et au Rhin

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **66 (1940)**

Heft 26

PDF erstellt am: **09.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-50683>

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.

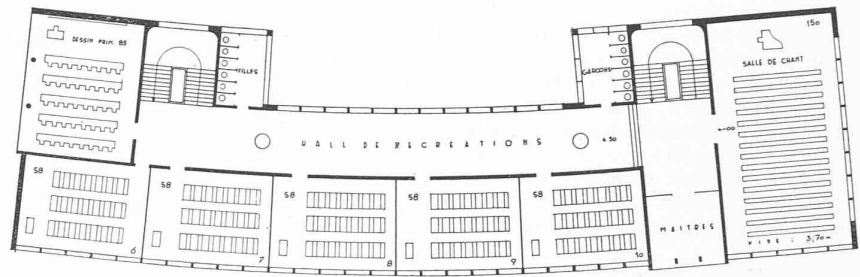
Haftungsausschluss

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.

CONCOURS POUR LE BATIMENT SCOLAIRE DE BEX

3^e prix : M. Chevalley, architecte,
à Lausanne.

Plan du 1^{er} étage. — Echelle 1 : 500.



Navigation du Rhône au Léman et au Rhin.

L'Association suisse pour la navigation du Rhône au Rhin a tenu son assemblée générale à Neuchâtel, le samedi 14 décembre 1940. Saluée dès son ouverture par un article de bienvenue de la *Feuille d'Avis de Neuchâtel*, cette réunion avait pour premier devoir d'élire la section « Vorort », qui se chargera de reprendre la direction déposée par le vaillant comité central issu de la Section bernoise. Le Président sortant de charge, M. A. Peter, ingénieur des eaux du canton de Berne, avait tenu tête aux difficultés qui avaient précédé et à celles qu'avait créées la nouvelle guerre, difficultés considérables pour une association d'intérêt général, qui répond à un but désintéressé, susceptible de paraître lointain à ceux qui ne présentent pas assez les exigences de notre agrégation future dans la nouvelle Europe, en préparation tumultueuse sous nos yeux.

Une époque aussi prodigieusement intéressante et troublante que la nôtre, demande une grande vigilance et une préparation sur tous les fronts ; nous ignorons, en effet, lequel sera décisif, et nous savons que nos points faibles nous seront de graves handicaps, sinon de fatals arguments de mise à l'écart. Comme le disait M. Borel, ingénieur, en citant les paroles de M. P. Lachenal, conseiller d'Etat : « La déclaration de Vienne, de 1940, a consacré la situation spéciale de la Suisse ; elle a reconnu que notre neutralité est dans l'intérêt de l'Europe, mais qu'elle impose à la Suisse des devoirs qui demandent à notre pays de veiller, dans son action, aux intérêts réels de l'Europe de demain ». Nous devons chercher la voie à suivre pour faciliter la reconstruction de l'économie nationale de notre continent ; un des arguments principaux en sera le problème des transports.

Un coup d'œil sur la carte de « l'isthme européen » montre qu'aucun lieu de l'Europe occidentale n'est vraiment distant de la mer, tant celle-ci découpe les terres par ses golfes, ses détroits et les embouchures de ses fleuves. La mer a ainsi joué un rôle primordial dans l'ascension de la civilisation européenne, dont le besoin vital est de rester en contact avec elle. Or la Suisse, élément si important de l'équilibre du continent, n'a qu'un port d'accès à l'océan, Bâle, qui l'orienté vers la mer du Nord ; rien ne nous relie encore à la Méditerranée que des voies ferrées, dont la pléthore ne saurait compenser le manque d'adaptation au transport des marchandises lourdes, encombrantes et de faible valeur unitaire. Payer dix-huit francs le transport d'une tonne de céréales de Marseille à notre ville lémanique, c'est trop, puisque la voie fluviale pourrait nous faire ce travail pour une douzaine de francs. Nous devons regarder vers le sud, tant par Genève et le Rhône que par Locarno et le Pô.

Mais c'est ici que se marque l'importance extraordinaire de la mise en état de navigabilité du Rhône, le seul fleuve qui, prenant sa source au nord des Alpes, aboutisse à la mer historique. Cette position de la Suisse fait que les pays voisins ne se contenteront pas de nous approcher pour nous approvisionner ; ils nous demanderont de les laisser transiter à travers notre territoire ; comme nous le rapporte un ingénieur revenu

de l'étranger, M. Alfred Dubois, on dit en France : « La liaison Rhône-Rhin se fera (pour la grande navigation) ; seulement on ignore encore si ce sera par la Saône ou par la Suisse... En agissant vite, la Suisse sauvegardera ses intérêts et son indépendance économique, en devenant une sorte de gare régulatrice du trafic centre-européen en même temps qu'un élément indispensable du futur système économique du continent ».

La nature a généreusement préparé notre situation dans ce but. En effet, les trois courants dominateurs : le Rhin, rue d'usines, le Danube, vallée agricole, et le Rhône, voie historique de la pénétration des civilisations antiques, se réunissent au travers de notre pays grâce au sillon des lacs du plateau suisse : Léman, Neuchâtel-Bienne et Bodan, joints par l'Aar, le Rhin supérieur, celui-ci prolongé par le futur canal de Friedrichshafen à Ulm, dont la construction suivra probablement de près l'aménagement décidé du Rhin supérieur ; le canal d'Enteroches fermera la boucle. Le courant d'échanges internationaux des matières premières, au lent voyage, et des produits finis ou périssables, demande en effet un passage aussi libéré que possible de transbordements onéreux et nuisibles. Nous ne saurions nous opposer à ce transit à travers notre territoire sans perdre le bénéfice inestimable de ce courant, et sans provoquer la revanche d'une intensification des circuits qui nous tourneront.

La *Tribune de Lausanne* reproduisait, le 14 décembre, un article de M. Lucien Romier, écrit dans le *Figaro*, et qui disait entre autres : « Les pays d'outre-mer sont actuellement coupés de leurs fournisseurs européens... ils s'organisent pour se suffire à eux-mêmes... Un gros effort devra être fourni pour développer la production de l'Europe agricole, pour abaisser les prix de revient... et améliorer les moyens de transport ». Cela est particulièrement vrai pour l'îlot de vie chère qu'est la Suisse. Comme M. Aeschmann l'écrivait dans la *Gazette* du 6 mai 1940 : « S'il est vrai qu'un grand empire peut pratiquer l'autarcie en se privant de certains biens... il est exclu qu'un petit pays comme le nôtre y songe un seul instant... Une exportation accrue est une nécessité vitale pour notre pays, qui supporte financièrement presque autant de charges de guerre qu'une grande puissance, sans pouvoir se retrancher derrière les réserves inépuisables d'un empire économique ».

La population de notre pays, 4,2 millions d'habitants, comprend 1,8 millions de personnes vivant de l'industrie (43 %), 0,25 million du commerce (6 %), 0,13 million de l'hôtellerie (3 %). Ainsi 2,2 millions de nos concitoyens vivent des relations que nous entretenons avec l'étranger ; ce sont au moins les 52 % de la population totale de notre Suisse, auxquels l'échange international est un élément essentiel d'existence. L'outil nécessaire à cet échange, ce sont les transports ; et les moyens de transport économiques se construiront grâce au travail national, presque sans exportation de capitaux. En outre, les transports par eau permettront de réaliser ces transports en terre étrangère au moyen de bateaux suisses, construits en Suisse et conduits par des marins suisses : la remarquable « Bernina » de Bâle ne va-t-il pas chercher nos matières premières jusque dans le port de Londres, sans crainte d'affronter la mer ? Ce sera une nouvelle forme d'économie de capitaux que nous aurons ainsi réalisée au profit de l'outillage national.

La condition de ce trafic intense dès l'extérieur vers nous, c'est qu'il puisse tôt ou tard, et dès que le besoin s'en fera sentir, se continuer à travers notre territoire pour notre profit et celui des nations voisines. Il faut pour cela une connexion dont la préparation est notre devoir et notre charge.

Cette grande voie internationale se prépare du reste progressivement chez nous, comme autour de nous. Le Reich possède actuellement, suivant M. Borel, ingénieur, 2750 km de voies navigables intérieures; il faudra en construire 100 à travers la Suisse pour joindre le Rhône français à l'Aar et au Rhin supérieur, dont une convention germano-suisse a décidé l'aménagement à frais communs entre les deux nations voisines.

Nous disons cent kilomètres sur lesquels les trente de la frontière franco-suisse au Léman ne comporteront que la traversée de Genève à titre de travail indépendant de l'aménagement hydro-électrique du Rhône. Le plus gros morceau, ce sont les quarante kilomètres du « Canal d'Enteroches » à percer entre l'embouchure de la Venoge et le lac de Neuchâtel à côté d'Yverdon. Une trentaine de kilomètres se répartiraient sur le reste du tracé en travaux de modeste envergure. Cent kilomètres comparés aux deux mille sept cents du Reich, c'est moins que la proportion des populations intéressées; un seul travail difficile, la traversée de Genève, peut se comparer à ce que la France fera dans les gorges de Génissiat, et à ce que l'Allemagne a dû vaincre pour joindre la vallée du Main à celle du Danube. Le III^e Reich a, en effet, à peu près achevé son grand programme de plus de deux milliards de marks, tandis que nous n'avons fait qu'entamer le nôtre en construisant l'admirable port de Bâle et en préparant, heureusement, l'aménagement des écluses de nos diverses usines hydro-électriques modernes du Rhin, de l'Aar et du Rhône genevois.

Ce travail préparatoire ne doit pas rester inutile. La Suisse a besoin d'un programme de grands travaux pour parer au danger imminent du chômage après la démobilisation, et avant peut-être. Nulle œuvre nationale ne s'y prête au même degré que la construction du Rhône navigable et du canal transhelvétique. Le danger que nous courons ne réside pas dans l'élévation du devis de grands travaux capables, craint-on, d'écraser nos finances — un mois de frais de mobilisation y suffira peut-être — mais dans le manque de travail, qui risque de menacer notre place au soleil dans le monde de la production.

Les autorités le comprennent. L'assemblée de Neuchâtel a été suivie par le chef du gouvernement neuchâtelois, M. Guinhard, conseiller d'Etat, et par le président de la Ville, M. Béguin. Nous savons gré à ces messieurs de leur clairvoyance et des aimables paroles dont ils ont agrémenté le dessert.

C'est du meilleur présage pour le soutien actif dont l'Association suisse Rhône-Rhin a un besoin urgent. Son nouveau président central, M. Arthur Studer, ingénieur, a annoncé une active propagande, dont le premier fruit doit être de fournir des moyens d'action à une association, dont les finances sont anémiées, et dont le second but, l'essentiel, sera de faire triompher l'idée mûrissante de la navigation intérieure suisse. Le devoir des techniciens conscients de leur mission, c'est d'aider à la réussite de ce programme vital pour l'avenir de la patrie.

A. PARIS, ingénieur.

CARNET DES CONCOURS ¹

Pont sur le Rhône et l'Arve.

La Direction générale des Chemins de fer fédéraux ouvre un concours pour l'établissement du projet d'un pont-rail sur le Rhône et l'Arve pour la ligne Genève-Cornavin-la Praille.

Sont admis au concours les ingénieurs, architectes, techniciens et entreprises de construction suisses domiciliés en Suisse, à l'exception des employés d'Etat et des communes.

¹ Nous rendons nos lecteurs attentifs au fait que sous cette rubrique sont mentionnés non seulement les concours d'architecture mais aussi les concours ouverts entre ingénieurs et relatifs à des ouvrages de génie civil.

(Réd.)

Les documents peuvent être retirés au Bureau de construction C.F.F., gare Cornavin, à Genève, à partir du 16 décembre 1940, contre versement d'un dépôt de garantie de 50 fr. qui sera restitué à tous les concurrents ayant présenté un projet en temps utile.

Délai pour la présentation des projets : 31 mars 1941.

La Direction générale des C. F. F.

COMMUNIQUÉ

Cours de soudure électrique à Baden.

La Société anonyme *Brown, Boveri et C^{ie}* organise dans l'école de soudure (qui contient 20 postes de soudure électrique) de ses usines de Baden le cours de soudure n° 123 en français, qui durera du 13-16 janvier 1941 et le cours de soudure n° 124 en allemand, du 27-30 janvier 1941. Théorie et exercices pratiques traitant tous les métaux soudables. Chaque participant a un poste à sa disposition pendant toute la durée du cours.

Celui-ci se terminera par une visite des usines *Brown, Boveri* dans lesquelles 40 postes de soudure au chalumeau et plus de 120 postes de soudure électrique à l'arc sont en service (sans les postes de soudure de l'école).

Les intéressés sont invités à demander le programme du cours à la *S. A. Brown, Boveri et C^{ie}*, Baden.



ZURICH, Tiefenhöfe 11 - Tél. 35426. - Télégramme: INGÉNIEUR ZURICH.

Emplois vacants :

Section mécanique.

721. *Ingénieur* diplômé. Travaux scientifiques dans le domaine de la métallurgie et de l'essai des matériaux. Nord-est de la Suisse.

723. Quelques *bobineurs*. Importante fabrique de machines électriques de Lyon (France).

727. *Technicien* ou *dessinateur-mécanicien*. Tracteurs et faucheuses à moteur. Suisse romande.

729. *Ingénieur* diplômé. Projets et construction d'appareils d'une grande usine à gaz communale. Offres de services écrites à la main, avec indication des appointements demandés, à transmettre jusqu'au 28 décembre 1940.

731. *Dessinateur-mécanicien*. Fours industriels et constructions métalliques. Canton de Zurich.

733. Jeune *technicien-mécanicien*. Construction de machines et rationalisation. Suisse orientale.

735. *Ingénieur* ou *technicien-chimiste*. Construction et entretien des machines de l'industrie de la soie artificielle, filature, laine artificielle (cellulose), cellophanes. Langues : allemande, française et éventuellement anglaise. Suisse centrale.

737. *Ingénieur-électricien* diplômé pour travaux de laboratoire et calculs du domaine de la physique appliquée. Suisse romande.

739. *Ingénieur-mécanicien* diplômé ou *technicien-mécanicien* diplômé. Technique de la chaleur. Langues : allemande et française parlées et écrites, si possible aussi l'anglais et l'italien. Age environ 30 ans. Fabrique de machines de Suisse orientale.

741. Jeune *technicien-mécanicien*. Construction d'outillage. Pratique d'atelier requise. Suisse romande.

Sont pourvus les numéros, de 1939 : 1091 — de 1940 : 355, 381, 419, 433, 451, 457, 563, 579, 659, 667, 669, 701, 709.

Section bâtiment et génie civil.

874. Jeune *technicien*, bon dessinateur. Correction de rivières. Bureau d'ingénieur du Jura bernois.

876. Jeune *technicien* ou *dessinateur en béton armé*. Bureau d'ingénieur de Suisse centrale.

878. *Technicien en génie civil*, éventuellement *ingénieur civil*. Construction de tunnels. Travaux militaires. Suisse centrale.

880. *Architecte* ou *technicien en bâtiment*. Travaux intérieurs, menuiserie, peinture. Suisse orientale.

882. *Architecte, ingénieur* ou *technicien*, habile dessinateur. Bureau d'ingénieur de Suisse orientale. Candidat suisse romand, sapeur ou mineur.

Sont pourvus les numéros : 420, 594, 712, 718, 720, 814, 838, 848, 852, 860.

Rédaction : D. BONNARD, ingénieur.