

Objekttyp: **TableOfContent**

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

Band (Jahr): **68 (1942)**

Heft 3

PDF erstellt am: **12.07.2024**

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>

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 & C^{ie}, 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 : M. IMER, à Genève ; secrétaire : J. CALAME, ingénieur, à Genève. Membres : *Fribourg* : MM. L. HERTLING, architecte ; A. ROSSIER, ingénieur ; *Vaud* : MM. F. CHENAUX, ingénieur ; E. ELSKES, ingénieur ; EPITAUX, architecte ; E. JOST, architecte ; A. PARIS, ingénieur ; CH. THÉVENAZ, architecte ; *Genève* : MM. L. ARCHINARD, ingénieur ; E. ODIER, architecte ; CH. WEIBEL, 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.

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 ; M. IMER.

SOMMAIRE : *Aménagement d'une voie navigable à travers Genève et d'un port sur le lac Léman*, par le Bureau MAILLART, Genève, L. MEISSER, ingénieur, successeur, en collaboration avec E. WANTZ, ingénieur. — *Société suisse des ingénieurs et des architectes : Procès-verbal de l'assemblée des délégués du 18 octobre 1941* (suite). — *Ecole d'ingénieurs de l'Université de Lausanne : Conférences de M. le professeur Auguste Piccard*. — ERRATUM — COMMUNIQUÉ — SERVICE DE PLACEMENT.

Aménagement d'une voie navigable à travers Genève et d'un port sur le lac Léman

par le BUREAU MAILLART, Genève, L. MEISSER, ingénieur, successeur, en collaboration avec E. WANTZ, ingénieur.

I. Etudes principales faites jusqu'à ce jour.

Comme l'étude que nous publions est absolument nouvelle et s'oppose à tout ce qui a été proposé jusqu'à présent, nous tenons à esquisser rapidement les projets connus à ce jour. Cela permettra de mettre mieux en valeur les idées de la présente publication.

1. Traversée de Genève par canal en souterrain sous les quais de la rive droite du Rhône.

Une solution en ce sens fut proposée par MM. Blondel, Harlé et Mähl, en 1909. Elle reportait tout le problème sur la rive droite du fleuve, idée qui donna naissance à la plupart des autres tracés pour la voie navigable. Ce projet consistait à établir, sous les quais du Seujet et des Bergues, un canal partant de l'amont du Pont du Mont-Blanc pour aboutir à l'aval du Pont de la Coulouvrenière. Une écluse était prévue dans le port, à l'emplacement du débarcadère, le long du Quai du Mont-Blanc. A l'époque, le devis de ce projet s'élevait à Fr. 9 000 000.

2. Traversée de Genève sur la rive gauche au moyen d'un canal et d'un tunnel.

En 1911, on trouve un projet concernant la rive gauche du Rhône ; c'est celui de MM. Romieux et Bétant. L'idée de ces ingénieurs était de construire un canal qui partait du lac au Port-Noir, contournait la ville partiellement à ciel ouvert et partiellement en souterrain pour arriver à la Queue d'Arve

par le pied de la colline du Grand-Lancy sur la rive gauche de l'Arve. Cette rivière était traversée sur un pont-canal. Le tracé d'une longueur de 9 km, dont 2950 m en tunnel, comportait 5 écluses. Le devis était d'environ 24 000 000 de francs.

3. Tracés en tunnel, sur la rive droite, de Sécheron à Saint-Jean.

Le projet établi par M. Schæfer un peu après 1909 est le premier conçu en souterrain sous la ville, rive droite. L'entrée du tunnel est au Parc Mon-Repos. Le tunnel suit le tracé passant par la rue de Lausanne, la place Cornavin et la rue Necker, pour aboutir dans le Rhône au jardin de Saint-Jean. Une première section de tunnel débouche dans la gare d'eau installée au droit des magasins généraux. Une seconde section de tunnel conduit à l'écluse de Saint-Jean. D'un développement de 2300 m, ce tracé est en souterrain sur 2100 m. Le coût des travaux était devisé à environ 10 000 000 de francs.

M. Delessert a repris ce projet en allongeant le tracé vers le lac jusqu'au Reposoir, et vers le Rhône jusqu'à Sous-Terre. L'axe du tunnel est reporté quelque peu vers l'ouest et passe sous la gare et les voies du P.-L.-M.

M. Lacroix, ingénieur cantonal, a également établi un projet de tunnel dont le tracé se rapproche des précédents. Il apporte cependant différentes modifications importantes.

4. Liaison du lac Léman au Rhône par un canal à ciel ouvert.

Se rendant compte des très grandes difficultés que pouvait présenter, à l'époque, la traversée même de Genève, un ingénieur genevois éminent, M. Georges Autran, proposa de construire un canal dans la dépression formée par les cours du Nant d'Avanchet et du Vengeron derrière la colline du Petit-Saconnex. Deux plans inclinés partant l'un du lac, au Vengeron, l'autre du Rhône en amont de l'usine de Chèvres, reliaient ce canal à la voie d'eau. Sur chacun des plans inclinés, les bateaux flottant dans de grands bassins étaient remorqués par un funiculaire. Le tracé, d'une longueur de 5 km à vol d'oiseau, s'écartait peu de la ligne droite. La hauteur à vaincre