Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande

Band: 71 (1945)

Heft: 8

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: 11.07.2025

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

71e année 14 avril 1945 N° 8

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*, par M. le Dr C. Mutzner, directeur du Service fédéral des eaux. — *Société suisse des ingénieurs et des architectes : Procès-verbal de l'assemblée des délégués du samedi 25 novembre 1944* (suite et fin) ; *Communiqué du Comité central.* — Divers : *Aérodrome d'Ecublens.* — Carnet des concours. — Service de placement. — Documentation.

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].

A. Introduction.

Pour rendre navigable le *Rhône entre Lyon et Genève*, ce fleuve doit être canalisé, en tout cas en amont de Seyssel. On doit donc construire des barrages en travers du lit et former ainsi des paliers successifs. Ces ouvrages sont nécessaires aussi pour l'utilisation des forces hydrauliques.

Lorsqu'on aura créé les paliers pour l'utilisation des forces hydrauliques, on sera loin encore d'avoir établi la voie navigable. J'aimerais vous renseigner en première ligne sur les efforts que nous faisons pour la réaliser.

En ce qui concerne l'aménagement du *Rhône franco-suisse et suisse* comme voie navigable et son prolongement sur notre territoire, on peut distinguer *trois stades de réalisation.*

Le premier stade porte sur le Rhône navigable, jusqu'au port de Genève. Ce stade doit être conjugué avec l'aménagement du Rhône sur territoire exclusivement français.

Tous les efforts doivent être faits pour créer la voie navigable jusqu'à Genève, puisqu'elle est destinée à ouvrir à la Suisse romande et à l'ensemble du pays une liaison très importante avec la mer. C'est par les études concernant cette section qu'il fallait commencer.

Ces études portent également sur l'aménagement du port de Genève.

Le second stade porte sur la liaison du Rhône navigable au lac de Genève. Elle a fait l'objet d'un concours d'idées.

Bien que son aménagement soit moins urgent, étant donné qu'il s'agit en première ligne d'atteindre par voie d'eau un centre économique et commercial, comme Genève, il est nécessaire d'en établir sans tarder le projet. En effet, il est essentiel d'être au clair sur le développement futur d'une ville aussi importante.

Le troisième stade porte sur la voie navigable Léman-Rhin. Votre Association envisage l'élaboration d'un projet général d'exécution pour cette voie.

B. Principes selon lesquels les études sont conduites.

Permettez-moi de vous indiquer les principes selon lesquels les études sont conduites.

Si l'on veut établir des *projets généraux de construction*, on doit distinguer *cinq étapes.*

1. On doit se procurer *les bases générales*, tels que plans topographiques à échelle moyenne, géologie générale, levés hydrographiques, toutefois sans entrer dans les détails. Selon le cas, d'autres données sont nécessaires encore ; ici, par exemple, il faudra procéder au kilométrage du Rhône.

2. On doit rechercher les *possibilités diverses* d'aménagement et les comparer. Avec cette comparaison, nous allons peut-être plus loin qu'on ne le fait en général. Mais il en vaut la peine. Le jugement porté sur une solution qui ne semble pas présenter beaucoup d'avantages au premier coup d'œil peut changer à la suite d'une comparaison approfondie des différentes variantes.

3. Il faut peser les avantages et les inconvénients et *choisir* entre ces solutions.

Comme je vous l'ai exposé, les premières études comparatives n'ont eu qu'un caractère très général, afin de réduire les dépenses.

[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.*