Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 70 (1944)
Heft: Bulletin technique de la Suisse romande 6

Sonstiges

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: 27.06.2025

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

70e année — 18 mars 1944 — N° 6

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 : † M. Imer, à Genève ; secrétaire : J. Calame, ingénieur, à Genève. Membres : *Fribourg :* MM. L. Hertling, architecte ; P. Joye, professeur ; *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. 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 : *Concours d'idées pour une voie navigable reliant le Rhône au lac de Genève.* — Bibliographie. — Communiqués. — Carnet des concours. — Service de placement.

Concours d'idées pour une voie navigable reliant le Rhône au lac de Genève.

Extrait du programme.

Le 6 janvier 1943, l'*Association suisse pour la navigation du Rhône au Rhin* ouvrait un concours d'idées pour une voie navigable reliant le Rhône au Léman. Cette association obtint à cet effet l'appui du *Service fédéral des Eaux*, du *Département des travaux publics du Canton de Genève* et du *Conseil administratif de la Ville de Genève.*

Parmi les documents remis aux concurrents figuraient, en plus des données topographiques et géologiques, diverses notes explicatives ayant trait à la régularisation projetée du Léman, au mode de calcul de la capacité de trafic annuel du raccordement proposé, aux gabarits de la voie navigable devant être respectés [1], etc.

Les directives données à ce programme précisaient que les concurrents devaient présenter une solution nouvelle du problème ou améliorer d'une manière notable une solution proposée antérieurement au concours [2]. Ils devaient rechercher des solutions de raccordement donnant la capacité de trafic la plus grande, l'exploitation la plus sûre, la plus facile et la plus économique. Les solutions qui ne nécessitent aucun changement du mode de propulsion des bateaux devaient être préférées à condition qu'elles ne conduisent pas à des frais prohibitifs. Le concours ne devait pas porter sur le port fluvial marchand de Genève et son accès au Rhône ; ce port est prévu à la Queue d'Arve. Il n'y avait donc pas lieu de prévoir autre chose qu'un port-abri au débouché du raccordement dans le lac.

La plupart des solutions de raccordement étudiées antérieurement au concours [2] laissaient subsister, pour l'utilisation des forces hydrauliques à la sortie du lac, l'Usine de la Coulouvrenière, bien qu'elle soit surannée.

Une modification du mode actuel d'utilisation des forces hydrauliques à la sortie du lac était recommandée aux concurrents qui présenteraient une solution utilisant le cours actuel du Rhône. Les solutions proposées devaient non seulement répondre aux règles du génie civil, mais aussi coordonner au mieux les exigences de la navigation, de l'écoulement des eaux, de l'utilisation des forces hydrauliques, de communications terrestres ainsi que de l'urbanisme et de l'esthétique.

Les ponts mobiles n'étaient pas admis. Aucun devis n'était demandé aux concurrents.

* * *

Le jury était composé de : M. *Mutzner*, directeur du Service fédéral des eaux, à Berne, président ; M. *Balmer*, conseiller d'Etat, vice-président de l'Association suisse pour la navigation du Rhône au Rhin, à Genève ; M. *Casaï*, conseiller d'Etat, chargé du Département des travaux publics, à Genève ; M. *Unger*, conseiller administratif de la Ville de Genève ; M. *Studer*, président central de l'Association suisse

[1] Mêmes caractéristiques que pour l'aménagement du Rhin entre Bâle et Constance (aménagement restreint pour automoteurs de 900 t, longueur 70 m, largeur 8.50, tirant d'eau 2.30, tirant d'air 5.75 m.). Canal, largeur 26.00 m, profondeur 4.00 m, hauteur libre sur plan d'eau 6.50 m, rayon minimum des courbes 400 m ; écluses, longueur 75 m, largeur 9.00 m, mouillage sur la base 3.50 m.

[2] Nous reproduisons ici un plan de situation des différentes solutions proposées antérieurement au concours (voir page 66 du présent numéro). Des études citées à ce plan, plusieurs ont fait l'objet d'exposés dans le *Bulletin technique*, entre autres celle de MM. *Meisser* et *Wantz* (Bureau Maillart), *Bulletin technique* du 7 février 1942, p. 25 ; celle de M. *Kunz Bard*, *Bulletin technique* du 14 juin 1941, p. 133, pour ne mentionner que les plus récentes (Réd.).