Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 78 (1952)
Heft: 2

Artikel: L'amélioration de la route Lausanne-Genève
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-58983

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: 12.07.2025

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

L'AMÉLIORATION DE LA ROUTE LAUSANNE-GENÈVE

Le Groupe de la Suisse occidentale de l' **Association suisse pour le plan d'aménagement national** *nous prie de publier ici le rapport établi par l'une de ses commissions de travail* [1] *instituée à la suite de son assemblée générale du 18 juin 1949, à Genève. Ce rapport, daté de juin 1951, donc antérieur aux textes de l'Administration fédérale publiés au présent numéro, formule certaines conclusions et propositions d'un réel intérêt.* (Réd.)

2. *Mission de la Commission d'études*

La mission confiée par le Comité de la Suisse occidentale à la Commission d'études était d'examiner le tracé actuel de la route et ses profils, en relation avec l'importance du trafic actuel et futur, de consulter les organes compétents sur les projets et études en cours, de se prononcer à leur sujet et de faire d'autres propositions là où elle le jugeait nécessaire, enfin, de présenter ses conclusions sous la forme d'un rapport.

L'A. S. P. A. N. n'entend pas se substituer aux autorités cantonales et communales, qui sont responsables devant le peuple de l'emploi des deniers publics, ni faire les études qui incombent aux organes techniques de l'administration, mais elle désire collaborer avec eux et estime pouvoir remplir un rôle utile de coordination.

Avant d'entreprendre cette étude, le président et le secrétaire du Groupe ont pris contact avec les chefs du Département des travaux publics des cantons de Vaud et de Genève, qui ont délégué auprès de la Commission leurs chefs de service. Accompagnée de M. Virieux, architecte cantonal, de M. Vautier, du service du plan d'extension cantonal, de M. Déglon, ingénieur cantonal et de M. Decollogny, son adjoint, pour le canton de Vaud, la Commission a pris connaissance et discuté sur place au cours de trois visites des projets du tronçon Lausanne-Versoix. A Versoix, elle s'est entretenue avec M. Weber, ingénieur cantonal, et M. Marais, chef de service de l'urbanisme de Genève.

3. *Tracé général*

Des conditions géographiques, historiques et économiques ont déterminé le tracé général de la route qui donne satisfaction et qui n'entre pas en discussion.

De Lausanne à Genève, la route suit la côte à une distance variable et dessert les localités riveraines, tout en ménageant du côté du lac l'espace nécessaire à des propriétés d'agrément plus ou moins grandes.

La question d'un choix entre divers tracés ne se pose donc pas dans cette partie, comme c'est le cas au-delà de Lausanne dans la direction du plateau suisse.

Dans le cas d'une autostrade qui relierait directement Lausanne à Genève, sans aucun point de croisement avec les routes secondaires, la route actuelle conserverait son rôle de voie de communication pour le trafic local et son importance au point de vue touristique.

La décision de donner à la grande transversale à travers la Suisse le caractère d'une autostrade est une question nationale et même internationale ; elle ne pourrait être prise que par l'autorité fédérale. Cette question sort donc du cadre de cette étude.

4. *Profil transversal*

La route actuelle ne répond plus aux nécessités du trafic automobile. L'insuffisance de sa largeur, la mauvaise visibilité dans les virages, la traversée des localités par la rue principale ou le long du quai la rendent dangereuse et incommode. Cette opinion est celle de tous les usagers de cette route, et s'il fallait en apporter la preuve, la statistique des accidents nous la donne d'une façon malheureusement trop éclatante.

Cette route ne peut plus être considérée seulement comme une voie de communication reliant les localités riveraines. Elle est le tronçon le plus important par l'intensité du trafic de la grande transversale qui relie le bassin du lac de Constance et le plateau suisse au bassin du Léman et qui se prolonge de là vers le Midi.

L'examen des résultats du dernier recensement de la circulation routière de 1948-1949 révèle que la route Genève-Lausanne est la route de grande communication de notre pays ayant le plus fort trafic automobile. Témoins les quelques chiffres du tableau ci-dessous extraits de ce recensement :

Tronçon de route	Lieu du recensement	Trafic journalier moyen autos et camions
Zurich - Winterthour	Kempthal	2753
Berne - Zollikofen	Tiefenaustrasse	2602
Berne - Thoune	Muri	2291
Bâle - Muttenz	Muttenz	2845
Lausanne - Vevey	Lutry	2861
Genève - Lausanne	Bellevue-Genève	3747
Genève - Lausanne	Versoix	2951
Versoix - Coppet	sous Mies	2637
Coppet - Rolle	Nyon	2037
Nyon - Morges	Rolle	2098
Rolle - Lausanne	Morges	2805
Morges - Lausanne	Vidy	3043

La facilité de circuler rapidement et avec sécurité est fonction du profil transversal de la route et de son tracé.

Les techniciens admettent que pour une route de cette importance, la chaussée de 12 m de largeur, à quatre voies, est la seule solution admissible. L'expérience faite sur territoire genevois est probante. Les alignements devront naturelle-tenir compte des pistes cyclables et des trottoirs.

La Commission émet le vœu que la route à quatre voies soit définitivement admise pour tout le parcours et qu'il en soit tenu compte dès maintenant dans les travaux de correction.

La Commission insiste d'autre part pour que le mode de construction de la route soit uniforme de Genève à Lausanne, c'est-à-dire, qu'on réalise partout le même profil en travers de la chaussée, des pistes cyclables, des trottoirs et des banquettes. De plus, la Commission recommande que la signalisation soit unifiée jusque dans ses moindres détails.

5. *Corrections et déplacements de la route*

Etant admis que le tracé général de la route est maintenu, il y a cependant des cas où l'élargissement ne suffit pas et où un déplacement s'impose. La Commission ne s'est pas occupée des cas les plus simples où l'élargissement peut être exécuté sans grands frais dans le cadre des dépenses budgétaires ordinaires.

Le déplacement de la route a été prévu à plusieurs endroits par le service cantonal des routes sur territoire vaudois. La Commission a pris connaissance des projets pour les nouveaux tracés et en a discuté en présence des ingénieurs cantonaux et de l'architecte cantonal. Ces modifications visent à supprimer des croisements dangereux (carrefour de Préverenges) ou à rectifier un tracé trop sinueux (traversée de la Venoge). Dans bien des cas, un déplacement de la route à travers des terrains non bâtis ne doit pas présenter des difficultés ni des dépenses

[1] Cette commission était composée de MM. *F. Gampert*, président du groupe et architecte de la ville de Genève ; *A. Breguet*, ingénieur, à Lausanne, secrétaire de groupe ; *Desbiolles*, ingénieur cantonal, de Fribourg ; *Janet*, architecte, à Neuchâtel ; *A. Pilet*, architecte du plan d'extension, à Lausanne (Réd.).

excessives. Le chantier établi sur place pour un élargissement est plus gênant pour la circulation pendant la saison où la circulation touristique est le plus intense.

Il existe d'ailleurs des exemples de déplacement de la route à la sortie de Coppet qui ont donné de bons résultats.

Les déplacements de la route les plus importants sont ceux qui concernent le détournement des localités. Ils ont retenu particulièrement l'attention de la Commission.

6. *Traversées et détournements de localités.*

Les grandes voies de communication ne doivent pas traverser les agglomérations. Ce principe généralement admis est aussi bien dans l'intérêt des habitants des localités que des usagers de la route.

Au temps des diligences, il n'y avait pas de raison de séparer le trafic local du trafic de transit. Le danger causé par la vitesse de la circulation n'entrait pas en considération. Les petites villes servaient de têtes d'étapes et offraient aux voyageurs l'hospitalité de leurs hôtelleries où on logeait à pied ou à cheval. Aujourd'hui nombre de ces hôtelleries existent encore et ont maintenu leur réputation par la qualité de leur table mais ont perdu leur rôle de têtes d'étapes. Pour l'automobiliste pressé qui se rend dans le Midi comme pour le conducteur de camion qui apporte jusqu'en Suisse allemande son chargement de primeurs, la traversée des agglomérations urbaines est une gêne et un danger.

Le trafic lourd et le trafic rapide, qui deviennent de plus en plus intolérables pour les habitants des localités et les rues principales des villes de Morges et de Rolle, déjà encombrées par le stationnement, ne sont plus suffisantes pour le trafic. Ce passage est encore plus insupportable dans la rue étroite de la pittoresque ville de Coppet. Il n'est pas non plus dans l'intérêt des localités riveraines que la circulation de transit suive le quai comme c'est le cas à Nyon.

La solution qui consiste à faire passer la grande route en tangente des agglomérations a été appliquée sur la route Lausanne-Montreux pour la petite ville de Lutry. Elle a été étudiée pour la route Lausanne-Genève, mais elle n'a été encore nulle part réalisée.

L'examen par la Commission des projets du service cantonal des routes vaudoises a montré que le détournement des localités les plus importantes est nécessaire et possible, mais que l'exécution demandera des dépenses élevées, pour lesquelles les crédits ne sont pas encore accordés et devront vraisemblablement être échelonnés sur un certain nombre d'années. En attendant il faut parer aux nécessités les plus urgentes.

La méthode préconisée pour ces tronçons est la suivante :

1. Corriger, élargir, améliorer immédiatement et sans grands frais la route qui traverse les localités, en admettant qu'il ne s'agit que d'un palliatif et non d'une solution définitive de la voie de transit.
2. Déterminer dès maintenant le tracé de la voie de transit qui ne traverse pas les localités. Le faire approuver par les autorités compétentes. Procéder sans retard, à l'amiable ou par voie d'expropriation, à l'acquisition de tous les terrains nécessaires à l'exécution de ce nouveau tracé. Prendre des mesures pour que cette voie ne devienne pas, dans la suite, une nouvelle voie de dévestiture, en interdisant la sortie des propriétés privées sur cette voie et en évitant les croisements de routes secondaires.

La traversée de Genève n'a pas été étudiée spécialement par la Commission de l'A. S. P. A. N.

A partir de Genève, la grande transversale que les Genevois désignent communément sous le nom de « Route suisse » parce qu'elle est leur seule liaison routière avec le reste de la Suisse, se ramifie dans plusieurs directions :

1° la route du Midi par Perly-Saint-Julien ;
2° la route de Paris par le Grand-Saconnex et le col de la Faucille ;
3° la route de Lyon par Meyrin et le passage du Fort de l'Ecluse ;
4° la route du Mont-Blanc par Annemasse et la Vallée de Chamonix.

Le percement du tunnel routier du Mont-Blanc, qui est en dehors de notre territoire, sort des limites que la Commission s'est fixées pour son étude.

Pour l'automobiliste pressé et le conducteur de camion qui se rendent à Lyon et à Paris, sans faire escale à Genève, il sera facile d'éviter l'agglomération urbaine en empruntant la « Grande ceinture » prévue par le service d'urbanisme genevois avant d'entrer en ville. Cette « Grande ceinture » qui franchira le Rhône au Pont Butin, c'est-à-dire en aval de la Jonction avec l'Arve, doit servir également au gros roulage et au trafic commercial Suisse-Midi, comme l'indique la Commission d'études pour le développement de Genève.

Dans son rapport, cette Commission a proposé également un nouveau tracé de la route du Midi le long de la rive droite du Rhône, qui se prolonge à travers la zone industrielle de la Praille.

La Commission de l'A. S. P. A. N. a pris connaissance avec intérêt des conclusions de la Commission d'études pour le développement de Genève relatives aux voies de communications routières, mais sans prendre position à leur sujet.

7. *Protection des sites.*

La route de Lausanne à Genève traverse une des plus belles régions de la Suisse. La sauvegarde du paysage ainsi que la conservation et la mise en valeur des points de vue les plus intéressants a préoccupé la Commission.

L'A. S. P. A. N. s'est fait représenter le 29 octobre 1949 à l'Assemblée générale du « Heimatschutz » vaudois et à une visite de divers paysages menacés de la Côte. Son point de vue concorde ici avec celui du « Heimatschutz ».

La Commission est persuadée que, tout en donnant à la route Lausanne-Genève les caractéristiques d'une voie de transit, il n'est pas indiqué de la considérer comme une autostrade en lui donnant un tracé rectiligne.

Les considérations touristiques ne doivent pas être reléguées à l'arrière-plan.

La législation, tant vaudoise que genevoise, contient des prescriptions utiles pour parer à l'enlaidissement par la publicité.

Il importe aussi de conserver des points de vue intéressants par des servitudes limitant le droit de construire dans une zone à déterminer dans chaque cas.

Le détournement des localités constitue aussi une sauvegarde pour les villages et les petites villes anciennes. Saint-Prex a conservé son cachet parce que la partie pittoresque de ce village a la chance de se trouver en dehors du trafic.

8. *Examen du tracé actuel de la route Lausanne-Genève et propositions de modifications de ce tracé.*

Actuellement la route n° 1 pénètre dans l'agglomération lausannoise par deux voies : l'une donnant accès aux quartiers sous-gare et étant en même temps la liaison route n° 1, route du Simplon, l'autre aboutissant au palier Chauderon-Bel-Air-Saint-François en passant par Malley. Ces deux embranchements se séparent dans la plaine de Vidy.

Le service du plan d'extension cantonal a prévu dans la plaine de Vidy libre encore de constructions, un tracé nouveau pour la voie principale. Une partie des alignements a déjà été adoptée par le Conseil d'Etat ; la suite peut dès maintenant être réservée sans difficultés. Ce projet permet de résoudre au mieux le problème que pose le carrefour de Chavannes, car la route qui se dirige vers Chavannes n'aboutirait plus à la jonction des deux branches de la route de grande communication. La Commission est d'avis que ce projet doit être accepté et que la suite des alignements nécessaires doivent être adoptés avant que des constructions ne s'y opposent.

De Dorigny à Morges, le Service cantonal des routes et le Service cantonal du plan d'extension ont étudié en avant-projet différentes possibilités de modification du tracé existant. Actuellement la route est sinueuse, son profil en long n'est pas très favorable et la visibilité laisse beaucoup à désirer.

Une première étude n'est qu'une amélioration du tracé actuel en plan et en profil en long. La traversée de la Venoge est envisagée au même endroit et approximativement à la même cote. Ce premier projet qui n'améliore que très peu l'état actuel coûte relativement cher. Un autre tracé nouveau entre les Pierrettes et Préverenges s'inscrit au sud de la route actuelle dans la région des Pierrettes, passe ensuite au nord de la Maison-Blanche, franchit la Venoge en amont du pont existant, traverse à nouveau la route et évite l'agglomération de Préverenges par le sud. Après étude de ces deux possibilités, une troisième solution a été prévue qui cherche à retenir les avantages de chacune d'elles. Dans la zone des Pierrettes, où il s'avère difficile de créer un tracé nouveau car la construction s'y est passablement développée ces temps derniers, le tracé actuel pourrait être maintenu après amélioration. Le tracé de la seconde solution serait ensuite emprunté au nord de la Maison-Blanche. La traversée de la Venoge serait prévue à une cote très supérieure à celle du pont existant et Préverenges évitée par le sud où les alignements nécessaires peuvent être encore réservés. Le problème du carrefour de Préverenges situé sur un point haut avec mauvaise visibilité serait ainsi résolu. Ce nouveau tracé rejoindrait la route actuelle à l'ouest de Préverenges près du groupe de maisons dénommé Sallettes.

Après examen sur le terrain de ces trois possibilités, la Commission est d'avis que la troisième solution devrait d'ores et déjà être retenue et que les alignements nécessaires à sa réalisation devraient être votés au plus tôt. Nous sommes ici dans une zone où la construction se développe et il serait regrettable que de nouvelles implantations de bâtiments viennent compromettre définitivement la réalisation de ce nouveau tracé.

Les problèmes que posent la traversée de la ville de Morges ont retenu longuement l'attention de la Commission. Diverses possibilités ont été envisagées et examinées sur le terrain. Les deux solutions suivantes ont été finalement retenues :

1. Maintien du tracé actuel par la Grand-Rue avec amélioration de la sortie ouest où un groupe d'immeubles fait saillie sur la chaussée.
2. Nouveau tracé accolé dans la localité au nord des voies C. F. F., de manière à ne pas créer une nouvelle coupure de la ville. Les transversales nord-sud passeraient sous la nouvelle route comme elles passent maintenant sous les voies C. F. F. Cette solution qui exigerait la construction d'ouvrages d'art importants et des expropriations probablement coûteuses est difficile à envisager dès maintenant. Elle n'a pas été étudiée, même en avant-projet très général. De plus, à l'ouest de la localité, elle pose des problèmes compliqués car son tracé coupe nécessairement la voie ferrée du B. A. M., la route de Tolochenaz et finalement la voie ferrée C. F. F. Lausanne-Genève.

Devant ces faits, la Commission a estimé finalement que pour le proche avenir on pourrait maintenir le tracé actuel par la Grand-Rue en l'améliorant dès que possible à la sortie ouest de l'agglomération. Mais elle est d'avis qu'il est indispensable d'étudier dès maintenant une possibilité de tracé au nord des voies C. F. F., en s'accolant ou non à celles-ci. Avant que cet avant-projet soit fait, il n'est pas possible de prendre une décision engageant l'avenir.

Entre Morges et Saint-Prex, la route pourra être considérablement améliorée par des travaux relativement peu importants. C'est le cas en particulier au virage de la Caroline où de simples terrassements donneront des résultats très satisfaisants.

La correction de la traversée de Saint-Prex entre la gare et la localité s'impose. Il est relativement facile de prévoir un nouveau tracé entre les voies C. F. F. et la route actuelle qui permettrait de faire passer la transversale Saint-Prex-Village-Gare au-dessus de la nouvelle route n° 1 construite en tranchée. On résout ainsi le problème du carrefour pour la plus grande sécurité de la circulation de transit et de la circulation locale. Ici aussi les alignements nécessaires devront être réservés au plus tôt.

Au delà de Saint-Prex, l'amélioration du tracé est facilement réalisable sur certains tronçons, en particulier au lieu dit La Croix jusqu'au ruisseau de Cheneaux, limite de la Commune de Saint-Prex. Sous Etoy, le tracé actuel peut être considéré comme bon en général.

Dès avant Allaman une modification de la route s'impose pour améliorer la traversée de l'Aubonne en plan et en élévation. De plus, le village d'Allaman devrait être évité par le sud où un ouvrage permettra de franchir le ravin existant. Sous Perroy et jusqu'aux abords de Rolle le tracé ne pose aucun problème.

Actuellement la route n° 1 traverse Rolle par la Grand-Rue. Cette situation est intenable pour les habitants et les automobilistes. Un avant-projet de tracé remédiant à cette situation a été étudié. Il se développe dans les terrains relativement peu construits situés entre les voies C. F. F. et l'agglomération proprement dite. Quoique très sommaire, cet avant-projet permet à la Commission de l'accepter en principe en insistant pour que l'étude en soit poussée sans tarder et que des alignements puissent être définitivement votés. Côté Genève, ce nouveau tracé passerait au nord de la propriété Pré-de-Vert après avoir traversé à un niveau différent la route de Gilly, ce qui nécessitera très probablement une modification du tracé de cette route. La route existante serait rejointe peu avant le ruisseau du Flon.

Au-delà de Rolle et jusqu'à l'entrée de Nyon, le tracé général de la route peut rester inchangé, sous réserve de quelques corrections faciles à réaliser, soit en plan, soit en élévation, en particulier dans la zone de la traversée de la Dullive et de la traversée de la Promenthouse.

La Commission s'est ensuite efforcée de résoudre le difficile problème de la traversée de Nyon. Le tracé actuel offre trop d'inconvénients majeurs pour être maintenu. Après avoir envisagé diverses possibilités, celle d'améliorer le passage par le quai, par exemple, ne donne en principe guère satisfaction. La Commission pense qu'il serait possible de trouver un tracé satisfaisant en passant à flanc de coteau sous le Château, à une hauteur permettant de franchir la rue reliant le quai à la cité.

Côté Lausanne, on quitterait la route près du lieu dit Mon Repos et on la rejoindrait côté Genève près du lieu dit En Corjou. Lors de la dernière visite des lieux, la Commission a pu se rendre compte qu'un tel tracé pouvait être réalisé et qu'il serait très certainement le plus satisfaisant, à la fois pour les usagers de la route et les habitants de Nyon. Mais il serait indispensable de réserver au plus vite les alignements nécessaires à sa réalisation, car, côté Lausanne, une grande parcelle de terrain est en voie de morcellement et déjà quelques bâtiments viennent d'être construits dans la zone où ce tracé doit nécessairement passer. Il y aura donc lieu d'agir avec célérité, sinon la solution préconisée deviendra irréalisable et c'est probablement par le quai que la route n° 1 devra passer. Cette solution par le quai, même si celui-ci est considérablement élargi en gagnant les terrains nécessaires sur le lac, serait finalement regrettable. Le quai d'une petite cité devrait rester une zone tranquille réservée aux promeneurs et à tous ceux qui désirent se délasser en jouissant du lac et non servir au passage d'une route de grande communication.

De Nyon à Coppet plusieurs améliorations du tracé sont d'ores et déjà prévues. Elles ne posent aucun problème qui ait retenu l'attention de la Commission.

Par contre la traversée de Coppet a fait l'objet d'un examen très attentif, car il existe ici deux projets de détournement de la petite cité. Un premier projet prévoit un tracé passant au pied du Château, côté lac. Il exigerait des démolitions et serait tangent à l'agglomération. Un autre projet prévoit un tracé contournant plus résolument la localité et passant à l'extrémité nord-ouest du parc du Château. La route de Commugny, soit la liaison Coppet-Gare C. F. F. serait déplacée par le ravin de la Boye et passerait sous les voies C. F. F. Cette dernière solution est moins directe que la précédente. Une étude plus poussée de la première permettra de se prononcer.

Entre Coppet et Versoix, la route devra être améliorée sans tarder. Les travaux à entreprendre ne posent pas de problèmes difficiles à résoudre.

La traversée de Versoix a retenu longuement l'attention de la Commission. Elle estime que ni le passage par le quai, ni l'élargissement de la rue actuelle à travers le Bourg ne peuvent être retenus. La Commission demande instamment qu'une déviation soit étudiée en amont de la voie ferrée entre Versoix-la-Ville et Bellevue.

Juin 1951.

BIBLIOGRAPHIE

Annuaire hydrographique de la Suisse (1950), publié par le *Service fédéral des Eaux.* Berne, Département fédéral des postes et des chemins de fer, 1951. — Un volume 21 × 30 cm, 171 pages, 1 carte du réseau limnimétrique suisse 1 : 500 000. Prix broché : 35 fr.

L'annuaire pour 1950 paraît sous la même forme que celui de l'année précédente. Les débits journaliers ont été déterminés à 120 stations. Il a été effectué pour cela 801 jaugeages et 209 tarages de moulinets. Les débits de toutes les stations sont déterminés au vu d'enregistrements continus des niveaux d'eau.

Dans les tronçons de cours d'eau soumis à un remous variable, il n'existe pas de relation univoque entre le niveau de l'eau et le débit, relation pouvant être représentée graphiquement par une courbe. On doit alors utiliser encore une autre valeur, par exemple la pente du plan d'eau. Jusqu'ici, un abaque a été dessiné dans ces cas-là. Les données obtenues avec cette méthode n'étant plus assez précises, le Service fédéral des eaux a mis au point une nouvelle méthode décrite dans les numéros 6/7 et 8 de 1950 de la revue *Cours d'eau et énergie.* Les débits de la Thielle à Thielle ont été déterminés d'après cette méthode.

Aperçu :

I. *Généralités :* Explications. — Stations du réseau limnimétrique suisse 1950. — Liste des stations supprimées jusqu'à fin 1950. — Caractère hydrographique de l'année 1950. — Carte du réseau limnimétrique suisse.

II. *Niveaux d'eau :* Niveaux d'eau à 131 stations sur des cours d'eau et lacs. — Diagrammes des niveaux d'eau à 43 stations.

III. *Débits :* Débits à 118 stations de jaugeage. — Débits de 1950 et d'une série d'années en l/sec et km², diagrammes.

LES CONGRÈS

IVe Congrès international de chauffage industriel

(*Thermique et thermodynamique appliquée*)

Notre confrère *Chaleur et Industrie* nous prie d'annoncer à nos lecteurs cette importante manifestation qui se tiendra à Paris, au Conservatoire national des Arts et Métiers, du 29 septembre au 4 octobre 1952.

Tout renseignement peut être obtenu auprès du Secrétariat général du Congrès : 2, rue des Tanneries, Paris XIIIe.

ERRATUM

A l'article de M. P. Pingoud, ingénieur, sur les « Turbines de la centrale Salanfe-Miéville », à notre numéro du 15 décembre 1951, une regrettable erreur typographique a fait écrire, aux dernières lignes de la première colonne de la page 362 : l'injecteur de la Dixence avait déjà le mérite d'être « systématique ». C'est *symétrique* qu'il faut lire. *Réd.*

Rédaction : D. BONNARD, ingénieur.

NOUVEAUTÉS - INFORMATIONS DIVERSES

La Foire de Lyon

19 au 28 avril 1952

Cette importante manifestation commerciale ne cesse de se développer. Les demandes de participation ont augmenté de 80 % de 1946 à 1952.

Il s'agit d'une foire internationale puisque l'Allemagne, la Suisse, l'Italie, la Belgique, les U. S. A., la Grande-Bretagne, les Pays-Bas y sont très bien représentés (400 exposants étrangers en 1952 contre 250 en 1951).

Tous renseignements sont à demander au siège de la foire, rue Ménestrière, à Lyon.

Panneaux KerVit préfabriqués

(Voir photographie page couverture.)

La complexité du problème résidait principalement dans le fait que les transformations des installations des boucheries BELL AG. devaient être effectuées de telle façon que la vente ne soit pas interrompue.

Pour ce faire, M. Alberti, architecte de la firme Bell AG., conçut l'idée de faire exécuter des panneaux préfabriqués, constitués de bois aggloméré recouvert de carreaux KerVit. Ces panneaux, entièrement terminés en atelier, revêtement KerVit compris, furent mis en place sur châssis métalliques en quelques heures.

Seuls les carreaux en verre-céramique KerVit peuvent se prêter à un emploi dans de telles conditions, car leur minceur, leur légèreté, leur élasticité, leur parfaite adhérence permettent la réalisation de panneaux céramiques transportables.

☞ *Service Technique suisse de placement page 5 des annonces.*

Lausanne. — Imprimerie La Concorde.