Objekttyp: **Miscellaneous**

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

Band (Jahr): **70 (1944)**

Heft Bulletin technique de
la Suisse romande 6

PDF erstellt am: **16.05.2024**

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

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.

CONSEIL D'ADMINISTRATION DE LA SOCIÉTÉ ANONYME DU BULLETIN TECHNIQUE
A. Stucky, ingénieur, président ; M. Bridel ; G. Epitaux, architecte.

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.

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.).