

**Zeitschrift:** Bulletin technique de la Suisse romande  
**Band:** 71 (1945)  
**Heft:** 9

## 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:** 26.01.2026

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

# BULLETIN TECHNIQUE DE LA SUISSE ROMANDE

## 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.

Paraissant tous les 15 jours

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.

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 (suite et fin)*, par M. le Dr C. MUTZNER, directeur du Service fédéral des eaux. — *Société vaudoise des ingénieurs et des architectes : Assemblée générale annuelle du mardi 27 mars*. — *Société suisse des ingénieurs et des architectes : Extrait du procès-verbal de la 2<sup>e</sup> séance du Comité central du 2 mars 1945*; *Communiqué du secrétariat*. — *DIVERS : A la 29<sup>e</sup> Foire de Bâle*. — *BIBLIOGRAPHIE*. — *CARNET DES CONCOURS*. — *SERVICE DE PLACEMENT*.

## 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<sup>1</sup>.

(Suite et fin).<sup>1</sup>

### D. Le second stade : La liaison du Rhône navigable au lac Léman.

Le *Bulletin technique de la Suisse romande* du 18 mars 1944 a déjà exposé les résultats du concours d'idées ; je me permets donc simplement de rappeler la solution qui a obtenu le premier prix (fig. 24)<sup>2</sup>. Il s'agit d'un canal à ciel ouvert établi sur la rive droite et dans lequel on pénètre, en venant du Rhône, au moyen d'une seule écluse ; c'est là un grand avantage. Bien entendu, ce canal devra être très bien aménagé de manière à satisfaire aux exigences de l'urbanisme et de l'esthétique. Un tel aménagement est possible.

On cherche autant que faire se peut à maintenir la navigation dans le fleuve naturel. Notre service est parti aussi de cette idée. Abstraction faite de travaux d'adaptation qui, à vrai dire, peuvent être très importants, la navigation s'effectue alors dans le sillon tracé par la nature. Le fleuve a créé lui-même son lit, dont il a étanché lui-même aussi le fond et les flancs. Il n'est pas nécessaire de sacrifier du ter-

rain. Les risques et les difficultés sont moindres, en règle générale.

Pourquoi une telle solution n'a-t-elle pas été possible à Genève ? Je ne peux vous en indiquer les raisons que très sommairement.

Si l'on avait voulu surmonter, en restant dans le lit, la différence de niveau existant entre le Rhône et le lac Léman au moyen d'une seule écluse, il aurait fallu surélever tous les ponts de Genève, à l'exception peut-être de celui de la Coulouvrenière. En procédant ainsi, on aurait complètement altéré l'aspect caractéristique de la ville et gêné très fortement la circulation urbaine. De plus, les avantages pour la navigation auraient été moindres que ceux offerts par le canal à ciel ouvert.

On aurait pu aussi choisir une solution suivant laquelle les bateaux, à la remonte, auraient traversé tout d'abord une écluse afin de descendre à un niveau suffisamment bas pour pouvoir passer sous les ponts maintenus à leur niveau actuel (fig. 25). Les bateaux auraient dû alors naviguer dans ce canal en contre-bas pour remonter ensuite au niveau du lac au moyen d'une seconde écluse. Mais pareille solution aurait présenté de graves sujétions pour l'exploitation, et cela tant aux points de vue technique qu'économique. D'ailleurs, la navigation n'aurait pu être ainsi maintenue dans le fleuve que d'une manière très artificielle. Le niveau d'un tel canal devrait être abaissé par pompage, ce qui présenterait de grands inconvénients.

Au sujet d'une telle solution, il faut encore dire ceci : de par lui-même déjà, le Rhône ne présente pas — malheureusement — les conditions naturelles très favorables que l'on trouve sur le Rhin. Il faut donc tout mettre en œuvre pour ne pas rendre ces conditions encore plus désavantageuses ; dans le cas contraire, il y aurait danger que la navigation du Rhône ne puisse pas soutenir suffisamment la concurrence des autres voies de transports. C'est pour cette

<sup>1</sup> 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*. — Voir *Bulletin technique* du 14 avril 1945, p. 97.

<sup>2</sup> Illustrations autorisées. — N° 6033 A.C.F. 3.10.1939.

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.