Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 75 (1949)
Heft: 22

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: 09.12.2025

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

début de leur carrière. Il ne doit pas hésiter, le cas échéant, à envoyer en mission à l'étranger des ingénieurs fraîchement recrutés, afin de leur permettre de nourrir leur esprit des réalisations menées à bien ailleurs, aussi bien que des erreurs commises et des échecs éprouvés. A titre d'exemple, nous signalerons tout d'abord que nous considérons comme une des questions les plus urgentes pour la Belgique, l'équipement complet d'un réseau convenable de voies de communication par terre. Un tel plan est indispensable à une époque où l'on peut s'attendre à un développement sans précédent de la circulation automobile. Pour l'élaboration d'un pareil plan, il peut être utile d'effectuer une mission vers un pays comme les Etats-Unis. Nos jeunes envoyés en mission ne manqueront évidemment pas d'y admirer les superbes « parkways ». Il faut espérer qu'ils disposeront d'assez de jugement pour entrevoir que, dans nos anciennes contrées, nos routes pourraient être difficilement transformées en « parkways ». Un pareil projet conduirait vraisemblablement à l'expropriation de près de la moitié des propriétés belges. Mais c'est néanmoins en se basant sur les conceptions et les réalisations grandioses dans le domaine de la construction des routes en Amérique, qu'ils pourront poser les principes d'après lesquels notre propre réseau routier devrait être réformé, tant au point de vue de l'établissement qu'en ce qui concerne le trafic et la signalisation.

Nous nous en tiendrons là, en exprimant l'espoir que les considérations qui précèdent contribueront quelque peu à préparer des améliorations hautement désirables dans le domaine de la formation des ingénieurs, à l'université, de même que dans les carrières administratives.

DIVERS

Le développement de Genève et le problème de ses chemins de fer

Le réseau principal des chemins de fer suisses, qui comporte plus de 4000 km de lignes à voies normales, a été construit en majeure partie avant 1900. Mais, contrairement au magnifique développement du réseau suisse, très peu de lignes à voies normales ont été construites sur le territoire de la République et Canton de Genève, et 34 km de lignes à voies normales seulement sont exploitées actuellement sur le territoire cantonal. Ces 34 km de lignes ne correspondent ni à l'importance de la ville de Genève, ni à l'importance de la population, ni à la surface habitable du canton. Si l'on reporte, par exemple, la surface du canton de Genève sur le territoire environnant Neuchâtel, on trouve le double de voies normales pour une population trois fois moindre.

Un grand nombre de lignes de chemins de fer existent cependant tout autour du canton de Genève, lignes qu'il serait possible de raccorder par quelques voies nouvelles, aussi radiales que possible, pour obtenir, à partir de la ville de Genève comme centre, un réseau rationnel et complet, tel qu'il en existe autour de presque toutes les villes du monde.

En particulier toutes les autres villes suisses de quelque importance sont des nœuds ferroviaires florissants.

Cependant, après un retard que seule la situation géographique peut expliquer, les autorités compétentes se sont décidées à créer, *à Genève aussi*, un nœud ferroviaire, en construisant la ligne de Cornavin à La Praille, et en raccordant ainsi le territoire de la rive gauche du Rhône au réseau des Chemins de fer fédéraux. Mais tandis que chaque jour, et depuis de nombreuses décades, 250 trains traversent la Limmat à Zurich, et 220 trains quotidiens l'Aar, à Berne, aucun train ne figure à l'horaire pour traverser le Rhône, à Genève, malgré l'importance des populations habitant la rive gauche, tant en Suisse qu'en France.

Et l'ouverture de l'aérodrome intercontinental de Cointrin, établi avec tant de prévoyance par les autorités genevoises, correspond en fait aussi à un multiple percement du Jura, pour les communications à grande distance. Mais en face des améliorations considérables qu'apporte l'aviation, le Rhône constitue encore un grave obstacle, car tous les voyageurs arrivant à la gare de Cornavin, et à l'aérodrome de Cointrin, ont tous les ennuis de transbordements compliqués s'ils veulent continuer leur voyage vers les cités voisines d'Annemasse, de Thonon, d'Evian, de Chamonix, de Mégève, d'Annecy, de Saint-Julien, ou même vers des localités de la rive droite telles que Gex et Divonne. Et grâce aux bonnes communications à grande distance, il est maintenant plus pratique de gagner Paris, Rome, Londres ou New-York en partant de Genève-Cornavin, que des localités plusieurs centaines de fois plus proches de Genève.

Il apparaît à nos yeux que la suppression de l'obstacle que constituait jusqu'ici le Rhône dans le trafic ferroviaire, revêt une importance qui semble échapper à la plupart des habitants de Genève. Car l'importance et l'essor des villes « têtes de lac » vient principalement de leur fonction de villes-ponts ; et le trafic routier prouve précisément qu'à Genève aussi cette fonction tend à être ardemment remplie. Mais par contre le manque de pont ferroviaire sur le Rhône empêchait jusqu'ici tout trafic ferroviaire transversal de s'effectuer par Genève, et seul le transit longitudinal peut passer par cette ville. Mais le pont de chemin de fer sur le Rhône est maintenant achevé, et bientôt de nouvelles communications, telles que Benelux - Strasbourg - Bâle - Genève - Chamonix et Genève - Annecy - Grenoble - Marseille et Nice pourraient traverser la ville des Nations Unies. Il est donc à souhaiter qu'une politique ferroviaire judicieuse pousse à l'achèvement de l'œuvre actuellement commencée. Et cet achèvement comporte à notre avis les trois raccordements suivants :

1. Le raccordement La Praille - Les Eaux-Vives, de 4 km.
2. Le raccordement La Praille - Saint-Julien, de 5,5 km.
3. Le raccordement Bourdigny - Saint-Genis/Sergy, de 5,5 km.

La ligne Cornavin - La Praille étant exécutée, il ne resterait donc que 15 km de lignes à construire, dont 4 km seulement à doubles voies, pour donner à Genève les communications régionales correspondant à son importance et à sa situation géographique centrale, communications ferroviaires sûres et rapides, et allégeant le trafic routier.

Et l'importance des liaisons ferroviaires est loin de diminuer, puisque le trafic des Chemins de fer fédéraux suisses a encore doublé au cours des dix dernières années. De leur côté, les chemins de fer français vont faire de rapides progrès à la suite de l'électrification prochaine des lignes aboutissant à Genève.

Les nouvelles lignes de chemins de fer compléteraient l'effort entrepris par Genève pour son développement et les capitaux à y investir seront vite amortis par les recettes considérables qu'apportent les lignes à grand débit au voisinage des villes importantes.

Le nom des gares a aussi son importance, surtout dans une ville internationale comme Genève, où les visiteurs doivent pouvoir s'orienter rapidement ; on pourrait, par exemple, donner aux gares les doubles noms suivants :

Genève-Cornavin :	Gare du Nord.
Genève-La Praille :	Gare du Sud.
Genève-Les Eaux-Vives :	Gare de l'Est.

En outre, pour améliorer la liaison entre les chemins de fer et les transports locaux, on pourrait remplacer la halte de Pregny, très mal située, par une gare Genève-Sécheron, située au droit de l'avenue de la Paix, et y reporter le terminus de la ligne de trolleybus n° 4. Cette gare aurait à desservir la partie sud de la commune de Pregny, les Grand- et Petit-Saconnex, les institutions internationales, les industries nord de Genève, le futur Palais des Congrès, soit une population de plus de trente mille habitants, au lieu des deux mille mal desservis par la halte actuelle, dépourvue d'accès rationnel. L'utilisation de quatre gares pour desservir l'agglomération genevoise se justifie entièrement, si l'on songe que treize gares sont exploitées sur le territoire de la ville de Zurich, dont quatre très importantes sont situées à moins d'un kilomètre et demi à vol d'oiseau de la gare principale.

Genève, qui a construit à Cointrin l'aéroport intercontinental de la Suisse occidentale, vient de décider une modernisation très poussée de ses moyens de transports locaux, tramways et trolleybus : mais ces différentes améliorations n'atteindront tout leur effet que si les chemins de fer sont normalement développés, pour assurer les communications en masse, rapides et sûres, des touristes et des travailleurs, entre Genève et les régions voisines.

Et les possibilités de réalisation des très grands projets auxquels Genève tient beaucoup augmentent rapidement, et cela est vrai *et pour le percement du tunnel du Mont-Blanc, et pour la navigation fluviale.* Mais tant la route France-Italie que la navigation du Rhône devront trouver, lors de leur ouverture, une ville de Genève très bien équipée, pour que ces voies nouvelles rendent tous les services qu'on attend d'elles. Or un port fluvial doit correspondre à un nœud ferroviaire important, et le tunnel routier du Mont-Blanc mettra aussi en communication les réseaux de chemin de fer de France et d'Italie, par exemple par trolleybus rapides, augmentant ainsi l'importance du nœud ferroviaire à créer à Genève.

En conclusion, Genève pourrait donc, en moins de cinq ans, et avec des dépenses relativement très modestes, rattraper définitivement le retard de plus d'un demi-siècle dont souffre le réseau ferroviaire dont elle est le centre naturel.

W. Wanner.

LES CONGRÈS

Assemblée générale de l'Association suisse des Electriciens et de l'Union des centrales suisses d'électricité

L'Association suisse des électriciens (A. S. E.) et l'Union des Centrales suisses d'électricité (U. C. S.) ont tenu leurs assises les 1er, 2 et 3 octobre à Lausanne, avec une participation de plus de huit cents personnes.

L'*Union des Centrales suisses d'électricité* s'est réunie le samedi, sous la présidence de M. *H. Frymann*, directeur du Service de l'électricité de la ville de Zurich. MM. *R. Gasser*, directeur du Service de l'électricité et des eaux de Coire, *O. Hugentobler*, directeur de l'Electra Fraubrunnen, et *H. Leuch*, directeur du Service de l'électricité de la ville de Saint-Gall, ont été réélus membres du comité. Pour remplacer M. F. Kähr, directeur des Forces motrices de la Suisse centrale à Lucerne, démissionnaire, l'assemblée a élu M. *Ch. Aeschimann*, directeur de l'Aar et Tessin S. A., Olten, nouveau membre du comité.

A l'issue de l'assemblée, M. *P. Meystre*, chef du Service de l'électricité de la ville de Lausanne, donna une conférence intitulée : *L'énergie dans les villes modernes : Lausanne, son Service de l'électricité.*

Le conférencier fit ressortir le parallèlisme entre le développement général des villes et l'évolution de leurs services d'électricité. L'essor des villes suisses durant les cinquante dernières années est dû en grande partie à l'industrialisation qui, elle, dépend fortement de l'offre d'énergie. C'est à Lausanne que fut établie en 1882 l'une des premières centrales électriques du pays, que la ville racheta en 1901 et qui, depuis lors, a pris un essor magnifique. Actuellement, la Ville de Lausanne construit à Lavey une usine souterraine, au fil de l'eau et à basse chute qui constitue, au point de vue technique, une des plus intéressantes centrales électriques du pays.

L'*Association suisse des électriciens*, présidée par M. *A. Winiger*, directeur de l'« Elektro-Watt », Zurich, tint son assemblée le dimanche. Cette association englobe outre les centrales électriques, les entreprises de fabrication et de vente de matériel électrique, ainsi que 2500 membres individuels. Au Comité central, M. A. Traber, ancien directeur des Ateliers de construction Oerlikon, et M. Werdenberg, directeur du Service de l'électricité de la ville de Winterthour, démissionnaires, furent remplacés par MM. *M. Preiswerk*, directeur de la S. A. pour l'industrie de l'Aluminium, Lausanne, et *H. Puppikofer*, directeur des Ateliers de construction Oerlikon, nouveaux membres du comité.

L'assemblée nomma avec acclamations membre d'honneur M. *Rodolphe Stadler*, Dr h. c., administrateur-délégué de la S. A. des Câbleries et Tréfileries, Cossonay, en reconnaissance de ses mérites pour le développement de l'industrie des câbles électriques et des métaux en général et pour l'approvisionnement de l'industrie électrique en métaux durant la guerre, ainsi que le professeur Dr *Eugen Dolder*, Winterthour, en reconnaissance de ses mérites pour l'enseignement électrotechnique.

A l'issue de l'assemblée, l'A. S. E. rendit hommage au célèbre inventeur et réalisateur *René Thury* (1860-1938) surnommé par ses contemporains le roi du courant continu et, durant un certain temps, collaborateur d'Edison. Prononcer son nom c'est évoquer la création de nouvelles machines électriques, le transport de force à haute tension, la traction électrique. Thury, c'est aussi le régulateur automatique ; c'est l'électrométallurgie, les fours Héroult et Girod, la fusion à haute fréquence, etc., etc. M. *Jean Pronier*, directeur du Service de l'électricité de Genève, évoqua des souvenirs de René Thury, et releva son exceptionnel modestie et l'absence complète d'intérêt pour les questions d'argent. Le professeur Dr *E. Juillard*, Lausanne, traça l'œuvre exceptionnellement féconde de cet inventeur et réalisateur en électrotechnique.

Au cours du banquet officiel, MM. *P. Oguey*, conseiller d'Etat et *Von der Aa*, conseiller municipal, apportèrent le salut des autorités vaudoises et lausannoises.

Le lundi fut consacré à des visites techniques de la nouvelle usine de Bois Noir Lavey, des chantiers du barrage de Cleuson, de l'usine La Dernier près Vallorbe, des Câbleries et Tréfileries de Cossonay, des Ateliers de constructions mécaniques de Vevey et de l'Usine de Lucens de la S. A. Fibres de Verre.