

Objekttyp: **TableOfContent**

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

Band (Jahr): **67 (1941)**

Heft 12

PDF erstellt am: **25.09.2024**

### **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.library.ethz.ch)

<http://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 & C<sup>ie</sup>, 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 : M. IMER, à Genève ; secrétaire : J. CALAME, ingénieur, à Genève. Membres : *Fribourg* : MM. L. HERTLING, architecte ; A. ROSSIER, ingénieur ; *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. ODIER, architecte ; CH. WEIBEL, 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.

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 ; M. IMER.

**SOMMAIRE :** *Le canal de Plainpalais. Liaison entre le Rhône et le lac Léman. Une partie du canal transhelvétique du Rhône au Rhin,* par C. KUNZ-BARD, ingénieur civil. — *La ligne de raccordement entre les gares genevoises de Cornavin et des Eaux-Vives.* Société suisse des ingénieurs et des architectes. — **CORRESPONDANCE.** — **DIVERS :** *Consommation et production d'énergie électrique en Suisse.* — **BIBLIOGRAPHIE.** — **CARNET DES CONCOURS.** — **COMMUNIQUÉ.** — **SERVICE DE PLACEMENT.**

## Le canal de Plainpalais.

### Liaison entre le Rhône et le lac Léman. Une partie du canal transhelvétique du Rhône au Rhin

par C. KUNZ-BARD, ingénieur civil.

#### 1. Généralités.

Le canal français du Rhône au Rhin, construit par l'Etat en 1830, empruntant le territoire de Belfort et les Départements du Doubs, du Haut-Rhin et du Bas-Rhin, est en mesure d'assumer le trafic international nord-sud dans des conditions avantageuses. Le canal transhelvétique projeté ne bénéficiera probablement pas du transit, à moins que le problème soit serré de très près, et que ce canal offre des avantages de trafic rapide et des frais de transport susceptibles d'être alignés sur la concurrence internationale.

Apparemment, les initiateurs de la navigation suisse envisagent la construction de la voie d'eau par les collectivités, Confédération, cantons et communes, à fonds perdu, en prélevant des taxes sur les transports, et l'exploitation par des compagnies dans le genre des Satram, H. P. L. M.<sup>1</sup> ; le contact a certainement été déjà pris avec ces grandes organisations et il se fondera peut-être aussi une société suisse. On a déjà articulé un chiffre de 15,4 millions de recettes annuelles, ce qui, pour un million et demi de tonnes, représente 10 fr. 26 la tonne, en moyenne ; il faut mettre tout en œuvre afin qu'un point

<sup>1</sup> Société anonyme des transports maritimes ; Havre, Paris, Lyon, Marseille.

spécial du tracé ne grève pas démesurément les frais de transport, car il serait délaissé.

Par conséquent, on prévoit en majeure partie des marchandises importées et exportées par la Suisse, d'où lutte acharnée, car les chemins de fer, tant français que suisses, ne se laisseront pas, sans autre, enlever leur tonnage. Rappelons que, dans les années 1925 à 1932, au canal français du Rhône au Rhin, les Ponts et Chaussées ont dû tendre à le moderniser, pour passer des péniches de 300 à celles de 600 tonnes, par l'installation de tracteurs électriques sur voie Decauville, par la création d'une meilleure alimentation d'eau provenant de l'III et par une station de pompage à Dannemarie. Le canal s'étant outillé, les Chemins de fer d'Alsace-Lorraine et, de son côté aussi, la « Deutsche Reichsbahn » ont récupéré une partie du trafic perdu, en consentant des prix de transport plus intéressants. Si leur bénéfice par unité baissait, la quantité augmentait. Par exemple à Mulhouse, le charbon arrivait auparavant au port et était transporté dans une trentaine d'usines, situées en pleine cité, par wagons de marchandises à voie métrique de 5 puis de 10 tonnes de la Société anonyme des Tramways. Le transport ayant été en partie retiré à l'eau au profit du fer, les tramways durent construire des trucs pour transporter les wagons de chemin de fer sur voie de tramway. Mais le canal était un peu délaissé.

Il ne faut pas l'oublier, ce canal centenaire sillonne des plaines et des terrains faciles, tandis que notre canal transhelvétique emprunte une région de préalpes ; la navigation sur les lacs ne peut s'appuyer sur le terrain ferme des chemins de halage, partant, a devant elle des frais de transport plus élevés.