

**Zeitschrift:** Bulletin technique de la Suisse romande  
**Band:** 44 (1918)  
**Heft:** 3

## Inhaltsverzeichnis

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 02.04.2025

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

# BULLETIN TECHNIQUE

## DE LA SUISSE ROMANDE

Réd. : D<sup>r</sup> H. DEMIERRE, ing.  
2, Valentin, Lausanne

Paraissant tous les  
15 jours

ORGANE EN LANGUE FRANÇAISE DE LA SOCIÉTÉ SUISSE DES INGÉNIEURS ET DES ARCHITECTES

SOMMAIRE : *Le réseau suisse des voies navigables*, par G. Autran, ingénieur. — *Ventilateurs Sulzer* (suite et fin). — *Remarques générales sur les essais des matériaux*, par A. Dumas, ingénieur, à Schaffhouse. — *Concours*. — *Résultats du concours d'idées pour une fontaine monumentale, à Zofingue*. — *Méthodes modernes d'entretien et de revêtement des chaussées empierrées*, par M. J.-P. Blaser, ingénieur (suite). — *Société suisse des Ingénieurs et des Architectes*. — *Bibliographie*.

## Le réseau suisse des voies navigables

par G. AUTRAN, ingénieur.

Le timbre-réclame, publié récemment par notre Association du Rhône au Rhin, représente non seulement la voie navigable traversant la Suisse de Chancy à Coblenz, mais renferme aussi l'indication de diverses voies secondaires, qui viennent se greffer sur le tronc principal.

Il est donc opportun de dire quelques mots de l'ensemble du réseau projeté pour la navigation intérieure suisse, et de rappeler d'abord brièvement les circonstances dans lesquelles son exécution se prépare en ce moment.

La Confédération a pris en mains la question de la navigation intérieure, soulevée par l'initiative privée, et vient de donner une nouvelle preuve de sa sollicitude à l'égard de ces problèmes des transports par eau, en demandant d'introduire dans la Constitution fédérale un article complémentaire lui attribuant la législation dans ce domaine.

D'autre part, le Conseil fédéral a institué la Commission permanente de l'économie hydraulique, prévue par la loi, et a composé celle-ci de trente-quatre membres, dont les uns représentent plus spécialement les intérêts des forces motrices, et les autres s'occuperont de la navigation.

En outre, une Commission fédérale d'expertise a été chargée d'examiner les conditions techniques générales de l'aménagement de notre réseau fluvial.

Enfin diverses conversations ont été engagées avec les Etats voisins dans le but de préparer les ententes internationales destinées à assurer le contact indispensable de nos voies navigables suisses avec les fleuves qui les raccordent aux diverses mers.

Du côté du Rhin, on sait qu'un concours international a été ouvert en vue d'obtenir des projets de canalisation du fleuve entre Bâle et Constance ; les circonstances actuelles ont entravé ces études, mais nos Confédérés de Bâle viennent cependant de mener à bien la création d'un port sur territoire suisse, au Petit-Bâle, et obtiendront sans doute l'appui de la Confédération dans l'exécution de ces travaux.

Les tractations engagées avec deux compagnies allemandes pour l'installation d'industries sur les quais de

Bâle, et pour l'exercice de la navigation sur le Rhin jusqu'à Bâle, n'ont pas encore abouti.

Tout en reconnaissant parfaitement la nécessité qui s'impose pour nos amis de Bâle d'associer à leurs efforts l'industrie rhénane allemande, nous ne pourrions toutefois que regretter la vente définitive de la meilleure partie des quais de la ville de Bâle à une société étrangère, et l'intrusion d'une compagnie de navigation, constituée en relation intime avec le gouvernement badois, dans nos affaires suisses, sous le nom usurpé de Compagnie suisse de navigation.

Il serait infiniment préférable de louer les terrains en question et de déclarer ouvertement comme internationale, soit germano-suisse, la compagnie en formation, afin de réserver à notre compagnie projetée du Rhône au Rhin la qualification nationale, que nous continuerons à revendiquer énergiquement.

Du côté du Rhône, des efforts semblables continuent à se développer d'une manière favorable.

Le Comité franco-suisse du Haut-Rhône a tenu cette année deux importantes séances, à Lyon et à Genève ; il a transmis aux autorités des deux pays voisins un extrait de ses délibérations sous forme de vœux ; les premiers résultats de ces démarches commencent à se manifester.

Nous avons donc tout lieu de croire qu'une entente franco-suisse est en bonne voie de se réaliser, en vue d'assurer l'exécution des travaux nécessaires à l'aménagement du Haut-Rhône.

Après ce rapide exposé de nos relations internationales, examinons de plus près le développement qui paraît s'accroître dans les études de notre réseau suisse.

Notre voie navigable principale de Chancy à Coblenz est maintenant fixée dans ses grandes lignes, et en escomptant son exécution prochaine, on s'occupe déjà de ramifications à organiser pour étendre aux diverses régions de notre pays les avantages des transports à bon marché.

C'est ainsi que le canton du Valais vient de faire procéder cette année à l'élaboration d'un projet de réfection du canal Stockalper entre Monthey et le Bouveret, pour l'aménager en vue de l'assainissement et de la navigation. La réalisation de ce projet, qui concilie les intérêts de l'agriculture et ceux de l'industrie, ne pourrait que contribuer puissamment au développement économique du Valais.