

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 67 (1941)
Heft: 12

Vereinsnachrichten

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: 30.03.2025

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

transhelvétique ; Marseille est la porte de la Méditerranée et Ulm la jonction du Danube à rendre navigable et du futur canal vers le Neckar, Stuttgart et Mannheim. Ce transit représente un mouvement de marchandises, qui ne serait pas enlevé aux CFF, car il sera peut-être créé ou aurait du moins passé à côté d'eux ; ce trafic se montrera, au contraire, générateur de prospérité commerciale dans notre pays.

Le matériel flottant prévu, le plus moderne actuellement, c'est celui des bateaux automoteurs ; ceux-ci sont capables de porter près de 5 à 600 tonnes, mais n'ont pas besoin, comme les chalands, de chemins de halage ou de remorqueurs ; leur service tend à prévaloir sur le Haut-Rhin, car leur vitesse, plus grande, laisse une différence plus profitable avec celle du fleuve ; ils se montrent donc particulièrement appropriés au régime de fleuves rapides, tels que le Rhône, l'Aar et le Rhin supérieur, même aménagés par des barrages éclusés.

La navigation sur nos grands lacs, qui n'effraie nullement la presse spéciale allemande (voir les projets de navigation Bâle-Constance-Friedrichshafen-Bregenz, et l'article d'avril-juin 1939 des « *Süddeutsche Wasserstrassen* ») demande simplement un matériel apte à supporter l'effet des vagues. Aucune augmentation de frais de transport n'en peut résulter.

L'article de M. Kunz, ingénieur, propose un canal à simple voie à travers Genève ; nous croyons que c'est une erreur grave qui, tôt ou tard, se retournerait contre notre pays, si nous la réalisions. En effet, le canal transhelvétique, celui d'Enteroches en particulier, a un profil normal de 22 m de largeur minimum et 2,50 m de tirant d'eau, ce qui représente une section mouillée de 55 m² ; son rapport, $55 : 14 = 3,88$, à la section immergée du bateau permet une vitesse horaire de 5 km. De plus, la double voie, acquise tout le long du canal suisse, sera nécessaire de bout en bout pour assurer le trafic maximum, le triple de celui à simple voie, si l'on veut une solution homogène à plein rendement.

Nous croyons d'autre part difficile d'admettre que la ville de Genève se résoudrait à laisser encombrer des rues importantes par l'aménagement d'un canal navigable, dont elle n'a pas voulu sous ses quais. Le problème de la navigation suisse du Rhône au Rhin comporte autant de questions d'urbanisme et d'économie des transports, que de construction proprement dite. Une étude comparative fouillée de toutes les possibilités à travers Genève ou à côté d'elle doit donc être faite.

La solution de M. Kunz, ingénieur, a ceci d'intéressant que, sans augmenter la longueur du tracé, elle diminue des quatre cinquièmes la longueur du souterrain ; mais à quel prix pour Genève elle-même ! Ce serait en soi un immense avantage, si le tracé à l'air libre était à double voie ; mais ce n'est malheureusement pas le cas.

On peut donc, au point de vue rendement horaire, comparer le projet nouveau venu au tunnel Sécheron-Sousterre. La différence est que le coût estimatif en est bien inférieur ; mais le rendement est aussi fortement

diminué par les concessions à faire au trafic routier de rues populeuses.

Un seul projet subsiste encore, qui donne à la traversée de Genève le rendement possible du canal transhelvétique, c'est le tracé Autran, d'un canal à ciel ouvert et à double voie par le plateau du Grand Saconnex.

Ce tracé est malheureusement un peu plus long, et il comporte une forte dénivellation d'une cinquantaine de mètres au-dessus de la ville ; on y ferait face soit par deux escaliers de cinq écluses, soit par des ascenseurs, dont l'établissement serait du reste possible selon les conceptions modernes. On sera probablement conduit à envisager un ascenseur plus grand encore pour aménager le barrage de Génissiat, si l'on veut éviter une dépense d'eau difficile à accorder avec le régime de l'usine de pointe. Il n'est, pour se convaincre de l'efficacité de ces engins, que d'aller visiter ceux que l'Allemagne utilise à journée faite dans son magnifique réseau de canaux intérieurs à grande navigation ; celui de Nieder Finow sur l'Oder, non loin de Berlin, par exemple.

A. PARIS, ingénieur.

SOCIÉTÉ SUISSE DES INGÉNIEURS ET DES ARCHITECTES

Cotisation pour 1941 à la caisse centrale.

La cotisation à la caisse centrale pour 1941 a été fixée par votation écrite auprès des délégués des sections à Fr. 15.— (Fr. 7,50 pour les membres de moins de 30 ans). L'augmentation de Fr. 3 par rapport à la cotisation de 1940 est due principalement à la forte diminution du chiffre de vente des normes. Les membres de la S. I. A. sont priés de favoriser autant que possible la vente des normes, par exemple en faisant en sorte qu'elles soient jointes aux divers contrats d'entreprise.

Nous vous prions de verser le montant de la cotisation au compte de chèques postaux de la S. I. A. N° VIII 5594, d'ici à fin juin 1941. Passé cette date, nous nous permettrons de percevoir les cotisations non payées en remboursement. La carte de membre pour 1941, servant de quittance, vous sera remise au reçu de votre versement.

Zurich, le 3 juin 1941.

Le Comité central :
Le président : R. NEESER.
Le secrétaire : P.-E. SOUTTER.

DIVERS

Consommation et production d'énergie électrique en Suisse.

Vers la construction de nouvelles usines.

Du rapport qu'a publié, sur son activité en 1940, l'Union suisse des consommateurs d'énergie électrique¹, nous tirons les considérations suivantes (Réd.) :

¹ Voir « *Le consommateur d'énergie* » 15 mai 1941.