Service fédéral des eaux: extrait de son rapport de gestion pour 1937

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **64 (1938)**

Heft 17

PDF erstellt am: **16.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-49221

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.e-periodica.ch

à canton, et qui allaient multiplier, en cette poussée de fièvre ferroviaire, les projets les moins liés et les plus discordants. Ajoutons-y les plus étroites ambitions de clocher et les plus sordides vénalités locales, foisonnant comme à plaisir, le partage des compétences et des attributions entre Confédération et cantons encore en pleine incertitude pratique, et les procédures administratives en complète hésitation. Ainsi les financiers français allaient-ils avoir le champ libre pour transformer les politiciens du cru en marionnettes dont ils tireraient les ficelles. Il ne saurait faire de doute qu'ils aient eu, à cet égard, de grandes facilités de manœuvre. Et, si telles personnalités allaient demeurer, avec leurs contractants français, sur le pied de parfaite égalité, se prêtant à l'occasion, mais ne consentant jamais et en aucune occasion à se négocier ou à se vendre — tel Escher, haut bourgeois zurichois, industriel de grande classe et chef, dans son canton, du parti progressiste, et qui, s'étant tâté d'abord entre les partis affrontés fit, en fin de compte, son jeu avec les Pereire, mais sans jamais abdiquer à leur endroit — il ne semble pas en avoir été de même de certains auxiliaires dont les Rotschild s'assurèrent le concours et qui prirent très vite figure d'hommes à tout faire : tels, en particulier, deux affairistes démagogues, tous deux engagés à plein corps dans les tripotages ferroviaires et bancaires les plus suspects, tous deux chefs, qui à Berne, qui à Genève, des partis avancés : Stämpfli et James Fazy ».

Envers Stämpfli, M. Blanchard est particulièrement gracieux : « Tous les soupçons ou, pour parler plus exactement, toutes les suppositions demeurent de mise lorsqu'on voit cet imperturbable démocrate, ce si véhément contempteur des barons des chemins de fer et qui, la main sur le cœur, avait si véhémentement tonné contre les puissances d'argent, Stämpfli pour ne pas le nommer, prendre, en 1864, ses invalides de la politique — invoquant pour ce la lourdeur de ses charges de famille — comme directeur de la Banque Fédérale, banque mise sur pied à l'aide de capitaux français fournis précisément par des groupes en relations avec les Rotschild ». Ces malheureux politiciens suisses étaient évidemment manœuvrés durement par les deux groupes antagonistes de « gladiateurs », les Talbot, Bartolony et Rotschild d'une part, les Pereire d'autre part, qui « s'attaquaient avec fureur, dans des batailles furibondes ».

Heureusement Escher échappe aux vitupérations de M. Blanchard parce que, dit-il, « s'il avait agi en liaison avec les Pereire, il n'avait jamais aliéné à leur endroit ni l'indépendance de son opinion, ni la liberté de son comportement ».

Quant à nous autres, Vaudois, nous faisons figure de victimes, sinon de dupes, dans la bagarre, si l'assertion suivante de l'ambassadeur de France à Berne, de Salignac-Fénelon, est exacte : « Des délégués vaudois se sont répandus auprès de moi en propos amers contre le Conseil fédéral, qui laisse le Parlement suisse sacrifier les intérêts d'un riche et puissant canton, comme celui de Vaud, aux intrigues d'une ville remuante et vénale, comme Genève. Ils ont exprimé toute sorte de suppositions peu flatteuses sur le désintéressement de M. Fazy, qu'ils regardent comme complètement négocié à MM. de Rotschild et Bartolony... »

Voici encore, toujours d'après M. Blanchard, un épisode de cette écœurante mêlée d'intérêts pécuniaires :

« ...Mais ce fut, du même coup, le déchaînement de l'outrage et de l'invective. Et les plus véhémentes imprécations que nous ouïmes si abondamment, ces temps que voici, sur le thème du « mur d'argent » et des « deux cents familles », ne sauraient nous donner qu'une approximation assez pâle des pitreries délirantes vomies par Stämpfli et sa bande et sa presse — tous déchaînés, ne l'oublions pas, pour le compte des Rotschild — à l'égard des « barons du Crédit Mobilier » (côté Pereire. *Réd.*), « des baillis de chemins de fer prétendant, de leurs rails, ligoter, comme des chaînes d'acier, le bon et honnête peuple suisse ». Contre ces « Gessler juifs », Guillaume Tell était naturellement invoqué à la rescousse. Aussi bien, proclamait-on, les temps allaient venir, si l'on ne se mettait résolument à la traverse, où sur l'écusson confédéral, il conviendrait, à la croix blanche sur fond rouge, de substituer une locomotive noire — celle de « ces messieurs de Paris » — sur fond bleu sale, soit par la couleur même de cette fumée, en quoi ne manqueraient pas de s'évanouir, quelque jour, « les friponneries fantasmagoriques des Pereire et de leur meute de loups-cerviers ».

Et cette prédiction se réalisa car, « faute d'avoir su imposer à leurs luttes féroces une discipline de conciliation, les financiers fançais laissaient décidément (le réseau helvétique) se soustraire à la sphère d'influence française » et « il n'est pas douteux que ce soit dans l'âpreté même de la lutte intestine soutenue par les financiers français qu'il convient de rechercher les causes de l'échec de ce projet de domination française formé par eux à l'égard du réseau ferroviaire suisse ».

Service fédéral des eaux.

(Extrait de son rapport de gestion pour 1937.)

Hydrographie. — Charriage des alluvions.

Service hydrométrique régulier.

Le service hydrographique et l'annuaire qui contient les résultats les plus importants de l'activité de cet organisme sont aujourd'hui restreints jusqu'à l'extrême limite de ce que permettent les intérêts de l'économie hydraulique.

Le nombre des *stations pour la détermination des débits* était de 101 à la fin de l'exercice. Pour déterminer les débits auxdites stations, il a fallu 516 jaugeages, dont 476 ont été exécutés à l'aide du moulinet hydrométrique et 40 au moyen du procédé par titration. Comme on a maintenant des exigences plus grandes que jadis concernant la qualité des résultats — on s'en sert par exemple pour des expertises judiciaires —, il paraît impossible de diminuer encore le nombre des jaugeages. La connaissance des débits en hautes eaux et du charriage des alluvions est importante, particulièrement en ce qui concerne la suppression des risques de dommages.

Les *stations pour la détermination du niveau des eaux*, sans détermination des débits, étaient au nombre de 163 à la fin de l'exercice.

Le *service de détermination des hautes eaux* a été encore amélioré, dans la mesure où les moyens à disposition l'ont permis. La détermination des hautes eaux est maintenant possible par mesurage direct à 80 % des stations.

Travaux hydrographiques à buts spéciaux.

Parmi les *travaux spéciaux* qui ont fortement occupé le service des eaux, il y a lieu de citer : *a*) La détermination des *conditions de rugosité du lit du Rhin* en amont du lac de Constance, comme contribution au problème bien connu que posent les dangers d'inondation dans le Rheintal saint-gallois au moment des crues. Les travaux sont continués. *b*) La détermination des conditions hydrographiques du *remous de l'usine de Kembs*, ainsi que des effets de ce remous sur la future usine de Birsfelden. Les travaux doivent être poursuivis. *c*) La détermination du débit utilisé par l'*usine d'Albbruck-Dogern*. Les levés et leur calcul doivent aussi être continués. *d*) Les travaux à l'Aa d'Engelberg et au Mehlbach, exécutés à la demande du Tribunal fédéral. Ils ne sont pas encore achevés.

Tarages de moulinets et instruments.

Station d'essais de Bolligen. — Le service a effectué 109 tarages de moulinets pour son propre compte et 30 pour des tiers. Malgré l'état de délabrement de l'installation et la section trop faible de son canal, des entreprises industrielles suisses s'adressent toujours au Service pour faire tarer leurs moulinets.

Etant donné l'état insuffisant de la station d'essais, le Service a fait des études pour le projet d'une nouvelle construction. Il s'est mis en rapport avec le Laboratoire de recherches hydrauliques et l'Institut d'hydraulique de la division des ingénieurs mécaniciens de l'Ecole polytechnique fédérale, afin d'examiner si une solution de nature à donner satisfaction aux trois institutions officielles en cause paraît possible. Un message, accompagné d'un projet d'arrêté fédéral, sera remis aux Chambres fédérales, cet examen achevé.

Charriage des alluvions et dépôts.

A cause des ressources modestes mises à sa disposition et du personnel réduit qu'il occupe, le Service n'eut qu'une activité très limitée dans le domaine du mesurage des alluvions et dépôts. Les levés entrepris à la station pour la détermination du charriage des alluvions sur l'Aar, à Brienzwiler, établie en 1936, ont été continués, avec maintien du fonctionnement diurne et nocturne, suivant les circonstances. Le Service a collaboré précédemment aux travaux et études exécutés par le Laboratoire de recherches hydrauliques dans le domaine général du charriage des alluvions ; il travaille encore aujourd'hui en liaison avec cet institut.

Les phénomènes d'érosion, le transport des alluvions, le charriage des dépôts et les phénomènes d'atterrissement dans les bassins de retenue artificiels, les cours d'eau et les lacs présentent un grand intérêt public. Il faut souhaiter que les circonstances permettent bientôt d'augmenter les ressources mises à disposition.

Aménagement du Rhin.

Navigation en aval de Bâle.
(Rhin soumis au régime conventionnel).

Régularisation du Rhin entre Strasbourg-Kehl et Istein. — Les travaux ont été suspendus sur toute la section Strasbourg-Kehl-Istein pendant la période des hautes eaux d'été ; ils furent repris partout au début de novembre. Les sections en construction sont en état d'aménagement avancé depuis avril 1936. On a profité, en général, de la baisse des eaux qui s'est produite à la fin de 1937 pour consolider le couronnement des épis et compléter les ouvrages de régularisation. Au cours de l'exercice, on n'a pu construire des seuils de fond que dans une mesure limitée, à cause de la conformation du fond du lit ; l'aménagement de ces ouvrages est très important particulièrement sur la section en érosion.

Les hauts niveaux de l'été ont contribué, comme précédemment, à former le chenal de navigation, de sorte que le talweg a atteint, sur toute la section, la position prévue dans les plans et que la profondeur de 2 m recherchée pour la navigation a été obtenue, sauf à quelques endroits, où l'insuffisance de profondeur est d'ailleurs minime.

Le fort développement de la navigation sur le Rhin, entre Strasbourg et Bâle, lequel dépasse nettement les prévisions — le tonnage de l'année a atteint plus de 2 millions de tonnes — est la preuve la meilleure du succès des travaux.

Le mode de construction appliqué a continué à donner de bons résultats.

Ports bâlois. — Des subventions fédérales ont été allouées au canton de Bâle-Ville pour la construction du deuxième bassin, à Petit-Huningue, et au canton de Bâle-Campagne pour l'aménagement des ports, à Birsfelden et Au. La construction des ouvrages a avancé conformément au programme.

Aménagement du Rhin entre Bâle et le Lac de Constance.
(Section suisse et suisse-badoise.)

La commission suisse-badoise pour l'aménagement du Rhin entre Bâle et le lac de Constance s'est réunie une fois au cours de l'exercice, en juillet.

Eclaircissement des conditions techniques et économiques :

a) *Chute de Birsfelden.* On peut considérer la question du mode d'aménagement de cette chute comme élucidée et le projet comme mis au point.

b) *Chute de Rheinfelden.* Pour des raisons économiques, la construction d'une nouvelle centrale, dont il avait été question autrefois, n'entre plus en considération. Il semble préférable de construire un nouveau barrage. En ce qui concerne le projet d'aménagement de la voie navigable, on examine de nouvelles solutions adaptées aux conditions actuelles.

Au début de mars, le réseau des repères établi comme moyen de contrôle a été mesuré pour la cinquième fois, en vue de déterminer les affaissements du sol.

c) *Chute de Ryburg-Schwörstadt.* Afin de tenir compte de la chute de Säckingen située en amont, on ne peut admettre une surélévation du remous que provisoirement, jusqu'à la mise en service de l'usine de Säckingen.

d) *Chute de Säckingen.* Des recherches sont encore faites pour connaître l'emplacement le plus rationnel de l'usine. Les pourparlers destinés à déterminer si la part suisse de l'énergie de l'usine de Koblenz-Kadelburg doit être échangée contre la part allemande correspondante de l'usine de Säckingen continuent.

e) *Chute d'Albbruck-Dogern.* Il existe plusieurs projets pour l'aménagement de la future voie navigable. On établit des devis comparatifs.

f) *Chute de Koblenz.* On peut considérer la question du mode d'aménagement de cette chute comme élucidée et le projet comme définitivement mis au point.

g) *Chute de Rekingen.* Le projet a subi des modifications. Les autorités compétentes ont donné leur assentiment de principe au nouveau projet.

h) *Chute de Rheinau.* Les autorités compétentes sont en principe d'accord au sujet du projet le plus approprié à l'aménagement de cette chute. Quant aux moyens de créer la voie navigable, il existe diverses solutions que l'on doit encore élucider.

Mise au net des actes de concession pour l'utilisation de la force hydraulique. — Les concessions complémentaires pour les chutes de *Schwörstadt* et de *Rekingen* ont été définitivement mises au net. En ce qui concerne la concession complémentaire pour l'usine de *Dogern*, les pourparlers continuent.

On a établi des projets d'actes de concession pour les chutes de *Säckingen* et de *Rheinau*.

Etudes sur l'aménagement de la voie navigable entre Bâle et le lac de Constance. — Les avis diffèrent, en Suisse, sur le point de savoir s'il faut aménager la section Bâle—lac de Constance en voie navigable avec des écluses et avant-ports de dimension grande, moyenne ou petite. En cas de grand aménagement, un train de chalands composé d'un remorqueur et d'un chaland pourrait être éclusé sans qu'il soit nécessaire de décomposer le train. Avec un aménagement moyen, cette opération ne pourrait être évitée. L'aménagement en petites dimensions permettrait sans autre le passage des bateaux automoteurs et serait le plus avantageux pour ceux-ci ; en revanche, seuls des trains de chalands de grandeur moyenne et décomposés pourraient être éclusés.

En liaison avec les cantons et associations intéressés et en collaboration avec des bureaux d'ingénieurs privés, le Service s'est chargé d'élucider la question de l'aménagement de la voie navigable du point de vue économique. A la fin de l'exercice, on était déjà en possession de l'étude concernant les capacités de trafic offertes par un aménagement de dimensions grandes, moyennes et petites.

(A suivre.)

CORRESPONDANCE

On nous écrit :

Le Service de presse de *La « Semaine suisse »*, « Association de propagande pour l'entr'aide économique nationale », vient d'émettre le communiqué suivant :

A propos d'une convention internationale.

« On sait qu'une conférence internationale, groupant les représentants de 40 Etats, tenue à Londres en 1934, avait arrêté les termes d'une nouvelle convention internationale en matière de droits des brevets et de protection de la propriété intellectuelle.

» Cette convention devait être ratifiée jusqu'au 1er juillet 1938. En Suisse, ce sont nos Chambres fédérales qui sont compétentes en cette matière. Jusqu'ici notre Parlement n'a pas encore pris position. Par contre, l'Office fédéral de la propriété intellectuelle vient de faire une communication officielle par laquelle il déclare que, malgré l'expiration du délai de ratification, notre pays n'a pas rejeté la Convention de Londres et qu'il lui reste encore la possibilité d'y adhérer purement et simplement. Il ajoutait que la question serait posée aux Chambres fédérales lors de l'une des prochaines sessions. Le communiqué mentionnait encore les noms de 5 pays qui ont jusqu'ici ratifié le document de Londres.