

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 50 (1924)
Heft: 12

Artikel: Commission centrale pour la navigation du Rhin
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-39073>

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: 13.01.2026

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

BULLETIN TECHNIQUE

DE LA SUISSE ROMANDE

Réd. : D^r H. DEMIERRE, ing.

Paraissant tous les 15 jours

ORGANE AGRÉÉ PAR LA COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN

ORGANE DE L'ASSOCIATION SUISSE D'HYGIÈNE ET DE TECHNIQUE URBAINES

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

SOMMAIRE : *Commission centrale pour la navigation du Rhin : Compte rendu du Bureau au sujet de l'activité de la Commission centrale en 1923.* — *Sur la charge limite admissible de rouleaux en contact avec des chemins de roulement plans. Etude expérimentale*, par A. DUMAS, Professeur à l'Université de Lausanne, Chef du Laboratoire d'Essais de matériaux. — *Concours en vue de l'érection d'une fontaine contre le mur de la terrasse projetée à l'est du temple de la Madeleine (suite).* — *Nouveaux alliages d'aluminium.* — *La traction électrique au service des échanges d'énergie.* — *Deuxième Congrès international des villes sous le patronage de la Municipalité d'Amsterdam.* — *NÉCROLOGIE : G.-E.-L. Brown.* — *BIBLIOGRAPHIE.* — *SOCIÉTÉS : Association suisse d'hygiène et de technique urbaines.* — *Cinquantième de la Société vaudoise des Ingénieurs et des Architectes.*

Commission centrale pour la navigation du Rhin.

Compte rendu du Bureau au sujet de l'activité de la Commission Centrale en 1923.

Strasbourg, le 22 mars 1924.

La Commission Centrale pour la Navigation du Rhin a tenu au cours de l'année 1923 deux sessions, la première en avril et la deuxième en décembre.

Composition de la Commission.

La composition a subi au cours de l'année les changements suivants : M. Charguéraud, Président, décédé, a été remplacé par M. Gout, Ministre Plénipotentiaire ; M. Koch, Commissaire hessois des Etats allemands a été remplacé par M. Wand, Commissaire bavarois des Etats allemands. M. Kranzbuehler, a remplacé M. Koch, décédé, en qualité de Commissaire Adjoint hessois des Etats allemands ; M. Royers, Commissaire de Belgique, décédé, a été remplacé par M. Segers, Ministre d'Etat ; enfin M. le Marquis Paulucci de Calboli, Commissaire d'Italie, a été remplacé par M. Rossetti, Ministre Plénipotentiaire.

En conséquence, à la fin de l'année 1923, la Commission Centrale était constituée comme suit :

Président : M. Gout.

Etats allemands : MM. les Commissaires Seeliger, Peters, Fuchs, Wand et M. le Commissaire adjoint Kranzbuehler.

Belgique : MM. les commissaires Segers, Brunet.

France : MM. les commissaires Mahieu, Dreyfus, Fromageot, Berninger.

Grande-Bretagne : M. le Commissaire Baldwin.

Italie : MM. les Commissaires Rossetti, Sinigaglia.

Pays-Bas : MM. les Commissaires van Eysinga, Kroeller, Jolles.

Suisse : MM. les Commissaires Herold, J. Vallotton.

Secrétariat : MM. le Secrétaire général Hostie (belge), secrétaire général adjoint Charguéraud-Hartmann (français).

Membres du Secrétariat : MM. de l'Espinasse (néerlandais), Gerlach (allemand).

Organisation des Services :

L'organisation des services du Secrétariat n'a pas été modifiée au cours de cette année.

* * *

Les inspecteurs de la Navigation sont :

Pour le secteur suisse : M. Moor, Ingénieur cantonal, Bâle. Pour le secteur Ia : M. Antoine, Ingénieur des ponts et chaussées, à Strasbourg.

Pour le secteur IB : M. l'Oberbaurat Spiess, à Karlsruhe ;

Pour le secteur II : M. le Baurat Pabst, à Mayence ;

Pour le secteur III : M. l'Oberbaurat Degener, à Coblenz ;

Pour le secteur IV : M. le Jonkheer Dettlinger, à La Haye.

Convention générale et revision de la convention de Mannheim.

Ainsi que le compte rendu précédent le rappelait déjà, aux termes de l'article 354 du traité de Versailles, le projet de révision de l'Acte de Mannheim, qui doit être établi par la C.C.R., devra être rédigé en conformité des dispositions de la Convention générale, si celle-ci est intervenue dans l'entretemps. La convention générale a vu le jour à Barcelone au cours d'une conférence de la Société des Nations qui s'est tenue en mars/avril 1921. Depuis lors, un certain nombre d'Etats ont ratifié cette convention, mais d'autres se sont jusqu'à présent abstenus de le faire. Cet état de choses a fait notamment l'objet des travaux de la Conférence de Gênes laquelle a invité tous les Etats participants à ratifier au plus tôt cette Convention.

A cette conférence certaines réserves ont été faites notamment par les Pays-Bas et par la Suisse.

La Commission Consultative et Technique des Communications et du Transit de la Société des Nations a examiné cette question dans sa session de 1922 et a pris une résolution disant en substance ce qui suit :

« La Commission... estime qu'il est possible que dans certains cas, des malentendus rendent difficiles ces ratifications ou adhésions et pour ces motifs considère comme désirable que les Gouvernements intéressés et notamment les Etats participants à l'élaboration de l'acte de navigation d'une même voie d'eau d'intérêt international prennent dans ce cas toutes mesures appropriées pour s'assurer que de tels malentendus n'existent pas, ou s'ils existent, pour les dissiper. »

Cette résolution a été transmise à la Commission centrale. Saisie de la sorte par la Société des Nations et suivant par ailleurs, une suggestion de son Bureau, quant à l'opportunité de faire précéder la révision de la Convention de Mannheim d'un examen détaillé de la Convention générale, la Commission centrale a commencé dans sa session d'avril de cette année ses délibérations sur cet objet.

Après un premier échange de vues, poursuivi, pour chacun des articles de la Convention générale au double point de vue mentionné ci-dessus, la Commission centrale a chargé son Secrétaire général de lui faire rapport sur les problèmes soulevés en vue de faciliter la poursuite de la discussion sur cet objet. Le rapport du Secrétaire général a été déposé en novembre.

* * *

Relations avec d'autres organismes internationaux.

La Commission centrale a continué à suivre les travaux de la *Commission Consultative et Technique* des Communications et du Transit de la Société des Nations. Elle a également été représentée à la *deuxième conférence générale* des Communications tenue à Genève en novembre/décembre 1923.

Elle a décidé d'assurer la liaison avec les autres *Commissions fluviales* par l'échange des protocoles.

* * *

Liberté de la navigation en général.

Au cours de la session d'avril 1923, l'attention de la Commission se porta sur les répercussions que les événements politiques avaient eues, quant à l'état général de la navigation du Rhin, à partir du 11 janvier 1923 et plus particulièrement quant à la stricte observation des stipulations suivantes :

a) interdiction à l'entrée ou à la sortie par la voie du Rhin de *droits* d'entrée et de sortie plus élevés que ceux auxquels les mêmes marchandises seraient soumises à l'entrée ou à la sortie par la frontière de terre (Mannheim art. 6) ;

b) octroi sur le Rhin de toutes les *facilités* qui seraient accordées sur d'autres voies de terre ou d'eau pour l'importation, l'exportation ou le transit des marchandises (Mannheim, art. 14) ;

c) traitement conforme à l'Acte de Navigation des marchandises à destination ou en provenance des entrepôts des *ports dits francs* du Rhin (Mannheim, art. 8) ;

d) facilités requises dans les ports pour le *chargement*, le *déchargement* et la mise en entrepôts des marchandises (Mannheim, art. 27) ;

e) Interdiction sur le Rhin de tous *péages* et de tous *droits*, autres que les droits d'entrée sur les marchandises à l'importation et les droits de sortie sur les marchandises à l'exportation (Mannheim, art. 3) à l'exclusion notamment de tous droits de transit (Mannheim, art. 7) ;

f) interdiction, quant au transit direct de toutes *formalités* autres que les formalités limitativement prévues à la Convention de Mannheim (présentation au bureau de douanes d'entrée d'un manifeste en double expédition, clôture des accès à la cale, présence éventuelle à bord de gardiens et arrêt au bureau de douanes de sortie pour la vérification des clôtures et le retrait éventuel des gardiens).

Après que les délégations belge et française (la délégation des Etats allemands à laquelle s'adressaient également certains des griefs formulés, n'était pas représentée à cette session) eurent fait ressortir : que si des entraves avaient été apportées dans les premiers temps de l'occupation, ce fait était dû à des circonstances indépendantes de la bonne volonté de leur Gouvernement et que les mesures prises par d'autres Gouvernements pouvaient d'ailleurs venir s'opposer à la stricte application de la Convention de Mannheim, la Commission accueillit avec satisfaction l'assurance qui lui fut donnée par ces délégations que leurs Gouvernements entendaient respecter le Statut international du Rhin et avaient notamment prescrit aux autorités occupantes qu'aucune mesure ne fût prise qui pût porter atteinte à la liberté de la navigation du Rhin.

Dans l'intervalle des deux sessions, la Commission poursuivit l'examen des faits qui lui avaient été soumis par les Délégations néerlandaise et suisse.

D'autre part elle fut saisie par la Délégation des Etats allemands de certains faits que cette délégation estimait être des atteintes au Statut international du Rhin et au sujet desquels elle demandait l'intervention de la Commission.

Cette demande portait notamment sur les points suivants :

1° Les saisies de bateaux allemands et des cargaisons de ces bateaux (effectuées à titre de réparation) par les autorités occupantes.

2° L'ordre militaire du 19 janvier 1923 défendant aux vapeurs allemands et aux bateaux vides allemands de franchir la frontière néerlandaise.

3° Les mesures coercitives prises par les autorités occupantes à l'égard des bateliers, des équipages et des pilotes.

4° L'obligation imposée aux navigateurs de demander la permission des autorités occupantes avant de charger ou de décharger.

5° L'immixtion des autorités occupantes dans l'administration fluviale allemande.

6° Les interventions des autorités occupantes dans le service administratif des Gouvernements riverains allemands dans les ports allemands.

7° L'établissement d'un régime douanier spécial.

Les plaintes de la délégation des Etats allemands étant

connexes, tout au moins en ce qui concerne le 7°, aux questions faisant l'objet des délibérations antérieures de la Commission, cette dernière procéda au cours de sa deuxième session de 1923 à un examen approfondi de l'ensemble du problème. Cet examen qui permet de constater que, sur un grand nombre de points qui avaient déjà fait l'objet des échanges de vues antérieurs, une suite satisfaisante avait, dans l'entre-temps, été donnée aux observations formulées au sein de la Commission, aboutit à la résolution suivante :

« La Commission,

» Après avoir entendu les observations respectivement présentées par la Délégation des Etats allemands, la Délégation des Pays-Bas, la Délégation de Suisse ainsi que celles de la Délégation française et de la Délégation belge en ce qui concerne l'état général de la navigation sur le Rhin depuis le 11 janvier 1923 ;

» constatant le trouble que les événements politiques ont entraîné pour le trafic sur le Rhin et pour la stricte observation de l'Acte de Mannheim,

» et estimant que l'appréciation de ces événements n'est pas de sa compétence,

» exprime le ferme espoir que les Gouvernements intéressés feront leurs efforts pour que dans le plus court délai possible, la prospérité du trafic rhénan reprenne ses progrès dans la pleine observation de la Convention de Mannheim,

» et prie les Commissaires des Etats intéressés de faire connaître à la Commission aussitôt que possible, et en vue de sa prochaine session, la suite qu'aura reçue le vœu formulé ci-dessus. »

En outre, la Délégation des Etats allemands a fait la déclaration suivante :

« La Délégation allemande maintient son point de vue juridique, savoir que la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin est l'organisme compétent pour prendre une décision au sujet des infractions de l'Acte de Mannheim relevées par le Gouvernement allemand.

» En se réservant de soumettre à nouveau la demande allemande à la décision de la Commission Centrale, le Gouvernement allemand partage le ferme espoir que les Gouvernements intéressés feront leurs efforts pour que dans le plus court délai possible, la prospérité du trafic rhénan reprenne ses progrès dans la pleine observation de la Convention de Mannheim. »

Dispositions conventionnelles et réglementaires.

Les délibérations relatives à la refonte des dispositions conventionnelles et réglementaires relatives à la matière des *patentes de bateliers* ont abouti dans la session de décembre de cette année à une solution d'ensemble.

Le régime antérieur peut être résumé comme suit :

1° Une patente est exigée pour la conduite d'un bateau sur une partie du Rhin appartenant à plusieurs Etats riverains. (Mannheim, art. 15.)

2° Le droit de délivrer et de retirer la patente n'appartient qu'à l'un des Etats riverains à l'égard des bateliers domiciliés dans cet Etat. (Mannheim, art. 15 et 20.)

Les bateliers des affluents du Rhin et ceux des eaux intermédiaires entre le Rhin et l'Escaut (Mannheim, art. 18) sont assimilés — sous condition de réciprocité — aux bateliers domiciliés dans les Etats riverains du Rhin, moyennant une déclaration d'un de ceux-ci, que ces personnes remplissent par ailleurs les conditions exigées des bateliers du Rhin (Mannheim, art. 18). L'Etat riverain dont émane une telle déclaration ayant le droit exclusif de l'annuler (Mannheim, art. 21).

3° Les conditions nécessaires et suffisantes pour l'obtention d'une patente, dans le cas le plus favorable (candidats ayant satisfait à l'épreuve de sortie d'une école de bateliers agréée par la Commission Centrale) sont les suivantes :

a) être âgé de 21 ans ;

b) avoir effectivement pratiqué la navigation pendant quatre ans (cinq ans pour la conduite d'un bateau à vapeur, dont deux ans sur le Rhin ou sur le secteur du Rhin pour lequel la patente est demandée) (Convention additionnelle du 4 juin 1898).

Le régime nouveau se caractérise d'autre part de la manière suivante :

1^o Une patente est exigée pour la conduite d'un bateau sur n'importe quelle partie du Rhin située en amont du pont de Duisbourg-Hochfeld.

2^o Le droit de délivrer et de retirer la patente appartient à chacun des Etats représentés à la Commission Centrale pour la navigation du Rhin sans condition de domicile ;

3^o Les conditions nécessaires et suffisantes pour l'obtention d'une patente pour tout candidat satisfaisant, par ailleurs, aux exigences générales d'aptitude physique reconnues indispensables sont :

a) être âgé de 25 ans pour la conduite d'un bâtiment muni de moyens mécaniques de propulsion et de 23 pour la conduite d'autres bateaux ;

b) avoir fait partie d'un équipage de pont :

1. pendant six ans pour l'obtention d'une patente de conducteur de bâtiment non muni de moyens mécaniques de propulsion ;

2. pendant sept ans pour l'obtention d'une patente de conducteur de bâtiment muni de moyens mécaniques de propulsion, dont un an au moins sur un bâtiment de cette catégorie,

— ou bien être muni d'un certificat de capacité nautique et d'aptitude au commandement délivré par les autorités compétentes de l'un des Etats représentés à la Commission Centrale,

— ou bien être muni de tout autre certificat reconnu équivalent par la Commission Centrale.

Dans tous les cas, les candidats à la patente devront justifier d'un stage de douze mois de service effectif sur le Rhin, étant entendu qu'est seul compté comme tel le temps pendant lequel le bâtiment est en cours de voyage, y compris le temps nécessaire au chargement ou au déchargement. Les voyages accomplis devront comprendre un nombre suffisant de parcours de la section pour laquelle la patente est demandée. Le stage doit avoir été effectué comme membre de l'équipage (mousse exclu)¹ à bord des bâtiments des catégories suivantes :

a) bâtiments non munis de moyens mécaniques de propulsion d'au moins 500 tonnes métriques ;

b) bâtiments munis de moyens mécaniques de propulsion, autres que les remorqueurs, d'au moins 300 tonnes métriques ;

c) remorqueurs d'au moins 200 chevaux.

Le régime nouveau ne sera toutefois mis en vigueur qu'à titre provisoire, un examen nouveau devant avoir lieu au plus tard à l'expiration d'un délai de deux ans. L'expérience pourra, de la sorte, confirmer ou infirmer le bien-fondé des allègements considérables que subissent les conditions de capacité.

En outre, et jusqu'à ce que le régime nouveau ait fait ses preuves, la patente sera également requise entre le bac de Spijk (frontière néerlandaise) et le pont de Duisbourg-Hochfeld. L'exigence d'un tonnage minimum pour le bâtiment à bord duquel le stage doit avoir été accompli étant par contre suspendue.

Les circonstances extraordinaires dont il a été question plus haut ont amené la Commission Centrale à prendre dans sa session d'avril des mesures temporaires destinées au moyen de patentes spéciales à assurer au commerce fluvial les bateaux nécessaires.

Il a été prévu, dans la session de décembre, qu'il serait mis fin à ce régime temporaire, par une décision à prendre par voie de correspondance dès que la cessation des circonstances qui avaient motivé son adoption aurait été constatée.

* * *

Les dispositions réglementaires relatives au drapeau de bord des fonctionnaires (Règlement du 14 septembre 1912,

§ 5, N^o 11) ont été modifiées par la substitution des mots « noir, rouge, jaune d'or » aux mots « noir, blanc, rouge » se rapportant au drapeau de bord des fonctionnaires dans les Etats allemands.

Les dispositions du règlement de visite des bateaux ont également été modifiées en un point ; la prescription (Règlement du 10 septembre 1904, § 6, litt. h) en vertu de laquelle le pont des bateaux-citernes doit être muni d'un revêtement en bois d'une construction telle qu'une circulation d'air suffisante soit assurée entre le pont métallique et le revêtement, a été supprimée.

* * *

En ce qui concerne les taux de redevances perçues par les autorités des Etats allemands pour la visite des bateaux, la Commission qui avait (2 mai 1922) autorisé des relèvements — en raison du change — a, par décision du 20 décembre 1923, autorisé la perception en marcs-or sur la base des tarifs en vigueur antérieurement aux relèvements.

* * *

Le Comité technique du jaugeage et de l'immatriculation, créé en 1922, n'a pu se réunir qu'en décembre 1923. Il a élaboré un avant-projet de révision de la Convention de Bruxelles, du 4 février 1898.

Cet avant-projet contient des innovations importantes.

Il rétablit le jaugeage obligatoire et généralise également l'obligation de l'immatriculation de manière à créer — à l'exemple de ce qui existe déjà en Allemagne et en France — un véritable état civil du bateau.

En outre, en vue de préciser internationalement le statut des bateaux d'intérieur et de favoriser le crédit fluvial, le projet édicte des règles destinées à prévenir la double immatriculation.

Enfin, aux termes du projet, la Suisse, riveraine du Rhin et membre de la C. C. R. est admise en qualité d'Etat contractant à la Convention révisée.

La Commission Centrale a décidé de transmettre le rapport de son Comité à la Commission Consultative et Technique des Communications et du Transit de la Société des Nations, qui avait pris l'initiative de cette étude, en attirant l'attention de cet organisme sur l'utilité que présenterait la conclusion entre les Etats européens représentés dans les Commissions fluviales internationales (Danube, Elbe, Oder) d'une Convention générale sur cet objet, Convention générale que le projet même du Comité prévoyait en stipulant qu'une disposition de l'acte international à intervenir devrait permettre l'adhésion ultérieure d'autres Etats.

Les échanges de vues qui se sont produits au sein du Comité ont fait ressortir l'importance qu'il y aurait à soumettre la question du pavillon des bateaux d'intérieur à un examen approfondi.

La C. C. R. a décidé de confier cet examen à son Comité de Droit privé.

Dès les premières années de sa fondation, la C. C. R. n'a cessé de se préoccuper de la question du jaugeage des bateaux. Son action n'a cessé de s'exercer avec efficacité dans la voie d'un règlement uniforme de cette matière pour tous les pays riverains du Rhin et de l'Escaut, fleuve confluent. Nous pouvons constater avec satisfaction que notre Commission a repris une tâche fort importante pour la prospérité de la navigation. Les travaux du Comité de jaugeage et d'immatriculation permettent l'espoir qu'avec la collaboration du Gouvernement belge — à qui revient l'initiative de la Convention de 1898 — et du distingué représentant de ce dernier au sein de la C. C. R., M. le ministre Brunet, président du Comité de jaugeage et d'immatriculation, cette tâche pourra être menée à bonne fin.

(A suivre.)

¹ Suivant les termes de la résolution du protocole 27 de la I^{re} session de 1923, il est entendu qu'en matière de patentes, les termes « membre de l'équipage (mousse exclu) » — protocole 44, article 1 — ne s'appliquent qu'aux titulaires d'un certificat de capacité nautique et d'aptitude au commandement et aux marins ayant navigué deux ans au moins en mer ou sur une rivière.