

**Zeitschrift:** Bulletin technique de la Suisse romande  
**Band:** 50 (1924)  
**Heft:** 14

**Artikel:** Commission centrale pour la navigation du Rhin  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-39079>

#### 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:** 14.01.2026

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

# BULLETIN TECHNIQUE

Réd. : Dr H. DEMIERRE, ing.

DE LA SUISSE ROMANDE

Paraisant 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 (suite et fin). — Le choix d'un système de projection pour la mensuration d'un pays, par Aug. ANSERMET, ingénieur. — Dalles en béton armé. Abaque donnant les sections d'acier et de béton et tenant compte du poids propre de la dalle, par A. VOLET. — Quel est le but des nouvelles prescriptions de la S. I. A. concernant les installations d'ascenseurs et de monte-charges ? par Alfred BERNHEIM, ingénieur, à Berne. — Sociétés : Société vaudoise des Ingénieurs et des Architectes. — Le cinquantenaire de la Société vaudoise des Ingénieurs et des Architectes. — Exposition internationale d'hygiène. — BIBLIOGRAPHIE. — CARNET DES CONCOURS.

Ce numéro contient 16 pages de texte.

## Commission centrale pour la navigation du Rhin.

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

(Suite et fin.<sup>1</sup>)

#### Etudes techniques.

*Service hydrométrique.* — En ce qui concerne les hauteurs d'eau, la Sous-Commission du Service hydrométrique a poursuivi ses travaux, en chargeant un de ses membres de continuer les études concernant les prévisions des niveaux du Rhin.

Lors de sa réunion, en juin 1923, la Sous-Commission a examiné de manière approfondie le rapport résultant des études faites, et a pris la résolution suivante :

« Il résulte des études... qu'en utilisant les échelles suisses de Nol, de Zurich, de Muhlau et Murgenthal, on pourra obtenir une prévision assez exacte en basses eaux et en eaux moyennes trente heures à l'avance à la station de Marlen, située en amont de Strasbourg. Les résultats pourront encore être améliorés en utilisant outre les postes de Nol, Murgenthal, Muhlau et Zurich, les données limnimétriques du poste d'Andelfingen sur la Thur et en étendant des recherches pour l'ensemble des cinq postes à l'année 1922 au moyen de barèmes et relevés concernant cette période. »

La Commission Centrale, prenant connaissance de cette résolution, a constaté que la Sous-Commission du Service hydrométrique poursuit ses travaux et s'est réservé d'en apprécier, de temps à autre, les résultats.

\* \* \*

Dans le même ordre d'idées, il a été procédé cette année à la révision de l'Etiage Equivalent 1908.

La Sous-Commission composée des représentants des Etats allemands, de la France, des Pays-Bas et de la Suisse, s'est réunie les 13 et 14 décembre 1923, sous la présidence de M. Jolles, Commissaire des Pays-Bas.

Cette Sous-Commission a examiné le rapport préparé par la Landesanstalt für Gewässerkunde de Berlin et a élaboré un rapport résultant des discussions.

Dans sa séance du 19 décembre 1923, la Commission Centrale a étudié ce rapport et a pris la résolution suivante :

« 1<sup>o</sup> La Commission adopte les chiffres proposés par le Comité de l'Etiage Equivalent ;

» 2<sup>o</sup> L'Etiage Equivalent 1908 sera remplacé par les cotes équivalentes à la cote de 1 m. 27 à l'échelle de Cologne.

» 3<sup>o</sup> Pour l'avenir, les débits équivalents seront déterminés à un nombre suffisant d'échelles principales et on fixera en cas de modification du lit, les niveaux correspondant à ces débits. »

#### Travaux et mesures.

La Commission a suivi avec attention les suites données aux décisions qui avaient été prises en 1922, quant à l'aménagement du Rhin entre Bâle et Strasbourg.

On se rappelle qu'en prenant acte de l'accord intervenu le 10 mai 1922 entre les délégations allemande, française et suisse, la Commission avait fixé à dix-huit mois de la date du dépôt de concession ou d'autorisation de la demande, le délai de mise à exécution des travaux.

La demande de concession française a été déposée en Suisse au printemps ; quelques données supplémentaires ont été fournies en juillet. Le Gouvernement suisse en a été immédiatement saisi et des pourparlers franco-suisses sont prévus pour le début de 1924.

En ce qui concerne l'effet éventuel du remous sur territoire badois, des négociations sont encore en cours.

D'autre part la Commission ayant donné son adhésion en principe à la régularisation du Rhin demandée par la Suisse, la Délégation de cette dernière a déclaré qu'elle comptait soumettre, à brève échéance, à la Commission des propositions fermes dont la préparation a été confiée, en vertu d'un accord intervenu entre les deux Etats, aux autorités badoises.

*Voyage dit d'exploration.* — La Commission a arrêté dans sa deuxième session de 1923 le programme du voyage périodique prévu à l'art. 31 de la Convention de Mannheim, qu'un Comité technique effectuera suivant les prévisions de la Commission en août/septembre 1924.

\* \* \*

La Commission agissant en vertu de l'article 339 du Traité de Versailles, a, en outre, autorisé la modification de l'entrée du port de Kehl et de l'embouchure de la Kinzig proposée par la Délégation des Etats allemands.

La Commission agissant en vertu du même article, a également autorisé la suppression du bassin de virage en aval du port de Kehl, proposée par la Délégation française, sous réserve que ce bassin soit rétabli, soit à son ancien emplacement, soit à tout autre emplacement approprié dans le cas où l'expérience en démontrerait la nécessité.

\* \* \*

Le compte rendu de 1922 exposait que la Commission Centrale, à la suite des plaintes dont elle avait été saisie, relativement aux dragages effectués entre Ruhrort et la frontière néerlandaise, avait formulé les conclusions suivantes :

« 1<sup>o</sup> Il est hautement désirable d'empêcher d'une manière effective le rejet dans le lit mineur du fleuve du sable provenant des dragages, même si ce résultat ne devait être atteint que par l'interdiction de se servir, sur le Rhin, d'engins susceptibles de séparer le sable du gravier. »

» 2<sup>o</sup> Il paraît désirable d'arriver progressivement à la réduction et, si possible, à la suppression complète des dragages dans le lit mineur du Rhin inférieur allemand. »

<sup>1</sup> Voir *Bulletin technique*, du 7 juin 1924, page 145.

La Commission des Restitutions franco-belge ayant, à la date du 14 juin 1923, confisqué les chantiers d'exploitation des graviers entre la frontière néerlandaise et Bingerbrück, la Délégation des Etats allemands fit remarquer à la Commission que les autorités fluviales allemandes avaient ramené l'étendue des dragages dans le lit du Rhin, aux proportions strictement nécessaires dans l'intérêt de l'entretien du chenal, mais qu'il y avait tout lieu de croire que les autorités franco-belges qui s'étaient substituées aux autorités allemandes ne se conformaient pas à la résolution de la C. C. R., tant en ce qui concerne l'étendue des dragages que la manière suivant laquelle ils étaient effectués et qu'il avait notamment été constaté que les concessionnaires rejetaient le sable dans le Rhin.

Les Délégations belge et française affirmèrent de leur côté que les dragages effectués étaient nécessaires dans l'intérêt du chenal navigable, que la surveillance de l'Inspecteur de la navigation pour le troisième secteur pouvait continuer à s'exercer librement et que le fait du rejet du sable dans le fleuve constituait une allégation nouvelle.

L'affaire fut tenue en instance après que la délégation néerlandaise eut exprimé le vœu que les délégations belge et française procédaient à un complément d'enquête en vue de la stricte application de la résolution de la Commission Centrale.

A la suite d'observations formulées par des intéressés, la C. C. R. s'est préoccupée de l'état du balisage du Bingerloch. Elle a prescrit une instruction dont les résultats lui ont été soumis et qui tendent à prouver que la situation est demeurée satisfaisante.

Enfin, la Commission, saisie d'un projet d'estacade au Parc du Génie de Mayence, a estimé que la construction de cette estacade n'apporterait pas d'entraves à la navigation, moyennant certaines conditions qu'elle a fixées.

#### Droits et taxes.

L'instruction relative au droit de statistique perçu en France sur les marchandises en transit annoncée dans le compte rendu précédent a amené la Commission à constater qu'il n'était pas perçu de droits de statistique sur les marchandises en transit sur le Rhin, transbordées avec ou sans mise à terre ou entreposées dans les ports français.

Dans un ordre d'idées analogue, la Commission a continué à se préoccuper de la perception de taxes de visa sur les passeports des bateliers. Elle a pris connaissance du fait que le Gouvernement allemand avait proposé par la voie diplomatique à la Belgique, à la France, aux Pays-Bas et à la Suisse la suppression du visa lui-même et elle a invité les Délégués des Etats auxquels cette proposition avait été faite à lui faire connaître en vue de sa première session de 1924 la suite donnée à cette proposition.

Enfin, la Commission ayant été saisie de l'institution à Saint-Goar, par les autorités françaises, d'un service facultatif de pilotage dont les tarifs comporteraient une différenciation suivant la nationalité des bateaux, a décidé de procéder à une instruction au sujet du fonctionnement et des tarifs de cette station.

#### Vols sur le Rhin.

Saisie d'une plainte des intéressés, quant à la fréquence des vols sur le Rhin, la Commission a décidé de recueillir des renseignements complémentaires sur cet objet en vue d'une enquête.

#### Ports.

Conformément à l'article 65 du Traité de Versailles, la Commission a désigné le 20 août 1923 M. Haelling en qualité de Directeur des ports de Strasbourg et de Kehl, en remplacement de M. Detœuf, qui avait demandé à être relevé de ses fonctions.

#### Droit privé et droit social.

La première réunion du Comité du Droit privé, chargé de préparer l'unification en matière de navigation fluviale des législations nationales des Etats principalement intéressés à la batellerie du Rhin, n'a pu avoir lieu en 1923.

Les travaux de ce Comité commenceront au mois de mars prochain.

Il n'y a pas de faits nouveaux à signaler en ce qui concerne l'unification du droit social de la navigation.

#### Affaires judiciaires.

L'activité de la Commission, en tant que Tribunal facultatif d'appel dans les différends entre particuliers relatifs à la navigation du Rhin, a continué à s'exercer d'une manière normale.

La Commission a pris acte de l'extension sur le ressort de l'Amtsgericht Hamborn de la compétence du Tribunal pour la navigation du Rhin, de Duisbourg-Ruhrort.

#### Affaires intérieures.

La Commission a procédé à la vérification des pouvoirs des nouveaux Commissaires ; elle a fixé son budget, qu'elle a arrêté à 400 000 francs français pour 1924 ; elle a procédé à la vérification et à l'approbation des comptes de 1922 et elle a continué à se préoccuper de la question des immunités douanières de ses membres et de son personnel.

Au cours de 1923, le rapport pour 1922 préparé par M. le Staatsrat Koch, a été arrêté.

En vue d'encourager la diffusion de cet ouvrage, le prix en a été maintenu à 7 fr. 50 français pour les années 1918 et suivantes et à 5 fr. pour les années antérieures.

*Le Secrétaire général, Le Président:  
Signé : JAN HOSTIE. signé : JEAN GOUT.*

## Le choix d'un système de projection pour la mensuration d'un pays

par Aug. ANSERMET, ingénieur.

On entend par « projection » en géodésie, une correspondance telle qu'à chaque point du sphéroïde terrestre corresponde un point unique et bien déterminé de la mensuration. En d'autres termes si  $\varphi$  et  $\lambda$  désignent les coordonnées géographiques,  $x$  et  $y$  les coordonnées topographiques, à chaque couple de valeurs  $(\varphi, \lambda)$  correspond un couple unique  $(x, y)$  et réciproquement. Ces coordonnées seront donc liées entre elles par certaines relations, par certaines fonctions appelées les « formules de transformation des coordonnées ». Il résulte immédiatement de cette définition qu'il y a une infinité de systèmes de projection ; c'est ce qui explique l'intérêt du problème et pourquoi ce problème n'a jamais été épousé et ne le sera jamais. Tous les systèmes de projection ont cepen-