Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 59 (1933)
Heft: 15

Artikel: Commission centrale pour la navigation du Rhin
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-45663

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: 09.12.2025

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

59e année 22 juillet 1933 N° 15

BULLETIN TECHNIQUE
DE LA SUISSE ROMANDE

Rédaction : H. Demierre et J. Peitrequin, ingénieurs.

Paraissant tous les 15 jours

ORGANE DE PUBLICATION DE LA COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN

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

SOMMAIRE : *Commission centrale pour la navigation du Rhin* (suite et fin). — *Le nouvel immeuble de la Société Romande d'Electricité.* — *Travaux de dragage avec pompe centrifuge à amorçage automatique*, par M. U. R. Ruegger, Dr ès sc. tech. — *La dilatation de l'espace et la fuite des nébuleuses.* — *Extrait du rapport de gestion, pour l'année 1932, du Service fédéral des eaux.* — Chronique. — *Le « bloc » des associations techniques allemandes.* — Sociétés : *Société suisse des ingénieurs et des architectes.* — *Service technique suisse de placement.* — Bibliographie. — Carnet des concours.

Ce numéro contient 16 pages de texte.

Commission centrale pour la navigation du Rhin

Compte rendu sur l'activité de la Commission en 1932.

(Suite et fin.) [1]

Questions nautiques.

Règlement relatif à la délivrance des patentes de batelier. — La Commission a procédé, en 1932, à une modification du règlement relatif à la délivrance des patentes de batelier en vue de faciliter aux bateliers de chalands munis de moteurs auxiliaires l'obtention d'une patente de batelier.

En vertu des dispositions nouvelles, les chalands à moteur auxiliaire sont rangés dans la même catégorie que les bâtiments non munis de moyens mécaniques de propulsion.

Il en résulte que désormais les bateliers désireux de pouvoir conduire de tels chalands ne sont plus soumis aux conditions plus rigoureuses d'âge et de pratique requises des titulaires de patentes de bateaux munis de moyens mécaniques de propulsion.

Le texte de l'article premier du règlement relatif à la délivrance des patentes de batelier du Rhin ainsi que le modèle de patente annexé audit règlement ont été modifiés dans ce sens.

En outre, l'article premier a été complété par un alinéa précisant ce qu'il faut entendre par chalands à moteur auxiliaire. Ce sont des bateaux à moteur qui ne sont pas utilisés pour le remorquage ou affectés professionnellement au transport des voyageurs et dont les dispositifs pour la commande du moteur peuvent être manœuvrées du poste du conducteur, pourvu que le moteur ne soit employé que pour augmenter la dirigeabilité du bateau ou pour effectuer de petits déplacements.

L'art. 4 a été complété par un alinéa prescrivant que les patentes délivrées avant le 1er août 1932 pour la conduite d'un bâtiment *non* muni de moyens mécaniques de propulsion sont également valables pour la conduite d'un chaland à moteur auxiliaire. Ces modifications sont entrées en vigueur le 1er août 1932.

Règlement de police pour la navigation du Rhin. — N° 7: Conduite à tenir en temps de hautes eaux (art. 22, N° 1). — Comme il était mentionné dans le compte rendu précédent, le niveau de 5 m au limnimètre de Strasbourg, prévu à l'art. 22, N° 1, avait été remplacé par un niveau équivalent au niveau de 3 m au limnimètre de Bâle ; toutefois, comme ce limnimètre sera affecté par le remous du barrage de Kembs, un autre limnimètre devait lui être substitué.

La Commission a procédé, dans sa deuxième session de 1932, à cette substitution et a décidé, étant donnée la longueur du secteur Bâle-Strasbourg et les variations de régime qui peuvent en résulter, d'adopter deux échelles, à savoir : celle de Rheinfelden pour la section comprise entre Bâle et Neuenburg et celle de Brisach pour la section comprise entre Neuenburg et Strasbourg. En conséquence, la première phrase de l'art. 22, N° 1 a été modifiée comme il suit :

> « Entre Bâle et Neuenburg, la navigation est interdite quand la hauteur des eaux dépasse 4 m 65 à l'échelle de Rheinfelden. Entre Neuenburg et Strasbourg, la navigation est interdite quand la hauteur des eaux dépasse 4 m 20 à l'échelle de Brisach. »

Cette modification est entrée en vigueur le 1er janvier 1933.

Règlement de police pour la navigation du Rhin. — Largeur et longueur des radeaux (art. 32, § 2). — En raison des travaux de régularisation du Neder-Rijn, la largeur du lit mineur est réduite à 100 m en aval de l'embranchement de l'Yssel. En conséquence, la largeur et la longueur des radeaux ont dû être diminuées sur la section comprise entre le point de séparation du Neder-Rijn et de l'Yssel de Gueldre, d'une part, et Vreeswijk, d'autre part. Sur cette section, la largeur a été réduite de 47 m à 28 m et la longueur de 220 m à 160 m. L'art. 32, § 2 a été modifié en conséquence. Cette modification doit entrer en vigueur le 1er mai 1933.

Minimum d'équipage des bateaux rhénans. — La Commission a pris acte, dans sa première session, des dérogations accordées, en 1931, au minimum d'équipage réglementaire des bateaux du Rhin.

Questions économiques.

Régime douanier du Canal de Kembs. — Le compte rendu précédent mentionnait que le règlement qui mettrait en application les mesures relatives au régime douanier du Canal de Kembs, prévues dans une note de la Délégation française dont la Commission avait pris acte en réservant toute question de principe, ainsi que les accords éventuels entre administrations douanières sur cet objet seraient communiqués, dans le plus bref délai possible, à la Commission.

La Commission a pris connaissance, dans sa première session de 1932, du Règlement concerté entre les administrations douanières française et suisse pour fixer le régime douanier du Canal, en exécution de cette résolution.

La Commission n'a pas fait d'objections à la mise en vigueur de ce règlement, toute question de principe et de droit étant réservée. Chacune des Délégations pourra revenir sur la question à la lumière de l'expérience et il est entendu que si les besoins de la navigation rendent nécessaire l'extension de ce régime à des bateaux provenant d'autres ports que Bâle, les administrations douanières compétentes se mettront d'accord sur un règlement approprié. Les dispositions concertées comportent en substance ce qui suit : Tout batelier naviguant sur le Canal de Kembs doit se prêter à la formalité du visa sans frais, visa qui sera apposé immédiatement à la suite du dernier article du chargement, de façon à empêcher toute adjonction ultérieure. A la descente, le visa sera apposé par la douane suisse de Bâle et à la remonte par la douane française à l'écluse de Kembs. La douane française ne procède à aucune vérification du chargement, ni à aucune visite des voyageurs ou des bagages et son intervention ne peut

[1] Voir *Bulletin Technique* du 8 juillet 1933, page 165.

pas comporter pour le batelier l'obligation de quitter son bord ; en outre, la formalité du visa n'entraînera aucun retard pour la navigation. Par ailleurs, le batelier ne sera soumis, ni à la descente ni à la remonte, à aucun contrôle de la douane française, sauf le cas d'arrêt pour force majeure ou de tentative de fraude. Les déchargements, transbordements ou mises à terre de marchandises sont interdits. En outre, le règlement prévoit des dispositions que les bateliers doivent prendre en cas de force majeure.

Taxes sur les appareils radiophoniques à bord des bâtiments rhénans. — Le compte rendu précédent mentionnait qu'un échange de vues au sujet des taxes sur les appareils radiophoniques à bord des bâtiments rhénans s'était produit au cours de la deuxième session de 1931 et qu'il serait poursuivi dans la session suivante.

La Commission a discuté cette question, lors de ses deux sessions, et a estimé qu'il convient, dans l'intérêt de la navigation du Rhin, d'étendre le régime prévu par les accords passés entre l'Allemagne d'une part et les Pays-Bas et la Suisse d'autre part, aux bâtiments de tous les Etats intéressés, par la voie qui paraîtra être la plus opportune auxdits Etats, sans toutefois qu'il puisse, du fait de la voie choisie, être porté atteinte au principe de l'égalité de traitement.

Unification des statistiques de transport. — Le compte rendu précédent mentionnait qu'un avant-projet de convention avait été élaboré, en 1931, par un Comité de rédaction institué par le Comité de la Société des Nations pour l'unification des statistiques de transport et qu'il avait été soumis à l'examen des membres de ce Comité.

La Commission consultative et technique des communications et du transit, dans sa 17e session qui s'est tenue en juin 1932 à Genève, a pris acte du rapport définitif du Comité et elle a décidé que ce rapport sera transmis aux Gouvernements intéressés en les priant de vouloir bien le soumettre à un examen ; elle se réserve d'examiner, au cours de sa prochaine session, les réponses reçues des Gouvernements et de décider de la suite à donner à cette question.

Questions sociales.

Comité d'experts pour l'étude des conditions du travail sur les principaux réseaux fluviaux d'Europe. — Le compte rendu précédent mentionnait que la deuxième session de ce Comité avait été remise en vue de permettre au *B. I. T.* de réunir la documentation nécessaire.

La nouvelle réunion du Comité n'a pas encore eu lieu, le Conseil d'administration du *B. I. T.* ayant accueilli une demande de remise faite par certains représentants des éléments patronaux.

En attendant la suite des travaux de ce Comité, l'examen de la plainte adressée à la Commission centrale au sujet de certaines questions sociales (assurances contre la maladie, les accidents, etc.), et mentionnée dans le compte rendu précédent, demeure réservé.

Questions juridiques.

Appels portés devant la Commission. — La Commission, en sa qualité de juridiction de seconde et dernière instance dans les affaires jugées par des tribunaux pour la navigation du Rhin, a été saisie, en 1932, de 7 appels en matière civile (ce nombre était, en 1931, de 9, également en matière civile). Toutes ces affaires ont été liquidées.

Droit fluvial. — Contrairement à ce qui avait été prévu, le Comité de droit fluvial ne s'est pas réuni en 1932. La Commission s'est renseignée, dans sa première et dans sa deuxième session de 1932, sur l'état des ratifications par les différents Etats des conventions adoptées par la Conférence de droit fluvial, de Genève, de 1930 (voir le compte rendu précédent).

En Allemagne, l'examen des conventions par les administrations intéressées n'est pas encore terminé.

En Belgique, les projets de lois portant ratification des conventions de Genève ont reçu l'approbation du Conseil des Ministres et sont prêts à être déposés ; l'administration étudie actuellement les mesures à prendre pour mettre la législation nationale en harmonie avec les conventions.

En France, les administrations ont terminé l'étude des conventions et ont préparé, en vue de leur ratification, des projets de lois à transmettre au Parlement, projets qui sont actuellement soumis à la signature des ministres intéressés.

Aux Pays-Bas, l'examen auquel procèdent les administrations n'est pas encore achevé.

En Suisse, les travaux préparatoires sont en cours, en vue de présenter un projet de loi aux Chambres fédérales.

Ressort des tribunaux de navigation. — La Commission a pris acte, dans sa première session, d'une communication de la Délégation allemande relative à la modification par le Gouvernement badois du nombre et des districts des tribunaux pour la navigation du Rhin. D'après l'ordonnance du 13 avril 1932, les tribunaux pour la navigation du Rhin de première instance sont désormais les seuls tribunaux de bailliage (Amtsgericht) de Lörrach, Kehl et Mannheim ; le tribunal régional de Mannheim (Landgericht) continuera à fonctionner comme tribunal supérieur pour les appels contre les jugements des tribunaux pour la navigation du Rhin.

Compte rendu de la session de juillet 1933.

La Commission centrale pour la navigation du Rhin s'est réunie, à Strasbourg, en session extraordinaire du 5 au 8 juillet 1933, sous la présidence de M. Jean Gout, ministre plénipotentiaire.

La Commission a délibéré sur les mesures qui pourraient être prises afin de parer à la *crise de la navigation rhénane.* Elle a été saisie, le 21 juin, d'un projet émanant de la Délégation allemande qui, s'inspirant des plans formés par un grand nombre d'armements et de bateliers particuliers, cherche une atténuation à la crise dans la réduction générale de la capacité de transport des bateaux rhénans ; au cours de la session, la Délégation néerlandaise lui a soumis des amendements, tendant au même but et partant des mêmes idées.

La Commission a étudié longuement ces textes, elle a abouti à la rédaction d'un projet de convention, qui sera soumis incessamment aux Gouvernements des Etats représentés à la Commission.

Au cours de ses études, la Commission a été amenée à prendre la résolution suivante :

La Commission

considérant que tout effort fait pour remédier à la crise de la batellerie rhénane serait vain si les chemins de fer maintenaient les mesures tarifaires qui détournent le trafic de la voie d'eau,

décide d'appeler la plus sérieuse attention des Gouvernements sur ce fait, estimant que les mesures de déjaugement sont de nature à aggraver encore la crise de la navigation si les réformes nécessaires en matière de tarifs ferroviaires ne sont pas réalisées en temps utile.

Le nouvel immeuble de la Société Romande d'Electricité, à Clarens-Montreux.

Architecte : M. Alphonse SCHORP, à Montreux.

L'emplacement destiné à recevoir ce bâtiment s'étend le long de la route cantonale Lausanne-Montreux. Cette route présente au droit du terrain une certaine pente dont le point haut se trouve à l'angle est du terrain et à proximité de la station du tramway (dépôts des tramways). L'auteur de cette construction, qui a placé l'entrée des services destinés au public à l'angle est du bâtiment à proximité de la station, a fait triompher sa thèse dans un concours à deux degrés ouvert entre les architectes. La construction comprend un corps principal, et du côté cour, à l'ouest, une aile perpendiculaire, d'un étage,