Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 59 (1933)
Heft: 26

Artikel: Commission centrale pour la navigation du Rhin
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-45695

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: 10.12.2025

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

59e année 23 décembre 1933 N° 26

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 : Compte rendu de la session de novembre 1933.* — *Ponts récents en béton armé* (suite), par M. A. Sarrasin, ingénieur. (Planche hors texte N° 5). — *Nouvelles conceptions en matière d'urbanisme.* — Correspondance : *L'eau chaude dans le ménage.* — Chronique. — *Une conférence du professeur* Tchlenov *sur la situation actuelle de l'économie russe.* — *L'assainissement des concours d'architecture.* — Bibliographie.

Commission centrale pour la navigation du Rhin

Compte rendu de la session de novembre 1933.

La Commission centrale pour la navigation du Rhin a tenu à Strasbourg sa session d'automne, du 14 au 22 novembre 1933, sous la présidence de M. *Jean Gout*, ministre plénipotentiaire.

Elle a examiné, au cours de cette session, les observations faites par les gouvernements des Etats représentés sur le projet de convention relatif à la réduction générale de la capacité de transport des bateaux rhénans qu'elle avait élaboré au cours de sa session extraordinaire du mois de juillet. Des amendements ont été apportés à ce projet. D'autre part, la Commission, confirmant sa précédente résolution sur la nécessité de modifier certains tarifs ferroviaires, afin d'éviter que les mesures de déjaugement n'aient pour effet d'aggraver la crise de la navigation, a émis le vœu que les gouvernements intéressés invitent les administrations compétentes à s'entendre pour la mise en pratique de ladite résolution. Un accord complet n'ayant pu toutefois être réalisé, certaines délégations se sont réservé d'en référer à leurs gouvernements. Le cas échéant, une session extraordinaire sera consacrée à cette affaire.

La Commission a siégé comme Tribunal d'appel et a prononcé trois jugements sur des affaires contentieuses relatives à la navigation rhénane.

En outre, elle a pris les résolutions suivantes :

Projets de construction de ponts-routes près de Neuwied, à Krefeld et à Duisbourg.

1. La Commission centrale constate que les projets de construction de ponts-routes sur le Rhin, près de Neuwied, à Krefeld et à Duisbourg, ne soulèvent aucune objection au point de vue de la navigation et du flottage.

2. Les dispositions que le Gouvernement allemand se propose de prendre pendant l'exécution des travaux dans l'intérêt de la navigation sont reconnues appropriées.

Note du Secrétariat. — Ces dispositions sont les suivantes :

Dispositions relatives au pont de Neuwied :

1. Tant que des échafaudages seront établis dans le bras droit du fleuve, le bras gauche devra rester entièrement libre. Ce n'est qu'après avoir enlevé tous les échafaudages du bras droit du fleuve qu'on pourra commencer le montage d'échafaudages dans le bras gauche. Dans les échafaudages qui seraient établis dans le bras gauche, il sera réservé pour la navigation et le flottage une passe navigable de 100 m au moins de largeur et de 7,60 m au moins de tirant d'air au-dessus des plus hautes eaux navigables. Du 1er novembre au 1er mars, les échafaudages doivent être enlevés du Rhin.

2. Des dispositions seront prises pour éviter, notamment par temps brumeux, le rassemblement de bateaux dans le voisinage des lieux de construction.

Dispositions relatives au pont de Krefeld :

1. Dans le cas où des échafaudages seraient établis pour la construction de la travée principale du pont, une passe de 100 m au moins de largeur et de 7,60 m au moins de tirant d'air au-dessus des plus hautes eaux navigables sera laissée libre pour la navigation.

Dispositions relatives au pont de Duisbourg :

1. Pendant les travaux de construction de la partie centrale du pont (troisième étape), on laissera libres de tout échafaudage dans la travée droite deux passes navigables dont l'une, du côté droit, ayant une largeur de 80 m au moins pour la navigation descendante, et l'autre, du côté gauche, ayant une largeur de 60 m au moins, pour la navigation montante.

Dispositions communes aux trois ponts :

1. Les parties inférieures des échafaudages seront protégées contre les collisions par des dispositifs de protection établis indépendamment des échafaudages et dont les détails devront être approuvés par l'Administration compétente.

2. En amont et en aval des lieux de construction, des écriteaux avec l'indication « Achtung Brückenbau » seront apposés sur les deux rives.

3. Dans le cas où la navigation se trouverait gênée par les échafaudages, des postes d'avertisseurs seront établis en amont et en aval des lieux de construction.

4. En outre, des vapeurs seront mis gratuitement à la disposition des radeaux, bateaux à voile, bateaux à la dérive et chalands détachés des convois, pour les remorquer au besoin à travers les lieux de construction. Ces vapeurs se trouveront à petite distance des chantiers. (En outre, pour le pont de Neuwied, l'emploi d'un vapeur sera obligatoire pour les bateaux à la dérive ; l'emploi de deux vapeurs, dont l'un en avant et l'autre à l'arrière, sera obligatoire pour les radeaux).

5. Les avis à la batellerie réglant les services de remorquage et d'avertisseurs, indiquant les règles à suivre pour la conduite des bateaux et des radeaux pendant l'exécution des travaux et destinés à être publiés, seront transmis en temps utile aux autorités compétentes des ports intéressés des Etats représentés à la Commission centrale.

Travaux d'aplanissement des berges entre Kehl et Greffern.

La Commission a pris, par voie de correspondance, à la date du 26 juillet 1933, la décision suivante :

> « La Commission autorise l'exécution du projet d'aplanissement des berges abruptes de rive droite sur la section du Rhin entre Kehl et Greffern, présenté par la délégation de l'Empire et des Etats allemands. »

Aménagement du Rhin entre Strasbourg et Bâle.

En ce qui concerne les travaux du bief de Kembs, des déclarations du Commissaire français il résulte que l'état d'avancement des travaux au 1er octobre 1933 était le suivant :

1. *Barrage :* le barrage est entièrement achevé, à l'exception des rampes d'accès sur les deux rives et de l'immersion des blocs de protection contre les affouillements à l'aval des seuils. Les protections de rive à l'aval du barrage doivent encore être complétées ; les protections de rives à l'amont, ainsi que les canaux de drainage, sont achevés. Les ouvrages d'évacuation des eaux usées sont en service.

2. *Dérivation :* achevée.
3. *Ecluses :* achevées.
4. *Usine :* achevée. Le dernier groupe a été mis en route le 20 septembre. Les installations électriques sont achevées.

Mise en remous : La retenue a atteint la cote 244 N. N. le 6 mai 1933 ; le 29 juillet, elle a été abaissée pour permettre une inspection des ouvrages ; cet abaissement a été effectué jusqu'à la cote 239 N. N. La retenue a été de nouveau relevée à partir du 21 septembre.

Quant aux travaux de la régularisation entre Istein et Strasbourg-Kehl, des déclarations du commissaire suisse il résulte que les travaux de régularisation ont été poussés très activement dans les trois divisions ; ils sont en forte avance sur le programme. Depuis la mise en chantier de dragues sur le secteur d'alluvionnement, dans la région de Sasbach à Ottenheim, les travaux s'étendent à peu près sur tous les secteurs entre Strasbourg et Istein. Le deuxième aménagement, c'est-à-dire l'exécution du couronnement des épis et la construction de digues longitudinales, a également pu être poussé très activement pendant toute la durée des basses eaux. On a pu constater jusqu'ici que, sur les secteurs où le premier aménagement est terminé, le tracé du chenal a pris en général la position prévue au projet ; sur certains parcours, la largeur et la profondeur atteintes sont déjà satisfaisantes.

Voyage d'exploration 1934.

La Commission décide d'organiser un voyage d'exploration entre Cologne et Mannheim dans le courant du mois de juillet 1934.

Bureaux de tour de rôle.

A la suite d'une demande adressée par certains intéressés à la Commission centrale, celle-ci a pris la résolution suivante :

« La Commission prenant acte des explications données par la Délégation allemande, estime que les bureaux de tour de rôle créés par les associations de bateliers particuliers ne constituent pas une infraction à l'article premier de la Convention de Mannheim, les bateliers n'étant pas obligatoirement tenus de recourir à ces bureaux.

Règlement de Police pour la navigation du Rhin. — Revision.

La Commission charge un Comité nautique de lui présenter, à sa prochaine session, un premier rapport au sujet de la revision du Règlement de police pour la navigation du Rhin.

Règlement de Police pour la navigation du Rhin. — Drapeau des embarcations de police.

La deuxième phrase de l'article 5, chiffre 11, du Règlement de police pour la navigation du Rhin est modifiée comme il suit :

« Il en est ainsi lorsque l'embarcation du fonctionnaire chargé de la police montre de jour un drapeau composé de champs triangulaires respectivement bleu-blanc-rouge dans les eaux françaises, noir-blanc-rouge dans les eaux allemandes, rouge-blanc-bleu dans les eaux néerlandaises et de nuit un feu rouge à tribord éclairé vers l'avant. »

Cette modification entrera en vigueur le 1er janvier 1934.

Règlement relatif au transport sur le Rhin des matières corrosives et vénéneuses.

La Commission décide de charger un Comité d'examiner une proposition de modification du § 2, IV, dudit règlement, présentée par le Gouvernement néerlandais.

Date de la prochaine session.

La prochaine session ordinaire commencera le mardi 17 avril 1934 à 16 h. 30.

Ponts récents en béton armé,

par M. A. SARRASIN, ingénieur, à Bruxelles et Lausanne.

(Suite.) [1]

Planche hors texte N° 5.

1930-1931. — Pont sur la Pique à Naou-Hounts, près de Luchon (Haute-Garonne), France.

La manière dont l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées à Toulouse posa, dans un concours restreint à quelques bureaux d'ingénieurs, le problème de la construction du pont sur la Pique à Naou-Hounts, limitait singulièrement le nombre des solutions possibles. En effet, les culées de l'ouvrage étaient déjà construites et ne pouvaient recevoir que des réactions verticales. Le pont devait avoir une portée théorique de 51,60 m, une largeur utile de 7 m (dont 5,50 m pour la chaussée et 1,50 m pour les trottoirs), et être calculé pour une surcharge de 400 kg par mètre carré de trottoir, ainsi que pour le passage simultané de deux files de véhicules représentant chacune un poids de 1000 kg par mètre courant, avec essieux atteignant un poids de 9 tonnes, ou pour un rouleau compresseur de 18 tonnes. L'ouvrage était fortement biais, la route faisant un angle de 50° avec le lit de la rivière.

Une photographie, fig. 10, ainsi que la fig. 11, représentent notre solution, qui s'est révélée beaucoup plus avantageuse que celles de nos concurrents. Elle paraît peut-être, au premier abord, massive. Mais elle est en réalité d'une conception très simple, elle présente un minimum d'organes tous d'épaisseur réduite ; elle est économique.

Le macadam asphaltique de la chaussée repose sur une dalle croisée, portée dans un sens par des entretoises dont l'écartement varie de 7 m à 7,90 m et, dans l'autre sens, par la membrure inférieure des poutres principales dont l'écartement d'axe en axe est de 7,43 m. Nous avons ainsi, en tout et pour tout, sous la chaussée, sept entretoises de 30 cm de largeur et 65 cm de hauteur, avec une dalle de 15 cm d'épaisseur. Il serait difficile de faire moins.

[1] Voir *Bulletin technique* du 9 décembre 1933, page 305.

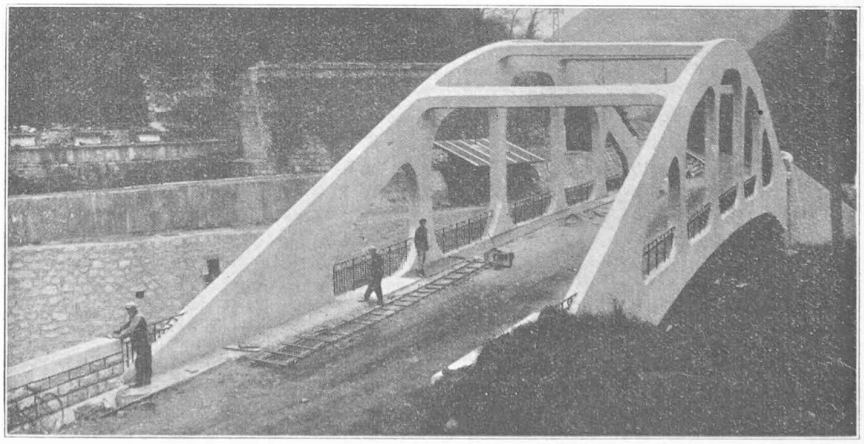

Fig. 10. — Pont de Naou-Hounts. Un aspect du pont terminé.