

Commission centrale pour la navigation du Rhin

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

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **52 (1926)**

Heft 14

PDF erstellt am: **19.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-40298>

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.

BULLETIN TECHNIQUE

Réd. : D^r H. DEMIERRE, ing.

DE LA SUISSE ROMANDE

Paraissant tous les 15 jours

ORGANE DE PUBLICATION DE 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. — Le nouveau port de Bâle et l'Exposition internationale de navigation intérieure et d'exploitation des forces hydrauliques. — Deuxième concours restreint pour l'étude du nouveau bâtiment aux voyageurs à Genève-Cornavin (suite). — La nouvelle automotrice à un seul agent du chemin de fer Berne-Worb, par A.-E. MULLER, ingénieur, à Genève (suite et fin). — L'électrification des C. F. F. et la concurrence des automobiles, par E. G. CHOISY, ingénieur E. I. L. — Essais des turbines hydrauliques de Chancy-Pougny. — Conférences relatives aux questions actuelles du domaine de la construction des ponts et des charpentes. — Service de placement.*

Commission Centrale pour la Navigation du Rhin

Compte rendu du Bureau au sujet de l'activité de la Commission Centrale en 1925.

Strasbourg, le 23 mars 1926.

La Commission centrale pour la Navigation du Rhin a tenu au cours de l'année 1925 deux sessions, la première en avril et la deuxième en novembre.

Composition de la Commission. — La composition a subi au cours de l'année les changements suivants : M. WAND, décédé, a été remplacé par M. GREULING et M. CANTER CREMERS, également décédé, par M. SCHLINGEMANN. En conséquence, à la fin de l'année 1925, la Commission Centrale était constituée comme suit :

Président : M. Jean GOUT.

Empire et Etats allemands : MM. les commissaires SEELIGER (représentant spécialement la Hesse) ; PETERS (représentant spécialement la Prusse) ; FUCHS (représentant spécialement la Bade) ; GREULING (représentant spécialement la Bavière) ; M. le Commissaire-adjoint KRANZBUHLER. — *Belgique :* MM. les Commissaires BRUNET et de VISSCHER. — *France :* MM. les Commissaires MAHIEU ; Silvain DREYFUS ; FROMAGET ; BERNINGER. — *Grande-Bretagne :* MM. les Commissaires BALDWIN ; Sir Cecil HURST. — *Italie :* MM. les Commissaires ROSSETTI ; SINGALIA ; *Pays-Bas :* MM. les Commissaires Jonkheer van EYSINGA ; KROLLER ; SCHLINGEMANN. — *Suisse :* MM. les Commissaires HEROLD ; J. VALLOTTON.

Le Secrétariat est composé comme suit : Secrétaire Général : M. HOSTIE (belge) ; *Secrétaire Adjoint :* M. CHARGUE-RAUD-HARTMANN (français) ; Membres du Secrétariat : M. de l'ESPINASSE (néerlandais) ; M. GERLACH (allemand).

Les inspecteurs de la navigation sont : pour le secteur suisse : M. MOOR, ingénieur cantonal, à Bâle ; pour le secteur IA : M. ANTOINE, ingénieur des Ponts et Chaussées à Strasbourg ; pour le secteur IB : M. l'Oberbaurat BAER à Mannheim ; pour le secteur II : M. le Baurat PAEST à Mayence ; pour le secteur III : M. l'Oberbaurat DEGENER à Coblenz ; pour le secteur IV : M. le Jonkheer DITTLINGER à La Haye.

Revision de la Convention de Mannheim.

Dans sa session de décembre, la Commission a poursuivi ses travaux de revision et a terminé la première lecture des textes relatifs aux ouvrages et travaux.

Relations avec d'autres organismes internationaux.

La Commission a continué à suivre les travaux de la *Commission Consultative et Technique des Communications et du Transit de la Société des Nations.*

Rapport Hines. — Parmi les objets traités par la Commission Consultative et Technique des Communications et du Transit qui intéressent plus spécialement la Commission Centrale se trouve en première ligne l'enquête dont a été chargé M. WALKER D. HINES. La Commission Consultative et Technique, agissant en exécution des résolutions de la Conférence de Gènes, a chargé M. HINES de procéder à une enquête sur

la situation actuelle de la navigation fluviale en Europe et, plus particulièrement, sur le Rhin et sur le Danube. Assisté du Major Brehon SOMERVELL, M. HINES a accompli cette mission dans le courant de 1925 et a déposé son rapport le 1^{er} août de cette année. Par résolution du 27 avril 1925, le Secrétaire Général avait été autorisé à fournir à M. HINES tous les renseignements dont il pourrait avoir besoin pour l'accomplissement de sa mission. En ce qui concerne le Rhin, M. HINES a retenu cinq points :

Concurrence des Chemins de Fer. — M. HINES rapporte que des intéressés allemands, belges, français et néerlandais ont tous exprimé de graves inquiétudes au sujet de l'effet défavorable résultant pour la navigation du Rhin des faits récents en matière de concurrence des chemins de fer et que ces intéressés ont été unanimes à déclarer que cette concurrence causait un dommage sérieux à la navigation, sans qu'ils fussent, d'ailleurs, toujours d'accord dans l'indication des chemins de fer à l'action desquels le préjudice était imputable. M. HINES constate lui-même l'extrême complexité du problème et indique qu'une analyse complète de tous ses éléments exigerait une enquête beaucoup plus approfondie que celle à laquelle il lui a été possible de se livrer. Après avoir indiqué sommairement les plaintes portées devant lui, M. HINES dit qu'il en résulte nettement l'impression que les administrations de chemins de fer intéressés ont adopté une politique hautement préjudiciable au Rhin et à l'intérêt naturel que les Etats portent à la prospérité de la navigation du Rhin. Il ajoute qu'il n'apparaît nullement que, dans l'ensemble, cette politique soit avantageuse aux chemins de fer eux-mêmes. Il semble au rapporteur de la Société des Nations qu'un accord devrait être possible pour laisser au Rhin le trafic qu'il est économiquement apte à desservir et pour empêcher que ce trafic ne se trouve détourné au moyen de tarifs artificiels. Il recommande, en conséquence, un examen approfondi du problème.

M. HINES a l'impression que la situation actuelle est imputable à deux motifs : le désir des chemins de fer de s'assurer un trafic complémentaire et le désir de favoriser les ports de mer nationaux. Le rapporteur recommande de séparer soigneusement dans l'étude éventuelle ces deux facteurs. On a, par exemple, dit-il, cru pouvoir faire observer que les exigences du plan Dawes tendent à s'opposer à toute revision des tarifs ferroviaires, destinés à accroître la quote-part des ports fluviaux rhénans dans le trafic général. Mais s'il résultait d'un examen approfondi que les chemins de fer allemands accroîtraient leurs bénéfices nets par la suppression des tarifs extrêmement réduits, qui ont été établis pour les ports maritimes allemands, et en acceptant ainsi de transporter une quantité raisonnable de marchandises aux ports fluviaux rhénans, à des prix de transport beaucoup plus rémunérateurs, cette dernière solution serait peut-être plus conforme aux exigences du plan Dawes que le maintien de tarifs exagérément réduits (et probablement aussi non rémunérateurs) pour les ports maritimes allemands. En étudiant ainsi le problème sous tous ses aspects, on aboutirait peut-être à la conclusion que la réglementation actuelle n'est ni une

conséquence nécessaire des principes sur lesquels repose le plan Dawes, ni même favorable à l'application de ce plan, mais qu'elle dénote plutôt une tendance politique de l'Etat allemand à favoriser, à titre de mesure de protection, ses ports maritimes, même aux dépens de ses ports fluviaux du Rhin.

Surtaxe française. — M. HINES rapporte que des intéressés allemands et néerlandais se sont plaints de l'entrave sérieuse que constitue pour le trafic rhénan de Rotterdam vers l'Alsace la surtaxe d'entrepôt ou d'origine. Après avoir précisé quelque peu l'objet de ces plaintes, le rapporteur ajoute : « Il semble que cette surtaxe française constitue un objet de politique générale tout comme l'emploi éventuel des tarifs de chemins de fer allemands pour faire passer le trafic par Hambourg et Brême (pour autant que le plan Dawes soit compatible avec un tel emploi de ces tarifs) ». Après avoir indiqué la question d'interprétation de l'article 14 de la Convention de Mannheim soulevée à ce propos, mais au sujet de laquelle il s'abstient de se prononcer, M. HINES souligne le lien qu'il aperçoit entre cette question et la précédente et conclut en ces termes :

« Il peut arriver que la pression exercée par cette politique de protection (des ports de mer nationaux) porte préjudice à la navigation du Rhin et aux ports rhénans des différents Etats. Il semble toutefois désirable que ce préjudice soit dûment pris en considération. »

Plombs de douane. — Après examen de la question, le rapporteur recommande une étude nouvelle du problème de la reconnaissance, en principe, sur tout le parcours sans transbordement de la cargaison, des plombs de douane, qui seraient apposés au chargement et constate, d'ailleurs, que tous les Etats intéressés ont paru entièrement disposés à procéder à cette étude¹.

Entrepôt de Cologne. — Cette question sera traitée plus loin.

Le « Begleitschein » et la « Vrachtlyst ». — M. HINES suggère l'étude d'une fusion éventuelle du Manifeste rhénan et du document connu sous le nom de Begleitschein (Vrachtlyst)².

Le rapport de M. HINES mis à l'ordre du jour à la demande d'une délégation a fait l'objet d'un échange de vues préliminaire au cours de la session d'hiver de 1925 de la Commission Centrale. Cet échange de vues n'a toutefois pas porté sur le fond : il a été reconnu impossible, en effet, de discuter les questions soulevées par M. HINES sans l'assistance d'experts. C'est pourquoi la Commission a décidé de renvoyer l'examen du fond à sa session d'avril 1926.

Droit privé. — En ce qui concerne l'unification du droit privé, le Comité d'études dont la création était envisagée dans le compte rendu de 1924, a été constitué par la Commission Consultative et a été convoqué pour le début de 1926.

Jaugeage. — En ce qui concerne le jaugeage, une Convention européenne a été établie par une Conférence qui s'est réunie à Paris en novembre 1925. Cette Conférence à laquelle la Commission Centrale a été représentée ad audiendum s'est inspirée dans une large mesure des travaux du Comité de jaugeage de la Commission Centrale. La Convention réalise en principe l'unification des méthodes de jaugeage en partant du système que les règlements de la Commission Centrale ont institué jadis pour le Rhin et dont l'application a été étendue par la Convention de Bruxelles (1898) mais en apportant toutefois à ce système certains perfectionnements techniques de nature à en faciliter l'adoption par tous les Etats européens tout au moins en ce qui concerne le trafic international c'est-à-dire celui qui s'exerce au delà des frontières ou sur des eaux internationales.

Il a été expressément entendu que sur les voies d'eau placées sous la compétence d'une Commission internationale la Convention ne porterait atteinte ni au droit que la Commission internationale peut tenir de ses pouvoirs propres, d'établir elle-même des textes réglementaires que comporte

¹ L'ensemble des questions relatives aux formalités douanières a été examiné par la Commission Centrale au cours des travaux de la revision de la Convention de Mannheim. (V. compte rendu 1924). Elles doivent être reprises dans la session de printemps 1926.

² Cette question rentre également dans la matière des formalités douanières.

l'application de cette Convention ni aux obligations résultant pour elle des Traités, Conventions et Actes qui la régissent.

D'autre part, il a également été entendu qu'à titre provisoire les certificats délivrés conformément aux règles de mesurage et de calcul de l'accord de 1913 entre l'Allemagne et l'Autriche-Hongrie, dans le ressort des bureaux où le jaugeage se fait actuellement d'après ces règles, seront reconnus comme équivalents à ceux qui seront délivrés dans les conditions prévues à la Convention et à son annexe. Si dans un délai de dix années à compter du 1^{er} octobre 1926, les Etats qui délivrent ces certificats n'ont pas renoncé à cette réserve, une nouvelle Conférence sera réunie pour examiner la question.

Il résulte de là que les certificats établis suivant les règles dites de l'Elbe, dans les ressorts des bureaux où le jaugeage se fait actuellement d'après ces règles, devront être reconnus à titre transitoire comme équivalents aux certificats rhénans. Le Comité institué par l'Association permanente des Congrès de Navigation en vue d'étudier l'unification des statistiques de navigation intérieure a tenu en 1925 deux réunions, l'une à Bruxelles et l'autre à Paris. (A suivre.)

Le nouveau port de Bâle

et l'Exposition internationale de navigation intérieure et d'exploitation des forces hydrauliques.

L'inauguration du nouveau port de Bâle, le 1^{er} juillet 1926, marque une étape importante de la vie économique et technique de la Suisse qui va dès maintenant disposer d'un nouvel instrument de communications et de transports très précieux. Cette date est l'aboutissement d'une série d'efforts entrepris depuis une vingtaine d'années. Ce n'est, en effet, pas d'aujourd'hui que date la navigation sur le Rhin jusqu'à la frontière suisse ; depuis 1906, où le Gouvernement de Bâle-Ville avec l'appui de la Confédération établissait les premiers travaux provisoires près de l'Usine à gaz de Saint-Jean, les essais de navigation se sont multipliés.

En 1919, les expériences faites depuis la guerre surtout, étaient si encourageantes que les autorités décidèrent un grand effort. Les quais de Saint-Jean situés à même le Rhin, quoique très bien outillés, devenant insuffisants et mal commodes, il fallait envisager une installation de grande envergure, c'est-à-dire un vrai port. Aujourd'hui, ce port intérieur est là, avec ses multiples installations telles que grues, ponts roulants, aspirateurs et transports pneumatiques pour les blés, silos, entrepôts et « tanks » pour les combustibles liquides, etc. La progression du trafic a été caractérisée au cours des dernières années par les chiffres suivants :

	Strasbourg	Kehl	Bâle
	tonnes	tonnes	tonnes
1907 . .	657 000	121 000	4 000
1913 . .	2 000 000	510 000	96 000
1924 . .	2 730 000	1 275 000	286 000

Le trafic a donc passé de 4000 tonnes en 1907 à environ 300 000 tonnes en 1925 et cela sans l'outillage dont nous venons de parler. On peut donc prévoir un nouvel essor plus remarquable encore maintenant que le port disposera des moyens les plus perfectionnés pour le déchargement et le transbordement rapides et économiques des marchandises.