

**Zeitschrift:** Bulletin technique de la Suisse romande  
**Band:** 57 (1931)  
**Heft:** 1

## Inhaltsverzeichnis

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 06.10.2024

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

# BULLETIN TECHNIQUE

Réd. : D<sup>r</sup> 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 DE TECHNIQUE SANITAIRE

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

**SOMMAIRE :** *Commission centrale pour la navigation du Rhin.* — *Note sur les coulées du Saint-Barthélemy et la possibilité de les combattre*, par J. BOLOMEX, professeur à l'Ecole d'ingénieurs de Lausanne. — *Le nouveau pont-route sur le Rhône, à Louèche*, par Aug. CHEVALLEY, Ingénieur diplômé. — *L'assainissement de la plaine vaudoise du Rhône*, J. P. — *Les inconvénients de la sonorité dans les bâtiments et les moyens d'y remédier*, J. P. — *Le palais des Nations quitte la Renaissance et s'achemine vers les solutions modernes.* — *La nouvelle loi anglaise sur les réservoirs à accumulation d'eau.* — *Echos du 75<sup>e</sup> anniversaire de l'Ecole polytechnique fédérale.* — *Le mouvement architectural, technique et industriel*, J. P. — **SOCIÉTÉS :** *Société suisse des ingénieurs et des architectes.* — **BIBLIOGRAPHIE.** — *Service de placement.*

Ce numéro contient 16 pages de texte.

## Commission centrale pour la Navigation du Rhin

### Compte rendu de la session de novembre 1930.

La Commission centrale pour la Navigation du Rhin a tenu, à Strasbourg, sa session d'automne du 4 au 13 novembre 1930, sous la présidence de M. Jean Gout, Ministre plénipotentiaire.

La Commission a siégé comme Tribunal d'appel et a prononcé huit jugements sur des affaires contentieuses relatives à la navigation du Rhin. En outre elle a pris les résolutions suivantes :

*Pont de Nimègue.* — 1. La Commission centrale constate que le projet de construction d'un pont-route sur le Waal à Nimègue ne soulève aucune objection au point de vue de la navigation et du flottage. 2. Les dispositions que le Gouvernement néerlandais se propose de prendre dans l'intérêt de la navigation sont reconnues appropriées.

*Note du Secrétariat :* Ces dispositions sont les suivantes :

1. Pendant l'exécution des travaux, deux ouvertures de 80 et de 60 m de largeur seront ménagées à l'usage de la navigation entre les échafaudages, la plus grande de ces ouvertures se trouvant aussi près que possible du côté sud du chenal. Le Gouvernement néerlandais se réserve de remplacer les deux ouvertures navigables par une seule de 120 m de largeur. Les ouvertures navigables auront un tirant d'air d'au moins 8,10 m au-dessus de la cote de 12,50 m + N.A.P.<sup>1</sup> 2. Entre le 1<sup>er</sup> décembre et le 1<sup>er</sup> mars les échafaudages seront enlevés du fleuve. 3. Les parties inférieures des échafaudages seront protégées contre les collisions par des dispositifs de protection établis indépendamment des échafaudages. 4. Pendant le temps où la navigation pourrait se trouver gênée par les échafaudages, des postes d'avertisseurs seront établis en amont et en aval des lieux de construction. — 5. Un vapeur se tiendra à la disposition des radeaux, bateaux à voiles, bateaux à la dérive et chalands détachés des convois et les remorquera gratuitement en cas de besoin pour le passage des chantiers. Ce vapeur stationnera à petite distance de ceux-ci. — 6. Les avis à la batellerie réglant les services de remorquage et d'avertisseurs et indiquant les règles à suivre pendant l'exécution des travaux par les conducteurs de bateaux et de radeaux, seront transmis en temps utile aux autorités compétentes des ports intéressés des Etats représentés à la Commission centrale pour être publiés.

*Pont d'Arnhem :* 1. La Commission centrale constate que le projet de construction d'un pont-route sur le Rhin près d'Arnhem ne soulève aucune objection au point de vue de la navigation et du flottage. — 2. Les dispositions que le Gouvernement néerlandais se propose de prendre dans l'intérêt de la navigation sont reconnues appropriées.

<sup>1</sup> Ce niveau n'est dépassé qu'en des circonstances tout à fait exceptionnelles pendant la période de mars à novembre durant laquelle les échafaudages se trouveront dans le fleuve (9 jours seulement depuis 1911).

*Note du secrétariat :* Pendant l'exécution des travaux, une ouverture d'une largeur de 60 m sera ménagée à l'usage de la navigation entre les échafaudages. Cette ouverture sera maintenue libre au-dessous de la cote 20 m 20 + N. A. P., de telle sorte que le tirant d'air au-dessus des plus hautes eaux navigables soit d'au moins 7 m 60<sup>1</sup>.

*Rapport Hines :* La Commission centrale après avoir pris connaissance : 1. du premier chapitre (Concurrence des chemins de fer) du rapport relatif à la navigation sur le Rhin présenté par M. Walker D. Hines à la Commission consultative et technique des Communications et du Transit de la Société des Nations ; 2. du rapport soumis à ladite Commission par le Comité spécial pour l'étude de questions de concurrence entre voies ferrées et voies d'eau ; 3. des délibérations de la Commission du transit au cours de sa 14<sup>e</sup> session et de la résolution prise par cette commission.

Considérant qu'aux termes du rapport de M. Hines : " It would certainly seem that the State authorities and the Rhine shipping interests, and it is believed also the railway interests, ought to be able to agree that broad public policy both from a national standpoint and from an international standpoint, makes it desirable that the Rhine should continue to carry the traffic which it is naturally adapted to carry on an economical basis." <sup>2</sup>

S'associe en principe à cette manière de voir, ainsi qu'aux conclusions finales du rapport du Comité spécial de même qu'à l'appréciation formulée par la Commission du transit au sujet dudit rapport dans le 3<sup>e</sup> alinéa de sa résolution du 15 mars 1930.

*Règlement relatif au transport sur le Rhin en bateaux-citernes du pétrole et de ses produits de distillation* (article 7). — L'article 7 du Règlement relatif au transport sur le Rhin en bateaux-citernes du pétrole et de ses produits de distillation est modifié comme suit :

« Les bateaux-citernes chargés, lorsqu'ils naviguent en convoi, doivent se placer à l'arrière de ce convoi. La distance entre un remorqueur et un bateau-citerne doit être d'au moins 50 mètres. »

La présente réglementation entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> mars 1931.

Les Commissaires des Etats riverains sont priés de communiquer à la Commission les actes officiels assurant la publication de cette disposition dans leurs pays respectifs.

*Voyage d'exploration 1929* (Balisage du chenal entre Mannheim et Bâle). — La Commission prend acte des déclarations des Commissaires des Etats allemands et de France.

*Note du Secrétariat :* Des déclarations des Commissaires allemands et français il résulte que les administrations hydro-

<sup>1</sup> Les autres dispositions sont les mêmes que pour le pont de Nimègue. — *Réd.*

<sup>2</sup> Traduction française de la Société des Nations :

« On semble fondé à admettre que l'Administration d'Etat et les compagnies de navigation du Rhin, de même que d'ailleurs les administrations de chemins de fer devraient pouvoir convenir que, tant au point de vue national qu'au point de vue international, l'intérêt général exige qu'on effectue sur le Rhin tous les transports pour lesquels cette voie peut normalement être utilisée dans des conditions économiques. »