

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 58 (1932)
Heft: 14

Artikel: Commission centrale pour la navigation du Rhin
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-44854>

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: 05.05.2025

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

BULLETIN TECHNIQUE

Rédaction : H. DEMIERRE et
J. PEITREQUIN, ingénieurs.

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. — L'électrification de la ligne Délémont-Delle, par M. Edmond LOB, ingénieur. — Note sur l'onde positive de translation dans les canaux d'usine, par M. Jules CALAME, ingénieur-conseil à Genève. — Nouveau dispositif pour empêcher le cheminement des rails de chemins de fer. — Centrales aéro-électriques. — Société suisse des ingénieurs et des architectes. — Service Technique Suisse de placement. — CARNET DES CONCOURS. — BIBLIOGRAPHIE.*

Commission centrale pour la navigation du Rhin

Compte rendu de l'activité de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin pendant l'année 1931.

La Commission centrale pour la navigation du Rhin a tenu, au cours de l'année 1931, deux sessions, la première en avril et la deuxième en novembre.

Composition de la Commission. — La composition a subi, au cours de l'année, le changement suivant : M. van Eysinga, Commissaire des Pays-Bas, nommé juge à la Cour permanente de justice internationale, a été remplacé par M. G.-W.-J. Bruins, ancien professeur à l'Ecole des hautes études commerciales de Rotterdam.

En conséquence, à la fin de l'année 1931, la composition de la Commission centrale était la suivante :

Président : M. Jean Gout. — *Empire et Etats Allemands.* — Commissaires : MM. Seeliger (représentant spécialement la Hesse) ; Peters (représentant spécialement la Prusse) ; Fuchs (représentant spécialement l'Etat de Bade) ; Greuling (représentant spécialement la Bavière). Commissaire-adjoint : M. Ickes.

Belgique. — Commissaires : MM. Brunet, de Ruelle.

France. — Commissaires : MM. Albert Mahieu, Silvain Dreyfus, Basdevant, Herrenschmidt.

Grande-Bretagne. — Commissaire : Sir John Baldwin.

Italie. — Commissaires : MM. Rossetti, Sinigaglia.

Pays-Bas. — Commissaires : MM. Kröller, Schlingemann, Bruins.

Suisse. — Commissaires : MM. Herold, J. Vallotton.

Le Secrétariat était composé à la fin de 1931 comme il suit : Secrétaire général : M. Hostie (Belge). Secrétaire général-adjoint : M. Charguéraud Hartmann (Français). Membres du Secrétariat : MM. de L'Espinasse (Néerlandais) ; Schwarzenberger (Allemand). Secrétaire-archiviste : M. Walther (Suisse).

Les inspecteurs de la navigation sont : Pour le secteur suisse : M. Moor, ingénieur cantonal, à Bâle ; pour le secteur I A : M. Montigny, ingénieur en chef des ponts et chaussées, à Strasbourg ; pour le secteur I B : M. l'Oberbaurat Baer, à Mannheim ; pour le secteur II : M. l'Oberbaurat Häu-el, à Mayence ; pour le secteur III : M. l'Oberbaurat Gelinsky, à Coblenze ; pour le secteur IV : Jonkheer Dittlinger, à La Haye.

Le Comité chargé de l'élaboration du Rapport annuel, était en 1931, constitué de la manière suivante : M. Ickes, président ; MM. Herrenschmidt et Schlingemann.

Revision de la Convention de Mannheim.

Les travaux de la revision ont été poursuivis au cours des deux sessions de l'année. A l'exception d'un nombre restreint d'articles provisoirement réservés, la coordination des textes adoptés en première lecture est terminée.

Relations avec d'autres organismes internationaux.

Conférence de droit fluvial de Genève 1930. — Le rapport précédent a exposé les résultats de la Conférence de droit

fluvial qui a siégé à Genève, en novembre/décembre 1930. Convaincue de l'importance d'une mise en vigueur simultanée et aussi prompte que possible, par les Etats rhénans signataires des conventions adoptées par cette conférence, la Commission centrale a décidé, dans sa session d'avril 1931, de prier les délégations de lui faire connaître les vues de leurs gouvernements à cet égard.

Une première réponse à cette invitation a été faite par la délégation belge qui a fait savoir à la Commission centrale, au cours de sa session de novembre, que, sur avis favorable du Conseil supérieur de la navigation, le gouvernement belge comptait soumettre incessamment au Parlement un projet de loi portant approbation des trois conventions conclues à Genève.

Comité d'experts pour l'étude des conditions de travail sur les principaux réseaux fluviaux d'Europe. — La deuxième session de ce Comité, — dont la constitution et le mandat ont été exposés dans le rapport précédent — était prévue pour septembre 1931. Elle a été remise en vue de permettre au B. I. T. de réunir la documentation nécessaire.

Quatrième conférence générale des communications et du transit. — La Commission centrale a été représentée par son Secrétaire général à la quatrième conférence générale des communications et du transit qui s'est réunie, à Genève, en octobre 1931.

En ce qui concerne les matières touchant la navigation du Rhin, la conférence s'est bornée à un échange de vues sur les affaires en cours au sein de l'organisation.

Unification des statistiques de transport. — Il résulte des renseignements fournis à la conférence générale, par le président de la Commission consultative et technique, qu'une conférence ne pourra vraisemblablement être réunie qu'en 1933. Un avant-projet de convention a été élaboré au cours de l'année par un Comité de rédaction. Il se trouve soumis à l'examen des membres du Comité pour l'unification des statistiques de transport.

Dispositions conventionnelles et réglementaires.

Des changements assez nombreux ont été apportés en 1931 au règlement de police pour la navigation du Rhin.

En vue de la mise en service du canal latéral au Rhin (section de Huningue à Kembs), des modifications ont été apportées à l'article 22, N° 1 (Conduite à tenir en temps de hautes eaux sur le secteur Bâle-Strasbourg) ainsi qu'à l'article 32, N° 1 (largeur et longueur des radeaux).

En outre, deux articles nouveaux, 26bis et 26ter, contiennent des « Dispositions spéciales à la navigation sur le canal latéral au Rhin (section de Huningue à Kembs) ». Enfin un N° 7 a été ajouté aux « Dispositions relatives au stationnement ».

Ces dispositions dont la publication est prévue pour le 1^{er} mars 1932 n'entreront toutefois en vigueur qu'à la date d'ouverture du canal à la navigation.

L'article 41 relatif aux avertisseurs a été complètement remanié.

Le dernier alinéa de l'article 21, N° 8 du règlement de police pour la navigation du Rhin ayant trait à l'emploi, à titre d'essai, de projecteurs, qui avait été mis en vigueur le 1^{er} août 1929 pour la durée de deux ans, a été maintenu provisoirement pour une nouvelle période de cinq ans, à compter du 1^{er} août 1931.

Enfin l'article 23, N° 2, relatif à la conduite à tenir par le conducteur d'un bateau échoué ou coulé, a été modifié, de même que le texte allemand du chiffre 4 du même article. L'article 12 du règlement de visite des bateaux du Rhin a subi des modifications de pure forme.

(A suivre.)

L'Electrification de la ligne Delémont-Delle,

par M. Edmond LOB, ingénieur.

Le 27 février dernier, la Direction du 1^{er} Arrondissement des C. F. F. a convié la presse du Jura bernois à une visite des travaux exécutés actuellement dans le tunnel de la Croix.

M. Ed. Savary, directeur, a su en un exposé clair et précis, faire valoir très justement les efforts consacrés par les C. F. F. pour venir en aide à l'industrie et à la main-d'œuvre suisses dans une période de marasme économique sans précédent. Il rappela également que la Suisse se place au premier rang des nations pour ce qui concerne l'électrification de son réseau ferroviaire. Dans une énumération détaillée des différents postes qui constituent le budget prévu pour l'électrification de la ligne Delémont-Delle, il indiqua les dépenses occasionnées par ces travaux et qui se montent à environ 10 millions de francs, dont plus de deux millions seront absorbés pour la réfection des tunnels.

La ligne de chemin de fer qui relie Delémont à Delle, a été construite dans les années 1873-1877 en trois tronçons (fig. 1) :

1. Delle—Porrentruy, par une compagnie française ; mis en exploitation le 23 septembre 1872 et racheté le 30 décembre 1875 par le canton de Berne.

2. Glovelier—Delémont, par le Jura—Berne—Lucerne ; mis en exploitation le 15 octobre 1876.

3. Glovelier—Porrentruy, également par le Jura—Berne—Lucerne et ouvert à l'exploitation le 30 mars 1877. Elle devint en 1900, lors de la nationalisation des chemins de fer, propriété des C. F. F., pour être administrée par ceux-ci à partir du 1^{er} mai 1903.

Au moment de la construction de la ligne, deux principaux tracés se sont trouvés en présence. Le premier passant par Glovelier—Saint-Ursanne—Courgenay, qui fut exécuté par suite de la participation financière des communes intéressées. Le deuxième tracé empruntait la ligne actuelle de Delémont à Glovelier pour bifurquer en ce lieu sur la droite en un angle droit et passait au-dessus du village de Boécourt, se dirigeant ensuite vers l'Ajoie en passant en tunnel sous les Rangiers, pour redescendre vers Cornol et Courgenay. Ce tracé avait le grand désavantage de délaisser complètement le Clos-du-Doubs.

Le profil en long général présente d'assez fortes déclivités variant du palier à 16 ‰. La ligne part de Delémont à la cote 416 m pour monter jusqu'au tunnel de Glovelier à la cote maximum de la ligne 523,40 m, pour redescendre à Saint-Ursanne gare, à la cote 495 ; de là, elle remonte jusqu'au tunnel de la Croix où elle atteint l'altitude 522,70 m et se dirige ensuite sur Delle, à la cote 370,70 m (fig. 1). La longueur de la ligne Delémont—Delle est de 40 km, dont 5834,65 m en tunnels. Son tracé en simple voie sur tout le parcours comporte d'importants travaux d'art.

Avant d'introduire la traction électrique prévue pour le printemps 1933, il a fallu procéder, tout d'abord, à des travaux préliminaires longs et coûteux ; ceux-ci consistent

dans le renforcement ou le remplacement des ponts et des viaducs et dans la mise en état au profil d'électrification, des tunnels. La première partie de ces travaux, c'est-à-dire la reconstruction ou le renforcement des ponts, est actuellement achevée. Le plus grand de ces travaux fut la reconstruction du viaduc de la Combe-Maran près de Saint-Ursanne, qui a coûté 1 100 000 francs.

Nous ne nous occupons par la suite que des tunnels, de sorte que nous laisserons de côté la ligne Delémont—Glovelier. De

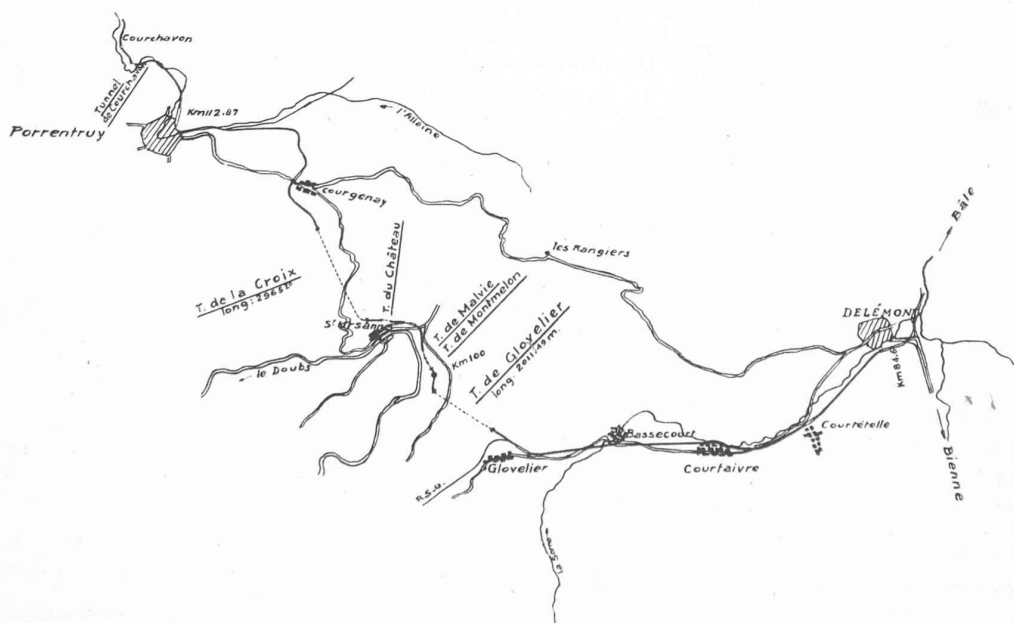


Fig. 1. — Plan de situation des tunnels de la ligne Delémont—Delle. Echelle 1 : 200 000.