Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 54 (1928)
Heft: 23

Artikel: Commission centrale pour la navigation du Rhin
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-41900

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: 15.07.2025

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

54e année 17 novembre 1928 N° 23

BULLETIN TECHNIQUE
DE LA SUISSE ROMANDE

Réd. : Dr H. Demierre, ing. 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. — Les installations pour l'interconnexion des usines de la Compagnie vaudoise des Forces motrices des lacs de Joux et de l'Orbe et leur jonction avec le réseau de la Société « L'Energie de l'Ouest Suisse » (E. O. S.)*, par V. Abrezol, ingénieur, chef d'exploitation de la Compagnie vaudoise des Forces motrices des lacs de Joux et de l'Orbe. — *Concours pour l'étude des plans de l'Hospice Ed. Sandoz-David, à Lausanne* (suite et fin). — *Cours complémentaires organisés par l'Ecole polytechnique fédérale. — Arithmétique financière.* — Sociétés : *Société suisse des ingénieurs et des architectes.* — Bibliographie. — Carnet des concours. — *Service de placement.*

Commission Centrale pour la Navigation du Rhin

Projet de Convention sur certaines matières de droit fluvial.

Texte arrêté par le Comité de Droit privé dans sa séance du 18 mai 1928 et soumis à la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin.

Chapitre premier : *De l'immatriculation. — Article premier.* — Les Etats contractants s'engagent à établir, conformément à leur législation, des registres publics pour l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure. L'inscription des bateaux sur ces registres doit contenir au moins : 1° le lieu d'immatriculation ; 2° les lettres et le numéro d'immatriculation ; 3° le nom ou la devise du bateau ; 4° le mode de construction du bateau ; 5° le tonnage maximum ou le déplacement, d'après le certificat de jaugeage, ainsi que le numéro de ce certificat ; 6° les nom, prénoms, profession et domicile du propriétaire.

Art. 2. — La législation de chaque Etat contractant détermine les conditions qu'un bateau doit remplir pour être immatriculé sur ses registres publics.

Chacun des Etats contractants s'engage à prendre les mesures nécessaires pour qu'un bateau ne puisse être immatriculé simultanément dans deux de ses bureaux.

Art. 3. — Tout bateau remplissant les conditions d'immatriculation prévues par la législation d'un ou de plusieurs Etats contractants, doit être immatriculé. L'obligation de faire immatriculer le bateau incombe au propriétaire.

Si le bateau remplit les conditions d'immatriculation fixées par la législation d'un seul Etat contractant, le bateau doit être immatriculé au bureau compétent de cet Etat. Si le bateau remplit les conditions d'immatriculation fixées par la législation de deux ou plusieurs Etats contractants, le bateau ne peut être immatriculé qu'au bureau compétent de l'un de ces Etats. Dans ce cas, le propriétaire a le choix du pays où le bateau sera immatriculé. Le propriétaire conserve ce choix lorsque le bateau déjà immatriculé continue ou vient à remplir les conditions d'immatriculation fixées par la législation de deux ou plusieurs Etats.

Chaque Etat contractant se réserve le droit d'exiger de ses ressortissants et des sociétés ayant leur siège social sur son territoire qu'ils choisissent, pour les bateaux remplissant les conditions d'immatriculation de deux ou de plusieurs Etats, l'inscription sur ses registres s'ils ont, sur son territoire, leur résidence habituelle ou, dans le cas de sociétés, la direction principale de leurs affaires.

Art. 4. — Si des modifications surviennent dans les faits mentionnés dans le registre ou si le bateau périt ou devient innavigable, la déclaration en doit être faite au bureau d'immatriculation. La loi du pays d'immatriculation désigne, s'il y a lieu, la personne à laquelle incombe l'obligation de faire cette déclaration.

Art. 5. — Pour chaque bureau d'immatriculation, il y a une série continue de numéros, précédée de plusieurs lettres initiales indiquées par l'autorité compétente. La première de ces lettres sera la lettre initiale de l'Etat où l'immatriculation est effectuée, savoir : B pour la Belgique, D pour l'Allemagne, F pour la France, I pour l'Italie, N pour les Pays-Bas, C. H. pour la Suisse.

Chaque Gouvernement établira un tableau portant indication des autres lettres initiales. Ce tableau, ainsi que toutes les modifications qui pourraient y être ultérieurement apportées, devront être notifiés aux autres Etats contractants.

Art. 6. — Les bateaux portent les lettres initiales de leur bureau d'immatriculation, ainsi que le numéro d'immatriculation dans la série des numéros de ce bureau.

Art. 7. — Le nom ou la devise de chaque bateau, ainsi que le lieu d'immatriculation, sont indiqués sur l'arrière de ce bateau. Les lettres et les numéros sont placés sur chaque côté de l'avant du bateau. Ces indications doivent être faites d'une manière visible et apparente en caractères ayant au moins huit centimètres de hauteur et douze millimètres de trait.

Art. 8. — Il est défendu d'effacer, d'altérer, de rendre méconnaissables, de couvrir ou de cacher, par un moyen quelconque, les noms, lettres et numéros, placés sur les bateaux.

Art. 9. — Si un bateau est immatriculé dans l'un des Etats contractants, il ne peut pas être immatriculé dans un autre, sans qu'il soit procédé en même temps à la radiation de l'immatriculation dans le premier Etat. L'immatriculation dans le second Etat n'a d'effet qu'à partir du jour de la radiation opérée dans le premier Etat. Le bureau d'immatriculation du premier Etat, aussitôt la radiation opérée, doit en informer le bureau du second Etat, en indiquant la date de la radiation. Le certificat de l'immatriculation précédente est retiré à cette occasion.

Art. 10. — Le patron de chaque bateau doit être porteur d'un certificat d'immatriculation dressé par les autorités compétentes et portant en tête le nom du bureau d'immatriculation. Ce certificat doit contenir au moins les mentions indiquées à l'article premier ; les modifications ultérieures des faits qui y sont mentionnés doivent y être indiquées dans les conditions prévues à l'article 4. Le certificat original peut être remplacé par un duplicata délivré par les autorités compétentes.

Art. 11. — Sont compétents pour la poursuite et la répression : 1. En ce qui concerne les contraventions à l'article 3, les autorités du lieu ou des lieux où le propriétaire doit ou peut faire immatriculer le bateau aux termes dudit article ; 2. En ce qui concerne les contraventions à l'article 4, les autorités du lieu d'immatriculation ; 3. En ce qui concerne les contraventions aux articles 6, 7, 8 et 10, les autorités du lieu où l'infraction a été constatée.

Dans les cas visés aux numéros 1 et 2, si la contravention est constatée dans un autre Etat contractant, les autorités de cet Etat prennent les mesures nécessaires pour en assurer la poursuite et la répression par les autorités compétentes en vertu des dispositions desdits numéros.

Art. 12. — L'obligation prévue à l'article 3 ne vise pas, sauf disposition contraire de la législation d'un Etat contractant : 1. les bateaux de plaisance ; 2. les bateaux d'un déplacement inférieur à vingt tonnes métriques au plus grand enfoncement autorisé par les règlements sur les différentes voies navigables que le bateau est destiné à fréquenter ; 3. les bateaux en construction ; 4. les bateaux non encore immatriculés dans un Etat contractant, qui se rendent du pays où ils ont été construits ou acquis au pays où ils doivent être immatriculés. Lorsqu'un des bateaux ci-dessus visés est immatriculé, les dispositions de la présente Convention lui sont applicables.

Toutefois un bateau en construction ne peut être immatriculé ailleurs que dans le pays où il est en cours de construction, si ce n'est en vertu d'un accord entre deux ou plusieurs Etats contractants à la présente Convention et auquel le Gouvernement dudit pays est partie. Les accords visés ci-dessus seront communiqués à tous les Etats contractants.

CHAPITRE II : *De la propriété.* — *Art. 13.* — L'acquisition entre vifs des droits de propriété sur un bateau est réglée par la loi du pays contractant où le bateau est immatriculé, à condition que cette loi prévoie une inscription aux registres visés à l'article premier ou une mise en possession de l'acquéreur.

Art. 14. — Il n'est en rien dérogé aux règles suivies dans les Etats contractants en ce qui concerne la loi applicable aux acquisitions à cause de mort. Toutefois, la loi du pays d'immatriculation peut prescrire que les héritiers et légataires, pour pouvoir aliéner ou hypothéquer le bateau, doivent faire inscrire leur titre dans les registres publics visés à l'article premier.

(A suivre.)

Les installations pour l'interconnexion des usines de la Compagnie vaudoise des Forces motrices des lacs de Joux et de l'Orbe et leur jonction avec le réseau de la Société "L'Energie de l'Ouest Suisse" (E. O. S.).

par V. ABREZOL, ingénieur,
chef d'exploitation de la Compagnie vaudoise des Forces motrices des lacs de Joux et de l'Orbe.

A l'occasion de l'établissement de sa nouvelle usine de la Peuffeyre[1], la « Compagnie vaudoise » a procédé à l'étude des installations de liaison entre cette usine et ses autres centrales de *Montcherand* et *La Dernier*, de façon à assurer dans les meilleures conditions les échanges éventuels d'énergie entre ces usines.

En particulier elle envisagea la construction d'une ligne à forte capacité de transport Peuffeyre—Malapalud—Montcherand, pouvant suffire à l'amenée dans son réseau, non seulement de l'énergie produite par la nouvelle usine, mais également d'énergie plus considérable, ceci en prévision du développement éventuel ultérieur de ce réseau.

En même temps, la « Compagnie vaudoise » passait un contrat avec des industriels de Bellegarde (Ain), par lequel, sous réserve de l'autorisation d'exportation nécessaire, elle leur assurait la fourniture, pendant une première période de dix ans, d'excédents d'énergie pouvant atteindre 25 millions de kilowattheures par année, sous une puissance maximum d'environ 3500 kW. En ce qui concerne le transport de cette énergie à la frontière franco-genevoise, où les clients de la « Compagnie vaudoise » devaient en prendre livraison, une entente intervint avec la Société « l'Energie de l'Ouest Suisse » (E. O. S.), selon laquelle cette dernière se charge de ce transport au moyen de sa ligne Romanel-Genève, la livraison de l'énergie de la « Compagnie vaudoise » devant avoir lieu à Romanel au moyen d'une ligne transversale Malapalud—Romanel, branchée sur la ligne de transport principale Peuffeyre—Malapalud—Montcherand.

Le contrat passé à cet effet entre la « Compagnie vaudoise » et « E. O. S. » spécifie entre autres que la « Compagnie vaudoise » livrera à Romanel sous la tension d'environ 58 kilovolts plus ou moins 3 %, l'énergie qu'elle y fournira à destination de Bellegarde, « E. O. S. » se réservant d'ailleurs de porter ultérieurement cette tension à environ 110 à 120 kilovolts. En outre, il est entendu que la « Compagnie vaudoise » organisera ses dispositifs de réglage de telle façon que le facteur de puissance, sous lequel l'énergie est livrée à Romanel, correspondra à celui de la consommation de ses clients, ramené à Romanel, et qui, dans la règle, est garanti par ceux-ci comme devant être d'au moins 0,85 à la frontière franco-genevoise.

Tenant compte des conditions ci-dessus, de même que des autres facteurs à considérer actuellement pour l'interconnexion de ses usines dont les régimes hydrauliques sont différents et peuvent se compenser dans une notable mesure, la « Compagnie vaudoise » se donna comme tâche de résoudre le problème suivant :

— Combiner un système de réglage tel que l'on puisse réaliser le transport de puissances variables suivant les disponibilités :

a) de la Peuffeyre vers Malapalud—La Dernier, avec marche en parallèle avec le réseau de distribution de la Compagnie vaudoise ;

b) ou inversement de La Dernier—Montcherand vers Malapalud—La Peuffeyre, avec marche en parallèle éventuelle avec l'usine de Sublin de la « Société des Forces motrices de l'Avançon » ;

tout en assurant dans chacun des cas *a*) et *b*) ci-dessus, la fourniture à « E. O. S. », par la jonction Malapalud—Romanel, d'une puissance variable sous cos. $\varphi = 0{,}8$ à 0,85.

Les chiffres correspondant à ces échanges sont fixés comme suit :

a) *Service d'été.* Fourniture par la Peuffeyre de 0 à 11 000 kW dans la ligne Peuffeyre—Malapalud—Montcherand répartis de la façon suivante :

0 à 4000 kW sur Malapalud—Romanel (« E.O.S.») et
0 à 11 000 kW sur Malapalud—Montcherand—La Dernier.

b) *Service d'hiver.* Fourniture par les usines de La Dernier-Montcherand de 0 à 5000 kW dans la ligne Montcherand—Malapalud—Peuffeyre, répartis de la façon suivante :

[1] Voir la description de cette usine dans les numéros 18, 19 et 20 du *Bulletin technique* de cette année. — *Réd.*