

**Zeitschrift:** Bulletin technique de la Suisse romande  
**Band:** 55 (1929)  
**Heft:** 9

**Artikel:** Commission centrale pour la navigation du Rhin  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-42650>

#### 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:** 21.02.2026

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

# 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 coulées et le projet de correction du St-Barthélemy. — Arithmétique financière. Résolution de quelques problèmes d'échange de titres, par H. de CERJAT, ingénieur, Grand-Lancy, Genève (suite). DIVERS. — Premier congrès international du béton et du béton armé, à Liège en 1930. — Une exposition suisse de l'habitation, à Bâle, en 1930. — SOCIÉTÉS: Groupe genevois de la G. e. P. — La Société suisse de photogrammétrie. — Association suisse des ingénieurs-conseils. — Association suisse de technique sanitaire. — Union suisse des consommateurs d'énergie. — NÉCROLOGIE: Adolphe Hertling, architecte. — G. Corrodi. — BIBLIOGRAPHIE. — CARNET DES CONCOURS.

## Commission centrale pour la Navigation du Rhin

### Rapport du Bureau du Comité de Droit privé de la Commission Centrale.

(Séance du Comité à Bruxelles du 21 au 23 janvier 1929.)

Il a paru nécessaire au Comité de consacrer à la matière de l'abordage en navigation fluviale une Convention<sup>1</sup> indépendante ne fût-ce qu'en raison du fait que des Etats enclavés qui ne sont pas signataires de la Convention de Bruxelles, et notamment la Suisse, sont intéressés à l'adoption, en cette matière, de règles uniformes. Mais, afin d'éviter une dualité fâcheuse de régimes, le Comité s'est efforcé de serrer d'autant près que possible les textes de la Convention de Bruxelles.

*Article premier.* — L'article premier du projet a pour but de préciser à quel genre de bâtiments et à quelles eaux la Convention est destinée à s'appliquer. Les abordages entre bateaux de navigation intérieure et navires de mer étant soumis à la Convention maritime, la Convention fluviale ne doit s'appliquer qu'aux autres abordages, c'est-à-dire aux abordages dans lesquels tous les bâtiments intéressés sont des bateaux de navigation intérieure. Comme la Convention maritime, la Convention fluviale s'applique sans distinction entre la nature maritime ou fluviale des eaux où l'accident s'est produit. La Convention régira par conséquent tout abordage entre bateaux de navigation intérieure, même si le fait s'est produit en haute mer.

*Article 2.* — Afin d'éviter que l'article 2, al. 2 puisse donner lieu à une interprétation erronée, il a été précisé au protocole de clôture que les mots «au mouillage» ne devaient pas être pris dans un sens restrictif et qu'ils s'appliquaient notamment aux bateaux amarrés.

*Article 3.* — Il a paru opportun de consacrer une disposition expresse du projet de Convention fluviale au cas du remorquage lequel présente, dans la navigation sur les eaux intérieures, une importance particulière. Cette disposition (art. 3 al. 2) précise qu'en cas de remorquage, un élément du convoi n'est pas responsable du fait des autres éléments du même convoi lorsque ce fait lui est étranger. Elle laisse donc au juge toute liberté pour apprécier la responsabilité de chacun selon les circonstances de l'espèce, en cas de remorquage comme en tout autre cas. Il va sans dire que, dans la pensée du Comité, ce n'est pas là une dérogation aux principes de la Convention maritime, mais bien plutôt une application de ces principes mêmes.

Le Comité a envisagé l'opportunité de consacrer, en outre, un texte spécial au cas de bateaux accouplés, cas fréquents, puisque, notamment sur le Rhin, la pratique nautique commande d'adopter cette disposition pour tous les convois avallants. Lorsqu'il est certain qu'une faute a été commise par l'un des bateaux accouplés, sans que l'on puisse prouver lequel

d'entre eux est le bateau coupable, il peut sembler peu équitable de les exonerer l'un et l'autre. Néanmoins, le Comité n'a pas voulu déroger au principe général de la Convention (article 6, al. 2) en établissant une présomption légale à charge des bateaux accouplés. Il a préféré, même dans ce cas, laisser au juge, qui est, d'ailleurs, toujours libre de baser sa conviction sur des présomptions de fait, le soin de déduire, dans chaque espèce, de la situation de fait, les conséquences juridiques qu'elle comporte.

*Article 4.* — La question de savoir si deux ou plusieurs bateaux coupables doivent ou non être tenus «in solidum» envers un bateau innocent devait retenir l'attention du Comité, d'autant plus que ce cas est beaucoup plus fréquent dans l'abordage fluvial que dans l'abordage maritime. L'accord n'a pu se faire au sein du Comité ni sur la solution désirable en droit fluvial, ni sur l'interprétation qu'il convenait de donner sur ce point à la Convention maritime. D'après une opinion, il y avait lieu d'interpréter cette Convention comme ayant tranché le problème et ce, dans le sens de l'exclusion de toute solidarité ou indivisibilité. D'après une autre opinion, le cas envisagé devait être considéré comme ne tombant pas sous l'application de l'article 4. Parmi les tenants de cette seconde opinion, les uns estimaient que, dans tous les cas de «faute collective», les bateaux coupables devaient être considérés comme tenus «in solidum», les autres, au contraire, pensaient que la responsabilité «in solidum» ne devait être prononcée que dans le cas où les bateaux coupables avaient commis la même faute et non des fautes distinctes. En présence de cette diversité d'opinion, le Comité a estimé qu'il y avait lieu de reproduire purement et simplement le texte même de la Convention maritime dans sa teneur actuelle, sans chercher à interpréter ce texte ni dans un sens ni dans l'autre.

*Article 5 et article additionnel.* — L'article additionnel de la Convention de Bruxelles suspend, en ce qui concerne le pilotage obligatoire, l'application de l'article 5 jusqu'à ce que la question de la responsabilité limitée ait pu être réglée internationalement. Bien que la question du pilotage obligatoire ne présente pas une importance bien grande en navigation fluviale, le Comité a cru plus prudent de reproduire cette disposition, notamment en raison du fait que certaines législations fluviales ne contiennent pas de limitation de responsabilité.

*Article 7.* — Quoique pour la navigation fluviale le délai de prescription de deux années puisse paraître excessif, le Comité a préféré ne pas y substituer un délai plus court, étant donné qu'il était peu pratique d'avoir deux délais différents selon qu'un navire de mer se trouvait ou non impliqué dans l'abordage.

*Article 8.* — L'article 8 de la Convention de Bruxelles a été repris sans changement, quoique les sanctions frappant les membres de l'équipage en cas de désobéissance soient en général différentes en droit maritime et en droit fluvial. Le Comité a pensé, en effet, qu'il convenait de laisser au droit interne le soin de mettre le capitaine à même de remplir l'obligation d'assistance prévue par la Convention.

*Articles 9, 10 et 11.* — Pas d'observations.

<sup>1</sup> Le texte du projet de Convention en question a paru dans le *Bulletin technique* du 20 avril dernier. — Réd.

*Article 12<sup>1</sup>.* — La question de savoir quels engins flottants doivent, pour l'application de la Convention sur l'abordage, soit être considérés comme des bateaux, soit être assimilés à des bateaux, présente, dans le cas de la navigation fluviale, une importance particulière. C'est pourquoi l'article 12 énumère une série d'engins flottants auxquels la Convention est expressément déclarée applicable. Cette énumération n'est pas limitative. Elle est uniquement destinée à servir de guide à la jurisprudence qui s'en inspirera pour appliquer la Convention « à tous engins ou outillages flottants de nature analogue ».

De même que la Convention maritime, la Convention sur l'abordage fluvial est conçue comme s'appliquant aux bâtiments de plaisance. Mais il va de soi que cette application ne saurait avoir pour conséquence de modifier le régime juridique de ces bâtiments quant à l'étendue de la responsabilité de leurs propriétaires. Aucune limite de tonnage n'étant prévue, la Convention s'appliquera également aux menues embarcations.

Il n'y a pas lieu de distinguer parmi les bacs selon qu'ils naviguent ou non librement.

*Article 13.* — L'article 13 détermine la sphère juridique d'application de la Convention. Celle-ci s'attache, comme la Convention maritime, à un critérium tiré du statut des bateaux et non à un critérium réel (lieu de l'abordage). Mais, en vue de mettre la Convention sur l'abordage en harmonie avec la « Convention sur certaines matières de droit fluvial », le critérium choisi a été précisé par une référence expresse à l'immatriculation.

De même que la Convention maritime, la Convention fluviale prévoit deux exceptions au principe énoncé dans le premier alinéa de l'article 13. Outre la faculté d'exclure du bénéfice de la Convention les ressortissants d'un Etat non contractant qui n'accorderait pas la reciprocité, l'article 13 al. 2 dispose que « lorsque tous les intéressés sont ressortissants du même Etat que le tribunal saisi, c'est la loi nationale et non la Convention qui est applicable ».

Par « intéressés », il y a lieu d'entendre tous les intéressés à l'accident, peu importe qu'ils aient été mis en cause ou non. C'est à la partie qui invoque l'exception de l'article 13 al. 2<sup>o</sup> qu'incombe le fardeau de la preuve en ce qui concerne la nationalité des détenteurs de connaissances au moment de l'accident, des passagers, des assureurs, etc.

La Convention ne se borne pas, comme la Convention maritime, à prévoir que l'application de ses dispositions pourrait être étendue par la loi nationale au delà de la sphère d'application conventionnelle telle qu'elle est définie par l'article 13 ; elle prévoit, en outre, l'engagement par les Etats de s'efforcer à mettre fin à une dualité de législation peu souhaitable.

Les articles 14 et 15 constituent des dispositions générales.

*L'article 14* reprend « mutatis mutandis » l'article 11 de la Convention de Bruxelles. Le Comité a cru qu'il était préférable de ne pas trancher ici, d'une manière incidente, les problèmes qui, pour le droit maritime, font l'objet de la Convention sur l'immunité des navires d'Etat.

*L'article 15* reproduit l'article 34 de la Convention « sur certaines matières de droit fluvial » quant au régime des voies d'eau internationales.

## Les coulées et le projet de correction du St-Barthélemy.

### Description du torrent et historique des coulées de 1926

Cette description et cet historique sont empruntés à une très intéressante étude publiée par M. le chanoine Ignace Mariétan, dans le « Bulletin de la Murithienne » XLIV 1927.

#### Topographie du Saint-Barthélemy.

Le bassin d'alimentation consiste en un grand cirque de 12 km<sup>2</sup> environ de surface. Il est formé au nord-ouest par les

<sup>1</sup> La Délégation belge a fait des réserves relativement à l'énumération des engins flottants auxquels la Convention est applicable.

pentes rapides de Langemoz et de l'Haut de Mex qui montent à l'altitude de 2000 à 2425 m. Ces terrains, composés de grès et de schistes du Flysch, sont peu perméables.

A l'ouest se dressent les formidables parois calcaires de la Cime de l'Est et de Gagnerie. Puis le cirque se continue au sud par les pâturages et les pentes boisées du Salentin et du Jorat, formées de gneiss. (Fig. 1.)

Le fond du cirque est à 1370 m, au Foillet ; de là, les parois calcaires s'élèvent à 3180 m sur environ deux kilomètres. Entre la Cime de l'Est et Gagnerie, on voit sortir une langue du glacier de Plan-Névé. C'est là que le torrent de Saint-Barthélemy prend naissance, pour se précipiter ensuite dans des gorges profondes et rapides.

Au fond du cirque il y a une grosse épaisseur de moraines, d'éboulis et d'alluvions, dans lesquels le torrent s'est creusé un lit profond, sur une longueur d'environ un kilomètre. Les habitants désignent cette partie du torrent sous le nom de « torrent de la Mare » réservant le nom plus récent de Saint-Barthélemy pour la partie inférieure.

Le canal d'écoulement du torrent commence à la rencontre des terrains gneissiques du Salentin et des calcaires autochtones des rochers de Mex. Sur un parcours de deux kilomètres le torrent s'est creusé une gorge, assez ouverte d'abord, puis très étroite, dans la partie inférieure dont les deux versants sont formés de roches cristallines.

Le torrent atteint le cône à la Rasse (600m) : il le traverse jusqu'au Rhône, dans lequel il se jette près du hameau d'Es-Lœx. Vers le nord, le cône commence à la Preyse, en face du pont de Lavey-les-Bains, pour se terminer, vers le sud, au delà du village d'Evionnaz. Sa largeur est d'environ 2800m, tandis que sa longueur ne dépasse guère 1500m, l'étroitesse de la vallée ne lui ayant pas permis de se développer davantage.

#### Les éboulements de 1926.

##### Première coulée, le 20 septembre.

Le 20 septembre, vers 6 h. du matin, une forte coulée de boue et de blocs descendit à travers le Bois-Noir et vint obstruer le lit du Rhône. En même temps, on observa un gros nuage de poussière dans la région du Jorat et de la Dent du Midi. Depuis le milieu d'août, le temps avait été beau et sec ; par contre, le printemps et la première partie de l'été avaient été très humides. Les hypothèses sur les causes du phénomène se multiplièrent rapidement et un voile de mystère parut entourer la Cime de l'Est : écoulement d'une poche d'eau au glacier de Plan-Névé ; chute d'une partie de Plan-Névé ; éboulement de rocher atteignant le glacier et l'entraînant ; infiltration d'eau de fusion du glacier dans les roches, d'où désagrégation de celles-ci ; cavernes creusées par les eaux thermales de Lavey dissolvant du soufre ; formation d'un lac artificiel dans la gorge du torrent ; arrivée des eaux du lac de Barberine ; une éruption volcanique ; et, enfin, un courant d'eau souterrain de 10 000 litres par minute, venant du Mont-Ruan, dont 3000 litres remontant à l'intérieur de la Cime de l'Est et désagrégant les roches (abbé Mermet).

Nous nous sommes rendus au Jorat le 23 septembre, et, à l'aide d'un télescope Zeiss (grossissement 42, 24, 42), nous avons examiné attentivement la région. Nous n'avons distingué aucune modification au front du glacier de Plan-Névé : la petite moraine frontale était intacte ; le torrent, qui prend sa source au glacier était clair : un petit névé, situé en aval du glacier, ne portait aucune trace d'eau ou de roches éboulées. Le glacier n'est donc pour rien dans le phénomène. Les explorations de M. Mercanton, du Club alpin, des ingénieurs de l'Etat du Valais et des C. F. F., ont confirmé cette opinion.

Par contre, nous avons observé très distinctement le point