

Message
du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale
relatif à l'approbation de la convention entre le Conseil fédéral suisse
et le gouvernement de la République française concernant
le financement des travaux d'aménagement du Rhin entre Strasbourg/
Kehl et Lauterbourg/Neuburgweier.

(Du 28 janvier 1970)

Monsieur le Président et Messieurs,

Nous avons l'honneur de soumettre à votre approbation la convention signée à Paris le 22 juillet 1969 par les plénipotentiaires de la Confédération suisse et ceux de la République française concernant le financement des travaux d'aménagement du Rhin entre Strasbourg/Kehl et Lauterbourg/Neuburgweier.

1. Introduction

La République française et la République fédérale d'Allemagne, ayant reconnu l'intérêt pour les deux Etats de procéder en commun à un aménagement du cours du Rhin entre Strasbourg/Kehl et Lauterbourg/Neuburgweier, ont conclu à cet effet une convention en date du 4 juillet 1969. L'aménagement de ce secteur de la voie internationale du Rhin présentant aussi un grand intérêt pour notre pays, le Conseil fédéral suisse a conclu, le 22 juillet 1969, un accord avec le gouvernement de la République française, en vue de lui faciliter, par un prêt de 33 millions de francs suisses, le financement de sa part dans ces travaux. Ceux-ci permettront notamment d'assurer, dans le secteur franco-allemand du Rhin compris entre Strasbourg/Kehl et Lauterbourg/Neuburgweier, des conditions de navigation au moins équivalentes, en ce qui concerne le mouillage, à celles qui seront atteintes après l'achèvement des travaux que la République fédérale d'Allemagne exécute actuellement entre Neuburgweier/Lauterbourg et St-Goar et au financement desquels la Suisse participe par une contribution analogue depuis 1967 déjà. L'aménagement de ces deux secteurs procurera aux usagers de la voie internationale du Rhin de notables avantages.

D'une part, le trafic sera plus sûr; d'autre part, grâce aux meilleures possibilités de chargement des bateaux rhénans, la capacité de la voie navigable sera accrue, ce qui permettra aussi à la navigation à destination de Bâle d'assurer les transports dans des conditions plus économiques.

2. Partie générale

2.1 Situation générale

L'importance que nous attachons à la voie internationale du Rhin a été exposée dans divers messages et rapports adressés aux chambres; la Suisse a d'ailleurs pratiqué jusqu'à présent une politique favorable à la navigation sur ce fleuve et s'est toujours employée à sauvegarder les intérêts qui en dépendent. Preuve en est la participation active de notre pays à l'aménagement de la voie navigable du Rhin.

2.1.1 Participation de la Suisse à l'aménagement du Rhin jusqu'à ce jour

La Confédération a pris à sa charge 60 pour cent des frais de la régularisation du Rhin entre Strasbourg/Kehl et Istein réalisée entre 1930 et 1962 pour assurer à la navigation internationale l'accès aux ports de Bâle durant toute l'année (RS 12 515); dès la fin de la dernière guerre, la Suisse a participé aux travaux de déblaiement et de reconstruction visant à accélérer la remise en marche de la navigation du Rhin jusqu'à Bâle.

En plus des subventions qu'elle avait accordées pour la construction des ports de Bâle-Ville et de Bâle-Campagne, la Confédération a également contribué au financement de divers aménagements destinés à améliorer le raccordement de la Suisse à la voie navigable rhénane. C'est ainsi qu'elle a octroyé, en 1950, une subvention au canton de Bâle-Campagne pour les ouvrages de navigation de l'usine de Birsfelden (FF 1950 I 754); en 1955, elle a également décidé d'allouer au canton de Bâle-Ville une subvention pour les dragages prévus aux fins d'améliorer la voie navigable du Rhin entre le lieu dit «Pfalz» et le «Johanniterbrücke» (FF 1955 II 648). Il est bien évident que les dépenses consenties par la Confédération pour ces divers aménagements n'ont pas servi les intérêts du canton de Bâle uniquement, mais ceux du pays tout entier.

Les chambres fédérales et le Conseil fédéral ont en outre suivi avec le plus grand intérêt, au cours de ces dernières années, les efforts entrepris par le gouvernement de la République fédérale d'Allemagne en vue de parfaire l'aménagement du Rhin en amont de St-Goar; par suite de l'augmentation du trafic depuis la deuxième guerre mondiale ainsi que des récents développements techniques (entre autres l'apparition des convois poussés), il était, en effet, devenu difficile d'assurer un exercice sans entrave de la navigation dans ce secteur. Par une convention conclue le 25 mai 1966 (RO 1967 1187), le Conseil fédéral suisse accordait à la République fédérale d'Allemagne un prêt de 30 millions de francs suisses (maximum 33 millions) à titre de participation au financement des travaux entrepris dans le secteur de 205 km de longueur compris entre Neuburgweier/Lauterbourg et St-Goar, travaux dont le coût total est évalué à 160 millions de DM (voir chap. 2.1.3).

2.1.2 Importance de la navigation rhénane pour la Suisse

L'importance de la navigation rhénane pour notre pays ressort du tableau 1 ci-après couvrant la période qui a suivi la deuxième guerre mondiale:

Tableau 1

Année	Tonnage du trafic du commerce extérieur de la Suisse (Importation et exportation)	Tonnes transbordées dans les ports de Bâle*) (Trafic montant et trafic avalant)	Participation des ports de Bâle*) au trafic total
	En mio t	En mio t	En pour-cent
1950	9,223	3,500	38,0
1960	16,912	6,962	41,2
1965	24,948	8,615	34,5
1966	25,097	8,423	33,6
1967	26,273	7,938	30,2
1968	28,498	7,834	27,5

*) y compris le trafic de transit

On relèvera que, malgré le léger fléchissement observé au cours de ces dernières années et imputable aux modifications intervenues dans le domaine de l'énergie - construction d'oléoducs et de raffineries, supplantation du charbon par les carburants liquides-, la navigation sur le Rhin continue d'assurer des transports très importants.

2.1.3 Etat actuel de l'aménagement du Rhin

Les travaux actuellement exécutés par la République fédérale d'Allemagne entre Neuburgweier/Lauterbourg et St-Goar, dont l'achèvement est prévu pour 1976, visent à améliorer les conditions de navigation sur le Rhin en augmentant la profondeur du chenal navigable de manière à y porter le mouillage de 1 m. 70 à 2 m. 10 en étiage équivalent (EE)¹⁾, en élargissant ce chenal là où il est trop resserré, en augmentant le rayon de certaines courbes, et en créant un troisième chenal navigable au Binger-Riff. Lorsque lesdits travaux seront achevés, le mouillage disponible en EE se présentera de la façon suivante (voir plan de situation schématique):

2 m. 50 en aval de Cologne;

2 m. 10 entre Cologne et Lauterbourg/Neuburgweier;

1 m. 70 entre Lauterbourg/Neuburgweier et Strasbourg (sauf pour le tronçon situé immédiatement en aval de Strasbourg, où les travaux exécutés dans le cadre de l'aménagement du Rhin entre Strasbourg/Kehl et Lauterbourg/Neuburgweier auront, selon les délais prévus, déjà porté le mouillage à 2 m. 10 au minimum en EE à la date indiquée).

¹⁾ Le «niveau d'étiage équivalent» (EE) correspond à une cote des basses eaux qui n'est pas atteinte pendant 20 jours (sans glaces) par an (moyenne établie sur la base des débits de la période 1906 à 1930)

A l'amont de Strasbourg, après la mise en service de la chute de Strasbourg prévue pour le printemps 1970, la profondeur disponible sera telle qu'il ne sera plus nécessaire d'y limiter l'enfoncement des bateaux jusqu'à Bâle, grâce à l'aménagement hydro-électrique du Rhin; cet aménagement est réalisé d'une part selon la solution d'un canal latéral au Rhin entre Kembs et Brisach – Grand Canal d'Alsace (1928-1959) – d'autre part selon la solution en feston – c'est-à-dire avec un barrage dans le fleuve au droit de chaque chute et un canal de dérivation relativement court – entre Brisach et Strasbourg (1957-1970).

2.2 Appréciation critique de la situation actuelle et perspectives d'aménagement futur du Rhin

Au vu de ce qui précède, il est évident que la navigation à destination des ports sis à l'amont de Lauterbourg/Neuburgweier – soit les ports de Strasbourg, Kehl, Brisach, Weil, Bâle et Rheinfelden, pour ne citer que les principaux – ne pourra bénéficier pleinement des améliorations apportées entre Neuburgweier/Lauterbourg et St-Goar que si le mouillage dans le chenal navigable est également porté à 2 m. 10 au minimum en EE sur le tronçon de 60 km compris entre Strasbourg/Kehl et Lauterbourg/Neuburgweier. Il est non moins évident qu'à ce point de vue les intérêts de la République française, de la République fédérale d'Allemagne et de la Suisse sont étroitement liés. Cela explique aussi pourquoi, dans la convention germano-suisse du 25 mai 1966, il a été largement tenu compte de la relation à établir entre les aménagements de ces deux secteurs.

2.2.1 Problèmes posés par l'aménagement du Rhin entre Strasbourg/Kehl et Lauterbourg/Neuburgweier

En ce qui concerne l'aménagement du secteur franco-allemand du Rhin entre Strasbourg/Kehl et Lauterbourg/Neuburgweier il y a lieu de considérer deux problèmes distincts: d'une part l'amélioration des conditions de navigation, d'autre part la protection du lit du fleuve contre l'érosion causée par la force excédentaire du courant.

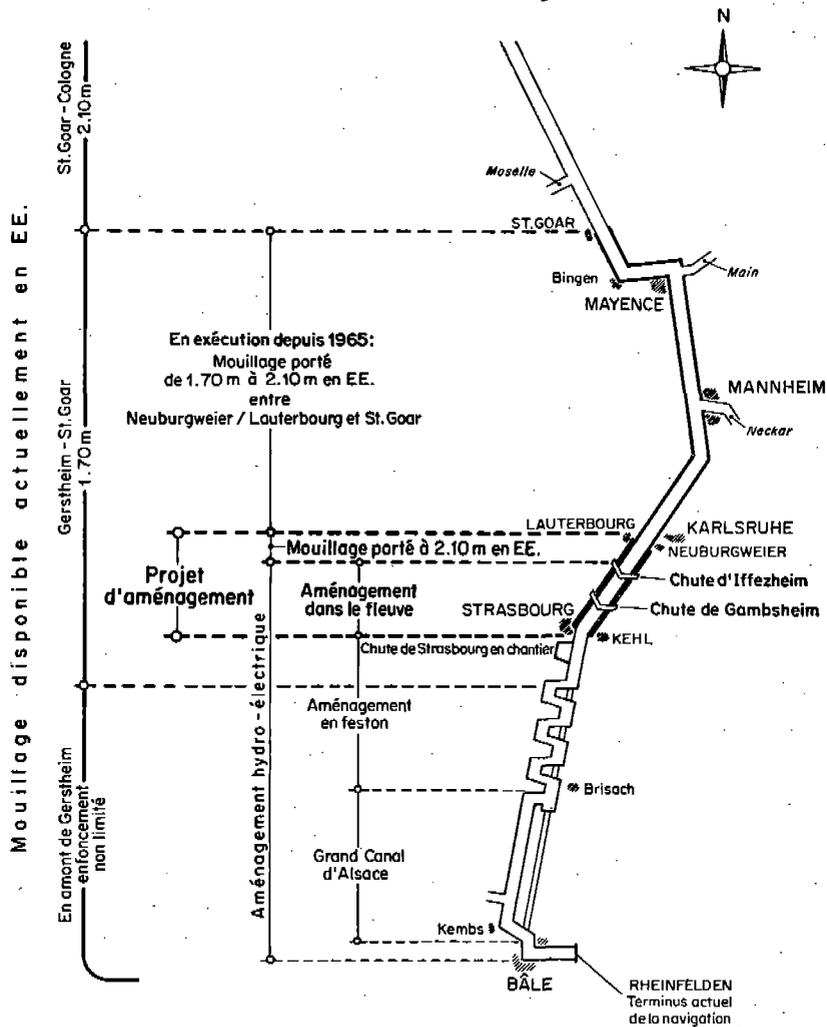
L'amélioration des conditions de navigation par augmentation du mouillage disponible en EE est nécessaire pour les raisons exposées ci-dessus.

La lutte contre l'érosion dans le secteur sis à l'aval de Strasbourg est devenue un problème urgent à résoudre; après la mise en service de la chute de Strasbourg, l'abaissement du plan d'eau consécutif à l'érosion risque de faire apparaître des mouillages insuffisants sur le busc aval des écluses de ladite chute; si des mesures ne sont pas prises pour y remédier, de graves inconvénients pourraient en résulter pour la navigation en amont de Strasbourg (pour les ports de Bâle entre autres) mais aussi pour les ports de Strasbourg et de Kehl eux-mêmes.

Pour répondre aux exigences posées par l'amélioration des conditions de navigation et par la lutte contre les effets de l'érosion entre Strasbourg/Kehl et Lauterbourg/Neuburgweier, deux solutions ont été envisagées lors des études préliminaires franco-allemandes consacrées à l'aménagement de ce secteur

Aménagement du Rhin entre Strasbourg/Kehl et Lauterbourg-Neuburgweier

Plan de situation schématique



EE. = Etiage équivalent, niveaux non atteints en moyenne pendant 20 jours/an

du Rhin : soit la construction, dans le fleuve, de paliers d'usine hydro-électriques équipés d'installations de navigation adéquates, ce qui résoudrait le problème de l'érosion et celui de l'augmentation du mouillage, soit la protection du lit du fleuve contre l'érosion au moyen d'un pavage. Dans ce dernier cas, des mesures complémentaires devraient être prises en vue de porter le mouillage de 1 m. 70 à 2 m. 10 en EE.

Comme nous l'exposerons ci-dessous, c'est la première solution qui a été retenue pour l'aménagement du secteur compris entre Strasbourg/Kehl et Beinheim/Iffezheim tandis que pour le secteur restant jusqu'à Lauterbourg/Neuburgweier, on envisage, pour le moment, de recourir à la deuxième solution.

2.2.2 Le projet d'aménagement du Rhin entre Strasbourg/Kehl et Lauterbourg/Neuburgweier

L'aménagement du Rhin entre Strasbourg/Kehl et Lauterbourg/Neuburgweier sera réalisé en commun par la République française et la République fédérale d'Allemagne aux conditions fixées dans la convention franco-allemande du 4 juillet 1969, dans la résolution de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (dénommée ci-après Commission centrale du Rhin) du 24 avril 1969, et dans la convention franco-suisse du 22 juillet 1969.

Les travaux consisteront essentiellement :

- a. A aménager deux chutes sur le Rhin, à Gamsheim/Freistett (chute de Gamsheim) et à Beinheim/Iffezheim (chute d'Iffezheim). Chacune des deux chutes comprend un barrage fixe dans le lit du fleuve, un barrage mobile (sur la rive allemande à Gamsheim, sur la rive française à Iffezheim), un groupe de 2 écluses de 270 m. × 24 m. et une centrale hydro-électrique (sur la rive française à Gamsheim, sur la rive allemande à Iffezheim), des digues latérales, des contre-canaux ainsi que des ouvrages annexes nécessaires ;
- b. A aménager le cours du Rhin à l'aval de la chute d'Iffezheim en vue, d'une part d'éviter l'érosion du lit et l'abaissement corrélatif du plan d'eau du Rhin ou d'y remédier, d'autre part d'assurer dans ce secteur des conditions de navigation au moins équivalentes, en ce qui concerne le mouillage, à celles qui seront atteintes par l'aménagement du Rhin entre Neuburgweier/Lauterbourg et St-Goar.

Conformément aux dispositions de la convention franco-allemande et de la convention franco-suisse, il est envisagé d'entreprendre les travaux visés sous a. en 1970 et de les achever vers 1980. Leur coût total, selon un devis établi en 1967, s'élèvera à environ 860 millions de francs français ; ce montant sera pris en charge, pour moitié, par la République française et la République fédérale d'Allemagne, après déduction d'une contribution forfaitaire des sociétés concessionnaires.

En ce qui concerne l'aménagement visé sous b, les deux Etats cités envisagent un pavage progressif du lit du Rhin ainsi que des mesures complémentaires pour améliorer le mouillage. Ils étudient en commun les possibilités

techniques de ces mesures. Au cas où les études sur le pavage du lit révéleraient que les objectifs visés ne peuvent pas être atteints, ils conviendront d'autres mesures appropriées, ce qui n'exclut donc pas complètement la possibilité de construire une troisième chute dans la région de Karlsruhe.

Quelle que soit la solution finalement adoptée, l'exécution des travaux entrepris à l'aval de la chute d'Iffezheim fera l'objet d'un nouvel accord franco-allemand; lesdits travaux commenceront le plus rapidement possible compte tenu de la date de la mise en service des ouvrages de navigation de la chute d'Iffezheim et l'on peut considérer qu'ils seront menés de telle manière que le mouillage disponible en EE passera de 1 m. 70 à 2 m. 10 avant 1986.

2.2.3 Répercussions pour la Suisse de l'aménagement du Rhin entre Strasbourg/Kehl et Lauterbourg/Neuburgweier

a. L'aménagement du secteur compris entre Strasbourg/Kehl et la chute d'Iffezheim

La mise en remous des chutes de Gamsheim et d'Iffezheim provoquera une réduction importante de la vitesse du courant, ce qui procurera entre autres aux bateaux à la remonte l'avantage de pouvoir diminuer leur consommation de carburant; d'autre part, l'augmentation de la largeur du chenal navigable ainsi que l'amélioration des conditions de navigation dans certains passages difficiles tels que les fortes courbes existant entre Drusenheim (km. 316) et Fort Louis (km. 336) assureront un déroulement plus fluide du trafic. En outre, le mouillage disponible dans les biefs sera tel que l'enfoncement des bateaux n'y sera plus limité. Quant au problème de l'érosion, il sera entièrement résolu dans le secteur en question par la mise en eau des deux chutes prévues.

Il convient de souligner que, selon les calculs effectués, les dimensions des écluses et des garages correspondants assureront une capacité de trafic suffisante jusque dans un lointain futur. Des dispositions ont d'ailleurs été prises pour ménager la possibilité de construire, en cas de nécessité, une écluse additionnelle à Gamsheim et à Iffezheim.

b. L'aménagement du secteur compris entre la chute d'Iffezheim et Lauterbourg/Neuburgweier

Le passage du mouillage à 2 m. 10 au minimum en EE dans ce secteur long de 18 km. environ permettra de supprimer le dernier «goulot» qui subsisterait en amont de Cologne, eu égard à l'enfoncement des bateaux; elle procurera du même coup à la navigation la possibilité de bénéficier pleinement des avantages offerts par l'aménagement actuel entre Neuburgweier/Lauterbourg et St-Goar et par l'aménagement des chutes de Gamsheim et d'Iffezheim.

c. L'aménagement du Rhin entre Strasbourg/Kehl et Lauterbourg/Neuburgweier considéré dans le cadre de l'aménagement du secteur Strasbourg/Kehl St-Goar

L'augmentation à 2 m. 10 au minimum du mouillage disponible en EE sur tout le secteur sis en amont de St-Goar jusqu'à Strasbourg/Kehl

offrira à la navigation rhénane à destination de Bâle une amélioration notable des possibilités de chargement des bateaux; ceux-ci pourront, en effet, circuler à plein enfoncement pendant une période plus longue chaque année; d'autre part, pendant les mois restants, ils pourront naviguer sur le secteur en question avec un enfoncement qui sera supérieur de 40 cm. au minimum à celui qui est pratiqué actuellement en période d'étiage. Il en résultera, à tonnage équivalent, une réduction du nombre des bateaux utilisés; par ailleurs, la réduction du nombre des unités flottantes maintenues en réserve pour les périodes d'étiage apportera une amélioration organique à la navigation rhénane. D'une façon générale, après achèvement des travaux dans ce secteur, la capacité et la sécurité du trafic seront augmentées, et l'écoulement des transports se fera dans des conditions plus aisées et plus économiques.

Les avantages que la navigation à destination de Bâle retirera de l'amélioration des conditions de navigation entre Strasbourg/Kehl et St-Goar sont donc importants. Ainsi, en ne considérant que l'aspect des meilleures possibilités de chargement des bateaux, on a calculé que, si ces conditions avaient été réalisées pour la période de 1951 à 1964, les bateaux remontant vers Bâle auraient pu théoriquement transporter un tonnage de marchandises d'environ 12 pour cent supérieur. Il est évident qu'à l'avenir aussi, des avantages analogues seront procurés à la navigation grâce à l'augmentation du chargement des bateaux.

Des calculs ont également été faits en vue d'établir, par rapport aux avantages économiques indiqués ci-dessus, la part respective qui revient aux améliorations apportées, d'une part, dans le secteur Strasbourg/Kehl - Lauterbourg/Neuburgweiler, d'autre part, dans le secteur adjacent sis en aval jusqu'à St-Goar; on a constaté que, pour la période prise en considération (1951-1964), chacun des deux secteurs aurait participé à raison de 50 pour cent environ aux avantages mentionnés. C'est une des raisons pour lesquelles nous envisageons d'accorder à la République française un prêt d'un montant analogue à celui qui a été consenti à la République fédérale d'Allemagne dans le cadre de la convention germano-suisse du 25 mai 1966.

Il ressort de ces considérations que la Suisse a tout intérêt à ce que l'aménagement du secteur Strasbourg/Kehl - Lauterbourg/Neuburgweiler soit réalisé dans les plus brefs délais, compte tenu de la date d'achèvement - prévue pour 1976 - des travaux en cours sur le secteur Neuburgweiler/Lauterbourg - St-Goar.

2.3 Déroulement des pourparlers et résultat des négociations

2.3.1 Déroulement des pourparlers

Dans la convention qu'elle a conclue le 25 mai 1966 avec le gouvernement de la République fédérale d'Allemagne, la Suisse avait lié l'aménagement du secteur Neuburgweiler/Lauterbourg - St-Goar à celui du secteur adjacent sis

en amont, de Strasbourg/Kehl à Lauterbourg/Neuburgweier. A cette fin, la Confédération participe aux travaux à exécuter sur le premier secteur nommé sous la forme d'un prêt qu'il sera possible de transformer en une contribution à fonds perdu une fois réalisé l'aménagement du second secteur. Si toutefois le tronçon fluvial de Strasbourg/Kehl à Lauterbourg/Neuburgweier n'était pas complètement aménagé au plus tard en 1990, le prêt consenti à la République fédérale d'Allemagne devrait être remboursé avec les intérêts échus.

Compte tenu des dispositions ci-dessus figurant dans la convention germano-suisse de 1966, ainsi que de l'intérêt éminent que présente pour notre pays l'aménagement complet du Rhin entre Strasbourg/Kehl et St-Goar, nous avons d'emblée répondu favorablement aux démarches entreprises dès 1966 du côté français en vue d'obtenir une participation suisse au financement de la part française dans l'aménagement du secteur Strasbourg/Kehl - Lauterbourg/Neuburgweier. Des pourparlers franco-suisse eurent donc lieu dès 1967 et se poursuivirent en 1968. Les négociations visant à conclure une convention franco-suisse concernant le financement de l'aménagement en question ont débuté le 4 mars 1969 à Berne. Les questions restées ouvertes furent réglées à Paris le 29 avril 1969 après que, dans l'intervalle, différents problèmes techniques eurent été résolus dans le cadre de la Commission centrale du Rhin; la convention fut paraphée le même jour. La signature de la convention par les chefs de délégations plénipotentiaires a eu lieu à Paris le 22 juillet 1969.

Du côté suisse les pourparlers avec la République française ont tenu compte d'une part, des négociations parallèles franco-allemandes qui ont abouti à la conclusion de la convention conclue entre ces Etats le 4 juillet 1969 concernant l'aménagement en question et, d'autre part, des délibérations au sein de la Commission centrale du Rhin; la résolution de cette dernière relative au dit aménagement était, en effet, considérée comme une condition essentielle de la signature de la convention franco-suisse.

2.3.2 Résultat des négociations

a. La résolution de la Commission centrale du Rhin du 24 avril 1969

Le projet général franco-allemand de septembre 1968 concernant l'aménagement du Rhin entre Strasbourg/Kehl et Lauterbourg/Neuburgweier a fait l'objet d'un examen approfondi par le Comité technique permanent de la Commission centrale du Rhin; à la demande de la délégation suisse, soutenue par la délégation néerlandaise, un certain nombre de compléments ont été apportés à ce projet général, parmi lesquels il convient de relever les deux points suivants qui intéressent particulièrement notre pays:

- Les dispositions ont été prises pour éviter que, pendant et après la construction des chutes de Gamsheim et d'Iffezheim, des restrictions d'enfoncement des bateaux ne soient provoquées par des mouillages insuffisants sur le busc des écluses de Strasbourg, de Gamsheim et d'Iffezheim.

- Conformément à la résolution de la Commission centrale du Rhin, le projet général franco-allemand a été complété de manière à inclure les mesures visant à porter le mouillage à 2 m. 10 au minimum en EE dans le secteur restant entre Iffezheim et Lauterbourg/Neuburgweier.

b. La convention franco-suisse

Lorsque la Commission centrale du Rhin eut adopté une résolution dont la teneur permettait, en particulier, d'assurer la sauvegarde des intérêts de la navigation suisse, la mise au point de la convention franco-suisse fut relativement aisée. La question importante du délai d'achèvement des travaux sur l'ensemble du secteur compris entre Strasbourg/Kehl et Lauterbourg/Neuburgweier a pu être résolue de façon satisfaisante puisque, ainsi qu'on l'a déjà vu, on peut admettre qu'un mouillage de 2 m. 10 au minimum en EE sera disponible sur l'ensemble du secteur avant 1986.

2.4 Conclusions

Vu ce qui précède, nous considérons qu'il est justifié d'accorder au gouvernement de la République française un prêt de 33 millions de francs suisses (renchérissement compris) destiné à lui faciliter le financement de sa part dans les travaux d'aménagement du Rhin entre Strasbourg/Kehl et Lauterbourg/Neuburgweier, les conditions auxquelles ce prêt pourra être transformé en une contribution à fonds perdu étant analogues à celles qui ont été prévues dans la convention germano-suisse du 25 mai 1966.

3. Commentaires sur la convention

Les dispositions suivantes de la convention appellent quelques explications :

L'article 2, 1^{er} alinéa, fixe le montant du prêt accordé par la Suisse à 33 millions de francs suisses. Son libellé provient du fait que la contribution suisse est destinée uniquement à l'obtention d'un mouillage minimum de 2 m. 10 en EE entre Strasbourg/Kehl et Lauterbourg/Neuburgweier de façon que les conditions de navigation y soient au moins équivalentes à celles qui, après l'achèvement des travaux en cours, seront remplies dans le secteur adjacent sis en aval jusqu'à St-Goar. Il convient de relever que, dans la somme prêtée, sont englobés les frais de renchérissement pour lesquels on avait admis un maximum de 10 pour cent du montant de 30 millions de francs suisses prévu à l'origine. Vu la durée des travaux, cette solution offre toute sécurité; par ailleurs, le calcul du renchérissement aurait été singulièrement compliqué, en raison du fait que les travaux en question seront réalisés et financés par deux Etats différents.

Le 4^e alinéa de cet article fixe la date à partir de laquelle auront lieu le remboursement du prêt et le paiement des intérêts échus; il est entendu que l'expression «sauf arrangement contraire» ne se réfère pas à la condition résolutoire stipulée à l'article 5, mais à un changement éventuel des modalités du remboursement dans le cas d'événements majeurs.

L'article 5 indique les conditions dans lesquelles le prêt consenti par la Suisse pourra être transformé en une contribution à fonds perdu. Dans la convention franco-suisse, ces conditions ont été fixées par analogie avec celles qui sont stipulées à l'article 4, 2^e alinéa, de la convention conclue le 25 mai 1966 avec le gouvernement de la République fédérale d'Allemagne.

4. Conséquences financières

Le projet qui vous est soumis entraînera pour la Confédération une dépense de 33 millions de francs suisses. Le prêt sera versé sous forme de onze tranches annuelles de 3 millions de francs suisses, à compter dès 1970, de sorte que le dernier versement sera effectué en 1980. La somme prêtée rapportera un intérêt de 5 pour cent l'an à partir du 1^{er} janvier 1981 mais aucun intérêt composé ne sera perçu. En raison de la possibilité de transformer le prêt en une contribution à fonds perdu, un sursis expirant le 31 décembre 1989 est accordé pour le paiement des intérêts. Dans le cas où les dispositions de l'article 5 ne seraient pas applicables, le remboursement du prêt et le paiement des intérêts échus auront lieu à partir du 1^{er} janvier 1990, en onze annuités d'un montant égal.

5. Base constitutionnelle

La constitutionnalité du projet d'arrêté que nous soumettons à votre approbation découle de l'article 8 de la constitution fédérale, selon lequel la Confédération a le droit de conclure des traités avec les Etats étrangers. La compétence de l'Assemblée fédérale est fondée sur l'article 85, chiffre 5, de la constitution. Comme la convention est conclue pour une durée de plus de quinze ans, l'arrêté fédéral est soumis aux dispositions de l'article 89, 4^e alinéa, de la constitution concernant le référendum facultatif en matière de traités internationaux.

Cette convention correspond à la ligne politique que nous avons suivie jusqu'ici dans les questions concernant le Rhin. Nous fondant sur les considérations qui précèdent, nous vous recommandons donc de l'approuver en acceptant le projet d'arrêté fédéral ci-joint.

Veillez agréer, Monsieur le Président et Messieurs, l'assurance de notre haute considération.

Berne, le 28 janvier 1970

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération,

Tschudi

Le chancelier de la Confédération,

Huber

(Projet)

Arrêté fédéral
approuvant la convention entre le Conseil fédéral suisse
et le gouvernement de la République française
concernant le financement des travaux d'aménagement du Rhin
entre Strasbourg/Kehl et Lauterbourg/Neuburgweier

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,

vu les articles 8 et 85, chiffre 5, de la constitution;

vu le message du Conseil fédéral du 28 janvier 1970,

arrête:

Article premier

La convention entre le Conseil fédéral suisse et le gouvernement de la République française concernant le financement des travaux d'aménagement du Rhin entre Strasbourg/Kehl et Lauterbourg/Neuburgweier, qui a été signée le 22 juillet 1969, est approuvée.

Le Conseil fédéral est autorisé à la ratifier.

Art. 2

Le présent arrêté est soumis aux dispositions légales de l'article 89, 4^e alinéa, de la constitution concernant le référendum en matière de traités internationaux.

Art. 3

Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution du présent arrêté. Le crédit nécessaire de 3 millions de francs suisses pour 1970 ainsi que le montant à verser pour 1971 seront tous deux portés au budget de l'année 1971.

Convention
entre le Conseil fédéral suisse
et le Gouvernement de la République française
concernant le financement des travaux d'aménagement du Rhin
entre Strasbourg/Kehl et Lauterbourg/Neuburgweier

Le Conseil fédéral suisse
et
le Gouvernement de la République Française,

Considérant que la République Française et la République Fédérale d'Allemagne entendent réaliser en commun l'aménagement du Rhin entre Strasbourg/Kehl et Lauterbourg/Neuburgweier et que cet aménagement permettra notamment d'assurer sur ce secteur des conditions de navigation au moins équivalentes quant au mouillage à celles qui seront atteintes entre Lauterbourg/Neuburgweier et Saint-Goar après achèvement des travaux en cours;

Considérant les avantages économiques qui résulteront de cet aménagement pour les deux Parties Contractantes;

Vu la Convention conclue le 4 juillet 1969 entre la République Française et la République Fédérale d'Allemagne concernant ledit aménagement;

Vu la Résolution de la Commission Centrale pour la navigation du Rhin du 24 avril 1969 constatant que cet aménagement est urgent et améliorera les conditions de navigation,

sont convenus des dispositions suivantes:

Article premier

¹ Le Gouvernement de la République Française s'engage, en ce qui le concerne, à réaliser en commun avec le Gouvernement de la République Fédérale d'Allemagne l'aménagement du Rhin entre Strasbourg/Kehl et Lauterbourg/Neuburgweier conformément au projet général de septembre 1968

présenté par les délégations française et allemande à la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin et à la résolution adoptée par celle-ci le 24 avril 1969.

² Les travaux visés au paragraphe 1 ci-dessus consistent essentiellement:

- a. A construire deux chutes sur le Rhin à :
Gambshheim/Freistett (chute de Gambshheim) et à Beinheim/Iffezheim (chute d'Iffezheim).
Chacune des deux chutes sera équipée d'installations de navigation comprenant deux écluses de 270 m. × 24 m. avec les garages correspondants ainsi que les autres dispositifs nécessaires à la navigation;
- b. A aménager le cours du Rhin entre Beinheim/Iffezheim et Lauterbourg/Neuburgweier en vue:
 1. D'une part d'assurer que, dans ce secteur, la largeur du chenal navigable corresponde, après l'achèvement des travaux, au minimum aux conditions actuelles et que le mouillage dans ce chenal soit au moins égal à 2 m. 10 en étiage équivalent;
 2. D'autre part d'éviter l'érosion du lit et l'abaissement corrélatif du plan d'eau ou d'y remédier.

³ Les travaux visés au paragraphe 2 a ci-dessus devront être achevés vers l'année 1980.

Article 2

¹ Le Conseil Fédéral suisse accorde au Gouvernement de la République Française un prêt de trente trois millions de francs suisses destiné à faciliter le financement de la part française dans les travaux d'aménagement indiqués à l'article 1, paragraphe 2 a et b 1.

² Le prêt sera versé sous forme de tranches de trois millions de francs suisses qui seront payées au début de chaque année civile, pour autant que les travaux progressent normalement. La première tranche sera payée dans les trente jours qui suivront l'entrée en vigueur de la présente convention.

³ La somme versée rapportera un intérêt de cinq pour cent l'an à partir du 1^{er} janvier 1981. Un sursis est accordé pour le paiement des intérêts. Aucun intérêt composé ne sera perçu.

⁴ Sauf arrangement contraire entre les deux Gouvernements, le remboursement du prêt et le paiement des intérêts échus seront effectués à partir du 1^{er} janvier 1990 en onze annuités d'un égal montant.

Article 3

Les représentants compétents de l'Office fédéral de l'économie hydraulique et du Ministère français de l'Équipement et du Logement effectueront en

commun chaque année au printemps un voyage d'inspection pour examiner l'état des travaux et les perspectives de réalisation. Leurs constatations seront consignées dans un procès-verbal.

Article 4

La présente convention ne crée pas de précédent pouvant engager le Conseil fédéral suisse à accorder à l'avenir des participations financières au profit d'autres travaux d'aménagement du Rhin.

Article 5

Les engagements que le Gouvernement de la République Française prend au sujet du paiement des intérêts et du remboursement du prêt accordé deviendront caducs si les Parties contractantes constatent, au plus tard en 1990, par l'échange de déclarations identiques, que, sur le secteur du Rhin compris entre Strasbourg/Kehl et Lauterbourg/Neuburgweier, la largeur du chenal navigable correspond au minimum aux conditions actuelles et que le mouillage dans ce chenal est au moins égal à 2 m. 10 en étiage équivalent.

Article 6

La présente Convention entrera en vigueur à une date fixée d'un commun accord par les deux Parties Contractantes après l'exécution des procédures constitutionnelles prévues dans chacun des deux Etats.

Fait à Paris, en deux exemplaires originaux, le 22 juillet 1969.

Pour le
Conseil Fédéral suisse:
(Signé) M. Oesterhaus

Pour le Gouvernement
de la République Française:
(Signé) A. Jordan

Message du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale relatif à l'approbation de la convention entre le Conseil fédéral suisse et le gouvernement de la République française concernant le financement des travaux d'aménagement du Rhin entre Strasbourg/ Keh...

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1970
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	12
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	10483
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	26.03.1970
Date	
Data	
Seite	490-504
Page	
Pagina	
Ref. No	10 099 429

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.