

FEUILLE FÉDÉRALE

110^e année

Berne, le 4 septembre 1958

Volume II

Paraît, en règle générale, chaque semaine. Prix: 30 francs par an;
16 francs pour six mois, plus la taxe postale d'abonnement ou de remboursement
Avis: 50 centimes la ligne ou son espace; doivent être adressés franco
à l'imprimerie des hoirs C.-J. Wyss, société anonyme, à Berne

7639

MESSAGE

du

Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant la construction d'une autoroute Genève-Lausanne

(Du 26 août 1958)

Monsieur le Président et Messieurs,

Nous avons l'honneur de vous soumettre, avec le présent message, un projet d'arrêté fédéral concernant la participation de la Confédération à la construction d'une autoroute Genève-Lausanne.

I. CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES ET TECHNIQUES

1. La liaison actuelle Genève-Lausanne

Le nouveau régime des finances fédérales pour l'année 1950 et la période de 1951 à 1958 eut, pour les routes suisses, une importance capitale en ce sens qu'il permit, dans une mesure limitée, d'inaugurer une politique fédérale en matière de constructions routières. L'arrêté fédéral du 21 décembre 1950 répartissant entre les cantons la moitié du produit net des droits d'entrée sur les carburants pour moteurs, ainsi que les dispositions d'exécution édictées par le Conseil fédéral ont donné à la Confédération la possibilité de désigner le réseau de routes principales de première importance qui devait être aménagé à l'aide de subventions spéciales. Ces dispositions la chargèrent aussi de fixer les programmes d'aménagement nécessaires.

Lors de l'établissement du premier programme d'aménagement en 1951, de nouveaux ouvrages concernant de grandes sections de la transversale ouest-est Genève-Saint-Gall avaient déjà donné lieu à discussion. C'est pourquoi on manifesta une extrême retenue quant au subventionnement de l'amélioration de la route actuelle. C'est ainsi que, dans la région du Léman, des crédits ne furent ouverts au canton de Genève que pour la transformation de la route de Suisse en une route de décharge à quatre voies

et au canton de Vaud uniquement pour l'adaptation du raccordement. Pour le reste, on voulait attendre jusqu'au moment où seraient fixés le tracé et la forme d'aménagement de toute la route. Sur la recommandation de l'inspection fédérale des travaux publics, le canton de Vaud entreprit déjà à cette époque les études concernant une véritable autoroute Genève–Lausanne, études dont les résultats furent repris par la commission, instituée en 1954 par le département fédéral de l'intérieur, pour l'étude du plan d'ensemble du réseau des routes principales suisses. C'est pourquoi les programmes d'aménagement établis par le Conseil fédéral en 1953 et 1955 ne prévoyaient pas de nouveaux crédits pour l'aménagement de la route Genève–Lausanne, sauf des subsides pour l'achèvement des travaux commencés.

Ce procédé, judicieux en soi, qui économisait les faibles ressources disponibles pour l'aménagement du réseau des routes principales, eut assurément pour effet d'améliorer ces dernières années, aux endroits les plus dangereux, la liaison Genève–Lausanne, mais non pas de l'adapter dans son ensemble au trafic sans cesse croissant. Aujourd'hui encore, la route traverse de nombreux villages et petites villes échelonnés le long du lac, où le trafic étranger aux localités importune grandement la population. Cette route de transit, d'importance nationale, ne satisfait d'aucune manière aux exigences du trafic actuel. Surchargée, elle est devenue dangereuse à un degré intolérable. Aussi le moment paraît être venu de remplacer la liaison actuelle Genève–Lausanne par une route moderne qui devra suffire pour longtemps à la circulation rapide des véhicules à moteur.

2. Etudes et proposition de la commission de planification

Chargée de fixer le réseau d'autoroutes qui devra satisfaire le mieux possible, en raison des exigences nationales fort diverses, aux besoins croissants actuels et futurs du trafic, la commission de planification devait aussi examiner, dans le plan d'ensemble du réseau routier suisse, le projet de l'autoroute Genève–Lausanne. Etant donné que ni la nécessité de cette nouvelle artère, ni son tracé, ni la forme de son aménagement n'étaient contestés en principe, la commission recommanda, déjà dans une de ses premières séances plénières, de continuer la mise au point des projets présentés par les cantons de Vaud et de Genève et de les exécuter. Dans le résumé de son rapport paru à fin mai 1958: *Le réseau suisse des routes nationales*, la commission de planification a motivé de façon détaillée sa proposition de construire, dans le cadre du réseau suisse des routes nationales, une autoroute Genève–Lausanne, comprenant deux chaussées à sens unique et à doublé voie (voir p. 7 et, en particulier, p. 10 s. du rapport).

3. Le projet

Le département fédéral de l'intérieur a approuvé, le 8 juin 1957, le projet général que le canton de Vaud lui avait soumis pour la construction d'une autoroute de la frontière Vaud–Genève jusqu'à Ecublens (Lausanne),

à l'exception d'une section près de Morges, qui devait encore être étudiée de plus près. Le 20 mars 1958 déjà, le département put également approuver le projet de ladite section après que les problèmes ardues qui se posaient eurent été examinés à fond et résolus le mieux possible. Pour le territoire genevois, le tracé est également fixé dans ses grandes lignes, et le département de l'intérieur attend que lui soit soumis le projet général pour qu'il puisse l'approuver le plus tôt possible et permettre de poursuivre les travaux d'études.

a. Le tracé

Le tracé de l'autoroute Genève-Lausanne est déterminé par quatre passages obligés, à savoir: le raccordement, près des Tuileries, à la route de l'aéroport de Genève-Cointrin, la traversée de l'Aubonne à Allaman, la bifurcation en direction de Lausanne et Berne près d'Ecublens et le point d'aboutissement à La Maladière d'où l'accès vers la ville de Lausanne est prévu sur plusieurs voies.

La configuration du terrain entre Genève et Lausanne et la situation des localités ne permettent — à part quelques variantes locales — d'envisager qu'un seul tracé. Dès son origine à la hauteur du Bureau international du travail, la route suit le bord du lac, traverse le bois du Vengeron, emprunte aux Tuileries, à main gauche, la voie d'accès de Genève-Cointrin, passe au nord des agglomérations de Mies et Nyon, suit le pied du vignoble de la Côte au nord de la ligne des chemins de fer fédéraux Genève-Lausanne et enjambe l'Aubonne au nord d'Allaman. Après la traversée de Morges au nord de la gare, le tracé passe sous les voies des chemins de fer fédéraux à l'est de cette localité, traverse en tunnel la colline au nord d'Ecublens, passe au sud de Renens et de Prilly et aboutit à La Maladière, point terminus de l'autoroute Genève-Lausanne.

En plus des liaisons aux voies de communications urbaines de Genève et de Lausanne, ainsi qu'à l'aéroport de Genève-Cointrin, on prévoit des jonctions intermédiaires à Bellevue, Chavannes-de-Bogis, Nyon, Gland, Rolle, Allaman, à l'ouest et à l'est de Morges, ainsi que la bifurcation Lausanne-Berne à Ecublens.

D'une façon générale, le tracé paraît judicieux. La route relie au plus court les importants centres de Genève et Lausanne et évite les nombreuses localités échelonnées au bord du lac. Du point de vue du plan d'aménagement national, la nouvelle artère paraît répondre à son but puisqu'elle tient compte des besoins locaux et relie directement la région desservie aux deux centres que sont Genève et Lausanne. Le tracé choisi tient compte le mieux possible des intérêts de l'agriculture. Sauf à ses deux extrémités et à Morges, l'autoroute emprunte certes des terrains agricoles et viticoles de valeur. Le tracé épargne toutefois dans une large mesure les domaines agricoles et en facilite l'exploitation par le fait qu'il passe à la limite des zones

d'intérêts des diverses localités. Grâce à des regroupements parcellaires et à d'autres mesures, telle la construction de passages supérieurs ou inférieurs, les inconvénients causés à l'agriculture par la route seront réduits à un minimum supportable. En ce qui concerne la traversée de Morges, on peut finalement constater, sur la base d'études approfondies, que le tracé prévu le long de la ligne des chemins de fer fédéraux constitue la seule solution qui puisse être réalisée sans porter gravement atteinte, et de façon injustifiée, aux conditions existantes à Morges et dans les communes limitrophes.

b. La forme d'aménagement

La nouvelle artère de Genève à Lausanne sera une autoroute à quatre voies; elle aura deux chaussées à sens unique. Selon les études faites par la commission de planification, une autoroute doit pouvoir, du point de vue technique, supporter un trafic moyen annuel de 5000 voitures par jour. Les comptages effectués en 1955 ont indiqué, pour la route actuelle de Genève à Lausanne, une moyenne annuelle de 8003 automobiles par jour à Bellevue (Genève), de 6913 à Morges et de 4674 à Rolle. Cette route a ainsi, aujourd'hui déjà, atteint le degré de charge d'une autoroute. Selon les calculs de la commission de planification, l'intensité du trafic en 1980 sur l'autoroute variera entre 19 600 et 10 000 unités-voitures par jour. Si la capacité approximative d'une autoroute à quatre voies, avec deux chaussées à sens unique, est fixée à 25 000 unités-voitures par jour, on doit admettre que l'intensité du trafic sur l'autoroute Genève-Lausanne aura atteint en 1980 une part importante de cette capacité. L'aménagement d'une autoroute à quatre voies est donc absolument nécessaire.

L'autoroute Genève-Lausanne, d'une longueur de 57,8 km, aura, selon les normes établies par la commission de planification, une largeur totale de 26 m, divisée de la manière suivante: deux chaussées de 7,5 m chacune, séparées par un terre-plein central de 4 m, deux accotements de 3 m chacun et deux banquettes d'un demi-mètre chacune. Le profil normal de la nouvelle artère sera réduit — en raison de difficultés topographiques ou techniques — au minimum admissible de 19 m seulement sur les longs viaducs et sur le territoire de la ville de Morges. Dans le cadre de la planification routière, le trafic dans la région de la ville de Genève a été l'objet d'études détaillées. Celles-ci ont montré que la voie prévue pour relier l'aéroport de Genève-Cointrin à l'autoroute n'aura pas, avant longtemps, un trafic justifiant la construction d'une autoroute à quatre voies. C'est pourquoi il suffira de construire tout d'abord, sur cette section longue de 4 km, une autoroute à deux voies qui pourra être aménagée plus tard à quatre voies si le développement du trafic devait l'exiger. Comme l'autoroute, les jonctions, les ouvrages de bifurcation à Genève et Ecublens, ainsi que les installations annexes, telles que les stations d'essence, etc., seront également aménagés selon les normes fixées par la commission de planification (cf. le résumé du rapport de la commission, p. 4 s.).

c. *Les frais de construction*

Les frais de construction de l'autoroute Genève-Lausanne ont été évalués à 265 millions de francs, pour la section comprise entre le Bureau international du travail à Genève et La Maladière (Lausanne), et pour la voie de raccordement à l'aéroport de Genève-Cointrin, 210 millions de francs concernant la partie de la route, longue de 46,6 km, empruntant le territoire vaudois et 55 millions de francs la section genevoise, longue de 15,2 km.

Ces nouveaux devis, établis par les cantons sur la base de calculs détaillés, divergent fortement des données de la commission de planification, qui croyait, pour cette autoroute, pouvoir tabler sur les indications des cantons. Le département de l'intérieur a l'intention d'examiner attentivement, le moment venu, les projets plus détaillés qui seront soumis à son approbation et se préoccupera d'obtenir une exécution aussi peu coûteuse que possible. Il est cependant tout à fait conforme à la pratique suivie pour le subventionnement de travaux publics par la Confédération de promettre, au vu d'un devis général, une subvention aux frais de construction de l'autoroute.

4. L'urgence de l'œuvre

La VI^e exposition nationale suisse à Lausanne ouvrira ses portes au début de l'été 1964 et l'on peut envisager qu'elle attirera journellement, pendant des mois, des dizaines de milliers de visiteurs. Comme il est probable qu'un grand nombre d'entre eux se rendront à Lausanne en véhicule à moteur, le canton de Vaud est soucieux de mettre, pour cette époque, les plus importantes voies d'accès à la capitale vaudoise dans un état permettant un trafic fluide et sûr. Comme nous l'avons exposé plus haut, la route actuelle de Genève à Lausanne ne pourrait plus supporter le trafic supplémentaire auquel on peut s'attendre. C'est pourquoi les cantons de Vaud et de Genève sont décidés d'achever la construction de l'autoroute Genève-Lausanne avant l'ouverture de cette exposition. Comme l'œuvre projetée, en raison de son ampleur, ne pourra être exécutée qu'en cinq ou six ans, il y a lieu de se rallier entièrement à la manière de voir des cantons de Vaud et de Genève, selon laquelle les travaux de construction doivent commencer au plus tard en automne 1958 si l'on veut avoir la certitude de pouvoir les achever dans le délai prévu.

II. LES BASES JURIDIQUES DE LA PARTICIPATION DE LA CONFÉDÉRATION A LA RÉALISATION DE L'ŒUVRE

1. Les nouveaux articles constitutionnels concernant les routes

Le 6 juillet 1958, le peuple et les cantons ont approuvé à une écrasante majorité le projet qui leur était soumis par l'Assemblée fédérale et doté ainsi la constitution des nouveaux articles 36 *bis*, 36 *ter* et 37. Ces articles confèrent

notamment à la Confédération la compétence d'assurer, par la voie législative, l'établissement et l'utilisation d'un réseau de routes nationales; ils fixent d'autre part, les principes selon lesquels des ressources financières lui permettant de participer aux frais de construction de ces routes, doivent être constituées.

Certes, ces articles constitutionnels devront encore être l'objet de dispositions d'exécution. Mais la loi concernant les routes nationales et les arrêtés généraux concernant leur financement ne pourront pas être édictés assez tôt pour que les mesures préparatoires et les travaux de construction de l'autoroute Genève-Lausanne soient réglés par les dispositions de ladite loi. Il en est de même de la participation financière de la Confédération. C'est pourquoi, pour assurer la construction de la route, l'Assemblée fédérale est appelée à prendre un arrêté spécial, directement fondé sur les nouveaux articles constitutionnels.

2. L'autoroute Genève-Lausanne en tant que partie intégrante du futur réseau des routes nationales

Selon l'article 36 bis de la constitution, peuvent être déclarées routes nationales et être par conséquent soumises à une réglementation fédérale particulière en ce qui concerne leur construction, leur exploitation et leur entretien, les voies de communication présentant un intérêt pour la Suisse en général. Considérant que la législation d'exécution doit avoir pour fin de désigner l'autorité fédérale compétente pour fixer le réseau des routes nationales, on a laissé cette question ouverte dans les articles constitutionnels. Notre rapport sur l'initiative populaire pour l'amélioration du réseau routier (FF 1957, II, 826 s.) relevait toutefois déjà qu'il ne peut y avoir de doute quant à l'autorité fédérale qui est appelée à fixer le réseau des routes nationales, puisque seule l'Assemblée fédérale est l'autorité indiquée pour se prononcer sur le nouveau réseau routier et sur le tracé général des routes.

Il n'est pas nécessaire d'exposer longuement pourquoi l'autoroute Genève-Lausanne répondra entièrement aux critères d'une importante voie de communication présentant un intérêt pour la Suisse en général. Cet intérêt résulte notamment du fait que la route assurera une bonne liaison entre d'importants centres économiques du pays et garantira un raccordement judicieux au réseau continental des routes de transit. Il y a là des intérêts qui doivent être nécessairement sauvegardés par la Confédération. Les deux conditions prévues sont, en l'occurrence, réunies à un haut degré. La route reliera de la manière la plus directe les grandes villes et centres économiques que sont Genève et Lausanne et constituera, sous l'appellation de «route suisse», la seule voie de communication entre la ville et le canton de Genève et le reste du pays. La route fera en outre partie intégrante du

réseau routier européen désigné par la déclaration des Nations Unies du 16 septembre 1950, soit de la section E 4 : Lisbonne-Madrid-Nîmes-Genève-Bâle-Francfort-sur-le-Main-Hambourg-Copenhague, Stockholm-Helsinki. Pour ces raisons, il paraît certain que l'Assemblée fédérale inclura l'autoroute dans le futur réseau des routes nationales.

La désignation de cette liaison comme route nationale au sens de l'article 36*bis* de la constitution permettra à la Confédération de participer équitablement aux frais de construction et — ce qui est important — de l'autoriser à prendre les mesures nécessaires lors de la construction et à exercer la haute surveillance.

3. La participation de la Confédération aux frais de construction

L'article 36*bis*, 4^e alinéa, de la constitution dispose que les frais de construction des routes nationales sont répartis entre la Confédération et les cantons, compte tenu des charges imposées aux différents cantons par les routes nationales, ainsi que de leur intérêt et de leur capacité financière. Trois critères sont ainsi déterminants pour la fixation des parts fédérales et cantonales aux frais. Ils peuvent être appliqués en ce sens qu'en prenant pour base une part moyenne de la Confédération, on détermine, pour chaque critère, s'il agit en faveur d'une augmentation ou d'une réduction de la contribution fédérale.

Comme l'arrêté que nous vous proposons ne saurait assurer définitivement aux cantons de Vaud et de Genève des contributions déterminées aux frais de construction de l'autoroute, nous pouvions nous borner à fixer un taux provisoire pour le calcul de la somme à verser aux deux cantons à titre d'acompte à valoir, plus tard, sur les subventions que la Confédération allouera à titre définitif pour la construction de l'autoroute.

En appliquant tous les critères indiqués à l'article 36*bis*, 4^e alinéa, de la constitution, on obtient, pour le canton de Vaud, un taux de subvention plus élevé que pour le canton de Genève. Le second est dans une situation sensiblement meilleure que le premier tant en ce qui concerne les charges résultant de la création des routes nationales projetées que les finances en général. Les choses se présentent sous un aspect un peu différent pour ce qui a trait à l'intérêt que l'autoroute offre pour les deux cantons. Pour le canton de Vaud, l'intérêt d'une autoroute Lausanne-Genève est manifeste. La route actuelle est surchargée et ne vaut plus la peine d'être améliorée. Le canton devrait donc, tôt ou tard, moderniser complètement cette importante liaison, même à défaut d'un nouveau régime routier. En participant à la construction du tunnel du Grand-Saint-Bernard sis hors de son territoire, le canton de Vaud a montré qu'il était conscient du fait que de bonnes voies de communication sont indispensables; le canton de Genève a donné

la même preuve au sujet du tunnel du Mont-Blanc. Le grand intérêt du canton de Genève à une autoroute conduisant à Lausanne et dans le reste de la Suisse est également évident. L'autoroute reliera la ville, siège européen des Nations Unies, non seulement avec le reste de la Suisse, mais également, par le réseau routier de l'ONU, à toute l'Europe centrale. L'autoroute contribuera aussi, semble-t-il, au développement de l'aéroport de Genève-Cointrin.

Comme nous l'avons dit, nous réexaminerons attentivement ces questions lorsqu'il s'agira de régler l'ensemble de la matière. Pour assurer l'exécution de la section Lausanne-Genève du futur réseau des routes nationales, mais sans préjuger la législation à venir, nous pensons qu'il convient, pour le moment, d'allouer au canton de Vaud un acompte de 80 pour cent et à celui de Genève un acompte de 70 pour cent, à verser au fur et à mesure de l'avancement des travaux. Après l'entrée en vigueur de la législation d'exécution concernant les routes nationales, le règlement de comptes entre la Confédération et les deux cantons se fera sur la base du taux définitif.

4. La compétence de la Confédération et la haute surveillance de la construction de l'autoroute

L'article 36*bis* de la constitution confère à la Confédération la compétence de fixer par la voie législative toutes les obligations et les pouvoirs de la Confédération nécessaires à l'établissement, l'exploitation et l'entretien des routes nationales. Le projet de loi sur les routes nationales élaboré par la commission de planification et les préparatifs d'ordre interne effectués entre temps en vue des dispositions d'exécution à édicter indiquent fort bien quelles sont les attributions qui doivent être nécessairement conférées à la Confédération pour assurer la réalisation de l'œuvre. C'est ainsi que le Conseil fédéral serait en mesure d'édicter sans retard les dispositions d'exécution de l'arrêté fédéral concernant la construction de l'autoroute Genève-Lausanne.

Etant donné que la nouvelle voie de communication présente un intérêt pour la Suisse en général et que sa construction sera principalement à la charge de la Confédération, les dispositions d'exécution devraient, semble-t-il, obliger les deux cantons d'établir, en étroite collaboration avec l'autorité fédérale compétente, les projets détaillés de l'autoroute et de ses installations annexes. Les plans d'exécution des différents ouvrages, ainsi que les programmes annuels, devront être soumis, suffisamment avant le début des travaux, à l'approbation du département fédéral de l'intérieur. Les services fédéraux devront ensuite être tenus au courant des achats de terrain et des mesures à prendre — selon les dispositions constitutionnelles — en vue d'assurer l'exploitation économique du sol. Pour garantir une marche rationnelle des travaux, les lots devront être mesurés de façon que les travaux puissent être exécutés selon les méthodes les plus modernes, c'est-à-dire

avec l'emploi de machines. L'adjudication des travaux ne sera pas limitée aux entreprises de construction établies dans le canton; au contraire, les grands travaux devront être mis en adjudication entre les entreprises suisses et l'adjudication sera subordonnée à l'approbation des autorités fédérales compétentes. Enfin, les dispositions d'exécution devront permettre aux autorités fédérales d'exercer un contrôle suffisant sur les travaux.

Il va de soi que la future législation concernant les routes nationales sera aussi applicable, dès son entrée en vigueur, à la construction de l'autoroute Genève-Lausanne, à moins que celle-ci n'ait été achevée selon les dispositions de l'arrêté fédéral à édicter et les dispositions d'exécution du Conseil fédéral. Les prescriptions de la nouvelle législation concernant l'utilisation et l'entretien des routes nationales seront entièrement applicables à l'autoroute, de sorte que l'on peut renoncer à régler ces matières dans le projet d'arrêté ci-annexé. Après l'entrée en vigueur de la future législation sur les routes nationales, l'autoroute Genève-Lausanne partagera ainsi le sort juridique des autres routes nationales suisses.

Les nouveaux articles constitutionnels sur la construction des routes obligent la Confédération à édicter par la voie législative les dispositions concernant la construction des routes nationales. L'article 5 du projet d'arrêté, qui autorise le Conseil fédéral à édicter des prescriptions générales sur la construction de l'autoroute, ne peut figurer que dans un arrêté muni de la clause référendaire. L'arrêté doit donc être considéré comme de portée générale et par conséquent être soumis au referendum.

Nous fondant sur les considérations qui précèdent, nous vous prions d'adopter le projet d'arrêté ci-annexé concernant la construction d'une autoroute Genève-Lausanne.

Veillez agréer, Monsieur le Président et Messieurs, les assurances de notre haute considération.

Berne, le 26 août 1958.

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération,

Holenstein

Le chancelier de la Confédération,

Ch. Oser

(Projet)

ARRÊTÉ FÉDÉRAL

concernant

la construction d'une autoroute Genève-Lausanne*L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,*

vu les articles 36bis et 36ter de la constitution;
vu le message du Conseil fédéral du 26 août 1958,

*arrête:***Article premier**

La route à construire entre Genève (Bureau international du travail/Genève-Cointrin), Morges et Lausanne (La Maladière) est déclarée partie intégrante du futur réseau des routes nationales.

Art. 2

¹ A l'exception du raccordement de Genève à Cointrin, la route sera une autoroute à deux chaussées à sens unique et à double voie.

² Les travaux devront être accélérés de façon que l'autoroute puisse être ouverte à la circulation le 30 avril 1964 au plus tard. Le Conseil fédéral pourra prolonger ce délai si les travaux sont retardés pour des raisons impérieuses.

Art. 3

¹ Après l'entrée en vigueur de la législation fédérale sur les routes nationales, la Confédération participera aux frais de construction de l'autoroute Genève-Lausanne selon les taux fixés pour sa participation aux frais de construction de ces routes.

² Sous réserve de l'augmentation ou de la réduction ultérieure du taux définitif de subvention, la Confédération verse des acomptes de 80 pour cent au canton de Vaud et de 70 pour cent au canton de Genève. Ces acomptes seront versés au fur et à mesure de l'avancement des travaux et imputés sur la contribution fédérale aux frais de construction de l'autoroute, calculés à 265 millions (210 millions pour Vaud, 55 millions pour Genève).

³ Les acomptes versés seront imputés lors de la fixation de la part définitive de la Confédération.

Art. 4

¹ La Confédération prélève ses acomptes sur la part, destinée aux travaux routiers, du produit net des droits d'entrée sur les carburants pour moteurs, ainsi que, le cas échéant, sur les ressources complémentaires prévues à l'article 36^{ter}, 2^e alinéa, de la constitution.

² Le versement des acomptes fédéraux aura lieu selon les modalités à fixer par le Conseil fédéral.

Art. 5

¹ L'autoroute sera construite d'après les méthodes techniques les plus modernes et selon des considérations économiques.

² Le Conseil fédéral édictera les prescriptions nécessaires concernant l'aspect technique de l'ouvrage et de ses installations annexes, l'établissement des projets, l'acquisition de terrain et les mesures destinées à maintenir l'exploitation économique du sol, l'adjudication et l'exécution des travaux.

³ Le Conseil fédéral peut déléguer aux cantons le droit d'expropriation, conformément à l'article 3, 2^e alinéa, de la loi du 20 juin 1930 sur l'expropriation.

Art. 6

¹ Les programmes annuels de travaux doivent être soumis à l'approbation du Conseil fédéral.

² Les projets de détail concernant l'autoroute et les diverses installations doivent être soumis à temps à l'approbation du département de l'intérieur.

³ Le département fédéral de l'intérieur exerce la haute surveillance sur la construction de l'autoroute; en particulier, il prend les mesures nécessaires pour assurer une exécution économique et un contrôle suffisant des travaux de construction.

Art. 7

Est réservée l'application à l'autoroute Genève-Lausanne de la future législation fédérale concernant les routes nationales.

Art. 8

¹ Le Conseil fédéral est chargé de publier le présent arrêté conformément aux dispositions de la loi du 17 juin 1874 concernant les votations populaires sur les lois et arrêtés fédéraux.

² Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution.

MESSAGE du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant la construction d'une autoroute Genève-Lausanne (Du 26 août 1958)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1958
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	35
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	7639
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	04.09.1958
Date	
Data	
Seite	685-695
Page	
Pagina	
Ref. No	10 095 146

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.