

6796

MESSAGE

du

**Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant
l'approbation de deux accords sur la régularisation du Rhin
entre Bâle (Istein) et Strasbourg**

(Du 15 février 1955)

Monsieur le Président et Messieurs,

Nous avons l'honneur de soumettre à votre approbation deux accords concernant la régularisation du Rhin entre Strasbourg/Kehl et Istein. Ces accords complètent et modifient les conventions conclues à ce sujet en 1929 afin de les adapter à la situation actuelle, qui diffère en plusieurs points de celle de l'année 1929. En outre, ils suppriment le régime transitoire institué en 1947 par la France et la Suisse pour la durée de l'après-guerre.

Il s'agit de:

- a. L'accord entre le Conseil fédéral suisse et le gouvernement de la République fédérale d'Allemagne concernant la convention germano-suisse du 28 mars 1929 sur la régularisation du Rhin entre Strasbourg/Kehl et Istein, conclu à Bonn le 6 octobre 1953 (accord de Bonn);
- b. L'avenant au protocole des négociations ayant pour objet de régler les modalités de la collaboration technique et administrative de l'Allemagne, de la France et de la Suisse pour l'exécution des travaux de régularisation du Rhin entre Strasbourg/Kehl et Istein, signé à Bâle le 3 janvier 1955 (avenant au protocole de Genève).

Avant d'entrer dans les détails de ces deux nouveaux accords et de leurs conséquences probables, nous nous permettons de vous exposer en quelques lignes les circonstances qui ont conduit à leur conclusion. Nous saisissons cette occasion pour vous renseigner également sur le développement de la régularisation du Rhin depuis le 16 juin 1950, date à laquelle nous vous avons présenté notre dernier rapport à ce sujet ⁽¹⁾.

(1) FF 1950, II, 205.



I. ACCORDS DE BASE CONCERNANT LA RÉGULARISATION DU RHIN

La Suisse et l'Allemagne ont signé le 28 mars 1929 une convention sur la régularisation du Rhin entre Strasbourg/Kehl et Istein ⁽¹⁾. Elles s'engageaient à exécuter ensemble l'œuvre de la régularisation et à prendre à leur charge, à raison de 60 pour cent pour la Suisse et de 40 pour cent pour l'Allemagne, les coûts de construction prévus alors, ainsi que les frais supplémentaires éventuels ne dépassant pas 10 pour cent des frais évalués.

Le 18 décembre 1929, des représentants de l'Allemagne, de la France et de la Suisse ont signé le protocole de Genève qui règle les modalités de la collaboration technique et administrative des trois pays pour l'exécution des travaux de régularisation ⁽²⁾. En signant ce protocole, la France ne s'engagea point à participer à l'entreprise de régularisation; elle ne consentait qu'à lui prêter son appui technique et administratif. L'Allemagne et la France s'engageaient à prendre possession des ouvrages de régularisation se trouvant sur leur territoire respectif et d'en assumer l'entretien après l'achèvement des travaux et l'écoulement d'un délai d'épreuve de trois années.

Après la guerre, il fut impossible à l'Allemagne de remplir d'elle-même les obligations découlant de la convention de 1929 et du protocole de Genève; la poursuite des travaux était pourtant urgente. C'est alors que la Suisse et la France signèrent l'accord de Berne du 19 décembre 1947 ⁽³⁾, la France agissant tant en son propre nom que pour le compte de la zone française d'occupation en Allemagne. Il fut décidé que la zone française d'occupation exécuterait en principe les engagements que l'Allemagne avait pris envers la Suisse par la convention du 28 mars 1929 et par le protocole de Genève. L'accord contenait, en plus, un programme des travaux indispensables pour l'achèvement de la régularisation du Rhin.

Vu le caractère provisoire de la situation politique d'alors, l'accord de Berne fut considéré dès le début comme n'étant pas une solution définitive. A l'exception de deux de ses articles, il fut déclaré, dans son article final, de caractère transitoire.

II. DÉVELOPPEMENT DE LA RÉGULARISATION DU RHIN DEPUIS LA REMISE DU RAPPORT DU 16 JUIN 1950

1. Travaux exécutés

Au moment de la remise de notre rapport de 1950, il était prévu que les travaux indispensables à l'achèvement de la régularisation du Rhin

⁽¹⁾ RS 12, 512; FF 1929, II, 90; III, 681.

⁽²⁾ RS 12, 516.

⁽³⁾ FF 1950, II, 219.

seraient poursuivis conformément au programme annexé à l'accord de Berne et terminés jusqu'à fin septembre 1952. Mais l'ampleur des travaux à exécuter se révéla par la suite plus grande qu'on avait pu le prévoir, si bien que le délai mentionné ne put être observé. Aujourd'hui, le programme en question est à peu près réalisé.

2. Résultat des travaux exécutés

L'achèvement des ouvrages de régularisation a permis d'atteindre le but recherché, soit l'aménagement d'une voie navigable suffisamment large et profonde. Les sondages exécutés chaque semaine dans le thalweg montrent que depuis bientôt deux ans, aux points les plus défavorables, la profondeur du fleuve par basses eaux (débit de régularisation de 540 m³/s.) ne s'écarte normalement pas de plus de 10 cm environ de la profondeur recherchée, qui est de 2 mètres.

Le développement du trafic des marchandises sur le Rhin depuis la présentation de notre dernier rapport ressort du tableau suivant:

Année	Trafic des marchandises sur le Rhin (sans le canal du Rhône au Rhin)			Part du trafic rhénan au total des importations et exportations de la Suisse
	remonte	descente	total	
	En tonnes	En tonnes	En tonnes	
1950	2 793 133	252 380	3 045 513	33,0
1951	3 770 517	351 585	4 122 102	37,8
1952	3 627 265	295 850	3 923 115	39,7
1953	3 376 298	268 607	3 644 905	38,2
1954	3 853 699	369 614	4 223 313	38,0

3. Travaux à exécuter

Dorénavant, les travaux à exécuter auront presque uniquement trait à l'entretien des ouvrages. Suivant le protocole de Genève, ils devront être exécutés par l'entreprise de régularisation pendant le délai d'épreuve, dont la durée a été portée à six années dans l'accord de Berne. Ce délai commence à courir dans les différentes sections lors du récolement des ouvrages par la commission des travaux. Les premiers récolements ayant eu lieu en 1953 et les derniers s'effectuant en 1955, l'entreprise de régularisation subviendra à l'entretien complet jusqu'en 1959 et, dès ce moment, à un entretien décroissant par étapes jusqu'en 1961.

Les travaux de consolidation qui restent à exécuter dans certains tronçons ainsi que quelques travaux pour la protection des rives n'ont pas une grande ampleur. Ils seront exécutés dans le cadre des travaux d'entretien et seront achevés dans un ou deux ans. Enfin, sur une section longue

d'environ 1,5 km près de Strasbourg/Kehl, il faudra prendre certaines mesures pour adapter le chenal navigable au pont de chemin de fer dont la transformation vient d'être mise en chantier. La façon la plus rationnelle d'exécuter ces travaux sera de les combiner avec les travaux d'entretien et d'achèvement encore nécessaires sur cette section. C'est pourquoi l'entreprise de régularisation les a pris à sa charge.

4. La section du Rhin parallèle au Grand-Canal d'Alsace

Le Grand-Canal d'Alsace permet d'utiliser les forces hydrauliques du Rhin et sert en même temps de voie navigable. Lors de la remise de notre dernier rapport, le bief supérieur, celui de Kembs, était en service. Le bief suivant, celui d'Ottmarsheim, était en construction. Il a été achevé en 1952. Le bief de Fessenheim, qui s'y raccorde, est en construction et doit être terminé en 1957. Il est probable que le bief suivant sera mis en chantier dans un bref délai.

Dans notre rapport de 1950, nous avons déjà dit que l'œuvre de régularisation peut atteindre son but qu'on termine et entretienne les ouvrages de régularisation sur le tronçon du Rhin le long duquel le canal latéral est utilisé par la navigation. La régularisation du Rhin a été considérée dès le début comme une mesure transitoire ne devant servir que jusqu'au moment de la mise en service du canal latéral (voir le message du Conseil fédéral du 6 août 1929 concernant la convention germano-suisse [1]). En outre, les travaux peuvent être réduits sur le tronçon doublé par un bief au cours de construction. Ils peuvent même y être complètement arrêtés lorsque le maintien de bonnes conditions de navigabilité dans le lit du fleuve paraît assuré jusqu'à ce que le bief correspondant du canal latéral soit mis en exploitation. Ainsi les travaux de régularisation et d'entretien ont été complètement arrêtés d'Istein à Fessenheim, soit sur un tronçon d'environ 33 km. Il paraît probable qu'ils pourront cesser également dans un assez proche avenir, sur un autre tronçon d'environ 21 km. Le tronçon à entretenir sera ainsi ramené de 117,5 à 64 km environ.

La commission centrale pour la navigation du Rhin, compétente pour l'adoption définitive de ces modifications apportées au projet de régularisation (selon l'art. 2 du protocole de Genève) a approuvé cette façon de faire dans sa session d'automne 1954.

5. Le problème de la fixation du fond du lit

Comme ce problème jouait un rôle déterminant dans la mise au point de certaines clauses de l'avenant au protocole de Genève et que nous devons y revenir dans la suite, nous devons relever ce qui suit:

Le projet de régularisation qui a servi de base aux conventions en vigueur prévoyait l'aménagement de seuils de fond sur toute la section à

(1) FF 1929, II, 86.

régulariser. Le but de cette mesure était de lutter efficacement contre un approfondissement indésirable de la partie amont du secteur, soumise à une forte érosion, et d'empêcher ainsi, dans la partie aval, les apports de gravier nuisibles à la régularisation. Mais les expériences et les études faites au cours de l'exécution des travaux ont montré que des seuils de fond supprimant l'érosion représenteraient, à la longue, un obstacle inadmissible à la navigation. Une autre méthode envisagée par la suite, consistant à recouvrir le fond du lit d'un mélange de moellons, présenterait également certains inconvénients pour la navigation. Mais surtout, elle serait trop coûteuse. La diminution de l'érosion n'a donc pas pu être obtenue dans la mesure escomptée. Il faut s'attendre que le lit du fleuve continuera à s'approfondir, du moins sur certains tronçons.

Les observations faites jusqu'à présent montrent cependant que l'érosion, si elle ne dépasse pas la mesure enregistrée depuis l'achèvement des premiers ouvrages de régularisation (aux environs de 1937), ne saurait compromettre la stabilité de ces ouvrages ou influencer défavorablement la navigabilité du fleuve.

En revanche, il n'est pas impossible que les ouvrages exécutés sur les tronçons exposés à une érosion particulièrement accentuée doivent être réadaptés au niveau du lit du fleuve tous les vingt ou trente ans dans le cas le plus défavorable. La réadaptation n'influencerait pas considérablement les dépenses moyennes annuelles pour l'entretien.

L'entreprise de régularisation n'a ainsi aucune raison de chercher à fixer à tout prix le fond du lit.

Lors de sa session mentionnée sous chiffre 4, la commission centrale pour la navigation du Rhin a accepté que le fond du lit ne soit pas fixé, sous la réserve expresse (à la demande de la délégation française) qu'un accord intervienne entre l'Allemagne, la France et la Suisse au sujet des conséquences qui en résulteraient. Nous reviendrons sur cette réserve à la lettre B du prochain chapitre.

III. LES NOUVEAUX ACCORDS

Ainsi que nous l'avons mentionné, l'accord de Berne revêtait, à l'exception de deux articles (l'un concerne le délai d'épreuve, l'autre, se rapportant à la fixation du fond du lit, a perdu toute actualité), la forme d'une mesure transitoire, valable uniquement pour la période pendant laquelle l'Allemagne était dans l'impossibilité de faire face par elle-même à ses engagements contractuels.

Entre-temps, la République fédérale d'Allemagne a été fondée. Au début de l'année 1951 déjà, le ministère des transports de la République fédérale faisait savoir à notre département politique, par l'intermédiaire de la mission diplomatique suisse auprès de la haute commission alliée,

que l'Allemagne désirait engager des négociations concernant la régularisation du Rhin. La même année encore, le Conseil fédéral, estimant lui aussi le temps venu de revenir au régime caractérisé par les deux accords de 1929, confia la mission d'entreprendre des négociations à une délégation *ad hoc*, présidée par M. Zschokke, conseiller d'Etat de Bâle-Ville.

Pour revenir au régime primitif, il s'agissait en premier lieu de conclure avec la République fédérale d'Allemagne un «accord concernant la convention germano-suisse» pour régler les questions de nature essentiellement financières qui s'étaient posées depuis la conclusion de cette convention et qui ne touchaient que la Suisse et l'Allemagne. Il s'agissait ensuite d'introduire dans un avenant au protocole de Genève, de concert avec l'Allemagne et la France, les dispositions de l'accord de Berne qui avaient encore une certaine importance. La situation ayant évolué depuis 1929, on était en outre obligé d'apporter par cet avenant quelques modifications et compléments au protocole de Genève. Il fallait enfin tenir compte de la réserve faite par la commission centrale pour la navigation du Rhin au sujet des conséquences de la non-fixation du fond du lit.

L'accord concernant la convention germano-suisse fut signé le 6 octobre 1953 à Bonn. Le 3 janvier 1955 suivait à Bâle la signature de l'avenant au protocole de Genève, qui abrogera l'accord de Berne.

A. Accord de Bonn du 6 octobre 1953 concernant la convention germano-suisse du 28 mars 1929

Le contenu de l'accord de Bonn, ainsi que ses conséquences pour la Suisse, appellent les explications suivantes:

1. Dépenses prévues (art. 2, al. 1 à 3)

Dans la convention germano-suisse du 28 mars 1929, les deux pays se sont engagés à supporter à raison de 60 pour cent pour la Suisse et 40 pour cent pour l'Allemagne le coût des travaux de régularisation évalué à 50 millions de marks, ainsi que les frais supplémentaires éventuels jusqu'à concurrence de 10 pour cent du devis. Si après l'épuisement du montant de 55 millions de marks (50 millions + 10%) le but de la régularisation n'était pas atteint, les parties contractantes devaient prendre, d'un commun accord, les dispositions appropriées.

En raison du renchérissement général, des dommages de guerre, de la prolongation de la durée des travaux causée par la guerre et enfin du manque d'entretien durant les hostilités, le but de la régularisation n'a, en effet, pas pu être atteint avec les moyens financiers prévus.

Une première entente sur la répartition des dépenses supplémentaires dans le sens de la convention de 1929 eut lieu lors de la conclusion de

l'accord de Berne en 1947. La Suisse et la zone d'occupation française en Allemagne s'y engageaient à mener à chef un programme de construction dépassant le montant de 55 millions de marks et à en supporter les dépenses dans la proportion de 60 à 40 pour cent. Cet accord ne pouvait cependant revêtir qu'un caractère provisoire vu la situation politique d'alors.

L'accord de Bonn règle définitivement la répartition des dépenses dépassant le devis initial. Les dépenses à faire à partir du 1^{er} avril 1953 par l'entreprise de régularisation du Rhin ont été évaluées à 10,4 millions de marks allemands. Il a été convenu que ces dépenses, ainsi que les frais supplémentaires éventuels jusqu'à concurrence de 10 pour cent de ce devis, seraient répartis entre les signataires de l'accord d'après les dispositions de la convention de 1929.

Sur la base du devis annexé à l'accord de Bonn et des dépenses effectives faites jusqu'au 1^{er} avril 1953, les dépenses et engagements pour la régularisation du Rhin se montent à :

	Dépenses communes de la Suisse et de l'Allemagne	Dépenses de la Suisse
	Millions de marks	Millions de francs
Jusqu'au 31 mars 1953	59,92	46,70
Depuis le 1 ^{er} avril 1953 conformément à l'accord de Bonn	10,40	6,50 ⁽¹⁾
Frais supplémentaires éventuels selon l'ar- ticle 2, chiffre 2 de l'accord de Bonn . .	1,04	0,65
Total jusqu'à la prise de possession des ouvrages de régularisation par les Etats riverains	71,36	53,85

L'accord de Bonn prévoit de nouvelles négociations entre les parties contractantes pour le cas où les moyens financiers susmentionnés seraient épuisés avant la fin des travaux envisagés. Mises à part des circonstances extraordinaires, le montant prévu a été cependant évalué assez largement pour qu'un dépassement ne soit pas à craindre.

Dans notre rapport du 16 juin 1950, nous avons évalué les dépenses totales, depuis le début des travaux jusqu'à leur fin, y compris les frais d'entretien pendant le délai d'épreuve, à 71 millions de marks en chiffre rond, soit à 54 millions de francs pour la part suisse. Les obligations financières de la Suisse prévues dans l'accord de Bonn correspondent ainsi aux montants qui ont été indiqués dans ce rapport. Dans sa session d'automne de 1950, l'Assemblée fédérale a pris connaissance de ce rapport en l'approuvant et a décidé que les montants annuels encore nécessaires pour couvrir

⁽¹⁾ 60 pour cent de 10,4 millions de marks comptés au cours actuel de 1 DM = environ 1 fr. 04.

la part suisse des dépenses prévues devaient être inscrits aux budgets de la Confédération.

Notons que les montants exprimés en marks indiquent la portée des engagements contractuels. Les montants en francs ne sont donnés qu'à titre d'information. Ils peuvent être modifiés par suite des variations du change.

2. Règlement des créances provenant de prestations antérieures (art. 2, al. 4)

Après la guerre, comme l'indique en détail le rapport de 1950, il fallut prendre des mesures rapides et énergiques pour arrêter la dégradation des ouvrages de régularisation. Comme il n'existait pas d'accord relatif au financement de ces travaux, la Suisse, par la force des choses, dut supporter provisoirement la majeure partie des frais résultant des travaux et des livraisons nécessaires.

Ce n'est que par l'accord de Berne du 19 décembre 1947 que le barème de répartition primitif de 60 à 40 pour cent put être mis en vigueur entre la Suisse et la zone d'occupation française en Allemagne.

La Suisse ne réussit cependant pas à obtenir en même temps qu'un effet rétroactif soit donné à la répartition des dépenses effectuées entre la fin de la guerre et la signature de l'accord. Elle ne put que se réserver de faire valoir plus tard le solde en sa faveur provenant du temps antérieur à l'entrée en vigueur de l'accord. Elle se réserva de même de produire plus tard ses créances provenant de la remise en état des dommages de guerre subis par l'entreprise de régularisation.

L'occasion de faire valoir ces créances en même temps que d'autres prétentions qu'elle avait envers l'Allemagne s'offrit à la Suisse lors des négociations qui conduisirent le 26 août 1952 à l'accord sur le règlement des créances de la Confédération suisse contre l'ancien Reich allemand⁽¹⁾. Vu les paiements qui seront effectués par l'Allemagne à la Suisse en vertu de cet accord, les créances mentionnées ci-dessus doivent être considérées comme réglées.

C'est pour cette raison que l'accord de Bonn constate que des créances réciproques résultant des dépenses effectuées avant le 1^{er} avril 1953 ne subsistent plus.

3. Etendue des travaux à exécuter

D'après l'article 3 de l'accord de Bonn, la régularisation sera considérée comme terminée lorsque les travaux prévus dans cet accord auront été achevés.

Cette clause fixe à nouveau l'étendue de l'œuvre de régularisation. Un échange de lettres entre les chefs des délégations en précise les limites.

(1) Cf. rapport de gestion du Conseil fédéral, 1951, page 93.

Les parties contractantes ont en particulier renoncé définitivement à la fixation continue du fond du lit.

4. Participation du canton de Bâle-Ville

En 1929, le canton de Bâle-Ville s'est engagé à participer jusqu'à concurrence de 20 pour cent aux dépenses de la Suisse telles qu'elles étaient évaluées à cette époque. Lorsque les dépenses prévues se révélèrent insuffisantes pour l'achèvement de la régularisation, le Grand conseil bâlois décida, le 21 décembre 1950, que le canton de Bâle-Ville participerait dans la même proportion aux dépenses supplémentaires de la Suisse qui seront nécessaires pour achever la régularisation.

B. Avenant du 3 janvier 1955 au protocole de Genève du 18 décembre 1929

Les négociations avec l'Allemagne et la France qui conduisirent à la signature de l'avenant au protocole de Genève furent entamées en automne 1954. Il fut facile de s'entendre sur tous les points sauf sur celui de la répartition des frais d'entretien des ouvrages de régularisation. Cette question fut, pour finir, l'objet d'un compromis acceptable pour toutes les parties contractantes.

1. Dispositions concernant le secteur du Rhin parallèle au Grand-Canal d'Alsace

L'avenant traite d'abord la question de la section du Rhin parallèle aux biefs du Grand-Canal d'Alsace actuellement en construction ou en exploitation.

En introduisant un article 3*bis*, l'avenant adopte le protocole de Genève aux conditions créées par la réduction de la section à régulariser, laquelle réduction résulte de la poursuite de l'aménagement du Grand-Canal d'Alsace (cf. chapitre II, chiffre 4).

Un autre article complémentaire (art. 9*bis*) se rapporte à la section du Rhin parallèle au Grand-Canal d'Alsace. Tandis que l'article 3*bis* règle l'arrêt des travaux de régularisation dans cette section, l'article 9*bis* se rapporte à l'entretien des ouvrages de régularisation se trouvant sur cette section ainsi qu'à leur réception par les Etats riverains. Au moment de l'entrée en vigueur de l'avenant au protocole de Genève, les Etats riverains prendront possession des ouvrages de régularisation se trouvant sur leur territoire dans la section du Rhin située le long des biefs de Kembs et d'Ottmarsheim. Il ne tiendront pas compte de l'état des ouvrages et n'attendront pas l'expiration du délai d'épreuve. Lors de la mise en service d'autres biefs du canal, les Etats riverains procéderont de la même manière pour prendre possession des ouvrages de régularisation correspondants.

Sans s'engager à entretenir les ouvrages en question, les Etats riverains entretiendront toutefois l'ensemble du lit du fleuve dans les sections parallèles au Grand-Canal d'Alsace, de telle façon que le fleuve ne divague pas et qu'il n'en résulte pas une diminution de la navigabilité des sections situées à l'aval. Pour les besoins de la navigation entre Bâle et Strasbourg, il suffira que l'entretien du lit le long du Grand-Canal s'effectue conformément à ce principe.

2. Entretien des ouvrages de régularisation

Il avait été convenu, dans le protocole de Genève, que les Etats riverains prendraient entièrement à leur charge l'entretien des ouvrages achevés après l'expiration d'un délai d'épreuve.

La délégation chargée par le gouvernement français de mener les négociations adopta la thèse que l'on ne pouvait pas considérer la régularisation comme achevée et que les Etats riverains ne pouvaient pas prendre en charge l'entretien des ouvrages sans réserve aussi longtemps que la fixation du fond du lit n'était pas exécutée. Elle faisait valoir que depuis qu'on avait renoncé à fixer le fond du lit, la prise en charge de l'entretien des ouvrages de régularisation présentait un risque qu'il n'avait pas été possible de prévoir lors de la signature du protocole de Genève et que la France n'était donc pas tenue de prendre. Elle ne se déclarait d'accord de prendre en charge les ouvrages de régularisation situés sur la rive française qu'à condition que les dispositions correspondantes du protocole de Genève soient abrogées et que l'on fixe définitivement une certaine limite aux dépenses faites par la France pour l'entretien de ces ouvrages.

La délégation suisse fut au contraire d'avis que le fait de renoncer à fixer le fond du lit ne changeait en rien les engagements pris par les Etats riverains dans le protocole de Genève au sujet de la prise de possession et de l'entretien des ouvrages de régularisation. Elle se fondait sur le fait que le protocole de Genève ne prévoit pas, comme condition de la prise en charge des ouvrages, une exécution conforme au projet mais se borne à exiger une résistance suffisante jusqu'à l'expiration du délai d'épreuve. Au contraire, il ouvre la possibilité de modifier le projet sous réserve que la commission centrale pour la navigation du Rhin donne chaque fois son accord.

La délégation allemande fut dès le début du même avis que la délégation suisse et déclara que l'Allemagne prendrait à sa charge et entretiendrait conformément aux accords les ouvrages de régularisation placés sur son territoire. En revanche, elle laissa clairement entendre qu'en aucun cas l'Allemagne ne contribuerait à l'entretien des ouvrages de la rive française. Cette prise de position des représentants allemands signifiait donc que la Suisse serait seule à devoir fournir une contribution au cas où l'on

accepterait des revendications de la France au sujet de l'entretien des ouvrages de régularisation placés sur son territoire.

Par la suite, on trouva un compromis qui paraît acceptable pour la Suisse. La délégation française maintint que les dépenses mises à la charge de son pays devaient être limitées, mais se rapprocha quelque peu du point de vue de la Suisse en déclarant que la France consentait à ne faire valoir cette limitation qu'à partir de l'année 1970. Si, par la suite, les dépenses de la France devaient dépasser une limite fixée d'avance, les représentants de la France et de la Suisse devraient se réunir à nouveau pour examiner comment les dépenses excédentaires pourraient être supportées en commun. La France proposa que le maximum des dépenses qu'elle aurait à supporter seule dès 1970 soit égal à la limite supérieure des dépenses françaises fixées à l'article 9 du protocole de Genève pour la période transitoire allant de la prise en charge de la première section à celle de la dernière. Cette limite avait été fixée à 10 000 francs français par kilomètre de rive sur la base de l'indice du coût de la vie en France en 1929. Elle doit toujours être adaptée sur la base de cet indice.

La délégation suisse accepta ce compromis afin d'arriver à une solution tenant compte des faits et d'assurer pour toujours un entretien parfait des ouvrages de régularisation. Sous réserve de la ratification par les gouvernements, l'entente entre les trois pays est ainsi obtenue, entente sans laquelle la commission centrale ne voulait pas accepter que l'on renonce à fixer le fond du lit du fleuve.

3. Délai d'épreuve

Sous chiffre III de l'avenant, le délai d'épreuve de trois années prévu dans le protocole de Genève a été porté à six années. Il s'agit là de la reprise d'une des dispositions de l'accord de Berne qui n'ont pas été déclarées provisoires. Nous avons exposé en détail dans notre rapport du 16 juin 1950 les raisons pour lesquelles cette disposition avait été formulée. Comme nous l'avons mentionné plus haut, la conséquence en sera que l'entreprise de régularisation devra subvenir à l'entretien de l'ensemble des ouvrages jusqu'au printemps 1959 et d'une partie d'entre eux jusqu'en été 1961.

4. Conséquences de l'avenant au protocole de Genève

Des économies appréciables ont déjà été faites dans la construction des ouvrages de régularisation, grâce au fait que le chiffre I de l'avenant au protocole de Genève a réduit la section à régulariser. D'autres économies pourront encore être faites dans l'entretien des ouvrages pendant le délai d'épreuve. A cette diminution des charges de l'entreprise s'oppose une augmentation des charges par suite de la prolongation du délai d'épreuve de trois à six années.

D'après les dispositions du protocole de Genève relatives à l'entretien des ouvrages, la Suisse n'aurait plus d'obligation concernant le tronçon régularisé entre Strasbourg/Kehl et Istein dès le moment de la réception de la dernière section par les Etats riverains, soit environ depuis le milieu de l'année 1961. Aux termes de l'avenant au protocole de Genève, elle peut en revanche, à partir de l'année 1970, être appelée à participer à nouveau à l'entretien des ouvrages situés sur la rive française.

Le service fédéral des eaux a fait des études afin de se rendre compte de l'ordre de grandeur du risque que la Suisse pourrait encourir en ratifiant l'avenant. Les résultats en sont exposés brièvement ci-après.

Le montant de 10 000 francs français, valeur de 1929, représentant la limite de la participation française aux frais d'entretien équivaut actuellement, d'après l'indice du coût de la vie, à une somme d'environ 300 000 francs français. Sur la base des connaissances actuelles, on peut admettre que les dépenses de la France pour l'entretien des ouvrages sur un tronçon de 1 km se situeront dans un cas défavorable entre 500 000 à 600 000 francs français. Le montant maximum à répartir entre la France et la Suisse s'élèverait ainsi à 300 000 francs français, par kilomètre, ce qui représente au cours actuel des devises, quelque 38 000 francs suisses.

Comme nous l'avons dit, on peut escompter qu'en 1970 le tronçon régularisé ne mesurera plus que 64 km en raison de la poursuite des travaux de construction du Grand-Canal d'Alsace. La France et la Suisse auraient donc à supporter ensemble chaque année, dans un cas défavorable, une dépense de l'ordre de 250 000 francs suisses. La répartition de ce montant entre les deux pays devrait alors faire l'objet de nouvelles négociations.

Pendant, il serait également possible que l'autre éventualité extrême se réalise, c'est-à-dire que les dépenses de la France pour l'entretien des ouvrages ne dépassent pas la limite prévue. Dans ce cas, aucune participation suisse ne serait nécessaire.

La ratification de l'avenant au protocole de Genève signifierait donc qu'à partir de 1970 la Suisse courrait le risque de devoir participer aux frais d'entretien des ouvrages de régularisation. Il est toutefois peu probable que le maximum mentionné soit atteint. Il est tout aussi possible que la Suisse ne soit pas mise à contribution. Une participation éventuelle de la Suisse diminuerait avec l'avancement de l'exploitation des forces hydrauliques du Rhin et tomberait définitivement lorsque l'aménagement des installations hydroélectriques aurait atteint Strasbourg.

On peut se demander s'il ne serait pas judicieux de régler dès maintenant d'une façon définitive la répartition de dépenses supplémentaires entre la Suisse et la France. Mais une répartition équitable pourra mieux se faire sur la base des expériences faites et de la situation donnée au moment où une participation de la Suisse se révélerait nécessaire.

Il convient de signaler le fait que la renonciation à la fixation du fond du lit, qui provoqua le refus de la France de supporter sans réserve, conformément au protocole de Genève, les frais d'entretien des ouvrages de régularisation, a permis d'autre part de faire des économies substantielles lors de l'exécution de la régularisation. En dépit des circonstances défavorables dans lesquelles une partie des travaux de régularisation durent être exécutés, la part des dépenses de construction et d'entretien que la Suisse devra probablement supporter jusqu'au moment de la réception du dernier tronçon par les Etats riverains dépassera de moins de 25 pour cent le montant prévu en 1929. (Au début des travaux de régularisation, les engagements de la Suisse étaient évalués à 44 millions de francs; ils sont actuellement estimés à 54 millions de francs.)

IV. CONCLUSIONS

Les deux nouveaux accords sont indispensables pour assurer l'exécution des travaux encore nécessaires jusqu'à la réception des ouvrages de régularisation par les Etats riverains et pour garantir le maintien en bon état de ces ouvrages.

1. Les dépenses auxquelles l'accord de Bonn oblige la Suisse sont de peu d'importance si l'on considère les circonstances extrêmement défavorables dans lesquelles une partie des travaux durent être exécutés. En approuvant cet accord, l'Assemblée fédérale ne décide aucune dépense s'ajoutant à celles qui résultent de la décision qu'elle a prise lors de sa session d'automne 1950 (voir le chapitre III A, chiffre 1). En dehors du domaine financier, l'accord ne crée également aucune nouvelle obligation pour la Suisse. Il facilite au contraire l'achèvement sur une base bilatérale de l'œuvre prévue dans la convention germano-suisse de 1929.

2. Il n'était pas prévu dans les accords antérieurs que la Suisse serait éventuellement appelée à contribuer à l'entretien futur des ouvrages de régularisation. Cependant, les expériences faites au cours de l'exécution des travaux ont montré que le projet servant de base aux accords devait subir une modification essentielle. La délégation française vit dans ce fait une raison de demander une révision des articles du protocole de Genève relatifs à l'entretien des ouvrages. Opposer un refus aux exigences françaises aurait mis en question l'entretien convenable des ouvrages de régularisation et, par là même, le maintien en bon état de la voie navigable. Le risque que court la Suisse en ratifiant l'avenant au protocole de Genève peut se justifier par l'intérêt qu'a notre pays de conserver intacte une voie navigable pour l'aménagement de laquelle il a déjà dépensé jusqu'à maintenant 49 millions de francs environ.

Nous vous proposons, Monsieur le Président et Messieurs, d'approuver les accords que nous vous présentons en votant les deux arrêtés fédéraux que nous joignons à ce message sous forme de projets.

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

Berne, le 15 février 1955.

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération,

Max Petitpierre

Le chancelier de la Confédération,

Ch. Oser

10521

(Projet)

ARRÊTÉ FÉDÉRAL

approuvant

L'accord entre le gouvernement de la République fédérale d'Allemagne et le Conseil fédéral suisse concernant la convention germano-suisse sur la régularisation du Rhin entre Strasbourg/Kehl et Istein

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,

en vertu de l'article 85, chiffre 5, de la constitution;
vu le message du Conseil fédéral du 15 février 1955,

arrête:

Article premier

L'accord conclu le 6 octobre 1953 entre le gouvernement de la République fédérale d'Allemagne et le Conseil fédéral suisse concernant la convention germano-suisse du 28 mars 1929 ⁽¹⁾ sur la régularisation du Rhin entre Strasbourg/Kehl et Istein est approuvé.

Le Conseil fédéral est autorisé à le ratifier.

Art. 2

Le présent arrêté est soumis aux dispositions de l'article 89, 3^e alinéa, de la constitution fédérale concernant le referendum en matière de traités internationaux.

Art. 3

Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution du présent arrêté.

10521

⁽¹⁾ RS 12, 512.

(Projet)

ARRÊTÉ FÉDÉRAL

approuvant

**l'avenant au protocole des négociations ayant
pour objet de régler les modalités de la collaboration technique
et administrative de l'Allemagne, de la France et de la Suisse
pour l'exécution des travaux de régularisation du Rhin
entre Strasbourg/Kehl et Istein**

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,

en vertu de l'article 85, chiffre 5, de la constitution;
vu le message du Conseil fédéral du 15 février 1955,

arrête:

Article premier

L'avenant du 18 décembre 1929 ⁽¹⁾ au protocole des négociations ayant pour objet de régler les modalités de la collaboration technique et administrative de l'Allemagne, de la France et de la Suisse pour l'exécution des travaux de régularisation du Rhin entre Strasbourg/Kehl et Istein, signé le 3 janvier 1955, est approuvé.

Le Conseil fédéral est autorisé à le ratifier.

Art. 2

Le présent arrêté est soumis aux dispositions de l'article 89, 3^e alinéa, de la constitution fédérale concernant le referendum en matière de traités internationaux.

Art. 3

Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution du présent arrêté.

10521

⁽¹⁾ RS 12, 516.

*Traduction***ACCORD**

entre

**le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne
et le Conseil fédéral suisse concernant la convention germano-
suisse du 28 mars 1929 sur la régularisation du Rhin
entre Strasbourg/Kehl et Istein**

Conclu le 6 octobre 1953

LE CONSEIL FÉDÉRAL SUISSE

et

**LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE
D'ALLEMAGNE,**

afin de permettre l'achèvement des travaux prévus dans la convention germano-suisse du 28 mars 1929 sur la régularisation du Rhin entre Strasbourg/Kehl et Istein, sont convenus des dispositions suivantes :

Article premier

Les deux gouvernements constatent que l'accord concernant l'exécution des travaux de régularisation, conclu à Berne le 19 décembre 1947 entre le gouvernement de la Confédération suisse et le gouvernement de la République française, est encore en vigueur.

Article 2

(1) Les dépenses qui devront encore être faites dès le 1^{er} avril 1953 pour achever la régularisation du Rhin entre Strasbourg/Kehl et Istein, y compris les dépenses nécessaires pour entretenir les ouvrages de régularisation jusqu'à la reprise de l'entretien par les Etats riverains, sont évaluées, selon l'annexe, à 10 400 000 marks allemands. Elles seront supportées conformément à l'article premier, 2^e alinéa, de la convention germano-suisse du 28 mars 1929.

(2) Les dépenses supplémentaires qui pourraient être occasionnées tant par une hausse des prix et des salaires que par des travaux complémentaires indispensables ou qui résulteraient d'une augmentation des frais

d'entretien prévus pour le délai fixé à l'article 15 de l'accord de Berne du 19 décembre 1947 seront supportées, jusqu'à concurrence d'un montant de 10 pour cent du devis susindiqué, conformément à l'article premier, 3^e alinéa, appliqué par analogie, de la convention germano-suisse du 28 mars 1929.

(3) Dans le cas où ces ressources financières seraient épuisées avant l'achèvement des travaux projetés, les deux gouvernements procéderont selon l'article premier, 4^e alinéa, de la convention germano-suisse du 28 mars 1929.

(4) Les deux gouvernements conviennent que des créances réciproques résultant de la nécessité de répartir les dépenses faites par l'Allemagne et par la Suisse avant le 1^{er} avril 1953 — tant avant qu'après l'entrée en vigueur de l'accord du 19 décembre 1947 — dans la proportion conventionnelle de 60 pour cent à la charge de la Suisse et de 40 pour cent à la charge de l'Allemagne ne subsistent plus. Le solde des avances transféré le 1^{er} avril 1953, en vertu de l'article 8 de l'accord mentionné ci-dessus, dans le compte de l'exercice de 1953/1954 en faveur de la Suisse s'élève à 64 956.29 francs suisses.

(5) Les deux gouvernements conviennent que l'avoir de l'entreprise commune germano-suisse déposé à la succursale de Fribourg de la *Landeszentralbank Baden-Württemberg* (10 173,11 marks allemands au 1^{er} janvier 1953) ainsi que les intérêts courants doivent être affectés aux travaux de régularisation et considérés comme des prestations de la Suisse.

Article 3

Les deux gouvernements conviennent que la régularisation devra être considérée comme achevée après l'exécution des travaux prévus par l'article 2, alinéa (1), du présent accord.

Article 4

(1) Les deux gouvernements s'emploieront à ce que les dispositions du protocole de Genève du 18 décembre 1929 ayant pour objet de régler la collaboration technique et administrative entre l'Allemagne, la France et la Suisse pour l'exécution des travaux de régularisation du Rhin entre Strasbourg/Kehl et Istein soient complétées par un avenant.

(2) Les deux gouvernements s'emploieront à convenir avec le gouvernement de la République française que l'accord conclu à Berne le 19 décembre 1947 entre le gouvernement de la République française et le gouvernement de la Confédération suisse soit abrogé dès l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation prévue au premier alinéa de cet article.

Article 5

Le présent accord sera ratifié. Il entrera en vigueur le jour même de l'échange des instruments de ratification.

Fait à Bonn, en deux exemplaires, le 6 octobre 1953.

Pour le Conseil fédéral suisse:

(signé) Zschokke

*Pour le gouvernement de la
République fédérale d'Allemagne:*

(signé) Feyerabend

Annexe à l'accord du 6 octobre 1953

Entreprise commune de la régularisation du Rhin entre Strasbourg/Kehl et Istein

Evaluation et répartition des dépenses pour la continuation et l'achèvement des travaux à partir du 1^{er} avril 1953.

Exercice	Dépenses totales	Dépenses totales en quotes-parts		Remarques
		Suisse 60%	Allemagne 40%	
	marks all.	marks all.	marks all.	
1	2	3	4	5
1953/1954	2 601 000	↓ 560 600	1 040 400	Devis de juin 1953
1954/1955	2 288 000	1 372 800	915 200	Devis estimatif de janvier 1953
1955/1956	1 202 000	721 200	480 800	
1956/1957	933 000	559 800	373 200	
1957/1958	933 000	559 800	373 200	
1958/1959	933 000	559 800	373 200	
1959/1960	721 000	432 600	288 400	
1960/1961	529 000	317 400	211 600	
1961/1962	260 000	156 000	104 000	
	10 400 000	6 240 000	4 160 000	

Les sommes non dépensées peuvent être reportées sur les exercices suivants.

Directeur ministériel Feyerabend,
chef de la délégation allemande
aux négociations relatives à un
avenant germano-suisse à la con-
vention de 1929 sur la régularisation
du Rhin

Bonn, le 6 octobre 1953.

Monsieur P. Zschokke,
conseiller d'Etat, chef de la délégation suisse aux négo-
ciations avec l'Allemagne sur la régularisation du Rhin,
BALE

Monsieur le Conseiller d'Etat,

Me référant à l'accord conclu ce jour à Bonn, j'ai l'honneur de vous déclarer ce qui suit:

1. *Ad article 2, alinéa (1):*

- a. Il est entendu que le devis de 10,4 millions de marks allemands ne comprend aucun montant pour la consolidation intégrale du fond du lit du fleuve. Cette manière de voir correspond à la position prise à cet égard par les délégations allemande et suisse à la commission des travaux dans leurs exposés des 22 février et 3 mars 1952.
- b. Les dépenses totales prévues à partir du 1^{er} avril 1953 ayant été fixées en marks allemands, il est entendu qu'à partir de cette date la comptabilité sera établie sur la base de cette monnaie.
- c. Il est entendu que le décompte s'opérera de la façon suivante:

La Suisse continuera à faire les avances nécessaires pour régler les dépenses faites hors de la République fédérale d'Allemagne.

Les dépenses faites en monnaie suisse seront converties en marks allemands au cours officiel (cours moyen) existant entre la Suisse et l'Allemagne le jour de leur paiement. Les dépenses faites hors de Suisse et de la République fédérale d'Allemagne seront d'abord converties en francs suisses d'après le cours qui avait été adopté pour transformer l'avance suisse dans la monnaie entrant en ligne de compte; on procédera ensuite conformément à l'alinéa précédent.

- d. Il est entendu que le montant des avances à faire par la Suisse en marks allemands est déterminé par les besoins courants découlant de l'avancement des travaux.

2. *Ad article 2, alinéa (4):*

Il est entendu que la constatation figurant à l'article 2, alinéa (4), vaut aussi pour l'article 12, 2^e alinéa, de l'accord du 19 décembre 1947.

Je vous prie de bien vouloir me faire part de votre accord au sujet de cette déclaration.

Veillez agréer, Monsieur le Conseiller d'Etat, l'expression de ma considération très distinguée.

(signé) Feyerabend

Conseiller d'Etat P. Zschokke,
chef de la délégation suisse aux
négociations avec l'Allemagne re-
latives à la régularisation du Rhin

Bonn, le 6 octobre 1953.

Monsieur A. Feyerabend,

directeur ministériel, chef de la délégation allemande aux
négociations relatives à un avenant germano-suisse à la
convention de 1929 sur la régularisation du Rhin,

BONN

Monsieur le Directeur ministériel,

J'ai l'honneur de vous confirmer la réception de votre lettre du 6 octobre 1953 qui a la teneur suivante:

«Me référant à l'accord conclu ce jour à Bonn, j'ai l'honneur de vous déclarer ce qui suit:

1. *Ad article 2, alinéa (1):*

- a. Il est entendu que le devis de 10,4 millions de marks allemands ne comprend aucun montant pour la consolidation intégrale du fond du lit du fleuve. Cette manière de voir correspond à la position prise à cet égard par les délégations allemande et suisse à la Commission des travaux dans leurs exposés des 22 février et 3 mars 1952.
- b. Les dépenses totales prévues à partir du 1^{er} avril 1953 ayant été fixées en marks allemands, il est entendu qu'à partir de cette date la comptabilité sera établie sur la base de cette monnaie.

c. Il est entendu que le décompte s'opérera de la façon suivante:

La Suisse continuera à faire les avances nécessaires pour régler les dépenses faites hors de la République fédérale d'Allemagne.

Les dépenses faites en monnaie suisse seront converties en marks allemands au cours officiel (cours moyen) existant entre la Suisse et l'Allemagne le jour de leur paiement. Les dépenses faites hors de Suisse et de la République fédérale d'Allemagne seront d'abord converties en francs suisses d'après le cours qui avait été adopté pour transformer l'avance suisse dans la monnaie entrant en ligne de compte; on procédera ensuite conformément à l'alinéa précédent.

d. Il est entendu que le montant des avances à faire par la Suisse en marks allemands est déterminé par les besoins courants découlant de l'avancement des travaux.

2. *Ad article 2, alinéa (4):*

Il est entendu que la constatation figurant à l'article 2, alinéa (4), vaut aussi pour l'article 12, 2^e alinéa, de l'accord du 19 décembre 1947.»

J'ai l'honneur de vous informer que je souscris au contenu de votre lettre.

Veillez agréer, Monsieur le Directeur ministériel, l'expression de ma considération très distinguée.

AVENANT

au

Protocole des négociations ayant pour objet de régler les modalités de la collaboration technique et administrative de l'Allemagne, de la France et de la Suisse pour l'exécution des travaux de régularisation du Rhin entre Strasbourg/Kehl et Istein (Protocole de Genève du 18 décembre 1929)

Les représentants des gouvernements allemand, français et suisse
savoir :

pour la République fédérale d'Allemagne	pour la France	pour la Suisse
MM. Feyerabend	MM. Graff	MM. Zschokke
Niehusz	Delmas	Oesterhaus
Greiff	Noël-Mayer	Miescher
Korff	Weirich	Anliker
Schneider		Turrettini
Buch		

dûment autorisés, se sont réunis à Bâle en vue

- de mettre fin au régime transitoire institué par l'accord concernant l'exécution des travaux de régularisation du Rhin entre Strasbourg/Kehl et Istein conclu à Berne le 19 décembre 1947 entre la Suisse et la France,
- de tenir compte des modifications du projet de régularisation rendues nécessaires tant par les expériences faites au cours des travaux que par l'aménagement du Grand-Canal d'Alsace et décidées, conformément aux dispositions de l'article 2, chiffre 3, du Protocole de Genève du 18 décembre 1929, par la Commission des travaux instituée par l'article 7 dudit protocole,
- de se mettre d'accord au sujet des conséquences de la non-fixation du fond du lit, conformément à la résolution n° 32 de la Commission centrale pour la navigation du Rhin du 28 octobre 1954.

Ils sont convenus des dispositions suivantes qui complètent et modifient celles du Protocole de Genève du 18 décembre 1929 :

I

Un article 3bis est ajouté :

Article 3 bis. — Dès qu'un bief du Grand-Canal d'Alsace est ouvert à la navigation, aucun travail de régularisation n'est plus exécuté dans le secteur correspondant du Rhin.

Lorsqu'un bief du Grand-Canal d'Alsace est en construction, les travaux de régularisation dans le secteur correspondant du Rhin sont limités à ceux qui sont nécessaires pour maintenir, jusqu'au moment où la navigation pourra emprunter ce bief, des conditions de navigabilité analogues à celles existant à l'aval. Ces travaux sont arrêtés lorsqu'il paraît assuré que ces conditions se maintiendront jusqu'au moment précisé ci-dessus.

Toutefois, la Commission des travaux pourra décider qu'un certain tronçon à l'extrémité aval des secteurs, sur lesquels les travaux de régularisation ont été arrêtés, soit aménagé de façon à assurer le raccordement avec le secteur situé en aval.

II

Le chiffre 1 de l'article 5 est annulé et remplacé par le texte suivant :

«L'exécution des travaux de régularisation sera confiée au service compétent de la *Deutsche Wasser- und Schifffahrtsverwaltung*, appelé Direction des travaux.»

III

Le délai de trois années prévu au chiffre 2 de l'article 9 est porté à six années.

IV

Le chiffre 6 de l'article 9 est complété comme suit :

«En acceptant que la fixation du fond du lit du fleuve ne soit pas réalisée, la France déclare toutefois qu'elle entend limiter ses dépenses au contingent normal annuel défini au chiffre 4 du présent article, appliqué chaque année au secteur du fleuve encore emprunté par la navigation générale.

Si, après l'expiration d'une période de dix années à compter du 1^{er} janvier 1960, ce contingent normal s'avère insuffisant, les représentants de la Suisse et de la France se réuniront pour étudier comment pourront être supportées en commun les dépenses excédentaires ultérieures.

Le Service français de la navigation tiendra le Service fédéral des eaux au courant des travaux d'entretien et des dépenses y relatives. Il autorisera les représentants de ce service à visiter les travaux sur place.»

V

Un article 9bis est ajouté:

Article 9bis. — Au moment de l'entrée en vigueur du présent avenant, l'Etat sur le territoire duquel se trouvent les ouvrages de régularisation des secteurs parallèles aux biefs de Kembs et Ottmarsheim prend définitivement possession de ces ouvrages.

Les autres ouvrages de régularisation pour lesquels les travaux auront pris fin conformément à l'article 3bis ci-dessus seront définitivement pris en possession par l'Etat sur le territoire duquel ils se trouvent, dès que la navigation empruntera le bief correspondant du canal latéral.

Les Etats riverains n'assumeront, dans les secteurs parallèles aux biefs du Grand-Canal d'Alsace déjà empruntés par la navigation, aucune obligation d'entretien des ouvrages de régularisation.

Les Etats riverains n'assumeront dans ces secteurs que l'entretien du lit du fleuve tel qu'il est défini dans le passage suivant de la résolution n° 10 du 1^{er} juillet 1948 de la Commission centrale pour la navigation du Rhin:

«Il est nécessaire que le lit du fleuve parallèle au Grand-Canal d'Alsace soit toujours entretenu au moins de telle manière que le fleuve ne divague pas et qu'il n'en résulte pas une diminution de la navigabilité des secteurs situés à l'aval.»

VI

L'article 12, lettre a, est complété comme suit:

«Pour faciliter l'application de l'article 1^{er} du Protocole de Genève, la Direction des travaux disposera à Strasbourg d'un bureau chargé d'assurer les prestations à provenir de France.

Le Service fédéral des eaux à Berne prêtera ses bons offices pour assurer les prestations en provenance de la Suisse.»

VII

L'article 12, lettre e, est complété comme suit:

«Les facilités et avantages antérieurement consentis pour les livraisons destinées à l'entreprise de régularisation du Rhin seront maintenus.»

VIII

Les présentes dispositions abrogent l'accord conclu à Berne entre la Suisse et la France le 19 décembre 1947 et concernant l'exécution des travaux de régularisation du Rhin.

Elles entreront en vigueur dès qu'elles auront été approuvées par les trois gouvernements intéressés. Chaque gouvernement notifiera son approbation aux deux autres. Le gouvernement suisse constatera que toutes ces notifications ont été faites et il en fera part aux deux autres gouvernements en indiquant la date de l'entrée en vigueur des présentes dispositions.

Fait en trois exemplaires, chacun en français et en allemand.

Bâle, le 3 janvier 1955.

(signé) Feyerabend

(signé) Graff

(signé) Zschokke

AVENANT

au Protocole des négociations ayant pour objet de régler les modalités de la collaboration technique et administrative de l'Allemagne, de la France et de la Suisse pour l'exécution des travaux de régularisation du Rhin entre Strasbourg/Kehl et Istein (Protocole de Genève du 18 décembre 1929)

PROTOCOLE DE CLOTURE

Ad article 4 du Protocole de Genève

Il est entendu que le fait que l'entreprise de la régularisation du Rhin a exécuté une fixation du fond du lit à l'aval de l'embouchure du canal de fuite de l'usine de Kembs ne constitue pas un précédent en ce qui concerne l'exécution de travaux analogues pour les biefs suivants.

Ad article IV de l'Avenant

Il est entendu que pour déterminer la consistance des dépenses réelles d'entretien supportées par la France, on se basera sur la définition qui sera adoptée pour l'application de l'article 9, chiffre 4, du Protocole de Genève.

Fait en trois exemplaires, chacun en français et en allemand.

Bâle, le 3 janvier 1955.

(signé) Feyerabend

(signé) Graff

(signé) Zschokke