

FEUILLE FÉDÉRALE

99^e année

Berne, le 3 avril 1947

Volume I

Paraît, en règle générale, chaque semaine.

Prix: 28 francs par an; 15 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 K.-J. Wyss, société anonyme, à Berne.

5238

MESSAGE

du

Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant la participation de la Confédération à l'établissement d'un plan d'aménagement des eaux entre le lac Léman et l'embouchure de l'Aar dans le Rhin.

(Du 1^{er} avril 1947.)

Monsieur le Président et Messieurs,

L'association suisse pour la navigation du Rhône au Rhin propose d'élaborer, sous la surveillance des autorités fédérales et avec la participation financière de la Confédération, des cantons intéressés, de communes et d'entreprises privées, un plan d'aménagement des eaux entre le lac Léman et le Rhin. Ce plan devra permettre d'assurer l'utilisation rationnelle des forces hydrauliques compte tenu des intérêts d'une éventuelle navigation fluviale, dans la mesure imposée par les dispositions de l'article 24 bis de la constitution, des articles 24 et 27 de la loi fédérale du 22 décembre 1916 sur l'utilisation des forces hydrauliques et de l'arrêté du Conseil fédéral du 4 avril 1923 concernant les cours d'eau navigables ou pouvant être rendus navigables, ainsi que des exigences diverses d'un plan d'aménagement national. L'étude des ouvrages de navigation sera étendue au canal d'Enteroches, ce qui permettra d'examiner en même temps l'aspect économique d'une navigation du lac Léman au Rhin à travers le Plateau suisse.

Nous avons l'honneur de vous soumettre ci-après, avec message à l'appui, un projet d'arrêté relatif à une participation de la Confédération à ces travaux d'études, qui se monterait à 500 000 francs au maximum, c'est-à-dire à la moitié des frais probables d'études. La couverture de l'autre moitié est assurée par les contributions déjà promises à l'association par les cantons intéressés, des communes, des entreprises privées et autres intéressés.

EXPOSÉ DES MOTIFS

I. PLANS D'AMÉNAGEMENT DE COURS D'EAU

1. Il est nécessaire d'établir des plans d'aménagement pour nos cours d'eau. Les rivières et les canaux jouent en effet un rôle fondamental dans le plan d'aménagement national, dont ils constituent en quelque sorte le squelette. Ils ne peuvent être modifiés en plan et en profil que dans une mesure relativement faible. Il est plus aisé d'adapter et de modifier le tracé des chemins de fer, des routes et des autres ouvrages à la surface du sol.

L'établissement d'un plan d'aménagement doit tenir compte non seulement des exigences de l'utilisation rationnelle des forces hydrauliques et d'une éventuelle navigation, mais aussi des corrections de rivières, de l'économie forestière et rurale, des installations ferroviaires et routières, de la colonisation intérieure, de l'urbanisme et, en général, de ce qu'on désigne par aménagement national.

a. Le plan d'aménagement du *Rhin* entre Bâle et le lac de Constance est maintenant pratiquement dressé. Le projet d'aménagement de la voie navigable sur cette section a été établi durant les années 1938 à 1942 par des bureaux d'ingénieurs privés sous la direction de M. Blattner, ingénieur, et sous la surveillance du service fédéral des eaux. Son élaboration a été grandement facilitée du fait que la répartition et la disposition des paliers d'usines avaient été préalablement presque entièrement déterminées. Pour celui de Rheinfelden, cependant, les études ont dû être entièrement reprises, l'aménagement s'y heurtant à des difficultés exceptionnelles, en raison de gisements salins.

Le coût des études concernant le projet de voie navigable s'est élevé à environ 500 000 francs. Les contributions provenant de la centrale des possibilités de travail, des cantons, villes, associations, industries et autres intéressés ont couvert environ le $\frac{1}{3}$ de cette dépense.

b. Le plan d'aménagement du *Rhône* entre le pont Carnot — situé à environ 5 km en aval de la frontière suisse — et le lac Léman est à l'étude. Les recherches portent sur l'utilisation des forces hydrauliques pour le secteur franco-suisse du Rhône, situé en aval de l'usine de Chancy-Pougny et sur l'aménagement de la voie navigable entre le pont Carnot et le lac. Le canton et la ville de Genève financent dans une large mesure les travaux d'études. Leurs contributions s'élèvent à 332 000 francs.

2. Il convient maintenant de procéder à des travaux d'études analogues pour établir le *plan d'aménagement de l'Aar* entre le lac de Bienne et le Rhin. L'Aar est, après le Rhin et le Rhône, le cours d'eau suisse le plus important. L'utilisation des forces hydrauliques en aval du lac de Bienne doit être complétée. Les études à faire porteront principalement sur ce point.

Dans l'arrêté du Conseil fédéral du 4 avril 1923, l'Aar jusqu'au lac de Biemme et la Thièle, entre les lacs de Biemme et de Neuchâtel, sont classées dans les cours d'eau pouvant être rendus navigables, de première classe. Cela signifie qu'on doit y réserver la possibilité d'une navigation avec remorqueurs et chalands de 1000 à 1200 t de capacité.

Depuis cette époque, on a cependant pu se rendre compte qu'un tel aménagement conduirait à des dépenses excessives. C'est pourquoi le département des postes et des chemins de fer s'est adressé, par lettres des 28 janvier et 7 février 1939, aux gouvernements des cantons les plus directement intéressés à une voie navigable éventuelle Léman-Rhin, pour leur proposer de prévoir en amont de Brougg un aménagement limité aux besoins des chalands automoteurs. Le type envisagé peut porter jusqu'à 900 t. Lesdits cantons ont tous accepté la proposition. Nous envisageons dès lors de modifier en conséquence notre arrêté du 4 avril 1923.

Bien entendu, dans le plan d'aménagement, il faudra aussi tenir compte d'autres facteurs essentiels, tels les voies de communication terrestres, l'urbanisme, les assainissements agricoles, les corrections de rivières et la régularisation des lacs du Jura. La collaboration des cantons et communes intéressés, celle des concessionnaires de forces hydrauliques et des industries est indispensable.

3. L'étude relative à l'aménagement de la *Thièle*, entre les lacs de Biemme et de Neuchâtel, en vue de la navigation fluviale, est faite en même temps que celle qui est en cours au sujet d'une nouvelle régularisation de ces lacs. En conséquence, l'arrêté fédéral que nous vous proposons d'adopter n'étend pas ses effets aux études concernant l'aménagement de la *Thièle*.

4. Nous avons fait valoir à maintes reprises, dans nos rapports de gestion notamment, qu'avant de songer à créer des *voies navigables* dans le pays, il convenait d'assurer les communications fluviales entre la mer et un port suisse situé à proximité de la frontière. Celles-là ne constitueront en effet que les prolongements de celles-ci. Les associations suisses pour la navigation partagent cette manière de voir.

Il n'en reste pas moins nécessaire d'étudier dès maintenant le problème d'une voie navigable Léman-Rhin.

Dans notre rapport du 7 novembre 1944 à l'Assemblée fédérale sur l'initiative du canton de Soleure, nous nous sommes exprimés notamment au sujet de la navigation, comme suit :

Pour le moment, la tâche de la Confédération consiste en premier lieu à poursuivre les études relatives aux voies navigables (y compris les canaux dont la construction est envisagée), compte tenu des exigences du plan d'aménagement national.

La commission de gestion du Conseil national a déposé à la session de juin 1946 le *postulat* suivant:

Le Conseil fédéral est invité à poursuivre les études préparatoires concernant l'aménagement d'une voie navigable entre le Rhône et le Rhin, en liaison avec les cantons intéressés et à présenter des propositions dans ce sens.

De son côté, le Conseil d'Etat du canton de Vaud estime urgent de fixer le tracé en plan et en profil du *canal d'Enteroches* qui relierait les lacs Léman et de Neuchâtel, afin de pouvoir établir un plan d'ensemble portant sur les routes, les extensions de localités, etc.

Ainsi, il est nécessaire d'étendre les études au projet de canal d'Enteroches.

5. En résumé, nous estimons que l'exécution d'études sérieuses, avec devis bien établis, portant sur l'aménagement de l'Aar et le projet de canal d'Enteroches, s'imposent. Elles devront être complétées par des études, à vrai dire assez délicates, sur le rôle économique que jouerait une voie navigable éventuelle à travers la Suisse.

Lorsqu'il s'agit d'études portant sur une œuvre d'une telle envergure, on pourrait être tenté, pour les limiter, de dresser les projets d'une manière sommaire et trop générale, ne permettant pas d'établir un devis précis. D'où le risque de prendre plus tard des décisions, dont on ne pourrait guère mesurer la portée, faute de bases sûres.

Pour projeter des ouvrages d'art difficiles, il faut donc pousser les études assez loin afin d'être à même de dresser un devis exact. On pourra cependant réduire les recherches à faire au sujet d'ouvrages plus faciles.

6. En participant à ces études, la Confédération ne prend aucun engagement pour exécuter ou subventionner l'un quelconque des travaux projetés.

L'aménagement éventuel d'une voie navigable Léman-Rhin est entièrement réservé. Il ne pourra, en tout état de cause, pas être entrepris avant que le Rhône n'ait été ouvert à la navigation fluviale entre la Méditerranée et le lac Léman et que la navigation du Rhin n'ait été prolongée jusqu'au confluent de l'Aar.

II. PROGRAMME, COÛT ET FINANCEMENT DES ÉTUDES PROPOSÉES

1. L'association suisse pour la navigation du Rhône au Rhin a proposé en 1942 de faire exécuter par des bureaux d'ingénieurs privés un projet général d'exécution se rapportant plus spécialement à la voie navigable Léman-Rhin. Le coût de ces études était évalué alors à environ 400 000 francs. L'association escomptait obtenir cette somme presque exclusivement des cantons, communes et particuliers intéressés. La participation

qu'elle demandait à la Confédération était alors relativement très faible. C'est dans cette intention que les chambres fédérales lui avaient alloué, en 1942, un subside annuel extraordinaire de 13 000 francs pendant 3 ans. Les études n'ont cependant pas pu être entreprises sur ces bases.

2. On constata en effet qu'il fallait donner une importance bien plus considérable aux études générales, telles que celles qui concernent la répartition et la disposition des paliers de l'Aar.

Le service fédéral des eaux et l'expert de l'association ont estimé le coût des études à faire pour un plan général d'aménagement de l'Aar, compte tenu d'une voie navigable Léman-Rhin, à un million de francs. Le Dr Kaech, ingénieur à Berne, consulté à ce sujet, évalua ultérieurement le coût de ces études à 1,5 millions francs même. Il confirme dans son rapport que l'aménagement de l'Aar pose des problèmes encore plus difficiles à résoudre que celui du Rhin entre Bâle et le lac de Constance. Il en voit la cause en particulier dans le fait que, sur l'Aar, l'utilisation des forces hydrauliques a été opérée en partie d'une manière irrationnelle.

L'établissement de projets sérieux est toujours coûteux, car les études proprement dites doivent pouvoir être étayées sur des données complètes et précises concernant la topographie, l'hydrologie, les eaux souterraines, la géologie et la géotechnique. L'expérience montre qu'on est porté à attribuer trop peu de poids à la géologie. Les conditions du sous-sol ne peuvent en général être déterminées que par des sondages, qui coûtent fort cher. Mais les dépenses consenties pour exécuter des études approfondies permettent d'éviter plus tard de graves mécomptes lors de la construction. Quelques milliers de francs dépensés en plus pour les études permettent d'économiser des centaines de milliers de francs lors de l'exécution, et quelques centaines de milliers de francs pour les études épargnent des millions lors de la construction. Sans vouloir rappeler la catastrophe du Lœtschberg, qu'une connaissance plus complète de la géologie aurait sans doute permis d'éviter, citons les travaux pour les routes de Gandria et du Passwang dont les coûts ont dépassé les devis de 56 et de 69 pour cent.

3. Le service fédéral des eaux estime cependant qu'on peut limiter les études techniques et économiques visées par le projet d'arrêté de manière que leurs dépenses totales ne dépassent pas un *million de francs*. En voici le résumé :

Plan et devis des travaux d'études prévus.

OBJETS	Plan aménagement de l'Aar	Projets canal Enteroches et ports refuges sur les lacs du Jura.
	fr.	fr.
A. <i>Travaux préliminaires</i> , tels: levés topographiques au 1:5000; recherches et rapports sur les données hydrologiques et géologiques existantes	80 000	30 000
B. <i>Etudes préliminaires</i> : Etablissement d'avant-projets avec variantes. Etudes comparatives pour le choix de la solution la plus rationnelle.	70 000	20 000
C. <i>Travaux préparatoires</i> tels: levés topographiques au 1:1000, levés de profils. Exécution de sondages aux emplacements prévus pour les ouvrages principaux. Recherches géologiques et géotechniques	230 000	100 000
D. Etablissement du plan d'aménagement et des projets définitifs, avec devis	200 000	75 000
Total A—D	630 000	225 000
	855 000	
E. Etudes sur l'économie d'une navigation Léman-Rhin	75 000	
F. Rapport final récapitulant les travaux d'études	40 000	
G. Imprévus et divers	30 000	
Total général	1 000 000 fr.	

4. Selon le programme, les études d'ingénieurs seront confiées par l'association suisse pour la navigation du Rhône au Rhin, à des bureaux établis en Suisse. L'association a déjà désigné comme directeur des études M. Blattner, ingénieur-conseil à Zurich. L'on cherchera à répartir, dans la mesure du possible, les travaux d'études entre les bureaux établis dans ses cantons qui ont accordé des subventions. Les études économiques seront confiées à des experts suisses.

Sur la base de ses expériences, le service fédéral des eaux surveillera les études techniques et économiques. Il se prononcera sur les programmes détaillés pour les études, le choix des bureaux et des experts, les contrats à passer avec eux.

Les autorités des cantons intéressés seront tenues au courant de l'état d'avancement des travaux et seront appelées à se prononcer au fur et à mesure sur les solutions étudiées.

Le contrôle fédéral des finances vérifiera, au moins une fois par année le bon emploi des fonds pour études reçus par l'association. Il renseignera sur ce point les autorités des cantons intéressés.

En fin d'études, tous les plans deviendront la propriété de la Confédération. Les cantons intéressés recevront un double pour les sections fluviales qui les intéressent.

5. Pour assurer le *financement* des travaux d'études, l'association s'est adressée, pour une part, aux cantons, communes, entreprises privées et particuliers intéressés en vue d'obtenir la moitié, soit 500 000 francs, des fonds nécessaires à l'exécution des travaux d'études.

Pour couvrir l'autre moitié des dépenses, l'association a demandé, par lettre du 17 mars 1944 au département des postes et des chemins de fer, « d'adresser un message aux chambres fédérales, leur demandant un crédit extraordinaire qui constituerait la contribution fédérale » aux études.

Par décision du 28 juin 1946, nous avons prévu de demander aux chambres un crédit de 500 000 francs, à condition que les 500 000 francs attendus par l'association des cantons intéressés, communes et particuliers soient préalablement assurés.

Par lettre du 20 novembre 1946 adressée au département des postes et des chemins de fer, l'association a fait savoir que ce résultat était maintenant atteint. Les subsides qui lui ont été promis par les cantons intéressés de Berne, Fribourg, Soleure, Argovie, Vaud, Valais et Neuchâtel se montent à 240 000 francs au total. Les participations qui lui ont été assurées ou déjà versées par des communes et entreprises privées atteignent au total 260 000 francs.

L'association n'a pas fait appel aux contributions du canton et de la ville de Genève, pourtant aussi intéressés à la navigation du Rhône au Rhin, puisqu'ils financent déjà dans une très large mesure les travaux d'études concernant l'aménagement du Rhône.

6. Malgré ce que nous avons dit au chapitre I, on peut se demander si le moment est bien choisi pour entreprendre des études qui relativement parlant sont très onéreuses pour la Confédération. La situation financière de celle-ci est aujourd'hui telle que nous hésitons à donner suite aux demandes de subsides. Le parlement et l'opinion publique insistent de plus en plus pour que les dépenses de l'Etat soient réduites. Chaque tâche nouvelle nous rend plus difficile la réalisation, pourtant impérieuse, de l'équilibre budgétaire. Si nous nous sommes néanmoins résolus — contrairement aux considérations émises par notre département des finances et des douanes — à vous soumettre le présent message, c'est parce que les cantons, communes et entreprises privées intéressés, en décidant leurs participations, ont manifesté le désir de voir les études entreprises immédiatement. Nous avons en

outre estimé que l'aménagement de l'Aar, en vue d'assurer une utilisation aussi complète et rationnelle que possible des forces hydrauliques, ne peut plus être retardé. En ce qui concerne le projet de canal d'Enteroches, nous doutons, à vrai dire, beaucoup, que son exécution puisse être considérée quelque jour comme justifiée au point de vue économique. Mais les études proposées permettront précisément d'élucider aussi ce point.

Nous vous recommandons donc d'accepter la proposition présentée.

III. CONCLUSIONS

La Confédération ne peut pas se désintéresser des études concernant l'aménagement des eaux entre le lac Léman et le confluent de l'Aar et du Rhin, ceci déjà au double point de vue de l'utilisation rationnelle des forces hydrauliques en aval du lac de Bienne et de la protection des intérêts de la navigation fluviale.

1. La constitution fédérale place en effet l'utilisation des forces hydrauliques sous la haute surveillance de la Confédération et déclare la législation sur la navigation comme étant de son domaine.

2. La législation fédérale attribue au Conseil fédéral la tâche d'assurer l'utilisation rationnelle des forces hydrauliques et de prendre les mesures nécessaires pour que la navigabilité des sections de cours d'eau désignés par lui ne soit pas compromise par des constructions ou par une modification artificielle du lit.

3. La Confédération a donc dans le domaine de l'utilisation des forces hydrauliques et de la navigation fluviale des tâches et des responsabilités auxquelles elle ne peut se soustraire.

Pour pouvoir sauvegarder efficacement les intérêts que la constitution et la législation fédérales entendent protéger, il devient de plus en plus indispensable de le faire à la lumière d'un plan d'ensemble permettant de se rendre rapidement compte, dans chaque cas particulier, de tous les intérêts en présence et des mesures qui s'imposent. A défaut de plan d'ensemble, plusieurs ouvrages risquent d'être établis d'une manière irrationnelle, ce qui entraînerait inévitablement des travaux supplémentaires et un surcroît notable de frais pour l'aménagement définitif. Cette situation serait encore plus grave dans le cas où les autorités fédérales auraient approuvé les projets correspondants.

4. Les études envisagées ne peuvent donc plus être ajournées si l'on veut éviter de fâcheuses conséquences. Si elles l'étaient, la Confédération serait malgré tout contrainte de les exécuter elle-même plus tard. Ne pouvant plus alors compter sur des contributions volontaires aussi substantielles de la part des cantons, communes et entreprises privées, nous serions obligés

de demander aux chambres un crédit beaucoup plus élevé pour remplir les tâches incombant à la Confédération. L'étude de l'aménagement de l'Aar du lac de Bienne au Rhin imposerait à elle seule l'ouverture d'un crédit supérieur à celui qui est aujourd'hui nécessaire.

Nous référant à ce qui précède, nous avons l'honneur de vous proposer d'adopter le projet d'arrêté ci-joint.

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

Berne, le 1^{er} avril 1947.

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Pour le président de la Confédération,

STAMPFLI.

6858

Le chancelier de la Confédération,

LEIMGRUBER.

(Projet.)

Arrêté fédéral

concernant

la participation de la Confédération à l'établissement d'un plan d'aménagement des eaux entre le lac Léman et l'embouchure de l'Aar dans le Rhin.

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE
DE LA
CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu les articles 24 *bis* et 24 *ter* de la constitution;
vu la loi du 22 décembre 1916 sur l'utilisation des forces hydrauliques;
vu le message du Conseil fédéral du 1^{er} avril 1947,

arrête :

Article premier.

A. Participation de la Confédération.
I. Objet.

La Confédération participe à l'établissement d'un plan d'aménagement des eaux entre le lac Léman et l'embouchure de l'Aar dans le Rhin. Ce plan sera établi selon les dispositions de l'article 5.

Les travaux d'études, dont la durée est fixée à cinq ans et dont le devis s'élève à un million de francs, seront exécutés par l'association suisse pour la navigation du Rhône au Rhin (appelée ci-après « association »), qui en assumera la direction sous la surveillance de la Confédération.

Art. 2.

II. Etendue.

La participation de la Confédération se monte à 50 pour cent du coût effectif des travaux d'études. Elle ne peut toutefois dépasser la somme de 500 000 francs, à répartir sur cinq exercices.

Les crédits annuels nécessaires seront inscrits au budget de la Confédération.

Art. 3.

Les paiements à l'association ne pourront se faire qu'au fur et à mesure de l'avancement des travaux d'études; ils ne devront pas dépasser annuellement la moitié des dépenses effectives.

III. Paiements.

Art. 4.

La participation de la Confédération est subordonnée aux conditions suivantes:

B. Participation de cantons, communes et autres intéressés.

- 1° Les cantons de Berne, Fribourg, Soleure, Argovie, Vaud, Valais et Neuchâtel participeront aux frais des travaux d'études en allouant à l'association des contributions qui se monteront au total à 240 000 francs et qui se répartiront comme suit:

Canton	Total fr.	Par an fr.
Berne.	50 000	10 000
Fribourg	12 500	2 500
Soleure	35 000	7 000
Argovie	40 000	8 000
Vaud	70 000	14 000
Valais	7 500	1 500
Neuchâtel.	25 000	5 000
	<hr/> 240 000	<hr/> 48 000

- 2° L'association prend à sa charge la différence entre le coût total des travaux d'études et le total des participations de la Confédération et des cantons.

Art. 5.

Les travaux préparatoires et d'études à exécuter engloberont:

C. Travaux d'études.
I. Etendue.

- a. L'élaboration d'un plan d'aménagement de l'Aar entre le lac de Biemme et le Rhin, concernant la répartition et la disposition des paliers, en vue de l'utilisation rationnelle des forces hydrauliques et de l'établissement éventuel d'une voie navigable;
- b. Le projet de canal de navigation reliant le lac Léman à celui de Neuchâtel;
- c. Les projets de ports-refuges sur les lacs du Jura;
- d. Les prévisions économiques concernant une voie navigable éventuelle du Léman au Rhin.

Dans les travaux désignés sous lettres *a* et *b*, il sera tenu compte des exigences de l'urbanisme, des améliorations foncières, des voies de communication terrestres, des corrections de cours d'eau, ainsi que des principes d'un plan d'aménagement national.

Les études d'ingénieurs seront poussées de manière à répondre aux exigences d'un projet général d'exécution sans entrer toutefois dans plus de détails qu'il n'est nécessaire pour établir un devis exact des ouvrages projetés. Dans ce devis on séparera nettement les dépenses relatives à l'utilisation des forces hydrauliques de celles qui concernent la navigation fluviale.

Les études ne porteront pas sur l'aménagement de la Thièle entre les lacs de Biemme et de Neuchâtel.

Art. 6.

II. Surveillance. Le service fédéral des eaux suivra et contrôlera les travaux d'études.

1. Contrôle des études.

A cette fin, l'association lui fournira tous les renseignements demandés et lui soumettra pour approbation notamment :

- a. Les programmes détaillés pour les travaux préparatoires et pour l'élaboration des projets;
- b. Ses propositions pour organiser et répartir les travaux de levés et d'études;
- c. Les offres reçues pour l'exécution desdits travaux et ses propositions d'adjudication.

Le service fédéral des eaux veillera à ce que les cantons désignés à l'article 4 soient renseignés sur la marche des travaux et soient entendus chaque fois que cela sera nécessaire.

Art. 7.

2. Contrôle financier.

Le contrôle fédéral des finances vérifiera au moins une fois par année les comptes de l'association relatifs aux travaux d'études. Il pourra lui prescrire la forme selon laquelle ces comptes devront être tenus et demander toutes les rectifications jugées nécessaires.

Les comptes seront tenus en tout temps à la disposition du contrôle des finances, auquel tous les renseignements demandés devront être donnés.

Le contrôle des finances veillera à ce que les cantons désignés à l'article 4 soient renseignés au moins une fois par année, notamment sur la tenue et l'état des comptes, ainsi que sur les constatations faites lors de leur vérification.

Art. 8.

L'association répond, envers la Confédération et les cantons indiqués à l'article 4 de la bonne exécution des travaux d'études et de l'emploi judicieux des fonds reçus.

Le service fédéral des eaux et le contrôle des finances pourront, après s'être concertés, suspendre, s'il y a lieu, les paiements à l'association.

III. Responsabilité.
1. A l'égard de la Confédération et des cantons.

Art. 9.

L'association répond seule envers les personnes qui seront chargées par elle d'exécuter des travaux préparatoires ou d'études. La Confédération n'assume aucune obligation à leur égard.

2. A l'égard des tiers.

Art. 10.

Tous les plans, projets, rapports, mémoires et autres résultats des travaux préparatoires et des études deviennent la propriété exclusive de la Confédération, avec tous les droits compris dans le droit d'auteur.

IV. Propriété des études et droit d'auteur.

L'association remettra gratuitement en fin d'études :

- a. Au service fédéral des eaux, deux dossiers complets concernant les travaux préparatoires et les études ;
- b. A chacun des cantons indiqués à l'article 4 un dossier concernant les travaux préparatoires et les études relatifs au secteur qui l'intéresse.

Art. 11.

Le présent arrêté, qui n'est pas de portée générale, entrera en vigueur aussitôt que les cantons désignés à l'article 4 et l'association auront déclaré accepter les conditions qui y sont posées.

D. Dispositions finales.
1. Entrée en vigueur.

Il deviendra caduc si cette déclaration n'est pas faite dans un délai de six mois à dater de son adoption.

Art. 12.

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

II. Exécution.

MESSAGE du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant la participation de la Confédération à l'établissement d'un plan d'aménagement des eaux entre le lac Léman et l'embouchure de l'Aar dans le Rhin. (Du 1er avril 1947.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1947
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	13
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	5238
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	03.04.1947
Date	
Data	
Seite	1137-1149
Page	
Pagina	
Ref. No	10 090 728

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.