

6704

## MESSAGE

du

**Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant l'approbation  
du traité conclu le 10 avril 1954 entre la Confédération suisse  
et la République d'Autriche pour la régularisation du Rhin  
de l'embouchure de l'Ill au lac de Constance, ainsi que l'allocation  
d'une subvention au canton de Saint-Gall**

(Du 19 novembre 1954)

---

Monsieur le Président et Messieurs,

Nous avons l'honneur de vous exposer ce qui suit:

### I

La régularisation internationale du Rhin entre l'embouchure de l'Ill et le lac de Constance, œuvre commune des deux pays, a été entreprise en vertu du traité conclu entre la Suisse et l'Autriche-Hongrie le 30 décembre 1892. Elle s'est poursuivie en vertu du traité entre la Confédération suisse et la République d'Autriche du 19 novembre 1924. La section du fleuve située entre l'embouchure de l'Ill et le lac de Constance a une longueur de 25 km. Les constructions exécutées sur la base du projet de redressement admis dans le traité de 1892 comprenaient la coupure de Fussach (ouverte le 6 mai 1900), la normalisation de la section intermédiaire sise en amont, la coupure de Diepoldsau (ouverte le 18 avril 1923), la normalisation de la section supérieure entre cette coupure et l'embouchure de l'Ill.

La période de 14 ans prévue dans le traité de 1892 pour l'exécution du redressement a été dépassée. Avec les connaissances et l'expérience qu'ils avaient vers la fin du siècle dernier, les ingénieurs n'avaient naturellement pas pu approfondir de façon suffisante les questions complexes que pose la régularisation d'un fleuve tel que le Rhin, caractérisé par des débits très variables et les gros charriages qui lui donnent un plafond mobile. Il fallait

trouver un niveau des hautes eaux et un profil d'équilibre du lit du chenal corrigé qui fussent adaptés au niveau des plaines s'étendant sur les deux rives, ainsi qu'au régime des eaux souterraines. D'une façon générale, il s'agissait d'assurer durablement, dans l'intérêt des riverains, l'écoulement des eaux et l'évacuation des charriages vers le lac de Constance. Etant données des conditions naturelles peu favorables (notamment en ce qui concerne les mauvais terrains traversés) et l'ampleur de l'œuvre, l'exécution était exposée à des difficultés et des risques.

Cela explique pourquoi la régularisation internationale du Rhin entre l'embouchure de l'Ill et le lac de Constance n'est pas encore terminée, malgré la sollicitude que lui vouèrent durablement les Etats riverains. Un troisième traité — celui du 10 avril 1954 — dut être conclu pour régler entre les deux Etats l'achèvement de l'œuvre.

Chose inévitable, les frais de cette grande entreprise furent fortement influencés par l'évolution que subirent les prix et les salaires au cours des ans, par les renchérissements dus aux deux guerres mondiales et enfin par le renforcement des ouvrages auxquels il fallut procéder à la suite des constatations qu'on avait faites au cours des travaux et en observant le comportement du fleuve.

Dans le projet de régularisation à la base du traité de 1892, les frais des travaux étaient évalués à 16 560 000 francs. Or, au 31 décembre 1941, une dépense de 39 824 821 francs était résultée de l'exécution des mesures prévues dans les traités de 1892 et 1924 et les arrêtés fédéraux pris en vertu du premier de ces traités. Les frais supplémentaires, par rapport au premier devis — 23 millions de francs en chiffre rond — comprennent en particulier le surcroît de dépenses imposé par la coupure de Diepoldsau, ainsi que les frais des dragages opérés de 1935 à 1941 pour dégager partiellement le fleuve.

L'obligation d'entretenir les ouvrages exécutés conformément au projet de 1892 fut transférée, au fur et à mesure de leur achèvement, aux Etats contractants. Tel fut le cas, en dernier lieu, de la section supérieure, le 30 juin 1934. Pour la Suisse, cet entretien était l'affaire du canton de Saint-Gall. Les dragages susmentionnés devaient, en revanche, être exécutés à frais communs par les deux Etats, car les traités disposaient que chacun d'eux était tenu de supporter la moitié des frais occasionnés par le maintien en commun du profil d'écoulement du lit proprement dit entre les digues.

Conformément à l'article 12 du traité de 1924, les gouvernements des Etats contractants invitèrent, en 1934, la commission internationale de la régularisation du Rhin à achever ses travaux. Ils instituèrent une « commission mixte du Rhin » pour régler le reste des affaires communes. Les comptes généraux présentés en 1936 par la première de ces commissions furent approuvés par les gouvernements, avec remerciements à la commission pour les services rendus.

## II

Le problème d'hydraulique fluviale qui fait l'objet du projet que nous vous soumettons aujourd'hui est le suivant :

Tel qu'il a été fixé en 1892, le double profil normal du Rhin régularisé comprend un chenal moyen de 120 mètres de largeur à la crête des avant-bords et de 70 mètres de largeur entre les glacis submersibles. La distance entre les couronnements des digues insubmersibles est donc de 260 mètres. La hauteur de la crête des digues submersibles a été fixée à 3 m 50 au-dessus du plafond régularisé, celle des digues insubmersibles à 8 mètres au-dessus de ce plafond dans la coupure de Fussach et à 7 m 60 dans celle de Diepoldsau. La capacité d'écoulement du chenal entier ne devait pas être inférieure à 3000 m<sup>3</sup>/sec., pour laisser une marge de 1 m 50 le long des digues insubmersibles.

Pendant l'exécution des travaux, il fut décidé de réduire partout à 110 mètres la largeur du chenal moyen et de hausser d'environ un demi-mètre, par rapport au projet, le plafond dans la coupure de Diepoldsau. En revanche, les Etats contractants décidèrent de ne pas réduire à 90 mètres la largeur du chenal dans cette coupure, comme le proposait en 1908 l'ingénieur en chef Wey, directeur suisse des travaux, pour obtenir une meilleure évacuation des matériaux charriés.

Bien que la coupure de Fussach et la normalisation de la section intermédiaire eussent provoqué, dans ces sections, des approfondissements du lit par rapport à la partie non régularisée, on ne tarda pas à remarquer, après l'ouverture de la coupure de Diepoldsau, des exhaussements anormaux du plafond de ce chenal, résultant des atterrissements. De ce fait, le débit du chenal tomba de 750 m<sup>3</sup>/sec. à 300, voire à 250 m<sup>3</sup>/sec., ce qui produisit le submergement prolongé des glacis par régime normal du Rhin en été, ainsi que des dégâts dans ces parties du chenal protégées par du gazon, mais uniquement aménagées pour des crues de courte durée. Le phénomène se répétant, il y avait lieu de craindre qu'en période de hautes eaux les villages de Diepoldsau et de Widnau, ainsi que les agglomérations sises plus en aval, ne soient sérieusement menacés. Le niveau du terrain étant peu élevé et celui du plafond de la coupure sur toute la section comprise entre l'embouchure de l'Ill et le lac de Constance étant aussi relativement bas, il fallait s'attendre que le débit de 750 m<sup>3</sup>/sec., que l'on s'efforçait de donner au chenal moyen, ne suffirait pas à assurer, dans la coupure de Diepoldsau, l'évacuation régulière des charriages. Si cet état de choses devait persister, il fallait aussi craindre des conséquences pour les sections du fleuve situées en amont et en aval.

Vu ces circonstances, l'inspection fédérale des travaux publics demanda, le 8 mai 1930, au laboratoire de recherches hydrauliques et de mécanique des terres, qui venait de s'ouvrir à l'école polytechnique fédérale, s'il ne

serait pas possible, au moyen d'essais sur modèles, de pousser l'étude des questions spéciales concernant la formation du profil du Rhin saint-gallois. Il s'agissait d'établir si la régularisation internationale du Rhin pouvait exercer un effet sur le lit par une modification du profil en travers du chenal corrigé. Un long échange de vues suivit.

En raison des difficultés particulières que présentaient les études sur les cours d'eau ayant un plafond instable, le laboratoire examina une série de questions préliminaires relatives aux essais sur modèles et à la théorie des charriages. Après quoi, il fut en mesure de communiquer à l'inspection des travaux publics, le 21 octobre 1931, que des essais sur modèles permettraient sûrement de résoudre les questions qui la préoccupaient. Lorsque le programme des essais eut été mis au point, le département fédéral de l'intérieur chargea pour la première fois le laboratoire, par lettre du 11 décembre 1931, d'effectuer un essai sur modèles, dont les frais étaient évalués à 15 000 francs. L'exécution de cet essai, qui représentait une incursion dans un domaine encore inexploré de la science et qui fut facilité par des recherches faites parallèlement par le laboratoire sur les lois régissant les charriages, révéla qu'une série de questions spéciales devaient être résolues si l'on voulait que les essais sur modèles pussent conduire à des conclusions valables pour la réalité. C'est pourquoi les recherches s'étendirent à une série d'essais, qui ne purent être menés à chef qu'en 1934. Directement intéressée aux résultats, l'entreprise internationale de la régularisation du Rhin prit à sa charge les frais des études ultérieures.

L'inspection fédérale des travaux publics avait proposé à l'Autriche et au canton de Saint-Gall, en octobre 1933, d'accélérer aussi les essais du point de vue pratique, sans préjuger la solution définitive, en exhaussant uniquement la digue de la rive droite du chenal moyen dans la coupure de Diepoldsau. Cette proposition ayant été rejetée, la commission internationale de la régularisation du Rhin fut chargée d'élaborer un projet concernant des mesures complémentaires.

Les Etats contractants n'ayant pu s'entendre au sujet des mesures à prendre, les deux gouvernements décidèrent de lutter au moins temporairement contre les atterrissements en procédant à des dragages, qui eurent lieu au cours des hivers de 1935/1936, 1936/1937, 1937/1938, 1940/1941 et 1941/1942. En 1938, la commission mixte du Rhin proposa aux gouvernements de charger le laboratoire de recherches hydrauliques de l'école polytechnique fédérale de faire procéder à une seconde série d'essais sur modèles, afin de déterminer les effets qu'aurait l'exécution de divers projets complémentaires. Ces essais devaient faciliter la détermination de la meilleure forme à donner aux ouvrages. D'accord avec le gouvernement allemand — l'« Anschluss » de l'Autriche avait eu lieu le 13 mars 1938 — nous donnâmes suite à cette proposition. La série des essais ayant été menée à chef en 1939, le laboratoire remit à la commission mixte son rapport sur les effets à attendre des diffé-

rents ouvrages entrant en considération. Le laboratoire avait entre-temps mis au point une méthode mathématique et analytique qui, le volume des charriages étant connu, permettait de prévoir le profil en long équilibré qu'aurait le plafond mobile suivant les différences du profil en travers et par conséquent aussi les différences de niveau lors des crues. D'une façon générale, le rapport relevait que, selon les nouvelles données scientifiques, pour obtenir un lit stable et d'un niveau en relation avec les terrains rive-rains, il fallait augmenter de 750 à 1250 m<sup>3</sup>/sec. le débit du chenal moyen sur toute la section comprise entre l'embouchure de l'Ill et le lac de Constance et, en même temps, réduire graduellement la largeur du chenal moyen de l'extrémité supérieure de la coupure de Diepoldsau jusqu'à l'embouchure du Rhin dans le lac de Constance. Ces constatations confirmaient l'opinion émise par l'ingénieur Wey, non seulement pour la coupure de Diepoldsau, mais encore pour les sections comprises entre cette coupure et le lac de Constance. La concentration de toutes les eaux que débite habituellement le Rhin dans un chenal dont le plafond mobile aurait une largeur réduite signifie l'accroissement de la force d'entraînement du fleuve. La pente du profil en long du lit ne peut, cela va sans dire, pas notablement s'écarter de celle de la vallée. En principe, la commission mixte du Rhin considéra dans la suite que le projet IIIa constituait la meilleure solution. Parmi toutes les variantes concernant un volume annuel de charriages de 216 000 m<sup>3</sup> mesuré au kilomètre 71, avec un débit du chenal moyen de 1250 m<sup>3</sup>/sec., ce projet garantirait l'équilibre le plus favorable.

Au vu de ces résultats, on put, lors des dragages opérés pendant l'hiver de 1940/1941 dans la coupure de Diepoldsau, affecter pour la première fois les matériaux à l'exhaussement de la digue de la rive droite du chenal moyen de l'extrémité supérieure de cette coupure jusqu'au pont de Kriessern-Mäder en aval.

Il fallut examiner une série de questions complémentaires, telles que le conditions d'écoulement et de stabilité du plafond au passage de la section supérieure non réduite dans le chenal rétréci de la coupure de Diepoldsau, et celle de l'influence qu'exerce sur le plafond une diminution du volume annuel des charriages du Rhin par suite de la continuation des corrections de torrents dans le bassin de réception du fleuve. L'étude de toutes ces questions, dont la solution exigea derechef le concours du laboratoire de recherches hydrauliques et, finalement, les événements eurent pour effet de retarder jusqu'en 1944 la proposition de la commission mixte. Jusqu'alors et dans le dessein de bien élucider la question, la commission avait cependant procédé à des études comparatives des dépenses pour une solution consistant dans des dragages prolongés destinés à abaisser le plafond du fleuve sur la section régularisée et dans le dépôt des matériaux en des endroits appropriés. Se fondant sur ces études comparatives, la commission mixte du Rhin se prononça en faveur d'ouvrages de correction.

Les dernières études confiées au laboratoire de recherches hydrauliques avaient fait constater que si le volume des charriages, mesuré au km 71 de la section supérieure, diminuait de 216 000 à 186 000 m<sup>3</sup> par suite de la continuation des corrections de torrents et d'autres mesures, une variante IIIb serait la forme de projet la plus rationnelle pour l'obtention d'un plafond équilibré. Dans ses considérants, la commission mixte du Rhin releva notamment ce qui suit :

« La commission doit aussi considérer que les résultats des recherches concernant les charriages du Rhin et que les nouvelles lois découvertes par le laboratoire en cherchant à déterminer la forme à donner à la régularisation du Rhin ont été confirmées par les constatations faites sur d'autres cours d'eau suisses, tels que l'Aar et le Rhône.

Après avoir étudié de façon très approfondie tout le problème du Rhin, la commission doit constater que des dragages continus, s'ils ne sont pas complétés par la construction d'ouvrages, ne pourraient empêcher le Rhin de prendre un caractère toujours plus torrentueux. »

Cette dernière remarque vise expressément la section du Rhin sur laquelle porte la régularisation internationale, eu égard à son *double profil* d'écoulement et ses digues et glacis protégés par un simple gazonnement contre l'action des eaux.

Les deux directions des travaux durent, dans la suite, élaborer le projet IIIb, considéré comme projet général, et en établir les frais. La commission mixte du Rhin le soumit à l'approbation des deux gouvernements par lettre du 7 août 1944. Après la guerre, le 18 juillet 1947, la commission mixte nouvellement constituée avec une délégation autrichienne renouvela sa proposition du 7 août 1944, sous réserve de la mise au point de questions techniques particulières.

Du point de vue technique, le projet d'aménagement IIIb se caractérise essentiellement comme il suit :

Profil en travers normal :

|                                                                                                                                                                    |                           |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------|
| Distance entre les bords intérieurs du couronnement des digues insubmersibles sur les deux rives . .                                                               | 260 m                     |
| Débit lorsque le bord libre est de 1,0 m entre le niveau d'alarme et le couronnement des digues                                                                    | 3100 m <sup>3</sup> /sec. |
| Largeur du chenal moyen (distance entre le couronnement des digues submersibles, 3 m 50 au dessus du futur plafond équilibré) dans la section supérieure . . . . . | 110 m                     |
| Dans la coupure de Diepoldsau, au milieu. . . .                                                                                                                    | 90 m                      |
| Dans la section intermédiaire, au milieu. . . .                                                                                                                    | 80 m                      |
| Dans la coupure de Fussach, au milieu . . . . .                                                                                                                    | 70 m                      |

|                                                                                                         |                                                                                   |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|
| Débit du chenal moyen sans submergement de ses<br>digues pavées . . . . .                               | 1250 m <sup>3</sup> /sec.                                                         |
| Hauteur des digues insubmersibles et des digues du<br>chenal moyen au-dessus du futur plafond équilibré | variable selon<br>la pente et le<br>niveau des eaux<br>des sections du<br>fleuve. |

Conditions pour maintenir un profil en long équilibré, calculé pour le plafond selon le projet IIIb:

- a. Réduire de 216 000 m<sup>3</sup> à 186 000 m<sup>3</sup> le volume annuel des charriages du Rhin, mesuré au km 71 de la section supérieure, par des travaux sur les sections du fleuve en amont de l'embouchure de l'III et dans le bassin de réception du Rhin sur territoires autrichien et suisse;
- b. Maintenir à la cote 393,63 (nouvel horizon suisse) le plafond du Rhin à son embouchure dans le lac de Constance au km 90 en vue d'empêcher l'exhaussement général du lit par suite de l'extension graduelle du delta;
- c. Détourner progressivement le cours du Rhin dans le lac de Constance, de sa direction sud-nord vers celle d'est-ouest, autour de la Rohrspitze, par le prolongement de la digue insubmersible sur la rive droite, selon le développement futur du delta, mais sans prolonger simultanément la digue sur la rive gauche.

Ainsi, l'eau froide du Rhin serait amenée vers la *profonde* cuvette du lac de Constance et y serait absorbée, par une sorte de remous, dans les eaux plus chaudes où elle formerait un chenal au fond du lac, ainsi que cela fut observé à l'ancienne embouchure du Rhin à Altenrhein avant la dérivation du fleuve dans la coupure de Fussach. L'extension naturelle du delta serait ainsi pratiquement arrêtée pour longtemps.

Cette mesure n'est pas traitée dans le projet lui-même. Proposée par l'inspection des travaux publics, qui s'est fondée, à cet égard, sur ses propres connaissances des conditions du fleuve, elle fut longtemps combattue par l'Autriche, qui la considère actuellement comme judicieuse. D'autres phénomènes d'alluvionnement en direction de Brégenz et de Lindau doivent, autant que possible, être arrêtés par ce procédé.

Calculés sur les prix de base de 1953 conformément à l'article 4 du traité du 10 avril 1954, les frais des ouvrages prévus par le projet IIIb sont évalués à 50 260 000 francs.

Les mesures prises récemment dans le sens des conditions indiquées sous lettres a et b se sont déjà révélées efficaces. Sous l'égide du canton de Saint-Gall, de grosses quantités de gravier pour usage commercial sont prélevées dans le Rhin saint-gallois aux environs de Buchs. Depuis un

certain nombre d'années, la commission mixte confie à des entreprises privées l'extraction du gravier dans le delta de la baie de Fussach, où sont actuellement dragués annuellement quelque 100 000 à 150 000 m<sup>3</sup> de gravier et de sable, qui sont transportés par eau pour être utilisés dans la région du lac de Constance et même plus loin.

### III

Lors de l'achèvement des ouvrages communs exécutés en vertu des traités de 1892 et de 1924, l'Autriche demanda en 1934 qu'on discutât si la Suisse devait aussi répondre de l'aggravation des conditions d'écoulement des canaux d'assainissement se jetant dans la baie de Fussach, aggravation dont les communes de Fussach et de Hard se plaignaient. En revanche, sans préjuger la solution à choisir à titre définitif, elle rejeta la proposition que nous lui avions soumise en octobre 1933 de contribuer à élucider la question des atterrissements par un procédé pratique consistant dans l'exhaussement de la digue de la rive droite du chenal moyen dans la coupure de Diepoldsau. L'Autriche répondit qu'elle ne pourrait donner son consentement en ce qui concerne les ouvrages à exécuter dans cette coupure qu'après qu'un projet général aurait été établi et que les frais d'exécution seraient couverts. Elle ajoutait qu'elle ne pourrait fournir des prestations financières pour ce projet qu'à partir du moment où elle aurait rempli les engagements contractés par le traité de 1924, c'est-à-dire seulement à partir de 1951. Enfin la Suisse devrait derechef avancer sans intérêts, conformément à l'article 7 de ce traité, les fonds nécessaires à l'exécution du projet général.

Cette attitude de l'Autriche à l'égard de la proposition suisse visait à mettre en train les dragages (voir le chapitre précédent) qui devraient dégager partiellement le Rhin de ses charriages et à protéger les riverains.

La première de ces demandes de l'Autriche devait être minutieusement examinée tant en raison de sa grande portée que du fait qu'il n'est pas encore établi s'il y a, au sujet des frontières, condominium ou partage réel entre les Etats riverains dans cette région du lac de Constance. Lors des négociations qui eurent lieu à Vienne en juin 1937 au sujet des deux demandes autrichiennes, nous exposâmes que la première, qui tendait à l'instauration d'une servitude illimitée dans le temps et l'espace et sans limite financière, ne se fondait sur aucun des deux traités et devait par conséquent être rejetée. Pour le financement d'autres travaux, nous fîmes remarquer que la demande de l'Autriche ne se fondait ni sur l'article 7, 1<sup>er</sup> alinéa, du traité de 1924, ni sur les négociations qui eurent lieu à Vienne en novembre 1892 et aboutirent à la conclusion du traité de la même année, puis, plus tard, à la rédaction de l'article précité. Les intérêts que la Suisse aurait eu à verser pour donner suite à la demande autrichienne se seraient



élevés à un montant plusieurs fois supérieur à l'avance de capital sollicitée. Aussi les négociations eurent-elles un résultat doublement négatif.

Le Reich allemand ne devint pas le successeur *de jure* de l'Autriche dans le traité de 1924. Il n'exécuta pas non plus, dès le 1<sup>er</sup> juillet 1938, le plan de remboursement, observé jusqu'alors par l'Autriche et prévu à l'article 6 du traité pour les avances suisses en faveur des travaux à exécuter par l'Autriche. Cela amena la Suisse à suspendre immédiatement ses avances. Le Reich dut ainsi financer lui-même les travaux. Il se déclara d'ailleurs disposé, jusqu'à nouvel ordre, à envisager aussi, sous réserve d'une répartition des frais à parts égales, des livraisons de matériaux pour les ouvrages à exécuter sur la rive suisse. Mais ces livraisons n'eurent lieu que dans une mesure insignifiante. Par suite d'une pénurie croissante de matériel et de main-d'œuvre pendant la guerre, les Allemands ne furent d'ailleurs plus à même d'exécuter des travaux de régularisation importants. Il ne fut ainsi plus du tout question d'entreprendre le prolongement de la digue de la rive droite à l'embouchure du Rhin sur le cône de déjection, dans le lac de Constance, tel qu'il avait été prévu dans les propositions annuelles de la commission mixte du Rhin en vue d'arrêter l'envasement de la baie orientale de Fussach. On continua, en revanche, d'employer les matériaux dragués à l'exhaussement de la digue de la rive droite du chenal moyen sur territoire suisse dans la coupure de Diepoldsau.

Etant donnés les difficultés dues à la situation internationale et le fait que le laboratoire de recherches hydrauliques poursuivait ses études, il importait, au cours de ces années, de maintenir l'œuvre commune en prévenant autant que possible de gros dégâts. Les dragages ne pouvant plus être financés dans la même mesure parce que la limite des crédits fixés dans le traité de 1924 était atteinte, la commission mixte se vit contrainte de soumettre aux deux gouvernements un premier projet spécial pour les travaux à exécuter en 1942. Elle leur proposait d'ouvrir les crédits nécessaires, en laissant ouverte la question de leur couverture pour de futures négociations. Dans la suite, les deux gouvernements se rallièrent chaque année à de telles propositions. Nous avons toujours sollicité votre approbation par la voie du budget. A noter que les dépenses suisses ont été fixées avec l'accord du canton de Saint-Gall, sous réserve d'une décision ultérieure des conseils législatifs, et chaque fois conformément à l'article 4, dernier alinéa, de l'arrêté fédéral du 27 mars 1893. Cela signifie que la Confédération prenait à sa charge 80 pour cent de ces dépenses et le canton 20 pour cent.

En 1946, l'Autriche se fit représenter par une nouvelle délégation dans la commission mixte du Rhin. Elle entreprit, déjà au cours de l'hiver 1946/1947, des dragages dans la section intermédiaire en vue de continuer l'exhaussement de la digue du chenal moyen sur la rive autrichienne, à la jonction de l'exhaussement de la digue de la rive droite dans la coupure

de Diepoldsau. Aucune mesure n'ayant été prise pour le remboursement des avances échues pendant la guerre et non remboursées par le Reich, ni pour l'exécution du plan de remboursement par l'Autriche dans l'après-guerre, le système de financement demeura le même que pendant la guerre. L'Autriche devait donc fournir elle-même au fur et à mesure les fonds pour les travaux de régularisation sur son territoire.

Lors des négociations, qui eurent lieu du 10 au 19 novembre 1948, une entente intervint entre les deux Etats au sujet d'un rétrécissement de 20 m du chenal moyen dans la coupure de Diepoldsau. Craignant les effets d'un fort rétrécissement dans la section intermédiaire et dans la coupure de Fussach, l'Autriche désira en revanche qu'il fût renvoyé à une époque ultérieure. Ce qui rendit particulièrement difficile l'entente au sujet des grandes lignes d'un nouveau traité, ce fut, d'une part, les questions que soulevaient les prétentions autrichiennes concernant la part des frais à assumer par la Suisse du fait de l'alluvionnement de la baie de Hard-Fussach et, d'autre part, le refus par l'Autriche de rembourser les annuités échues dès le 1<sup>er</sup> juillet 1938 en vertu du traité de 1924. L'Autriche refusait de rembourser les sommes dues pour la période comprise entre le 1<sup>er</sup> juillet 1938 et la déclaration d'armistice en Europe et voulait que la Suisse se les fit restituer par l'Allemagne. En revanche, elle acceptait de rembourser les sommes devenues exigibles après le 27 avril 1945 ainsi que les suivantes, tout en sollicitant de nouvelles prolongations de délais. Finalement, les négociations durent être interrompues sans qu'une entente fût intervenue.

Après de nouveaux pourparlers par la voie diplomatique, l'Autriche reconnut alors pleinement, lors du règlement des créances suisses conclu avec la Suisse à Vienne le 30 avril 1953, son obligation de rembourser les avances reçues dès le 1<sup>er</sup> juillet 1938.

Entre-temps, le laboratoire de recherches hydrauliques avait aussi été chargé, sur le désir exprimé par la délégation autrichienne de la commission mixte du Rhin, de vérifier ses calculs relatifs au projet IIIb en se fondant sur l'état le plus récent de ses recherches relatives à la loi des charriages. Le laboratoire s'acquitta de cette mission par des rapports des 27 mars 1953/27 mai 1953. Les plus récents résultats des recherches montrèrent également qu'il n'y avait aucune raison de modifier la mesure du rétrécissement du chenal moyen, de 30 m, conformément au projet IIIb, dans la section intermédiaire, et de 40 m dans la coupure de Fussach, et que, contrairement aux craintes exprimées par l'Autriche, le chenal moyen rétréci ne présenterait aucun danger d'engorgement par des atterrissements de matériaux. Au vu de ces considérations, la délégation autrichienne accepta entièrement le projet IIIb.

Lorsque ces difficultés eurent été écartées, les négociations entre les deux pays purent être reprises à Vienne le 22 juin 1953 par les deux délégations. Elles furent poursuivies à Salzbourg à la fin de l'automne 1953 et à

Rorschach au printemps 1954. Elles aboutirent finalement à la signature d'un traité, lors de la session qui eut lieu à Berne du 2 au 10 avril 1954.

#### IV

Le traité du 10 avril 1954 (voir annexe) a les caractéristiques suivantes :

Ainsi que nous l'avons exposé dans les chapitres II et III, d'importants travaux partiels ont déjà été exécutés, sous la pression des circonstances et dans les limites du projet IIIb, avec l'assentiment des deux gouvernements et sous réserve de l'approbation définitive des autorités législatives. C'est ainsi que l'exécution des travaux complémentaires dans la coupure de Diepoldsau, particulièrement urgents pour la Suisse, sont actuellement achevés, que l'aménagement du chenal moyen dans la section intermédiaire est en voie d'exécution sur les deux rives et que l'exhaussement indispensable des digues insubmersibles dans la section supérieure est aussi partiellement achevé. Cette année, les chemins de fer autrichiens ont entrepris à leurs frais des mesures pour adapter au débit du Rhin le pont du chemin de fer à St. Margrethen, ainsi que pour son exhaussement. De plus, la commission mixte a ouvert, en juillet 1954, un concours international pour la construction d'un nouveau pont sur le Rhin entre Au et Lustenau. Chacun s'est rendu compte, lors des crues du 22 août 1954, de l'urgence de ce nouvel ouvrage préconisé depuis longtemps par la commission.

Le projet IIIb porte sur le cours du Rhin entre l'embouchure de l'III (au km 65,000 [le point zéro du kilométrage se trouve au confluent du Rhin antérieur et du Rhin postérieur à Reichenau]) et l'embouchure du Rhin (km 90,000 se trouvant directement en aval du chenal de régularisation complètement endigué.

C'est pourquoi le traité fait une nette distinction entre l'aménagement du chenal du fleuve et le prolongement des ouvrages de régularisation dans la coupure de Fussach sur le cône de déjection, dans le lac de Constance, ce prolongement ayant été pour la première fois prévu, comme travail à exécuter en commun, dans le traité du 19 novembre 1924 (art. 1<sup>er</sup>, chiffre 7). En revanche, la transformation du pont du chemin de fer à St. Margrethen ne constitue pas un objet du traité. La Suisse ne pouvait en effet pas admettre que les deux Etats contractants eussent à supporter les frais des mesures à prendre pour adapter aux travaux de régularisation d'un cours d'eau public cet ouvrage appartenant à une entreprise de chemin de fer au bénéfice d'une concession.

L'article 1<sup>er</sup> du traité indique à nouveau les travaux à exécuter en commun. Il est complété par l'article 29 des dispositions transitoires, qui dispose que les travaux déjà achevés conformément à des décisions prises de concert par les deux gouvernements depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1942 et selon les

directives du projet IIIb sont considérés comme partie intégrante des ouvrages communs.

L'article 4 du traité indique les dépenses faites jusqu'au 30 juin 1953 dans les limites du projet IIIb:

|                                                                                                                                                                                                                           |                   |                   |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|-------------------|
| Suisse . . . . .                                                                                                                                                                                                          | 10 089 101 francs |                   |
| Autriche . . . . .                                                                                                                                                                                                        | 7 887 037 francs  | 17 976 138 francs |
| Du 1 <sup>er</sup> juillet 1953 jusqu'à l'achèvement des travaux,<br>les frais, calculés sur les prix de base de l'année<br>1953 et selon un cours du schilling de 0,1682,<br>s'élèveront probablement encore à . . . . . |                   | 31 126 137 francs |
|                                                                                                                                                                                                                           | Total             | 49 102 275 francs |
|                                                                                                                                                                                                                           | En chiffre rond   | 49 100 000 francs |
| Pour le prolongement, déjà partiellement exécuté, des<br>ouvrages de régularisation sur la rive droite, jus-<br>qu'au km 91,300, les dépenses, selon la même<br>méthode de calcul, sont évaluées à . . . . .              |                   | 1 160 000 francs  |
| Ainsi, le total des dépenses pour l'aménagement et le<br>prolongement serait, jusqu'au km 91,300 de . .                                                                                                                   |                   | 50 260 000 francs |

L'article 5 confirme la règle actuelle selon laquelle la moitié des frais sera à la charge de chaque Etat contractant, y compris les frais supplémentaires qui pourraient être reconnus nécessaires par les deux gouvernements.

L'article 6 règle maintenant le financement de façon que chaque Etat contractant fournisse les fonds pour les travaux à exécuter sur son territoire conformément au programme approuvé.

L'article 7 règle la conversion de marks et de schillings en francs suisses pour les trois périodes du 1<sup>er</sup> janvier 1942 au 30 juin 1949, du 1<sup>er</sup> juillet 1949 au 30 juin 1953 et dès le 1<sup>er</sup> juillet 1953. L'établissement des cours de conversion reconnus par les deux Etats a exigé de la commission mixte du Rhin, antérieurement au 1<sup>er</sup> juillet 1953, un travail pénible et de longue haleine.

Les articles 8 à 18 ont été précisés et complétés selon les exigences de l'heure en vue de la sauvegarde des intérêts des deux Etats; mais ils se rapprochent, quant à la lettre et à l'esprit, des dispositions correspondantes des traités précédents.

Au sujet du chapitre « V. Corrections de torrents », il convient de remarquer d'emblée qu'il respecte la liberté de décision des Etats contractants. L'assurance réciproque donnée à l'article 19, au sujet de l'encouragement des corrections de torrents dans le bassin de réception du Rhin est maintenant complétée à l'article 20 par une disposition prévoyant que les

services compétents des deux Etats devront prendre contact avec la commission mixte du Rhin avant d'établir les programmes des travaux. Les mesures à exécuter dans les bassins de réception autrichien et suisse devant être déterminées compte tenu du comportement du plafond du Rhin, cette prise de contact est nécessaire. L'article 20 confirme une pratique, suivie depuis des dizaines d'années par les Etats contractants, de renseigner à ce sujet tous les deux ans la commission de régularisation, ce qui apparaît aussi dans les rapports annuels de ladite commission.

Depuis des années, nous avions l'intention de vous soumettre en même temps que le troisième traité pour la régularisation du Rhin un projet d'arrêté concernant de nouvelles corrections de torrents dans le bassin de réception suisse du fleuve. Un projet dans ce sens a été récemment soumis aux cantons des Grisons et de Saint-Gall. Ces deux cantons nous ont fait savoir qu'ils désiraient que la discussion de cette affaire fût scindée de celle du traité et que des propositions sensiblement différentes leur fussent soumises pour l'établissement du projet. C'est pourquoi nous avons dû renoncer à notre intention de vous soumettre simultanément les deux affaires. On envisage en effet la correction de quelque 30 torrents, ce qui exigera de fortes dépenses.

Pour ce qui concerne les articles 21 à 35 du traité, nous croyons devoir nous exprimer uniquement sur l'article 30 relatif à la baie de Hard-Fussach.

L'Autriche demandait que la Suisse répondît aussi des dommages causés dans cette baie par la formation du delta. Or nous étions d'avis que selon le droit des gens, doivent seuls être considérés comme des ouvrages « communs » ceux qui ont été expressément désignés comme tels dans un accord particulier, en l'espèce le traité de 1924. Ce ne peut donc être le cas de mesures ou travaux non compris dans ces ouvrages communs. La formation et l'accroissement d'alluvions étaient d'ailleurs déjà connus à la suite des mensurations du cône du delta dans les années 1911 à 1921. Si l'Autriche l'avait considérée comme existante, une telle obligation de la Suisse eût été expressément prévue dans le traité du 19 novembre 1924.

Inversement, l'Autriche fit valoir que la Suisse devait aussi assumer sa part de responsabilité quant aux plaintes émanant des communes autrichiennes riveraines du lac de Constance au sujet de la création de la coupure de Fussach et de la dérivation du Rhin dans la baie de Hard-Fussach. Se fondant sur les études faites par sa direction des travaux du Rhin, l'Autriche évalua à 20,1 millions de schillings ou à quelque 3,3 millions de francs suisses les dépenses pour la dérivation, devenue nécessaire, de cours d'eau autrichiens se jetant dans le lac après un cours plus long que précédemment, pour leur correction en amont de l'ancienne rive du lac et pour des travaux de colmatage.

De notre côté, nous tîmes compte du fait que les circonstances avaient empêché l'Autriche, pendant 8 à 10 ans, de faire exécuter le prolongement

efficace de la digue sur la rive droite à l'embouchure du fleuve en vue d'arrêter l'envasement de la baie de Hard. Nous déclarions en revanche que les corrections de cours d'eau conformément aux dispositions des anciens traités et à l'article 18, 4<sup>e</sup> alinéa, à insérer dans le nouvel accord, étaient des affaires purement autrichiennes, que le colmatage, ouvrage du génie rural, ne ressortissait pas à l'entreprise de régularisation du fleuve et que ces corrections et travaux seraient d'ailleurs productifs. Finalement, un accord se fit en ce sens que la Suisse consentit à verser librement à l'Autriche une indemnité unique de 600 000 francs, l'Autriche déclarant supporter seule à l'avenir les dépenses pour d'éventuelles mesures du genre en question et pour la transformation du pont du chemin de fer à St. Margrethen.

Nous ajoutons, pour terminer, que le traité du 10 avril 1954 a déjà été approuvé par le parlement autrichien. La République d'Autriche est ainsi en mesure de procéder à l'échange des instruments de ratification.

## V

Pour ce qui a trait aux relations entre la Confédération et le canton de Saint-Gall, il s'agit de régler deux questions qui sont en liaison avec le nouveau traité.

1. Les rapports juridiques entre le canton de Saint-Gall et la Confédération pendant l'exécution du traité du 10 avril 1954 par le Conseil fédéral.

L'article 1<sup>er</sup> de l'arrêté fédéral du 27 mars 1893 prévoyait que le canton de Saint-Gall prenait à sa charge à l'égard de la Confédération toutes les obligations incombant à la Suisse en vertu du traité du 30 décembre 1892. Étaient réservées les subventions fédérales allouées à ce canton par le même arrêté. Lors de l'approbation du nouveau traité du 19 novembre 1924 par l'arrêté fédéral du 15 juin 1925, on renonça à mettre les mêmes obligations à la charge du canton de Saint-Gall par un nouvel arrêté, attendu qu'il s'agissait uniquement de permettre, par l'ouverture d'un nouveau crédit, d'achever l'œuvre commune définie et entreprise conformément au traité du 30 décembre 1892. L'arrêté du 27 mars 1893 a cependant été abrogé par l'effet de l'article 1<sup>er</sup> de la loi fédérale du 12 mars 1948 relative à la force obligatoire du *Recueil systématique des lois et ordonnances* de 1848 à 1947. C'est pourquoi il est nécessaire de mettre à nouveau à la charge du canton de Saint-Gall à l'égard de la Confédération, comme le prévoit l'article 1<sup>er</sup> du nouvel arrêté, toutes les obligations incombant à la Suisse en vertu du nouveau traité.

2. L'allocation au canton de Saint-Gall d'une subvention pour la moitié des frais mise à la charge de la Suisse par le traité du 10 avril 1954 et pour l'indemnité unique à verser à l'Autriche.

Cette moitié des frais s'élève, selon l'article 4, 3<sup>e</sup> alinéa, y compris les dépenses pour le prolongement des ouvrages de régularisation sur la rive

droite jusqu'au km 91,300, à 25 130 000 francs. A cela s'ajoute une indemnité unique de 600 000 francs à verser à l'Autriche selon l'article 30 du traité pour des travaux à exécuter dans la baie de Hard-Fussach. Enfin, il faut s'attendre que s'accroîtront au cours des années les frais supplémentaires pour un nouveau prolongement des ouvrages et pour le détournement du cours du Rhin dans le bassin le plus profond du lac. Ces frais, qui dépendent entièrement de la façon dont le delta continuera de progresser, ne peuvent être actuellement déterminés avec précision. A cet égard, il faut aussi observer la disposition générale de l'article 5, 3<sup>e</sup> alinéa, du traité, aux termes de laquelle les Etats contractants s'engagent à supporter à parts égales les frais supplémentaires qui pourraient résulter de l'exécution des travaux communs et seraient reconnus nécessaires par les deux pays.

Nous considérons qu'il est indiqué d'allouer au canton de Saint-Gall, pour toutes ces dépenses, une subvention dont le taux serait fixé à 80 pour cent. Rappelons, à ce propos, qu'une subvention du même taux avait été accordée à ce canton, selon l'article 4 de l'arrêté du 27 mars 1893, pour les frais qui, dans l'entreprise de régularisation du Rhin, pourraient résulter de travaux supplémentaires reconnus nécessaires.

## VI

A la suite des fortes pluies dans le bassin de réception du Rhin, le fleuve subit une crue d'une ampleur extraordinaire en amont du lac de Constance.

Sous l'impression de cet événement, le landammann et le Conseil d'Etat du canton de Saint-Gall adressèrent au Conseil fédéral, le 24 août 1954, une lettre contenant ce qui suit au sujet de la régularisation internationale du Rhin (*traduction*):

Après les pluies diluviennes qui se sont abattues sur le canton des Grisons, le Rhin est monté le dimanche 22 août 1954, dans le Rheintal saint-gallois, à un niveau qu'il n'avait jamais atteint depuis 1927. Comme on se souvient, la crue de 1927 rompit la digue près du pont du chemin de fer à Schaan et la plus grande partie de la principauté de Liechtenstein fut inondée. Il y eut des pertes de vies humaines. De nombreuses familles durent être évacuées et dix mille hectares de terrain furent recouverts de gravier, de décombres et de bois.

Dimanche dernier, le Rhin était si haut qu'il ressemblait à un énorme torrent charriant une grande quantité d'arbres déracinés, de parties de maisons en bois et d'étables, ainsi que toutes sortes d'autres matériaux. Dans la coupure de Diepoldsau, le fleuve avait 270 mètres de largeur et sa profondeur atteignait 8 mètres. Les hautes eaux, à cet endroit, ont été évaluées à 2300 m<sup>3</sup>/sec.

La population du Rheintal saint-gallois, vorarlbergeois et liechtensteinois courut, dans les premières heures du dimanche, un très grand danger d'inondation. Le niveau du fleuve était à quelque 8 mètres au-dessus du fond de la vallée, de sorte que celui de la crue était à la hauteur de maisons de trois étages. Ainsi, dimanche dernier, des milliers de nos concitoyens étaient menacés dans leur vie et dans leurs biens.

C'est la première fois qu'une pareille crue sur la section de la régularisation internationale du Rhin entre l'embouchure de l'Ill et le lac de Constance a pu s'écouler dans ce dernier sans provoquer des ruptures de digues. Cela est dû, sans aucun doute, au projet IIIb mis en chantier depuis 1941 et qui fait l'objet du traité conclu le 10 avril 1954 entre la Suisse et la République d'Autriche. Sans lui, le bas Rheintal eût été certainement ravagé par des inondations telles qu'il ne s'en est jamais produit dans la vallée, ni dans le reste de la Suisse.

C'est pourquoi nous nous sentons pressés de remercier la Confédération, également au nom de la population du Rheintal, de l'aide efficace apportée à la régularisation internationale du fleuve.

Nous avons remercié le gouvernement saint-gallois de ce geste et tenu à vous donner connaissance du contenu de sa lettre.

Nous vous recommandons, Monsieur le Président et Messieurs, d'adopter les deux projets d'arrêté approuvant le traité du 10 avril 1954 et allouant au canton de Saint-Gall une subvention pour la régularisation internationale du Rhin.

Comme l'arrêté fédéral allouant au canton de Saint-Gall une subvention pour la régularisation du Rhin de l'embouchure de l'Ill au lac de Constance autorise une dépense de plus de 5 millions de francs, son adoption requiert la majorité absolue des membres de chacun des conseils conformément à l'arrêté fédéral sur le régime financier (frein aux dépenses).

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

Berne, le 19 novembre 1954.

Au nom du Conseil fédéral suisse:

*Le président de la Confédération,*

**Rubattel**

*Le chancelier de la Confédération,*

**Ch. Oser**



(Projet)

## **ARRÊTÉ FÉDÉRAL**

approuvant

**le traité conclu le 10 avril 1954 entre la Confédération suisse  
et la République d'Autriche pour la régularisation du Rhin  
de l'embouchure de l'Ill au lac de Constance**

---

*L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,*

vu l'article 85, chiffre 5, de la constitution;

vu le message du Conseil fédéral du 19 novembre 1954,

*arrête:*

### **Article premier**

Le traité conclu le 10 avril 1954 entre la Confédération suisse et la République d'Autriche pour la régularisation du Rhin de l'embouchure de l'Ill au lac de Constance est approuvé.

### **Art. 2**

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

### **Art. 3**

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

(Projet)

## ARRÊTÉ FÉDÉRAL

allouant

### **au canton de Saint-Gall une subvention pour la régularisation du Rhin de l'embouchure de l'Il au lac de Constance**

---

*L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,*

vu l'article 23 de la constitution;

vu le traité conclu le 10 avril 1954 entre la Suisse et l'Autriche pour la régularisation du Rhin de l'embouchure de l'Il au lac de Constance;

vu le message du Conseil fédéral du 19 novembre 1954,

*arrête:*

#### Article premier

Le canton de Saint-Gall se charge envers la Confédération, sous réserve des articles ci-après, de toutes les obligations incombant à la Suisse en vertu du traité conclu le 10 avril 1954 entre la Confédération suisse et la République d'Autriche pour la régularisation du Rhin de l'embouchure de l'Il au lac de Constance. Il n'exercera que d'entente avec le Conseil fédéral les droits attribués à la Confédération par ce traité en vue de l'organisation de l'œuvre de régularisation à exécuter en commun.

#### Art. 2

Il est alloué au canton de Saint-Gall, pour les travaux de régularisation encore à exécuter jusqu'au km 91,300, une subvention de 80 pour cent des dépenses prévues par le traité du 10 avril 1954, soit de 20 104 000 francs au maximum, les frais étant évalués à 25 130 000 francs.

#### Art. 3

L'indemnité unique de 600 000 francs à verser à l'Autriche conformément à l'article 30 du traité du 10 avril 1954 est à la charge de la Confédération à raison de 80 pour cent et à celle du canton de Saint-Gall à raison de 20 pour cent.

## Art. 4

Il est également alloué au canton de Saint-Gall une subvention de 80 pour cent pour les frais qui, dans l'entreprise de régularisation du Rhin, pourront résulter de travaux supplémentaires reconnus nécessaires, y compris le prolongement des ouvrages de la coupure de Fussach sur le cône de déjection, dans le lac de Constance, au-delà du km 91,300.

## Art. 5

Les subventions prévues aux articles 2 et 4 seront versées dans les limites des crédits mis à la disposition du Conseil fédéral, des programmes des travaux et des devis présentés par la commission mixte du Rhin et approuvés par le Conseil fédéral, ainsi qu'au fur et à mesure de l'avancement des travaux et conformément aux règles générales qui régissent l'allocation de subventions par la Confédération dans le domaine de la police des eaux.

## Art. 6

Dans la mesure où l'entretien des ouvrages de régularisation subventionnés selon les articles 2 et 4 incombe à la Confédération en vertu du traité du 10 avril 1954, le canton de Saint-Gall y pourvoira, sous la surveillance du Conseil fédéral.

## Art. 7

Le canton de Saint-Gall déclarera, dans le délai de six mois à compter de la date du présent arrêté, s'il accepte les conditions posées par le présent arrêté. Le droit à la subvention deviendra caduc si l'acceptation n'est pas annoncée dans ce délai.

## Art. 8

Le présent arrêté, qui n'est pas de portée générale, entrera en vigueur en même temps que le traité du 10 avril 1954.

Le Conseil fédéral est chargé de son exécution.

10377

## **TRAITÉ**

entre

### **la Confédération suisse et la République d'Autriche pour la régularisation du Rhin de l'embouchure de l'Ill au lac de Constance**

---

La Confédération suisse et la République d'Autriche ont conclu, pour la continuation des travaux de régularisation du Rhin de l'embouchure de l'Ill au lac de Constance entrepris en vertu des traités des 30 décembre 1892 et 19 novembre 1924, le traité suivant:

#### **I. OBJET ET BASES TECHNIQUES**

##### **Article premier**

##### **Travaux à exécuter en commun**

(1) Les travaux qui restent à exécuter en commun par la Suisse et l'Autriche sont les suivants:

1. Aménagement de la section du Rhin entre l'embouchure de l'Ill et le lac de Constance:
  - a. Exhausser les digues du chenal moyen du Rhin entre l'embouchure de l'Ill et le lac de Constance et, parallèlement, rétrécir ledit chenal entre le kilomètre 73,200 en amont du pont de Kriessern-Mäder et le kilomètre 89,840 près de l'embouchure du Rhin;
  - b. Exhausser, renforcer et déplacer les digues insubmersibles en vue d'assurer l'évacuation d'un débit de 3100 m<sup>3</sup>/sec.; enlever les arbres et buissons sur les glaciis à tenir libres de constructions et d'autres obstacles artificiels pouvant entraver l'écoulement des eaux.
  - c. Pratiquer les ouvertures nécessaires pour assurer un profil d'écoulement suffisant pour une crue de 3100 m<sup>3</sup>/sec. sous les ponts existants et construire, rénover, modifier et relever les ponts, routes et chemins, en tant que l'obligation d'exécuter ces travaux n'incombe pas à des tiers;

- d. Approfondir le fossé parallèle de la rive droite dans la coupure de Diepoldsau et adapter dans cette coupure les aqueducs du fossé parallèle de la rive gauche, en tant que ces travaux se révèlent nécessaires;
- e. Construire un canal de drainage sur la rive droite dans la section intermédiaire entre Wiesenrain et le canal de Rheindorf près de l'ancienne gare de Lustenau (dit canal d'assainissement de Lustenau), en tant que ces travaux se révèlent nécessaires.

2. Prolongement des ouvrages de régularisation de la coupure de Fussach sur le cône de déjection formé dans le lac de Constance.

(2) Le pont du chemin de fer à St. Margrethen ne constitue pas un objet du présent traité. Sa transformation, y compris celle des rampes, selon les principes contenus dans le projet IIIb, sera exécutée, sur le territoire de chaque Etat, conformément à la législation interne.

## Art. 2

### Bases techniques

Les travaux communs énumérés à l'article premier seront exécutés selon les bases techniques suivantes:

1. Pour l'aménagement de la section du Rhin entre l'embouchure de l'III et le lac de Constance:
  - a. Le projet que la commission mixte du Rhin (art. 9) a soumis aux gouvernements par office du 18 juillet 1947 pour l'aménagement de la section internationale du Rhin entre l'embouchure de l'III et le lac de Constance, variante IIIb, le rapport technique, les plans et profils normaux, ainsi que le programme de construction et le devis (art. 34);
  - b. Les modifications ou compléments indiqués à la lettre a dudit projet, qui résultent du présent traité ou qui ont été approuvés d'un commun accord par les gouvernements des deux Etats.
2. Pour le prolongement des travaux de régularisation de la coupure de Fussach sur le cône de déjection dans le lac de Constance:

Les plans et les devis qui, en raison du développement du delta du Rhin, seront soumis aux gouvernements par la commission mixte du Rhin à titre de propositions annuelles et approuvés par eux. En principe, le prolongement des ouvrages de régularisation sur la rive droite du Rhin, de la Rohrspitze vers l'ouest en direction des grandes profondeurs doit se faire de façon à prévenir autant que possible l'alluvionnement de la baie de Bregenz. Quant aux ouvrages de régularisation sur la rive gauche, leur prolongement doit être retardé le plus possible.

## Art. 3

## Programme des travaux

1. Aménagement de la section du Rhin entre l'embouchure de l'Ill et le lac de Constance.

a. La période d'exécution des travaux communs énumérés à l'article 1<sup>er</sup>, chiffre 1, est fixée comme il suit, compte tenu de l'état actuel des travaux exécutés, conformément au projet d'aménagement IIIb et sous réserve de la modification de cette durée en vertu de décisions à prendre d'un commun accord par les gouvernements des Etats contractants selon des conditions du fleuve à déterminer au cours du temps:

pour la section supérieure (du km 65,000 au km 74,000) jusqu'au 30 juin 1966;

pour la coupure de Diepoldsau (du km 74,000 au km 80,200) jusqu'au 30 juin 1956;

pour la section intermédiaire (du km 80,200 au km 85,000) jusqu'au 30 juin 1959, à l'exception du canal d'assainissement à Lustenau, dont le délai d'exécution est limité au 30 juin 1966;

pour la coupure de Fussach (du km 85,000 au km 89,840) jusqu'au 30 juin 1962.

b. Le programme des travaux et des dépenses de la régularisation internationale du Rhin pour la période du 1<sup>er</sup> juillet 1953 jusqu'à sa complète exécution (art. 34) servira de directive générale.

2. Prolongement des ouvrages de régularisation de la coupure de Fussach sur le cône de déjection dans le lac de Constance.

Le programme des travaux doit tenir compte de la formation future du delta du Rhin et des nécessités qui en résulteront. La commission mixte du Rhin fait chaque fois une proposition par la voie de ses projets annuels, conformément à l'article 2, chiffre 2.

## II. RÈGLEMENT DES QUESTIONS FINANCIÈRES

## Art. 4

## Tableau des frais

1. Aménagement de la section du Rhin entre l'embouchure de l'Ill et le lac de Constance.

Les frais des ouvrages à exécuter en commun conformément à l'article 1<sup>er</sup>, chiffre 1, y compris les travaux accessoires, la dépense pour l'organisation commune (chapitre III) et l'indemnité pour les expropriations et les rachats de droits s'établissent comme il suit:

- a. Les dépenses faites par les Etats contractants dans la période comprise entre le 1<sup>er</sup> janvier 1942 et le 30 juin 1953, y compris celles qui découlent des mesures provisoires prises au profit de l'Autriche pendant la période du 13 mars 1938 au 31 décembre 1941 et qui sont à sa charge, se montent, selon les constatations reconnues par les deux Etats, aux chiffres suivants:

|                    |                         |
|--------------------|-------------------------|
| Suisse . . . . .   | 10 089 101 francs       |
| Autriche . . . . . | <u>7 887 037 francs</u> |
| Total              | 17 976 138 francs       |

- b. Calculés sur les prix de l'année 1953 et à un cours du schilling de 0,1682 franc, les frais qui, selon les expériences faites, seront probablement occasionnés aux deux Etats contractants à partir du 1<sup>er</sup> juillet 1953 se montent, pour les travaux encore nécessaires sur le territoire des deux Etats, à 31 126 137 francs.

- c. Le total des frais d'aménagement de la section du Rhin entre l'embouchure de l'Ill et le lac de Constance est par conséquent évalué comme il suit:

|                            |                          |
|----------------------------|--------------------------|
| selon la lettre a. . . . . | 17 976 138 francs        |
| selon la lettre b. . . . . | <u>31 126 137 francs</u> |

Total 49 102 275 francs

En chiffre rond: 49 100 000 francs

## 2. Prolongement des ouvrages de régularisation dans la coupure de Fussach sur le cône de déjection dans le lac de Constance.

- a. Les dépenses des Etats contractants, du 1<sup>er</sup> janvier 1942 au 30 juin 1953, pour les ouvrages de régularisation sur la rive droite, jusqu'au km 90,950, se sont élevées à:

|                           |                       |
|---------------------------|-----------------------|
| Pour la Suisse . . . . .  | — francs              |
| Pour l'Autriche . . . . . | <u>761 292 francs</u> |

Total 761 292 francs

- b. Compte tenu des expériences faites, des prix de l'année 1953 et d'un cours du schilling de 0,1682 franc, les frais provisoires, occasionnés dès le 1<sup>er</sup> juillet 1953, par un nouveau prolongement partiel des ouvrages construits de l'embouchure du Rhin jusqu'au km 91,300 s'élèvent à . . . . . 397 793 francs

- c. Le total présumable des frais pour le prolongement des ouvrages jusqu'au km 91,300 est ainsi de . . . . 1 159 085 francs  
soit, en chiffre rond: 1 160 000 francs

- d. Les ressources financières pour le nouveau prolongement des ouvrages à l'embouchure du Rhin, dont le montant ne peut être fixé d'avance,

devront être tenues à disposition par les gouvernements des Etats contractants selon les nécessités et en temps utile, au vu des propositions annuelles de la commission mixte du Rhin.

### 3. Total des frais d'aménagement et de prolongement des ouvrages.

Abstraction faite de la dépense pour un prolongement des ouvrages de la rive droite au-delà du km 91,300, le total des frais est présentement fixé comme il suit:

selon chiffre 1, lettre c . . . . . 49 100 000 francs

selon chiffre 2, lettre c. . . . . 1 160 000 francs

Total 50 260 000 francs

## Art. 5

### Répartition des frais

(1) Les frais des travaux communs seront supportés à parts égales par les Etats contractants.

(2) Les dépenses faites depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1942 par chaque Etat contractant pour ces travaux communs sont partie intégrante de ces frais.

(3) Les Etats contractants supportent à parts égales les frais supplémentaires qui pourraient résulter de l'exécution des travaux communs et seraient reconnus nécessaires par les deux gouvernements.

## Art. 6

### Financement

(1) Les Etats contractants accorderont, pour les travaux à exécuter sur leur territoire, des prestations annuelles selon les programmes des travaux établis par la commission mixte du Rhin et approuvés par les gouvernements.

(2) Les avances à faire par la Suisse devront être demandées au département fédéral de l'intérieur et celles à faire par l'Autriche, au ministère fédéral du commerce et de la reconstruction.

## Art. 7

### Système des décomptes et évaluations des prestations

(1) Les dépenses effectives faites pour les travaux communs et inscrites dans le compte annuel seront calculées en francs suisses lors de l'établissement des comptes annuels et portées au compte des Etats contractants.

(2) Les dépenses faites du 1<sup>er</sup> janvier 1942 au 30 juin 1949 seront évaluées d'après les cours du change établis à cet effet et approuvés par les gouvernements.



(3) Pour la période comprise entre le 1<sup>er</sup> juillet 1949 et le 30 juin 1953, les dépenses de construction faites par l'Autriche sont évaluées sur la base suivante:

|                           |                           |
|---------------------------|---------------------------|
| Année 1949/1950 . . . . . | 1 schilling = 0,315 franc |
| » 1950/1951 . . . . .     | 1 » = 0,19 »              |
| » 1951/1952 . . . . .     | 1 » = 0,19 »              |
| » 1952/1953 . . . . .     | 1 » = 0,17 »              |

(4) Dès le 1<sup>er</sup> juillet 1953, la conversion de montants en schillings en francs suisses, en tant qu'il n'en résulte manifestement aucune disproportion entre les prestations des Etats contractants, aura lieu d'après la moyenne entre les cours de Zurich et de Vienne au dernier jour de chaque année comptable ou entre les dernières cotes publiées avant ce jour. Sera considérée comme cours de Zurich ou cours de Vienne la moyenne entre le cours applicable aux paiements et aux versements dans le clearing austro-suisse.

(5) Le reste des prestations éventuelles concernant la répartition des frais en parts égales (art. 5) à la charge de l'un ou de l'autre Etat contractant sera compensé la première fois lors de la clôture du compte pour l'exercice de 1961/1962, puis chaque année. En principe, la compensation se fera en devises et, de ce fait, au profit de l'entreprise internationale de régularisation du Rhin, tant que l'Etat bénéficiaire aura encore à fournir des prestations. D'un commun accord, la compensation pourra s'opérer par des livraisons de matériaux de construction non assujetties au clearing ou par des travaux sur le territoire de l'Etat voisin pour la construction des ouvrages communs.

## Art. 8

### Fonds de réserve

(1) Le fonds de réserve constitué au cours des années par l'entreprise internationale de régularisation du Rhin continuera d'être alimenté par les intérêts de banque, toutes les recettes provenant des ouvrages et installations construits et entretenus en commun, les produits de ventes diverses et les bénéfices obtenus dans des opérations de change.

(2) Seront principalement couverts par le fonds de réserve les pertes sur le change, les frais d'expertises, ainsi que les frais de travaux de construction et d'entretien en commun prévus à l'article 16. Le cas échéant, les ressources du fonds de réserve pourront aussi être employées pour le financement d'autres travaux communs.

(3) Le droit de disposer de ce fonds et, le cas échéant, d'en limiter le montant, appartient conjointement aux deux gouvernements. La commission mixte du Rhin n'a ce droit de disposition que s'il s'agit d'un prélèvement annuel de 50 000 francs au maximum ou de l'exécution de travaux urgents ne souffrant pas de retard.

(4) Le fonds de réserve figurera séparément dans les comptes annuels.

(5) Les capitaux de ce fonds doivent être placés, selon leur origine, en Suisse ou en Autriche. Si leur emploi est nécessaire dans l'autre Etat, sont applicables par analogie les dispositions de l'article 7, 1<sup>er</sup> et 4<sup>e</sup> alinéas.

### III. ORGANISATION COMMUNE

#### Art. 9

#### La commission mixte du Rhin

(1) La continuation des travaux de régularisation du Rhin, la direction de toutes les affaires d'ordre technique, administratif et financier, le contrôle courant des ouvrages du régime du fleuve, ainsi que de la constatation de la nécessité d'exécuter des travaux sont confiés à la commission mixte du Rhin.

(2) La commission mixte du Rhin se compose de quatre membres, chacun des Etats contractants en désigne deux. Si un membre est empêché, l'Etat qu'il représente désignera en temps utile son suppléant. Chaque année; la commission choisit son président dans son sein. Il la représente.

(3) La commission statue sur les modifications à apporter aux détails des travaux à exécuter en commun par les deux Etats, sous réserve que la dépense prévue pour l'ensemble des travaux ne soit pas dépassée. Dans le cas contraire ou si l'exécution exige que l'on s'écarte sensiblement des bases fixées dans le présent traité, l'assentiment des deux gouvernements est nécessaire, conformément à l'article 2, chiffre 1, lettre b.

(4) Chaque membre de la commission, y compris le président, a le droit de voter. S'il ne peut se former la majorité nécessaire pour prendre une décision, l'affaire doit être d'abord soumise aux deux gouvernements, qui, à défaut d'une décision commune, feront appel, dans chaque cas, à un spécialiste impartial et indépendant.

(5) Les frais d'administration de la commission, y compris les indemnités de déplacement, les vacations et les frais du bureau central, sont, de même que les dépenses faites pour l'expédition des affaires courantes et pour la direction et la surveillance des travaux, à la charge de l'entreprise internationale de régularisation du Rhin.

(6) Les indemnités dues aux membres de la commission sont fixées, d'un commun accord, par les deux gouvernements sur la proposition de la commission.

(7) La commission édicte son propre règlement, qui doit être approuvé par les deux gouvernements.

## Art. 10

### Le bureau central

(1) La commission mixte du Rhin traite ses affaires et remplit ses obligations avec l'aide du bureau central qui lui est subordonné.

(2) Les deux gouvernements désignent, d'un commun accord, le personnel nécessaire.

## Art. 11

### Les directions des travaux du Rhin

(1) Pour l'exécution des tâches qui lui incombent, la commission mixte du Rhin dispose d'une direction autrichienne et d'une direction suisse, entre lesquelles elle répartit judicieusement les affaires principalement selon des considérations territoriales.

(2) Chacune de ces directions est sous les ordres d'un ingénieur qualifié désigné comme directeur des travaux par le gouvernement intéressé.

(3) Ces directeurs traitent les affaires qui leur incombent avec l'aide du personnel qui leur est adjoint suivant les besoins et conformément aux instructions qui sont arrêtées par la commission mixte du Rhin.

(4) Les traitements des directeurs, ainsi que les autres indemnités sont fixés, sur la proposition de la commission mixte du Rhin, d'un commun accord par les deux gouvernements.

## Art. 12

### Haute surveillance exercée par les gouvernements

(1) La commission mixte du Rhin ne répond de sa gestion qu'envers les deux gouvernements. Ceux-ci font procéder chaque année à une expertise commune par des organes qu'ils désigneront en nombre égal.

(2) Les Etats contractants ont en outre le droit de faire inspecter et contrôler en tout temps l'entreprise de régularisation du Rhin, tant du point de vue technique que financier.

## Art. 13

### Directives pour l'exécution des travaux

(1) Pour l'adjudication et l'exécution des travaux, on procédera dans chacun des deux pays de telle sorte que l'œuvre entière soit exécutée à temps et convenablement, mais à des conditions aussi avantageuses que possible pour l'entreprise.

(2) La commission mixte du Rhin évalue les prestations en matériel et en travail fournies par les Etats contractants.

(3) La commission fixe la valeur économique des installations d'exploitation, des ouvrages et des avoirs.

(4) Les matériaux de construction nécessaires pour les travaux communs doivent, si possible, être prélevés aux lieux de production des Etats contractants.

#### IV. TRAVAUX D'ENTRETIEN

##### Art. 14

##### Travaux d'entretien pendant et immédiatement après la période de construction

(1) L'entretien des ouvrages de régularisation et des installations à exécuter conformément à l'article 1<sup>er</sup> sera, jusqu'à leur remise à l'un des Etats contractants, à la charge de l'entreprise internationale de régularisation du Rhin.

(2) Les Etats contractants continueront d'être tenus d'entretenir les ouvrages de régularisation qui leur ont été attribués par les traités de 1892 et 1924, en tant que ces ouvrages ne seront pas modifiés par les travaux complémentaires prévus par le présent traité.

##### Art. 15

##### Transfert de l'obligation d'entretien aux Etats contractants

(1) Dès que la commission mixte du Rhin aura reconnu, à l'intention des deux gouvernements, l'état consolidé de certains ouvrages ou de parties de tels ouvrages et qu'elle aura proposé de les transférer, à un moment déterminé, à l'Etat sur le territoire duquel ils se trouvent, le gouvernement de cet Etat prendra les mesures nécessaires à leur entretien.

(2) Dans l'accomplissement de leur obligation d'entretien, les Etats exécuteront, en particulier, tous les travaux nécessaires pour empêcher ou faire disparaître les changements qui pourraient influencer défavorablement l'écoulement sur les glacis du profil normal.

(3) Chacun des deux Etats est libre de confier à des tiers l'exécution des travaux d'entretien.

##### Art. 16

##### Travaux d'entretien à exécuter en commun

(1) Les Etats contractants s'engagent, même après que la consolidation des ouvrages communs aura été constatée, à entretenir en commun le plafond projeté du chenal moyen du Rhin, y compris le pied des berges, et à supporter à parts égales les frais découlant des travaux exécutés.

(2) Les gouvernements des Etats contractants s'engagent, en particulier, à entretenir en commun le plafond du fleuve, à la hauteur projetée au km 90,000, cote 393,63 (nouvel horizon suisse). Ils chercheront, à cet égard, à différer le plus longtemps possible le prolongement de la digue insubmersible sur la rive gauche dans la coupure de Fussach sur le cône de déjection dans le lac de Constance et de stimuler judicieusement les dragages de gravier par des tiers à l'embouchure du fleuve pour réduire au minimum les travaux complémentaires qui pourraient être nécessaires. La priorité devra être donnée aux dragages à l'embouchure du Rhin, plutôt qu'à ceux à exécuter aux embouchures des cours d'eau les plus proches et sur les rives du lac de Constance entre Bregenz et Rorschach. En ce qui concerne les dragages, les entreprises suisses et autrichiennes seront traitées sur un pied d'égalité.

#### Art. 17

##### Contrôle des ouvrages repris par les Etats contractants

Afin d'assurer par des règles uniformes l'entretien irréprochable des ouvrages exécutés conjointement par les deux Etats, la commission mixte du Rhin fera procéder chaque année à des inspections communes, enregistrer les constatations faites et fixer, le cas échéant, les mesures qui devront être prises pour la section du Rhin comprise entre l'embouchure de l'Ill et le delta du Rhin.

#### Art. 18

##### Affluents

(1) Le chenal de dérivation des cours d'eau de Diepoldsau et les ouvrages autrichiens d'assainissement (Neunergraben, Scheibenbach et canal de Lustenau) servant d'émissaires à ce chenal doivent être entretenus par l'Autriche, à partir de la frontière nationale, de telle façon que l'écoulement des cours d'eau de Diepoldsau soit absolument garanti.

(2) L'inspection en commun, selon l'article 17, s'étend par analogie aux ouvrages d'assainissement susindiqués, en tant que leurs conditions exercent une influence sur l'écoulement des cours d'eau de Diepoldsau.

(3) Après la dérivation du fleuve dans la coupure de Fussach, l'entretien des rives de l'ancien lit du Rhin, qui sert de chenal jusqu'au lac de Constance aux affluents des deux Etats et dont la régularisation en voie d'exécution sera entièrement à la charge de la Suisse, passera à l'Etat riverain dès que l'achèvement de cette régularisation aura été constaté en commun.

(4) L'entretien de tous les autres affluents de la plaine du Rhin relève du droit interne de chacun des deux Etats.

## V. CORRECTIONS DE TORRENTS

### Art. 19

#### Exécution des corrections

(1) Pour maintenir en état la section du Rhin à régulariser selon le projet IIIb, les Etats contractants entreprendront, d'un commun accord, des travaux de correction et d'aménagement dans le bassin de réception et sur le cours des torrents qui charrient des matériaux dans le Rhin; ils prendront, si c'est nécessaire, d'autres mesures efficaces propres à réduire les charriages.

(2) Par des travaux d'assainissement et des mesures forestières, on cherchera en outre à réduire autant que possible les entraves que peut causer le charriage d'épaves diverses provenant de l'érosion et de l'affaissement des rives.

(3) Chaque Etat supporte les frais des mesures exécutées sur son territoire.

### Art. 20

#### Programme des corrections

Les services compétents des deux Etats établissent les programmes concernant l'exécution des mesures après avoir pris contact avec la commission mixte du Rhin. Une liste des différents torrents du bassin de réception du Rhin, constamment tenue à jour, sera remise à la commission mixte du Rhin. La commission sera périodiquement renseignée sur le genre et le coût des mesures exécutées.

## VI. DROITS ET OBLIGATIONS D'ORDRE GÉNÉRAL

### Art. 21

#### Facilités concernant les livraisons et les travaux

(1) Les deux Etats s'engagent à ne pas entraver les livraisons de matériel et les travaux pour l'entreprise internationale de régularisation du Rhin par des interdictions d'importation et d'exportation, des mesures de nature à gêner le passage de la frontière, etc.

(2) Les livraisons de matériel et les travaux pour les ouvrages à exécuter en commun sur le territoire de l'autre Etat contractant ne sont pas soumis au clearing.

### Art. 22

#### Importation et exportation de marchandises en franchise

Les matériaux et objets importés ou exportés d'un Etat dans l'autre sont soumis au régime suivant:

1. Sont définitivement francs de toutes taxes (droits de douane, émoluments, impôts), et de suppléments:
  - a. Les matériaux employés à la construction des ouvrages de régularisation prévus dans le présent traité;
  - b. Les traverses, les rails et le petit matériel en fer, les mâts pour la conduite électrique et les fils destinés à l'entretien et à l'exploitation de la ligne servant au transport des matériaux, le matériel pour la ligne téléphonique du chemin de fer, et les objets analogues, puis, sous réserve des mesures de contrôle douanier nécessaires, les vagonnets, ainsi que les roues, les essieux, les coussinets et les roulements destinés à ces vagonnets.
2. Sont provisoirement exonérés des taxes visées sous chiffre 1 les machines, véhicules (sous réserve des dispositions du chiffre 1 applicables aux vagonnets, les ustensiles, les outils, etc.) à la condition que ces objets aient été dûment déclarés et identifiés par les organes douaniers, que les taxes afférentes soient garanties et que les objets soient réexportés dans le délai fixé. Les taxes doivent être payées pour les objets non réexportés dans le délai fixé lorsqu'ils ne peuvent être considérés comme entièrement hors d'usage.

### Art. 23

#### Franchise d'autre taxes

- (1) L'entreprise internationale de régularisation du Rhin jouit:
  1. En Autriche, en matière de taxes de l'Etat, des pays et des communes, des franchises accordées à la République fédérale. Elle est en outre exonérée des taxes de transport et des impôts sur les véhicules automobiles.
  2. En Suisse, en matière d'impôts fédéraux, cantonaux et communaux, des exonérations dont bénéficie la Confédération.
- (2) Les documents, actes officiels, actes juridiques et pièces de procédure nécessités par l'exécution du présent traité ne sont, en principe, soumis à aucune taxe dans les deux Etats contractants.
- (3) Les gouvernements des Etats contractants régleront par un échange de notes spécial l'étendue et le régime de la franchise de taxes prévue au 2<sup>e</sup> alinéa pour l'exécution du présent traité.

### Art. 24

#### Frais d'exploitation et d'entretien du chemin de fer de service

- (1) Après l'exécution des travaux communs, le chemin de fer de service existant sera mis à la disposition des Etats contractants pour l'entretien

desdits travaux. La répartition des frais d'exploitation et d'entretien de ce chemin de fer aura lieu selon les règles prévues pour l'obligation d'entretien des ouvrages communs.

(2) Les Etats contractants décideront d'un commun accord la suspension éventuelle, totale ou partielle, de l'exploitation du chemin de fer de service.

#### Art. 25

#### Mesures d'exécution concernant les articles 21 à 24

Les Etats contractants se communiqueront les mesures d'exécution se rapportant aux articles 21 à 24.

#### Art. 26

#### Hydrométrie

Les observations du niveau de l'eau et les levés hydrométriques opérés dans le Rhin et ses affluents seront à la disposition des organes officiels des deux Etats contractants.

#### Art. 27

#### Réserve concernant les prélèvements de matériaux

L'entreprise internationale de régularisation du Rhin est compétente pour fixer tout prélèvement, excédant l'usage commun, de gravier, de sable et de limon dans le chenal du Rhin à entretenir en commun par les Etats contractants.

#### Art. 28

#### Objets de négociations particulières éventuelles

En tant qu'ils paraîtront désirables, des accords sur le cours de la frontière douanière, sur la pêche, la navigation ou sur d'autres questions non réglées par le présent traité feront expressément l'objet de négociations particulières.

### VII. DISPOSITIONS TRANSITOIRES

#### Art. 29

#### Travaux exécutés antérieurement

Les travaux déjà exécutés conformément à des décisions prises de concert par les deux Etats depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1942 et selon les directives du projet IIIb sont considérés comme partie intégrante des travaux communs (art. 1<sup>er</sup>).

#### Art. 30

#### Baie de Hard-Fussach

(1) Eu égard aux mesures que la dérivation des affluents autrichiens, implique pour l'Autriche dans la baie de Hard-Fussach en dehors du cadre



des travaux communs, la Suisse accepte librement de verser à l'Autriche une indemnité unique de 600 000 francs (six cents mille francs), l'Autriche déclarant qu'elle supportera seule à l'avenir les dépenses que pourraient imposer d'autres mesures semblables.

(2) Cette somme sera payable en quatre annuités du même montant; la première sera versée pendant l'année de l'entrée en vigueur du présent traité.

#### Art. 31

##### Frontière nationale

(1) Dans la zone touchée par la régularisation internationale du Rhin, le tracé de la frontière entre les deux Etats contractants est fixé dans les protocoles existants entre les deux Etats.

(2) En tant que le tracé de la frontière n'a pas encore été aborné, cette tâche est confiée à la commission austro-suisse pour la fixation de la frontière du Piz Lad au lac de Constance. A cet égard, il y aura lieu de fixer, dès que faire se pourra, au milieu du nouveau chenal moyen du Rhin, la frontière dans la zone touchée par la régularisation internationale du Rhin, à l'exception des sections comprises dans les coupures. Les frais d'abornement de la frontière seront à la charge de l'entreprise internationale de régularisation du Rhin.

### VIII. DISPOSITIONS FINALES

#### Art. 32

##### Mesures finales

Après la reprise de l'obligation d'entretien des ouvrages communs mentionnés à l'article 1<sup>er</sup> et après le règlement complet de toutes les affaires en découlant, les gouvernements des Etats contractants s'entendront au sujet d'une liquidation éventuelle des installations et du matériel, de la mise à jour du compte final et de l'emploi du fonds de réserve. Ils régleront en outre, de la façon qui leur semblera appropriée, les affaires communes encore en suspens. Les Etats contractants pourront néanmoins, d'un commun accord et s'ils le jugent à propos, procéder à une liquidation anticipée d'une partie des installations et du matériel.

#### Art. 33

##### Clause arbitrale

(1) Si les deux gouvernements ne peuvent s'entendre sur l'interprétation ou l'application de certaines dispositions du présent traité, la question sera soumise à un tribunal arbitral.

(2) Chacun des deux gouvernements nommera un membre de ce tribunal. Le président, qui ne pourra appartenir à aucun des deux Etats contractants, sera désigné d'un commun accord par les deux gouvernements.

(3) A la demande d'un des Etats contractants, le tribunal arbitral devra entrer en activité au plus tard six mois après avoir été requis de le faire. Si tous les membres du tribunal n'ont pas encore été nommés dans ce délai, les membres manquants seront désignés, à la demande d'un des Etats contractants, par le président de la cour de justice internationale.

(4) A défaut d'un autre accord, la convention pour le règlement pacifique des conflits internationaux conclue à La Haye le 18 octobre 1907 sera déterminante pour la procédure à suivre devant le tribunal arbitral.

#### Art. 34

##### Echange des documents fondamentaux relatifs aux projets

Chaque Etat contractant recevra, lors de la signature du présent traité, une expédition mise à jour et signée par les chefs des délégations du projet IIIb exposé à l'article 2, ainsi que du programme des travaux et des dépenses du 1<sup>er</sup> juillet 1953, mentionné à l'article 3.

#### Art. 35

##### Ratification et entrée en vigueur

(1) Le présent traité sera ratifié et les instruments seront échangés à Vienne le plus tôt possible. Il entrera en vigueur immédiatement après l'échange des ratifications.

(2) Le présent traité est établi en deux exemplaires identiques.

(3) En foi de quoi, les plénipotentiaires des deux gouvernements, soit

M. Walter Schurter, ingénieur diplômé,  
inspecteur en chef des travaux publics,

en sa qualité de plénipotentiaire de la Confédération suisse,

M. Rudolf Kloss, ingénieur diplômé, chef de section  
au ministère fédéral du commerce et de la reconstruction, en qualité de  
plénipotentiaire de la République d'Autriche, ont, après vérification réciproque de leurs pouvoirs, signé le présent traité et y ont apposé leur sceau.

Ainsi fait à Berne, le 10 avril 1954.

*Pour la Confédération suisse:*

(signé) Schurter

*Pour la République d'Autriche:*

(signé) Kloss

**MESSAGE du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant l'approbation du traité  
conclu le 10 avril 1954 entre la Confédération suisse et la République d'Autriche pour la  
régularisation du Rhin de l'embouchure de l'III au lac de Constance, ainsi ...**

|                     |                  |
|---------------------|------------------|
| In                  | Bundesblatt      |
| Dans                | Feuille fédérale |
| In                  | Foglio federale  |
| Jahr                | 1954             |
| Année               |                  |
| Anno                |                  |
| Band                | 2                |
| Volume              |                  |
| Volume              |                  |
| Heft                | 47               |
| Cahier              |                  |
| Numero              |                  |
| Geschäftsnummer     | 6704             |
| Numéro d'affaire    |                  |
| Numero dell'oggetto |                  |
| Datum               | 25.11.1954       |
| Date                |                  |
| Data                |                  |
| Seite               | 1015-1048        |
| Page                |                  |
| Pagina              |                  |
| Ref. No             | 10 093 698       |

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.