

**Message
concernant l'accord international relatif à l'aménagement
des ouvrages de navigation de Kembs**

du 4 mai 1994

Madame la Présidente, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs,

Par le présent message, nous vous soumettons un projet d'arrêté fédéral concernant l'accord international relatif à l'aménagement des ouvrages de navigation de Kembs, en vous proposant de l'approuver.

Nous vous prions d'agréer, Madame la Présidente, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, l'assurance de notre haute considération.

4 mai 1994

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération, Stich

Le chancelier de la Confédération, Couchepin

Condensé

Le projet a pour objet la modernisation des ouvrages de navigation de Kembs et l'allongement du petit sas.

Ces ouvrages se situent à quelques kilomètres en aval de Bâle, sur territoire français. Ils sont d'une grande importance pour les ports des deux Bâle. Dès lors, les travaux envisagés sont d'un grand intérêt pour la Suisse, pour des questions économiques et de politique des transports. La répartition des coûts convenue avec la France, soit 40 pour cent à la charge de cette dernière et 60 pour cent à la charge de notre pays, paraît donc appropriée.

Dans leur ensemble, les coûts sont estimés à 200 millions de francs français (état en juillet 1991). Ainsi, abstraction faite du renchérissement, la part suisse devrait s'élever à quelque 30 millions de francs. De ce dernier montant, à la charge de la Confédération, il faudra déduire la participation des demi-cantons de Bâle-Ville et de Bâle-Campagne – à raison de trois millions de francs chacun – et 60 pour cent de l'éventuelle participation financière du Land de Bade-Wurtemberg.

L'allongement du petit sas est impératif. A la différence des autres écluses sises le long du Haut-Rhin, qui présentent toutes deux grands sas d'une longueur utile de 183 m au moins, celle de Kembs ne dispose que d'un seul grand sas, la longueur utile du petit sas n'étant que de 95 m.

Par ailleurs, les ouvrages de navigation de Kembs sont en partie vétustes et sujets aux pannes, malgré un entretien régulier et soigné. Il en résulte périodiquement des fermetures de longue durée. En plus, des pannes imprévisibles risquent de se produire, entraînant des attentes de longue durée pour la navigation.

Les bateaux modernes mesurent généralement plus de 95 m; or, leur utilisation n'est pas sans risques lorsqu'ils se rendent à Bâle. En effet, si le grand sas tombe en panne, ces bateaux sont bloqués en aval ou en amont de Kembs. Un tel risque ne peut être pris par la navigation obéissant à un horaire fixe comme, par exemple, celle qui achemine des conteneurs. Par conséquent, nombre d'armateurs travaillant régulièrement sur le marché bâlois renoncent à la mise en service de bateaux dépassant 95 m, subissant ainsi des désavantages économiques.

Les écluses de Kembs sont un goulet d'étranglement dans le réseau européen des voies navigables intérieures. Il faut donc le supprimer pour permettre à la navigation intérieure – écologique, économe en énergie et sûre – d'être à la hauteur de sa réputation comme moyen de transport avantageux et ponctuel et d'utiliser les capacités de transport qui sont encore disponibles.

Message

1 Partie générale

11 Le point de la situation

Les ouvrages de navigation de Kembs se situent à quelques kilomètres en aval de Bâle, sur territoire français. En vertu du Traité de Versailles du 28 juin 1919, la France avait obtenu le droit de dévier le cours du Rhin pour exploiter la force hydraulique. Lors des travaux, il y a plus de 60 ans, des écluses durent être construites pour assurer la navigabilité du fleuve.

Les ouvrages de Kembs comprennent notamment deux sas, le plus grand mesurant 183 m, le plus petit 97 m, contrairement à tous les ouvrages construits plus tard en aval, qui comptent deux sas d'une longueur utile de 183 m au moins. Quelque 20 000 bateaux et un volume de fret d'environ 10 millions de tonnes passent chaque année par Kembs.

Les deux écluses sont en partie vétustes et donc de plus en plus sujettes aux pannes, malgré un entretien régulier et soigné. Elles sont fermées alternativement tous les trois ans pour une durée d'un mois au minimum. Pendant ces fermetures prévisibles, leurs équipements sont contrôlés à fond et les travaux d'entretien nécessaires sont effectués. Toutefois, d'autres fermetures nécessaires à court terme, ne peuvent être évitées.

Une exploitation efficace et sans entrave des écluses est importante non seulement pour les transports traditionnels, mais surtout pour ceux de conteneurs. Ces derniers gagnent en importance dans la navigation rhénane et affichent depuis peu des taux de croissance remarquables. Ce genre de transport est en liaison directe avec le trafic combiné bateau/rail; il se déroule selon un horaire régulier, ce qui nécessite un fonctionnement impeccable et ininterrompu des écluses. Si la navigation ne peut plus livrer la marchandise à temps (just in time), celle-ci sera acheminée par d'autres moyens.

Le trafic-voyageurs par voies navigables est confronté aux mêmes problèmes que celui des marchandises. Les bateaux-hôtels modernes ont une longueur qui dépasse souvent 95 m. Leur mise en service doit être planifiée longtemps à l'avance, afin qu'ils puissent atteindre Bâle au moment des foires, puis repartir immédiatement après.

111 Position de la navigation rhénane dans la politique suisse des transports

La navigation rhénane est un élément non négligeable de la politique suisse des transports, car, en termes de volume, 15 pour cent environ du commerce extérieur suisse passent par le Rhin. Elle joue aussi un rôle particulièrement important dans le ravitaillement du pays, notamment dans l'importation des carburants liquides (30 à 35% des importations totales).

La navigation rhénane est tout à fait compatible avec la conception suisse des transports. Elle constitue une part importante du transport combiné en ali-

mentant et en déchargeant le trafic tant ferroviaire que routier. Ainsi, les ports des deux Bâle fournissent annuellement un million de tonnes de marchandises au transit ferroviaire, ce qui représente une large contribution au bon déroulement du transit international à travers la Suisse. Les transports sont effectués de manière écologique et avantageuse; ils nécessitent peu d'énergie et peu de place. Quant aux économies d'énergie et à la rentabilité, la navigation intérieure est supérieure à tout autre mode de transport. C'est aussi le seul qui présente encore des réserves de capacité importantes.

La compétitivité de la navigation dépend beaucoup de la qualité des voies navigables et de leur infrastructure. L'aménagement des ouvrages de navigation de Kembs constituera une nette amélioration des conditions générales de navigation sur le Rhin. En même temps, cet aménagement constitue une mesure visant à encourager le trafic international combiné, et surtout le trafic combiné bateau/rail.

112 Description de la situation actuelle

Quelque soixante ans après leur mise en service, les ouvrages de navigation de Kembs sont devenus un goulet d'étranglement. A plusieurs égards, ils ne répondent plus aux exigences de la navigation intérieure moderne et pénalisent la navigation rhénane suisse:

- Les flottes actuelles comptent toujours plus de bateaux dépassant 95 m, qui ne peuvent ainsi passer que par le grand sas. Or, le meilleur moyen de rationaliser la navigation intérieure est de développer des bateaux plus longs.
- En raison de leur âge, les installations devront être fermées toujours plus longtemps pour leur entretien. La durée de la fermeture du grand sas de Kembs dépasse en effet celle des autres écluses.
- En général, la capacité totale des deux sas de Kembs suffit à absorber le trafic. Par contre, une fermeture du grand sas – surtout si elle ne peut pas être planifiée – entraîne une réduction sensible des possibilités de navigation et de longues attentes. En 1989, par exemple, la rupture d'un arbre de commande de la porte amont a provoqué 8200 heures d'attente pendant un mois de fermeture. Dans ces cas-là, les armateurs doivent assumer des coûts supplémentaires élevés.

113 Situation juridique actuelle

L'article 358 du Traité de Versailles du 28 juin 1919 lui en donnant l'autorisation, la France a entrepris sur son territoire, il y a soixante ans environ, immédiatement en aval de Bâle, la construction du Grand Canal d'Alsace, qui sert à l'exploitation de la force hydraulique, mais aussi à la navigation.

Les décisions prises par la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCR) les 16 décembre 1921 et 10 mai 1922 fixent les conditions de construction du canal et de l'aménagement hydroélectrique. Le point 4 de la décision du 16 décembre 1921 précise qu'il y a lieu de construire une grande et une petite

écluses de 25 m de large chacune. En outre, la décision précise les conditions d'un éventuel prolongement de la plus petite. Malgré le changement de circonstances survenu depuis lors, ces conditions ne sont pas remplies. Ainsi, sur la base de la décision de la CCR, la France serait juridiquement tenue d'allonger le petit sas.

La concession du 27 janvier 1925 pour l'extension du remous du Rhin sur territoire suisse jusqu'à l'embouchure de la Birse en vue de la construction et de l'exploitation d'ouvrages sur le Rhin près de Kembs destinés à la production de la force hydraulique et à la navigation, de même que l'accord du 27 août 1926 entre la Suisse et la France concernant la situation de certains rapports juridiques pour la déviation future du Rhin vers Kembs, mentionnent uniquement l'utilisation de la force hydraulique. Si les questions de navigation ne sont pas traitées, elles l'ont été dans le cadre de la CCR.

Aucun des différents accords et conventions internationaux régissant la construction et l'exploitation des ouvrages de navigation n'oblige la France à allonger le petit sas.

12 Appréciation de la situation actuelle

Dans leur état actuel, les ouvrages de Kembs posent deux problèmes particuliers, le principal ayant trait à la longueur du petit sas. En effet, la navigation internationale sur le Rhin ne met pratiquement plus en service des bateaux de moins de 95 m. Une exploitation efficace et rentable nécessite aujourd'hui la mise en service de bateaux de 110 m. D'ailleurs, les bateaux à passagers et à cabine suivent la même tendance.

De plus, ces ouvrages de navigation sont dépassés sur le plan technique, malgré des travaux réguliers d'entretien et de renouvellement qui nécessitent chaque fois la fermeture d'un des deux sas. Sous cet angle, ils constituent le maillon le plus faible de la chaîne d'écluses en aval de Bâle.

La longueur insuffisante du petit sas et la vétusté des installations ont, dans l'ensemble, un effet très négatif sur la navigation vers Bâle (attentes longues et coûteuses, blocage de longs bateaux en amont de Kembs, entraves du trafic de conteneurs qui obéit à un horaire fixe, restrictions pour les armateurs suisses dans la planification de leurs flottes).

Il est donc urgent d'allonger le petit sas. Simultanément, on pourra moderniser les installations existantes, ce qui augmentera leur capacité et la sécurité.

13 Relations avec la France

Au mois de mai 1990, pour les raisons déjà citées, la Suisse a demandé à la France un échange de vues afin de débattre ensemble des questions techniques, économiques, juridiques et financières inhérentes à la construction éventuelle d'un troisième sas ou au prolongement du petit sas.

Compte tenu des bases juridiques actuelles, ni l'Etat français ni Electricité de France (EDF; concessionnaire) ne peuvent être contraints de participer aux travaux. Du point de vue suisse, le but de la première rencontre bilatérale (février

1991) était d'entamer le dialogue avec les autorités françaises sur les améliorations à apporter. La délégation française a reconnu que le petit sas présentait des désavantages considérables pour la navigation en amont de Kembs. Mais elle a aussi laissé entendre qu'un réaménagement des installations ne pouvait être entrepris sans une participation financière importante de la Suisse. Un groupe d'experts franco-suisse a alors été chargé d'élaborer des bases de décisions.

Dans la suite des entretiens, les deux délégations se sont entendues sur la répartition du coût total de l'allongement et de la modernisation des installations (60% pour la Suisse, 40% pour la France), ainsi que sur le contenu d'un accord entre les deux Etats. L'exploitation, l'entretien et le renouvellement des installations relèveront uniquement du concessionnaire.

L'accord a été paraphé le 18 juin 1993 à Paris et signé le 14 mars 1994 en Crète.

14 Relations avec l'Allemagne

L'allongement du petit sas profitera à toute la navigation rhénane. Du point de vue économique, les installations portuaires et de transbordement allemandes situées en amont de Kembs en tireront donc aussi profit. Il s'agit des ports de Weil, de Grenzach et de Rheinfelden, qui dépendent également d'un trafic sans encombre. Le volume annuel des transports dans les installations ci-dessus avoisine un million de tonnes (moyenne 1981-1990).

Etant donné que, pour des raisons constitutionnelles, la République fédérale d'Allemagne ne peut participer au financement de l'aménagement des ouvrages de Kembs et que la promotion des installations portuaires et de transbordement incombe aux Länder, des négociations ont été entamées avec le Land de Bade-Wurtemberg en vue d'obtenir une contribution de sa part. Celle-ci serait répartie entre les deux parties contractantes, conformément à la clé de répartition adoptée.

15 Projet d'allongement de l'écluse

151 Solutions envisagées

Améliorer les ouvrages de navigation de Kembs signifie les amener au niveau technique des chutes à deux grands sas chacune situées en aval. Il s'agit donc soit de construire un troisième sas de 190 m de long et de 12 m de large sur la rive droite du canal, soit de porter la longueur du petit sas de 97 m à 190 m et de le moderniser.

Bien qu'un allongement à 110 m ne soit pas une véritable solution, celle-ci a été chiffrée pour permettre de comparer les coûts. Par rapport à un sas de 190 m, l'économie réalisée serait bien trop faible par rapport aux inconvénients qui en résulteraient.

Pendant la durée des travaux d'allongement, un seul sas sera disponible pour l'ensemble du trafic. Afin de réduire le plus possible les risques pour la navigation, le groupe d'experts franco-suisse a examiné différentes solutions; toutes nécessite-

raient des travaux de modernisation supplémentaires dépassant les travaux d'entretien réguliers.

Avant le début des travaux d'allongement du petit sas, qui dureront environ deux ans, une modernisation du grand sas serait à prévoir, quelle que soit l'option choisie, d'abord pour augmenter la capacité d'éclusement, ensuite pour améliorer la sécurité du fonctionnement du sas unique. Ces mesures seraient de toute façon nécessaires à moyen terme, même si un troisième sas était construit.

152 Solution retenue et description du projet

Les deux délégations étaient d'avis que la construction d'un troisième sas n'entraînerait pas en ligne de compte. Son coût élevé et les problèmes inhérents à la capacité auraient pesé nettement plus lourd que les avantages hypothétiques. Parmi les trois projets d'allongement, on a retenu celui qui permet, en cas de fermeture du grand sas, de mettre n'importe quand en service le petit sas pour deux semaines au plus. Lors de l'allongement de ce dernier, les parties existantes devront être modernisées et adaptées à l'état actuel de la technique.

Les travaux d'allongement et d'assainissement de la partie existante dureront environ deux ans. Ils engloberont surtout la construction d'une nouvelle tête amont comprenant un seuil, une porte abaissante avec des galets de roulement latéraux, des vannes de remplissage situées à près de cent mètres en amont de la tête actuelle, mais aussi le prolongement du bajoyer de la rive droite et du radier. Le bajoyer de la rive gauche existe déjà; il reste à forer trois puits pour la fixation de trois bollards flottants. La nouvelle tête sera équipée d'une porte abaissante à ouverture et fermeture rapides. Les vannes de remplissage et de vidange seront adaptées pour permettre des rythmes d'écoulement optimaux. Sur la partie actuelle, il faudra remplacer le système de manœuvre de la porte aval et les vannes de vidange, améliorer les structures et mettre en place des bollards flottants.

La modernisation du grand sas doit être achevée avant l'ouverture du chantier sur le petit. Il s'agit surtout de remplacer les systèmes de manœuvre des portes amont et aval, de remplacer les vannes de vidange, de mettre en place des bollards flottants et de procéder aux améliorations hydrauliques sur les systèmes de remplissage et de vidange. La durée de ces travaux est estimée à deux ans.

Les travaux sont décrits dans l'annexe I de l'accord.

153 Coûts et programme des travaux

La totalité des coûts (allongement du petit sas et modernisation des deux sas) est estimée, sur la base d'un avant-projet, à 200 millions de francs français (état en juillet 1991, taxes non comprises); la répartition est la suivante (*en millions de francs français*):

	Grand sas	Petit sas
1. Allongement du petit sas		124
2. Modernisation	42	34
Sous-total	42	158
Total		200

Exprimés en francs suisses, les coûts s'élèvent ainsi à 50 millions de francs, compte tenu d'un taux de change de 1 : 4 et sans le renchérissement. Comme les travaux ne débiteront pas avant le premier trimestre de 1995 et qu'ils dureront quatre ans, donc jusqu'au début de 1999, il faut s'attendre à des coûts supplémentaires dus au renchérissement.

Selon le programme général des travaux, la modernisation du grand sas sera entreprise dès l'entrée en vigueur de l'accord. Pour pouvoir la réaliser en deux ans, ce sas devra probablement être fermé quatre fois, c'est-à-dire pendant 24 semaines en tout. L'entretien courant sera effectué durant ce laps de temps. Ensuite, l'allongement du petit sas et les autres travaux pourront commencer.

Le programme détaillé des travaux figure dans l'annexe I de l'accord.

16 Résultat des consultations

161 Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCR)

Selon l'article 30 de la Convention révisée pour la navigation du Rhin, signée à Mannheim le 17 octobre 1868 (Acte de Mannheim), les Etats riverains du Rhin, réunis au sein de la CCR, doivent veiller à ce que la navigation sur ce fleuve ne soit pas entravée par des aménagements artificiels. Dès lors, la CCR a fixé, dans ses décisions du 16 décembre 1921 et du 10 mai 1922, les conditions applicables à la construction de l'aménagement hydroélectrique et aux ouvrages de navigation de Kembs.

La modernisation des ouvrages et l'allongement du petit sas doivent, sur la base de l'Acte de Mannheim, être soumis à la CCR, elle-même appelée à approuver le projet. Les documents lui seront présentés lors de la séance plénière de mai 1994.

162 Demi-cantons de Bâle-Ville et de Bâle-Campagne

A part la Confédération, les demi-cantons de Bâle-Ville et de Bâle-Campagne ont également un intérêt prépondérant à ce que les ports des deux Bâle puissent être atteints sans entrave par de longs bateaux modernes. L'aménagement des ouvrages de Kembs allant augmenter l'attrait des ports à plus ou moins longue échéance, ils approuvent expressément l'allongement du petit sas et vont contribuer au financement de la part suisse.

163 Association suisse de navigation (ASN)

L'ASN a été informée des différentes solutions possibles. Elle partage l'opinion de l'administration quant à la construction d'un troisième sas: malgré tous ses avantages, ce projet n'entre pas en ligne de compte à cause de son coût élevé. Parmi les variantes d'allongement, l'ASN préfère aussi celle qui, en cas de nécessité, permet de reprendre la navigation par le petit sas en l'espace de deux semaines.

164 Autres consultations

Les ouvrages de navigation de Kembs se situant à l'étranger, d'autres consultations ne sont pas nécessaires.

17 Financement des travaux d'allongement

171 Répartition des coûts entre la Suisse, la France et l'Allemagne

Comme nous l'avons vu au chiffre 113, aucun traité existant ne contraint la France à effectuer les travaux d'allongement du petit sas et à les financer à elle seule.

Parmi les ports situés en amont de Kembs, ceux des deux Bâle sont de loin les plus importants car ils représentent la porte de la Suisse vers la mer. Pour des raisons économiques et des raisons relevant de la politique des transports, notre pays est ainsi bien plus intéressé que la France par l'aménagement des ouvrages de navigation. Comme il fallait s'y attendre, il doit donc prendre à sa charge la majeure partie des coûts (60%).

La contribution éventuelle du Bade-Wurtemberg, avec lequel des négociations sont en cours, serait répartie proportionnellement entre la Suisse et la France.

172 Financement de la part suisse

Selon les estimations (état en juillet 1991), la contribution suisse devrait atteindre 30 millions de francs répartis sur quatre ans, sans compter le renchérissement. Même si la législation sur la navigation est en principe du domaine de la Confédération, une participation financière des demi-cantons de Bâle-Ville et de Bâle-Campagne n'est pas exclue. Les aménagements portuaires de ces derniers ainsi que la navigation sur le Rhin constituent un élément essentiel de l'économie bâloise. L'aménagement des ouvrages de Kembs augmentera, à moyen et à long terme, l'attrait de ces ports. La remarque vaut particulièrement pour le transport par conteneurs et pour le trafic combiné bateau/rail ou bateau/route.

Voilà pourquoi nous sommes d'avis que la Confédération et les deux cantons intéressés devraient réaliser ce projet conjointement. Dans ce contexte, il y a lieu de rappeler que, dans les années 70, Bâle-Campagne a pris en charge 40 pour cent du coût de la deuxième écluse de Birsfelden.

Des discussions ont été engagées avec ces deux cantons au mois de novembre 1992. Elles ont montré qu'ils sont extrêmement réservés face à une participation financière. Ils soulignent notamment le fait que les contributions à l'infrastructure de la voie navigable du Rhin relèvent en premier lieu de la Confédération (art. 24^{ter} cst.); ils considèrent aussi la navigation rhénane comme faisant partie de la politique suisse des transports. Malgré tout, chacun d'eux est prêt à prendre en charge un montant forfaitaire de 3 millions de francs. Une contribution éventuelle du Land de Bade-Wurtemberg (part suisse) serait attribuée à la Confédération.

2 Partie spéciale

21 Commentaire des articles de l'accord

Le préambule rappelle que l'aménagement des ouvrages de navigation de Kembs vise à améliorer toute la navigation sur le Rhin et que leur modernisation s'impose après plus de 60 ans d'exploitation.

L'article premier établit que l'aménagement s'étend aussi bien à l'allongement et à la modernisation de la petite écluse qu'à la modernisation de la grande écluse.

L'article 2 décrit dans les grandes lignes les travaux.

L'article 3 a trait au coûts et aux modes de financement. Il règle aussi la répartition des coûts entre la Suisse et la France (60% pour la première et 40% pour la seconde). Il établit en outre que les appels d'offres des travaux importants liés à l'allongement doivent être effectués aussi bien en France qu'en Suisse. Il prévoit encore que les éventuelles contributions d'Etats tiers doivent être réparties conformément à la clé de répartition.

L'article 4 prescrit qu'une commission bilatérale de surveillance sera mise en place; elle veillera à la bonne exécution des travaux et au respect du calendrier. Elle pourra également approuver les changements mineurs susceptibles d'être apportés au projet au cours des travaux. Elle décidera également de l'adjudication des travaux ayant fait l'objet des appels d'offres.

L'article 5 précise que, outre les mesures de construction prévues, d'autres améliorations techniques des ouvrages de navigation ne sont pas exclues. Ainsi, les Parties contractantes se réservent le droit de demander au concessionnaire de petites adaptations techniques au moment de renouveler la concession de l'aménagement hydroélectrique lié aux ouvrages de navigation. La concession actuelle arrivera à échéance en 2007.

L'article 6 contient une clause d'arbitrage au cas où l'exécution des travaux prévus dans l'accord ou l'interprétation de celui-ci feraient apparaître des différends ne pouvant être réglés par la voie diplomatique.

A l'article 7, la Suisse et la France s'engagent à soumettre l'accord à la CCR. Cette notification est nécessaire en raison de l'entrave temporaire et inévitable que les travaux constitueront pour la navigation rhénane.

22 Commentaire des annexes I et II de l'accord et publication

221 Annexe I (Annexe technique)

Le chapitre 1 décrit les actuels ouvrages de navigation de Kembs.

Le chapitre 2 contient une description détaillée des différentes mesures d'aménagement:

- Allongement du petit sas.
- Modernisation de ce dernier; elle est attendue depuis longtemps et l'allongement donne l'occasion de la réaliser.
- Modernisation du grand sas; elle s'impose pour augmenter la capacité de l'écluse et pour assurer un service ininterrompu pendant les travaux d'allongement, qui dureront environ deux ans.

Le chapitre 3 présente les coûts totaux, qui se chiffrent, selon les calculs établis en commun, à quelque 200 millions de francs français (état en juillet 1991).

Finalement, le chapitre 4 fixe le calendrier des travaux, selon lequel l'aménagement des ouvrages de navigation devrait être terminé quatre ans après l'entrée en vigueur de l'accord.

222 Annexe II (Annexe financière)

Le chiffre 1 prescrit que les Parties contractantes désignent comme maître d'ouvrage Electricité de France, qui est en même temps concessionnaire de la chute de Kembs.

Le chiffre 2 fixe l'échéancier des paiements. Quatre tranches fixes sont prévues; la première d'entre elles est due quatre semaines après l'entrée en vigueur de l'accord. L'échéance des autres tranches dépend de l'avance des travaux. Ce type de financement, basé sur un montant global fixé d'avance est un compromis entre un contrat d'entreprise générale et un paiement selon les coûts réels. Pour la Suisse, il est essentiel que le montant global soit ajusté en fonction du résultat des appels d'offres concernant les travaux les plus importants. En outre, le chiffre 2 précise que les paiements suisses ne sont pas soumis à la TVA française.

Les contributions de la Suisse et de la France seront actualisées selon le taux du renchérissement. Le chiffre 3 détermine l'indice applicable.

Le chiffre 4 prévoit la révision du montant global si les procédures d'autorisation de construire devaient entraîner des modifications importantes du projet. Il s'agit d'une disposition courante, qui ne devrait pas avoir d'importance dans le cas présent. Du point de vue écologique notamment, le projet n'est pas contesté.

Le chiffre 5 exempte le maître d'ouvrage des frais engendrés par une remise en exploitation à court terme du petit sas en cas de défaillance du grand sas pendant la durée des travaux. La disposition ne vise que les pannes dont le concessionnaire, qui est aussi le maître d'ouvrage, ne porte pas la responsabilité (p. ex. les accidents causés par des tiers, mais pas les pannes techniques).

Le chiffre 6 prévoit que les offres d'entrepreneurs concernant les travaux les plus importants en rapport avec l'allongement du petit sas doivent être soumis à la

commission bilatérale de surveillance. En plus, ce chiffre fixe la manière dont le montant global doit ensuite être ajusté sur la base des offres les plus avantageuses.

223 Publication des annexes

Les annexes portent sur les principales questions techniques et sur les modalités du financement. Il serait inadéquat de les publier dans le Recueil officiel et dans la Feuille fédérale (voir art. 4 et 14, 4^e al., de la loi sur les publications officielles, RS 170.512). On peut dès lors renoncer à une traduction en italien (voir art. 8, 2^e al., de ladite loi, selon lequel le Conseil fédéral peut décider de ne pas faire traduire dans chacune des langues officielles les traités internationaux qui sont publiés conformément à l'art. 4 de cette même loi et qui ne lient pas directement les particuliers). Les textes peuvent être obtenus en français et en allemand à l'Office central fédéral des imprimés et du matériel.

23 Appréciation de l'accord

Les coûts, estimés à 200 millions de francs français (état en juillet 1991) englobent aussi bien l'allongement du petit sas que la modernisation des ouvrages existants. Les négociations ont abouti à une participation suisse s'élevant à 60 pour cent, ce qui peut être considéré comme un résultat satisfaisant si l'on tient compte des intérêts différents de la Suisse et de la France relatifs à l'allongement du petit sas et de la demande initiale de la France (90% pour la Suisse, 10% pour la France).

3 Conséquences

31 Conséquences financières

311 Pour la Confédération

A la suite de vérifications détaillées, le coût total des travaux a été évalué à 200 millions de francs français (état en juillet 1991), si le résultat des offres pour l'allongement du petit sas vient confirmer l'examen de la somme globale prévu par l'accord, la part suisse s'élèvera à 120 millions de francs français (60% de 200 millions).

Compte tenu d'un taux de change d'un pour quatre et abstraction faite du renchérissement intervenu depuis juillet 1991, la part suisse représente quelque 30 millions de nos francs. Compte tenu des contributions versées par les demi-cantons de Bâle-Ville et de Bâle-Campagne (3 mio. de fr. chacun), mais sans une participation éventuelle du Land de Bade-Wurtemberg, la part de la Confédération représente alors environ 24 millions de francs. Un montant global de 20 millions de francs est prévu pour l'instant dans le budget pour 1994 et dans le plan financier de la Confédération pour les années 1995 à 1997.

Puisque les travaux ne pourront pas commencer avant le début de 1995 et qu'ils dureront quatre ans environ, des coûts supplémentaires dus au renchérissement intervenu depuis juillet 1991 sont à prévoir. La pratique veut que ceux-ci soient répartis selon la quote-part convenue entre les Parties contractantes (60% pour la

Suisse et le solde pour la France). Selon le plan financier adopté, la part suisse sera versée en quatre acomptes répartis sur quatre ans.

312 Pour les demi-cantons de Bâle-Ville et de Bâle-Campagne

La contribution des demi-cantons de Bâle-Ville et de Bâle-Campagne, à savoir 3 millions de francs chacun, sera répartie, à parts égales, entre les trois premiers acomptes de la part suisse.

32 Effets sur l'état du personnel de la Confédération et des cantons

L'arrêté ci-joint n'a aucun effet sur l'état du personnel, ni pour la Confédération ni pour les deux cantons intéressés. Les tâches de la commission mixte, prévue à l'article 4 de l'accord, devront être assumées dans le cadre de l'activité normale de l'administration.

4 Programme de la législature

Le présent projet est annoncé dans le rapport du 25 mars 1992 sur le programme de la législature 1991-1995 (FF 1992 III 183).

5 Relation avec le droit européen

La CCR est compétente pour les questions inhérentes à la navigation et aux voies navigables concernant la section du Rhin entre Bâle et la mer. Cette compétence repose sur l'Acte de Mannheim du 17 octobre 1868.

Avec l'Allemagne, la Belgique, la France et les Pays-Bas, la Suisse fait partie des Etats ayant signé cet Acte, qui garantit la libre navigation sur le Rhin et sur ses affluents navigables, depuis le pont «Mittlere Brücke», de Bâle jusqu'à la mer. Les Communautés européennes participent aux travaux de la CCR; le projet lui sera soumis. La France étant membre de l'Union européenne (UE), l'accord est compatible avec le droit communautaire. L'UE n'a d'ailleurs que des attributions limitées en matière de financement de projets d'infrastructure dans le domaine des transports.

6 Constitutionnalité

En vertu de l'article 8 de la constitution, la Confédération a le droit de conclure des traités avec des Etats étrangers. La compétence d'approbation de l'Assemblée fédérale découle de l'article 85, 5^e alinéa, cst.

L'article 89, 3^e alinéa, cst., précise – en relation avec le 2^e alinéa – quels traités internationaux sont sujets au référendum. L'accord international qui vous est soumis deviendra caduc à la fin des travaux. Comme il ne donnera alors lieu à

aucun autre droit ou obligation, il ne doit pas être considéré comme un traité international d'une durée indéterminée. De plus, il ne prévoit pas l'adhésion à une organisation internationale et n'entraîne aucune unification multilatérale du droit. Par conséquent, il n'est pas sujet au référendum.

N36822

**concernant l'accord international conclu avec la France
relatif à l'aménagement des ouvrages de navigation
de Kembs et à son financement**

du

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,

vu l'article 8 de la constitution;

vu le message du Conseil fédéral du 4 mai 1994¹⁾,

arrête:

Article premier

¹ L'Accord international entre la Confédération suisse et la République française relatif à l'aménagement des ouvrages de navigation de Kembs, signé le 14 mars 1994, est approuvé.

² Le Conseil fédéral est autorisé à le ratifier.

Art. 2

¹ Un crédit d'engagement de 24 millions de francs est accordé pour financer la part à la charge de la Confédération. En cas de participation financière du Land de Bade Wurtemberg, le crédit d'engagement sera réduit d'un montant correspondant à 60 pour cent de cette participation.

² Le Conseil fédéral est autorisé à adapter le montant du crédit d'engagement en fonction des coûts supplémentaires dus au renchérissement et aux fluctuations du taux de change.

Art. 3

Le présent arrêté n'est pas sujet au référendum sur les traités internationaux.

N36822

**entre le Conseil fédéral suisse et le Gouvernement
de la République française relatif à l'aménagement
des ouvrages de navigation de Kembs**

Le Conseil fédéral suisse

et

le Gouvernement de la République française,

Désireux d'améliorer la navigation sur le Rhin,

Vu l'Acte de Mannheim visant à permettre une navigation libre et sans entrave sur le Rhin,

Considérant que le transport fluvial moderne et régulier sur le Rhin nécessite le fonctionnement optimal des ouvrages de navigation,

Considérant que la petite écluse de Kembs ne répond plus aux exigences du développement de la navigation rhénane,

sont convenus de ce qui suit:

Article premier

La Suisse et la France conviennent d'allonger la petite écluse de Kembs, de moderniser les petite et grande écluses et d'améliorer leurs conditions d'exploitation.

Article 2

(1) Le projet prévoit les mesures suivantes:

- a) L'allongement de la petite écluse y compris les adaptations telles que le remplacement du mouvement de la porte aval, le remplacement des vannes de vidange, le réaménagement du génie civil, la mise en place de bollards flottants et la réalisation d'améliorations hydrauliques.
- b) La modernisation de la grande écluse y compris le remplacement des mouvements des portes aval et amont, le remplacement des vannes de vidange ainsi que la mise en place de bollards flottants et la réalisation d'améliorations hydrauliques.
- c) La description détaillée du projet, le calendrier de sa réalisation, le devis estimatif ainsi que la désignation du maître d'ouvrage choisi par les Parties contractantes sont annexés¹⁾ au présent accord.

¹⁾ Les annexes ne sont pas publiées dans la Feuille fédérale et dans le Recueil officiel des lois fédérales. Elles peuvent être obtenues auprès de l'Office fédéral des imprimés et du matériel.

(2) La mise en œuvre des mesures prévues au présent article est soumise au droit français.

(3) Les Parties contractantes, conscientes de la situation particulière d'exploitation des écluses de Kembs qui résultera de l'indisponibilité de très longue durée du petit sas, porteront en commun le présent accord à la connaissance de la Commission centrale pour la Navigation du Rhin; la Partie française lui soumettra le projet d'aménagement prévu au présent article.

Article 3

(1) Le montant du coût de l'aménagement est estimé à 200 millions de francs français (état juillet 1991, hors taxes). La Suisse et la France participent forfaitairement à ce coût à raison de 60 pour cent pour la première et de 40 pour cent pour la seconde.

Le montant définitif sera fixé sur la base d'un indicateur fondé sur le résultat des appels d'offres, et, en tout cas, avant le début des travaux d'allongement du petit sas. Cet indicateur est défini en référence à des postes essentiels des travaux d'allongement du petit sas. Son principe d'application est précisé à l'annexe II.

(2) Les appels d'offres ont lieu simultanément en France et en Suisse.

(3) D'éventuelles contributions d'Etats tiers seraient réparties entre la Suisse et la France selon les proportions fixées à l'alinéa 1.

(4) Les modalités de versement et d'actualisation desdits versements sont définies à l'annexe II du présent accord.

Article 4

(1) Une commission mixte de surveillance de la construction sera mise en place par les deux Parties contractantes. Elle se composera de trois experts nommés par la Suisse et de trois experts nommés par la France.

(2) La commission veillera à la bonne exécution des travaux conformément aux dispositions du présent accord, et notamment au respect du calendrier. Elle fera rapport sur l'avancement des travaux aux services administratifs compétents en Suisse et en France. Elle approuvera les modifications du projet.

(3) La tâche de la commission prendra fin dès que toutes les mesures mentionnées à l'article 2 seront terminées, les ouvrages récolés et les derniers versements effectués.

(4) Après la fin des travaux, il incombera à la France, comme jusqu'ici, d'assurer l'exploitation, l'entretien et le renouvellement des ouvrages.

Article 5

Le présent accord ne préjuge pas d'éventuels accords ultérieurs concernant d'autres adaptations techniques des ouvrages de navigation.

Article 6

(1) Tout différend entre les Parties contractantes relatif à l'application ou à l'interprétation du présent accord sera réglé par voie diplomatique ou par voie de négociation.

(2) Si une entente par voie diplomatique ou par voie de négociation n'intervient pas dans un délai de six mois, le différend sera porté devant un tribunal arbitral à la requête de l'une ou l'autre des Parties contractantes.

(3) Le tribunal arbitral sera composé de trois membres: un arbitre nommé par chacune des Parties contractantes et un troisième arbitre désigné d'un commun accord par les deux premiers, qui assume la présidence du tribunal. Si, au terme de trois mois à compter de la désignation du premier arbitre le tribunal n'est pas dûment formé, chaque Partie contractante pourra demander au Secrétaire Général de la Cour Permanente d'Arbitrage de procéder aux nominations nécessaires.

(4) Les décisions du tribunal arbitral seront définitives et auront force obligatoire pour les Parties contractantes.

Article 7

(1) Les deux annexes font partie intégrante du présent accord.

(2) Le présent accord entrera en vigueur le jour où les Parties contractantes se seront communiquées l'achèvement des procédures constitutionnelles requises dans chacun des deux Etats.

Fait à Sissi (Crète), le 14 mars 1994 en deux exemplaires originaux, en langue française.

Pour le
Conseil fédéral suisse:
Adolf Ogi

Pour le Gouvernement
la République française:
Bernard Bosson
Gérard Longuet

Message concernant l'accord international relatif à l'aménagement des ouvrages de navigation de Kembs du 4 mai 1994

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1994
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	29
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	94.042
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	26.07.1994
Date	
Data	
Seite	865-882
Page	
Pagina	
Ref. No	10 107 858

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.