

No. 36572

**France
and
Federal Republic of Germany**

Agreement between the Government of the French Republic and the Government of the Federal Republic of Germany concerning bridges and ferry-boats across the Rhine on the French-German border (with protocols). Paris, 30 January 1953

Entry into force: *30 January 1953 by signature, in accordance with article 13*

Authentic texts: *French and German*¹

Registration with the Secretariat of the United Nations: *France, 5 April 2000*

**Frauce
et
République fédérale d'Allemagne**

Accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne relatif aux ponts fixes et bacs sur le Rhin à la frontière franco-allemande (avec protocoles). Paris, 30 janvier 1953

Entrée en vigueur : *30 janvier 1953 par signature, conformément à l'article 13*

Textes authentiques : *français et allemand*¹

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *France, 5 avril 2000*

1. The Agreement was submitted in the French language only -- L'Accord a été soumis en français seulement.

[FRENCH TEXT — TEXTE FRANÇAIS]

ACCORD RELATIF AUX PONTS FIXES ET BACS SUR LE RHIN À LA FRONTIÈRE FRANCO-ALLEMANDE

Le Gouvernement de la République Française représenté par Monsieur André Morice, Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme, et

Le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne représenté par Monsieur le Dr. Ing. Hans-Christoph Seebohm, Ministre Fédéral des Transports,

convaincus de la nécessité de régler les questions relatives aux moyens de communication sur le Rhin, et désireux de résoudre les problèmes de reconstruction et de construction des ponts, sont convenus des dispositions suivantes :

Article 1

Dans le présent accord on appellera "travées principales" l'ensemble des travées complètes compris entre les piles ou culées encadrant immédiatement le lit moyen du Rhin.

On appellera "pont" l'ensemble des travées principales et de leurs piles et culées.

On appellera "milieu du pont" le milieu de l'ensemble des travées principales, mesuré entre les nus côté fleuve des piles ou culées extrêmes des travées principales.

Article 2

Les Parties contractantes supportent par moitié les dépenses de construction ou de reconstruction des ponts fixes sur le Rhin.

Sur chaque pont, le milieu du pont sera pris comme limite de propriété. La partie du pont située à l'Ouest de cette limite appartiendra à la France; la partie située à l'Est de cette limite appartiendra l'Allemagne.

Les administrations française et allemande assument, respectivement les charges d'entretien et de rénovation des parties qui leur appartiennent. Des ententes entre les administrations française et allemande seront conclues pour que, sans porter atteinte à la répartition des dépenses qui résulte de la répartition des charges d'entretien et de rénovation, une seule des deux administrations soit chargée de l'entretien et de la rénovation d'un ouvrage ou de l'exécution d'un travail déterminé sur un ouvrage.

Article 3

Les Parties contractantes reconnaissent qu'il n'est pas souhaitable de rétablir des ponts de bateaux sur le Rhin pour autant qu'il est fréquenté par la navigation rhénane. En cas de nécessité, des bacs peuvent être établis.

Sous réserve des dispositions de la première phrase du dernier alinéa de l'Article 5, chacun des bacs, y compris les corps morts, et l'ensemble des accessoires servant à l'allongement des amorces de ponts en temps de crue, et toutes autres installations, notamment

les poteaux d'amarrage, les pylones et les ancrages des câbles, appartiendra en totalité à l'une ou à l'autre des Parties contractantes.

Les nombres des bacs attribués en propriété à chacune des parties seront, dans la mesure du possible, égaux.

Chaque partie contractante supporte les dépenses de construction, d'entretien et d'exploitation des bacs qui lui sont attribués. La question des répercussions éventuelles de la réalisation du Grand Canal d'Alsace n'est pas préjugée.

Sauf accord contraire entre les Parties contractantes il ne sera pas perçu de péage pour utilisation des bacs.

Article 4

Sous réserve des stipulations particulières prévues au présent accord, il est convenu ce qui suit :

1) La compensation de l'excédent des dépenses déjà effectuées par la France, par rapport à celles qui auraient été mises à sa charge par application de l'Article 2 du présent accord, sera assurée par la prise en charge par l'Allemagne de la totalité des dépenses afférentes à la transformation en définitif du pont de chemin de fer semi-définitif de Chalampé-Neuenburg, à la construction du pont de chemin de fer définitif de Strasbourg-Kehl, et à la construction en définitif des ponts routiers de Strasbourg-Kehl et Brisach, dans les conditions fixées par le protocole No 1 annexé au présent accord, y compris les dépenses afférentes au démontage et au repliement des ponts provisoires existants, à l'enlèvement des piles correspondantes, et à l'achèvement des déblaiements. Toutefois les risques techniques résultant de difficultés de construction seront supportés par moitié par les deux parties contractantes. Pour la mise en oeuvre de cette clause l'administration allemande procédera, le cas échéant, aux calculs définis au protocole No 2. S'il y a lieu à partage du risque, les deux Parties contractantes rechercheront en commun un moyen permettant à la France d'effectuer les dépenses à sa charge sous forme de prestations françaises pour l'un des ouvrages faisant l'objet du présent accord.

Dans le cas où il serait reconnu nécessaire d'augmenter le tirant d'air du pont-route provisoire actuel de Strasbourg-Kehl, l'exécution des travaux de relèvement du pont et la prise en charge des dépenses correspondantes seraient assurées par l'Allemagne.

La travée "Wendling-Seibert" du pont-route semi-définitif de Strasbourg-Kehl, le matériel "Bonnet-Schneider" et autres travures du pont-rail provisoire de Strasbourg-Kehl, les travées dites "d'Arromanches" du pont-route provisoire de Brisach, les travures provisoires du pont-rail de Chalampé-Neuenburg et le matériel Bailey utilisés dans les ouvrages actuellement existants seront conservés par la France et lui seront remis lors du démontage de ces ouvrages, sans que cette disposition spéciale modifie la répartition des charges d'entretien pendant la durée d'existence des ouvrages provisoires en cause. La valeur de ces matériels n'a pas été prise en compte dans l'établissement du bilan des dépenses déjà effectuées,

2) Pour tout ouvrage à construire ou à reconstruire après la signature du présent accord, les dispositions principales des projets, les programmes de construction, et, pour autant que l'Allemagne n'est pas chargée de la conduite des travaux en application du chiffre

4 du présent Article, les modalités d'adjudication seront arrêtées d'un commun accord par les Services techniques compétents des deux Parties contractantes.

3) En ce qui concerne les ponts-routes définitifs de Brisach et de Strasbourg-Kehl, et les ponts ferroviaires de Strasbourg-Kehl et de Chalampé-Neuenburg, les caractéristiques principales des ouvrages (longueur, largeur, nombre d'appuis, force portante, modalités d'exécution) se rapprocheront de celles sur lesquelles ont été faites les estimations initiales des ouvrages pour l'étude de la compensation visée au chiffre 1 ci-dessus du présent Article, et qui sont mentionnées dans le protocole No 1 annexé au présent accord. Toutefois, s'il est décidé d'un commun accord d'adopter pour un ou plusieurs ouvrages des caractéristiques sensiblement différentes, le supplément de dépenses qui en résulterait éventuellement serait supporté par moitié par les deux Parties contractantes.

4) La conduite des travaux visés au chiffre 1 ci-dessus sera assurée par l'Allemagne. Sous réserve de la possibilité pour l'Allemagne de les soumettre au droit commun allemand, notamment en matière de régime monétaire et fiscal, les entreprises françaises pourront être admises à soumissionner.

Il est toutefois précisé que l'enlèvement du matériel Bonnet-Schneider du pont-rail provisoire de Strasbourg-Kehl sera obligatoirement assuré par les Autorités militaires françaises.

Article 5

Les bacs existants à répartir sont :

- le bac de Huninge-Weil
- le bac de Chalampé-Neuenburg
- le bac de Rhinau-Kappel
- le bac de Seltz-Plittersdorf.

Les bacs de Huninge-Weil et de Chalampé-Neuenburg appartiendront à l'Allemagne. Le transfert de propriété aura lieu à une date à fixer, par entente entre les administrations intéressées, et au plus tard 6 mois après la signature du présent accord.

Les bacs de Rhinau-Kappel et de Seltz-Plittersdorf appartiennent à la France.

Tout changement du nombre des bacs nécessitera un nouvel accord entre les Parties contractantes sur la répartition des charges d'exploitation et d'entretien des bacs alors en service.

Il est précisé que les dépenses effectuées par la France pour la construction des deux bacs qui sont attribués à l'Allemagne sont couvertes par la compensation forfaitaire dont il a été parlé au chiffre 1 de l'Article 4 ci-dessus.

Les parties du bac de Chalampé-Neuenburg constituées par du matériel militaire français - matériel dont la valeur n'a pas été prise en compte dans l'établissement du bilan des dépenses déjà effectuées - restent en tout état de cause la propriété de l'Armée Française et feront l'objet d'un contrat de location. Dans le cas où l'Armée Française viendrait à reprendre ce matériel, ce qu'elle n'envisage pas, sauf cas de force majeure avant la mise en

service du bief de Fessenheim, il appartiendrait au Gouvernement de la République fédérale de recompléter sans délai et à ses frais les installations.

Article 6

Sous réserve du droit de reprise reconnu à la France sur le matériel visé au troisième alinéa du chiffre 1 de l'Article 4, il est convenu ce qui suit :

1) Dans les deux mois qui suivront la signature du présent accord :

(a) - la culée Est et la pile Est de l'ancien pont de chemin de fer de Huninge-Weil, sises en territoire allemand seront remises à l'Allemagne;

(b) - la partie Est du pont-route provisoire de Brisach, comptée à partir du milieu du pont, sera remise à l'Allemagne;

(c) - la partie Est du pont-route semi-permanent de Strasbourg-Kehl, comptée à partir du milieu du pont, sera remise à l'Allemagne et la partie Ouest à la France;

(d) - la partie Est du pont de chemin de fer de Roppenheim-Wintersdorf, comptée à partir du milieu du pont, sera remise à l'Allemagne.

2) En raison du fait que le remboursement à la France de l'excédent de dépenses déjà réglées par elle n'interviendra que lors des constructions futures d'ouvrages, et du fait que les travures du pont de chemin de fer de Strasbourg-Kehl sont la propriété de l'Armée Française sans que la valeur de ce tablier ait été décomptée dans le bilan des dépenses passées :

(a) - la remise à l'Allemagne de la moitié Est du pont de chemin de fer de Chalampé Neuenburg n'interviendra que lors de l'achèvement de la transformation de cet ouvrage en pont définitif;

(b) - les travures du pont provisoire de chemin de fer de Strasbourg-Kehl resteront la propriété de la France;

(c) - la pile et la culée Est du pont de chemin de fer de Strasbourg-Kehl seront remises à l'Allemagne lors de la mise en service du premier tablier du pont nouveau.

Article 7

Les remises d'ouvrage ou de parties d'ouvrage feront l'objet de procès-verbaux en double exemplaire établis en langues française et allemande par les représentants des administrations intéressées qui les transmettront à leurs Gouvernements respectifs.

Article 8

1) Les Parties contractantes reconnaissent la nécessité de procéder d'urgence à la construction du pont de chemin de fer de Strasbourg-Kehl dont un premier tablier à une voie devra être terminé dans la mesure du possible avant la fin de l'année 1954, la construction du deuxième tablier et les travaux de relèvement et de parachèvement étant à exécuter dans les conditions fixées par le protocole No 1 annexé au présent accord.

2) Les Parties contractantes feront leurs efforts pour que tous les travaux repris au chiffre 1 de l'Article 4 soient terminés dans un délai de dix ans à dater de la signature du présent accord. À l'intérieur de ce délai, les deux Parties contractantes fixeront d'un commun accord les dates d'exécution des travaux en question. Le pont-route de Strasbourg-Kehl sera construit en premier.

Article 9

A défaut d'accord spécial conclu soit entre les deux Gouvernements, soit entre les deux réseaux de chemin de fer avec l'approbation de chaque Gouvernement dans la mesure où cette approbation est estimée nécessaire par le Gouvernement intéressé, la limite de propriété sur les ponts de chemin de fer sera prise comme origine des distances de taxation des réseaux de chacune des Parties contractantes. Des majorations pour distances fictives de taxation sur un ouvrage dont la propriété est partagée par moitié ne pourront être appliquées que par accord entre les deux réseaux de chemin de fer.

Article 10

Les dispositions de l'accord du 2 avril 1951 passé entre le service de la navigation de Strasbourg et la Baudirektion Service des routes de Fribourg, pour la construction du pont semi-définitif actuel de Strasbourg-Kehl, et le démontage du pont provisoire mis hors service à la suite de cette construction, restent applicables en tant qu'elles ne sont pas contraires aux stipulations du présent accord.

Il est précisé que la soulte visée à l'Article 15 de l'accord du 2 avril 1951 est considérée comme annulée par l'apurement des comptes opéré par la compensation prévue à l'Article 4 ci-dessus.

Article 11

Les dispositions du présent accord concernent tant les ponts provisoires que les ponts définitifs. Elles ne s'appliquent pas aux ponts, ponts de bateaux et bacs qui sont ou pourraient être établis à la seule demande des Autorités militaires.

Article 12

Sous réserve d'accords contraires, tout litige ou différend concernant l'application ou l'interprétation du présent accord sera soumis, dans chaque cas, à la décision de deux arbitres désignés respectivement par chacune des Parties contractantes.

Si, dans un délai de quatre mois après qu'une Partie aura fait appel à l'arbitrage, les arbitres n'ont pu arriver à un accord, ils désigneront en commun un surarbitre qui ne sera ni de nationalité française ni de nationalité allemande. Si cette désignation n'est pas intervenue dans un nouveau délai de deux mois, chaque Partie pourra prier le Président de la Cour de Justice de la Communauté Européenne du charbon et de l'acier de nommer un surarbitre.

Le tribunal d'arbitrage déterminera lui-même sa procédure.

Article 13

Le présent accord entrera en vigueur le jour de sa signature.

En foi de quoi, le représentant du Gouvernement de la République Française et le représentant du Gouvernement de la République Fédérale d'Allemagne, dûment autorisés à cet effet, ont signé le présent accord.

Fait à Paris en deux textes, en langues française et allemande, le trentième jour du mois de janvier 1953.

Pour le Gouvernement de la République française

ANDRÉ MORICE

Pour le Gouvernement de la République Fédérale Allemagne

HANS-CHRISTOPH SEEBOHM

PROTOCOLE NO 1 ANNEXÉ À L'ACCORD EN DATE DU 30 JANVIER 1953
RELATIF AUX PONTS FIXES ET BACS SUR LE RHIN A LA FRONTIÈRE
FRANCO-ALLEMANDE

Conditions techniques et financières de construction des ponts projetés

A) Construction des ponts-routes

1) Pont-route de Strasbourg-Kehl

Le pont-route définitif de Strasbourg-Kehl sera construit à l'amont du pont-route actuel. Sa portée sera comprise entre 240 et 250 mètres. La chaussée aura une largeur de 9 mètres et les trottoirs auront une largeur de 3 mètres chacun.

Le tirant d'air de la passe navigable sera celui qui a été fixé par la Commission centrale du Rhin.

La passe navigable aura une largeur de 90 mètres au moins.

Le pont devra être calculé pour la classe allemande la plus lourde (classe 60 de la Norme DIN 1072). Il devra permettre aussi le passage des véhicules militaires de la classe 100 (MEXE).

L'enlèvement du pont provisoire actuel sera effectué dès l'achèvement du pont définitif. Cet enlèvement s'étendra aux travées et aux piles mais non aux culées qui seront conservées.

L'estimation de ces travaux en valeur 1949 faite lors de la signature de l'accord est la suivante :

Construction du nouveau pont	: 365 millions de Francs
Enlèvement des travées et des piles du pont actuel	: <u>30 millions de Francs</u>
Total	: 395 millions de Francs

2) Pont-route de Brisach

La construction d'un pont-route définitif à Brisach est prévue en utilisant les piles et culées de l'ancien pont-rail et en supposant que ces appuis seront cédés gratuitement par le chemin de fer.

Dans le cas où ces appuis seraient réutilisés pour la construction d'un nouveau pont-rail, les deux Parties contractantes se consulteraient en vue d'examiner les modalités de construction du pont-route définitif et le partage des dépenses supplémentaires.

La portée totale du pont sera répartie en 3 travées de 73 mètres chacune. Les travées d'accès situées sur les rives pourront être remplacées par des remblais compte tenu toutefois du maintien éventuel de la rigole d'alimentation de Brisach sur la rive gauche; elles ne font d'ailleurs pas partie du présent accord.

La chaussée aura une largeur de 7 mètres et les trottoirs auront une largeur de 1 m 50 chacun.

Le pont devra être calculé pour la classe allemande la plus lourde (classe 60 de la Norme DIN 1072). Il devra permettre aussi le passage des véhicules militaires de la classe 80 (MEXE).

Pendant la construction du nouvel ouvrage le trafic routier devra continuer à être assuré.

Le pont actuel devra être enlevé.

L'estimation de ces travaux en valeur 1949 lors de la signature de l'accord est la suivante :

Construction du nouveau pont	: 125 millions de Francs
Enlèvement du pont actuel et maintien de la circulation pendant les travaux	: <u>50 millions de Francs</u>
Total	: 175 millions de Francs

3) Récapitulation pour les ponts-routes

Pour les ponts-routes à construire la dépense globale évaluée en francs français de l'année 1949 est de 570 millions,

B) Construction des ponts-rails

1) Pont-rail de Strasbourg-Kehl

Le pont-rail définitif de Strasbourg-Kehl sera construit pour 2 voies à l'emplacement du pont-rail provisoire actuel. La distance entre culées sera de 240 mètres environ. Il comprendra trois travées qui, d'Ouest en Est, auront environ 75, 75 et 90 mètres de portée entre appuis.

Le pont comprendra deux tabliers métalliques à une voie; chaque tablier sera à poutres latérales triangulées avec contreventement supérieur. Ils reposeront sur la culée Ouest conservée, une pile nouvelle, une pile conservée et la culée Est conservée.

Le pont devra permettre le passage des trains types les plus lourds admis dans chacun des deux Etats. Pour les calculs et les dispositions techniques il sera fait application des prescriptions des chemins de fer fédéraux allemands.

Un premier tablier à une voie sera établi en maintenant le rail à sa cote actuelle, selon la résolution de la Commission Centrale du Rhin du 15 décembre 1952, de telle façon que le tirant d'air de l'ouvrage corresponde au tirant d'air du pont-route provisoire d'amont; il sera commencé en 1953 et terminé, dans la mesure du possible, avant fin 1954.

La construction du deuxième tablier et la surélévation du premier interviendront ensuite dans un délai raisonnable.

Le tirant d'air définitif de l'ouvrage sera celui qui a été fixé par la Commission Centrale du Rhin.

L'enlèvement du pont provisoire actuel sera effectué dès la mise en service du premier tablier à une voie du nouveau pont. Cet enlèvement s'étendra à ses appuis provisoires et aux piles anciennes non conservées. Le déblaiement du Rhin sera achevé.

C) Récapitulation générale

Désignation de l'ouvrage	Dépenses en millions de Francs		
	Par ouvrage	:	cumulées
1. Pont-rail de Strasbourg-Kehl	498	:	498
2. Pont-route de Strasbourg-Kehl	395	:	893
3. Pont-route de Brisach	175	:	1 068
4. Pont-rail de Chalampé-Neuenburg	54	:	1 122

Ces estimations sont faites en valeur 1949 lors de la signature de l'accord.

PROTOCOLE NO 2 ANNEXÉ À L'ACCORD EN DATE DU 30 JANVIER 1953
RELATIF AUX PONTS FIXES ET BACS SUR LE RHIN A LA FRONTIÈRE
FRANCO-ALLEMANDE

Procédé de calcul pour le calcul des risques techniques en exécution du paragraphe 1 de l'Article 4

- On appellera
- M les dépenses, exprimées en DM, qui auront été effectuées au cours d'une année pour tous les ouvrages visés par la compensation;
 - Mo les mêmes dépenses, réévaluées au niveau des prix de 1949;
 - S_{Mo} la somme de toutes les valeurs Mo pour tous les ouvrages
 - V l'estimation totale des ouvrages, qui figure au protocole No. 1, en francs français au niveau des prix de 1949;
 - Ro le montant exprimé en DM d'après le niveau des prix en 1949 des dépassements de dépenses que les deux Parties supporte par moitié;
 - R le même montant, d'après le niveau des prix au moment de la prestation;
 - A la moyenne arithmétique des index mensuels ou trimestriels au cours de l'année en cause, du coût de la construction de bâtiments, publiés aux Statistische Berichte du "Statistisches Bundesamt" (Zahlen aus Bauwirtschaft, page 19, tableau 6, 1ère colonne, "Insgesamt" dans le numéro d'août 1952);
 - B la moyenne arithmétique au cours de l'année en cause du prix en DM d'une tonne de profilés (Formeisen) déterminée d'après les indications publiées au même bulletin (Erzeugerpreise bzw, Grosshandelpreise, page 10, groupe IV, 4ème colonne, dans le numéro d'août 1952).

Mo se déduit de M par la formule :

$$Mo = \frac{M}{\frac{1}{2} \left(\frac{A}{185} + \frac{B}{215} \right)}$$

Ro se déduit de Mo, de V et du cours de change de Comptabilisation appliqué pour l'accord (1 DM = 83,33 francs français) par la formule :

$$Ro = S_{Mo} - 1,1 \frac{V}{83,33}$$

R se déduit de Ro, Mo et M, par la formule :

$$R = R_0 \times \frac{M}{M_0}$$

Chaque partie supporte $\frac{R}{2}$

Les dépenses effectuées en des monnaies autres que le DM seront transformées en DM au cours officiel au jour de la prestation.

Si les index mentionnés ci-dessus venaient à n'être plus publiés, si leur mode d'établissement subissait des modifications, ou s'il se produisait en cours d'année des variations qui feraient paraître inéquitable l'application d'un même index à toutes les dépenses de l'année, les deux Parties se concerteraient pour appliquer une autre méthode de réévaluation conforme à l'esprit du présent protocole.

Les dépenses éventuelles de relèvement du pont provisoire de Strasbourg-Kehl, qui pourraient être effectuées en application du 2ème alinéa du paragraphe 1 de l'article 4 de l'accord ne seront pas comprises dans les dépenses M pour le calcul ci-dessus.

[TRANSLATION -- TRADUCTION]

AGREEMENT CONCERNING BRIDGES AND FERRY-BOATS ACROSS
THE RHINE ON THE FRENCH-GERMAN BORDER

The Government of the French Republic, represented by Mr. André Morice, Minister of Public Works, Transport and Tourism, and

The Government of the Federal Republic of Germany, represented by Mr. Hans-Christoph Seeböhm, Federal Minister of Transport,

Convinced of the need to regulate questions concerning means of communication across the Rhine, and desirous of resolving the problems of bridge reconstruction and construction, have agreed on the following:

Article 1

In this Agreement, the term "spans" means the complete system of spans including between the piers and the abutments immediately bordering the middle bank.

The term "bridge" means the system of spans and their piers and abutments.

The term "middle of the bridge" means the middle of the main spans, measured between the pier side of the river and the buttresses at the end of the main spans.

Article 2

The Contracting Parties shall each bear one half of the costs of construction or reconstruction of the bridges across the Rhine.

On each bridge, the middle line of the bridge will be understood as the boundary line. The part of the bridge located in the western area of this boundary line shall belong to France; the eastern part of this boundary line shall belong to Germany.

The French and the German administrations respectively shall assume the maintenance and renovation costs of the bridge sections under their responsibility. Arrangements between the French and German administrations shall be concluded so that each administration shall be assessed for the maintenance or for the renovation of a structure or for the undertaking of a necessary job on a structure, without affecting the division of expenses resulting from the sharing of maintenance and renovation costs .

Article 3

The Contracting Parties recognize that it is not desirable to restore bridges for pontoon use across the Rhine. If necessary, ferry-boats shall be arranged.

Subject to the provisions in the first sentence of the last paragraph of article 5, each ferry-boat, including the moorings, and all the accessories for use in the extensions of the initial section of the bridges in times of flooding, and all other installations, especially the

mooring poles, pylons and cable anchors, shall belong wholly to one or the other Contracting Party.

The number of ferry-boats allocated solely to each Contracting Party shall be, as far as possible, equal.

Each Contracting Party shall share the costs of construction, maintenance and operation of the ferry-boats allocated to them. The question of possible repercussions from the realization of the Alsace Grand Canal has not been considered.

Unless there is agreement to the contrary between the Contracting Parties, a toll for the use of the ferry-boats will not be collected.

Article 4

Subject to the special provisions provided in this Agreement, it is agreed as follows:

1) The compensation for the excess costs already undertaken by France, with respect to that which shall be allocated to France pursuant to article 2 of this Agreement, shall be ensured by Germany's agreement to bear all costs related to the overhaul of the semi-permanent railway bridge of Chalampé-Neuenburg, the construction of the permanent railway bridge of Strasbourg-Kehl and the construction of the permanent road bridges of Strasbourg-Kehl and Brisach, according to the requirements as set out in Protocol No. 1 annexed to this Agreement, including the costs related to the dismantling of the existing temporary bridges, the removal of the corresponding piers and the completion of the excavations. However, both Contracting Parties shall share equally the technical risks resulting from construction difficulties. For the implementation of this clause, the German administration shall proceed, if necessary, to make the calculations defined in Protocol No. 2. If the need to share the risk arises, the two Contracting Parties shall jointly seek a way allowing France to make its expenses as French contributions to one of the structures object of this Agreement.

If it is deemed necessary to increase the vertical clearance of the current temporary road bridge of Strasbourg-Kehl, the execution of the works of erection of the bridge will be provided and the corresponding costs will be born by Germany.

The span "Wending-Seibert" of the semi-permanent road bridge of Strasbourg-Kehl, the material "Bonnet-Schneider" and the other sections of the temporary rail bridge of Strasbourg-Kehl, the roadways called "d'Arromanches" of the temporary rail bridge of Brisach, the temporary roadways of the rail bridge of Chalampé-Neuenberg and the Bailey material used for the works currently in plane will be stored by France and will be returned to her at the dismantling of these works, and this special provision shall not affect the allocation of the maintenance costs during the existence of such temporary works. The value of these materials was not taken into consideration in the assessment of the expenses already undertaken.

2) For all structures for building or rebuilding after the signature of this Agreement, the main provisions of the projects, the construction programme and, as far as Germany does not supervise the works according to paragraph 4 of this article, the terms of tender will be jointly established by the competent technical services of the two Contracting Parties.

3) Concerning the permanent road bridges of Brisach and of Strasbourg-Kehl, and the rail bridges of Strasbourg-Kehl and of Chalampé-Neuenburg, the main features of the structures (length, width, number of sills, bearing force, means of execution) shall approach those used to calculate the initial estimates of the works for the study of the compensation referred to in paragraph 1 above of this article, and that are mentioned in Protocol No. 1 annexed to this Agreement. However, if it is jointly decided to select for one or more structures significantly different characteristics, the additions costs that might occur will be shared in half by the two Contracting Parties.

4) The supervision of the works referred to in paragraph 1 above will be provided by Germany. Subject to the possibility for Germany to apply German law, in particular in monetary and tax matters, French companies will be admitted to tender.

However, it is specified that the French military authorities will be obliged to provide the removal of the material "Bonnet-Schneider" of the temporary rail bridge of Strasbourg-Kehl.

Article 5

The existing ferries to be shared out are:

- The ferry of Huninge-Weil
- The ferry of Chalampé-Neuenburg
- The ferry of Rhinau-Kappel
- The ferry of Seltz-Plittersdorf.

The ferries of Huninge-Weil and of Chalampé-Neuenburg shall belong to Germany. The transfer of ownership shall take place on a date to be decided, with an agreement between the concerned administrations, and at the latest six months after the signature of this Agreement.

The ferries of Rhinau-Kappel and of Seltz-Plittersdorf belong to France.

Any change in the number of ferries shall require a new agreement between the Contracting Parties on the allocation of the running and maintenance costs of the ferries then in service.

It is specified that the expenses made by France for the construction of the two ferries allocated to Germany are covered by the fixed compensation described in paragraph 1 of article 4 above.

The parts of the ferry of Chalampé-Neuenburg constructed of French military material - material whose value has not been assessed in determining the balance of the expenses already made - shall remain in any case the property of the French army and will be the object of a lease contract. In case the French army should get back this material, an event that is not foreseen except in case of force majeure, before the entry in service of the reach of Fessenheim, it will be the responsibility of the Government of the Federal Republic to rebuild the installations immediately and at its own expense.

Article 6

Subject to the right of repossession recognized to France on the material referred to in the third line of paragraph 1 of article 4, it is agreed as follows:

1) In the two months that will follow the signature of this Agreement:

(a) - The east buttress and the east pier of the old rail bridge of Huninge-Weil, located in German territory, will be returned to Germany;

(b) - The east part of the temporary road bridge of Brisach, calculated starting from the middle of the bridge, will be returned to Germany;

(c) - The east part of the semi-permanent road bridge of Strasbourg-Kehl, calculated starting from the middle of the bridge, will be returned to Germany and the west part to France;

(d) - The east part of the rail bridge of Roppenheim-Wintersdorf, calculated starting from the middle of the bridge, will be returned to Germany.

2) Since the return to France of the excess expense it has already incurred will not take place until future construction of structures, and since the sections of the rail bridge of Strasbourg-Kehl are the property of the French army without the value of this roadway being calculated in the balance of past costs:

(a) - The return to Germany of the east half of the rail bridge of Chalampé-Neuenberg shall take place at the completion of the overhaul of this work in permanent bridge;

(b) - The sections of the temporary rail bridge of Strasbourg-Kehl remain the property of France;

(c) - The east pier and the east buttress of the rail bridge of Strasbourg-Kehl will be returned to Germany at the entry into service of the first roadway of the new bridge.

Article 7

The return of structures or of parts of structures will be the object of minutes in duplicate in French and in German languages by the representatives of the concerned administrations who will transmit them to their respective Governments.

Article 8

1) The Contracting Parties acknowledge the need to proceed on a urgent basis to build the rail bridge of Strasbourg-Kehl, whose first roadway shall be completed as far as possible by the end of the year 1954, the construction of the second roadway and the works of erection and completion being to be executed according to the conditions set in Protocol No. 1 annexed to this Agreement.

2) The Contracting Parties shall make their efforts so that all the works listed in paragraph 1 of article 4 shall be terminated in a period of ten years from the signature of this Agreement. Within this period of time, the two Contracting Parties shall jointly decide the dates of execution of such works. The road bridge of Strasbourg-Kehl shall be built first.

Article 9

Lacking any special agreement agreed either between the two Governments, either between the two railroad networks with the approval of each Government if such approval is deemed necessary by the concerned Government, the property boundary on the rail bridges will be taken as the origin for the fare distance of the network of each of the Contracting Parties. Increases for conventional distances on a work whose property is shared in half shall not be applied if the two rail networks have not agreed.

Article 10

The provisions of the Agreement of 2 April 1951 entered into by the Strasbourg navigation authority and the Baudirektion road authority of Fribourg for the construction of the current semi-permanent bridge of Strasbourg-Kehl, and the removal of the temporary bridge which was decommissioned due to this construction shall remain in force in so far as it is not contrary to the provisions of this Agreement.

It is specified that the monetary compensation referred to in article 15 of the Agreement of 2 April 1951 is superseded by the verification of the balance operated by the compensation provided for in article 4 above.

Article 11

The provisions of this Agreement concern both temporary bridges and permanent bridges. They do not apply to bridges, boat bridges and ferries that are or could be established upon exclusive request of the military authorities.

Article 12

Subject to contrary agreements, all litigation or dispute concerning the application or the interpretation of this Agreement shall be submitted, in each case, to the decision of two arbitrators appointed respectively by each of the Contracting Parties.

If, in a period of four months after one party has resorted to arbitration, the arbitrators cannot reach an agreement, they will jointly appoint the third member of the panel who will be neither of French nor of German nationality. If this appointment has not occurred in a period of two months, each party shall ask the President of the Court of Justice of the European Coal and Steel Community to appoint the third member.

The arbitral panel will establish its procedure.

Article 13

This Agreement shall enter into force on the day of its signature.

In witness whereof, the representative of the Government of the French Republic and the representative of the Government of the Federal Republic of Germany, duly authorized for this purpose, have signed this Agreement.

Done in Paris in two texts, in French and German languages, on 30 January 1954.

For the Government of the French Republic:

ANDRÉ MORICE

For the Government of the Federal Republic of Germany:

HANS-CHRISTOPH SEEBOHM

PROTOCOL NO. 1 ANNEXED TO THE AGREEMENT OF 30 JANUARY 1953
RELATING TO PERMANENT BRIDGES AND FERRIES ON THE RHINE AT
THE FRENCH-GERMAN BORDER

Technical and financial conditions of construction of the planned bridges

A) Construction of road bridges

1) Road bridge of Strasbourg-Kehl

The permanent road bridge of Strasbourg-Kehl will be built upstream of the current road bridge. Its length will be between 240 and 250 meters. The roadway shall be 9 meters wide and the pavements shall be 3 meters wide each.

The vertical clearance of the navigable channel shall be such as established by the Central Rhine Commission.

The navigable channel shall be at least 90 meters wide.

The bridge shall be evaluated according to the heaviest German class (class 60 of the rules DIN 1072). It shall also allow the transit of military vehicles of the class 100 (MEXE).

The removal of the current temporary bridge shall take place after the completion of the permanent bridge. This removal will regard spans and piers but not buttresses that shall be preserved.

The estimate of these works in 1949 value made at the signature of the agreement is as follows:

Construction of the new bridge	: 365 millions Francs
Removal of the spans and piers of the current bridge	: <u>30 millions Francs</u>
Total	: 395 millions Francs

2) Road bridge of Brisach

The construction of a permanent road bridge in Brisach is planned using the piers and buttresses of the old rail bridge and assuming that the railway company will donate these sills.

If these sills will be reused for the construction of a new rail bridge, the two contracting parties will consult to examine the modalities of construction of the permanent road bridge and the sharing of the additional costs.

The total length of the bridge shall be divided in three spans of 73 meters each. The access spans located on the banks can be replaced by embankments, however taking into consideration the possible maintenance of the alimentation channel of Brisach on the left bank; in any case, they are not a part of this agreement.

The roadway shall be 7 meters wide and the pavements shall be 1,5 meters wide each.

The bridge shall be evaluated according to the heaviest German class (class 60 of the rules DIN 1072). It shall also allow the transit of military vehicles of the class 80 (MEXE).

During the construction of the new work road traffic shall continue to be assured.

The current bridge shall be removed.

The estimate of these works in 1949 value made at the signature of this Agreement is as follows:

Construction of the new bridge	: 125 millions Francs
Removal of the current bridge and maintaining traffic during the works	: <u>50 millions Francs</u>
Total	: 175 millions Francs

3) Summary for road bridges

For road bridges to be built the total estimated cost in the year 1949 is 570 millions French francs.

B) Construction of rail bridges

1) Rail bridge of Strasbourg-Kehl

The permanent rail bridge of Strasbourg-Kehl shall be built with two tracks on the site of the current temporary rail bridge. The distance between buttresses shall be of about 340 meters. It shall feature three spans, which, west to east, shall be about 75, 75 and 90 meters long between sills.

The bridge shall feature two metal one-track roadways; each roadway will have lateral triangular girders with upper struts. They will lie on the existing west buttress, a new pier, an existing pier and the existing east buttress.

The bridge shall allow the transit of the heaviest trains allowed in each of the two countries. For calculations and technical details the specifications of the federal German railroads shall be applied.

The first one-track roadway shall be built keeping the rail at the current elevation, in accordance with the resolution of the Central Rhine Commission of 15 December 1952, so that the vertical clearance of the work shall correspond to the vertical clearance of the temporary road bridge upstream. The bridge construction shall begin in 1953 and be completed, as far as possible, before the end of 1954.

The construction of the second roadway and the raising of the first shall eventually follow within reasonable delay.

The permanent vertical clearance of the work shall be such as established by the Central Rhine Commission.

The removal of the current temporary bridge will take place following the entry into service of the first roadway of the new bridge. This removal will include the temporary sills and the old piers not preserved.

The estimate of these works in 1949 value, made at the time of the signature of the agreement, is as follows:

Construction of the new bridge (including raising of the roadway and removal of sills and piles of the old bridge)	: 477 millions Francs
Removal of the temporary roadways	: 11 millions Francs
Completion of the works of clearing of the river bed	: <u>10 millions Francs</u>
Total	: 498 millions Francs

2) Rail bridge of Chalampé-Neuenburg

The semi-permanent single-track rail bridge of Chalampé-Neuenburg will be transformed in permanent single-track bridge while maintaining the traffic.

This transformation shall entail:

- The construction of a permanent roadway 72 meters long to the west of the central span, in substitution of the current temporary spans;
- The construction of a buttress to be used as west sill to this roadway;
- The transformation in buttress of the first east pier over the mid-bed.

The appearance of the definitive roadway 72 meters long to be built shall be identical to the one of the existing roadway located to the east of the central span.

The new roadway shall be calculated to allow the transit of light-type French trains (axle of 20 tons) and of light-type German trains.

For calculations and technical details the specifications of the federal German railroads shall be applied.

The estimate of these works in 1949 value, made at the time of the signature of the agreement, is 54 million French francs.

3) Summary for rail bridges

For permanent rail bridges the total cost estimated in 1949 French francs is of 552 million.

C) General summary

Name of the work	Cost in millions of francs		
	Per work	:	Total
1. Strasbourg-Kehl rail bridge	498	:	498
2. Strasbourg-Kehl road bridge	395	:	893
3. Brisach road bridge	175	:	1 068
4. Chalampé-Neuenburg rail bridge	54	:	1 122

These estimates are made in 1949 value at the time of signature of the Agreement.

PROTOCOL NO. 2 ANNEXED TO THE AGREEMENT OF 30 JANUARY 1953
RELATING TO PERMANENT BRIDGES AND FERRIES ON THE RHINE AT
THE FRENCH-GERMAN BORDER

*Techniques of calculations for the calculation of technical risks in
execution of paragraph 1 of article 4*

It shall be defined	M	expenses, in German marks, made during one year for all works envis aged by the compensation.
	Mo	The same expenses, revalued at 1949 costs.
	SMo	The total of all Mo values for all works.
	V	The total estimates of works, which is featured in Protocol No. 1, in French francs at the level of 1949 prices.
	Ro	The sum expressed in German marks based on the price level of 1949 of the cost overruns that the two parties share in half.
	R	The same sum, based on the price level at the moment of the performance.
	A	The arithmetical average of the monthly or quarterly indexes, during the year in object, of the cost of housing construction, published in the Statistische Berichte of the "Statistisches Bundesamt"(Zahlen aus Bauwirtschaft, page 19, table 6, first column, Ingesamt" in the August 1952 issue).
	B	The arithmetical average during the year in object of the cost of a ton of profile (Formeisen), determined based on the indications published in the same bulletin (Erzuegerpreise bzw, Grosshandelpreise, page 10, group 4, fourth column, in the August 1952 issue);

Mo is derived from M in the formula:

$$Mo = \frac{M}{\frac{1}{2} \left(\frac{A}{185} + \frac{B}{215} \right)}$$

Ro is derived from Mo, V and the change in rate of counting applied in the agreement (1 German mark = 83,33 French francs) in the formula:

$$Ro = S Mo - 1,1 \frac{V}{83,33}$$

R is derived from Ro, Mo and M with the formula:

$$R = R_o \times \frac{M}{M_o}$$

$$\text{Each party bears } \frac{R}{2}$$

Expenses made in currencies other than German mark will be converted in German marks at the official rate of the day of the performance

If the indexes mentioned above should cease to be published, if the mode of their assessment should be modified, or if such variation occur that it would appear unfair to apply the same index to all expenses in the year, the two parties shall coordinate to apply a different method of revaluation in accordance with the spirit of the present Protocol.

The potential expenses of the raising of the temporary bridge of Strasbourg-Kehl, which could be made according to the second line of paragraph 1 of article 4 of the Agreement, shall not be included in the M expenses for the above calculation.