

## Accord relatif aux ponts fixes et bacs sur le Rhin à la frontière franco-allemande (Paris, 30 janvier 1953)

**Légende:** On 30 January 1953, in Paris, the Government of the French Republic and the Government of the Federal Republic of Germany reach an agreement to facilitate transit across the river Rhine and to solve the problems of construction and reconstruction of bridges. This initiative paves the way for regional cooperation between the two countries.

**Source:** 'Accord relatif aux ponts fixes et bacs sur le Rhin à la frontière franco-allemande, signé à Paris' dans Recueil général des traités de la France (R.G.T.F.). 30.01.1953, 1ère série vol. V no 151, pp. 472-478.

[http://basedoc.diplomatie.gouv.fr/exl-php/util/documents/accede\\_document.php](http://basedoc.diplomatie.gouv.fr/exl-php/util/documents/accede_document.php) .

**Copyright:** Ministère des Affaires Étrangères et Européennes

**URL:**

[http://www.cvce.eu/obj/accord\\_relatif\\_aux\\_ponts\\_fixes\\_et\\_bacs\\_sur\\_le\\_rhin\\_a\\_la\\_frontiere\\_franco\\_allemande\\_paris\\_30\\_janvier\\_1953-fr-1ad07b08-7f93-42e2-95fb-a7b7048c43d6.html](http://www.cvce.eu/obj/accord_relatif_aux_ponts_fixes_et_bacs_sur_le_rhin_a_la_frontiere_franco_allemande_paris_30_janvier_1953-fr-1ad07b08-7f93-42e2-95fb-a7b7048c43d6.html)

**Date de dernière mise à jour:** 03/12/2013

30 Janvier 1953      RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE.

ACCORD RELATIF AUX PONTS FIXES ET BACS SUR LE RHIN A LA FRONTIÈRE FRANCO-ALLEMANDE, SIGNÉ A PARIS.

En vigueur le 30 janvier 1953.

Le Gouvernement de la République française représenté par :

M. André Morice, Ministre des Travaux publics, des Transports et du Tourisme, et

Le Gouvernement de la République Fédérale d'Allemagne représenté par :

M. 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<sup>er</sup>. — 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 à 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 pylônes 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 n° 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 œuvre de cette clause l'administration allemande procédera, le cas échéant, aux calculs définis au Protocole n° 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 n° 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 six 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 reconstituer 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 n° 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. A 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 en deux textes, en langues française et allemande.

Pour le Gouvernement  
de la République française :  
A. Morice.

Pour le Gouvernement  
de la République Fédérale d'Allemagne :  
H. C. Seebohm.

✱✱

#### Protocole n° 1

annexé à l'Accord en date du 30 janvier 1953  
relatif aux ponts fixes et bacs sur le Rhin à 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 ....	30 millions de francs
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 trois 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 1,50 m 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 .....	50 millions de francs
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 deux 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 États. 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.

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

Construction du nouveau pont (y compris surélévation et enlèvement des piles et palées de l'ancien pont) ....	477 millions de francs
Enlèvement des tabliers provisoires .....	11 millions de francs
Achèvement des travaux de déblaiement du lit du fleuve	10 millions de francs
Au total .....	498 millions de francs

## 2. Pont-rail de Chalampé-Neuenburg.

Le pont-rail semi-définitif à une voie de Chalampé-Neuenburg sera transformé en pont définitif à une voie en maintenant la circulation.

Cette transformation comportera :

- la construction d'un tablier définitif de 72 mètres d'ouverture à l'Ouest de la travée centrale, en remplacement des travées provisoires actuelles ;
- la construction d'une culée servant d'appui Ouest à ce tablier ;
- la transformation en culée de la première pile Est au-delà du lit moyen.

L'aspect du tablier définitif de 72 mètres d'ouverture à construire sera identique à celui du tablier existant situé à l'Est de la travée centrale.

Le nouveau tablier sera calculé pour permettre le passage du train-type léger français (essieux de 20 T) et du train-type léger allemand.

Pour les calculs et les dispositions techniques il sera fait application des prescriptions des chemins de fer fédéraux allemands.

L'estimation de ces travaux en valeur 1949, faite lors de la signature de l'Accord est de 54 millions de francs français.

## 3. Récapitulation pour les ponts-rails.

Pour les ponts-rails définitifs la dépense globale évaluée en francs français de l'année 1949 est de 552 millions de francs.

### 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 n° 2

annexé à l'Accord en date du 30 janvier 1953

relatif aux ponts fixes et bacs sur le Rhin à 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 ;
- SMo la somme de toutes les valeurs Mo pour tous les ouvrages ;
- V l'estimation totale des ouvrages, qui figure au Protocole n° 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 supportent 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, 1<sup>re</sup> 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, 4<sup>e</sup> 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 :

$$R = Ro \times \frac{M}{Mo}$$

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 2<sup>e</sup> alinéa du paragraphe 1 de l'article 4 de l'Accord ne seront pas comprises dans les dépenses M pour le calcul ci-dessus.

— 152 —

5 Février 1953 SUISSE.

AVENANT AU PROTOCOLE GÉNÉRAL RELATIF A LA CONVENTION DU 9 JUILLET 1949 ENTRE LA FRANCE ET LA SUISSE SUR L'ASSURANCE VIEILLESSE ET SURVIVANTS, SIGNÉ A BERNE.

Les Hautes Parties Contractantes, soucieuses d'admettre les ressortissants français et suisses naviguant sur le Rhin au bénéfice de la Convention franco-suisse du 9 juillet 1949 sur l'assurance vieillesse et survivants jusqu'à l'entrée en vigueur de l'Accord international du 27 juillet 1950 sur la sécurité sociale des bateliers rhénans, ont convenu, d'un commun accord, d'abroger le point 7 du Protocole général annexé à la Convention du 9 juillet 1949.

Elles ont convenu, de plus, que les Autorités administratives suprêmes françaises et suisses prendraient, d'un commun accord, toutes mesures utiles en vue de remédier aux situations pénibles qui pourraient subsister dans des cas particuliers après la mise en vigueur de l'Accord international précité du 27 juillet 1950.

Fait en double exemplaire.

Pour la France :  
J. Chauvel.

Pour la Suisse :  
A. Saxer.