

Protocole

des négociations ayant pour objet de régler les modalités de la collaboration technique et administrative de l'Allemagne, de la France et de la Suisse pour l'exécution des travaux de régularisation du Rhin entre Strasbourg/Kehl et Istein

Signé le 18 décembre 1929
Approuvé par le Conseil fédéral le 26 mars 1930
Entré en vigueur le 19 mai 1930

Les représentants des gouvernements allemand, français et suisse, savoir:

(suivent les noms des représentants)

se sont réunis du 4 au 18 novembre 1929 à Strasbourg et du 15 au 18 décembre 1929 à Genève en vue d'élaborer l'arrangement prévu par la résolution de la commission centrale pour la navigation du Rhin du 29 avril 1925¹ (chap. I, 3°) et destiné à régler les modalités de la collaboration technique et administrative de leurs pays pour l'exécution des travaux de régularisation du Rhin entre Strasbourg et Istein.

Lesdits représentants sont tombés d'accord sur les dispositions suivantes et sont convenus de recommander à leurs gouvernements respectifs de les adopter le plus tôt possible et de se notifier réciproquement leur approbation.

Art. 1

L'Allemagne et la Suisse exécuteront la régularisation du Rhin de Strasbourg/Kehl à Istein, conformément au projet approuvé par la commission centrale pour la navigation du Rhin (résolution du 29 avril 1925²). La France prêterà à cette entreprise son concours technique et administratif.

Art. 2

1. Les travaux seront exécutés d'après un programme conforme aux dispositions du chapitre I, chiffre 1, de la résolution mentionnée à l'art. 1. Ils seront entrepris sur deux points à la fois: 1° Aux environs de Strasbourg/Kehl, à partir du km bad. 125,5 km fr. 127,4, et 2° aux environs de Hartheim, à partir du km bad. 45,5 km fr. 47,5. A partir de Strasbourg, les travaux seront exécutés progressivement vers l'amont; à partir de Hartheim, ils seront poussés à la fois vers l'amont jusqu'au seuil d'Istein et vers l'aval jusqu'à leur jonction aux travaux entrepris sur la section de Strasbourg.

2. Dans chacune des trois sections d'aménagement, les tronçons à mettre en chantier pourront atteindre une longueur de 12 km par an. Si, toutefois, dans certaines parties

RS 12 516

¹ Voir FF 1929 II 76

² Voir FF 1929 II 76

de ces tronçons, la configuration du lit du fleuve se révélait momentanément défavorable à l'exécution des travaux, l'aménagement de ces parties pourra être renvoyé aux années suivantes.

3. Si les expériences faites au cours des travaux exigent que le projet d'exécution subisse des modifications ou additions d'une certaine importance, il appartiendra à la commission des travaux instituée par l'art. 7 de statuer, sous réserve d'approbation par la commission centrale pour la navigation du Rhin.

4. Il est bien entendu que les travaux seront exécutés selon les règles de la plus stricte économie et que, chaque année, ils seront avancés autant que possible.

Art. 3

Les travaux de régularisation comprennent:

- a) l'aménagement du lit d'étiage entre Strasbourg-Kehl et la barre rocheuse d'Istein;
- b) le déplacement de l'embouchure des affluents, si les travaux de régularisation l'exigent ainsi que toutes autres modifications ou défenses de berges;
- c) l'adaptation éventuelle des ponts fixes, en dehors des cas où cette adaptation serait nécessitée principalement par le développement du trafic et non par les modifications du chenal résultant de la régularisation.

Art. 3^{bis} 3

Art. 4⁴

1. Dans la disposition des ouvrages de régularisation, on tiendra compte, autant que possible, des ouvrages existants. Le chenal navigable sera raccordé au canal de fuite de l'usine de Kembs et à l'entrée projetée du port de Strasbourg. On prendra toutes mesures nécessaires pour maintenir le fonctionnement des canaux d'alimentation et de décharge existants.

2. On s'attachera, en outre, dans l'intérêt de la navigation, à réaliser une entente en vue de permettre ultérieurement un raccordement, aussi facile que possible, des canaux de fuite provisoires du grand canal d'Alsace avec le chenal navigable.

3. L'adaptation des ports, débarcadères et bacs, que les travaux de régularisation pourraient rendre nécessaire, incombera aux Etats riverains; l'adaptation des ponts de bateaux incombera aux propriétaires de ces ponts.

Art. 5

1.⁵ L'exécution des travaux de régularisation sera confiée à la Badische Wasser- und Strassenbaudirektion, à Karlsruhe, appelée direction des travaux.

³ Pour la teneur de cet article, voir le ch. I du l'Avenant du 3 janv. 1955, publié ci-après.

⁴ Voir aussi le prot. de clôture, publié ci-après.

⁵ Modifié par le ch. II de l'Avenant du 3 janv. 1955, publié ci-après.

2. La direction des travaux engage le personnel, se procure les installations de chantier et achète les matériaux de construction. Elle assume le service de comptabilité et établit les règlements de comptes.

Art. 6

En exécution de l'engagement pris par l'Allemagne et la Suisse au chap. I, ch. 2a), de la résolution de la commission centrale pour la navigation du Rhin du 29 avril 1925⁶, la direction des travaux sera chargée de prendre les dispositions nécessaires pour que la navigation ne subisse aucune gêne appréciable pendant l'exécution des travaux de régularisation.

Art. 7

1. L'expédition des affaires de nature technique et administrative relatives à l'exécution des travaux de régularisation incombe à une commission des travaux. Celle-ci est composée de six membres, chaque Etat contractant en désignant deux. Elle se réunit au moins une fois par année. Chaque Etat contractant prend à sa charge les frais de sa délégation.

2. Il appartient à la commission des travaux d'approuver les programmes d'exécution que lui soumet la direction des travaux pour l'ensemble et les différentes étapes de la régularisation, de surveiller l'exécution des travaux, de statuer dans les cas prévus à l'al. 3 de l'art. 2, de présenter aux gouvernements intéressés des rapports périodiques sur la marche des travaux, ainsi que sur l'observation des délais, et de procéder au récolement des tronçons aménagés.

3. Les décisions de la commission des travaux sont prises à l'unanimité. La commission fixera elle-même le détail de son organisation dans un règlement⁷ qu'elle soumettra à l'approbation des Etats contractants.

4. Si l'unanimité ne peut être obtenue, le président de la Cour permanente de justice internationale⁸ sera prié par la commission de désigner un ingénieur qui statuera définitivement sur les points au sujet desquels l'accord n'aura pas été réalisé. Cette désignation devra autant que possible porter successivement sur des ressortissants d'Etats différents, à l'exclusion toutefois des ressortissants des Etats contractants.

5. La mission de la commission des travaux prendra fin lorsque la totalité des ouvrages aura été prise en charge pour l'entretien par les Etats riverains comme il est prévu à l'art. 9 ci-après.

⁶ Voir FF 1929 II 76

⁷ RS 12 523; RO 1958 1108

⁸ La Cour permanente de justice internationale a été dissoute par résolution de l'Assemblée de la Société des Nations du 18 avril 1946 (FF 1946 II 1186) et remplacée par la Cour internationale de justice (RS 0.193.50).

Art. 8

1. L'expédition des affaires financières relatives à l'exécution des travaux de régularisation est confiée à un comité des finances. Celui-ci est composé de quatre membres, dont deux sont désignés par l'Allemagne et deux par la Suisse. Il se réunit au moins une fois par année. Chacun des deux Etats prend à sa charge les frais de sa délégation.

2. Sur demande, le comité des finances met les fonds nécessaires à la disposition de la direction des travaux, en surveille l'emploi et donne les directives pour le service de comptabilité. Il présente aux deux gouvernements des rapports périodiques sur la situation financière et le respect des prévisions du devis.

3. Les décisions du comité des finances sont prises à l'unanimité. Le comité fixera lui-même détail de son organisation dans un règlement⁹ qu'il soumettra à l'approbation des deux gouvernements.

Art. 9

1. Dès qu'un tronçon sera aménagé sur une longueur d'au moins 5 km, la commission des travaux procédera au récolement des travaux sur ce tronçon.

2. Après un délai de trois années¹⁰ et si pendant ce délai les ouvrages ont fait preuve d'une solidité satisfaisante, l'Etat sur le territoire duquel ils se trouvent en prendra possession et commencera, en même temps, à en assumer l'entretien.

3. Les autorités compétentes des deux Etats riverains conféreront chaque année au sujet des mesures nécessaires pour l'entretien des ouvrages.

4. La France recevra de l'Allemagne et de la Suisse, à titre de fonds de concours pour cet entretien, une contribution égale à l'excédent des dépenses réelles de travaux par rapport à un contingent normal annuel fixé à 10 000 francs français par kilomètre de section régularisée et remise à l'entretien. Ce contingent est calculé sur la base de l'index du coût de la vie en France pour 1929 et variera comme cet index.

5. Il est entendu toutefois que si, pendant une ou plusieurs années, les dépenses effectuées par la France se trouvent inférieures audit contingent normal, la France, avant de faire appel, les années suivantes, pour cet entretien, au concours financier de l'Allemagne et de la Suisse, prendra à sa charge le supplément de dépenses d'entretien qui serait nécessaire, en sus du contingent normal, jusqu'à concurrence, pour chaque année, d'un dixième au moins de ce contingent, aussi longtemps que les économies qu'elle aurait réalisées n'auront pas été entièrement absorbées.

6.¹¹ Lorsque la France aura pris possession, conformément à l'al. 2 du présent article, de la totalité des ouvrages compris dans les travaux de régularisation et situés sur son territoire, elle prendra intégralement à sa charge l'entretien de ces ouvrages.

⁹ RS 12 525

¹⁰ Modifié par le ch. III de l'Avenant du 3 janv. 1955, publié ci-après.

¹¹ Complétée par le ch IV de l'Avenant du 2 janv. 1955, publié ci-après.

Art. 9bis¹²

Art. 10

1. En vue d'assurer l'exécution du chap. I, ch. 2 b), de la résolution de la commission centrale pour la navigation du Rhin du 29 avril 1925¹³ et de déterminer, le cas échéant, les conséquences dommageables qui résulteraient pour la partie de la voie navigable déjà régularisée en aval de Strasbourg de l'exécution et de la réalisation des travaux de régularisation en amont de Strasbourg, on relèvera, au début des travaux et dans la mesure nécessaire, l'état du lit du fleuve en aval de Strasbourg en faisant des levés de profils en travers espacés d'environ 100 m. et des levés de profils en long de chaque rive, ainsi que des différents niveaux du fleuve; on relèvera en outre l'état des ouvrages de régularisation. Ces levés seront exécutés aux frais de l'entreprise et sous la surveillance de la commission des travaux. Le résultat en sera consigné dans un rapport, avec plans à l'appui, et soumis à l'approbation des gouvernements des Etats contractants.

2. Ces levés seront renouvelés lorsque l'une des trois délégations à la commission des travaux le jugera nécessaire.

3. Il appartiendra à la commission des travaux de constater les conséquences dommageables visées à l'al. 1 ci-dessus et de déterminer les mesures à prendre pour y remédier.

4. Après l'achèvement de la mission confiée à la commission des travaux, l'exécution des levés, la constatation des dommages et la détermination des mesures à prendre pour y remédier incomberont aux administrations des Etats riverains du fleuve entre Strasbourg et Sonderheim. Chacune de ces administrations recevra de l'autre communication du programme des mesures dont l'exécution pourrait avoir une influence directe sur les parties du fleuve ou de ses rives situées dans le territoire de son pays, afin qu'elles soient exécutées de la manière la plus convenable pour les deux pays. Lesdites administrations s'entendront sur les questions qui pourraient s'élever à l'occasion des travaux susvisés.

5. Les contestations qui pourraient s'élever au sujet de l'application de l'alinéa précédent seront portées devant la commission centrale pour la navigation du Rhin agissant dans les conditions prévues par les traités et conventions en vigueur.

Art. 11

Les gouvernements allemand, français et suisse détermineront d'un commun accord une procédure spéciale pour la fixation, le cas échéant, du montant des dommages, autres que ceux qui sont visés à l'art. 10 ci-dessus, qui viendraient à être causés par l'exécution des travaux de régularisation et pour lesquels les Etats qui exécutent ces travaux devraient indemnité.

¹² Pour la teneur de cet article, voir le ch. V de l'Avenant du 3 janv. 1955, publié ci-après.

¹³ Voir FF 1929 II 76

Art. 12

En exécution du chap. I, ch. 3, de la résolution de la commission centrale pour la navigation du Rhin du 29 avril 1925¹⁴, les Etats riverains s'engagent à faciliter de leur mieux l'exécution des travaux de régularisation en concédant les avantages suivants:

- a)¹⁵ la direction des travaux est assurée du concours des autorités administratives dans ses rapports avec ces autorités et notamment en cas de procédure requise par les lois ou ordonnances du pays;
- b) l'entreprise pourra occuper gratuitement les terrains du domaine public nécessaires à l'entreposage des matériaux, à l'aménagement des chantiers et à l'établissement des baraques provisoires dans la mesure compatible avec l'usage auquel ces terrains sont destinés; les projets d'installation sur ces terrains devront être soumis à l'approbation des administrations intéressées; les lieux devront être remis en état au fur et à mesure de l'achèvement des travaux;
- c) l'entreprise pourra extraire les matériaux nécessaires dans les dépendances du domaine public moyennant les autorisations qui seront délivrées par les administrations intéressées dans les mêmes conditions qu'aux entrepreneurs de travaux publics et moyennant notamment les redevances habituelles;
- d) le matériel et l'outillage des administrations seront mis à la disposition de l'entreprise dans la mesure compatible avec l'exploitation normale du service, moyennant le paiement des dépenses réelles majorées des dépenses d'entretien et d'amortissement;
- e)¹⁶ les facilités dont disposent les administrations en vertu de la législation et de la réglementation en vigueur pour l'approvisionnement en bois de fascinage et l'extraction de pierres et autres matériaux seront accordées à l'entreprise;
- f) le personnel employé aux travaux pourra circuler librement sur le Rhin et sur les rives jusqu'à une distance de 50 m en arrière de la crête de la digue de correction sous réserve des mesures de police nécessaires.

Art. 13

1. En vue du recrutement du personnel nécessaire à l'exécution des travaux, la direction des travaux engagera des ressortissants de chacun des trois Etats contractants d'après les offres qu'elle recevra de personnes qualifiées (employés et ouvriers).

2. La direction des travaux devra recruter ce personnel en donnant la priorité, dans une mesure équitable, aux ressortissants de l'Etat sur le territoire duquel ce personnel sera employé et en s'adressant aux offices publics de placement.

¹⁴ Voir FF 1929 II 76

¹⁵ Complétée par le ch. VI de l'Avenant du 3 janv. 1955, publié ci-après.

¹⁶ Complétée par le ch. VII de l'Avenant du 3 janv. 1955, publié ci-après.

3. Les conditions du travail du personnel seront conformes aux lois et règlements qui, dans la région des travaux, seront applicables aux marchés de travaux publics exécutés pour le compte de l'Etat.

Art. 14

Sous réserve des dispositions de l'art. 9, les Etats riverains continueront, pendant la durée des travaux, à entretenir à leurs frais les rives et le lit du fleuve dans la mesure où cet entretien ne serait pas rendu nécessaire par l'exécution ou la réalisation de la régularisation.

Art. 15

1. Si un litige vient à s'élever entre les trois Etats contractants au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent accord, il sera soumis, au cas où il n'aurait pas été réglé dans un délai raisonnable par la voie diplomatique, à la chambre de la Cour permanente de justice internationale¹⁷ appelée, aux termes de l'art. 29 du statut de la Cour¹⁸, à statuer en procédure sommaire. Toutefois, à la requête de l'une des parties, le litige sera soumis à la Cour de justice¹⁹ siégeant en séance plénière.

2. Les parties pourront également convenir de soumettre le litige à un tribunal arbitral constitué conformément à l'art. 45 de la convention de La Haye du 18 octobre 1907²⁰ pour le règlement pacifique des conflits internationaux.

Art. 16

1. Les présentes dispositions entreront en vigueur dès qu'elles auront été approuvées par les trois gouvernements intéressés.

2. Chaque gouvernement notifiera son approbation aux deux autres. Le gouvernement allemand constatera que toutes ces notifications ont été faites et il en fera part aux deux autres gouvernements en indiquant la date de l'entrée en vigueur des présentes dispositions.

¹⁷ La Cour permanente de justice internationale a été dissoute par résolution de l'Assemblée de la Société des Nations du 18 avril 1946 (FF **1946** II 1186) et remplacée par la Cour internationale de justice au statut de laquelle la Suisse (RS **0.193.501**), la France et l'Allemagne ont adhéré.

¹⁸ A cet article correspond l'art. 29 du statut de la nouvelle Cour internationale de justice du 26 juin 1945 (RS **0.193.501**).

¹⁹ La Cour permanente de justice internationale a été dissoute par résolution de l'Assemblée de la Société des Nations du 18 avril 1946 (FF **1946** II 1186) et remplacée par la Cour internationale de justice au statut de laquelle la Suisse (RS **0.193.501**), la France et l'Allemagne ont adhéré.

²⁰ RS **0.193.212**

Fait en trois exemplaires, chacun en allemand et en français.

Genève, le 18 décembre 1929

Seeliger
Hoebel
Spiess

S. Dreyfus

Herold

Avenant

Conclu le 3 janvier 1955

Approuvé par l'Assemblée fédérale le 21 juin 1955²¹

Entré en vigueur le 30 septembre 1955

Les représentants des gouvernements allemand, français et suisse savoir:

(Suivent les noms des représentants)

dûment autorisés, se sont réunis à Bâle en vue

- de mettre fin au régime transitoire institué par l'accord concernant l'exécution des travaux de régularisation du Rhin entre Strasbourg/Kehl et Istein conclu à Berne le 19 décembre 1947²² entre la Suisse et la France,
- de tenir compte des modifications du projet de régularisation rendues nécessaires tant par les expériences faites au cours des travaux que par l'aménagement du Grand-Canal d'Alsace et décidées, conformément aux dispositions de l'art. 2, ch. 3, du Protocole de Genève du 18 décembre 1929²³, par la Commission des travaux instituée par l'art. 7 dudit protocole,
- de se mettre d'accord au sujet des conséquences de la non-fixation du fond du lit, conformément à la résolution n° 32 de la Commission centrale pour la navigation du Rhin du 28 octobre 1954.

Ils sont convenus des dispositions suivantes qui complètent et modifient celles du Protocole de Genève du 18 décembre 1929:

I

Un art. 3^{bis} est ajouté:

Art. 3^{bis} – Dès qu'un bief du Grand-Canal d'Alsace est ouvert à la navigation, aucun travail de régularisation n'est plus exécuté dans le secteur correspondant du Rhin.

Lorsqu'un bief du Grand-Canal d'Alsace est en construction, les travaux de régularisation dans le secteur correspondant du Rhin sont limités à ceux qui sont nécessaires pour maintenir, jusqu'au moment où la navigation pourra emprunter ce bief, des conditions de navigabilité analogues à celles existant à l'aval. Ces travaux sont arrêtés lorsqu'il paraît assuré que ces conditions se maintiendront jusqu'au moment précisé ci-dessus.

RO 1955 971; FF 1955 I 278

²¹ RO 1955 969

²² FF 1950 II 219

²³ Publié ci-devant.

Toutefois, la Commission des travaux pourra décider qu'un certain tronçon à l'extrémité aval des secteurs, sur lesquels les travaux de régularisation ont été arrêtés, soit aménagé de façon à assurer le raccordement avec le secteur situé en aval.

II

Le ch. 1 de l'art. 5 est annulé et remplacé par le texte suivant:

«L'exécution des travaux de régularisation sera confiée au service compétent de la *Deutsche Wasser- und Schifffahrtsverwaltung*, appelé Direction des travaux.»

III

Le délai de trois années prévu au ch. 2 de l'art. 9 est porté à six années.

IV²⁴

Le ch. 6 de l'art. 9 est complété comme suit:

«En acceptant que la fixation du fond du lit du fleuve ne soit pas réalisée, la France déclare toutefois qu'elle entend limiter ses dépenses au contingent normal annuel défini au chiffre 4 du présent article, appliqué chaque année au secteur du fleuve encore emprunté par la navigation générale.

Si, après l'expiration d'une période de dix années à compter du 1^{er} janvier 1960, ce contingent normal s'avère insuffisant, les représentants de la Suisse et de la France se réuniront pour étudier comment pourront être supportées en commun les dépenses excédentaires ultérieures.

Le Service français de la navigation tiendra le Service fédéral des eaux²⁵ au courant des travaux d'entretien et des dépenses y relatives. Il autorisera les représentants de ce service à visiter les travaux sur place.»

V

Un art. 9^{bis} est ajouté:

Art. 9^{bis} – Au moment de l'entrée en vigueur du présent avenant, l'Etat sur le territoire duquel se trouvent les ouvrages de régularisation des secteurs parallèles aux biefs de Kembs et Ottmarsheim prend définitivement possession de ces ouvrages.

Les autres ouvrages de régularisation pour lesquels les travaux auront pris fin conformément à l'art. 3^{bis} ci-dessus seront définitivement pris en possession par l'Etat sur le territoire duquel ils se trouvent, dès que la navigation empruntera le bief correspondant du canal latéral.

Les Etats riverains n'assumeront, dans les secteurs parallèles aux biefs du Grand-Canal d'Alsace déjà empruntés par la navigation, aucune obligation d'entretien des ouvrages de régularisation.

²⁴ Voir aussi le prot. de clôture, publié ci-après.

²⁵ Actuellement «Office fédéral de l'économie des eaux»

Les Etats riverains n'assumeront dans ces secteurs que l'entretien du lit du fleuve tel qu'il est défini dans le passage suivant de la résolution n° 10 du 1^{er} juillet 1948 de la Commission centrale pour la navigation du Rhin:

«Il est nécessaire que le lit du fleuve parallèle au Grand-Canal d'Alsace soit toujours entretenu au moins de telle manière que le fleuve ne divague pas et qu'il n'en résulte pas une diminution de la navigabilité des secteurs situés à l'aval.»

VI

L'art. 12, let. a, est complété comme suit:

«Pour faciliter l'application de l'art. 1 du Protocole de Genève, la Direction des travaux disposera à Strasbourg d'un bureau chargé d'assurer les prestations à provenir de France.

Le Service fédéral des eaux²⁶ à Berne prêtera ses bons offices pour assurer les prestations en provenance de la Suisse.»

VII

L'art. 12, lettre e, est complété comme suit:

«Les facilités et avantages antérieurement consentis pour les livraisons destinées à l'entreprise de régularisation du Rhin seront maintenus.»

VIII

Les présentes dispositions abrogent l'accord conclu à Berne entre la Suisse et la France de 19 décembre 1947²⁷ et concernant l'exécution des travaux de régularisation du Rhin.

Elles entreront en vigueur dès qu'elles auront été approuvées par les trois gouvernements intéressés. Chaque gouvernement notifiera son approbation aux deux autres. Le gouvernement suisse constatera que toutes ces notifications ont été faites et il en fera part aux deux autres gouvernements en indiquant la date de l'entrée en vigueur des présentes dispositions.

Fait en trois exemplaires, chacun en français et en allemand.

Bâle, le 3 janvier 1955.

Feyerabend

Graff

Zschokke

²⁶ Actuellement «Office fédéral de l'économie des eaux»

²⁷ FF 1950 II 219

Protocole de clôture

Ad art. 4 du Protocole de Genève

Il est entendu que le fait que l'entreprise de la régularisation du Rhin a exécuté une fixation du fond du lit à l'aval de l'embouchure du canal de fuite de l'usine de Kembs ne constitue pas un précédent en ce qui concerne l'exécution de travaux analogues pour les biefs suivants.

Ad art. IV de l'Avenant

Il est entendu que pour déterminer la consistance des dépenses réelles d'entretien supportées par la France, on se basera sur la définition qui sera adoptée pour l'application de l'art. 9, ch. 4, du Protocole de Genève.

Fait en trois exemplaires, chacun en français et en allemand.

Bâle, le 3 janvier 1955.

Feyerabend

Graff

Zschokke