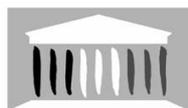


Document  
mis en distribution  
le 13 février 2007



N° 3677

# ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

DOUZIÈME LÉGISLATURE

---

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 7 février 2007.

## PROJET DE LOI

*autorisant la ratification de l'accord entre la République française  
et la République fédérale d'Allemagne relatif à la construction  
d'un pont ferroviaire sur le Rhin à Kehl,*

(Renvoyé à la commission des affaires étrangères,  
à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus  
par les articles 30 et 31 du Règlement.)

PRÉSENTÉ

AU NOM DE M. DOMINIQUE DE VILLEPIN,

Premier ministre,

PAR M. PHILIPPE DOUSTE-BLAZY,

ministre des affaires étrangères.



## EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

La France et l'Allemagne ont signé à Berlin le 14 mars 2006 un accord relatif à la construction d'un pont ferroviaire sur le Rhin.

L'interconnexion des réseaux à grande vitesse français et allemands, avec la construction du TGV Est-européen dont la mise en service est prévue pour le 10 juin 2007, se fera par deux branches : au sud *via* Strasbourg et au nord, *via* Forbach et Sarrebrück. L'objectif poursuivi par le ministère chargé des transports, et tel qu'il a été traduit dans le protocole de la Rochelle de 1992, est de pouvoir assurer la desserte entre Paris et Francfort *via* Strasbourg ou Sarrebrück avec le même temps de parcours.

Le TGV-Est s'inscrit dans le cadre des projets prioritaires du réseau transeuropéen de transport.

En ce qui concerne la branche Sud, cet objectif passe notamment par le réaménagement du pont ferroviaire sur le Rhin entre Strasbourg et Kehl. En effet, actuellement, le pont ferroviaire est à simple voie, ce qui limite sa capacité (aujourd'hui circulent environ trente trains par jour), et la vitesse est limitée à 60 km/h.

Un des objectifs poursuivis par le protocole de la Rochelle consiste à doubler l'ouvrage existant, pour permettre une vitesse à 160 km/h, afin que les trains puissent accélérer à la sortie de la gare de Strasbourg en direction de l'Allemagne.

L'accord du 14 mars 2006 prévoit la construction d'un nouvel ouvrage à double voie immédiatement en aval de l'ancien ouvrage, directement apte à la circulation des trains à 160 km/h, et la démolition de l'ouvrage existant (**article 1<sup>er</sup>**).

Cet ouvrage est décrit dans **l'article 2**.

Cette solution présente des avantages très importants lors de la construction (notamment en évitant la reprise des anciennes piles existantes sur lesquelles le dossier technique existant est insuffisant), ainsi que pour l'exploitation. Elle permet également de faciliter la navigation sur le Rhin en dégagant un gabarit plus important et en remplaçant un ouvrage à double pile par un ouvrage à pile centrale. La Commission centrale pour la navigation sur le Rhin a rendu un avis favorable au projet le 1<sup>er</sup> décembre 2005.

L'accord prévoit les modalités de réalisation, de financement et de l'entretien du pont de Kehl.

**L'article 3** prévoit que les travaux seront réalisés sous maîtrise d'ouvrage allemande.

**L'article 4** prévoit les modalités applicables en matière de législation sur l'environnement : les normes françaises et allemandes en matière d'environnement s'appliqueront sur leurs territoires respectifs. L'accord prévoit aussi les modalités d'information du public de part et d'autre de la frontière.

**L'article 5** prévoit le mode de financement de l'ouvrage : celui-ci sera financé à environ 80 % par l'Allemagne. L'Allemagne prendra en charge les coûts équivalents de la reconstruction de l'ouvrage, en application de l'accord de 1953 sur la reconstruction des ouvrages sur le Rhin. La France et l'Allemagne se partageront les autres coûts à égalité.

**L'article 7** prévoit les conditions d'exploitation de l'ouvrage, celle-ci sera assurée par l'Allemagne, les coûts étant pris en charge par chaque Etat sur son territoire.

**Les articles 8 et 9** contiennent les dispositions relatives à la circulation des personnes intervenant dans la construction, l'entretien et l'inspection du pont, tandis que **les articles 9 et 10** prévoient les dispositions en termes de fiscalité et de droit du travail : ce sont les normes allemandes qui s'appliqueront, afin de faciliter l'exécution du chantier s'agissant d'un ouvrage transfrontalier.

Telles sont les principales observations qu'appelle l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne relatif à la construction d'un pont ferroviaire sur le Rhin, signé à Berlin le 14 mars 2006 qui, comportant des dispositions de nature législative, est soumis au Parlement en vertu de l'article 53 de la Constitution.

PROJET DE LOI

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre des affaires étrangères,

Vu l'article 39 de la Constitution,

Décète :

Le présent projet de loi autorisant la ratification de l'accord entre la République française et la République fédérale d'Allemagne relatif à la construction d'un pont ferroviaire sur le Rhin à Kehl, délibéré en Conseil des ministres après avis du Conseil d'État, sera présenté à l'Assemblée nationale par le ministre des affaires étrangères, qui est chargé d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

**Article unique**

Est autorisée la ratification de l'accord entre la République française et la République fédérale d'Allemagne relatif à la construction d'un pont ferroviaire sur le Rhin à Kehl, signé à Berlin le 14 mars 2006 et dont le texte est annexé à la présente loi.

Fait à Paris, le 7 février 2007.

*Signé* : DOMINIQUE DE VILLEPIN

Par le Premier ministre :

*Le ministre des affaires étrangères,*  
*Signé* : PHILIPPE DOUSTE-BLAZY



## ANNEXE

### A C C O R D

entre la République française  
et la République fédérale d'Allemagne  
relatif à la construction  
d'un pont ferroviaire sur le Rhin à Kehl  
(ensemble deux annexes),  
signé à Berlin le 14 mars 2006

La République française et la République fédérale d'Allemagne, ci-après dénommées « les Etats contractants »,

Désireuses d'améliorer les liaisons ferroviaires entre les deux Etats,

Vu l'Accord du 30 janvier 1953 entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne relatif aux ponts fixes et aux bacs franchissant le Rhin à la frontière franco-allemande,

Se référant au Protocole de La Rochelle du 22 mai 1992 relatif à l'interconnexion des réseaux ferrés à grande vitesse français et allemand,

Vu la Convention du 25 février 1991 sur l'évaluation de l'impact sur l'environnement dans un contexte transfrontière (Convention d'Espoo) ainsi que la directive n° 85/337/CEE du Conseil, du 27 juin 1985, concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement (*Journal officiel* n° L. 175 du 5 juillet 1985, p. 40) amendé par la directive n° 1997/11/CE du Conseil du 3 mars 1997 (*Journal officiel* n° L. 73 du 14 mars 1997, p. 5) et la directive n° 2003/35/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 mai 2003 (*Journal officiel* n° L. 156 du 25 juin 2003, p. 17),

Vu l'accord du 9 octobre 1997 entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne relatif à la coopération dans leurs zones transfrontalières entre les autorités de police et les autorités douanières françaises et allemandes (accord de Mondorf), dans sa version en vigueur ou les accords qui lui font suite,

Vu l'avis de la Commission centrale pour la navigation du Rhin du 1<sup>er</sup> décembre 2005,

Vu le guide de procédures « Consultations transfrontalières des autorités et du public sur les projets ayant des incidences notables sur l'environnement dans l'espace du Rhin supérieur du 1<sup>er</sup> juin 2005 »,

Sont convenues de ce qui suit :

## Article 1<sup>er</sup>

### *Objet de l'accord*

1. Le pont ferroviaire à voie unique franchissant le Rhin près de Kehl situé sur les territoires français et allemand est remplacé par un pont ferroviaire à deux voies ci-après dénommé « Pont de Kehl » afin d'améliorer l'interconnexion des réseaux ferrés à grande vitesse entre la République française et la République fédérale d'Allemagne.
2. Le présent accord a pour but de régler les modalités de la réalisation, du financement et de l'entretien du Pont de Kehl.
3. Les annexes A (Présentation des coûts relatifs au Pont de Kehl et répartition des coûts entre les Etats contractants) et B (Dispositions relatives à la protection des données) font partie intégrante du présent accord.

## Article 2

### *Description de l'ouvrage*

Le Pont de Kehl est construit environ au point kilométrique 293,7 du Rhin. Il comprend deux travées d'une longueur totale d'environ 239 mètres. Le Pont de Kehl permet de dégager un gabarit navigable de 7,00 mètres par rapport au niveau des plus hautes eaux navigables (137,77 IGN 69 ortho ou 137,28 NN nouveau système) sur une largeur d'au moins 88 mètres sous la travée Est, et sur une largeur d'au moins 60 mètres sous la travée Ouest mesurées à partir de l'axe de la pile du pont. L'ouvrage supporte deux voies permettant une vitesse de 160 km/h avec un entraxe de voies de 4 mètres.

## Article 3

### *Exécution des travaux*

1. La République fédérale d'Allemagne assure la maîtrise d'ouvrage des travaux pour la construction du Pont de Kehl et la démolition du pont à voie unique existant. La mise en service du Pont de Kehl est prévue pour 2010.
2. La réalisation de l'ouvrage comprend tous les travaux nécessaires au niveau des culées, les structures de transition entre la superstructure en dur du Pont de Kehl et la superstructure de la voie sur ballast du côté français et du côté allemand, le renouvellement à double voie du pont au-dessus du chemin de rive du côté français (de la voirie d'accès au chantier), la plate-forme de lancement et la pose des équipements ferroviaires, ainsi que la démolition de l'ancien pont. Font également partie de la réalisation de l'ouvrage les travaux nécessaires aux études, aux appels d'offres, à la surveillance des travaux et à l'accomplissement des procédures d'autorisation nécessaires.
3. La République fédérale d'Allemagne confie aux entreprises fédérales en charge des infrastructures ferroviaires les études, les appels d'offres, les adjudications, l'exécution et la surveillance des travaux. Celles-ci agissent en nom propre à l'égard des entreprises et des tiers concernés par la réalisation du nouvel ouvrage et par la démolition de l'ancien pont.
4. L'ouvrage est construit conformément aux normes et prescriptions techniques allemandes en vigueur. Les caractéristiques détaillées de l'équipement ferroviaire sont convenues entre les entreprises française et allemande en charge des infrastructures ferroviaires.

5. L'accomplissement des procédures d'autorisation nécessaires pour la réalisation de l'ouvrage tel que décrit aux paragraphes 1 et 2 est régi par le droit français pour la partie de l'ouvrage qui se situe sur le territoire français et par le droit allemand pour la partie de l'ouvrage qui se situe sur le territoire allemand.

6. Le Pont de Kehl se situe approximativement entre le point kilométrique ferroviaire 13,78 (DB Netz Aktiengesellschaft) et le point kilométrique ferroviaire 7,6 (Réseau ferré de France). La plate-forme de construction et de montage se situe sur la rive française et s'étend environ jusqu'au point kilométrique ferroviaire 7,45 (Réseau ferré de France).

7. Les appels d'offres sont menés conformément au droit communautaire en vigueur.

8. Il incombe à chaque Etat contractant de financer et de construire les ouvrages et les voies donnant accès au pont sur son propre territoire. Les sociétés en charge des infrastructures ferroviaires en Allemagne et en France se mettent d'accord en ce qui concerne les voies à construire.

9. Les dispositions du Protocole 1990-I-32 de la Commission centrale pour la navigation du Rhin sont appliquées pendant les travaux.

#### Article 4

##### *Procédures applicables en matière de législation sur l'environnement*

Conformément à la Convention du 25 février 1991 sur l'évaluation de l'impact sur l'environnement dans un contexte transfrontière, l'autorité compétente allemande transmet à l'autorité compétente française, immédiatement après le début de la procédure de recevabilité du projet afin d'associer le public et les autorités du côté français, copie des dossiers relatifs au projet, incluant une traduction française du dossier d'étude d'impact sur l'environnement et indique les délais applicables à la procédure.

#### Article 5

##### *Coûts*

1. Sur la base des études préliminaires, le coût total de la construction du Pont de Kehl tel que décrit à l'article 3, paragraphe 2, est évalué à environ 22,6 millions d'euros (hors taxes), exprimé en valeur juin 2004. L'Office fédéral des chemins de fer procède à l'actualisation des coûts estimés en appliquant un indice des prix fixé par le groupe de travail constitué conformément à l'article 11.

2. La répartition des coûts du Pont de Kehl entre les Etats contractants est explicitée à l'annexe A. Les surcoûts occasionnés sont soumis à la répartition des coûts définie à l'annexe A. D'éventuelles modifications du déroulement des travaux pour réaliser le Pont de Kehl susceptibles d'occasionner des surcoûts importants doivent être autorisées par le groupe de travail comme prévu à l'article 11.

3. Si les études techniques de mise en œuvre montrent la nécessité de transférer, dans le cadre de la mise en œuvre des travaux en vertu de l'article 3, une partie des travaux à la République française, la partie française reçoit une compensation financière à hauteur de la part des coûts qui, conformément à l'annexe A, incombent à la République fédérale d'Allemagne. Le paiement de cette compensation est porté en déduction des coûts que la République fédérale d'Allemagne facture à la République française conformément à l'article 5, paragraphe 4. Le transfert de l'exécution d'une partie des travaux à la République française doit être validé par le groupe de travail commun visé à l'article 11. A cette fin, les entreprises en charge des infrastructures ferroviaires chargées par la

République fédérale d'Allemagne en vertu de l'article 3, paragraphe 3, et l'entreprise chargée des infrastructures ferroviaires compétente du côté français dépose une demande conjointe auprès du groupe de travail commun.

4. Dans la répartition des coûts liés à l'édification du Pont de Kehl et à la destruction du pont à une voie existant entre les deux Etats contractants, les taxes indirectes comprises dans les coûts ne sont pas prises en compte. Ces taxes sont supportées par la République fédérale d'Allemagne sur le territoire allemand et par la République française sur le territoire français.

5. La République fédérale d'Allemagne assure le préfinancement des travaux. En fonction de la progression des travaux, elle établit, dans le respect de la répartition des coûts définie au présent accord, un tableau des coûts qu'elle a financés et facture à la République française la partie des coûts qui lui incombe en vertu du présent accord.

6. L'Office fédéral des chemins de fer établit pour chaque facture émise un rapport de contrôle qui permet de faire le lien entre les travaux facturés et l'annexe A et qui atteste la progression des travaux et expose de manière contradictoire le montant des investissements projetés dans l'accord et les coûts d'investissement facturés en justifiant les écarts relevés.

7. La République française s'acquitte auprès de la République fédérale des coûts facturés dans les six mois qui suivent la réception de la facture.

8. Les dépenses relatives aux études et à l'accomplissement des procédures d'autorisation nécessaires pour la réalisation du Pont de Kehl qui ont été financées par la République fédérale d'Allemagne et la République française avant l'entrée en vigueur du présent accord doivent être soumises pour validation au groupe de travail commun constitué en vertu de l'article 11. Ces dépenses sont soumises à la répartition des coûts définie à l'annexe A.

#### Article 6

##### *Mise à disposition des emprises nécessaires au Pont de Kehl et aux travaux*

Chacun des Etats contractants veille à ce que, sur son propre territoire, les terrains nécessaires de manière temporaire ou permanente aux travaux de construction de l'ouvrage soient disponibles et supporte les dépenses correspondantes.

#### Article 7

##### *Réception et entretien*

1. Après l'achèvement des travaux pour chaque tranche définie conjointement par les sociétés en charge des infrastructures ferroviaires, les autorités compétentes de la République fédérale d'Allemagne procèdent à la réception des travaux en présence des représentants de la République française, des entreprises en charge des infrastructures ferroviaires et des entrepreneurs.

2. Les Etats contractants conviennent d'une réception finale du nouvel ouvrage et de l'attribution de l'autorisation d'exploitation du nouvel ouvrage après accomplissement des travaux par les autorités compétentes de la République fédérale d'Allemagne en présence des représentants de la République française et des entrepreneurs. La République française charge la République fédérale d'Allemagne de prendre en compte toutes les prestations nécessaires à l'obtention de l'autorisation d'exploitation et reconnaît les décisions de la République fédérale d'Allemagne.

3. Après la réception finale du nouvel ouvrage, la partie de ce dernier située sur le territoire français est remise à la République française.

4. L'entretien du Pont de Kehl incombe à la République fédérale d'Allemagne. Les deux Etats contractants assument les coûts d'entretien relatifs respectivement aux parties de l'ouvrage situées sur leur territoire.

5. L'entretien comprend tous les travaux nécessaires à la maintenance, l'inspection, la remise en état du nouveau Pont de Kehl et des installations associées. En font partie toutes les mesures qui garantissent une utilisation conforme et l'état technique correspondant du nouveau Pont de Kehl dans le respect de sa capacité porteuse sans modifier les dimensions essentielles et le comportement statique de l'ouvrage transfrontalier.

#### Article 8

##### *Droit d'entrée*

1. Pour les personnes intervenant dans la construction, l'entretien et l'inspection du Pont de Kehl, l'exigence d'un titre de séjour, d'un visa, ainsi que de passeports ou de documents en lieu de passeport est régie par le droit en vigueur sur le territoire de l'Etat contractant sur lequel la personne en question se trouve.

2. Dans le cas où un permis de travail est exigé pour occuper un emploi dans la construction et l'entretien du Pont de Kehl, la délivrance de ce permis est régie, y compris pour les activités effectuées sur le territoire de l'autre partie contractante, exclusivement par le droit de l'Etat contractant auquel incombe, en vertu des articles 3, 4, 5 et 7, la réalisation des travaux ainsi que les inspections liés à ceux-ci.

3. Les Etats contractants s'engagent à réadmettre sans formalité et à tout instant toute personne entrée sur le territoire de l'autre Etat contractant dans le cadre du présent accord et ayant violé les dispositions du présent accord ou séjournant illégalement sur ce territoire.

#### Article 9

##### *Dispositions fiscales*

1. Les biens nécessaires à la construction et à l'entretien du Pont de Kehl ne sont soumis à aucune interdiction ni limitation lors de leur transfert intracommunautaire depuis le territoire d'un Etat contractant sur le territoire de l'autre Etat contractant.

2. Les autorités fiscales et douanières compétentes des deux Etats contractants se concertent, s'informent et se fournissent réciproquement les informations et l'assistance nécessaires à l'application de leurs attributions juridiques et administratives dans le cadre des dispositions du paragraphe 1.

3. Le présent accord n'affecte pas l'application des dispositions de la Convention du 21 juillet 1959 entre la République française et la République fédérale d'Allemagne en vue d'éviter les doubles impositions et d'établir des règles d'assistance administrative et juridique réciproque en matière d'impôts sur le revenu et sur la fortune ainsi qu'en matière de contributions des patentes et de contributions foncières, ainsi que le protocole additionnel et les deux échanges de lettres du 21 juillet 1959, tels que modifiés par les avenants des 9 juin 1969, 28 septembre 1989 et 20 décembre 2001, et compte tenu de tout amendement futur éventuel.

Article 10

*Dispositions en termes de droit de travail*

Le droit allemand s'applique aux contrats de travail des personnes exerçant des activités liées à la construction et à l'entretien du Pont de Kehl.

Article 11

*Groupe de travail commun*

1. Il est créé un groupe de travail franco-allemand qui réunit au minimum les représentants des autorités et des entreprises suivantes

1° République fédérale d'Allemagne :

- a) le ministère compétent en matière de transports,
- b) l'Office fédéral des chemins de fer,
- c) les entreprises en charge des infrastructures ferroviaires.

2° République française :

- a) le ministère compétent en matière de transports,
- b) l'Établissement public de sécurité ferroviaire,
- c) Réseau ferré de France.

2. Le groupe de travail a une fonction consultative pour les questions concernant le financement, les travaux et les procédures d'autorisation nécessaires dans le contexte de la réalisation du Pont de Kehl, et notamment :

1° Les procédures d'autorisation, le déroulement des travaux, le calendrier des travaux et l'évolution des coûts ;

2° La situation des dépenses, les échéances des paiements ;

3° Les questions soulevées par la mise en œuvre de cet accord, à l'exception des questions fiscales et douanières.

Le groupe de travail commun décide notamment :

a) de la validation des coûts supplémentaires et des transferts de l'exécution de travaux conformément à l'article 5, paragraphes 2 et 3, ainsi que de leur répartition financière entre les Etats contractants,

b) de la validation et de la répartition des dépensés relatives aux études et à la mise en œuvre des procédures d'autorisation nécessaires à la réalisation du Pont de Kehl qui ont été financées par la République fédérale d'Allemagne et la République française avant l'entrée en vigueur du présent accord,

c) de la fixation de l'indice des prix prévue à l'article 5, paragraphe 1.

3. Les questions relatives à l'entretien sont réglées séparément entre les entreprises en charge des infrastructures ferroviaires des Etats contractants.

4. Le groupe de travail peut, si besoin en est, inviter des experts ou des représentants d'autres autorités des deux Etats contractants à participer aux réunions.

5. Par principe, le groupe de travail adopte ses recommandations et ses décisions d'un commun accord. Si des divergences sur les recommandations à donner apparaissent au

sein du groupe de travail, celles-ci sont transmises aux autorités compétentes pour décision.

6. Le groupe de travail se dissout après la mise en service du Pont de Kehl.

#### Article 12

##### *Règlement des différends*

Les différends relatifs à l'interprétation ou à l'application du présent accord doivent être réglés par les autorités compétentes des Etats contractants. A cette fin, chaque Etat contractant peut demander l'avis du groupe de travail prévu par l'article 11 du présent accord. A défaut d'un accord, la voie diplomatique peut être utilisée.

#### Article 13

##### *Ratification et entrée en vigueur*

1. Le présent accord est soumis à ratification.
2. Le présent accord entrera en vigueur le premier jour du deuxième mois qui suivra l'échange des instruments de ratification.
3. Le présent accord est conclu pour une durée initiale de vingt ans. Il est renouvelable par tacite reconduction pour de nouvelles périodes de dix ans, sauf dénonciation par l'un des Etats contractants, une année au moins avant l'expiration de sa validité.
4. L'enregistrement du présent accord auprès du Secrétariat de l'Organisation des Nations unies conformément à l'article 102 de la Charte des Nations unies est assuré par la République fédérale d'Allemagne immédiatement après son entrée en vigueur. La République française en est informée par la communication du numéro d'enregistrement des Nations unies, dès que le Secrétariat de l'Organisation des Nations unies l'aura confirmé.

Fait à Berlin le 14 mars 2006 en double exemplaire en langues française et allemande, les deux textes faisant également foi.

Philippe Douste-Blazy,  
*Ministre  
des Affaires étrangères*

Dominique Perben,  
*Ministre des Transports,  
de l'Équipement,  
du Tourisme et de la Mer*

Frank-Walter Steinmeier,  
*Ministre fédéral  
des Affaires étrangères*

Wolfgang Tiefensee,  
*Ministre fédéral  
des Transports, de la Construction  
et du Développement urbain*

ANNEXE A

À L'ACCORD ENTRE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE  
ET LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE RELATIF  
À LA CONSTRUCTION D'UN PONT FERROVIAIRE SUR LE RHIN À KEHL

*Répartition des coûts*

<b>RUBRIQUES</b>	<b>ESTIMATION SOMMAIRE des coûts selon avant-projet (valeur économique 2004) (en millions d'euros)</b>	<b>CONTRIBUTION (1) de la République fédérale d'Allemagne (en pourcentage)</b>	<b>CONTRIBUTION (1) de la République française (en pourcentage)</b>
Nouvelle superstructure de pont à deux voies permettant une vitesse de 160 km/h	11,4	87,5	12,5
Renforcement des culées, Construction de la pile centrale, Démolition de la superstructure et des piles du pont existant	6,6	50	50
Equipements ferroviaires et protection phonique	2,0	75	25
Dépenses de planification (planification, appels d'offres, surveillance des travaux et réalisation de toutes les procédures d'autorisation selon article 3, paragraphe 2)	2,6	80	20
Total	22,6		

(1) La répartition des coûts renvoie à l'accord relatif aux ponts fixes et bacs sur le Rhin à la frontière franco-allemande du 30 janvier 1953. Selon cet accord, les coûts pour la construction d'un second franchissement ferroviaire avec les caractéristiques techniques du pont existant (vitesse de 100 km/h) sont uniquement supportés par l'Allemagne. Les coûts additionnels liés à l'amélioration telle que prévue de la qualité de l'ouvrage (vitesse de 160 km/h) sont supportés conjointement par l'Allemagne et la France.

A N N E X E B

À L'ACCORD ENTRE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE ET LA RÉPUBLIQUE  
FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE RELATIF À LA CONSTRUCTION D'UN PONT  
FERROVIAIRE SUR LE RHIN À KEHL

**Dispositions relatives à la protection des données**

Dans le respect du droit national de chaque Etat contractant, la transmission et l'emploi de données personnelles (ci-après appelées données) sont soumis, dans le cadre du présent Accord, aux dispositions suivantes :

1. Le service destinataire informe le service émetteur de l'autre Etat contractant, sur demande, de l'emploi fait des données transmises et des résultats ainsi obtenus.

2. L'emploi des données par le service destinataire n'est autorisé qu'aux fins décrites dans le présent accord et dans les conditions prévues par le service émetteur. Il est en outre autorisé pour la prévention et la répression des délits ayant un caractère significatif ainsi que pour lutter contre les menaces importantes pour la sécurité publique.

3. Le service émetteur est tenu de veiller à l'exactitude des données communiquées ainsi qu'au caractère nécessaire et proportionné de la transmission au regard de l'objectif recherché. A cet égard, les motifs de non-communication en vigueur dans chaque droit interne sont à respecter. La transmission de données n'intervient pas si le service émetteur a lieu de supposer que la transmission irait à l'encontre de l'objectif d'une loi de son droit national ou léserait des intérêts dignes d'être protégés chez les personnes concernées. S'il s'avère que des données erronées ou qui n'auraient pas dû l'être ont été transmises, le destinataire doit en être informé sans délai. Ce dernier est tenu de rectifier ou de supprimer immédiatement les données en question.

4. Sur sa demande, une personne concernée doit être informée des données existant à son sujet ainsi que de l'utilisation qu'il est prévu d'en faire. Ces informations peuvent être refusées si l'intérêt de l'Etat à ne pas les communiquer l'emporte sur l'intérêt du requérant. Pour le reste, le droit de l'intéressé à l'information est régi par le droit interne de la partie contractante sur le territoire national de laquelle la demande d'information est faite.

5. Lors de la transmission des données, le service émetteur mentionne les délais prévus dans son droit national pour la conservation de ces données et à l'issue desquels elles devraient être effacées. Indépendamment de ces délais, les données transmises doivent être effacées dès qu'elles ne sont plus nécessaires à l'objet pour lequel elles ont été communiquées.

6. Le service émetteur et le service destinataire s'engagent à prendre acte de la communication et de la réception des données.

7. Le service émetteur et le service destinataire sont tenus de protéger efficacement les données communiquées contre tout accès, toute modification et toute diffusion non autorisés.

