

N° 251

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2006-2007

Annexe au procès-verbal de la séance du 20 février 2007

RAPPORT

FAIT

*au nom de la commission des Affaires étrangères, de la défense et des forces armées (1) sur le projet de loi, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE, 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,***

Par M. André VANTOMME,
Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : M. Serge Vinçon, *président* ; MM. Jean François-Poncet, Robert del Picchia, Jacques Blanc, Mme Monique Cerisier-ben Guiga, MM. Jean-Pierre Plancade, Philippe Nogrix, Mme Hélène Luc, M. André Boyer, *vice-présidents* ; MM. Daniel Goulet, Jean-Guy Branger, Jean-Louis Carrère, Jacques Peyrat, André Rouvière, *secrétaires* ; MM. Bernard Barraux, Jean-Michel Baylet, Mme Maryse Bergé-Lavigne, MM. Pierre Biarnès, Didier Borotra, Didier Boulaud, Robert Bret, Mme Paulette Brisepierre, M. André Dulait, Mme Josette Durrieu, MM. Hubert Falco, Jean Faure, Jean-Pierre Fourcade, Mmes Joëlle Garriaud-Maylam, Gisèle Gautier, MM. Jean-Noël Guérini, Michel Guerry, Robert Hue, Joseph Kergeris, Robert Laufoaulu, Louis Le Pensec, Philippe Madrelle, Pierre Mauroy, Louis Mermaz, Mme Lucette Michaux-Chevry, MM. Charles Pasqua, Jacques Pelletier, Daniel Percheron, Xavier Pintat, Yves Pozzo di Borgo, Jean Puech, Jean-Pierre Raffarin, Yves Rispat, Josselin de Rohan, Roger Romani, Gérard Roujas, Mme Catherine Tasca, MM. André Trillard, André Vantomme, Mme Dominique Voynet.

Voir les numéros :

Assemblée nationale (12^{ème} législ.) : 3677, 3691 et T.A. 682

Sénat : 246 (2006-2007)

Traité et conventions.

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
INTRODUCTION	5
I. UN ACCORD NÉCESSAIRE À L'ÉTABLISSEMENT D'UNE LIAISON FERROVIAIRE À GRANDE VITESSE ENTRE LA FRANCE ET L'ALLEMAGNE.....	6
II. UN PONT ADAPTÉ AU PROLONGEMENT DE LA LIAISON GRANDE VITESSE (LGV) EST EUROPEENNE.....	7
EXAMEN EN COMMISSION.....	11
PROJET DE LOI	13
ANNEXE - ÉTUDE D'IMPACT.....	15

Mesdames, Messieurs,

Le développement des liaisons ferroviaires intra-européennes à grande vitesse est une priorité des pays membres de l'Union européenne, comme de la Commission européenne.

Parmi ces liaisons compte le TGV Est-européen, dont l'axe reliant Paris à Strasbourg sera opérationnel en juin prochain, réduisant la durée du trajet à 2 h 20 minutes, contre près de 4 heures aujourd'hui.

Mais cet axe doit relier ultérieurement l'Allemagne, la Suisse, la Slovaquie, puis la Hongrie.

L'adaptation en conséquence du pont qui franchit le Rhin à Kehl constitue donc la première étape de ce projet ambitieux et opportun.

I. UN ACCORD NÉCESSAIRE À L'ÉTABLISSEMENT D'UNE LIAISON FERROVIAIRE À GRANDE VITESSE ENTRE LA FRANCE ET L'ALLEMAGNE

L'accord signé à Berlin, le 14 mars 2006, par la France et l'Allemagne, vise à moderniser la traversée ferroviaire du Rhin entre Strasbourg et Kehl. En effet, l'ouvrage actuel à une seule voie, construit en 1956, ne pouvait permettre l'interconnexion des réseaux à grande vitesse français et allemand. Le présent accord vise à organiser les modalités de construction d'un nouveau pont à double voie, dont la mise en service est prévue pour 2010. Les études préalables ont démontré que cette solution était préférable au réaménagement du pont actuel, dont les piles ont été jugées trop fragiles. Ce pont sera donc démolì, et le nouvel ouvrage, à pile centrale, facilitera également la circulation fluviale.

La Commission centrale pour la navigation sur le Rhin a, d'ailleurs, émis un avis favorable à ce projet le 1er décembre 2005.

Le texte de l'accord précise que la longueur du nouveau pont avoisinera 240 m. Chacune des deux voies permettra la traversée des trains à 160 km/h.

L'accord confie la maîtrise d'ouvrage des travaux de démolition et de reconstruction à la partie allemande. Leur coût total est estimé à 22,6 millions d'euros, exprimés en valeur de juin 2004. Une annexe à l'accord décrit leur répartition entre la France et l'Allemagne, suivant leur nature : la démolition de la superstructure et des deux piles du pont actuel est financée à égalité par les deux partenaires. En revanche, la construction du nouveau pont, des équipements ferroviaires et de protection phonique, comme les dépenses de planification sont financées à hauteur de 80 % par l'Allemagne.

Un groupe de travail commun franco-allemand, composé des représentants des ministères des transports et des établissements publics intéressés, comme Réseau Ferré de France, formulera des avis sur le financement, les travaux et les procédures d'autorisation requis par cette construction.

L'Allemagne a déjà ratifié cet accord et le lancement des travaux est prévu pour le second semestre 2007.

Le Président de la République française projette de poser la première pierre du nouveau pont d'ici la fin de son actuel mandat.

Cet ouvrage facilitera donc une liaison ferroviaire plus rapide entre la France et l'Allemagne, mais il s'inscrit également dans le projet d'axe européen à grande vitesse entre Paris et Budapest, retenu par l'Union européenne parmi les cinq axes ferroviaires transnationaux prioritaires.

II. UN PONT ADAPTÉ AU PROLONGEMENT DE LA LIAISON GRANDE VITESSE (LGV) EST EUROPEENNE

Cette LGV a été séquencée en deux phases sur le territoire français. La première portait sur la construction d'une nouvelle ligne entre la Seine-et-Marne et la Moselle ; la deuxième, sur la poursuite de cette ligne jusqu'à Strasbourg.

La LGV Est-Européenne : première phase

Description des travaux	Distance couverte	Date de mise en service	Coût
Construction d'une nouvelle ligne Vaire-sur-Marne (Seine-et-Marne) Baudrecourt (Moselle)	300 km	Juin 2007	3,5 milliards
De Paris vers l'Allemagne. Construction d'un pont ferroviaire sur le Rhin		2010	



1^{ère} phase, entre Paris et Baudrecourt (57)

Les 300 km de ligne, de Vaires à Baudrecourt doivent être mis en service le 10 juin 2007. Ce tronçon sera parcouru à 320 km/h et permettra un gain de 1 h 30 sur le trajet entre Paris et Strasbourg, ramené à 2 h 20. Il devrait amener une augmentation de 4 millions de voyages par an sur l'ensemble des dessertes.

Cette ligne sera la plus rapide de France et d'Europe, et sera équipée du système de signalisation européen (ERTMS), commun à l'ensemble des pays de l'Union européenne. Elle est dite « inter opérable ». Elle sera parcourue par des trains rapides allemands (ICE) entre Paris, Saarebruck et Francfort, tandis que certains TGV poursuivront leur trajet jusqu'à Stuttgart et Munich. Des liaisons sont par ailleurs prévues vers le Luxembourg et la Suisse (Vers Bale et Zurich).

La LGV Est Européenne : deuxième phase

La seconde phase de la ligne à grande vitesse Est-européenne, comprend une ligne nouvelle à grande vitesse (320 km/h) entre Baudrecourt (Moselle) et Vendenheim (Bas-Rhin) sur 106 km, ainsi que les raccordements au réseau classique aux deux extrémités. Elle permettra un gain supplémentaire de 30 minutes, portant le temps de parcours à 1 h 50 sur le trajet Paris-Strasbourg. Cette ligne nouvelle améliorera les liaisons entre la France, le Luxembourg et l'Allemagne.

Cette seconde phase permettra de relier en 1 h 25 le Luxembourg et Strasbourg au sein de la liaison dite EuroCapRail (Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg).

La ligne à grande vitesse Est-européenne s'insère dans l'axe Paris-Bratislava prioritaire pour l'Union européenne.

Description des travaux	Distance couverte	Date de lancement du projet	Coût
Prolongement de la ligne Baudrecourt-Strasbourg	106 km	D'Ici à 2010	1,7 milliards (2005)



2ème phase, entre Baudrecourt et Strasbourg

Les travaux de la deuxième phase entre Baudrecourt et Vendenheim devraient être lancés d'ici à 2010.

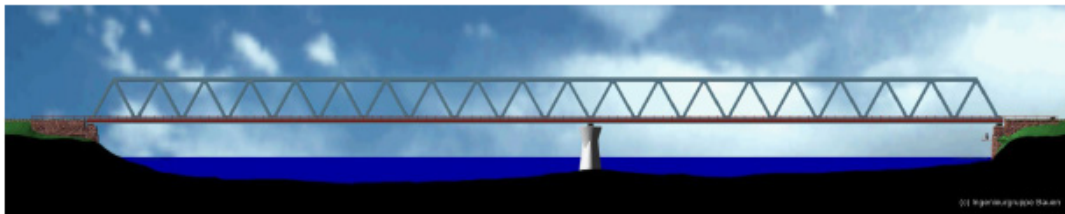
Tracé de la LGV Est deuxième phase



Les prolongements vers l'Allemagne

Le programme de la première phase de la LGV Est Européenne inclut de premiers travaux de relèvement de vitesse entre Strasbourg et le pont de Kehl sur le sol français. Des contacts sont en cours avec l'Allemagne afin d'obtenir un relèvement de vitesse de Strasbourg à Appenweier en Allemagne, où la ligne rejoint l'axe à grande vitesse Bâle-Karlsruhe.

La reconstruction d'un nouveau pont franchissant le Rhin à Kehl facilitera ces travaux de relèvement. Le nouveau pont sera doté d'une double voie, et permettra des passages de trains jusqu'à 160 km/h. Les travaux doivent permettre une mise en service en 2010.



Le Pont de Kehl

EXAMEN EN COMMISSION

La commission a examiné le présent rapport lors de sa séance du 20 février 2007.

A la suite de l'exposé du rapporteur, **M. André Dulait** a souhaité connaître les raisons qui avaient conduit à la désignation d'une entreprise allemande pour construire l'ouvrage. **M. Jean François-Poncet, vice-président**, s'est enquis de la future desserte des principales villes allemandes, telle Munich, permises par le prolongement du TGV Est.

En réponse, M. André Vantomme, rapporteur, a précisé qu'un appel d'offres européen avait été lancé pour désigner l'entreprise responsable de la construction du nouveau pont et que c'était une entreprise allemande qui l'avait remporté. Il a rappelé que, au-delà de Strasbourg, la Ligne à Grande Vitesse Est (LGV-Est) devait relier la France, l'Allemagne, la Slovaquie et la Hongrie.

M. Robert Bret a rappelé qu'un projet de directive européenne visait en effet à relier par le train les grandes capitales européennes.

Puis suivant les conclusions du rapporteur, la commission a **adopté le projet de loi et proposé qu'il fasse l'objet d'une procédure d'examen simplifiée en séance publique.**

PROJET DE LOI

(Texte proposé par le Gouvernement)

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 loi¹.

¹ Voir le texte annexé au document n° 3677 Assemblée nationale (XII^e législature)

**ANNEXE -
ÉTUDE D'IMPACT¹**

L'accord international n'entraîne pas de modification à apporter au droit existant

¹ *Texte transmis par le Gouvernement pour l'information des parlementaires.*