



# ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

DOUZIÈME LÉGISLATURE

---

---

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 13 février 2007.

## RAPPORT

FAIT

AU NOM DE LA COMMISSION DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES SUR LE PROJET DE LOI n° 3677, *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 SCHNEIDER,

Député

---



## SOMMAIRE

---

	Pages
<b>INTRODUCTION</b> .....	5
<b>I – LA DÉMOLITION DU PONT DE KEHL ACTUEL ET LA CONSTRUCTION D’UN NOUVEL OUVRAGE S’IMPOSENT</b> .....	7
<b>II – LE PRÉSENT ACCORD PRÉVOIT LES MODALITÉS DE RÉALISATION, DE FINANCEMENT ET D’ENTRETIEN DU NOUVEAU PONT DE KEHL</b> .....	9
<b>CONCLUSION</b> .....	11
<b>EXAMEN EN COMMISSION</b> .....	13



Mesdames, Messieurs,

La mise en service du TGV Est-européen est prévue pour le 10 juin de cette année. Cette nouvelle ligne, qui permettra de relier Paris à Strasbourg en 2 heures 20 minutes, au lieu de 3 heures 56 minutes actuellement, prévoit également une interconnexion avec le réseau à grande vitesse allemand par deux branches : au sud via Strasbourg et au nord via Forbach et Sarrebrück. Francfort sera alors à 3 heures 45 minutes de Paris, Stuttgart à 3 heures 50 minutes et Zurich à 4 heures 30 minutes.

S'agissant plus particulièrement de la branche sud, l'interconnexion exige le réaménagement du pont ferroviaire sur le Rhin entre Strasbourg et Kehl. C'est l'objet du présent accord signé à Berlin le 14 mars 2006 entre la République française et la République fédérale d'Allemagne, que votre Rapporteur se propose de vous présenter.



## **I – LA DÉMOLITION DU PONT DE KEHL ACTUEL ET LA CONSTRUCTION D’UN NOUVEL OUVRAGE S’IMPOSENT**

Le réaménagement du pont ferroviaire sur le Rhin entre Strasbourg et Kehl est indispensable dans la mesure où le pont actuel est à simple voie, ce qui limite sa capacité –aujourd’hui une trentaine de trains circulent quotidiennement–, et où sa vitesse est limitée à 60 km/h. Or il est nécessaire de doubler l’ouvrage existant et de permettre ainsi la circulation des trains à une vitesse de 160 km/h pour que ceux-ci puissent accélérer dès la sortie de la gare de Strasbourg en direction de l’Allemagne. L’interconnexion des réseaux ferrés à grande vitesse entre nos deux pays sera ainsi indubitablement améliorée.

Plutôt que de procéder à un réaménagement du pont actuel, le présent protocole prévoit la démolition de l’ouvrage existant (article 1<sup>er</sup>) et la construction d’un nouvel ouvrage à double voie, immédiatement en aval de l’ancien ouvrage et directement apte à la circulation des trains à 160 km/h.

En effet, cette solution présente plusieurs avantages. Tout d’abord, s’agissant de la construction même, ce choix évite la reprise des anciennes piles existantes qui font l’objet d’un dossier technique actuellement insuffisant. Ensuite, s’agissant de l’exploitation, cette solution permet de faciliter la navigation sur le Rhin en dégageant 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 d’ailleurs rendu un avis favorable au projet le 1<sup>er</sup> décembre 2005.

C’est à l’article 2 que figure la description du nouvel ouvrage qui sera construit au point kilométrique 293,7 du Rhin. L’ouvrage comprendra deux travées d’une longueur totale d’environ 239 mètres. Le gabarit navigable qui sera dégagé sera de 7 mètres par rapport au niveau des plus hautes eaux navigables 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. Chacune des deux voies permettra une vitesse de 160 km/h avec un entraxe de voies de 4 mètres.



## **II – LE PRÉSENT ACCORD PRÉVOIT LES MODALITÉS DE RÉALISATION, DE FINANCEMENT ET D'ENTRETIEN DU NOUVEAU PONT DE KEHL**

Aux termes de l'article 3, les travaux, c'est-à-dire la démolition du pont à voie unique existant et la construction du nouveau pont, seront réalisés sous maîtrise d'ouvrage allemande.

L'article 4 prévoit les modalités applicables en matière de législation sur l'environnement. Ainsi, les normes françaises et allemandes en matière d'environnement s'appliqueront sur leurs territoires respectifs. Une information du public de part et d'autre de la frontière est également prévue par l'accord.

Selon les stipulations de l'article 5, l'ouvrage sera financé à 80 % par l'Allemagne. Celle-ci prendra en charge les coûts équivalents de la construction de l'ouvrage, en application de l'accord du 30 janvier 1953 sur la reconstruction des ouvrages sur le Rhin. En effet, selon cet accord, les coûts pour la construction d'un second franchissement ferroviaire avec les caractéristiques techniques du pont existant sont uniquement supportés par l'Allemagne et les coûts additionnels liés à l'amélioration telle que prévue de la qualité de l'ouvrage sont supportés conjointement par l'Allemagne et la France. Le coût total de la construction du pont de Kehl est évalué à 22,6 millions d'euros hors taxes, exprimé en valeur à la date de juin 2004. L'actualisation des coûts estimés relève de l'Office fédéral des chemins de fer qui applique un indice des prix fixé par un groupe de travail constitué conformément à l'article 11 du présent protocole.

L'article 6 prévoit que chacun des Etats contractants veille à la mise à disposition des emprises nécessaires aux différents travaux.

Aux termes de l'article 7, l'entretien du nouveau pont incombe à l'Allemagne, les deux Etats contractants assumant les coûts d'entretien relatifs respectivement aux parties de l'ouvrage situées sur leur territoire. La quote-part à la charge de Réseau Ferré de France (RFF) des frais de maintenance de l'ouvrage est estimée à environ 2 400 euros hors taxes par an.

Les articles 8, 9 et 10 comportent des stipulations relatives à la circulation des personnes intervenant dans la construction, l'entretien et l'inspection du pont, à la fiscalité applicable aux biens nécessaires à la construction et à l'entretien du pont, ainsi qu'au droit du travail applicable à ces personnes. Sur ce dernier point, ce sont les normes allemandes qui ont été choisies.

L'article 11 prévoit la création d'un groupe de travail commun. Pour la France, des représentants du ministère des transports, de l'Etablissement public de

sécurité ferroviaire et de Réseau Ferré de France participent à ce groupe, dont la fonction est consultative pour les questions portant sur le financement, les travaux et les procédures d'autorisation nécessaires à la réalisation du pont. Le groupe sera dissous après la mise en service du pont.

L'article 12 précise que les différends relatifs à l'interprétation ou à l'application du présent accord doivent être réglés par les autorités compétentes allemandes et françaises. L'avis du groupe de travail peut être demandé.

L'article 13 porte sur la ratification et l'entrée en vigueur du présent accord.

## **CONCLUSION**

L'Allemagne a déjà procédé à la ratification du présent accord et le lancement des travaux est prévu pour le second semestre de cette année.

C'est pourquoi, votre Rapporteur vous recommande l'adoption du présent projet de loi.



## EXAMEN EN COMMISSION

La Commission a examiné le présent projet de loi au cours de sa réunion du 13 février 2007.

Après l'exposé du Rapporteur et suivant ses conclusions, *la Commission a adopté le projet de loi (n° 3677).*

\*

\* \*

La Commission vous demande donc d'*adopter*, dans les conditions prévues à l'article 128 du Règlement, le présent projet de loi.

---

NB : Le texte de l'accord figure en annexe au projet de loi (n° 3677).