



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

lignes

Question écrite n° 90029

Texte de la question

M. Christophe Premat attire l'attention de M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche sur le projet « Rail baltica » qui devrait permettre d'améliorer les infrastructures de transport des pays baltes et de créer un axe ferroviaire Nord-Sud. L'accord sur la mise en place d'une *joint-venture* baltique (Lettonie-Lituanie-Estonie) pour la réalisation du projet « Rail baltica II », une liaison ferroviaire à écartement standard qui reliera les trois États baltes à l'Europe, a été signé le 28 octobre 2014 à Riga. Financé par des fonds européens (Interreg III), ce projet peut être l'occasion pour la SNCF de faire valoir son expérience. Les différends entre les pays baltes ont ralenti ce projet. Il aimerait savoir quel positionnement les entreprises françaises pourraient avoir vis-à-vis de ce projet afin de ne pas rester à l'écart de ce marché intéressant.

Texte de la réponse

La voie ferrée à écartement standard européen (1 435 mm) qui reliera la Finlande, les États baltes et la Pologne, est considérée comme l'un des projets les plus prioritaires du réseau transeuropéen de transport (RTE-T). Son objectif est de faciliter la circulation des passagers et le transport de marchandises. Un soutien financier de l'Union européenne lui est attribué de l'Union européenne. Rail Baltica I Rail Baltica I, tronçon ferroviaire (deux voies à double écartement (1 435/1 520 mm) allant de la frontière polonaise à la ville lituanienne de Kaunas (environ 120 km), a été terminé fin 2015. Les sociétés françaises, notamment Vinci (Eurovia Lituanie et Eurovia République tchèque) ainsi que Systra ont participé à ce projet. Réalisé en respectant le calendrier et sans interruption du trafic ferroviaire, il est le plus important projet d'infrastructures de la Lituanie. D'un coût total de 301,1 M€, il a bénéficié de financements RTE-T, du fonds de cohésion, du budget lituanien et de la compagnie ferroviaire nationale Lietuvos Geležinkeliai (LG). Le corridor de fret « North Sea-Baltic » est ainsi devenu opérationnel depuis novembre 2015 sur la section entre les ports de la mer du Nord et Kaunas. En 2016, Rail Baltica I sera complété par la modernisation de la ligne existante à écartement russe entre Kaunas et la frontière lettone. Rail Baltica II Le projet Rail Baltica II, estimé à 2,141 Mds€ pour la partie lituanienne sur un coût total du projet de 3,7 - 5,2 Mds€, prévoit la construction d'ici à 2024 d'une nouvelle ligne (240 km/h maxi) de Kaunas à la frontière lettone. Les principales étapes sont les suivantes : - une étude de faisabilité du cabinet AECOM, réalisée en 2010-2011, a été approuvée par les ministres baltes le 10 novembre 2011. En octobre 2014, elle a été amendée par le même cabinet afin d'intégrer Vilnius au tracé de Rail Baltica II, la capitale lituanienne générant environ 40 % du PIB du pays ; - une évaluation stratégique de l'impact sur l'environnement a été réalisée en 2013-2014 ; - une élaboration du plan et une étude d'impact environnemental sont en cours (décembre 2014 - juin 2016) ; - en 2016, la documentation relative à l'expropriation de terrains pour cause d'utilité publique sera préparée, et des appels d'offre portant sur les études de faisabilité seront lancés. Les procédures afférentes à l'expropriation de terrains devraient être terminées en 2018. La conception technique devrait s'étaler de 2018 à 2020 pour la délivrance des permis de construire et le début des travaux de construction (2019-2020). La coordination du projet entre les trois États baltes et la Pologne est assurée par la joint-venture RB Rail. Intérêt du projet pour les entreprises françaises L'intérêt porté à Rail Baltica a été confirmé

au service économique de l'ambassade de France en Lituanie, lors d'un entretien début février avec les responsables lituaniens, qui ont rappelé le défi du Livre Blanc de l'UE - transporter par la mer et les chemins de fer 30 % du transport routier des marchandises en 2030 (et 50 % en 2050). Cet entretien a été l'occasion de mettre en avant le savoir-faire des sociétés françaises, dont certaines suivent de près l'avancement du projet. Un tel projet permettrait en effet de mobiliser l'expertise française à tous les stades de la réalisation. Les ingénieries pourraient intervenir dès la conception, mais aussi pour accompagner les différentes phases du projet. Les sociétés de BTP pourraient être responsables de la construction de la plateforme. Viennent ensuite les spécialistes d'équipements ferroviaires et de signalisation et les constructeurs de matériel roulant. L'étape finale d'un tel projet est l'exploitation et là encore, le savoir-faire des entreprises françaises est l'un des meilleurs du monde, autant pour l'infrastructure que pour l'exploitation des trains. Le projet Rail Baltica est donc suivi avec une attention particulière par certaines entreprises de notre pays, accompagnées chaque fois que c'est utile par l'action des autorités françaises et notamment Business France, les ambassades françaises dans les différents pays concernés et le ministère lui-même.

Données clés

Auteur : [M. Christophe Premat](#)

Circonscription : Français établis hors de France (3^e circonscription) - Socialiste, écologiste et républicain

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 90029

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Transports, mer et pêche

Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [6 octobre 2015](#), page 7558

Réponse publiée au JO le : [3 mai 2016](#), page 3868