

Traduction de l'allemand



Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, 11030 Berlin

Monsieur le Député Josha Frey
Président du Conseil Rhénan
Haus des Landtags
Konrad-Adenauer-Straße 3
70173 Stuttgart

Enak Ferlemann
Secrétaire d'État parlementaire
Membre du Bundestag allemand

ADRESSE
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

ADRESSE POSTALE
11030 Berlin

TEL +49 (0)30 18-300-2250
FAX +49 (0)30 18-300-2269

psts-f@bmvi.bund.de
www.bmvi.de

Berlin, le 9 octobre 2017

Sujet : Résolution du Conseil Rhénan du 4 décembre 2017 - Corridor Rhin-Alpes

Réf. : Votre courrier du 12.12.2017
N° de dossier : LA 105111.9/3-01_000/2945008
Date : Berlin, le 16.01.2018
Page 1 de 1

Monsieur,

Merci beaucoup pour votre courrier du 12.12.2017 accompagné de la résolution intitulée « Corridor Rhin-Alpes ». Le ministre fédéral, M. Christian Schmidt, membre du Bundestag, m'a prié de vous répondre.

Je salue le travail du Conseil Rhénan et je voudrais vous remercier chaleureusement de votre engagement en votre qualité de président du Conseil Rhénan. En ce qui concerne la résolution et les questions posées par le Conseil Rhénan – et dans la mesure où elles relèvent de la compétence de mon ministère – je vous joins en annexe l'avis élaboré par mes services.

Espérant avoir pu vous être utile par ces remarques, je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de ma meilleure considération.

(signé)

Enak Ferlemann

Annexe

I. Aménagement du corridor

L'Allemagne est consciente de l'importance du corridor « Rhin-Alpes ».

Jusqu'à présent, le projet majeur Karlsruhe-Bâle a fait l'objet d'un investissement de 6,4 milliards d'euros et le projet majeur Emmerich-Oberhausen de 2,4 milliards d'euros.

L'aménagement à quatre voies de la *Rheintalbahn*, élément essentiel, avance aussi vite que possible et devrait pouvoir être achevé en 2031, selon les indications les plus récentes de la DB AG, si l'on excepte le tronçon d'env. 40 km entre Offenburg et Riegel/Kenzingen ; en gros 78% (42 km) du trajet total de 182 km seraient alors déjà aménagés à quatre voies. Selon ces prévisions, l'aménagement complet à quatre voies pourrait se voir terminé en 2035. En ce qui concerne les mesures prises pour augmenter la vitesse de circulation sur certains tronçons de l'ancienne *Rheintalbahn* afin de la porter jusqu'à 250 km/h, il faut compter six années de travaux de plus, de sorte que cette mesure ne pourrait être achevée dans sa totalité qu'après 2040.

Les autres projets contenus dans le plan fédéral des besoins de transport avancent également à bonne allure. Pas moins de six conventions de financement ont déjà été conclues pour différents tronçons du projet Rhin-Ruhr - Express (RRX) Cologne - Düsseldorf (- Dortmund/Munster). Les travaux de construction pour le premier tronçon de la déclaration d'utilité publique ont débuté.

Pour les autres tronçons définis dans la déclaration d'utilité publique, les procédures juridiques sont actuellement en cours et respectent le calendrier, à l'exception de deux tronçons pour lesquels le dépôt de dossier pour la déclaration est prévu au dernier trimestre de 2018. Pour ce qui est du projet ABS dans le plan des besoins de transport (Amsterdam-) frontière NL/DE – Emmerich – Oberhausen, les travaux du premier tronçon de la déclaration d'utilité publique ont commencé également. Quant aux autres tronçons de la déclaration, les procédures juridiques sont en cours et respectent le calendrier.

Le tronçon pour le trafic de marchandises le long du Rhin est l'un des trajets ferroviaires les plus fréquentés d'Europe. C'est sur cet axe que circulent les trains de marchandises entre les grands terminaux portuaires de Rotterdam et de Gênes et de nombreux centres industriels se trouvent le long de leur route. Pour le transport des voyageurs, ce tronçon ferroviaire entre Francfort et Mannheim est également le plus chargé de tout le réseau des trains ICE. De surcroît, en ce qui concerne le corridor entre Cologne et Karlsruhe, on s'attend dans les années qui viennent à des augmentations considérables des flux. Le tronçon Francfort - Mannheim constitue un maillon central du corridor de la vallée du Rhin moyen. Afin de ne pas générer de goulets d'étranglement dans le réseau ferroviaire européen, la capacité des axes ferroviaires dans ce corridor doit être accrue en même temps que la protection anti-bruit doit y être nettement améliorée pour les riverains.

C'est pourquoi le Ministère fédéral des Transports et de l'Infrastructure numérique (BMVI) a déjà fait développer un concept de 2012 à 2015 par le consortium BVU-Intraplan-SMA sur la base des prévisions de trafic à l'horizon 2025 pour les couloirs ferroviaires de l'axe rhénan moyen - Rhin/Main - Rhin/Neckar - Karlsruhe, ce qui s'est fait en concertation étroite avec tous les Länder concernés et leurs délégataires en matière de transports ferroviaires de proximité.

Pour la section Francfort - Mannheim, les experts proposent un nouveau tronçon à l'usage des transports mixtes (transport rapide long courrier de voyageurs dans la journée et transport de fret la nuit), parallèlement aux autoroutes A 5 / A 67, comme étant la meilleure solution. Le nouveau tronçon devra permettre d'absorber le surplus de trafic attendu tout en raccourcissant nettement les durées de voyage actuelles. Il est prévu d'élargir en même temps l'offre de

transports du RER sur les lignes existantes Rhin-Main/Rhin-Neckar. En outre, le nouveau tronçon rendra possible des offres de transports rapides entre la *Bergstraße* (route entre Heidelberg et Darmstadt), Darmstadt et l'aéroport de Francfort ainsi qu'avec Wiesbaden. Cette ligne sera utilisée de nuit pour délester le trafic des axes existants et diminuer ainsi l'impact exercé sur les riverains. Le nouveau tronçon sera raccordé au réseau existant au niveau de l'agglomération de Darmstadt. La gare centrale de Darmstadt pourrait ce faisant être raccordée au nouveau tronçon par le Nord ou par le Sud.

Dans le but de délester les voies ferroviaires de la vallée du Rhin moyen, les experts proposent deux variantes : à moyen terme déjà, une partie des flux de circulation pourra être absorbée par l'axe d'aménagement Rhin/Ruhr - Sieg-Hagen/Cologne-Siegen - Gießen - Hanau. Cela sera utile, en particulier, aux trains en partance des ports de la Mer du Nord et à destination de la Bavière, de l'Autriche et de l'Italie, étant donné que cela raccourcit les temps de parcours par rapport aux lignes rhénanes. L'aménagement de la ligne Hagen/Cologne – Siegen – Hanau doit permettre de retirer une partie des trains de marchandises en provenance de la vallée moyenne du Rhin. Cela contribuera aussi à maintenir la capacité économique et la qualité de vie dans le Siegerland : en effet, grâce à ces aménagements, même des trains de gabarit large et haut pourront acheminer des marchandises jusqu'à Siegen. En outre, grâce à l'aménagement à deux voies de bout en bout de la *Siegstrecke* entre Cologne et Siegen, la qualité opérationnelle des transports ferroviaires de proximité sera améliorée. Cet aménagement ira de pair avec une protection anti-bruit nettement améliorée.

À long terme, si les flux continuent de croître, le nouvel aménagement d'une ligne ferroviaire pour le transport de fret sur la rive droite du Rhin entre Troisdorf et Mayence-Bischofsheim permettra de libérer la vallée du Rhin des trains de marchandises qui y circulent encore.

L'objectif-réseau I de l'étude du corridor Rhin moyen, y compris la NBS Rhin/Main - Rhin/Neckar, a reçu une évaluation positive et a été acceptée dans la liste des besoins prioritaires du Plan fédéral des voies de transport (BVWP) du fait de son bon rapport coût/rentabilité. Si on ajoute cela aux mesures d'aménagement au niveau des nœuds ferroviaires de Francfort-sur-le-Main et de Mannheim, cela permettra de supprimer tous les goulets d'étranglement dans le couloir du Rhin moyen. Le nouveau tronçon qui sera aménagé entre Troisdorf – Mayence – Bischofsheim pour le transport des marchandises a été accepté dans la liste des besoins potentiels du Plan fédéral des voies de transport 2030 comme partie intégrante de l'objectif-réseau II pour le couloir du Rhin moyen. À l'heure actuelle, les éléments fondamentaux présidant à la mise en œuvre technique du projet sont en cours d'élaboration, de même qu'un projet de montage pour la rentabilité économique sur lequel l'évaluation pourra se fonder.

Le rapport final sur l'étude du corridor de la vallée moyenne du Rhin a été publié sur le site Internet du ministère (BMVI).

II. Harmonisation juridique et technique

Nous travaillons à la levée des obstacles juridiques et techniques dans l'espace ferroviaire transfrontalier, de concert avec l'UE et les États voisins.

Une harmonisation totale des conditions techniques et opérationnelles existantes n'est pas possible avec des moyens raisonnables. C'est pourquoi l'objectif de l'UE est de parvenir à l'inter-opérabilité. On s'efforce, sur le long terme, au moyen de directives pertinentes et, notamment des Spécifications Techniques de réaliser cette inter-opérabilité (STI), de manière à ce que tous les véhicules-moteurs puissent circuler sur le réseau des autres États-membres de l'UE. Cela requiert toutefois du temps et des investissements considérables, notamment pour ce qui est des techniques de sécurité ferroviaire. Ainsi, les différences entre les systèmes d'alimentation électrique ne peuvent-elles être aplanies qu'au niveau des véhicules.

III. Sécurité et protection anti-bruit

En Allemagne, un niveau élevé de sécurité est respecté ou promu pour le transport de marchandises (surtout pour le transport de substances dangereuses) ainsi qu'une protection anti-bruit efficace.

Pour le transport de substances dangereuses, il existe des dispositions nationales et internationales qui régissent entre autres le conditionnement de ces marchandises ou leur transport dans des citernes. Cela permet de garantir la sécurité du transport et ce, que ces matières soient transportées par camions poids-lourds, par les voies ferrées ou les voies fluviales. Une grande partie de ces matières doit être transportée vers des endroits qui ne sont accessibles ni par train ni par bateau, comme par ex. des stations-essence, des maisons individuelles avec des citernes à mazout, des grande surfaces de bricolage, des entreprises d'artisanat ou des chantiers de construction. Il est donc important que les transports routiers présentent le même niveau de sécurité que les transports ferroviaires ou la navigation intérieure. En outre, en Allemagne, le règlement sur le transport des matières dangereuses par la route ou la voie ferrée exige que certaines substances particulièrement dangereuses soient transportées par la voie ferrée ou par la navigation fluviale ou qu'un itinéraire obligatoire soit prescrit en cas de transport par la route.

Nous avons pris différentes mesures en faveur d'une protection anti-bruit efficace et d'un matériel roulant peu bruyant.

L'ajustement du parc de wagons à marchandises s'est ainsi avéré une histoire à succès. Fin 2017, plus de 60 200 wagons étaient déjà équipés d'une technologie de freinage à faible niveau de bruit. À ce moment-là, l'Office fédéral des chemins de fer avait décerné plus de 166 200 avis préalables à des détenteurs de wagons allemands et étrangers pour favoriser cet ajustement.

À l'issue du programme de développement « Système de tarification du tracé en fonction du bruit » au moment du changement des horaires 2020/21, les wagons de marchandises bruyants ne pourront plus circuler sur le réseau ferroviaire allemand. La loi interdisant l'exploitation de wagons de marchandises bruyants a été publiée au journal officiel le 28.07.2017 et est entrée en vigueur le 29.07.2017. Cette loi interdit de principe la circulation de trains de marchandises bruyants sur le réseau ferroviaire allemand.

Le projet intitulé « Le wagon de marchandise innovant » a débuté en janvier 2016. L'objectif est de développer un wagon à efficacité énergétique, silencieux et de faible coût. Il s'agit, pour ce faire, de tirer parti des connaissances acquises par la recherche et de produits qui n'ont pas été fabriqués en série jusque là. On construit actuellement des prototypes dont l'emploi se justifie aussi sur le plan opérationnel et économique. La phase de tests et de mesures ainsi que l'essai de mise en exploitation auront lieu en 2018. Dans le cadre du programme d'investissements pour le futur, jusqu'à 30 M € sont mis à disposition à cet effet entre 2016 et 2018.

Pour des wagons particulièrement silencieux dont les valeurs d'émission sonore se situeraient en-dessous du seuil STI, de nouvelles possibilités de subventionnement ont été ouvertes par la prime à l'innovation STI. La condition est que les wagons existants soient ou mis au rebut et remplacés par de nouveaux wagons, ou équipés de nouveaux composants plus silencieux, sachant que cette mise à niveau devra aller plus loin que l'équipement de sabots de freins LL. La directive sur le subventionnement est entrée en vigueur au 01.08.2017.

En collaboration avec la DB AG et la DB Environnement, le ministère fédéral des transports (BMVI) a développé l'initiative I-LENA. Le but est de créer une incitation pour les entreprises afin qu'elles développent des protections anti-bruit innovantes au niveau des rails. Aux fins de tests, la DB Réseau AG réservera les trajets d'essai Francfort sur l'Oder - Cottbus ainsi que Munich - Ratisbonne. Les coûts d'installation de ces dispositifs techniques sur les rails, leurs tests de mesures et leur dépose seront financés à partir du Programme d'Investissement pour le Futur du Bund (ZIP) jusqu'à hauteur de 5,7 M €. Les premiers dispositifs techniques seront mis en place au printemps de 2018 en vue d'être testés.

Le fraisage des têtes de rails sert avant tout à maintenir ou à restaurer le bon état fonctionnel et la sécurité des rails. Le développement des effets positifs qui en résultent sur le plan acoustique est poursuivi. La méthode dite « du rail scrupuleusement surveillé » a été définie comme mesure de réduction du bruit dans la déclaration d'utilité publique, dans le cadre de la prévention anti-bruit lors du remplacement par des rails neufs, dans la mesure où cela est exigé par l'expertise acoustique. Du côté de la DB Réseau AG, l'optimisation de cette technique est poursuivie.

III. Trajets de déviation

Ainsi que la fermeture de la ligne à la hauteur de Rastatt l'a montré de manière impressionnante, les trajets de déviation adaptés constituent une condition préalable essentielle en vue de maintenir la circulation ferroviaire en cas de fermetures partielles.

En ce qui concerne la circulation ferroviaire des marchandises, de tels trajets de déviation ont déjà été définis.

Après la réalisation des mesures prévues dans la liste prioritaire du plan des besoins actuels, et de celles qui y ont été admises, le transport ferroviaire des marchandises dispose pour le moins de deux variantes de parcours attrayantes et équivalentes dans tous les domaines de la partie allemande du « corridor Rhin-Alpes ». Dans la zone centrale entre la Ruhr/Cologne et Karlsruhe, il dispose même de trois solutions de parcours équivalentes.

En ce qui concerne les trajets de déviation, une vision s'élevant au-dessus du corridor et, par conséquent, transfrontalière, est indispensable. À cet égard, nous examinons à l'heure actuelle, avec tous les intéressés, quelles sont les leçons à tirer également de l'incident de Rastatt.