



---

CHAMBRE DES DÉPUTÉS  
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

# Dossier consolidé

Projet de loi 7292

Projet de loi

1° portant approbation du Protocole d'accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République française relatif au renforcement de la coopération en matière de transports transfrontaliers, fait à Paris, le 20 mars 2018 ;

2° relative à la participation de l'Etat luxembourgeois au financement des travaux d'infrastructure réalisés sur le territoire français entre Metz et la frontière franco-luxembourgeoise à Zoufftgen

Date de dépôt : 26-04-2018

Date de l'avis du Conseil d'État : 18-07-2018

## Liste des documents

<b>Date</b>	<b>Description</b>	<b>Nom du document</b>	<b>Page</b>
01-10-2018	Résumé du dossier	Résumé	<u>3</u>
26-04-2018	Déposé	7292/00	<u>7</u>
18-07-2018	Avis du Conseil d'État (17.7.2018)	7292/01	<u>23</u>
23-07-2018	Rapport de commission(s) : Commission du Développement durable Rapporteur(s) : Madame Josée Lorsché	7292/02	<u>28</u>
26-07-2018	Premier vote constitutionnel (Vote Positif) En séance publique n°59 Une demande de dispense du second vote a été introduite	7292	<u>35</u>
31-07-2018	Dispense du second vote constitutionnel par le Conseil d'Etat (31-07-2018) Evacué par dispense du second vote (31-07-2018)	7292/03	<u>37</u>
23-07-2018	Commission du Développement durable Procès verbal ( 36 ) de la reunion du 23 juillet 2018	36	<u>40</u>
19-07-2018	Commission du Développement durable Procès verbal ( 35 ) de la reunion du 19 juillet 2018	35	<u>44</u>
13-09-2018	Publié au Mémorial A n°812 en page 1	7292	<u>67</u>

# Résumé

## N° 7292

### Projet de loi

**1° portant approbation du Protocole d'accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République française relatif au renforcement de la coopération en matière de transports transfrontaliers, fait à Paris, le 20 mars 2018, et**

**2° relative à la participation de l'Etat luxembourgeois au financement des travaux d'infrastructure réalisés sur le territoire français entre Metz et la frontière franco-luxembourgeoise à Zoufftgen**

---

### Résumé

Le projet de loi sous examen a pour objet de contribuer aux frais résultant pour la République française de la réalisation et de l'aménagement des infrastructures requises en France pour mettre en œuvre une politique de transports répondant aux objectifs de développement durable, et en particulier à promouvoir le transport par rail et à poursuivre la coopération ferroviaire entre la France et le Luxembourg, en assurant la continuité des services internationaux et transfrontaliers tout en garantissant une bonne qualité de ces services dans l'intérêt des clients du rail.

95 000 résidents français travaillent aujourd'hui au Luxembourg. Ce chiffre est en hausse constante et les estimations évaluent leur nombre à 135 000 en 2030.

Sur le fondement de l'évolution des besoins de mobilité, des contextes horaires et des différents projets au Luxembourg et en France, il y a lieu de déterminer les aménagements d'infrastructures à réaliser pour renforcer la performance du système de transport.

Pour les frontaliers, l'introduction du cadencement généralisé a apporté 6 trains par heure en pointe entre Thionville et Luxembourg contre 4 à 5 en 2015. En détail : 96 trains par jour de Metz à Luxembourg et 15 trains entre Thionville et Luxembourg en période de pointe, en complément de l'offre au départ de Metz. Ainsi, au total 111 trains circulent par jour entre Thionville et Luxembourg.

La forte croissance de voyageurs (3,6 à 6,1% par an) des dernières années est également pronostiquée pour les années à venir.

Les principes suivants des aménagements ferroviaires à réaliser sur la ligne ferroviaire Metz – Thionville – Luxembourg ont été définis aux horizons 2022-2024 et 2028-2030 :

#### **A. Volet ferroviaire**

##### *Horizon de réalisation 2022-2024*

Sur le territoire luxembourgeois, les travaux en cours portent sur la nouvelle ligne entre Luxembourg et Bettembourg, l'aménagement de deux nouveaux quais et la restructuration du plan des voies en Gare de Luxembourg.

Sur le territoire français, les études d'opportunité précitées ont mis en évidence l'intérêt de réaliser les aménagements suivants à l'horizon 2022-2024 :

allongement des quais dans les principales gares françaises le nécessitant ;

renforcement de l'alimentation électrique de la ligne en France de façon à pouvoir faire circuler l'ensemble des trains en UM3 ; et

aménagement de deux parcs relais à proximité des gares de Thionville et Longwy, de capacités respectives d'environ 700 et 660 places.

#### *Horizon de réalisation 2028-2030*

À l'horizon 2028-2030, les études d'opportunité précitées ont mis en évidence l'intérêt de réaliser les aménagements suivants :

optimisation du cantonnement de part et d'autre de la frontière, création de nouveaux points de changement de voie et interconnexion des installations de signalisation à la frontière ;

suppression de passages à niveau entre Thionville et la frontière ;

reprise du plan de voie de la gare de Thionville et aménagement des flux passagers ;

aménagements nécessaires au bon écoulement du trafic fret par la réalisation d'une troisième voie (sas fret) de part et d'autre de la frontière franco-luxembourgeoise ;

aménagements du nœud ferroviaire de Metz ;

réalisation d'interventions complémentaires sur les infrastructures et gares existantes.

La contribution financière luxembourgeoise est fixée au montant maximal de 110 000 000 euros pour le volet ferroviaire.

### **B. Volet routier**

Situées sur le grand axe autoroutier reliant Hoek van Holland et Rotterdam à Genova et Palermo, les autoroutes A3 (côté luxembourgeois) et A31 (côté français) intègrent la route européenne E25 et font partie du réseau routier transeuropéen TERN.

Depuis la mise en service du premier tronçon de l'autoroute A3 en 1978 et le début des comptages de trafic, documentés depuis 1985, le trafic a plus que décuplé, avec des pointes dépassant les 90 000 véhicules en saison estivale et les 70 000 véhicules/jour en moyenne annuelle. Le taux de véhicules utilitaires se situe aux environs de 20% des véhicules.

Vu les besoins de mobilité accrus, la stratégie MODU fut adoptée en vue de l'augmentation conséquente de l'offre des transports publics, tant en qualité qu'en quantité.

Ainsi, en complément de la promotion du transport par rail et afin de promouvoir une mobilité sur route plus durable, les Parties s'accordent pour favoriser l'usage des transports en commun routiers et la pratique du covoiturage sur l'axe Metz-Luxembourg des autoroutes A31 et A3 et notamment :

initier ou favoriser la mise en place de plateformes de covoiturage ;

définir, financer et mettre en œuvre un programme de parkings de regroupement à destination des covoitureurs ;

définir, financer et mettre en œuvre un programme de parcs relais et de gares routières pour favoriser l'usage des transports en commun routiers transfrontaliers ;

étudier, évaluer et mettre en œuvre, sur l'autoroute A31 (côté français) et avant son élargissement si nécessaire, la création d'une voie réservée aux transports en commun en lieu et place de la bande d'arrêt d'urgence existante, en concordance avec le projet de la mise à 2 x 3 voies de l'autoroute A3.

Le programme des parkings de regroupement pour le covoiturage, des parcs relais et gares routières, dont la maîtrise d'ouvrage a vocation à être portée par les collectivités territoriales, sera cofinancé par le Luxembourg à hauteur de 10 000 000 euros au maximum.

7292/00

## N° 7292

## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2017-2018

**PROJET DE LOI**

- 1° portant approbation du Protocole d'accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République française relatif au renforcement de la coopération en matière de transports transfrontaliers, fait à Paris, le 20 mars 2018, et
- 2° relative à la participation de l'Etat luxembourgeois au financement des travaux d'infrastructure réalisés sur le territoire français entre Metz et la frontière franco-luxembourgeoise à Zoufftgen

\* \* \*

*(Dépôt: le 26.4.2018)***SOMMAIRE:**

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (23.4.2018).....	1
2) Texte du projet de loi.....	2
3) Exposé des motifs.....	2
4) Commentaire des articles.....	6
5) Fiche d'évaluation d'impact.....	7
6) Fiche financière.....	9
7) Protocole d'accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République française relatif au renforcement de la coopération en matière de transports transfrontaliers, fait à Paris, le 20 mars 2018.....	10

\*

**ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT**

Nous HENRI, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Sur le rapport de Notre Ministre des Affaires étrangères et européennes et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons

*Article unique.* Notre Ministre des Affaires étrangères et européennes est autorisé à déposer en Notre nom à la Chambre des Députés le projet de loi

1° portant approbation du Protocole d'accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République française relatif au renforcement de la coopération en matière de transports transfrontaliers, fait à Paris, le 20 mars 2018, et

2° relative à la participation de l'État luxembourgeois au financement des travaux d'infrastructure réalisés sur le territoire français entre Metz et la frontière franco-luxembourgeoise à Zoufftgen.

Château de Berg, le 23 avril 2018

*Le Ministre des Affaires étrangères  
et européennes,*

Jean ASSELBORN

HENRI

\*

## TEXTE DU PROJET DE LOI

**Art. 1<sup>er</sup>.** Est approuvé le Protocole d'accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République française relatif au renforcement de la coopération en matière de transports transfrontaliers, fait à Paris, le 20 mars 2018.

**Art. 2.** (1) Le Gouvernement est autorisé à contribuer aux frais résultant pour la République française de la réalisation et de l'aménagement des infrastructures requises en France pour mettre en œuvre une politique de transports répondant aux objectifs de développement durable, et en particulier à promouvoir le transport par rail et à poursuivre la coopération ferroviaire entre la France et le Luxembourg, en assurant la continuité des services internationaux et transfrontaliers tout en garantissant une bonne qualité de ces services dans l'intérêt des clients du rail, conformément aux stipulations de l'accord dont question à l'article 1<sup>er</sup>.

(2) Le montant de cette contribution est fixé à 110.000.000 euros pour le volet ferroviaire.

(3) Outre la promotion du transport par rail, le Gouvernement est autorisé à contribuer à la promotion des transports en commun routiers et la pratique du covoiturage sur l'axe autoroutier Metz-Luxembourg, par la mise en place de plateformes de covoiturage, la mise en œuvre d'un programme de parkings de regroupement à destination des covoitureurs ainsi que de parc relais et de gares routières pour favoriser l'usage des transports en commun routiers transfrontaliers et à poursuivre dans ce but la coopération routière franco-luxembourgeoise, conformément aux stipulations de l'accord dont question à l'article 1<sup>er</sup>.

(4) Le montant de cette contribution est fixé à 10.000.000 euros pour le volet routier.

**Art. 3.** (1) La contribution financière du Grand-Duché de Luxembourg relative à l'article 2.2. est imputée sur les avoirs du Fonds des Raccordements Ferroviaires Internationaux.

(2) La contribution financière du Grand-Duché de Luxembourg relative à l'article 2.4 est imputée sur les crédits du budget des dépenses en capital du ministère du Développement durable et des Infrastructures.

\*

## EXPOSE DES MOTIFS

Le projet de loi comporte l'approbation du Protocole d'accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République française relatif au renforcement de la coopération en matière de transports transfrontaliers qui a été signé le 20 mars 2018 par les ministres français et luxembourgeois en charge des Transports.

### I. Accord sur le domaine ferroviaire

Le projet de loi prévoit également l'autorisation pour le Gouvernement de contribuer aux frais résultant pour la République française de la réalisation et de l'aménagement des infrastructures requises

en France pour mettre en œuvre une politique de transports répondant aux objectifs de développement durable, et en particulier à promouvoir le transport par rail et à poursuivre la coopération ferroviaire entre la France et le Luxembourg, en assurant la continuité des services internationaux et transfrontaliers tout en garantissant une bonne qualité de ces services dans l'intérêt des clients du rail.

Le chapitre du programme gouvernemental consacré au Ministère du Développement durable et des Infrastructures énonce notamment que :

*« Le Gouvernement compte donner une priorité absolue au dépassement du goulet d'étranglement que constitue actuellement la mobilité tant pour la mobilité professionnelle que pour la mobilité de récréation. La stratégie de la mobilité durable (MODU) constitue à cet égard une orientation qu'il s'agit de préciser et de mettre en œuvre.*

*Au niveau du chemin de fer, la priorité sera donnée au dédoublement de la ligne ferroviaire Luxembourg – Bettembourg ainsi qu'au haltes ferroviaires et points multimodaux en périphérie de la Ville de Luxembourg (Höhenhof, Howald, Gare Hollerich/Porte de Hollerich, Pont rouge, Place de l'Etoile).*

*La mobilité transfrontalière reste à développer tant au niveau de la Grande Région que du côté de la connexion ferroviaire du Luxembourg au-delà de la grande région. Afin d'offrir aux frontaliers de meilleures connexions aux lieux de travail, il est prévu de développer le co-voiturage, l'intégration des P&R frontaliers et le réseau RGTR dans les régions frontalières en prenant mieux en compte les gares outre-frontière.*

*En coopération avec le Conseil Régional de la Lorraine, le Luxembourg poursuivra la mise en œuvre du Schéma de Mobilité Transfrontalière Luxembourg-Lorraine (SMOT). »*

95 000 résidents français travaillent aujourd'hui au Luxembourg. Ce chiffre est en hausse constante et les estimations évaluent leur nombre à 135 000 en 2030.

Sur le fondement de l'évolution des besoins de mobilité, des contextes horaires et des différents projets au Luxembourg et en France, il y a lieu de déterminer les aménagements d'infrastructures à réaliser pour renforcer la performance du système de transport. À cette fin, une étude d'opportunité de l'augmentation de la capacité a été menée en commun sur l'axe Metz – Thionville – Luxembourg.

La dernière évolution majeure sur le sillon lorrain a été opérée le 28 août 2016 avec l'introduction du cadencement généralisé.

Pour les frontaliers l'introduction du cadencement généralisé a apporté 6 trains par heure en pointe entre Thionville et Luxembourg contre 4 à 5 en 2015. En détail : 96 trains par jour de Metz à Luxembourg et 15 trains entre Thionville et Luxembourg en période de pointe, en complément de l'offre au départ de Metz. Ainsi, au total 111 trains circulent par jour entre Thionville et Luxembourg.

La forte croissance de voyageurs (3,6 à 6,1% par an) des dernières années est également pronostiquée pour les années à venir. Ceci peut être expliqué d'un côté par le modal split qui est en train de changer en faveur des transports publics et de l'autre côté par l'évolution de la démographie des employés au Grand-Duché de Luxembourg. Par conséquent, des adaptations majeures au réseau ferré national comme par exemple la mise en place des nouveaux arrêts « Howald » et « Pfaffenthal-Kirchberg » ou encore la planification d'une nouvelle ligne entre Luxembourg et Bettembourg ont été décidées.

Comme la topologie du réseau ferré luxembourgeois est celle d'une étoile avec la gare de Luxembourg au centre, toute augmentation de la cadence des trains et tout étouffement du réseau a un impact direct sur le trafic dans cette gare.

Du point de vue de l'exploitation la gare de Luxembourg est actuellement saturée aux heures de pointe.

Le nouveau concept horaire à long terme prévoit une augmentation de la cadence entre Dudelange et Luxembourg et avec la mise en service de la nouvelle ligne entre Luxembourg et Bettembourg la cadence sur le sillon lorrain sera également améliorée de sorte qu'une forte croissance de trains en gare de Luxembourg en résultera. Ainsi, il s'avère indispensable d'augmenter la capacité de celle-ci afin de pouvoir accueillir tous ces trains de manière efficace et d'y créer un pôle d'échange approprié.

Un des éléments clé sera la construction de deux quais supplémentaires, à réaliser sur le site des anciens Atelier Nord des CFL démolis en 2017.

Le nouveau concept d'exploitation prévoit une diamétralisation des dessertes entre le Nord et le Sud du pays pour connecter les trois pôles principaux (Nordstad, Luxembourg-Ville et Esch-sur-Alzette/Belval) par des relations directes. Ceci engendre la nécessité d'un corridor de voies sans croisement

avec d'autres lignes en gare de Luxembourg. En considérant toutes les lignes qui entrent en gare de Luxembourg, il a été identifié que cette diamétralisation se ferait de la manière la plus naturelle par les voies 9 et 10. Afin de permettre dans le futur aux trains venant de Wasserbillig et de Dudelange, qui se positionnent actuellement de manière naturelle sur les voies réservées pour la diamétralisation, d'entrer en gare sans cisaillement, la construction de voies à quai supplémentaires est nécessaire.

Cette augmentation de la capacité de la gare centrale et de la flexibilité du plan d'occupation des voies permettra de desservir de manière adéquate le nouvel arrêt « Pfaffenthal – Kirchberg » et d'intégrer de façon optimale la nouvelle ligne entre Luxembourg et Bettembourg et la ligne entre Luxembourg et Wasserbillig après mise en service du nouveau Viaduc « Pulvermuehle ».

Indépendamment de la nécessité de la construction de quais supplémentaires en vue des scénarios de dessertes futures, il faut constater que les deux quais supplémentaires apportent également un gain de capacité primordial pour améliorer la robustesse de l'horaire. D'un côté la flexibilité en gare augmente, ce qui permet de diminuer le taux de retards et de l'autre côté, un train supplémentaire peut être injecté à partir de ces nouvelles voies dans le réseau pour éviter qu'un retard provenant d'une ligne se propage vers d'autres lignes. De plus, la croissance de la capacité en gare de Luxembourg permet de réagir plus efficacement et plus vite en cas de perturbations ou de chantiers sur les différentes lignes connectées.

Finalement il est à préciser qu'avec la construction des nouveaux quais, une deuxième entrée/sortie au Nord du Centre de Remisage et de Maintenance sera mise en place ce qui a pour conséquence qu'un plus grand nombre de trains peut être injecté dans la gare de Luxembourg sans croisement des trains des lignes principales.

Actuellement, la capacité de la gare de Luxembourg et la longueur des quais en France limitent en effet la longueur des trains voyageurs TER à un maximum de deux automotrices couplées du type TER 2N, ci-après UM2 offrant une capacité totale en places assises de 666 places. Il est projeté de faire circuler des trains allongés en unité triples (UM3) pouvant accueillir un surplus notable de passagers, offrant ainsi une capacité totale d'environ 1 000 places assises par rame.

Au Luxembourg, l'aménagement des nouveaux quais V et VI et la restructuration du plan des voies en gare de Luxembourg permettront d'accueillir des UM3 en décembre 2021.

L'étude conjointe a mis en avant la nécessité de réaliser des aménagements complémentaires, dont notamment l'allongement de quais dans certaines gares intermédiaires de l'axe Metz – Luxembourg pour être en adéquation avec le matériel roulant projeté (UM3).

La capacité électrique est limitée sur le sillon lorrain de manière que la SNCF ne peut pas sans restriction de circulation (bridage) faire circuler l'ensemble des trains en UM3. Le renforcement de l'alimentation électrique en France permettra de pouvoir faire circuler un nombre important de trains en UM3 dans des conditions d'exploitation nominales.

Parallèlement aux nouvelles infrastructures ferroviaires au Luxembourg, comme la nouvelle ligne entre Bettembourg et Luxembourg et l'aménagement de deux nouveaux quais et la restructuration du plan des voies en gare de Luxembourg, d'autres améliorations d'infrastructures ont été identifiées pour permettre l'augmentation de la capacité visée à l'horizon 2028-2030.

Sur la base des résultats des études d'opportunité menées conjointement et relatives à l'augmentation de la capacité de l'axe Metz-Thionville-Luxembourg, pour répondre au besoin croissant de dessertes entre Metz et Luxembourg et améliorer les conditions de circulation à l'horizon 2030, la France et le Luxembourg se sont mis d'accord de faire circuler par heure de pointe 8 TER, 1 TGV et 1 train fret à l'horizon cible 2028-2030.

Les principes suivants des aménagements ferroviaires à réaliser sur la ligne ferroviaire Metz – Thionville – Luxembourg ont été définis aux horizons 2022-2024 et 2028-2030 :

#### ***Horizon de réalisation 2022-2024***

Sur le territoire luxembourgeois, les travaux en cours portent sur la nouvelle ligne entre Luxembourg et Bettembourg, l'aménagement de deux nouveaux quais et la restructuration du plan des voies en Gare de Luxembourg.

Sur le territoire français, les études d'opportunité précitées ont mis en évidence l'intérêt de réaliser les aménagements suivants à l'horizon 2022-2024 :

- allongement des quais dans les principales gares françaises le nécessitant ;
- renforcement de l'alimentation électrique de la ligne en France de façon à pouvoir faire circuler l'ensemble des trains en UM3 ;
- aménagement de deux parcs relais à proximité des gares de Thionville et Longwy, de capacités respectives d'environ 700 et 660 places.

### ***Horizon de réalisation 2028-2030***

À l'horizon 2028-2030, les études d'opportunité précitées ont mis en évidence l'intérêt de réaliser les aménagements suivants :

- optimisation du cantonnement de part et d'autre de la frontière, création de nouveaux points de changement de voie et interconnexion des installations de signalisation à la frontière ;
- suppression de passages à niveau entre Thionville et la frontière ;
- reprise du plan de voie de la gare de Thionville et aménagement des flux passagers ;
- aménagements nécessaires au bon écoulement du trafic fret par la réalisation d'une troisième voie (sas fret) de part et d'autre de la frontière franco-luxembourgeoise ;
- aménagements du nœud ferroviaire de Metz ;
- réalisation d'interventions complémentaires sur les infrastructures et gares existantes.

## **II. Accord sur le domaine routier**

Située sur le grand axe autoroutier reliant Hoek van Holland et Rotterdam à Genova et Palermo, l'autoroute A3 (côté luxembourgeois) et A31 (côté français) intègrent la route européenne E25 et font partie du réseau routier transeuropéen TERN.

Depuis la mise en service du premier tronçon de l'autoroute A3 en 1978 et le début des comptages de trafic, documentés depuis 1985, le trafic a plus que décuplé, avec des pointes dépassant les 90 000 véhicules en saison estivale et les 70 000 véhicules/jour en moyenne annuelle. Le taux de véhicules utilitaires se situe aux environs de 20 % des véhicules.

Depuis la planification initiale, d'autres effets se sont également développés. Le Grand-Duché de Luxembourg, et notamment l'agglomération de la capitale, a vécu une croissance remarquable, allant de pair avec la transformation de l'économie et le développement du secteur tertiaire. En résulte notamment le phénomène des travailleurs frontaliers, employés au Luxembourg et résidant à l'étranger. D'autre part, la population résidente est également en permanente évolution. Au niveau du développement urbain, le pays observe la transformation du quartier du Kirchberg et l'achèvement du nouveau quartier du Ban de Gasperich, générateurs d'un nombre important de logements et de multiples emplois.

Vu les besoins de mobilité accrus, la stratégie MODU fut adoptée en vue de l'augmentation conséquente de l'offre des transports publics, tant en qualité qu'en quantité. Au niveau du trafic individuel et du transport de marchandises, la qualité et le niveau de service de la circulation sur l'autoroute ne cessent pourtant d'empirer. Vu la congestion en heures de pointe, le nombre d'accidents augmente, ce qui aggrave les problèmes de fluidité, et encourage les automobilistes à favoriser les « petits chemins » en empruntant le réseau secondaire (routes nationales, chemins repris, voire les chemins communaux). Ce sont les localités avoisinantes qui doivent alors encaisser un trafic parasite énorme, allant à l'encontre de la qualité de vie et de l'urbanité.

Dans le contexte de l'aménagement des zones logistiques Dudelange-Bettembourg, et notamment du projet CFL-multimodal, qui vise un transfert conséquent du fret routier vers le rail, une étude de mobilité a été réalisée pour désembouteiller les centres-villes et décongestionner l'autoroute. En résulte tout un programme de mesures et d'actions à différents niveaux et horizons, dont également l'optimisation des transports en commun.

L'étude conjointe d'un aménagement multimodal de l'autoroute A31 (côté français) et la loi du 15 décembre 2017 relative à la mise à 2x3 voies de l'autoroute A3 (côté luxembourgeois) jusqu'à la frontière française visent la promotion des transports en commun routiers et la pratique du covoiturage sur l'axe autoroutier Metz-Luxembourg.

Ainsi, en complément de la promotion du transport par rail et afin de promouvoir une mobilité sur route plus durable, les Parties s'accordent pour favoriser l'usage des transports en commun routiers et la pratique du covoiturage sur l'axe Metz-Luxembourg des autoroutes A31 et A3 et notamment :

- initier ou favoriser la mise en place de plateformes de covoiturage ;
- définir, financer et mettre en œuvre un programme de parkings de regroupement à destination des covoitureurs ;
- définir, financer et mettre en œuvre un programme de parc relais et de gares routières pour favoriser l’usage des transports en commun routiers transfrontaliers ;
- étudier, évaluer et mettre en œuvre, sur l’autoroute A31 (côté français) et avant son élargissement si nécessaire, la création d’une voie réservée aux transports en commun en lieu et place de la bande d’arrêt d’urgence existante, en concordance avec le projet de la mise à 2x3 voies de l’autoroute A3.

Le programme des parkings de regroupement pour le covoiturage, des parcs relais et gares routières, dont la maîtrise d’ouvrage a vocation à être portée par les collectivités territoriales, sera cofinancé par le Luxembourg à hauteur de 10 000 000 euros au maximum.

Côté luxembourgeois, la loi concernant le financement de l’élargissement à deux fois trois voies de l’autoroute A3 et l’aménagement d’une bande d’arrêt d’urgence (BAU) renforcée entre la Croix de Gasperich et la frontière française a été voté le 15 décembre 2017. Ce projet vise l’aménagement d’une voie de priorisation aux bus respectivement au co-voiturage et sera réalisé sur la période 2019-2025.

En plus, le Luxembourg évaluera le besoin de la mise en place de nouveaux services transfrontaliers par transport en commun routier vers les parkings relais prévus en France en complément des services actuellement en place.

Dans ce contexte, il y a lieu de rappeler que le Grand-Duché du Luxembourg mettra en place une solution de mobilité efficace, grâce à un portail de covoiturage nommé CoPilote (avec une application pour smartphone dédiée) qui verra le jour pour les résidents et les travailleurs frontaliers du Grand-Duché en avril 2018. L’objectif est d’augmenter sensiblement le taux d’occupation des voitures pour les trajets domicile-travail. Celui-ci s’élève à l’heure actuelle à seulement 1,2 personnes par voiture ce qui résulte chaque matin en 250 000 sièges automobiles vides en direction de l’agglomération de Luxembourg-Ville.

Ceci permettra d’augmenter sensiblement le taux d’occupation des voitures individuelles et de créer ainsi des nouvelles capacités de transport sur la route.

\*

## COMMENTAIRE DES ARTICLES

### *ad article 1er*

L’article 1<sup>er</sup> prévoit l’approbation du protocole d’accord signé le 20 mars 2018.

### *ad article 2*

Les paragraphes (1) et (3) autorisent le Gouvernement à régler la contribution luxembourgeoise convenue avec l’État français selon les modalités fixées à cet effet par le protocole d’accord.

Les paragraphes (2) et (4) reprennent le montant de la contribution convenue pour le volet ferroviaire et routier.

### *ad article 3*

L’article 3 arrête que les dépenses afférentes seront imputées sur le Fonds des Raccordements Ferroviaires Internationaux et sur les crédits du budget des dépenses en capital du ministère du Développement durable et des Infrastructures.

\*

## FICHE D'EVALUATION D'IMPACT

<b>Intitulé du projet :</b>	<b>Projet de loi portant approbation</b> 1° du Protocole d'accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République française relatif au renforcement de la coopération en matière de transports transfrontaliers, fait à Paris, le 20 mars 2018 ; 2° sur la participation de l'Etat luxembourgeois au financement des travaux d'infrastructure réalisés sur le territoire français entre Metz et la frontière franco-luxembourgeoise à Zoufftgen
<b>Ministère initiateur :</b>	<b>Ministère du Développement durable et des Infrastructures – Département des transports</b>
<b>Auteur(s) :</b>	<b>Jeannot Poeker, Gestionnaire dirigeant</b>
<b>Téléphone :</b>	<b>247-84421</b>
<b>Courriel :</b>	<b>jeannot.poeker@tr.etat.lu</b>
<b>Objectif(s) du projet :</b>	<b>Autorisation pour le Gouvernement de participer au financement des travaux à réaliser entre Metz et la frontière franco-luxembourgeoise à Zoufftgen.</b>
<b>Autre(s) Ministère(s)/Organisme(s)/Commune(s)impliqué(e)(s) :</b>	<b>Ministère d'État, Ministère des Affaires étrangères et européennes, Ministère des Finances</b>
<b>Date :</b>	<b>16 avril 2018</b>

### Mieux légiférer

1. Partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens, ...) consultée(s) : Oui  Non   
Si oui, laquelle/lesquelles :  
Remarques/Observations :
  
2. Destinataires du projet :
 

– Entreprises/Professions libérales :	Oui <input type="checkbox"/>	Non <input checked="" type="checkbox"/>	
– Citoyens :	Oui <input type="checkbox"/>	Non <input checked="" type="checkbox"/>	
– Administrations :	Oui <input type="checkbox"/>	Non <input checked="" type="checkbox"/>	
  
3. Le principe « Think small first » est-il respecté ? Oui  Non  N.a.<sup>1</sup>   
(c.-à-d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues suivant la taille de l'entreprise et/ou son secteur d'activité ?)  
Remarques/Observations : ...
  
4. Le projet est-il lisible et compréhensible pour le destinataire ? Oui  Non   
Existe-t-il un texte coordonné ou un guide pratique, mis à jour et publié d'une façon régulière ? Oui  Non   
Remarques/Observations :
  
5. Le projet a-t-il saisi l'opportunité pour supprimer ou simplifier des régimes d'autorisation et de déclaration existants, ou pour améliorer la qualité des procédures ? Oui  Non   
Remarques/Observations : ...

<sup>1</sup> N.a. : non applicable.

6. Le projet contient-il une charge administrative<sup>2</sup> pour le(s) destinataire(s) ? (un coût imposé pour satisfaire à une obligation d'information émanant du projet ?) Oui  Non
- Si oui, quel est le coût administratif approximatif total ? (nombre de destinataires x coût administratif<sup>3</sup> par destinataire) ...
7. a) Le projet prend-il recours à un échange de données interadministratif (national ou international) plutôt que de demander l'information au destinataire ? Oui  Non  N.a.
- Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?
- b) Le projet en question contient-il des dispositions spécifiques concernant la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel ? Oui  Non  N.a.
- Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ? ...
8. Le projet prévoit-il :
- une autorisation tacite en cas de non réponse de l'administration ? Oui  Non  N.a.
  - des délais de réponse à respecter par l'administration ? Oui  Non  N.a.
  - le principe que l'administration ne pourra demander des informations supplémentaires qu'une seule fois ? Oui  Non  N.a.
9. Y a-t-il une possibilité de regroupement de formalités et/ou de procédures (p.ex. prévues le cas échéant par un autre texte) ? Oui  Non  N.a.
- Si oui, laquelle :
10. En cas de transposition de directives communautaires, le principe « la directive, rien que la directive » est-il respecté ? Oui  Non  N.a.
- Sinon, pourquoi ? ...
11. Le projet contribue-t-il en général à une :
- a) simplification administrative, et/ou à une Oui  Non
  - b) amélioration de la qualité réglementaire ? Oui  Non
- Remarques/Observations :
12. Des heures d'ouverture de guichet, favorables et adaptées aux besoins du/des destinataire(s), seront-elles introduites ? Oui  Non  N.a.
- Remarques/Observations : *Les procédures se déroulent en général en ligne respectivement par courrier postal.*
13. Y a-t-il une nécessité d'adapter un système informatique auprès de l'Etat (e-Government ou application back-office) ? Oui  Non
- Si oui, quel est le délai pour disposer du nouveau système ? ...
14. Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée ? Oui  Non  N.a.

2 Il s'agit d'obligations et de formalités administratives imposées aux entreprises et aux citoyens, liées à l'exécution, l'application ou la mise en oeuvre d'une loi, d'un règlement grand-ducal, d'une application administrative, d'un règlement ministériel, d'une circulaire, d'une directive, d'un règlement UE ou d'un accord international prévoyant un droit, une interdiction ou une obligation.

3 Coût auquel un destinataire est confronté lorsqu'il répond à une obligation d'information inscrite dans une loi ou un texte d'application de celle-ci (exemple: taxe, coût de salaire, perte de temps ou de congé, coût de déplacement physique, achat de matériel, etc.).

Si oui, lequel ? ...

Remarques/Observations : ...

### Egalité des chances

15. Le projet est-il :

– principalement centré sur l'égalité des femmes et des hommes ? Oui  Non

– positif en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui  Non

Si oui, expliquez de quelle manière : ...

– neutre en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui  Non

Si oui, expliquez pourquoi : **Le présent projet de loi n'a aucune incidence sur l'égalité des chances.**

– négatif en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui  Non

Si oui, expliquez de quelle manière : ...

16. Y a-t-il un impact financier différent sur les femmes et les hommes ?

Oui  Non  N.a.

Si oui, expliquez de quelle manière : ...

### Directive « services »

17. Le projet introduit-il une exigence relative à la liberté d'établissement soumise à évaluation<sup>4</sup> ?

Oui  Non  N.a.

18. Le projet introduit-il une exigence relative à la libre prestation de services transfrontaliers<sup>5</sup> ?

Oui  Non  N.a.

\*

### FICHE FINANCIERE

Le projet de loi prévoit l'approbation du Protocole d'accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République française relatif au renforcement de la coopération en matière de transports transfrontaliers, fait à Paris, le 20 mars 2018.

Les aménagements sur le territoire français identifiés aux articles 2 à 5 du protocole d'accord, incluant les études et procédures préalables à l'engagement des travaux, font l'objet d'une contribution du Luxembourg jusqu'à concurrence d'un montant maximal de 120 000 000 €, dont 110 000 000 € pour le domaine ferroviaire repris aux articles 3 et 4 et 10 000 000 € pour la promotion d'une politique de mobilité durable repris à l'article 5, dans la perspective d'une contribution totale de la Partie luxembourgeoise équivalente à 50% des coûts d'investissements en France.

Cette participation est considérée par la France comme subvention d'équipement ; cette subvention n'est grevée d'aucun impôt ou taxe.

La mobilisation de cette contribution intervient via la conclusion de plusieurs conventions réglant le détail du financement entre les Parties correspondant aux différents programmes d'aménagements visés aux articles 2 à 5.

Ces conventions précisent les modalités de versement de la contribution de la partie luxembourgeoise, en particulier les conditions de remboursement de tout ou partie de la contribution luxembourgeoise dans l'hypothèse où les aménagements visés aux articles 2 à 5 ne peuvent être réalisés en conformité avec les stipulations essentielles du présent protocole d'accord.

<sup>4</sup> Article 15, paragraphe 2 de la directive « services » (cf. Note explicative, p.10-11)

<sup>5</sup> Article 16, paragraphe 1, troisième alinéa et paragraphe 3, première phrase de la directive « services » (cf. Note explicative, p.10-11)

La dépense est prévue dans la programmation pluriannuelle du Fonds des Raccordements Ferroviaires Internationaux en ce qui concerne les infrastructures ferroviaires et sur les crédits du budget des dépenses en capital du ministère du Développement durable et des Infrastructures en ce qui concerne les aménagements routiers.

\*

**PROTOCOLE D'ACCORD**  
**entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le**  
**Gouvernement de la République française relatif au renforce-**  
**ment de la coopération en matière de transports transfronta-**  
**liers, fait à Paris, le 20 mars 2018**

*Le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg,*

représenté par Monsieur **François Bausch**, ministre du Développement durable et des Infrastructures du Grand-Duché de Luxembourg,

et

*Le Gouvernement de la République française,*

représenté par Madame **Elisabeth Borne**, ministre auprès du ministre d'État, ministre de la Transition écologique et solidaire, chargée des Transports,

Ci-après dénommés « les Parties »,

*Considérant* que 95 000 résidents français travaillent aujourd'hui au Luxembourg, que ce chiffre est en hausse constante, que les estimations évaluent leur nombre à 135 000 en 2030 et que la mobilité de ces travailleurs est une variable essentielle du développement économique des territoires frontaliers ;

*Considérant* que la Convention relative à l'exploitation des chemins de fer du Grand-Duché de Luxembourg, signée le 17 avril 1946 à Luxembourg entre le président du Gouvernement provisoire de la République française, son Altesse royale le Prince régent au nom de Sa Majesté le Roi des Belges et Son Altesse Royale Madame la Grande Duchesse de Luxembourg, amendée par le protocole additionnel signé le 28 janvier 1997 à Luxembourg, souligne notamment en son article 4 que « *Les Parties contractantes veillent à des infrastructures ferroviaires insérées au mieux dans les réseaux de transport transeuropéens et assurent la continuité du service par chemin de fer au-delà des frontières communes.* » et que « *Dans l'intérêt de l'intégration des parties belge, française et luxembourgeoise de la région transfrontalière, de la mobilité des personnes qui y résident et travaillent, et des échanges entre les différents pôles d'activités qui y sont établis, les Parties contractantes favorisent les relations transfrontalières par chemin de fer à des conditions appropriées de desserte, de cadence, de temps de parcours et de confort, notamment lorsque ces relations revêtent sur tout ou partie de la liaison un caractère de service public.* »

*Considérant* la déclaration générale adoptée à l'occasion du premier Séminaire intergouvernemental franco-luxembourgeois à Paris, le 20 mars 2018, qui précise le cadre dans lequel s'inscrit le présent protocole d'accord ;

*Résolus* à mettre en œuvre une politique de transports répondant aux objectifs de développement durable, et en particulier à promouvoir le transport par rail et à poursuivre la coopération ferroviaire entre la France et le Luxembourg, en assurant la continuité des services internationaux et transfrontaliers tout en garantissant une bonne qualité de ces services dans l'intérêt des clients du rail.

**Etant préalablement exposé que :**

Sur le fondement de l'évolution des besoins de mobilité, des contextes horaires et des différents projets au Luxembourg et en France, il y a lieu de déterminer les aménagements d'infrastructures à

réaliser pour renforcer la performance du système de transport. À cette fin, une étude d'opportunité de l'augmentation de la capacité a été menée en commun sur l'axe Metz – Thionville – Luxembourg.

La dernière évolution majeure sur le sillon lorrain a été opérée le 28 août 2016 avec l'introduction du cadencement généralisé.

Actuellement, la capacité de la gare de Luxembourg et la longueur des quais en France limitent la longueur des trains voyageurs TER à un maximum de deux automotrices couplées du type TER 2N, ci-après UM2 offrant une capacité totale en places assises de 666 places. Il est projeté de faire circuler des trains allongés en unité triples (UM3) pouvant accueillir un surplus notable de 33% de passagers, offrant ainsi une capacité totale d'environ 1 000 places assises par rame.

Au Luxembourg, la nouvelle ligne Bettembourg – Luxembourg, l'aménagement des nouveaux quais V et VI et la restructuration du plan des voies en gare de Luxembourg permettront d'accueillir des UM3 en décembre 2021.

L'étude conjointe a mis en avant la nécessité de réaliser des aménagements complémentaires, dont notamment l'allongement de quais dans certaines gares intermédiaires de l'axe Metz – Luxembourg pour être en adéquation avec le matériel roulant projeté (UM3).

La capacité électrique est limitée sur le sillon lorrain de manière que la SNCF ne peut pas sans restriction de circulation (bridage) faire circuler l'ensemble des trains en UM3. Le renforcement de l'alimentation électrique en France permettra de pouvoir faire circuler un nombre important de trains en UM3 dans des conditions d'exploitation nominales.

Parallèlement aux nouvelles infrastructures ferroviaires au Luxembourg, comme la nouvelle ligne entre Bettembourg et Luxembourg et l'aménagement de deux nouveaux quais et la restructuration du plan des voies en gare de Luxembourg, d'autres améliorations d'infrastructures ont été identifiées pour permettre l'augmentation de la capacité visée à l'horizon 2028-2030.

L'étude conjointe d'un aménagement multimodal de l'autoroute A31 (côté français) et la loi du 15 décembre 2017 relative à la mise à 2x3 voies de l'autoroute A3 (côté luxembourgeois) jusqu'à la frontière française, au lieu du projet initial allant jusqu'à Bettembourg/Dudelange, visent la promotion des transports en commun routiers et la pratique du covoiturage sur l'axe autoroutier Metz-Luxembourg.

Le Luxembourg exploite et finance actuellement une desserte par transport en commun routier de la France vers les zones de développement au Luxembourg. Ces lignes sont financées à 100% par le Luxembourg à raison de 13 000 000 € par an.

SONT CONVENUS de ce qui suit :

#### *Article 1*

##### **Objet**

Le présent protocole d'accord a pour objet :

- de définir les principes des aménagements ferroviaires à réaliser sur la ligne ferroviaire Metz-Thionville-Luxembourg aux horizons 2022-2024 et 2028-2030 ;
- de définir les besoins en matière de politique de covoiturage et de transports en commun routiers transfrontaliers ;
- de poser les principes de financement de ces aménagements.

#### *Article 2*

##### ***Aménagements des infrastructures***

Sur la base des résultats des études d'opportunité menées conjointement et relatives à l'augmentation de la capacité de l'axe Metz-Thionville-Luxembourg, pour répondre au besoin croissant de dessertes entre Metz et Luxembourg et améliorer les conditions de circulation à l'horizon 2030, les Parties s'accordent sur les dispositions des articles 3, 4 et 5 avec pour objectif, dans le domaine ferroviaire, de faire circuler par heure de pointe 8 TER, 1 TGV et 1 train fret à l'horizon cible 2028-2030.

Par ailleurs, elles veillent à favoriser la construction de parkings relais à proximité des gares pour faciliter le rabattement des travailleurs frontaliers, en particulier pour les gares de Longwy, Thionville, Hettange-Grande, Uckange et Maizières-lès-Metz.

Les Parties s'engagent à assurer une bonne coordination et un bon ordonnancement de l'ensemble des travaux ferroviaires pour en limiter l'impact sur le service en phase transitoire et en maximiser les bénéfices attendus.

Sur le territoire français, la maîtrise d'ouvrage des procédures, études et travaux ferroviaires est assurée par SNCF Réseau. SNCF Réseau, gestionnaire français de l'infrastructure ferroviaire et CFL, gestionnaire luxembourgeois de l'infrastructure ferroviaire, peuvent adapter ce principe par voie conventionnelle pour les travaux de connexion entre les deux réseaux ferroviaires au niveau de la frontière le nécessitant.

### *Article 3*

#### ***Domaine ferroviaire – Horizon de réalisation 2022-2024***

Sur le territoire luxembourgeois, les travaux en cours portent sur la nouvelle ligne entre Luxembourg et Bettembourg, l'aménagement de deux nouveaux quais et la restructuration du plan des voies en Gare de Luxembourg.

Sur le territoire français, les études d'opportunité précitées ont mis en évidence l'intérêt de réaliser les aménagements suivants à l'horizon 2022-2024 :

- allongement des quais dans les principales gares françaises le nécessitant ;
- renforcement de l'alimentation électrique de la ligne en France de façon à pouvoir faire circuler l'ensemble des trains en UM3 ;
- aménagement de deux parcs relais à proximité des gares de Thionville et Longwy, de capacités respectives d'environ 700 et 660 places.

La Partie française poursuit les études de définition relatives à ces aménagements pour préciser la consistance de cette première phase d'aménagement puis engage les travaux nécessaires en vue de sa réalisation à l'horizon 2022-2024.

### *Article 4*

#### ***Domaine ferroviaire – Horizon de réalisation 2028-2030***

A l'horizon 2028-2030, les études d'opportunité précitées ont mis en évidence l'intérêt de réaliser les aménagements suivants :

- optimisation du cantonnement de part et d'autre de la frontière, création de nouveaux points de changement de voie et interconnexion des installations de signalisation à la frontière ;
- suppression de passages à niveau entre Thionville et la frontière ;
- reprise du plan de voie de la gare de Thionville et aménagement des flux passagers ;
- aménagements nécessaires au bon écoulement du trafic fret par la réalisation d'une troisième voie (sas fret) de part et d'autre de la frontière franco-luxembourgeoise ;
- aménagements du nœud ferroviaire de Metz ;
- réalisation d'interventions complémentaires sur les infrastructures et gares existantes.

La Partie française poursuit les études de définition relatives à ces aménagements pour préciser la consistance de cette seconde phase d'aménagement puis engage les travaux nécessaires en vue de sa réalisation à l'horizon 2028-2030, sous réserve des stipulations prévues à l'article 6.

### *Article 5*

#### ***Politique de covoiturage et de services routiers de transport en commun***

Afin de promouvoir une mobilité plus durable, les Parties s'accordent pour favoriser l'usage des transports en commun routiers et la pratique du covoiturage sur l'axe Metz-Luxembourg des autoroutes A31 (côté français) et A3 (côté luxembourgeois) et notamment :

- initier ou favoriser la mise en place de plateformes de covoiturage ;

- définir, financer et mettre en œuvre un programme de parkings de regroupement à destination des covoitureurs ;
- définir, financer et mettre en œuvre un programme de parc relais et de gares routières pour favoriser l'usage des transports en commun routiers transfrontaliers ;
- étudier, évaluer et mettre en œuvre, sur l'autoroute A31 (côté français) et avant son élargissement si nécessaire, la création d'une voie réservée aux transports en commun en lieu et place de la bande d'arrêt d'urgence existante, en concordance avec le projet de la mise à 2x3 voies de l'autoroute A3 côté luxembourgeois.

La maîtrise d'ouvrage du programme des parkings de regroupement pour le covoiturage, des parcs relais et gares routières a vocation à être portée par les collectivités territoriales. Le Luxembourg évaluera le besoin de la mise en place de nouveaux services transfrontaliers par transport en commun routier vers les parkings relais prévus.

#### *Article 6*

#### **Financement**

Les aménagements sur le territoire français identifiés aux articles 2 à 5, incluant les études et procédures préalables à l'engagement des travaux, font l'objet d'une contribution de la Partie luxembourgeoise jusqu'à concurrence d'un montant maximal de 120 000 000 €, dont 110 000 000 € pour le domaine ferroviaire repris aux articles 3 et 4 et 10 000 000 € pour la promotion d'une politique de mobilité durable repris à l'article 5, dans la perspective d'une contribution totale de la Partie luxembourgeoise équivalente à 50% des coûts d'investissements en France.

Cette participation est considérée par la Partie française comme subvention d'équipement ; cette subvention n'est grevée d'aucun impôt ou taxe.

La mobilisation de cette contribution intervient via la conclusion de plusieurs conventions réglant le détail du financement entre les Parties correspondant aux différents programmes d'aménagements visés aux articles 2 à 5.

Ces conventions précisent les modalités de versement de la contribution de la partie luxembourgeoise, en particulier les conditions de remboursement de tout ou partie de la contribution luxembourgeoise dans l'hypothèse où les aménagements visés aux articles 2 à 5 ne peuvent être réalisés en conformité avec les stipulations essentielles du présent protocole d'accord.

La Partie française n'est pas contrainte de poursuivre les aménagements identifiés aux articles 2 à 5 une fois le plafond de la contribution paritaire luxembourgeoise prévue par l'article 6 alinéa 1 atteint.

La contribution de la Partie luxembourgeoise est conditionnée par le vote d'une loi spéciale autorisant cette participation. Le Luxembourg s'engage à faire les diligences nécessaires afin que cette loi soit adoptée au plus tard en 2019.

Les engagements de la Partie française au titre du présent protocole d'accord sont conditionnés par l'adoption de la loi spéciale visée à l'alinéa précédent.

#### *Article 7*

#### **Subventions européennes**

Les infrastructures ferroviaires à réaliser et qui sont reprises ci-avant sont situées sur un des corridors européens les plus importants du réseau transeuropéen de transport « RTE-T » sur lequel passe également le corridor de fret ferroviaire « Mer du Nord – Méditerranée ».

Les Parties font leurs meilleurs efforts pour obtenir des subventions européennes par le biais notamment des instruments comme le Mécanisme d'Interconnexion en Europe qui contribuent à la réalisation du RTE-T.

#### *Article 8*

#### **Gouvernance**

Les projets ferroviaires transfrontaliers relatifs à la ligne Metz – Thionville – Luxembourg sont suivis au sein d'un groupe de travail ferroviaire franco-luxembourgeois. Il comprend des représentants

français, incluant des représentants de la Région Grand Est, des représentants luxembourgeois ainsi que des représentants des gestionnaires d'infrastructures et des entreprises ferroviaires opérant les transports de voyageurs. Il a en charge le suivi des aménagements visés aux articles 3 et 4 du présent protocole d'accord et rend compte régulièrement aux autorités nationales et régionales de l'avancement de ses travaux.

Les sujets liés à l'axe autoroutier A31 – A3 sont suivis par un groupe de travail routier franco-luxembourgeois. Il comprend des représentants de la République française, du Grand-Duché de Luxembourg et en tant que de besoin les autorités organisatrices de la mobilité concernées par les transports collectifs routiers et le covoiturage.

#### *Article 9*

##### ***Durée de conclusion du protocole d'accord et entrée en vigueur***

Le présent protocole d'accord est conclu pour une durée indéterminée.

Chaque Partie notifie à l'autre Partie l'accomplissement des procédures internes requises pour l'entrée en vigueur du présent protocole d'accord, qui prend effet le premier jour du deuxième mois suivant la date de la dernière notification.

#### *Article 10*

##### ***Règlement des différends et litiges***

Tout différend relatif à l'interprétation ou à la mise en œuvre du présent Protocole est réglé par voie de consultation(s) ou de négociation(s) entre les Parties.

#### *Article 11*

##### ***Modification***

Le présent protocole d'accord peut être modifié à tout moment par accord écrit entre les Parties. Les modifications entrent en vigueur dans les conditions définies à l'article 9.

#### *Article 12*

##### ***Dénonciation***

Chaque Partie peut, à tout moment, notifier par écrit et par la voie diplomatique son intention de dénoncer le présent Protocole. Cette dénonciation prend effet [six mois] après la date de réception de la notification par l'autre Partie, sauf retrait de la dénonciation décidé d'un commun accord avant l'expiration de ce délai.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, dûment autorisés par leur Gouvernement respectif, ont signé le présent protocole d'accord.

FAIT à Paris le 20 mars 2018 en deux exemplaires originaux en langue française.

*Pour le Gouvernement du  
Grand-Duché de Luxembourg,*

*Le ministre du Développement durable  
et des Infrastructures,*

François BAUSCH

*Pour le Gouvernement de la  
République française,*

*La ministre auprès du ministre d'État,  
ministre de la Transition écologique  
et solidaire, chargée des Transports,*

Elisabeth BORNE

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7292/01

N° 7292<sup>1</sup>

## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2017-2018

**PROJET DE LOI**

- 1° portant approbation du Protocole d'accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République française relatif au renforcement de la coopération en matière de transports transfrontaliers, fait à Paris, le 20 mars 2018, et
- 2° relative à la participation de l'Etat luxembourgeois au financement des travaux d'infrastructure réalisés sur le territoire français entre Metz et la frontière franco-luxembourgeoise à Zoufftgen

\* \* \*

**AVIS DU CONSEIL D'ETAT**

(17.7.2018)

Par dépêche du 19 avril 2018, le Premier ministre, ministre d'État a soumis à l'avis du Conseil d'État le projet de loi sous rubrique, élaboré par le ministre des Affaires étrangères et européennes.

Le projet de loi était accompagné d'un exposé des motifs, d'un commentaire des articles, d'une fiche d'évaluation d'impact, d'une fiche financière ainsi que du texte du Protocole d'accord à approuver.

\*

**CONSIDERATIONS GENERALES**

Le projet de loi sous avis poursuit deux objectifs distincts.

Il vise, en premier lieu, dans son article 1<sup>er</sup>, l'approbation du Protocole d'accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République française relatif au renforcement de la coopération en matière de transports transfrontaliers.

Les principes suivants des aménagements ferroviaires à réaliser relatifs à la ligne ferroviaire Metz-Thionville-Luxembourg ont été définis aux horizons 2022-2024 et 2028-2030 :

*Horizon de réalisation 2022-2024*

À l'horizon 2022-2024, sur le territoire luxembourgeois, les travaux en cours portent sur la nouvelle ligne entre Luxembourg et Bettembourg, l'aménagement de deux nouveaux quais et la restructuration du plan des voies en gare de Luxembourg.

Au même horizon, sur le territoire français, les travaux portent sur :

- l'allongement des quais dans les principales gares françaises le nécessitant ;
- le renforcement de l'alimentation électrique de la ligne en France de façon à pouvoir faire circuler l'ensemble des trains en UM3<sup>1</sup> ;
- l'aménagement de deux parcs relais à proximité des gares de Thionville et de Longwy, de capacités respectives d'environ 700 et 660 places.

1 « UM3 » : Unité Multiple à trois éléments).

*Horizon de réalisation 2028-2030*

À l'horizon 2028-2030, les principes des aménagements ferroviaires ont été définis comme suit :

- l'optimisation du cantonnement de part et d'autre de la frontière, la création de nouveaux points de changement de voie et l'interconnexion des installations de signalisation à la frontière ;
- la suppression de passages à niveau entre Thionville et la frontière ;
- la reprise du plan de voie de la gare de Thionville et aménagement des flux passagers ;
- les aménagements nécessaires au bon écoulement du trafic fret par la réalisation d'une troisième voie de part et d'autre de la frontière franco-luxembourgeoise ;
- les aménagements du nœud ferroviaire de Metz ;
- la réalisation d'interventions complémentaires sur les infrastructures et gares existantes.

Il vise, en deuxième lieu, dans ses articles 2 et 3, à autoriser le Gouvernement à contribuer aux frais résultant pour la République française de la réalisation et de l'aménagement des infrastructures requises en France pour mettre en œuvre une politique de transports répondant aux objectifs de développement durable dans l'intérêt des frontaliers pour accéder à leur lieu de travail.

La contribution maximale du Grand-Duché du Luxembourg est fixée, dans le projet de loi sous avis, à un montant de 120 000 000 euros dont 110 000 000 euros pour le domaine ferroviaire et à un montant de 10 000 000 euros pour la promotion d'une politique de mobilité durable, dans la perspective d'une contribution totale du Grand-Duché du Luxembourg équivalente à 50 pour cent des coûts d'investissements en France.

L'objectif des articles 2 et 3 consiste dans une autorisation à conférer par la Chambre des députés au Gouvernement en vue d'engager financièrement l'État au-delà du seuil fixé en vertu de l'article 99 de la Constitution. D'après l'article 99 de la Constitution, une autorisation à cet effet doit être conférée par une loi spéciale, par opposition à une loi générale. Il en résulte que les autorisations doivent faire l'objet d'une loi particulière et ne sauraient être inscrites dans le corps d'un texte législatif englobant d'autres matières<sup>2</sup>. Il convient toutefois de relever que l'article 1<sup>er</sup>, en ce qu'il porte approbation du protocole d'accord, relève également de la catégorie des lois d'autorisation et que les articles 2 et 3 constituent un corollaire indispensable à la mise en œuvre de cet accord et lui sont indissociablement liés. Le Conseil d'État peut dès lors marquer son accord à ce que l'approbation du Protocole d'accord et les autorisations de contribuer aux travaux d'infrastructure résultant de la mise en œuvre dudit protocole se trouvent réunies dans un même texte de loi.

\*

## EXAMEN DES ARTICLES

*Articles 1<sup>er</sup> à 3*

Tout en renvoyant aux considérations générales en ce qui concerne les différents articles, le Conseil d'État n'a pas d'autre observation à formuler.

\*

<sup>2</sup> Avis du Conseil d'État n° 51.367 du 8 mars 2016, doc. parl. 6906<sup>3</sup>

**OBSERVATIONS D'ORDRE LEGISTIQUE***Intitulé*

Au point 1<sup>o</sup>, il est indiqué de remplacer la virgule à la suite des termes « le 20 mars 2018 » par un point-virgule.

*Article 2*

Au paragraphe 1<sup>er</sup>, il convient d'ajouter les termes « Grand-Duché de » avant celui de « Luxembourg », pour lire « Grand-Duché de Luxembourg ». En outre, les termes « dont question » sont à remplacer par le terme « visé ».

Au vu du libellé du paragraphe 2, qui fait référence à « cette contribution », alors que celle-ci est visée au paragraphe 1<sup>er</sup>, il y a lieu d'intégrer le paragraphe 2 au paragraphe 1<sup>er</sup>, sous forme d'un alinéa 2. Cette observation vaut également pour le paragraphe 4, à intégrer au paragraphe 3 (2 selon le Conseil d'État), sous forme d'un alinéa 2.

Par ailleurs, au paragraphe 2 (1<sup>er</sup>, alinéa 2, selon le Conseil d'État), en ce qui concerne les montants d'argent, les tranches de mille sont séparées par une espace insécable, pour lire « 110 000 000 euros ». Cette observation vaut également pour le paragraphe 4 (2, alinéa 2), où il convient d'écrire « 10 000 000 ».

Au paragraphe 3, les termes « dont question » sont à remplacer par le terme « visé ». Par ailleurs, le Conseil d'État signale que lorsqu'on se réfère au premier article, les lettres « er » sont à insérer en exposant derrière le numéro pour lire « article 1<sup>er</sup> ».

*Article 3*

Au paragraphe 1<sup>er</sup>, il convient de faire référence à l'« article 2, paragraphe 2, » et non à l'« article 2.2 ». En outre, seul le premier substantif prend une majuscule pour la désignation du fonds spécial en question, de sorte qu'il faut écrire « Fonds des raccordements ferroviaires internationaux » avec une majuscule au premier substantif seulement.

Au paragraphe 2, il faut lire « [...] à l'article 2, paragraphe 4, est imputée [...] ». Par ailleurs, il y a lieu d'écrire « Ministère du développement durable et des infrastructures » avec une majuscule au premier substantif seulement.

Ainsi délibéré en séance plénière et adopté à l'unanimité des 19 votants, le 17 juillet 2018.

*Le Secrétaire général,*  
Marc BESCH

*Le Président,*  
Georges WIVENES

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7292/02

**N° 7292<sup>2</sup>****CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2017-2018

**PROJET DE LOI**

- 1° portant approbation du Protocole d'accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République française relatif au renforcement de la coopération en matière de transports transfrontaliers, fait à Paris, le 20 mars 2018, et
- 2° relative à la participation de l'Etat luxembourgeois au financement des travaux d'infrastructure réalisés sur le territoire français entre Metz et la frontière franco-luxembourgeoise à Zoufftgen

\* \* \*

**RAPPORT DE LA COMMISSION DU DEVELOPPEMENT DURABLE**

(23.7.2018)

La Commission se compose de : Mme Josée LORSCHÉ, Présidente-Rapportrice ; Mme Sylvie ANDRICH-DUVAL, M. Gilles BAUM, Mme Tess BURTON, MM. Yves CRUCHTEN, Georges ENGEL, Gusty GRAAS, Max HAHN, Ali KAES, Henri KOX, Marc LIES, Marco SCHANK, David WAGNER, Serge WILMES, Membres.

\*

**I. PROCEDURE LEGISLATIVE**

Le projet de loi sous rubrique a été déposé à la Chambre des Députés en date du 26 avril 2018 par le Ministre des Affaires étrangères et européennes. Le 7 mai 2018, le projet fut renvoyé à la Commission du développement durable.

Le Conseil d'État a émis son avis le 17 juillet 2018.

Le 19 juillet 2018, la Commission du Développement durable a désigné Madame Josée Lorsché comme rapportrice du projet de loi et a examiné le projet de loi à la lumière de l'avis du Conseil d'État.

Lors de la réunion du 23 juillet 2018, la Commission a examiné et adopté le présent rapport.

\*

**II. CONSIDERATIONS GENERALES  
ET OBJET DU PROJET DE LOI**

Le projet de loi sous examen a pour objet de contribuer aux frais résultant pour la République française de la réalisation et de l'aménagement des infrastructures requises en France pour mettre en œuvre une politique de transports répondant aux objectifs de développement durable, et en particulier à promouvoir le transport par rail et à poursuivre la coopération ferroviaire entre la France et le Luxembourg, en assurant la continuité des services internationaux et transfrontaliers tout en garantissant une bonne qualité de ces services dans l'intérêt des clients du rail.

95 000 résidents français travaillent aujourd'hui au Luxembourg. Ce chiffre est en hausse constante et les estimations évaluent leur nombre à 135 000 en 2030.

Sur le fondement de l'évolution des besoins de mobilité, des contextes horaires et des différents projets au Luxembourg et en France, il y a lieu de déterminer les aménagements d'infrastructures à réaliser pour renforcer la performance du système de transport.

Pour les frontaliers, l'introduction du cadencement généralisé a apporté 6 trains par heure en pointe entre Thionville et Luxembourg contre 4 à 5 en 2015. En détail : 96 trains par jour de Metz à Luxembourg et 15 trains entre Thionville et Luxembourg en période de pointe, en complément de l'offre au départ de Metz. Ainsi, au total 111 trains circulent par jour entre Thionville et Luxembourg.

La forte croissance de voyageurs (3,6 à 6,1% par an) des dernières années est également pronostiquée pour les années à venir.

Les principes suivants des aménagements ferroviaires à réaliser sur la ligne ferroviaire Metz – Thionville – Luxembourg ont été définis aux horizons 2022-2024 et 2028-2030 :

### **A. Volet ferroviaire**

#### ***Horizon de réalisation 2022-2024***

Sur le territoire luxembourgeois, les travaux en cours portent sur la nouvelle ligne entre Luxembourg et Bettembourg, l'aménagement de deux nouveaux quais et la restructuration du plan des voies en Gare de Luxembourg.

Sur le territoire français, les études d'opportunité précitées ont mis en évidence l'intérêt de réaliser les aménagements suivants à l'horizon 2022-2024 :

- allongement des quais dans les principales gares françaises le nécessitant ;
- renforcement de l'alimentation électrique de la ligne en France de façon à pouvoir faire circuler l'ensemble des trains en UM3 ; et
- aménagement de deux parcs relais à proximité des gares de Thionville et Longwy, de capacités respectives d'environ 700 et 660 places.

#### ***Horizon de réalisation 2028-2030***

À l'horizon 2028-2030, les études d'opportunité précitées ont mis en évidence l'intérêt de réaliser les aménagements suivants :

- optimisation du cantonnement de part et d'autre de la frontière, création de nouveaux points de changement de voie et interconnexion des installations de signalisation à la frontière ;
- suppression de passages à niveau entre Thionville et la frontière ;
- reprise du plan de voie de la gare de Thionville et aménagement des flux passagers ;
- aménagements nécessaires au bon écoulement du trafic fret par la réalisation d'une troisième voie (sas fret) de part et d'autre de la frontière franco-luxembourgeoise ;
- aménagements du nœud ferroviaire de Metz ;
- réalisation d'interventions complémentaires sur les infrastructures et gares existantes.

La contribution financière luxembourgeoise est fixée au montant maximal de 110 000 000 euros pour le volet ferroviaire.

### **B. Volet routier**

Situées sur le grand axe autoroutier reliant Hoek van Holland et Rotterdam à Genova et Palermo, les autoroutes A3 (côté luxembourgeois) et A31 (côté français) intègrent la route européenne E25 et font partie du réseau routier transeuropéen TERN.

Depuis la mise en service du premier tronçon de l'autoroute A3 en 1978 et le début des comptages de trafic, documentés depuis 1985, le trafic a plus que décuplé, avec des pointes dépassant les 90 000 véhicules en saison estivale et les 70 000 véhicules/jour en moyenne annuelle. Le taux de véhicules utilitaires se situe aux environs de 20% des véhicules.

Vu les besoins de mobilité accrus, la stratégie MODU fut adoptée en vue de l'augmentation conséquente de l'offre des transports publics, tant en qualité qu'en quantité.

Ainsi, en complément de la promotion du transport par rail et afin de promouvoir une mobilité sur route plus durable, les Parties s'accordent pour favoriser l'usage des transports en commun routiers et la pratique du covoiturage sur l'axe Metz-Luxembourg des autoroutes A31 et A3 et notamment :

- initier ou favoriser la mise en place de plateformes de covoiturage ;
- définir, financer et mettre en œuvre un programme de parkings de regroupement à destination des covoitureurs ;
- définir, financer et mettre en œuvre un programme de parcs relais et de gares routières pour favoriser l'usage des transports en commun routiers transfrontaliers ;
- étudier, évaluer et mettre en œuvre, sur l'autoroute A31 (côté français) et avant son élargissement si nécessaire, la création d'une voie réservée aux transports en commun en lieu et place de la bande d'arrêt d'urgence existante, en concordance avec le projet de la mise à 2 x 3 voies de l'autoroute A3.

Le programme des parkings de regroupement pour le covoiturage, des parcs relais et gares routières, dont la maîtrise d'ouvrage a vocation à être portée par les collectivités territoriales, sera cofinancé par le Luxembourg à hauteur de 10 000 000 euros au maximum.

\*

### III. AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT

Dans son avis du 17 juillet 2018, le Conseil d'État, au niveau de ses considérations générales, constate que « *L'objectif des articles 2 et 3 consiste dans une autorisation à conférer par la Chambre des députés au Gouvernement en vue d'engager financièrement l'État au-delà du seuil fixé en vertu de l'article 99 de la Constitution. D'après l'article 99 de la Constitution, une autorisation à cet effet doit être conférée par une loi spéciale, par opposition à une loi générale. Il en résulte que les autorisations doivent faire l'objet d'une loi particulière et ne sauraient être inscrites dans le corps d'un texte législatif englobant d'autres matières (cf. doc. parl. 6906<sup>3</sup>, avis du Conseil d'État du 8 mars 2016). Il convient toutefois de relever que l'article 1<sup>er</sup>, en ce qu'il porte approbation du protocole d'accord, relève également de la catégorie des lois d'autorisation et que les articles 2 et 3 constituent un corollaire indispensable à la mise en œuvre de cet accord et lui sont indissociablement liés. Le Conseil d'État peut dès lors marquer son accord à ce que l'approbation du Protocole d'accord et les autorisations de contribuer aux travaux d'infrastructure résultant de la mise en œuvre dudit protocole se trouvent réunies dans un même texte de loi.* »

La Commission du Développement durable a repris les observations d'ordre légistique soulevées par le Conseil d'État.

\*

### IV. COMMENTAIRE DES ARTICLES

#### *Intitulé*

Le Conseil d'État a soulevé qu'il est indiqué de remplacer la virgule à la suite des termes « *le 20 mars 2018* » par un point-virgule de sorte que l'intitulé se lit comme suit :

« *Projet de loi n°7292*

*1° portant approbation du Protocole d'accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République française relatif au renforcement de la coopération en matière de transports transfrontaliers, fait à Paris, le 20 mars 2018 ;*

*2° relative à la participation de l'État luxembourgeois au financement des travaux d'infrastructure réalisés sur le territoire français entre Metz et la frontière franco-luxembourgeoise à Zouffigen »*

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

Cet article approuve le Protocole d'accord entre le Grand-Duché de Luxembourg et la France.

Le Conseil d'État n'a pas d'observations à ce sujet.

Cet article se lit comme suit :

*« Art. 1<sup>er</sup>. Est approuvé le Protocole d'accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République française relatif au renforcement de la coopération en matière de transports transfrontaliers, fait à Paris, le 20 mars 2018. »*

#### Article 2

Le Conseil d'État note ce qu'*'au paragraphe 1<sup>er</sup>, il convient d'ajouter les termes « Grand-Duché de » avant celui de « Luxembourg », pour lire « Grand-Duché de Luxembourg ». En outre, les termes « dont question » sont à remplacer par le terme « visé ».*

*Au vu du libellé du paragraphe 2, qui fait référence à « cette contribution », alors que celle-ci est visée au paragraphe 1<sup>er</sup>, il y a lieu d'intégrer le paragraphe 2 au paragraphe 1<sup>er</sup>, sous forme d'un alinéa 2. Cette observation vaut également pour le paragraphe 4, à intégrer au paragraphe 3 (2 selon le Conseil d'État), sous forme d'un alinéa 2.*

*Par ailleurs, au paragraphe 2 (1<sup>er</sup>, alinéa 2, selon le Conseil d'État), en ce qui concerne les montants d'argent, les tranches de mille sont séparées par une espace insécable, pour lire « 110 000 000 euros ». Cette observation vaut également pour le paragraphe 4 (2, alinéa 2), où il convient d'écrire « 10 000 000 ».*

*Au paragraphe 3, les termes « dont question » sont à remplacer par le terme « visé ». Par ailleurs, le Conseil d'État signale que lorsqu'on se réfère au premier article, les lettres « er » sont à insérer en exposant derrière le numéro pour lire « article 1<sup>er</sup> ».*

La Commission du Développement durable fait siennes les propositions telles que suggérées par le Conseil d'État, de sorte que le libellé de l'article 2 se lit de la manière suivante :

*« Art. 2. (1) Le Gouvernement est autorisé à contribuer aux frais résultant pour la République française de la réalisation et de l'aménagement des infrastructures requises en France pour mettre en œuvre une politique de transports répondant aux objectifs de développement durable, et en particulier à promouvoir le transport par rail et à poursuivre la coopération ferroviaire entre la France et le Grand-Duché de Luxembourg, en assurant la continuité des services internationaux et transfrontaliers tout en garantissant une bonne qualité de ces services dans l'intérêt des clients du rail, conformément aux stipulations de l'accord visé à l'article 1<sup>er</sup>.*

*Le montant de cette contribution est fixé à 110 000 000 euros pour le volet ferroviaire.*

*(2) Outre la promotion du transport par rail, le Gouvernement est autorisé à contribuer à la promotion des transports en commun routiers et la pratique du covoiturage sur l'axe autoroutier Metz-Luxembourg, par la mise en place de plateformes de covoiturage, la mise en œuvre d'un programme de parkings de regroupement à destination des covoitureurs ainsi que de parc relais et de gares routières pour favoriser l'usage des transports en commun routiers transfrontaliers et à poursuivre dans ce but la coopération routière franco-luxembourgeoise, conformément aux stipulations de l'accord visé à l'article 1<sup>er</sup>.*

*Le montant de cette contribution est fixé à 10 000 000 euros pour le volet routier. »*

#### Article 3

Cet article règle l'imputation des crédits au Fonds des raccordements ferroviaires internationaux pour le volet ferroviaire et aux crédits du budget des dépenses en capital pour le volet Park & Ride.

Les observations d'ordre légistique formulées par le Conseil d'État ont été reprises par les membres de la Commission du Développement durable, tout en y apportant deux modifications. À l'endroit du paragraphe 1<sup>er</sup> de l'article 3 sous rubrique, la référence au paragraphe 2 de l'article 2 est remplacée par celle au paragraphe 1<sup>er</sup> de l'article 2. Il en est de même pour le renvoi au paragraphe 4 de l'article 2, figurant à l'endroit du paragraphe 2 de l'article 3, qui est remplacé par celui au paragraphe 3 de l'article 2.

L'article 3 se lit comme suit :

*« Art. 3. (1) La contribution financière du Grand-Duché de Luxembourg relative à l'article 2, paragraphe 1<sup>er</sup>, est imputée sur les avoirs du Fonds des raccordements ferroviaires internationaux.*

*(2) La contribution financière du Grand-Duché de Luxembourg relative à l'article 2, paragraphe 2, est imputée sur les crédits du budget des dépenses en capital du Ministère du développement durable et des infrastructures. »*

\*

## V. TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

Compte tenu de ce qui précède, la Commission du Développement durable recommande à la Chambre des Députés d'adopter le projet de loi sous rubrique dans la teneur qui suit :

\*

### PROJET DE LOI

- 1° portant approbation du Protocole d'accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République française relatif au renforcement de la coopération en matière de transports transfrontaliers, fait à Paris, le 20 mars 2018 ;**
- 2° relative à la participation de l'Etat luxembourgeois au financement des travaux d'infrastructure réalisés sur le territoire français entre Metz et la frontière franco-luxembourgeoise à Zoufftgen**

**Art. 1<sup>er</sup>.** Est approuvé le Protocole d'accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République française relatif au renforcement de la coopération en matière de transports transfrontaliers, fait à Paris, le 20 mars 2018.

**Art. 2.** (1) Le Gouvernement est autorisé à contribuer aux frais résultant pour la République française de la réalisation et de l'aménagement des infrastructures requises en France pour mettre en œuvre une politique de transports répondant aux objectifs de développement durable, et en particulier à promouvoir le transport par rail et à poursuivre la coopération ferroviaire entre la France et le Grand-Duché de Luxembourg, en assurant la continuité des services internationaux et transfrontaliers tout en garantissant une bonne qualité de ces services dans l'intérêt des clients du rail, conformément aux stipulations de l'accord visé à l'article 1<sup>er</sup>.

Le montant de cette contribution est fixé à 110 000 000 euros pour le volet ferroviaire.

(2) Outre la promotion du transport par rail, le Gouvernement est autorisé à contribuer à la promotion des transports en commun routiers et la pratique du covoiturage sur l'axe autoroutier Metz-Luxembourg, par la mise en place de plateformes de covoiturage, la mise en œuvre d'un programme de parkings de regroupement à destination des covoitureurs ainsi que de parc relais et de gares routières pour favoriser l'usage des transports en commun routiers transfrontaliers et à poursuivre dans ce but la coopération routière franco-luxembourgeoise, conformément aux stipulations de l'accord visé à l'article 1<sup>er</sup>.

Le montant de cette contribution est fixé à 10 000 000 euros pour le volet routier.

**Art. 3.** (1) La contribution financière du Grand-Duché de Luxembourg relative à l'article 2, paragraphe 1<sup>er</sup>, est imputée sur les avoirs du Fonds des raccordements ferroviaires internationaux.

(2) La contribution financière du Grand-Duché de Luxembourg relative à l'article 2, paragraphe 2, est imputée sur les crédits du budget des dépenses en capital du Ministère du développement durable et des infrastructures.

Luxembourg, le 23 juillet 2018

*La Présidente-Rapporteuse,*  
Josée LORSCHÉ

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7292

## Bulletin de Vote (Vote Public)

Date: 26/07/2018 18:26:03	Président: M. Di Bartolomeo Mars
Scrutin: 10	Secrétaire A: M. Frieseisen Claude
Vote: PL 7292 Mat. de trans. transfronfrontal	Secrétaire B: Mme Barra Isabelle
Description: Projet de loi 7292	

	Oui	Abst.	Non	Total
Présents:	52	0	0	52
Procuration:	8	0	0	8
Total:	60	0	0	60

Nom du député	Vote	(Procuration)	Nom du député	Vote	(Procuration)
<b>CSV</b>					
Mme Adehm Diane	Oui		Mme Andrich-Duval Sylvie	Oui	
Mme Arendt Nancy	Oui		M. Eicher Emile	Oui	
M. Eischen Félix	Oui		M. Gloden Léon	Oui	
M. Halsdorf Jean-Marie	Oui		Mme Hansen Martine	Oui	
Mme Hetto-Gaasch Françoise	Oui		M. Kaes Aly	Oui	
Mme Konsbruck Claudine	Oui		M. Lies Marc	Oui	
Mme Mergen Martine	Oui		M. Meyers Paul-Henri	Oui	
Mme Modert Octavie	Oui		M. Mosar Laurent	Oui	(Mme Arendt Nancy)
M. Roth Gilles	Oui		M. Schank Marco	Oui	(Mme Adehm Diane)
M. Späutz Marc	Oui		M. Wilmes Serge	Oui	(M. Wiseler Claude)
M. Wiseler Claude	Oui		M. Wolter Michel	Oui	
M. Zeimet Laurent	Oui	(Mme Hansen Martine)			

<b>LSAP</b>					
M. Angel Marc	Oui		M. Arndt Fränk	Oui	
Mme Asselborn-Bintz Simone	Oui		M. Bodry Alex	Oui	
Mme Bofferding Taina	Oui	(M. Cruchten Yves)	Mme Burton Tess	Oui	
M. Cruchten Yves	Oui		Mme Dall'Agnol Claudia	Oui	
M. Di Bartolomeo Mars	Oui		M. Engel Georges	Oui	
M. Fayot Franz	Oui		M. Haagen Claude	Oui	
Mme Hemmen Cécile	Oui				

<b>déi gréng</b>					
M. Anzia Gérard	Oui		M. Kox Henri	Oui	
Mme Lorsché Josée	Oui		Mme Loschetter Viviane	Oui	
Mme Tanson Sam	Oui		M. Traversini Roberto	Oui	(M. Anzia Gérard)

<b>DP</b>					
M. Bauler André	Oui		M. Baum Gilles	Oui	
Mme Beissel Simone	Oui		M. Berger Eugène	Oui	
M. Colabianchi Frank	Oui		M. Delles Lex	Oui	(M. Graas Gusty)
Mme Elvinger Joëlle	Oui		M. Graas Gusty	Oui	
M. Hahn Max	Oui		M. Krieps Alexander	Oui	
M. Lamberty Claude	Oui		M. Mertens Edy	Oui	
Mme Polfer Lydie	Oui	(M. Hahn Max)			

<b>déi Lénk</b>					
M. Baum Marc	Oui		M. Wagner David	Oui	

<b>ADR</b>					
M. Gibéryen Gast	Oui		M. Kartheiser Fernand	Oui	
M. Reding Roy	Oui				

Le Président:

Le Secrétaire général:

7292/03

N° 7292<sup>3</sup>

## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2017-2018

**PROJET DE LOI**

- 1° portant approbation du Protocole d'accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République française relatif au renforcement de la coopération en matière de transports transfrontaliers, fait à Paris, le 20 mars 2018 ;
- 2° relative à la participation de l'Etat luxembourgeois au financement des travaux d'infrastructure réalisés sur le territoire français entre Metz et la frontière franco-luxembourgeoise à Zoufftgen

\* \* \*

**DISPENSE DU SECOND VOTE CONSTITUTIONNEL  
PAR LE CONSEIL D'ETAT**

(27.7.2018)

*Le Conseil d'État,*

appelé par dépêche du Président de la Chambre des députés, du 26 juillet 2018 à délibérer sur la question de dispense du second vote constitutionnel du

**PROJET DE LOI**

- 1° portant approbation du Protocole d'accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République française relatif au renforcement de la coopération en matière de transports transfrontaliers, fait à Paris, le 20 mars 2018 ;
- 2° relative à la participation de l'Etat luxembourgeois au financement des travaux d'infrastructure réalisés sur le territoire français entre Metz et la frontière franco-luxembourgeoise à Zoufftgen

qui a été adopté par la Chambre des députés dans sa séance du 26 juillet 2018 et dispensé du second vote constitutionnel ;

Vu ledit projet de loi et l'avis émis par le Conseil d'État en sa séance du 17 juillet 2018 ;

*se déclare d'accord*

avec la Chambre des députés pour dispenser le projet de loi en question du second vote prévu par l'article 59 de la Constitution.

Ainsi décidé en séance publique à l'unanimité des 14 votants, le 27 juillet 2018.

*Le Secrétaire général,*  
Marc BESCH

*Le Président du Conseil d'État,*  
Georges WIVENES

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau





## Commission du Développement durable

### Procès-verbal de la réunion du 23 juillet 2018

#### Ordre du jour :

1. Approbation du projet de procès-verbal de la réunion du 12 juillet 2018
2. 7336 Projet de loi relatif à l'aménagement de la transversale de Clervaux  
- Rapporteur : Madame Josée Lorsché  
  
- Présentation et adoption d'un projet de rapport
3. 7292 Projet de loi  
1° portant approbation du Protocole d'accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République française relatif au renforcement de la coopération en matière de transports transfrontaliers, fait à Paris, le 20 mars 2018 ;  
2° relative à la participation de l'Etat luxembourgeois au financement des travaux d'infrastructure réalisés sur le territoire français entre Metz et la frontière franco-luxembourgeoise à Zoufftgen  
- Rapporteur : Madame Josée Lorsché  
  
- Présentation et adoption d'un projet de rapport
4. Divers

\*

Présents : Mme Sylvie Andrich-Duval, Mme Simone Asselborn-Bintz remplaçant M. Georges Engel, M. Gilles Baum, Mme Tess Burton, M. Yves Cruchten, M. Gusty Graas, M. Max Hahn, M. Aly Kaes, Mme Josée Lorsché, M. David Wagner

M. Guy Besch, du Ministère de du Développement durable et des Infrastructures

M. Laurent Besch, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Georges Engel, M. Henri Kox, M. Marc Lies, M. Marco Schank, M. Serge Wilmes

M. Gast Gibéryen, observateur délégué

M. François Bausch, Ministre du Développement durable et des Infrastructures

\*

Présidence : Mme Josée Lorsché, Présidente de la Commission

\*

**1. Approbation du projet de procès-verbal de la réunion du 12 juillet 2018**

Le projet de procès-verbal de la réunion sous référence recueille l'accord unanime des membres de la commission.

**2. 7336 Projet de loi relatif à l'aménagement de la transversale de Clervaux**

**Présentation du projet de rapport et vote**

Madame la Rapportrice procède à la présentation succincte du projet de rapport.

Soumis au vote, le projet de rapport recueille l'accord unanime des membres de la commission.

**Temps de parole**

La Conférence des Présidents, réunie en sa réunion du 19 juillet 2018, a retenu le modèle de base en tant que temps de parole.

**3. 7292 Projet de loi  
1° portant approbation du Protocole d'accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République française relatif au renforcement de la coopération en matière de transports transfrontaliers, fait à Paris, le 20 mars 2018 ;  
2° relative à la participation de l'Etat luxembourgeois au financement des travaux d'infrastructure réalisés sur le territoire français entre Metz et la frontière franco-luxembourgeoise à Zoufftgen**

**Présentation du projet de rapport et vote**

Madame la Rapportrice procède à la présentation succincte du projet de rapport.

Soumis au vote, le projet de rapport recueille l'accord unanime des membres de la commission.

**Temps de parole**

La Conférence des Présidents, réunie en sa réunion du 19 juillet 2018, a retenu le modèle de base en tant que temps de parole.

**4. Divers**

Aucun point divers n'a été abordé.

Le Secrétaire-Administrateur,  
Laurent Besch

La Présidente de la Commission du Développement  
durable,  
Josée Lorsché

35



## Commission du Développement durable

### Procès-verbal de la réunion du 19 juillet 2018

#### Ordre du jour :

1. Approbation des projets de procès-verbal de la réunion jointe du 29 mars et des réunions des 29 juin, 4 et 5 juillet 2018
2. 7331 Projet de loi relatif à la construction d'une Maison de soins à Bascharage  
- Rapporteur : Madame Josée Lorsché  
  
- Présentation et adoption d'un projet de rapport
3. 7345 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire  
- Observation : les trois projets de loi n°7337, n°7338 et n°7341 sont fusionnés en un nouveau projet de loi portant le n°7345  
  
- Présentation et adoption d'un projet de rapport
4. 7336 Projet de loi relatif à l'aménagement de la transversale de Clervaux  
- Désignation d'un rapporteur  
- Présentation du projet de loi  
- Examen du projet de loi et de l'avis du Conseil d'État  
- Présentation et adoption d'un projet de rapport
5. 7292 Projet de loi  
1° portant approbation du Protocole d'accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République française relatif au renforcement de la coopération en matière de transports transfrontaliers, fait à Paris, le 20 mars 2018, et  
2° relative à la participation de l'État luxembourgeois au financement des travaux d'infrastructure réalisés sur le territoire français entre Metz et la frontière franco-luxembourgeoise à Zoufftgen  
- Désignation d'un Rapporteur  
- Présentation du projet de loi  
- Examen du projet de loi et de l'avis du Conseil d'État  
- Présentation et adoption d'un projet de rapport
6. 7243 Projet de loi portant  
a) fixant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure ; et  
b) modifiant la loi du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation  
  
- Désignation d'un Rapporteur  
- Présentation du projet de loi

- Examen du projet de loi et de l'avis du Conseil d'État

7. Divers

\*

Présents : Mme Sylvie Andrich-Duval, Mme Taina Bofferding remplaçant M. Georges Engel, Mme Tess Burton, M. Yves Cruchten, M. Gusty Graas, M. Max Hahn, M. Aly Kaes, M. Henri Kox, Mme Josée Lorsché, M. Marco Schank

M. Eugène Berger, observateur

M. François Bausch, Ministre du Développement durable et des Infrastructures

M. Romain Spaus, Mme Anouk Geimer-Ensch, M. Max Nilles, Mme Irena Medakovic, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures

Mme Sarah Dichter, de l'Administration des Bâtiments publics

M. Roland Fox, directeur de l'Administration des ponts & chaussées

M. Gilles Didier, directeur adjoint de l'Administration des ponts & chaussées

M. Henri Werdel, directeur (gestion infrastructure), Mme Chantal Diederich (dirigeante du département ressources humaines), Mme Anne Backes, des CFL

M. Laurent Besch, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Gilles Baum, M. Georges Engel, M. Marc Lies, M. David Wagner, M. Serge Wilmes

M. Gast Gibéryen, observateur délégué

\*

Présidence : Mme Josée Lorsché, Présidente de la Commission

\*

**1. Approbation des projets de procès-verbal de la réunion jointe du 29 mars et des réunions des 29 juin, 4 et 5 juillet 2018**

Les projets de procès-verbal repris sous rubrique recueillent l'accord unanime des membres de la commission.

**2. 7331 Projet de loi relatif à la construction d'une Maison de soins à Bascharage**

**Présentation d'un projet de rapport et vote**

Mme la Rapportrice présente succinctement son projet de rapport.

Madame la Présidente informe les membres qu'elle a parlé avec Monsieur le Président de la Commission de la Famille et de l'Intégration et Madame la Ministre de la Famille, de l'Intégration et à la Grande Région au sujet de l'aménagement de chambres communicantes et leur a fait part de l'opinion des membres de la Commission du Développement durable.

Les membres de la Commission du Développement durable proposent de présenter une motion en ce sens lors de la séance plénière de la Chambre des Députés

Soumis au vote, le projet de rapport recueille l'accord unanime des membres de la commission.

### **Temps de parole**

Le temps de parole proposé est le modèle de base.

## **3. 7345 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire**

### **Présentation d'un projet de rapport et vote**

Mme la Rapportrice présente succinctement son projet de rapport.

Soumis au vote, il recueille l'accord unanime des membres de la commission.

### **Temps de parole**

Le temps de parole proposé est le modèle de base.

## **4. 7336 Projet de loi relatif à l'aménagement de la transversale de Clervaux**

### **Désignation d'un rapporteur**

La commission unanime désigne Mme la Présidente comme Rapportrice du projet de loi sous examen.

### **Présentation du projet de loi**

Les représentants de l'Administration des ponts et chaussées procèdent à une présentation détaillée des travaux prévus à l'aide d'une présentation PowerPoint (*cf. annexe au présent procès-verbal*). Il y a également lieu de se référer aux explications fournies dans le document parlementaire 7336.

### **Échange de vues**

- Un représentant du groupe politique LSAP s'interroge sur la nécessité de prévoir, à l'instar de la voie additionnelle en rampe (à l'endroit de la montée depuis la N18 vers le CR340) pour véhicules lents, une voie de détresse pour la section de la voie descendante.

L'orateur aimerait avoir des précisions sur les déshuileurs prévus.

Un représentant de l'Administration des ponts et chaussées explique que dans le cadre de la planification de la Transversale de Clervaux, un audit de sécurité a été réalisé. Les experts mandatés n'ont pas conclu à la nécessité de devoir prévoir l'aménagement d'une telle voie de détresse.

Le déshuileur permet de piéger, par gravité et/ou coalescence, les hydrocarbures présents dans les eaux de ruissellement générées sur les surfaces routières recueillies et permet ainsi d'éviter les rejets vers le milieu naturel.

- Un représentant du groupe politique DP s'enquiert sur la teneur du projet de revalorisation écologique de la Clerve.

Il s'interroge sur les capacités projetées des bassins de rétention, notamment eu égard au phénomène des pluies torrentielles.

Un représentant de l'Administration des ponts et chaussées explique que le lit de la Clerve est légèrement déplacé ; or, il ne saurait dire si le lit actuel de la Clerve correspond au cours d'eau initial. Il précise que, dans le cadre de la déviation afférente, des mesures de renaturation seront réalisées.

Les bassins de rétention et notamment le barrage de rétention des crues sur la Clerve répondent aux mesures telles qu'imposées par l'Administration de la gestion de l'eau et telles que définies suite à la réalisation d'études hydrauliques dans la vallée de la Wiltz/Clerve dans l'emprise du nouveau Lycée Edward Steichen. Les capacités prévues correspondent à une crue centennale (HQ 100).

## **Présentation et adoption d'un projet de rapport**

Il est proposé de reporter ce point à la prochaine réunion.

- 5. 7292** **Projet de loi**  
**1° portant approbation du Protocole d'accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République française relatif au renforcement de la coopération en matière de transports transfrontaliers, fait à Paris, le 20 mars 2018, et**  
**2° relative à la participation de l'État luxembourgeois au financement des travaux d'infrastructure réalisés sur le territoire français entre Metz et la frontière franco-luxembourgeoise à Zoufftgen**

### **Présentation du projet de loi**

Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures explique que le projet de loi sous examen vise à approuver le Protocole d'accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République française relatif au renforcement de la coopération en matière de transports transfrontaliers signé en date du 20 mars 2018 par les ministres français et luxembourgeois en charge des Transports.

Ledit Protocole comporte deux volets, à savoir :

- un volet relatif au domaine ferroviaire, et

- un volet relatif au domaine routier.

### ***Domaine ferroviaire***

Il s'agit d'assurer la continuité des services internationaux et transfrontaliers tout en garantissant une bonne qualité de ces services au bénéfice des clients du rail.

Il s'agit essentiellement de projets permettant d'améliorer des infrastructures (comme, entre autres, l'allongement de quais sur l'axe Luxembourg-Thionville-Metz, l'augmentation de la capacité électrique) et de réaliser des aménagements complémentaires (comme la révision de plans de voie).

Le protocole a établi deux horizons de réalisation, le premier visant l'échéancier 2022-2024 et le deuxième visant l'horizon de réalisation 2028-2030.

Pour le détail des projets d'infrastructures et autres aménagements prévus, il y a lieu de se référer au document parlementaire n°7292 (exposé des motifs, pages 2 à 6).

Il convient de préciser que le tronçon Bettembourg-Zoufftgen n'est à l'heure actuelle toujours pas banalisé ; ainsi les deux voies ferrées ne peuvent être utilisées que dans le sens prédéfini. Cette situation entraîne des conséquences négatives puisqu'aucun changement de voie n'est possible, ce qui rend difficile une optimisation de l'utilisation de ce corridor.

Ledit Protocole s'inscrit dans la stratégie d'augmenter la capacité du rail, tant pour le trafic voyageur que pour le trafic fret, ce qui permettra de délester davantage les routes et de favoriser l'écoulement du trafic fret, notamment eu égard au Terminal intermodal.

Il est prévu de construire un parc relais à proximité de la gare de Thionville et un parc relais entre Thionville et le point frontalier luxembourgeois près de l'autoroute A31 disposant d'un accès d'entrée et de sortie propre et réservé aux bus et aux personnes faisant du covoiturage.

### ***Domaine routier***

L'idée est de promouvoir les transports en communs routiers et la pratique du covoiturage sur l'axe autoroutier Metz-Luxembourg. Il s'agit ainsi d'initier et de favoriser la mise en place de plateformes de covoiturage, de mettre en œuvre un programme de parcs relais et de gares routières. Pour de plus amples détails, il y a lieu de se référer aux explications contenues dans le document parlementaire n°7392 (exposé des motifs, pages 5 et 6).

L'orateur souligne que l'ensemble des projets prévus dans le cadre du présent Protocole seront réalisés en coopération avec les autorités françaises.

Les plafonds respectifs autorisés sont inscrits, pour le volet ferroviaire (110 000 000), à l'article 2, paragraphe 1<sup>er</sup> et, pour le volet routier (10 000 000 euros), à l'article 2, paragraphe 2.

### **Présentation et adoption d'un projet de rapport**

Il est proposé de reporter ce point à la prochaine réunion.

6. 7243 **Projet de loi portant**  
**a) fixant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure ; et**  
**b) modifiant la loi du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation**

#### **Désignation du rapporteur**

Les membres de la Commission du Développement durable décident de ne pas procéder, à ce stade de l'instruction parlementaire, à la désignation d'un rapporteur.

#### **Présentation du projet de loi**

L'objet du projet de loi est la transposition de la directive (UE) 2016/1639 du Parlement européen et du Conseil du 14 septembre 2016 établissant les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure, modifiant la directive 2009/100/CE et abrogeant la directive 2006/87/CE.

Il s'agit de l'élaboration d'un standard européen établissant les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure.

Dans un souci d'assurer la cohérence des deux régimes juridiques existants pour les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure, à savoir le Rhin (*compétence du CCNR, Commission centrale pour la navigation du Rhin*) et l'Union européenne (*CESNI ; Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure*), il est nécessaire de prévoir les mêmes standards. Le droit de l'Union et la réglementation de la CCNR feront référence aux standards établis par le CESNI par « ES-TRIN 2017/01 » à partir du 7 octobre 2018 (soit la date limite de transposition de la directive (UE) 2016/1629 et la date d'applicabilité de l'ES-TRIN 2017/01).

La cohérence entre le droit de l'Union et la réglementation de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) pour les bateaux de navigation intérieure sera totale à partir du 8 octobre 2018.

Pour de plus amples détails, il y a lieu de se référer au document parlementaire n°7243 (exposé des motifs, pages 75 et 76).

#### **Examen de l'avis du Conseil d'État du 12 juin 2018**

##### **Observations préliminaires**

Le Conseil d'État fait observer que « *L'article 31 de la directive (UE) 2016/1629 dispose que la Commission européenne est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 32 de cette directive, dans le but de mettre à jour les annexes II à VI de ladite directive.*

*À cet égard, il y a lieu de rappeler que, si ces actes délégués à venir prennent la forme d'un règlement de l'Union européenne, ils sont directement applicables. Si, au contraire, ces actes sont des directives déléguées, il*

*s'impose soit de les transposer en droit national et de procéder de manière formelle à la modification de la future loi, soit de prévoir dans cette loi une disposition permettant de procéder de manière dynamique à la transposition des directives déléguées, méthode déjà appliquée dans d'autres matières, comme par exemple dans le cadre de la loi modifiée du 15 décembre 2010 relative à la sécurité des jouets.*

*Le Conseil d'État est d'avis que, dans un souci de concordance et de cohérence avec ces projets, il y a lieu de transposer ces annexes de manière dynamique et de procéder comme suit :*

1. *Aux article 6, paragraphes 2 et 3, article 7, point a), article 8, paragraphe 2, article 9, paragraphes 1<sup>er</sup> et 2, article 11, alinéa 2, article 12, paragraphes 1<sup>er</sup> et 2, article 14, alinéa 1<sup>er</sup>, article 18, paragraphe 1<sup>er</sup>, article 20, paragraphes 2 et 5, article 22, paragraphes 1<sup>er</sup> à 4, article 24, paragraphe 1<sup>er</sup>, et article 25, paragraphe 1<sup>er</sup>, les termes « annexe II », « annexe III », « annexe IV », « annexe V » et « annexe VI » sont complétés par l'ajout suivant : « (...) annexe[s] (...) de la directive (...) telle que modifiée par acte délégué de la Commission européenne pris en conformité avec l'article 32 de cette directive. »*
2. *L'article 28 est reformulé comme suit :*

*« Art. 28. Les modifications aux annexes II, III, IV, V et VI de la directive (...) s'appliquent avec effet au jour de la date de l'entrée en vigueur des actes délégués afférents de la Commission européenne.*

*Le ministre publiera un avis au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg, renseignant sur les modifications ainsi intervenues, en y ajoutant une référence à l'acte publié au Journal officiel de l'Union européenne. » »*

### **Articles 1<sup>er</sup> à 15**

Les articles 1<sup>er</sup> à 15 ne donnent pas lieu à observation de la part du Conseil d'État.

### **Article 16**

Le Conseil d'État estime qu'il convient de préciser *in fine* que la reconnaissance des certificats de navigation des bâtiments de pays tiers se fait pour « le territoire du Grand-Duché de Luxembourg ».

La Commission du Développement durable fait sienne cette suggestion.

### **Article 17**

Cet article prévoit l'instauration d'un registre électronique des certificats émis pour les bateaux de navigation intérieure aux fins de la gestion des entreprises de transport fluvial, de la délivrance et de la gestion des certificats de transports par voie fluviale, de l'alimentation de la base de données européenne sur les

bateaux de navigation intérieure tenue auprès de la Commission européenne et du maintien de la sécurité et du bon ordre de la navigation.

Le Conseil d'État note qu'aux termes de l'article 6 du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données), la licéité du traitement dans le secteur public est vérifiée si le traitement est nécessaire au respect de l'obligation légale ou à l'exécution d'une mission d'intérêt public ou relevant de l'exercice de l'autorité publique. Dans cette logique, il ne s'impose pas de donner à chaque traitement de données une base spécifique légale ou réglementaire. En ce qui concerne les principes et conditions du traitement, le règlement s'applique. Certes, l'article 6, paragraphe 3, du règlement n'exclut pas des bases juridiques nationales qui peuvent « contenir des dispositions spécifiques ». La création d'un tel cadre légal ou réglementaire relatif aux diverses administrations n'est dès lors pas, en tant que telle, contraire au règlement, mais ne s'impose que s'il s'agit de prévoir des règles spécifiques par rapport à des aspects particuliers du secteur concerné qui ne sont pas prévues dans le dispositif européen. Partant, étant donné que l'article sous rubrique ne prévoit aucune disposition spécifique par rapport au règlement européen, le Conseil d'État est d'avis qu'il est superfétatoire et demande sa suppression.

La Commission décide pourtant de maintenir cet article et, en tenant compte des remarques d'ordre légistique du Conseil d'État, de le libeller comme suit :

**« Art. 17. Registres des certificats**

*(1) Le ministre tient un registre électronique des certificats émis pour les bateaux de navigation intérieure aux fins de la gestion des entreprises de transport fluvial, de la délivrance et la gestion des certificats de transports par voie fluviale, l'alimentation de la base de données européenne sur les bateaux de navigation intérieure tenue auprès de la Commission européenne et le maintien de la sécurité et du bon ordre de la navigation.*

*(2) Dans ce registre figurent toutes les données nécessaires pour les finalités suivantes :*

- a) délivrance et gestion des certificats des bâtiments délivrés conformément à la présente loi ;*
- b) délivrance et gestion des attestations de navigabilité du personnel navigant ;*
- c) inscriptions des mesures administratives en relation avec les certificats des bâtiments et des attestations de navigabilité ;*
- d) délivrance et gestion des certificats de jaugeage ;*
- e) contrôles des entreprises de transport fluvial ;*
- f) échange des informations prévues par la présente loi avec les registres nationaux des autres Etats-membres de l'Union européenne ;*

*(3) Le ministre a la qualité de responsable du traitement au sens de l'article 2, lettre (n) de la loi modifiée du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel. Il peut faire exécuter sous sa responsabilité tout ou partie des obligations qui lui incombent en vertu de la loi par un membre du cadre supérieur ou moyen de son ministère. Seules*

sont habilitées à avoir accès aux données les personnes qui en ont besoin dans l'exercice de leur fonction et de leurs tâches professionnelles.

(4) Dans la poursuite des finalités décrites au paragraphe 1<sup>er</sup>, le responsable du traitement peut accéder aux données issues des fichiers suivants :

1. pour les finalités visées au paragraphe 2, lettres a) et b), le registre national des personnes morales créé par la loi du 30 mars 1979 organisant l'identification numérique des personnes physiques et morales, afin d'obtenir les informations d'identification des entreprises de transport fluvial :
  - désignation commerciale, forme juridique, numéro d'identification national, adresse, date de dissolution ;
2. pour les finalités visées au paragraphe 2, lettres a) et b), le registre national des personnes physiques créé par la loi du 19 juin 2013 relative à l'identification des personnes physiques, afin d'obtenir les informations d'identification des exploitants et des conducteurs indiquées sur les demandes ou constatées lors d'un contrôle :
  - noms et prénoms, numéro d'identification national, nationalité, pays de résidence ;
3. pour les finalités visées au paragraphe 2, lettres a), d) et e), le fichier exploité par le ministre ayant l'enregistrement et des domaines dans ses attributions renseignant sur les bateaux immatriculés au Luxembourg :
  - données nécessaires à l'identification des bâtiments, propriétaire, détenteur, adresse, échéances ;
4. pour les finalités visées au paragraphe 2, lettres a), b), d) et f), du registre des entreprises qui exercent une activité visée à la loi modifiée du 2 septembre 2011 réglementant l'accès aux professions d'artisan, de commerçant, d'industriel ainsi qu'à certaines professions libérales afin d'obtenir les informations des :
  - entreprises de transport fluvial : désignation commerciale, forme juridique, adresses, autorisations d'établissement, capacité financière ;

(5) La consultation et la réception des données de ces banques de données peut se faire de façon automatique.

(6) Les données à caractère personnel doivent être traitées selon le principe de proportionnalité. Pour les finalités prévues au paragraphe 2, lettres a), b) et d), l'accès ne peut être exercé que dans le cadre d'une demande d'un intéressé et le suivi de celle-ci ainsi qu'en cas de contrôle.

(7) Toute modification du nom, tout transfert de propriété, tout rejaugage ainsi que toute modification de l'usage du bateau doit être signalé au ministre par le propriétaire du bateau ou son mandataire.

(8) Le ministre s'assure que les données relatives à un bâtiment sont supprimées du registre visé au paragraphe 1<sup>er</sup> ~~du présent article~~ lorsque ce bâtiment est démantelé et que les données relatives à une attestation de navigabilité sont supprimées du registre visé au paragraphe lorsque la personne concernée est décédée.

(9) Le système informatique par lequel l'accès au registre électronique est opéré doit être aménagé de la manière suivante :

- L'accès au registre est sécurisé moyennant une authentification forte ;

- *Les informations relatives aux personnes ayant procédé à la consultation, les informations consultées, la date, l'heure et la référence du dossier dans le cadre duquel la consultation est effectuée, ainsi que le motif précis de la consultation peuvent être retracés ;*
- *Les données de journalisation doivent être conservées pendant un délai de cinq ans à partir de leur enregistrement, délai après lequel elles sont effacées, sauf lorsqu'elles font l'objet d'une procédure de contrôle. »*

### **Articles 18 à 21**

Les libellés respectifs des articles 18 à 21 ne soulèvent pas d'observations de la part du Conseil d'État.

### **Article 22**

Dans son avis du 12 juin 2018, le Conseil d'État émet une opposition formelle liée à la non-conformité du texte initial de l'article 22 du projet de loi au regard de l'article 32, paragraphe 2 et de l'article 36 de la Constitution, alors qu'il revient au seul Grand-Duc de conférer, sauf dans les matières réservées à la loi, un pouvoir réglementaire aux membres du Gouvernement, en vertu de l'article 76, alinéa 2, de la Constitution. Le Conseil d'État attire en outre l'attention sur le fait que le paragraphe 1<sup>er</sup> comporte des restrictions à la liberté de commerce, réservées par l'article 11, paragraphe 6, de la Constitution à la loi formelle.

Suite à cette opposition formelle, la Commission du Développement durable a décidé d'opter, pour ce qui est des dérogations qui peuvent être adoptées, pour un régime d'autorisation fixé dans la loi en précisant les conditions de celui-ci dans la loi et en s'inspirant des articles 28 à 30 de la loi du 23 décembre 2016 relative aux équipements marins qui prévoit un mécanisme de dérogations selon le même schéma qu'en matière de navigation fluviale.

La Moselle étant une voie d'eau de zone 4, seule la possibilité de fixer des prescriptions techniques allégées (donc absence de risque de restriction à la liberté de commerce mais plutôt facilitation de celle-ci), visée au paragraphe 4 de l'article 23 de la directive, est maintenue. Ces conditions d'allègement ne peuvent concerner que les éléments visés à l'annexe IV de la directive évitant ainsi toute mesure discrétionnaire. Y est ajoutée la condition que les prescriptions allégées doivent garantir un niveau de sécurité suffisant, dûment prouvé.

Les membres de la Commission du Développement durable proposent d'amender l'article 22 comme suit :

#### **« Art. 22. Possibilité d'adopter des prescriptions techniques allégées pour certaines zones**

*(1) Le ministre peut autoriser une application partielle des prescriptions techniques ou définir des prescriptions techniques moins strictes que celles visées aux annexes II et V de la directive telle que modifiée par acte délégué de la Commission européenne pris en conformité avec l'article 32 de cette directive pour les bâtiments qui naviguent exclusivement sur la Moselle. L'application partielle ou moins stricte des prescriptions techniques ne concerne*

que les éléments énumérés à l'annexe IV de la directive telle que modifiée par acte délégué de la Commission européenne pris en conformité avec l'article 32 de cette directive.

(2) L'application partielle ou les prescriptions techniques moins strictes visées au paragraphe 1<sup>er</sup> ne peuvent être autorisés que s'il est établi par voie d'essais ou par tout autre moyen, à la satisfaction du ministre, qu'un niveau de sécurité suffisant répondant aux objectifs de la présente loi est garanti.

(3) La conformité aux prescriptions techniques allégées est indiquée dans le certificat de l'Union européenne pour bateaux de navigation intérieure ou dans le certificat de l'Union européenne supplémentaire pour bateaux de navigation intérieure. »

### **Article 23**

Le Conseil d'État s'oppose formellement aux paragraphes 1<sup>er</sup> et 2, pour les motifs exposés à l'endroit de l'examen des paragraphes 1<sup>er</sup> et 4 de l'article 22.

« En outre, il se doit de relever que l'octroi de « dérogations à l'application de tout ou partie de la présente directive », prévu au paragraphe 1<sup>er</sup> de l'article, est incongru.

Pour ce qui est du paragraphe 3, il y a lieu de relever que, pour les dispositions qui ne concernent que les relations entre les États membres et la Commission européenne, la Cour de justice de l'Union européenne considère qu'en principe elles ne doivent pas être transposées. Par conséquent, le Conseil d'État demande de supprimer le paragraphe 3.

Suite à l'opposition formelle du Conseil d'État, il est opté pour un régime d'autorisation fixé dans la loi en précisant les conditions de celui-ci dans la loi et en s'inspirant des articles 28 à 30 de la loi du 23 décembre 2016 relative aux équipements marins qui prévoit un mécanisme de dérogations selon le même schéma qu'en matière de navigation fluviale. Pour les deux types de dérogations, il faut devoir dûment prouver un niveau de sécurité suffisant. ».

De la même manière que pour l'amendement parlementaire proposé à l'endroit de l'article 22, et suite à l'opposition formelle du Conseil d'État liée à la non-conformité du texte initial de l'article 23 au regard de l'article 32, paragraphe 2 et à l'article 36 de la Constitution pour ce qui est des dérogations qui peuvent être adoptées, il est opté pour un régime d'autorisation fixé dans la loi en précisant les conditions de celui-ci dans la loi et en s'inspirant des articles 28 à 30 de la loi du 23 décembre 2016 relative aux équipements marins qui prévoit un mécanisme de dérogations selon le même schéma qu'en matière de navigation fluviale. Pour les deux types de dérogations, il faut devoir dûment prouver un niveau de sécurité suffisant.

L'article 23 est amendé et se lit de la manière suivante :

#### **« Art. 23. Dérogations applicables à certaines catégories de bâtiments**

(1) Des dérogations à l'application de tout ou partie de la loi en ce qui concerne les bâtiments d'un port en lourd ne dépassant pas 350 tonnes ou les bâtiments non destinés au transport de marchandises et dont le déplacement d'eau

*n'atteint pas 100 mètres cubes, dont la quille a été posée avant le 1<sup>er</sup> janvier 1950 et qui naviguent exclusivement sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg peuvent être autorisées par le ministre.*

*(2) Sans préjudice des dispositions de la convention révisée pour la navigation du Rhin, peuvent être autorisées par le ministre des dérogations à l'application de tout ou partie de la loi, en ce qui concerne la navigation sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg, pour les bâtiments effectuant des trajets limités dans une zone géographique réduite ou dans des zones portuaires. Lesdites dérogations ainsi que les trajets ou les zones pour lesquels elles sont valables doivent être mentionnés dans le certificat du bâtiment.*

*(3) Les dérogations visées aux paragraphes 1 et 2 ne peuvent être autorisées que s'il est établi par voie d'essais ou par tout autre moyen, à la satisfaction du ministre, qu'un niveau de sécurité suffisant répondant aux objectifs de la présente loi est garanti. »*

### **Articles 24 et 25**

*Le Conseil d'État note « qu'il est juridiquement contestable de recopier dans des textes nationaux des dispositions figurant dans des directives, qui se limitent à conférer des compétences ou à imposer des obligations aux seules autorités de l'Union européenne. Il en est de même pour ce qui est des dispositions déterminant la méthode selon laquelle ces autorités exercent leurs compétences, comme le recours à des actes exécutifs et la manière de les arrêter. Partant, les paragraphes 1<sup>ers</sup> des articles 24 et 25 sont à omettre et il convient de spécifier aux paragraphes 2 des deux articles les dérogations et reconnaissances d'équivalence applicables. »*

Afin de faire droit aux observations du Conseil d'État, la Commission décide d'introduire un amendement visant à supprimer les paragraphes 1<sup>ers</sup> des articles 24 et 25 et en ne transposant donc pas les obligations de la Commission européenne, tout en précisant les dispositions résiduelles en conséquence.

Les membres de la Commission du Développement durable proposent d'amender les articles 24 et 25 comme suit :

#### **« Art. 24. Utilisation des nouvelles technologies et dérogations applicables à des bâtiments déterminés**

*Le ministre précise dans le certificat de l'Union européenne pour bateaux de navigation intérieure toutes les dérogations et reconnaissances d'équivalences adoptées par la Commission européenne conformément à l'article 25 paragraphe 1 de la directive.*

#### **Art. 25. Difficultés**

*Le ministre précise dans le certificat de l'Union européenne pour bateaux de navigation intérieure toutes les dérogations adoptées par la Commission européenne conformément à l'article 26 paragraphe 1 de la directive. »*

### **Articles 26 et 27**

Les articles 26 et 27 ne donnent pas lieu à observation.

### **Article 28**

Le Conseil d'État propose de reformuler le libellé de l'article 28, conformément à ces observations préliminaires.

Les membres de la Commission du Développement durable y réservent une suite favorable.

### **Article 29**

Le Conseil d'État fait observer que l'article 29, comme il ne prévoit aucune disposition spécifique par rapport au règlement européen, est superfétatoire et peut être supprimé.

Or, l'objet du traitement des données AIS (« Automatic Identification System ») des bateaux de navigation intérieure va au-delà du respect de l'obligation légale d'être équipé d'un appareil AIS intérieur et d'un appareil ECDIS intérieur en mode information ou d'un appareil similaire par le règlement de police pour la navigation sur la Moselle.

Le traitement de données n'est par ailleurs pas seulement utilisé à des fins de gestion du trafic, mais aussi à des fins de perception des péages. Par ailleurs, l'article en question fixe aussi la base légale pour les traitements en relation avec les enregistrements audio et vidéo d'exploitation et des communications radio.

La Commission du Développement durable décide de maintenir l'article 31 pour avoir une base légale pour ces traitements de données.

### **Article 30**

L'article 30 ne donne pas lieu à observation.

### **Article 31**

La Commission décide de supprimer cet article, car le Règlement général sur la protection des données est entré en vigueur en mai 2018 et que, partant, plus aucune dérogation au droit commun en matière d'entrée en vigueur des lois ne s'impose.

### **Article 32**

Le libellé de l'article 32 ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État.

\*

Les membres de la Commission du Développement durable décident d'envoyer une lettre d'amendements parlementaires au Conseil d'État.

**7. Divers**

Aucun point divers n'a été abordé.

Le Secrétaire-Administrateur,  
Laurent Besch

La Présidente de la Commission du Développement  
durable,  
Josée Lorsché

Annexe : présentation PowerPoint (PL 7336)

# Transversale de Clervaux N7-CR340-N18

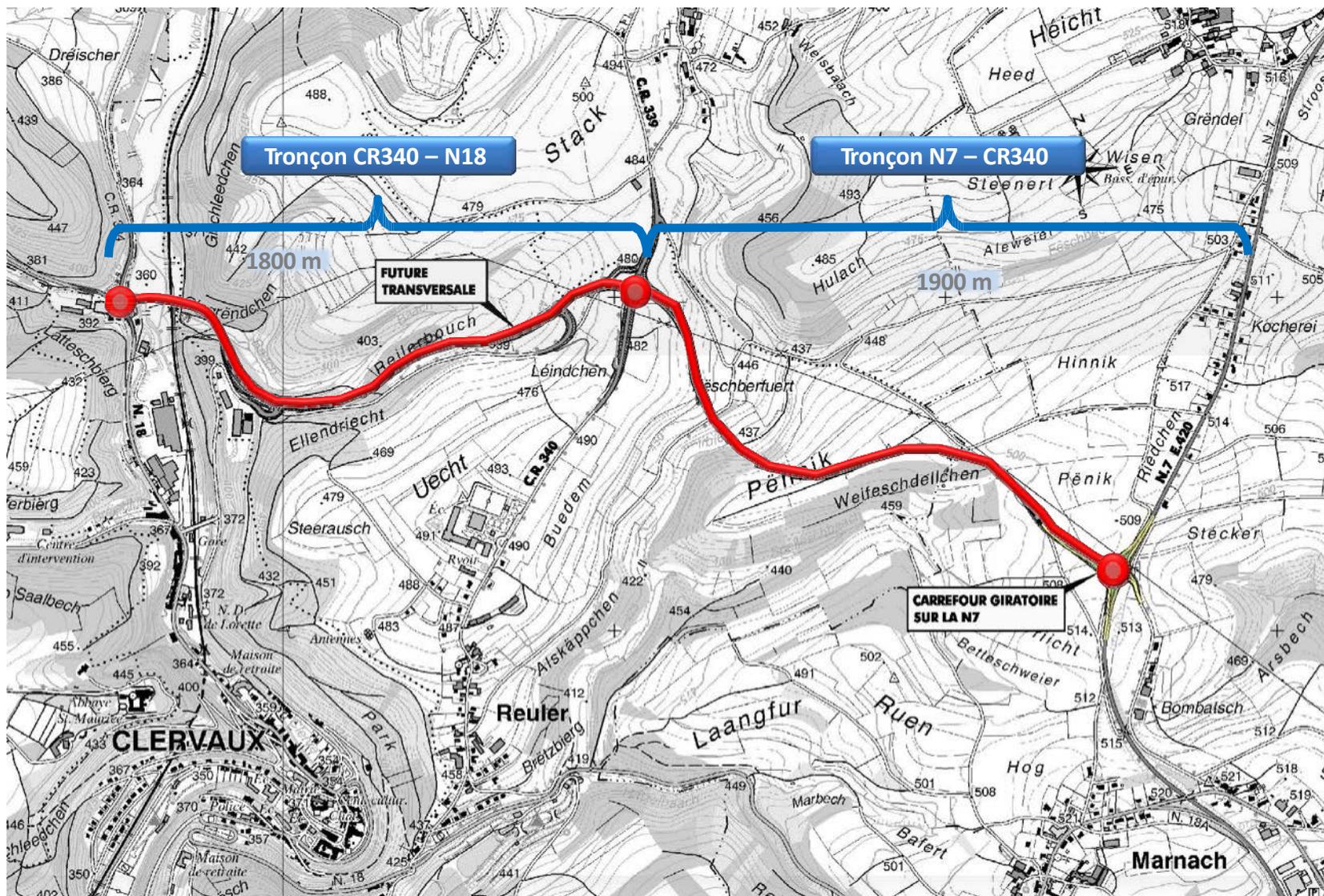


LE GOUVERNEMENT  
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG  
Ministère du Développement durable  
et des Infrastructures

Administration des ponts et chaussées

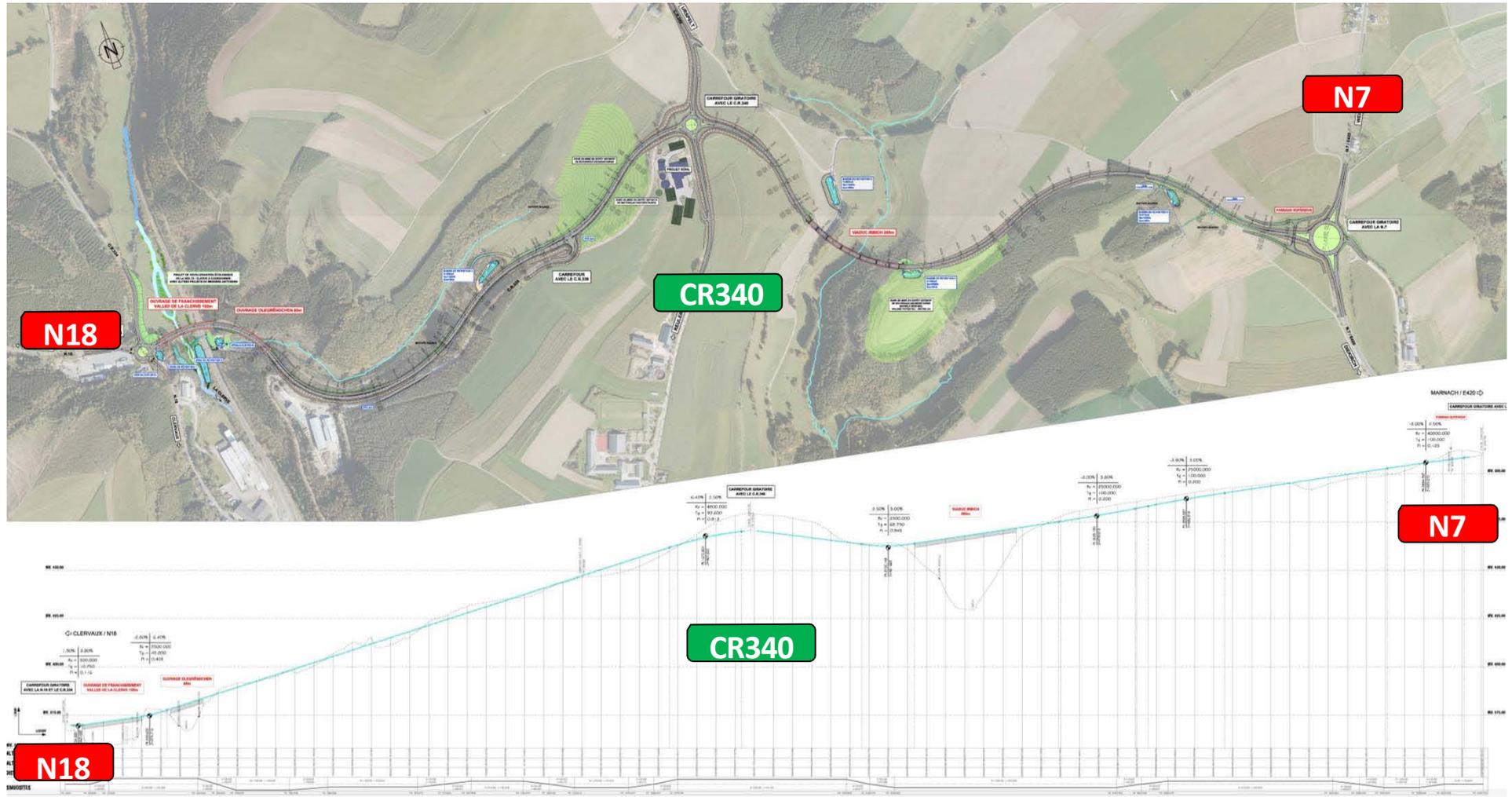


## Vue d'ensemble de la Transversale de Clervaux



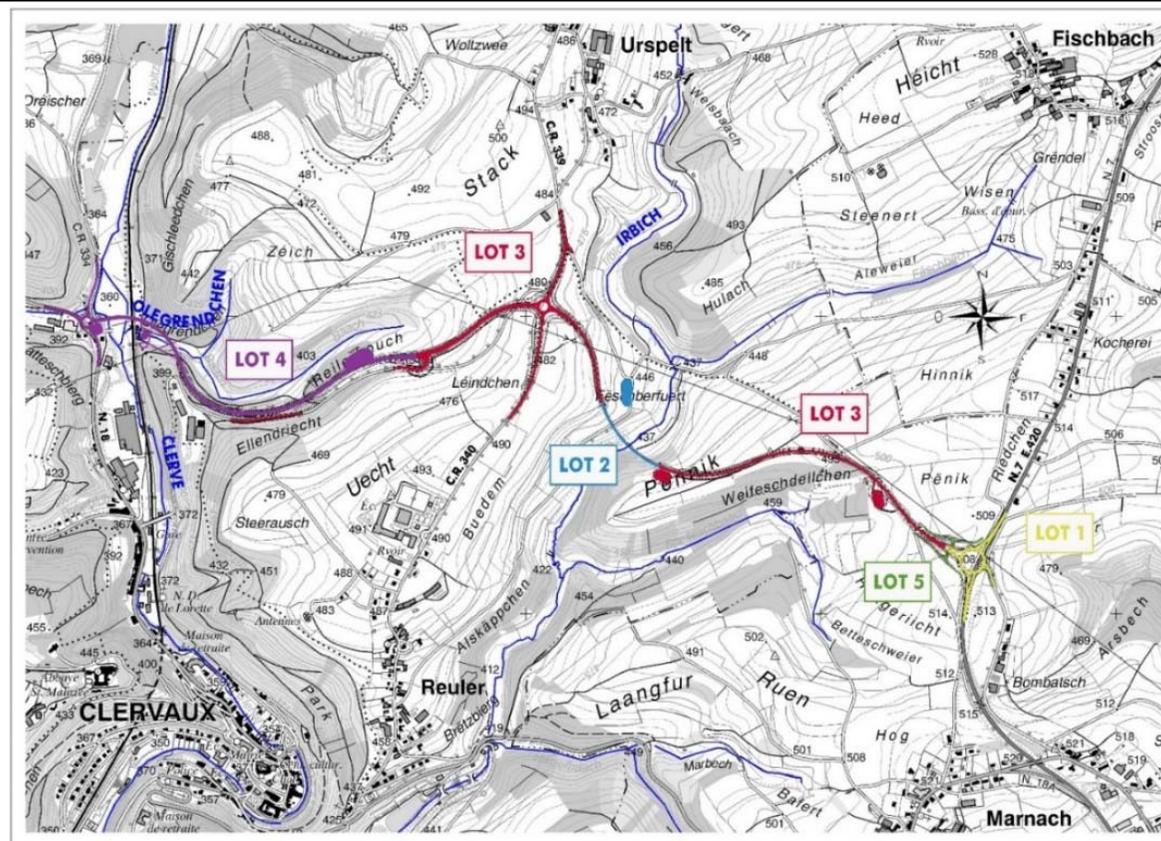


## Vue d'ensemble





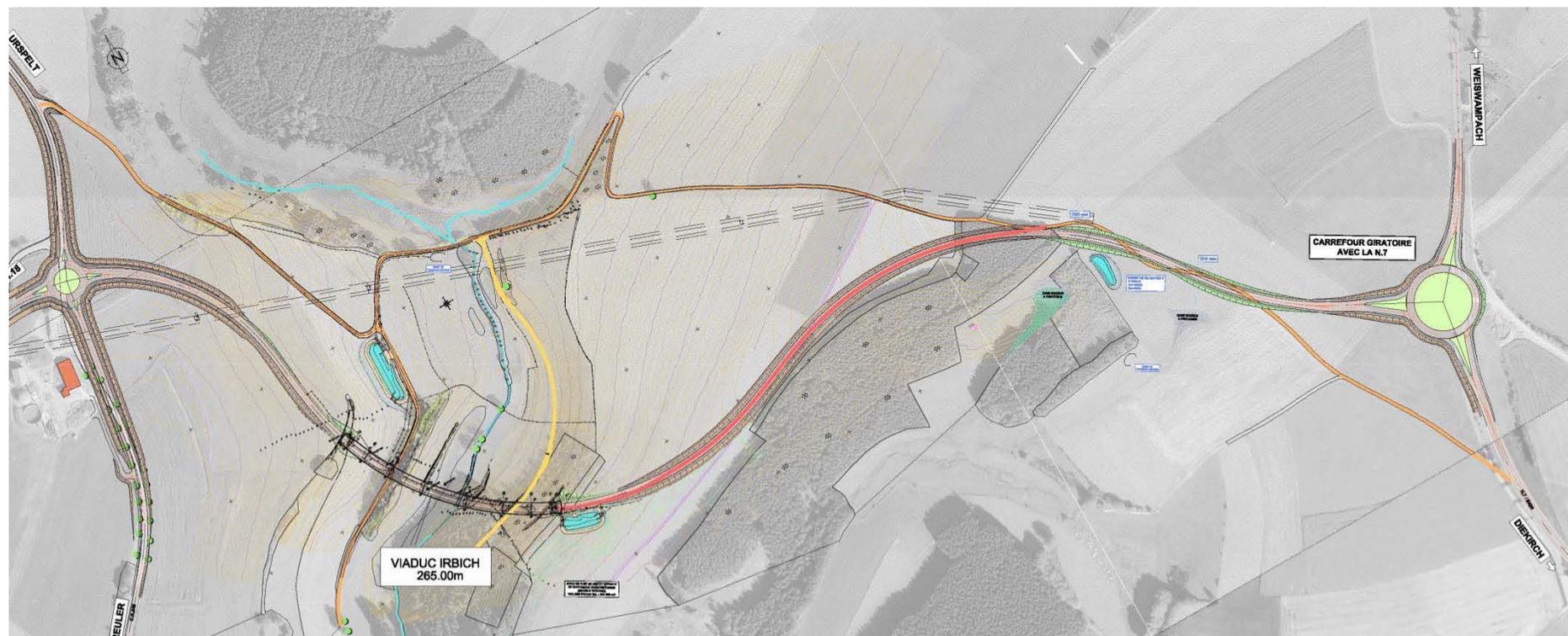
## Éléments du projet



Lot 1:	Giratoire N7	Début chantier 2014
Lot 2:	Viaduc Irbich	Début chantier 2016
Lot 3:	Section courante CR340/CR339 – N7	Début chantier 2019
Lot 4:	Section courante N18 – CR340/CR339 (avec Viaducs de la Clerve et Olegrëndchen)	Début chantier 2020
Lot 5:	Passage supérieur près giratoire N7	Début chantier 2020

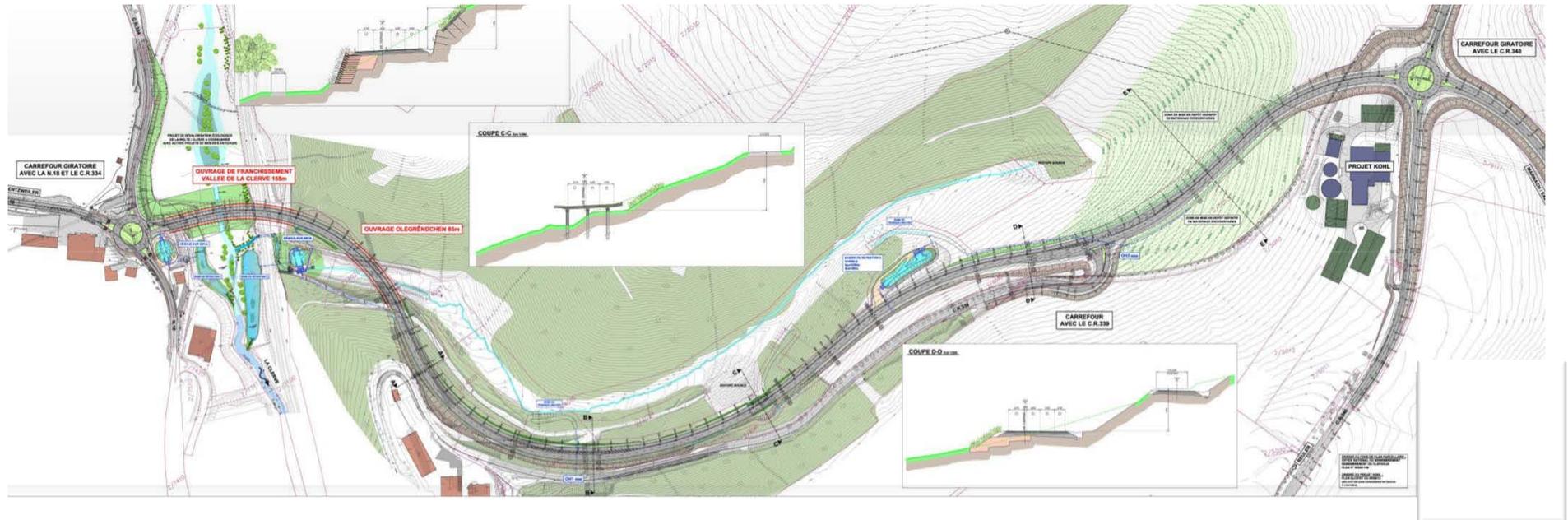


## Vue en plan du tronçon N7 – CR340





## Vue en plan du tronçon CR340 – N18



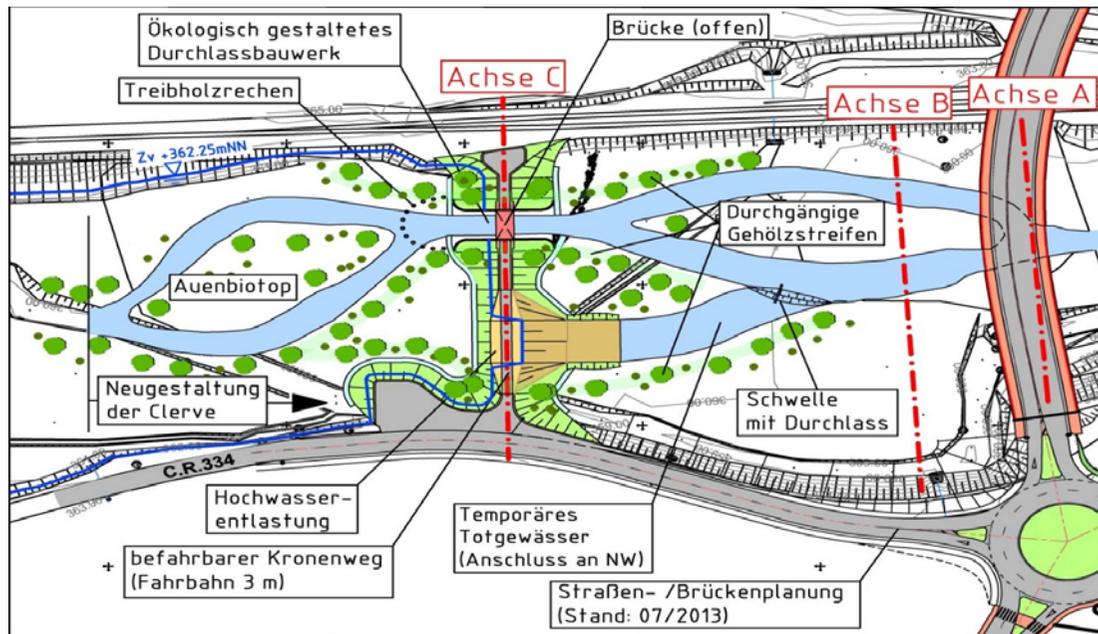
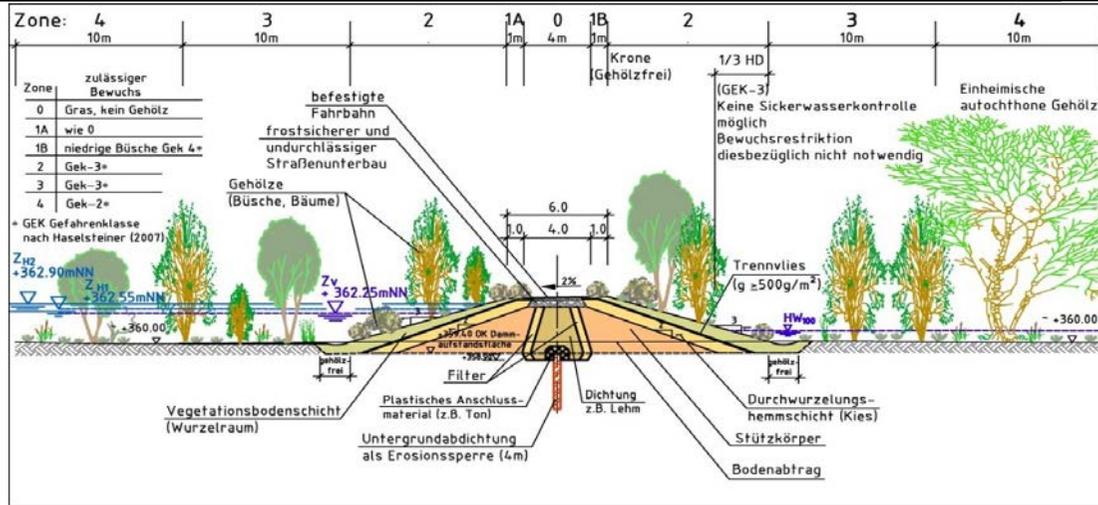
Viaduc Clerve



Viaduc Clerve

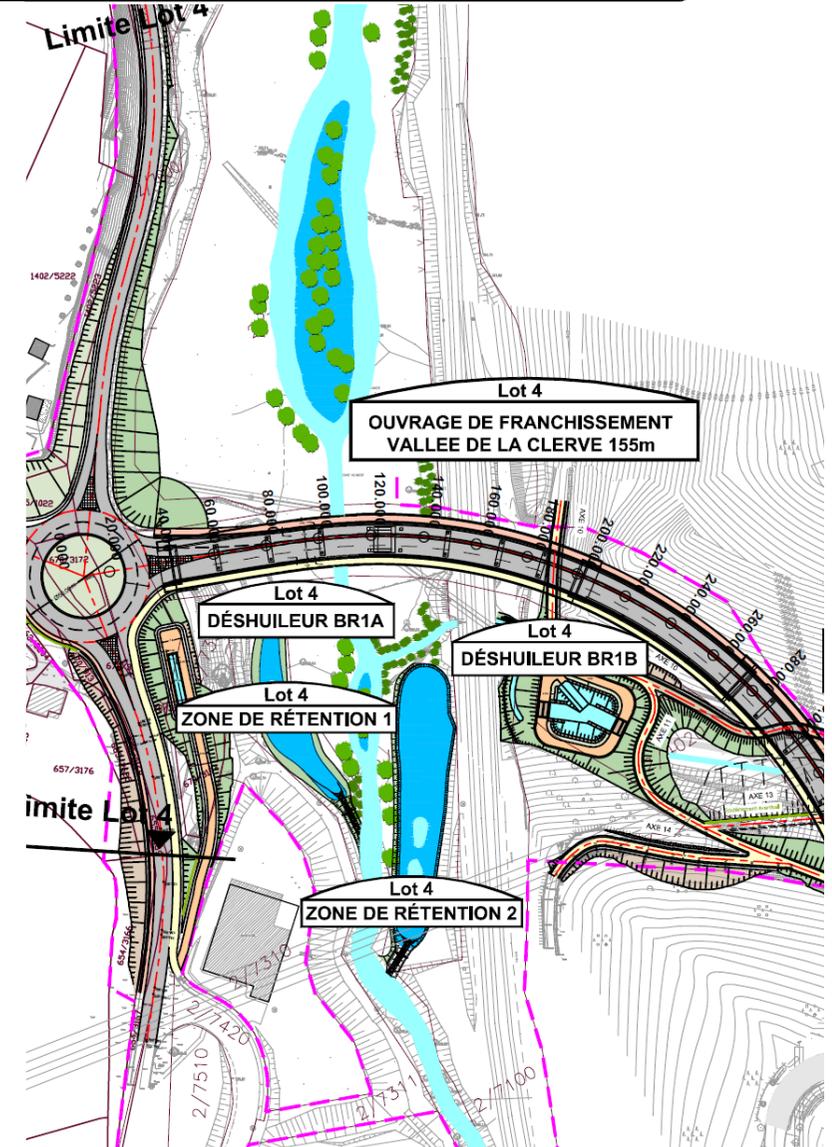


Barrage de compensation de 20.000 m<sup>3</sup> sur la Clerve en amont de Clervaux / réaménagements Clerve-Woltz



18/07/2018

RF/MR



7



## Coûts

		Devis TTC
<b>Lot 1:</b>	<b>Carrefour de raccordement sur N7 (giratoire)</b>	<b>1.652.866,62 €</b>
<b>Lot 2:</b>	<b>Viaduc Irbich</b>	<b>12.207.808,56 €</b>
<b>Lot 3:</b>	<b>Section courante CR340/CR339 – N7</b>	<b>15.631.000,00 €</b>
<b>Lot 4:</b>	<b>Section courante N18 – CR340/CR339</b>	<b>29.484.000,00 €</b>
	Giratoire N18	1.755.000,00 €
	Voirie et réseaux divers	7.722.000,00 €
	Ouvrage biotope source	1.696.500,00 €
	Viaduc de la Clerve	10.647.000,00 €
	Viaduc Olegrëndchen	5.674.500,00 €
	Barrage de compensation	1.989.000,00 €
<b>Lot 5:</b>	<b>Passage supérieur près giratoire N7</b>	<b>766.350,00 €</b>
	<b>Voirie agricole (remembrement)</b>	<b>1.820.657,33 €</b>
	<b>Mesures compensatoires</b>	<b>585.000,00 €</b>
	<b>Montant total des travaux</b>	<b>62.147.682,51 €</b>
	<b>Travaux auxiliaires 3%</b>	<b>1.864.430,48 €</b>
	<b>Montant total</b>	<b>64.012.112,99 €</b>
	<b>Etudes / Géologie / Direction travaux / Sécurité santé / Assistance technique</b>	<b>8.961.695,82 €</b>
	<b>Montant total du projet</b>	<b>72.973.808,80 €</b>

7292

## Loi du 7 septembre 2018

- 1° portant approbation du Protocole d'accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République française relatif au renforcement de la coopération en matière de transports transfrontaliers, fait à Paris, le 20 mars 2018 ;
- 2° relative à la participation de l'État luxembourgeois au financement des travaux d'infrastructure réalisés sur le territoire français entre Metz et la frontière franco-luxembourgeoise à Zoufftgen.

Nous Henri, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Notre Conseil d'État entendu ;

De l'assentiment de la Chambre des Députés ;

Vu la décision de la Chambre des Députés du 26 juillet 2018 et celle du Conseil d'État du 27 juillet 2018 portant qu'il n'y a pas lieu à second vote ;

*Avons ordonné et ordonnons :*

### **Art. 1<sup>er</sup>.**

Est approuvé le Protocole d'accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République française relatif au renforcement de la coopération en matière de transports transfrontaliers, fait à Paris, le 20 mars 2018.

### **Art. 2.**

(1) Le Gouvernement est autorisé à contribuer aux frais résultant pour la République française de la réalisation et de l'aménagement des infrastructures requises en France pour mettre en œuvre une politique de transports répondant aux objectifs de développement durable, et en particulier à promouvoir le transport par rail et à poursuivre la coopération ferroviaire entre la France et le Grand-Duché de Luxembourg, en assurant la continuité des services internationaux et transfrontaliers tout en garantissant une bonne qualité de ces services dans l'intérêt des clients du rail, conformément aux stipulations de l'accord visé à l'article 1<sup>er</sup>. Le montant de cette contribution est fixé à 110 000 000 euros pour le volet ferroviaire.

(2) Outre la promotion du transport par rail, le Gouvernement est autorisé à contribuer à la promotion des transports en commun routiers et la pratique du covoiturage sur l'axe autoroutier Metz-Luxembourg, par la mise en place de plateformes de covoiturage, la mise en œuvre d'un programme de parkings de regroupement à destination des covoitureurs ainsi que de parc relais et de gares routières pour favoriser l'usage des transports en commun routiers transfrontaliers et à poursuivre dans ce but la coopération routière franco-luxembourgeoise, conformément aux stipulations de l'accord visé à l'article 1<sup>er</sup>.

Le montant de cette contribution est fixé à 10 000 000 euros pour le volet routier.

**Art. 3.**

(1) La contribution financière du Grand-Duché de Luxembourg relative à l'article 2, paragraphe 1<sup>er</sup>, est imputée sur les avoirs du Fonds des raccordements ferroviaires internationaux.

(2) La contribution financière du Grand-Duché de Luxembourg relative à l'article 2, paragraphe 2, est imputée sur les crédits du budget des dépenses en capital du Ministère du développement durable et des Infrastructures.

Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

*Le Ministre des Affaires étrangères  
et européennes,*  
**Jean Asselborn**

Château de Berg, le 7 septembre 2018.  
**Henri**

*Le Ministre du Développement durable  
et des Infrastructures,*  
**François Bausch**

---

Doc. parl. 7292 ; sess. ord. 2017-2018.

---

---

**PROTOCOLE D'ACCORD****ENTRE****LE GOUVERNEMENT DU GRAND-DUCHE DE LUXEMBOURG  
ET LE GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE FRANÇAISE****RELATIF AU****RENFORCEMENT DE LA COOPERATION EN MATIERE DE  
TRANSPORTS TRANSFRONTALIERS**

---

Le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg,  
représenté par Monsieur **François Bausch**, ministre du Développement durable et des  
Infrastructures du Grand-Duché de Luxembourg,

et

Le Gouvernement de la République française,  
représenté par Madame **Elisabeth Borne**, ministre auprès du ministre d'État, ministre de la  
Transition écologique et solidaire, chargée des Transports,

Ci-après dénommés « les Parties »,

Considérant que 95 000 résidents français travaillent aujourd'hui au Luxembourg, que ce chiffre est en hausse constante, que les estimations évaluent leur nombre à 135 000 en 2030 et que la mobilité de ces travailleurs est une variable essentielle du développement économique des territoires frontaliers ;

Considérant que la Convention relative à l'exploitation des chemins de fer du Grand-Duché de Luxembourg, signée le 17 avril 1946 à Luxembourg entre le président du Gouvernement provisoire de la République française, son Altesse royale le Prince régent au nom de Sa Majesté le Roi des Belges et Son Altesse Royale Madame la Grande Duchesse de Luxembourg, amendée par le protocole additionnel signé le 28 janvier 1997 à Luxembourg, souligne notamment en son article 4 que « *Les Parties contractantes veillent à des infrastructures ferroviaires insérées au mieux dans les réseaux de transport transeuropéens et assurent la continuité du service par chemin de fer au-delà des frontières communes.* » et que « *Dans l'intérêt de l'intégration des parties belge, française et luxembourgeoise de la région transfrontalière, de la mobilité des personnes qui y résident et travaillent, et des échanges entre les différents pôles d'activités qui y sont établis, les Parties contractantes favorisent les relations transfrontalières par chemin de fer à des conditions appropriées de desserte, de cadence, de temps de parcours et de confort, notamment lorsque ces relations revêtent sur tout ou partie de la liaison un caractère de service public.* »

Considérant la déclaration générale adoptée à l'occasion du premier Séminaire intergouvernemental franco-luxembourgeois à Paris, le 20 mars 2018, qui précise le cadre dans lequel s'inscrit le présent protocole d'accord ;

Résolus à mettre en œuvre une politique de transports répondant aux objectifs de développement durable, et en particulier à promouvoir le transport par rail et à poursuivre la coopération ferroviaire entre la France et le Luxembourg, en assurant la continuité des services internationaux et transfrontaliers tout en garantissant une bonne qualité de ces services dans l'intérêt des clients du rail.

**Etant préalablement exposé que :**

Sur le fondement de l'évolution des besoins de mobilité, des contextes horaires et des différents projets au Luxembourg et en France, il y a lieu de déterminer les aménagements d'infrastructures à réaliser pour renforcer la performance du système de transport. À cette fin, une étude d'opportunité de l'augmentation de la capacité a été menée en commun sur l'axe Metz – Thionville – Luxembourg.

La dernière évolution majeure sur le sillon lorrain a été opérée le 28 août 2016 avec l'introduction du cadencement généralisé.

Actuellement, la capacité de la gare de Luxembourg et la longueur des quais en France limitent la longueur des trains voyageurs TER à un maximum de deux automotrices couplées du type TER 2N, ci-après UM2 offrant une capacité totale en places assises de 666 places. Il est projeté de faire circuler des trains allongés en unité triples (UM3) pouvant accueillir un surplus notable de 33% de passagers, offrant ainsi une capacité totale d'environ 1 000 places assises par rame.

Au Luxembourg, la nouvelle ligne Bettembourg – Luxembourg, l'aménagement des nouveaux quais V et VI et la restructuration du plan des voies en gare de Luxembourg permettront d'accueillir des UM3 en décembre 2021.

L'étude conjointe a mis en avant la nécessité de réaliser des aménagements complémentaires, dont notamment l'allongement de quais dans certaines gares intermédiaires de l'axe Metz – Luxembourg pour être en adéquation avec le matériel roulant projeté (UM3).

La capacité électrique est limitée sur le sillon lorrain de manière que la SNCF ne peut pas sans restriction de circulation (bridage) faire circuler l'ensemble des trains en UM3. Le renforcement de l'alimentation électrique en France permettra de pouvoir faire circuler un nombre important de trains en UM3 dans des conditions d'exploitation nominales.

Parallèlement aux nouvelles infrastructures ferroviaires au Luxembourg, comme la nouvelle ligne entre Bettembourg et Luxembourg et l'aménagement de deux nouveaux quais et la restructuration du plan des voies en gare de Luxembourg, d'autres améliorations d'infrastructures ont été identifiées pour permettre l'augmentation de la capacité visée à l'horizon 2028-2030.

L'étude conjointe d'un aménagement multimodal de l'autoroute A31 (côté français) et la loi du 15 décembre 2017 relative à la mise à 2x3 voies de l'autoroute A3 (côté luxembourgeois) jusqu'à la frontière française, au lieu du projet initial allant jusqu'à Bettembourg/Dudelange, visent la promotion des transports en commun routiers et la pratique du covoiturage sur l'axe autoroutier Metz-Luxembourg.

Le Luxembourg exploite et finance actuellement une desserte par transport en commun routier de la France vers les zones de développement au Luxembourg. Ces lignes sont financées à 100% par le Luxembourg à raison de 13 000 000 € par an.

Sont convenus de ce qui suit :

### Article 1 – Objet

Le présent protocole d'accord a pour objet :

- de définir les principes des aménagements ferroviaires à réaliser sur la ligne ferroviaire Metz-Thionville-Luxembourg aux horizons 2022-2024 et 2028-2030 ;
- de définir les besoins en matière de politique de covoiturage et de transports en commun routiers transfrontaliers ;
- de poser les principes de financement de ces aménagements.

### Article 2 – Aménagements des infrastructures

Sur la base des résultats des études d'opportunité menées conjointement et relatives à l'augmentation de la capacité de l'axe Metz-Thionville-Luxembourg, pour répondre au besoin croissant de dessertes entre Metz et Luxembourg et améliorer les conditions de circulation à l'horizon 2030, les Parties s'accordent sur les dispositions des articles 3, 4 et 5 avec pour objectif, dans le domaine ferroviaire, de faire circuler par heure de pointe 8 TER, 1 TGV et 1 train fret à l'horizon cible 2028-2030.

Par ailleurs, elles veillent à favoriser la construction de parkings relais à proximité des gares pour faciliter le rabattement des travailleurs frontaliers, en particulier pour les gares de Longwy, Thionville, Hettange-Grande, Uckange et Maizières-lès-Metz.

Les Parties s'engagent à assurer une bonne coordination et un bon ordonnancement de l'ensemble des travaux ferroviaires pour en limiter l'impact sur le service en phase transitoire et en maximiser les bénéfices attendus.

Sur le territoire français, la maîtrise d'ouvrage des procédures, études et travaux ferroviaires est assurée par SNCF Réseau. SNCF Réseau, gestionnaire français de l'infrastructure ferroviaire et CFL, gestionnaire luxembourgeois de l'infrastructure ferroviaire, peuvent adapter ce principe par voie conventionnelle pour les travaux de connexion entre les deux réseaux ferroviaires au niveau de la frontière le nécessitant.

### Article 3 – Domaine ferroviaire - Horizon de réalisation 2022-2024

Sur le territoire luxembourgeois, les travaux en cours portent sur la nouvelle ligne entre Luxembourg et Bettembourg, l'aménagement de deux nouveaux quais et la restructuration du plan des voies en Gare de Luxembourg.

Sur le territoire français, les études d'opportunité précitées ont mis en évidence l'intérêt de réaliser les aménagements suivants à l'horizon 2022-2024 :

- allongement des quais dans les principales gares françaises le nécessitant ;
- renforcement de l'alimentation électrique de la ligne en France de façon à pouvoir faire circuler l'ensemble des trains en UM3 ;
- aménagement de deux parcs relais à proximité des gares de Thionville et Longwy, de capacités respectives d'environ 700 et 660 places.

La Partie française poursuit les études de définition relatives à ces aménagements pour préciser la consistance de cette première phase d'aménagement puis engage les travaux nécessaires en vue de sa réalisation à l'horizon 2022-2024.

#### Article 4 – Domaine ferroviaire - Horizon de réalisation 2028-2030

A l'horizon 2028-2030, les études d'opportunité précitées ont mis en évidence l'intérêt de réaliser les aménagements suivants :

- optimisation du cantonnement de part et d'autre de la frontière, création de nouveaux points de changement de voie et interconnexion des installations de signalisation à la frontière ;
- suppression de passages à niveau entre Thionville et la frontière ;
- reprise du plan de voie de la gare de Thionville et aménagement des flux passagers ;
- aménagements nécessaires au bon écoulement du trafic fret par la réalisation d'une troisième voie (sas fret) de part et d'autre de la frontière franco-luxembourgeoise ;
- aménagements du nœud ferroviaire de Metz ;
- réalisation d'interventions complémentaires sur les infrastructures et gares existantes.

La Partie française poursuit les études de définition relatives à ces aménagements pour préciser la consistance de cette seconde phase d'aménagement puis engage les travaux nécessaires en vue de sa réalisation à l'horizon 2028-2030, sous réserve des stipulations prévues à l'article 6.

#### Article 5 - Politique de covoiturage et de services routiers de transport en commun

Afin de promouvoir une mobilité plus durable, les Parties s'accordent pour favoriser l'usage des transports en commun routiers et la pratique du covoiturage sur l'axe Metz-Luxembourg des autoroutes A31 (côté français) et A3 (côté luxembourgeois) et notamment :

- initier ou favoriser la mise en place de plateformes de covoiturage ;
- définir, financer et mettre en œuvre un programme de parkings de regroupement à destination des covoitureurs ;
- définir, financer et mettre en œuvre un programme de parc relais et de gares routières pour favoriser l'usage des transports en commun routiers transfrontaliers ;
- étudier, évaluer et mettre en œuvre, sur l'autoroute A31 (côté français) et avant son élargissement si nécessaire, la création d'une voie réservée aux transports en commun en lieu et place de la bande d'arrêt d'urgence existante, en concordance avec le projet de la mise à 2x3 voies de l'autoroute A3 côté luxembourgeois.

La maîtrise d'ouvrage du programme des parkings de regroupement pour le covoiturage, des parcs relais et gares routières a vocation à être portée par les collectivités territoriales. Le Luxembourg évaluera le besoin de la mise en place de nouveaux services transfrontaliers par transport en commun routier vers les parkings relais prévus.

#### Article 6 – Financement

Les aménagements sur le territoire français identifiés aux articles 2 à 5, incluant les études et procédures préalables à l'engagement des travaux, font l'objet d'une contribution de la Partie luxembourgeoise jusqu'à concurrence d'un montant maximal de 120 000 000 €, dont 110 000 000 € pour le domaine ferroviaire repris aux articles 3 et 4 et 10 000 000 € pour la promotion d'une

politique de mobilité durable repris à l'article 5, dans la perspective d'une contribution totale de la Partie luxembourgeoise équivalente à 50% des coûts d'investissements en France.

Cette participation est considérée par la Partie française comme subvention d'équipement ; cette subvention n'est grevée d'aucun impôt ou taxe.

La mobilisation de cette contribution intervient via la conclusion de plusieurs conventions réglant le détail du financement entre les Parties correspondant aux différents programmes d'aménagements visés aux articles 2 à 5.

Ces conventions précisent les modalités de versement de la contribution de la partie luxembourgeoise, en particulier les conditions de remboursement de tout ou partie de la contribution luxembourgeoise dans l'hypothèse où les aménagements visés aux articles 2 à 5 ne peuvent être réalisés en conformité avec les stipulations essentielles du présent protocole d'accord.

La Partie française n'est pas contrainte de poursuivre les aménagements identifiés aux articles 2 à 5 une fois le plafond de la contribution paritaire luxembourgeoise prévue par l'article 6 alinéa 1 atteint.

La contribution de la Partie luxembourgeoise est conditionnée par le vote d'une loi spéciale autorisant cette participation. Le Luxembourg s'engage à faire les diligences nécessaires afin que cette loi soit adoptée au plus tard en 2019.

Les engagements de la Partie française au titre du présent protocole d'accord sont conditionnés par l'adoption de la loi spéciale visée à l'alinéa précédent.

#### Article 7 – Subventions européennes

Les infrastructures ferroviaires à réaliser et qui sont reprises ci-avant sont situées sur un des corridors européens les plus importants du réseau transeuropéen de transport « RTE-T » sur lequel passe également le corridor de fret ferroviaire « Mer du Nord - Méditerranée ».

Les Parties font leurs meilleurs efforts pour obtenir des subventions européennes par le biais notamment des instruments comme le Mécanisme d'Interconnexion en Europe qui contribuent à la réalisation du RTE-T.

#### Article 8 – Gouvernance

Les projets ferroviaires transfrontaliers relatifs à la ligne Metz – Thionville – Luxembourg sont suivis au sein d'un groupe de travail ferroviaire franco-luxembourgeois. Il comprend des représentants français, incluant des représentants de la Région Grand Est, des représentants luxembourgeois ainsi que des représentants des gestionnaires d'infrastructures et des entreprises ferroviaires opérant les transports de voyageurs. Il a en charge le suivi des aménagements visés aux articles 3 et 4 du présent protocole d'accord et rend compte régulièrement aux autorités nationales et régionales de l'avancement de ses travaux.

Les sujets liés à l'axe autoroutier A31 – A3 sont suivis par un groupe de travail routier franco-luxembourgeois. Il comprend des représentants de la République française, du Grand-Duché de Luxembourg et en tant que de besoin les autorités organisatrices de la mobilité concernées par les transports collectifs routiers et le covoiturage.

#### Article 9 – Durée de conclusion du protocole d'accord et entrée en vigueur

Le présent protocole d'accord est conclu pour une durée indéterminée.

Chaque Partie notifie à l'autre Partie l'accomplissement des procédures internes requises pour l'entrée en vigueur du présent protocole d'accord, qui prend effet le premier jour du deuxième mois suivant la date de la dernière notification.

#### Article 10 – Règlement des différends et litiges

Tout différend relatif à l'interprétation ou à la mise en œuvre du présent Protocole est réglé par voie de consultation(s) ou de négociation(s) entre les Parties.

#### Article 11 – Modification

Le présent protocole d'accord peut être modifié à tout moment par accord écrit entre les Parties. Les modifications entrent en vigueur dans les conditions définies à l'article 9.

#### Article 12 – Dénonciation

Chaque Partie peut, à tout moment, notifier par écrit et par la voie diplomatique son intention de dénoncer le présent Protocole. Cette dénonciation prend effet [six mois] après la date de réception de la notification par l'autre Partie, sauf retrait de la dénonciation décidé d'un commun accord avant l'expiration de ce délai.

En foi de quoi, les soussignés, dûment autorisés par leur Gouvernement respectif, ont signé le présent protocole d'accord.

Fait à Paris le 20 mars 2018 en deux exemplaires originaux en langue française.

Pour le Gouvernement du  
Grand-Duché de Luxembourg,  
Le ministre du Développement durable  
et des Infrastructures,

Pour le Gouvernement de la  
République française,  
La ministre auprès du ministre d'État,  
ministre de la Transition écologique et  
solidaire, chargée des Transports,



François BAUSCH



Elisabeth BORNE

