**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 :

1. **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.

1. **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.