

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^{er}. 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^{er}.

(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^{er}.

(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^{er} 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'ÉVALUATION D'IMPACT

Intitulé du projet :	Projet de loi portant approbation 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
Ministère initiateur :	Ministère du Développement durable et des Infrastructures – Département des transports
Auteur(s) :	Jeannot Poeker, Gestionnaire dirigeant
Téléphone :	247-84421
Courriel :	jeannot.poeker@tr.etat.lu
Objectif(s) du projet :	Autorisation pour le Gouvernement de participer au financement des travaux à réaliser entre Metz et la frontière franco-luxembourgeoise à Zoufftgen.
Autre(s) Ministère(s)/Organisme(s)/Commune(s)impliqué(e)(s) :	Ministère d'État, Ministère des Affaires étrangères et européennes, Ministère des Finances
Date :	16 avril 2018

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.¹
(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 : ...

¹ N.a. : non applicable.

6. Le projet contient-il une charge administrative² 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 administratif³ 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 évaluation⁴ ?

Oui Non N.a.

18. Le projet introduit-il une exigence relative à la libre prestation de services transfrontaliers⁵ ?

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.

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

⁵ 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

