

N° 4941

## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2001-2002

**PROJET DE LOI**

sur le raccordement du Grand-Duché de Luxembourg  
au TGV Est-Européen

\* \* \*

*(Dépôt: le 18.4.2002)***SOMMAIRE:**

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (14.4.2002) .....	1
2) Texte du projet de loi .....	2
3) Exposé des motifs.....	2
4) Commentaire des articles .....	29
5) Protocole d'accord relatif au raccordement du Grand-Duché de Luxembourg au TGV Est-Européen .....	30
6) Annexes .....	37

\*

**ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT**

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

Sur le rapport de Notre Ministre des Transports et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

*Article unique.* – Notre Ministre des Transports est autorisé à déposer en Notre Nom à la Chambre des Députés le projet de loi sur le raccordement du Grand-Duché de Luxembourg au TGV Est-Européen.

Palais de Luxembourg, le 14 avril 2002

*Le Ministre des Transports,*

Henri GRETHEN

HENRI

\*

## TEXTE DU PROJET DE LOI

**Art. 1er.**– Est approuvé le protocole d'accord relatif au raccordement du Grand-Duché de Luxembourg au TGV Est-Européen, fait à Remilly le 28 janvier 2002.

**Art. 2.**– 1. Le Gouvernement est autorisé à contribuer aux frais résultant pour l'Etat français de la réalisation et de l'aménagement des infrastructures requises en France pour la mise en service du TGV Est-Européen conformément aux stipulations du protocole d'accord dont question à l'article 1er.

2. Le montant de cette contribution est limité à 117.386.000 (cent dix-sept millions trois cent quatre-vingt six mille) euros, sans préjudice des hausses légales pouvant intervenir jusqu'à la fin des travaux. Ce montant correspond à la valeur 408,6 de l'indice français TP01 du mois de juin 1997; les hausses légales sont calculées en fonction de l'évolution de cet indice.

3. La contribution est liquidée en tranches mensuelles sur base des dépenses réelles effectuées dans l'intérêt de la réalisation du projet et certifiées par les maîtres d'ouvrage. La contribution est imputée sur les avoirs du Fonds des Raccordements Ferroviaires Internationaux.

\*

## EXPOSE DES MOTIFS

Dans une motion adoptée en séance publique du 30 novembre 1989 la Chambre des Députés avait souligné l'intérêt vital pour notre pays d'être raccordé de façon optimale au réseau européen de la grande vitesse ferroviaire pour conforter le rôle de centre de services d'importance européenne de notre capitale, et elle s'est montrée consciente que „notre capacité d'influencer (les) décisions (afférentes) sera sans doute conditionnée par notre disponibilité de participer financièrement à la réalisation de ce projet“.

Le projet de loi joint comporte l'approbation du protocole d'accord relatif au raccordement du Grand-Duché de Luxembourg au TGV Est-Européen qui a été signé le 28 janvier 2002 par les Ministres des Transports français et luxembourgeois, et il prévoit l'autorisation pour le Gouvernement de participer au financement de la partie française du TGV Est-Européen. Il s'inscrit ainsi dans le droit fil des orientations dégagées dès 1989 par la Chambre des Députés dans la mesure où la desserte de notre capitale en sera garantie, suite à la réalisation de la première phase du projet partant sur les relations à grande vitesse vers Paris et, suite à la réalisation de la deuxième phase, sur celles vers Strasbourg.

\*

Au 19e siècle l'économie luxembourgeoise est passée du monolithisme agricole qui pendant des siècles avait freiné tout épanouissement, à une industrialisation fondée sur l'extraction minière et la sidérurgie. Notre pays s'est à cette époque doté d'une infrastructure routière et ferroviaire moderne et, depuis, le souci d'une connexion appropriée du Grand-Duché aux grands axes de communication internationaux n'a cessé de conditionner les choix en matière de politique des transports.

La Commission des Transports de la Chambre des Députés a rappelé à bon escient dans son rapport du 16 mars 1995 relatif au projet No 3977 qui est devenu la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire, le rôle important que le chemin de fer et notamment les raccordements ferroviaires internationaux établis au cours de la seconde moitié du 19e siècle ont joué dans cette reconversion économique, unique dans l'histoire du pays. A une époque où l'industrie lourde a perdu sa prééminence au profit d'un secteur des services en pleine expansion, la préoccupation d'antan n'a rien perdu de sa valeur.

Lorsque les premiers projets transfrontaliers de la grande vitesse ferroviaire ont pris corps le Grand-Duché de Luxembourg a néanmoins, pour un certain moment, risqué d'être contourné par le tracé des projets qui s'esquissaient.

La stratégie adoptée vis-à-vis des instances communautaires et notamment de la Commission Européenne, ainsi que vis-à-vis de nos voisins directs a – grâce à la disponibilité de participer financièrement au-delà de nos frontières nationales aux projets qui nous intéressent – permis d'évincer ce danger du moins en partie.

Aujourd'hui – et malgré les retards accumulés dans la planification de l'un ou de l'autre des projets qui nous concernent directement – les conditions sont réunies pour une prise en compte satisfaisante des intérêts luxembourgeois dans le domaine de la grande vitesse ferroviaire européenne. Le raccordement de notre capitale au TGV Est-Européen en constitue sans doute la pierre angulaire.

L'importance de la grande vitesse ferroviaire pour l'Union Européenne et sa politique commune des transports, l'insertion du Grand-Duché de Luxembourg dans les maillages du réseau transeuropéen de la grande vitesse, la consistance du TGV Est-Européen et la desserte future de notre capitale dans le cadre de la mise en oeuvre de ce projet sont autant d'aspects qui expliquent les enjeux du dossier pour notre pays et qui justifient la contribution financière de l'Etat que le Gouvernement est disposé à investir dans ce raccordement.

\*

## **1. LA GRANDE VITESSE FERROVIAIRE, UN ENJEU MAJEUR POUR LA POLITIQUE COMMUNE DES TRANSPORTS**

De tout temps l'amélioration de la vitesse a constitué pour le chemin de fer comme pour les autres modes de transport une préoccupation majeure des ingénieurs et des chercheurs, tout aussi bien que des exploitants et de leurs clients. Des 5 km/h de la première locomotive qui en 1804 a roulé dans le pays de Galles, aux 40 km/h vers 1840, performance déjà plus que doublée à l'époque du Second Empire français, l'ingéniosité des techniciens du rail permit l'exploit en 1903 d'une vitesse de 210 km/h avec une motrice AEG à courant triphasé sur la ligne militaire de Marienfeld à Zossen près de Berlin. Or, l'opposition des militaires qui voyaient dans les caténaires une cible trop facile pour l'ennemi freina l'élan de la traction électrique, et le flambeau ne fut repris que dans les années '50 par des ingénieurs français qui obtinrent lors d'essais effectués en 1954 246 km/h et en 1955 même 331 km/h. Entre-temps une technique nouvelle – celle des autorails à moteur Diesel ou à essence – avait révolutionné le monde ferroviaire par de nouveaux records de vitesse obtenus même en exploitation commerciale. En 1933 „la Bugatti“ atteignait une moyenne de 114 km/h entre Paris et Chartres et quelques années plus tard 143 km/h entre Paris et Strasbourg.

Mais le vrai précurseur du Train à Grande Vitesse-(TGV) et de ses cousins européens est dû aux Japonais. Le shinkansen (= train nouveau) „Tokaido“ arrive en 1964, sur une ligne nouvelle construite pour les Jeux Olympiques de Tokyo, à relier sur une distance de 515 km la capitale nipponne et la ville d'Osaka à une vitesse de pointe de 210 km/h, grâce à une infrastructure spécialisée dont les autres trains (marchandises, trafic de banlieue, ...) sont bannis, et qui ne comporte aucune gêne comme p. ex. des passages à niveau.

Dès le début des années 80 l'Italie et la France relèvent le défi en Europe avec l'inauguration en Italie de la première partie de la „Direttissima“ Rome-Florence (150 km) et en France de la première partie du TGV-Sud-Est (301 km) entre Paris et Lyon.

En 1988 l'Allemagne inaugure un premier tronçon de 90 km de la ligne nouvelle Würzburg-Hannover. En Espagne la grande vitesse fait son apparition en 1992 avec la mise en service de l'„AVE“ entre Madrid et Séville (417 km).

Fin 1992 1.883 km de lignes ferroviaires nouvelles étaient en exploitation en Europe. En 1993/1994 le TGV-Nord (Paris-Lille; 333 km), le Tunnel transmanche (50 km) la prolongation du TGV-Est jusqu'à Valence (83 km) et le tronçon de ligne d'interconnexion en région parisienne entre le TGV-Nord et le TGV-Sud-Est (70 km) sont venus s'y ajouter. Parallèlement la mise en service commerciale de l'ETR 450 italien sur la Direttissima eut lieu en mai 1988, celle de l'ICE (Intercity Express) allemand en juin 1991. En 1994 la ligne nouvelle Rome-Naples (120 km) et en 1996 celle de Bologne-Florence (90 km dont 70 km en tunnel) ont été ouvertes. En 1997 a eu lieu la mise en service de la ligne nouvelle Lille-Bruxelles. En 1998 ce fut le tour de la ligne de Hanovre à Berlin (152 km). En 2001 le TGV Méditerranée a été mis en service en France avec deux branches, l'une vers Marseille, l'autre vers Nîmes; le voyageur parcourt aujourd'hui en 3 heures les 750 km entre Paris et Marseille. D'autres chantiers avancent: en Allemagne ceux des lignes Cologne-Francfort (215 km) et de Nuremberg-Ingolstadt (88 km), en Espagne le projet Madrid-Barcelone, en Italie la ligne Milan-Bologne, en Belgique les tronçons Louvain-Bierset et Anvers-frontière néerlandaise, aux Pays-Bas la ligne frontière belge-Amsterdam, en France le TGV Est-Européen, ...

Les avantages escomptés de par la promotion de la grande vitesse ferroviaire tenaient au constat que les trafics aériens et routiers susceptibles de concurrencer le train sur les distances moyennes deviennent les victimes de leur propre succès en ce que les taux de croissance dont ont bénéficié ces modes de transports au cours des dernières décennies et qui s'accroîtront encore sous l'effet de l'ouverture des marchés font peser sur l'avion et la voiture une menace de saturation permanente qui se fait particulièrement sentir en période de pointe ainsi qu'à l'entrée des grandes agglomérations et au-dessus des grandes plaques tournantes de l'aviation. La solution communément retenue pour la grande vitesse ferroviaire consiste à ne construire de sections de lignes nouvelles qu'en dehors des zones urbanisées et à raccorder les infrastructures aux lignes existantes à l'approche des villes à desservir. Cette solution comporte par rapport à l'avion et la voiture un énorme gain de temps, lorsque l'on prend en compte le parcours entier de centre-ville à centre-ville.

Mais la compétitivité en termes de durée de parcours ne constitue pas le seul avantage de la grande vitesse ferroviaire. En effet, le TGV contribue – de par les besoins d'espace moindres et des atteintes limitées à l'environnement par rapport aux tracés autoroutiers et aux plates-formes aéroportuaires – à trouver une réponse à l'accroissement constant des besoins de mobilité, tout en préservant mieux l'environnement. Il constitue en plus une alternative valable pour résoudre les problèmes de congestion de l'espace aérien et de nombreux axes routiers. Enfin, d'après la Communauté des Chemins de Fer Européens (cf. proposition pour un réseau européen à grande vitesse – janvier 1989), *„sur le plan énergétique, les trains à grande vitesse sont extraordinairement performants puisque, à 300 km/h, les matériels roulants récents permettent d'atteindre des consommations unitaires, exprimées en équivalent pétrole, de l'ordre de 1 litre aux 100 km par siège offert. De plus cette énergie est consommée sous forme d'électricité de moins en moins dépendante du pétrole ...“*.

Dans son rapport du 13 décembre 1989 (*„Le Réseau Européen de trains à grande vitesse“*) la Commission Européenne avait déjà constaté que *„la plupart des pays de la Communauté ont développé au cours des dernières années des liaisons par trains à grande vitesse répondant à des besoins nationaux.*

*Ces expériences ont été concluantes. Elles montrent la capacité de la „grande vitesse“ à assurer des liaisons performantes entre des centres urbains éloignés de 300 à 500 km, ou même plus. Elles ont restauré l'image des chemins de fer, freiné leur déclin et ouvert la perspective d'un renversement de tendance. Elles ont démontré enfin les grandes ressources de l'Europe en matière de recherche ferroviaire et de maîtrise industrielle.*

*Il n'est pas exagéré de penser que, confinées aux frontières nationales, ces expériences risquaient de rester sans lendemain. La Communauté peut apporter à la grande vitesse les espaces, les flux d'échanges, la dimension industrielle et la capacité financière que nécessite son développement. En retour, la Communauté en tirera le bénéfice de la disponibilité d'un nouveau mode de transport pour l'écoulement des trafics générés par le grand marché, d'un accroissement de la compétitivité de ses entreprises sur un marché mondial porteur d'une forte demande et d'une contribution importante à l'emploi“.*

A la demande du Conseil „Transports“, la Commission Européenne avait convoqué en 1990 un groupe à haut niveau, chargé d'élaborer un schéma directeur du réseau européen de trains à grande vitesse, tout en précisant les projets prioritaires à entreprendre ainsi que les normes et caractéristiques communes qu'il doit avoir. La mission de ce groupe s'est agencée autour des trois axes d'étude suivants: approfondir la définition du réseau et des projets prioritaires, évaluer la comptabilité technique et étudier un système intégré de contrôle-commande.

D'après le groupe à haut niveau *„le réseau européen de trains à grande vitesse est constitué de liaisons susceptibles d'être parcourues par du matériel ferroviaire apte aux grandes vitesses.*

*On distingue sur le réseau 3 types de lignes:*

- les lignes équipées pour des vitesses généralement égales ou supérieures à 250 km/h;
- les lignes aménagées pour des vitesses de l'ordre de 200 km/h;
- les autres lignes constitutives du réseau européen.

*Les sections de pénétration urbaine, quelles que soient leurs caractéristiques, sont assimilées aux lignes qu'elles prolongent.*

*Les différents types de voies, d'équipements et de matériels roulants sont conçus avec un niveau de compatibilité technique suffisant pour assurer une desserte du réseau dans des conditions optimales de*

*service et de rentabilité, ainsi que pour éviter toute rupture de charge aux frontières internes et externes de la Communauté“.*

Le 2e rapport du groupe à haut niveau de février 1995 a mis en exergue l'impact sur l'économie communautaire évaluant le nombre des emplois temporaires générés par le phénomène T.G.V. à 280.000/an entre 1990-2010 et celui des emplois permanents à 711.000. La valeur ajoutée cumulée des effets des projets de la grande vitesse est à son tour évaluée à 320 milliards d'euros sur la période indiquée; en 2010 elle est censée représenter 3,8% du PIB européen.

Les suites qu'ont connues les travaux du groupe à haut niveau peuvent être regroupées sous les 3 aspects suivants:

### **1.1. Le traité de Maastricht**

C'est notamment dans le domaine des transports par chemin de fer que la situation du passé faisant coexister une pluralité de réseaux nationaux avec leurs monopoles d'exploitation, leurs propres règles de circulation des trains et leurs propres techniques de régulation du trafic ne peut plus persister. En effet, les objectifs communautaires d'un espace sans frontières intérieures où la libre prestation de service présuppose l'intégration des réseaux nationaux en un réseau transfrontalier commun s'y opposent.

La définition d'un réseau ferroviaire à grande vitesse à l'échelon communautaire a ainsi servi de modèle pour le concept des réseaux transeuropéens dans les secteurs des infrastructures du transport, des télécommunications et de l'énergie que la Communauté contribuera à réaliser selon les articles 129B et suivants du Traité sur l'Union Européenne. L'article 129B précise que „*l'action de la Communauté vise à favoriser l'interconnexion et l'interopérabilité des réseaux nationaux ...*“, et l'article 129C stipule que „*la Communauté met en oeuvre toute action qui peut s'avérer nécessaire pour assurer l'interopérabilité des réseaux, en particulier dans le domaine de l'harmonisation des normes techniques*“.

Au-delà de l'objectif de favoriser l'interconnexion et l'interopérabilité des réseaux nationaux les dispositions afférentes du Traité précité retiennent que ces réseaux se conçoivent sous forme d'un ensemble d'orientations identifiant des projets d'intérêts communs, dont l'interopérabilité est assurée en particulier dans le domaine de l'harmonisation des normes techniques et dont la réalisation et le financement par les Etats membres sont appuyés par l'Union Européenne.

### **1.2. L'interopérabilité du réseau à grande vitesse**

Parallèlement à la définition de schémas directeurs pour les différents réseaux transeuropéens du mode ferroviaire (transport combiné, grande vitesse, rail classique), la Commission Européenne entend promouvoir les services transfrontaliers qui requièrent pourtant „une excellente cohérence entre les caractéristiques de l'infrastructure et celles du matériel roulant“, car elle estime „que de cette cohérence dépendent le niveau des performances, la sécurité, la qualité des services et leur coût“. Aussi a-t-elle soumis dans une première étape au Conseil une proposition permettant d'assurer l'„interopérabilité“ des spécifications techniques appliquées à la grande vitesse ferroviaire dans les différents Etats membres. Cette proposition est devenue la directive 96/48/CE du Conseil du 23 juillet 1996 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse. Cette directive a été transposée en droit national par règlement grand-ducal du 24 avril 2000.

Même si la directive 96/48/CE se limite au domaine de la grande vitesse l'approche retenue est censée préfigurer le concept communautaire d'harmonisation des normes techniques à appliquer de façon générale aux transports par chemin de fer.

En vue de déterminer les critères d'harmonisation des techniques d'interconnexion et d'interopérabilité des parties des réseaux nationaux devant permettre une circulation sûre et sans rupture des trains à grande vitesse sur l'ensemble des infrastructures ferroviaires européennes spécialement construites ou aménagées à cette fin, la directive distingue entre

- les lignes spécialement construites pour des vitesses égales ou supérieures à 250 km/h;
- les lignes spécialement aménagées pour des vitesses de l'ordre de 200 km/h; et
- les lignes à caractère spécifique en raison d'éventuelles contraintes dont la vitesse est adaptée cas par cas.

La directive établit plus particulièrement les conditions techniques auxquelles doivent satisfaire la construction, l'aménagement et l'exploitation d'un tel réseau transeuropéen et elle tend à assurer une cohérence globale des systèmes utilisés, tout en tenant compte d'éventuelles caractéristiques spécifiques de certains réseaux soumis à des contraintes topographiques ou urbaines.

### **1.3. La définition d'un réseau ferroviaire européen à grande vitesse**

Le 7 avril 1994 la Commission a introduit une proposition de décision du Parlement Européen et du Conseil sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport.

Un chapitre spécial de cette proposition de décision est réservé au réseau ferroviaire qui reprend les axes construits ou aménagés pour la grande vitesse, conformes aux conclusions du groupe à haut niveau précité.

Parallèlement, le Conseil ECOFIN a arrêté le 31 mars 1995 sa position commune sur un règlement déterminant les règles générales pour l'octroi d'un concours financier communautaire dans le domaine des réseaux transeuropéens.

Suite à la présentation de son Livre Blanc „Croissance, Compétitivité, Emploi“ par la Commission le Conseil Européen de Bruxelles avait par ailleurs en décembre 1993 institué un groupe de représentants personnels des chefs d'Etat et de gouvernement, présidé par M. Christophersen, à l'époque vice-président de la Commission, afin d'accélérer l'achèvement des réseaux transeuropéens.

Parallèlement, le Conseil ECOFIN, la Commission et la Banque européenne d'investissement furent chargés d'étudier les différents moyens qui s'offrent pour mobiliser les ressources nécessaires, principalement auprès de sources privées.

Les travaux du groupe Christophersen ont abouti, sur base de critères de sélection définis préalablement, à dégager 34 projets répartis en trois groupes selon l'état d'avancement des travaux (1° travaux ayant débuté ou susceptibles de débiter dans un délai de 2 ans, 2° travaux pouvant débiter dans un délai de 2 ans grâce à une accélération des travaux préparatoires, 3° projets nécessitant un examen plus approfondi). Parmi les 34 projets sélectionnés figuraient 10 projets de lignes ferroviaires à grande vitesse (dont 5 au premier groupe).

Au Sommet d'Essen en décembre 1994 14 projets de la liste du groupe Christophersen furent identifiés comme „hautement prioritaires“; neuf des quatorze projets retenus – dont le TGV Est-Européen – font partie du réseau à grande vitesse.

A noter que le schéma directeur en question retient e.a. le projet du TGV Est-Européen comme l'une des lignes nouvelles à grande vitesse conçue pour des vitesses de plus de 250 km/h et désigne la ligne Luxembourg-Bruxelles – comme ligne à aménager pour une vitesse de  $\pm 200$  km/h – parmi les maillons-clés du réseau européen à promouvoir avec l'appui de l'Union Européenne.





## 2. L'INSERTION DU GRAND-DUCHE DE LUXEMBOURG DANS LE RESEAU FERROVIAIRE EUROPEEN A GRANDE VITESSE

La situation budgétaire délicate des entreprises ferroviaires, leur endettement et leur forte dépendance d'appuis financiers de leurs Etats actionnaires expliquent l'ambition des promoteurs – autorités publiques et compagnies ferroviaires – de la grande vitesse de créer des bases financières saines pour la construction de lignes nouvelles et la mise en service de matériel roulant ultrarapide.

Une approche fondée uniquement sur des critères de rentabilité commerciale risquerait pourtant d'exclure le Luxembourg du réseau de la grande vitesse, car a priori, un potentiel de quelque 440.000 habitants et même la perspective d'une population de 700.000 habitants à l'horizon 2050, ne permettent pas d'atteindre le seuil de rentabilité requis de 7 à 8% pour justifier sur une base purement commerciale un raccordement du Luxembourg au système de la grande vitesse ferroviaire (cf. rapport de la Commission des Transports de la Chambre des Députés du 8 novembre 1993 relatif au projet de loi devenue la loi du 24 décembre 1993 autorisant le Gouvernement à participer à l'électrification de la ligne de chemin de fer belge No 42 entre Gouvy et Rivage).

Par ailleurs, la topographie accidentée du Grand-Duché et des régions qui l'entourent n'a pas pas non plus favorisé des projets dont le tracé comporterait le passage par notre pays.

Ces prémisses plaçaient notre pays à la fin des années '80 dans la situation peu enviable de devenir le seul Etat membre de la Communauté (dans les dimensions géographiques de l'époque) à ne pas être directement raccordé au réseau de la grande vitesse ferroviaire qui était en train de prendre forme.

Le schéma directeur de ce réseau qui était en discussion s'appuyait sur l'ossature des projets réalisés ou projetés par les Etats membres et certains pays de transit avec la tare évidente d'ignorer les intérêts des régions frontalières et des petits pays, au moment de fondre ces projets dans un concept d'ensemble à l'échelon communautaire.

Le risque d'un contournement de notre pays par les axes du réseau TGV était d'autant plus manifeste qu'une connexion adéquate de la Ville de Luxembourg était tributaire des choix en instance dans nos pays voisins. Or, la prééminence des considérations économiques internes en vue de ces choix laissait présager que le tracé des lignes nouvelles n'ignorerait pas seulement notre pays mais pourrait en plus le priver du trafic actuel sur les relations classiques, absorbé par les liaisons nouvelles.

D'un point de vue géographique 3 projets ont une incidence directe pour notre pays:

- la branche Paris-Bruxelles-Cologne du TGV-Nord Européen;
- la construction d'une ligne G.V. nouvelle entre Cologne et Francfort;
- la partie française du TGV Est-Européen et son prolongement vers l'Allemagne (Mannheim).

Le point géographiquement le plus proche du TGV-Nord Européen est la gare de Liège. Le tronçon Bruxelles-Liège-Cologne contournera donc notre pays au Nord.

Coblence qui par la ligne d'apport Luxembourg/Sarrebruck-Trèves-Coblence constitue l'accès traditionnel du Luxembourg au réseau ferroviaire allemand (notamment pour les relations Intercity), est à terme privé d'une partie des relations Intercity actuelles qui sont transférées sur la nouvelle ligne ICE passant sur les hauteurs de la rive droite du Rhin. L'importance du noeud ferroviaire de Coblence en est fortement diminuée.

Enfin, les premiers projets du TGV-Est privilégiaient une variante située au Sud de Nancy et pointait directement sur Strasbourg, sans qu'il ne fût question d'une connexion de „l'arrière-pays“ septentrional de Metz.

Il était pourtant inconcevable qu'un ensemble géographique de la taille de la Grande Région Saar-Lor-Lux-Rhénanie-Provence de Luxembourg belge avec une population de plus de 7 millions d'habitants, située en plein coeur de l'Europe ne bénéficiât pas des avantages de ce nouveau réseau d'infrastructure. Il convenait donc de prévoir les raccordements et les maillages requis pour en assurer le désenclavement.

Dès 1989, des pourparlers furent entamés avec le Gouvernement français en vue d'une desserte de la Ville de Luxembourg via Metz dans le cadre de la réalisation du TGV-Est dans l'optique que cette desserte devrait comprendre de toute évidence les relations Luxembourg-Paris et Luxembourg-Strasbourg (avec des prolongements possibles vers la Suisse, vers l'Allemagne du Sud et, le cas échéant, vers la Bourgogne).



Le Gouvernement luxembourgeois appuie par ailleurs le projet d'une relation vers Mannheim via Sarrebruck, alors qu'elle permettra de compenser en partie la dévalorisation du noeud ferroviaire de Coblenche.

Le désenclavement vers le Nord et le Nord-Ouest de la région devra s'opérer suivant les axes Luxembourg-Liège et Luxembourg-Bruxelles.

Entièrement remise à neuf et électrifiée dès 1993 en territoire luxembourgeois, la ligne Luxembourg-Liège a requis des investissements analogues en territoire belge pour pouvoir servir de ligne d'apport à l'arrêt du TGV Nord-Européen à Liège et ouvrir un nouvel accès au réseau ferroviaire allemand du Nord via Liège et Cologne.

La rentabilité manifestement défailante faisait hésiter la Belgique à s'engager dans l'électrification de leur partie, la manne communautaire, sous forme d'une subvention de dix millions d'euros, permit de sortir de l'impasse. La Belgique allait financer la modernisation de la ligne, et le coût de l'électrification allait être supporté pour la plus grande partie par le Grand-Duché de Luxembourg qui faisait à ces fins l'apport de la contribution communautaire, augmentée de quelque 150 millions de francs (3.718.403 €) puisés dans le budget de l'Etat.

Cet accord fut consigné dans un Memorandum of Understanding entre les 2 Ministres des Transports de l'époque, Messieurs Dehaene et Goebbels, le 20 juin 1991.

Si les travaux se sont par après avérés un peu plus longs que prévus, la ligne électrifiée a finalement été inaugurée le 25 mai 2000.

Quant à la relation Luxembourg-Bruxelles elle s'inscrit dans le grand axe ferroviaire qui relie le Bénélux au Nord de l'Italie via l'Est de la France et la Suisse. Or, l'itinéraire de Bruxelles via Lille (TGV Nord-Européen), l'interconnexion en région parisienne et le TGV Est-Européen avec sa future prolongation vers Strasbourg et la Suisse ou le TGV Sud-Est vers la Méditerranée risque d'aspirer le trafic actuel de l'axe traversant le Grand-Duché de Luxembourg nonobstant le fait que cet axe permet de relier sur la distance la plus courte les trois villes-sièges de l'Union Européenne, l'Union Européenne a donc un intérêt propre à une amélioration du chemin de fer entre Bruxelles et Luxembourg, l'initiative pour améliorer la qualité de l'infrastructure en place appartient aux autorités belges qui n'ont toujours pas réagi de façon concrète à la proposition luxembourgeoise d'accélérer la mise en oeuvre du projet grâce à une contribution financière appropriée de la part de l'Etat luxembourgeois pour les travaux à réaliser en territoire belge.

La réforme ferroviaire allemande relègue aux autorités régionales (Bundesländer) le soin d'organiser les services régionaux. Suite à la mise en service en Allemagne des trains Interregio – dont le confort s'apparente aux Intercity – il est question d'une mise en service de matériel pendulaire sur les lignes de l'Eifel et de la Vallée mosellane. Ces trains à caisse de voiture inclinable dans les virages permettent, selon la configuration du tracé de ligne, des gains de temps de parcours de 16 à 24%.

Toutefois, la dévalorisation de Coblenche comme noeud ferroviaire ne sera que partiellement compensée par la mise en service éventuelle de ce nouveau type de trains butant toujours sur des difficultés de financement. Par ailleurs, la mise en service projetée de trains pendulaires sur les relations Trèves-Prume-Cologne et Trèves-Coblenche demandera à côté des investissements dans du matériel roulant nouveau des aménagements et remises à neuf de ces lignes dont le financement n'est pas non plus assuré.

\*

### 3. LE PROJET DU TGV EST-EUROPEEN

Le 23 septembre 1993 le Gouvernement français a décidé de réaliser le TGV Est-Européen. En mars/avril 1994 le Ministre des Transports français a déterminé les caractéristiques du projet, dont notamment le tracé, en vue de soumettre le dossier à l'enquête publique.

Le TGV Est-Européen qui figure au schéma directeur français des liaisons ferroviaires à grande vitesse consistera à desservir par TGV l'Est de la France et à prolonger les liaisons en question vers le Luxembourg, vers l'Allemagne du Sud et vers la Suisse.

La dimension européenne du projet tient à ses connexions avec les réseaux voisins et aux dessertes qu'il prévoit en direction des grandes villes du Sud de l'Allemagne (Francfort, Mannheim, Stuttgart, Munich, ...), de Luxembourg, de Bâle et de Zurich. Elle a été consacrée par la qualité de

„maillons-clés“ dévolue par l’Union Européenne aux connexions avec le réseau ICE allemand dans le cadre du Schéma Directeur Européen des Trains à Grande Vitesse. Elle a été confirmée par le sommet franco-allemand de La Rochelle du 22 mai 1992 et la signature par les Ministres des Transports des deux pays d’un accord de principe sur la réduction des temps de trajet entre Paris et les principales villes allemandes. La volonté politique de raccorder également le Grand-Duché de Luxembourg a par ailleurs été documenté dans un arrangement signé le 17 septembre 1992 entre les Ministres des Transports français et luxembourgeois de l’époque.

Le renforcement du rôle de ville-siège d’institutions européennes de Strasbourg, la contribution du projet à l’aménagement du territoire et le désenclavement des régions de l’Est de la France avaient déjà en 1989 conduit les collectivités régionales françaises concernées (Champagne-Ardenne, Lorraine et Alsace, rejointes plus tard par la Région Ile-de-France) à s’engager sur une participation financière suivant les principes définis par le Gouvernement français. Le consensus obtenu en 1990 sur les fonctionnalités du projet et le processus initié par la mise au point du tracé de la ligne nouvelle a largement conditionné la consistance actuelle du projet.

Même si l’enquête publique précitée porte sur l’ensemble du tracé, la décision du Gouvernement français du 23 septembre 1993 retient une réalisation phasée du projet.

Le projet de TGV Est-Européen conçu sous forme d’une ligne nouvelle de Vaires-sur-Marne à Vendenheim (Bas-Rhin), a été déclaré d’utilité publique par décret en Conseil d’Etat le 14 mai 1996. La consistance de sa première phase a été définie lors de la réunion ministérielle du 29 janvier 1999. Cette première phase comprend également les études d’avant-projet détaillé de la totalité du projet, ainsi que les acquisitions foncières en Alsace.

### **3.1. La consistance géographique et technique du projet**

#### **3.1.1. La description du projet**

Dans sa totalité, le projet TGV Est-Européen est constitué de

- la ligne nouvelle proprement dite, de Vaires-sur-Marne (77) à Vendenheim (67);
- les gares nouvelles;
- les installations terminales et aménagements connexes.

La ligne nouvelle comprend l’infrastructure à grande vitesse proprement dite et les raccordements aux lignes existantes.

Les gares nouvelles du projet sont:

- la gare Champagne-Ardenne sur la commune de Bezannes (51);
- la gare Meuse sur la commune de Trois-Domaines (55);
- la gare Lorraine sur la commune de Louvigny (57).

Les installations terminales et aménagements connexes comprennent principalement:

- des aménagements dans les gares existantes concernées par l’arrivée des TGV;
- des aménagements de voies existantes qui seront circulées par les TGV, pour en améliorer la capacité ou la vitesse;
- la création d’installations pour l’entretien des rames TGV.

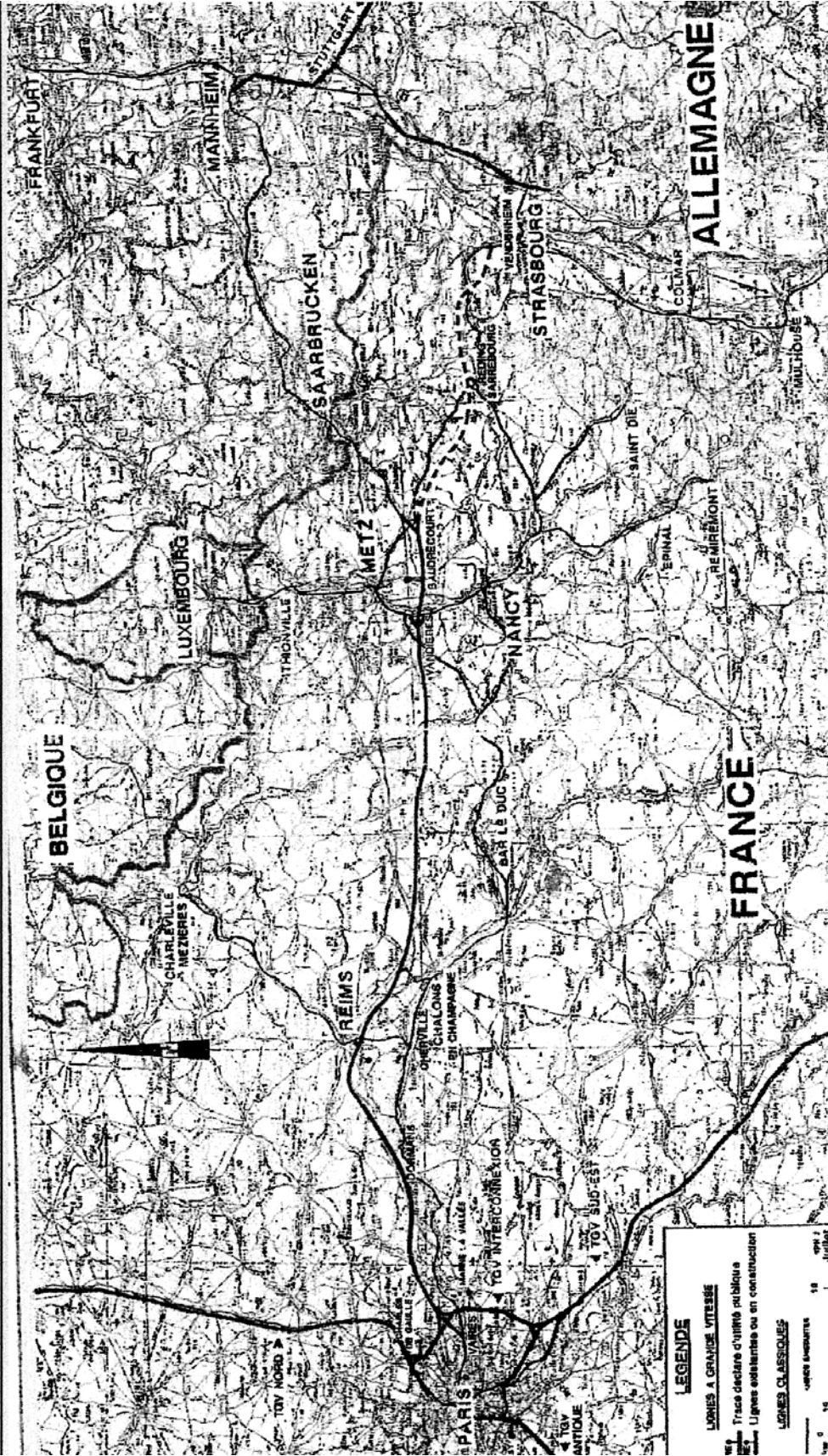
La ligne nouvelle est composée

- d’une infrastructure à grande vitesse proprement dite, comprenant en particulier les rétablissements routiers, les aménagements hydrauliques des cours d’eau, les installations annexes d’alimentation électrique (sous-stations, postes de sectionnement, ...), et les voies d’évitement prévues en différents points de la ligne.
- des raccordements aux lignes ferroviaires actuelles à des fins de desserte commerciale et notamment le débranchement de Vaires-sur-Marne (77), les raccordements à la ligne d’interconnexion des TGV à Claye-Souilly et Annet-sur-Marne (77), le raccordement de Trois-Puits (51), le raccordement de St-Hilaire-au-Temple (51), les raccordements de Pagny-sur-Moselle et Vandières (54), le raccordement de Herny (57), le raccordement de phasage de Baudrecourt (57) et un raccordement à la ligne actuelle à des fins de maintenance à Ocquerre (77).

Le TGV Est-Européen traverse 4 régions: Ile-de-France, Picardie, Champagne-Ardenne et Lorraine et 5 départements: Seine-et-Marne (77), Aisne (02), Marne (51), Meuse (55) et Meurthe-et-Moselle (54).



# MAP OF TGV-EST ROUTE



A partir de Vaires-sur-Marne, le tracé s'inscrit dans une zone assez peu urbanisée entre Villevaudé, Pomponne, Claye-Souilly et Annet-sur-Marne. Afin d'assurer les échanges depuis l'Est de la France avec Roissy (aéroport Charles-de-Gaulle), Marne-la-Vallée (Euro Disney) et les réseaux TGV Atlantique et Nord, des raccordements sont prévus avec la ligne d'Interconnexion des TGV en Ile-de-France. La ligne s'infléchit ensuite au nord de Meaux et franchit la vallée de la Théroutanne puis celle de l'Ourcq au nord de Lizy-sur-Ourcq.

Dans l'Aisne, la traversée du département s'effectue essentiellement en jumelage au sud de l'autoroute A4 franchie deux fois: à Lucy-le-Bocage puis à Courmont. La ligne est installée sur le plateau au nord de Château-Thierry. Elle traverse ensuite les forêts de Verdilly et de Fère. Avant de quitter le département, le tracé s'éloigne quelque peu de l'autoroute près de Villers-Agron-Aiguizy .

Le tracé franchit en souterrain l'autoroute A4 et la côte de l'Ile-de-France à Janvry puis s'inscrit entre le Parc Naturel Régional de la Montagne de Reims et la limite sud de l'urbanisation rémoise, tout en minimisant l'impact sur le vignoble. Au sud de Reims, la ligne sera jumelée avec le contournement autoroutier. Une gare est prévue sur la commune de Bezannes au sud de l'agglomération rémoise. Plus à l'est, dans la plaine de la Champagne crayeuse, la ligne nouvelle franchit l'autoroute A4 sur la commune de Billy-le-Grand puis sur la commune de Bussy-le-Château (au sud des camps militaires de Mourmelon et de Suippes). Elle se dirige ensuite vers le Seuil d'Argonne, dépression naturelle dans le massif de l'Argonne.

Dans le département de la Marne deux raccordements sont prévus:

- au sud de Reims sur la ligne Epernay-Reims, pour desservir Reims et Charleville-Mézières;
- dans la zone de St-Hilaire-au-Temple sur la ligne Reims/Châlons-sur-Marne, pour desservir Châlons-en-Champagne, Vitry-le-François et Bar-le-Duc.

En Lorraine l'itinéraire est aussi direct que possible vers le point de franchissement le plus favorable de la vallée de la Moselle au nord de Pont-à-Mousson, entre Vandières et Pagny-sur-Moselle. De ce fait le tracé se développe à mi-chemin de Bar-le-Duc et Verdun; à l'intersection de la Voie Sacrée sera implantée la gare „Meuse“, sur la commune de Trois Domaines. Ensuite le tracé franchit la vallée de la Meuse entre Bannoncourt et Lacroix-sur-Meuse et traverse le Parc Naturel Régional de Lorraine. Les côtes de Meuse sont franchies dans la trouée de Chaillon. La ligne nouvelle traverse la plaine de la Woëvre en évitant par le nord la zone du lac de Madine et par le sud, le site inscrit de Lachaussée.

A Vandières, des raccordements sont prévus vers Metz et Nancy, sur la rive gauche de la Moselle. Puis une gare est prévue sur la commune de Louvigny à l'est de la traversée de la Moselle. L'axe retenu se dirige enfin vers le secteur de Baudrecourt, où la ligne nouvelle se raccorde aux lignes existantes de Metz à Francfort (pour desservir Forbach et Sarrebruck) et de Metz à Strasbourg (pour assurer la liaison avec Strasbourg en 1ère étape du projet).

### ***3.1.3. Les caractéristiques ferroviaires de la ligne nouvelle***

Le tronçon Vaires-sur-Marne/Baudrecourt qui représente la première étape du TGV Est-Européen, sera une Ligne à Grande Vitesse à double voie (voies banalisées) dont l'essentiel du tracé permettra une vitesse potentielle de 350 km/h. D'une longueur d'environ 300 km (hors raccordements), elle sera équipée d'une signalisation de cabine et électrifiée en 25 kV-50 Hz.

La ligne sera close sur toute sa longueur. La protection de la ligne à grande vitesse contre les pénétrations accidentelles de véhicules routiers sera assurée suivant les règles établies pour les précédentes lignes à grande vitesse et en tenant compte des évolutions normatives en cours.

Les vitesses potentielles se situent suivant les tronçons de pleine ligne entre 230 et 350 km/h.

A la mise en service, il est prévu d'exploiter la ligne nouvelle à une vitesse commerciale maximale de 320 km/h.

### ***3.1.4. La protection de l'environnement***

Des études complémentaires ont été engagées, notamment en matière de protections phoniques, d'hydraulique, de réaménagements fonciers, de protection du milieu naturel, et enfin de traitement architectural des ouvrages d'art et d'aménagements paysagers. Par ailleurs, un schéma directeur paysager a été réalisé pour l'ensemble de la ligne nouvelle qui comprend des intentions paysagères tenant compte de l'agriculture, la sylviculture, l'acoustique et l'hydraulique.



Pour ce qui concerne les eaux de surface et des eaux souterraines, les enjeux majeurs concernant la ressource en eau et la protection des milieux aquatiques sont examinés.

La contribution sonore de l'infrastructure, à l'ouverture de la ligne nouvelle, ne devra pas dépasser un seuil de gêne de 62 dB(A), seuil abaissé à 60 dB(A) lors de la mise en service de matériels TGV de nouvelle génération.

En tout état de cause, le dossier prévoit que des mesures de protection phonique seront prises à l'égard de toutes les habitations pour lesquelles des seuils de gêne, définis conformément aux engagements figurant au dossier, seraient dépassés.

A l'issue des travaux, un bilan environnemental sera réalisé.

### 3.1.5. Les ouvrages d'art

La ligne nouvelle du TGV Est européen comportera environ 335 ouvrages d'art: viaducs, ouvrages souterrains, ponts rails et ponts routes. La répartition est la suivante:

- rétablissements de voies de communication routières (par types d'ouvrages)

<i>Tronçons</i>	<i>A</i>	<i>B</i>	<i>C</i>	<i>D</i>	<i>E</i>	<i>F</i>
Pont rails	23	13	5	12	13	12
Ponts routes	38	34	26	23	10	12
Passerelles		1		2		
Viaducs	2		3			
Total voies routières	63	48	34	37	23	24

- franchissements de voies ferrées existantes (par types d'ouvrages)

<i>Tronçons</i>	<i>A</i>	<i>B</i>	<i>C</i>	<i>D</i>	<i>E</i>	<i>F</i>
A travées d'approche	2	2	2			1
De type „saut de mouton“	2					1
Type viaduc					1	
Total des franchissements de voies ferrées existantes	4	2	2		1	2

- sauts de mouton de raccordement

<i>Tronçons</i>	<i>A</i>	<i>B</i>	<i>C</i>	<i>D</i>	<i>E</i>	<i>F</i>
Sauts de Mouton	2		1		4	2

- ouvrages de franchissement des cours d'eau, thalwegs, vallées (par type)

<i>Tronçons</i>	<i>A</i>	<i>B</i>	<i>C</i>	<i>D</i>	<i>E</i>	<i>F</i>
Dalots, Cadres et Portiques	2	7		9	1	13
Travées d'approche	8		1	1	3	4
Viaducs	2	1			5	
Total de franchissements de cours d'eau, vallées	12	8	1	10	9	17



- ouvrages destinés au rétablissement de passages à faune (autres que les buses)

<i>Tronçons</i>	<i>A</i>	<i>B</i>	<i>C</i>	<i>D</i>	<i>E</i>	<i>F</i>
De type ponts rails	0		1	5	3	3
De type ponts routes	2			6	2	2
Total de passages à faune	2		1	11	5	5

- ouvrages enterrés ou souterrains (tranchées couvertes pouvant être localement ouvertes ou butonnées, tunnels)

<i>Tronçons</i>		<i>A</i>	<i>B</i>	<i>C</i>	<i>D</i>	<i>E</i>	<i>F</i>
Tranchées et tunnels	Nombre	2	2				
	Longueur	200	700				

Les viaducs et les tunnels les plus importants sont les suivants:

Tronçon A	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Franchissement de l'A 104</li> <li>– Franchissement de la Beuvronne et du canal de l'Ourcq</li> <li>– Franchissement de l'Ourcq</li> <li>– Franchissement de l'A4 à Orxois</li> <li>– Tranchée couverte de Luzancy</li> <li>– Tranchée couverte d'Ocquerre</li> </ul>
Tronçon B	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Franchissement de l'Ardre</li> <li>– Tranchée couverte sous l'A4 à Janvry</li> <li>– Tranchée couverte de Taissy</li> </ul>
Tronçon C	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Franchissement de l'A 4 à Billy-le-Grand</li> <li>– Franchissement de la RN 44</li> <li>– Franchissement de l'A 4 à Bussy-le-Château</li> </ul>
Tronçon E	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Franchissement de la Meuse</li> <li>– Franchissement du canal de l'Est</li> <li>– Franchissement du Rupt-de-Mad</li> <li>– Saut-de-mouton du raccordement de Vandières</li> <li>– Franchissement du canal latéral de la Moselle</li> <li>– Franchissement de la Moselle</li> </ul>

La nouvelle ligne prend en compte des méthodes de réalisation et s'appuie sur des techniques de mise en oeuvre simples et éprouvées. Elle recourt à la standardisation de certains éléments et à l'unité du traitement des surfaces et des formes permettant la préfabrication et la réutilisation du matériel de construction afin d'obtenir une bonne qualité de finition des ouvrages.

### 3.1.6. Les équipements ferroviaires

Les rails utilisés en LGV sont de type UIC 60, posés sur des traverses béton biblocs de type VAX U41 par l'intermédiaire d'attaches élastiques, le ballast est constitué d'éléments anguleux, d'une granulométrie correspondant au fuseau 25/50.

La ligne nouvelle et ses raccordements seront alimentés en courant 25 kV-50 Hz. L'alimentation des trains sera du type 2 x 25 kV avec feeder et caténaire en opposition de phase, afin de réduire le nombre de sous-stations et les risques d'induction nuisibles. L'alimentation de la LGV est assurée par 5 sous-stations raccordées au réseau EDF, auxquelles il faut rajouter un complément pour renforcer l'alimentation sur la région de Paris-Est.

L'exploitation de la ligne nouvelle est réalisée depuis un Poste de Commande à Distance (PCD) implanté à Pagny-sur-Moselle qui télécommande l'ensemble des installations en ligne.

Les installations de signalisation de la LGV sont réparties le long de la ligne dans des postes d'aiguillage de type SEI (Système d'Enclenchement Informatique) équipé de TVM 430 (transmission voie/machine) + ERTMS niveau 2 (European Rail Traffic Management System).

Les informations du sol vers le train se font par transmission bidirectionnelle avec le système radio GSM-R.

### 3.1.7. Les gares

Les gares constituent les seuls points d'arrêts sur la ligne nouvelle. Elles accueilleront principalement des TGV „Province-Province“ et „Province-Ile de France“. Pour ces relations, le principe d'une desserte depuis les gares nouvelles est le seul moyen, en massifiant les flux de clientèle, d'offrir une desserte attractive en quantité et en qualité.

Elles seront construites autour de quatre principes:

- Organiser un pôle d'accueil au centre des gares et créer les conditions de sûreté et la sécurité du client;
- Favoriser l'intermodalité et privilégier une accessibilité confortable, rapide et sûre;
- Faciliter l'accès à la gare de l'extérieur par une signalétique pertinente en amont de la gare;
- Intégrer la gare dans son environnement (traitement paysager et mise en valeur du site).

La gare Champagne-Ardenne est située sur la commune de Bezannes dans le département de la Marne, en périphérie sud de l'agglomération rémoise, à 5 km environ du centre de Reims. La gare Champagne-Ardenne sera desservie par les TGV jonction qui relie l'Est au Nord, à l'Ouest et au Sud-Ouest, via la ligne d'interconnexion des LGV en Ile-de-France. Le trafic intéressé est de 500.000 voyageurs par an, pour une dizaine de trains par jour et par sens, la majorité des flux étant attendue de la gare Champagne-Ardenne vers l'Ouest.

La gare Meuse est située sur la commune des Trois Domaines, à environ 1 km de la RN 35 (Voie Sacrée) qui relie Verdun à Bar-le-Duc. Elle sera donc facilement accessible par voie routière depuis ces deux villes distantes d'environ 30 km. La gare Meuse sera desservie par des TGV jonction qui relie l'Est au Nord, à l'Ouest et au Sud-Ouest, via la ligne d'interconnexion des TGV en Ile-de-France. De plus, elle offrira une desserte vers Paris gare de l'Est. Le trafic intéressé est de 40.000 voyageurs par an, pour quelques trains dans les deux sens, la majorité des flux étant attendue de la gare Meuse vers l'Ouest.

Le site de la Gare Lorraine n'a pas encore été définitivement fixé. Si le projet technique retient une gare à Louvigny, le protocole additionnel signé le 7 novembre 2000 entre l'Etat, RFF (= Réseau Ferré de France), la région Lorraine et les départements de la Meurthe-et-Moselle et de la Moselle, précise que la gare d'interconnexion sera réalisée à Vandières. L'implantation de la gare à Louvigny n'en est pas remise en cause. Le projet de la gare à Vandières devra faire l'objet d'un dossier complémentaire. La gare Lorraine, située entre Pont-à-Mousson et l'aéroport de Metz-Nancy-Lorraine sur la commune de Louvigny (département de la Moselle), se trouverait à 27 km de Metz, 36 km de Nancy et bénéficierait d'une bonne accessibilité routière grâce à la proximité de l'échangeur entre l'autoroute A31 et la route départementale 910, dont le dédoublement est envisagé par les départements de Meurthe-et-Moselle et de Moselle. Elle sera desservie par les TGV jonctions qui relie l'Est au Nord, à l'Ouest et au Sud Ouest, via la ligne d'interconnexion des TGV en Ile-de-France. Le trafic intéressé est de 600.000 voyageurs par an, pour une dizaine de trains par jour et par sens, la majorité des flux étant attendue de la gare Lorraine vers l'Ouest.

### 3.1.8. Les installations terminales et aménagements connexes

Les installations terminales et aménagements connexes dépendant de la maîtrise d'ouvrage RFF comprennent:

- Les aménagements en gare de Paris-Est  
Afin d'améliorer l'exploitation de la gare pour les TGV en crochets courts (stationnement en gare de courte durée entre l'arrivée et le départ), il est prévu de rehausser les quais et d'aménager des installations de prises d'eau.
- La mise à 2 voies du souterrain de la Villette  
Afin de pouvoir utiliser à plein la capacité du plateau des voies à quai en gare de Paris-Est, il est nécessaire d'augmenter le nombre de voies arrivées/départ; la mise à double voie du souterrain de la Villette permet d'atteindre cet objectif.
- La transformation de la voie M en voie principale  
La transformation de la voie M, actuellement admise pour des circulations à 40 km/h, en voie principale dont la vitesse sera portée à 120 km/h, permettra d'assurer les trafics concomitants des TGV et des trains de banlieue en heures de pointe.
- La mise à 6 voies en gare de Chelles  
L'adjonction d'une voie supplémentaire dans chaque sens permettra de dégager la capacité nécessaire pour le passage des TGV en heures de pointe, en reportant sur les voies nouvellement créées les terminus des trains de banlieue „Eole“.
- Le relèvement de vitesse entre Chenay-Gagny et Vaires-sur-Marne  
Pour améliorer l'accès à la ligne nouvelle, un relèvement de vitesse est prévu à partir de Chenay-Gagny. La signalisation et les caténaires seront adaptées à la vitesse potentielle de 220 km/h, et la gare de Vaires-sur-Marne sera adaptée pour permettre le passage en vitesse des TGV tout en assurant la sécurité des voyageurs sur les quais.
- Les aménagements de voies à la bifurcation de Vaires  
La construction de la bifurcation de Vaires-sur-Marne nécessite le déplacement des voies actuelles de la ligne Paris-Strasbourg; la voie de desserte de la centrale EDF sera maintenue.
- Les sauts de mouton à Pantin  
Le projet de réalisation de sauts de mouton à Pantin bénéficie d'une participation du projet TGV Est-Européen à hauteur de 29 millions €.
- L'électrification de la ligne St-Hilaire/Châlons  
La circulation des TGV vers Châlons-en-Champagne nécessite l'électrification du tronçon de 17 km de la ligne Reims/Châlons-en-Champagne entre le raccordement de St-Hilaire-au-Temple et la gare de Châlons.
- L'aménagement en gare de Nancy  
Comme une seule voie permet actuellement la réception et le traitement des TGV en unité multiple, il est prévu d'allonger la voie 4 pour améliorer les conditions d'exploitation en gare de Nancy.
- Le relèvement de la vitesse entre Thionville et la frontière luxembourgeoise  
En concertation avec les CFL, il est prévu de relever la vitesse de 10 km/h entre Thionville et la frontière luxembourgeoise.
- La suppression des PN 17 et 19 à Vandières  
La suppression des PN 17 et 19 à Vandières est destinée à améliorer les conditions locales de circulation routière.
- Les aménagements en gare de Strasbourg  
Les aménagements prévus en gare de Strasbourg visent à dégager la capacité nécessaire pour recevoir l'ensemble des TGV, aussi bien ceux assurant les liaisons Paris-Strasbourg et au-delà vers l'Allemagne et la Suisse, que les TGV jonctions assurant des relations province-province via la ligne d'interconnexion. Ils comprennent:
  - l'allongement de 2 quais pour améliorer les conditions d'exploitation en gare de Strasbourg;

- la création du faisceau de Sainte-Hélène, pour rétablir les capacités de garage des trains, en partie absorbées par le chantier de Neudorf.
- La modernisation de la ligne Strasbourg-Kehl
  - Pour tirer le meilleur parti des aménagements de voies prévus côté allemand, une modernisation avec relèvement de vitesse est prévue côté français, ainsi qu'un doublement de l'ouvrage sur le Rhin, en coopération avec la partie allemande.
- Les aménagements pour le remisage des rames
  - Dans les gares susceptibles d'être des terminus TGV, des aménagements plus ou moins importants sont nécessaires pour assurer le remisage des rames en vue de leur nettoyage:
    - gares de Reims et Charleville-Mézières, pour la région de Reims;
    - gares de Metz et Nancy pour la région de Metz-Nancy.
- Les aménagements en gare de Luxembourg
  - Comme la gare de Luxembourg est prévue pour figurer comme gare de départ resp. terminus pour les 4 paires de TGV assurant la liaison quotidienne Luxembourg-Paris, les aménagements appropriés susceptibles d'assurer les opérations terminales dont notamment le remisage, le nettoyage, l'entretien rapide, le ravitaillement, d'une part, et l'accueil de la clientèle, d'autre part, devront être prévus et coordonnés en temps opportun avec la partie française.

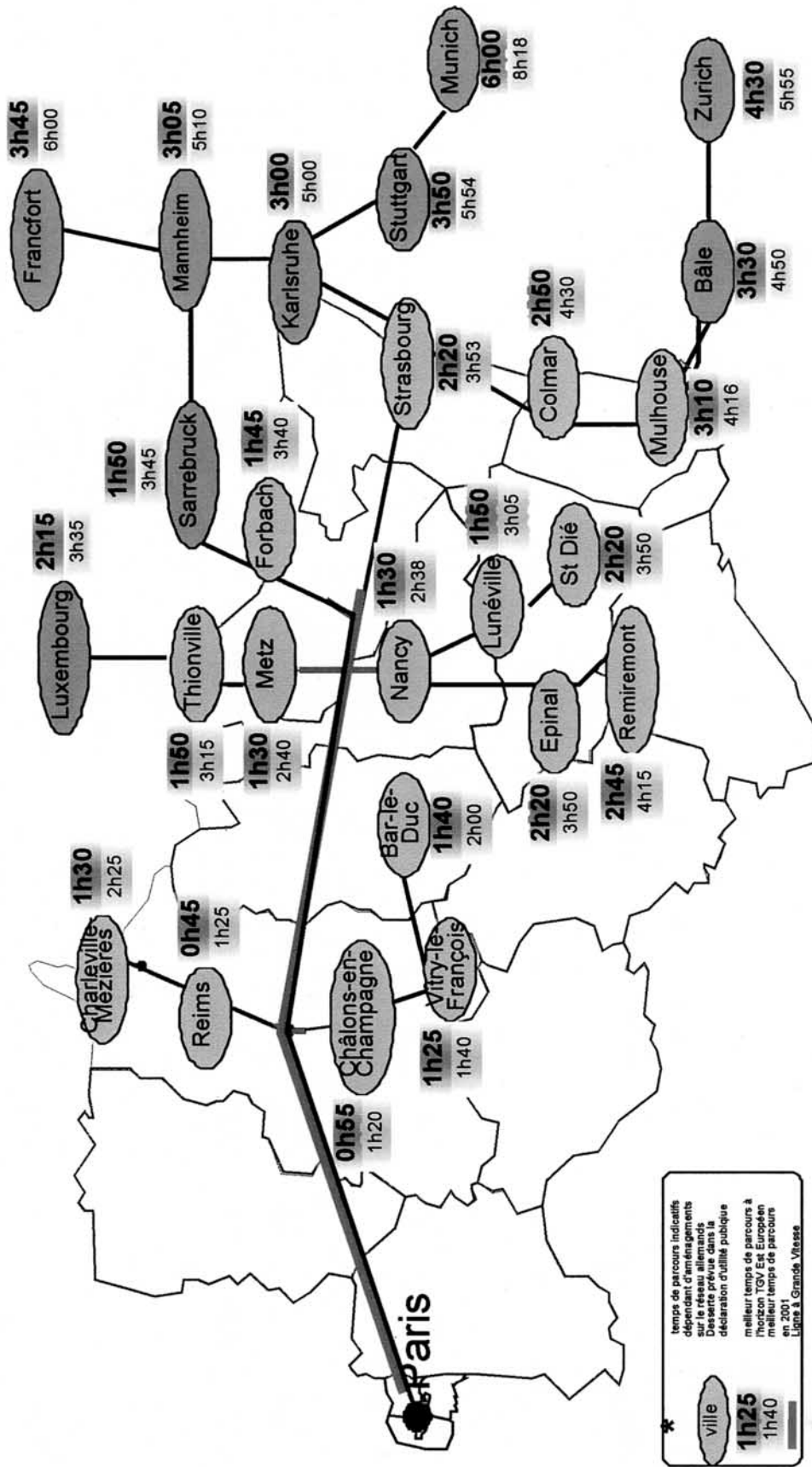
### 3.2. Les principes de desserte

En service intérieur français des relations TGV directes avec Paris concernent les grandes agglomérations de Reims, Metz, Nancy, mais aussi, par prolongement sur les lignes existantes, les villes de: Charleville-Mézières, Châlons-sur-Marne, Vitry-le-François, Bar-le-Duc, Thionville, Forbach, Epinal, Remiremont, Lunéville, Saint-Dié, Strasbourg, Colmar et Mulhouse. Les relations seront sans arrêt intermédiaire entre Paris et les trois gares centre-villes, Reims, Metz et Nancy. La gare „Meuse“ permettra d'assurer une desserte vers Paris pour l'agglomération de Verdun. En service international, les trains à grande vitesse desserviront Luxembourg, Sarrebruck, Karlsruhe, Mannheim, Francfort, Stuttgart, Munich, Bâle et Zurich.

Par ailleurs, le schéma de desserte tient compte des possibilités d'interconnexion du TGV-Est avec les autres lignes à grande vitesse (TGV-Nord et TGV-Atlantique) par la ligne nouvelle d'Interconnexion en Ile-de-France. Ces relations s'effectuent grâce aux TGV jonctions qui relient l'Est à Lille et à Rennes, Nantes et Bordeaux. Dans l'Est de la France, quatre gares sont desservies par ces TGV; il s'agit des trois gares nouvelles et de la gare terminus actuelle de Strasbourg. Les TGV de jonction desserviront en Ile-de-France les gares de Charles-de-Gaulle TGV, Marne-la-Vallée et Massy.

Les meilleurs temps de parcours au départ de Paris et au départ de la Gare de Lorraine sont donnés dans les graphiques ci-après, pour chacune des villes desservies par le TGV Est-Européen.

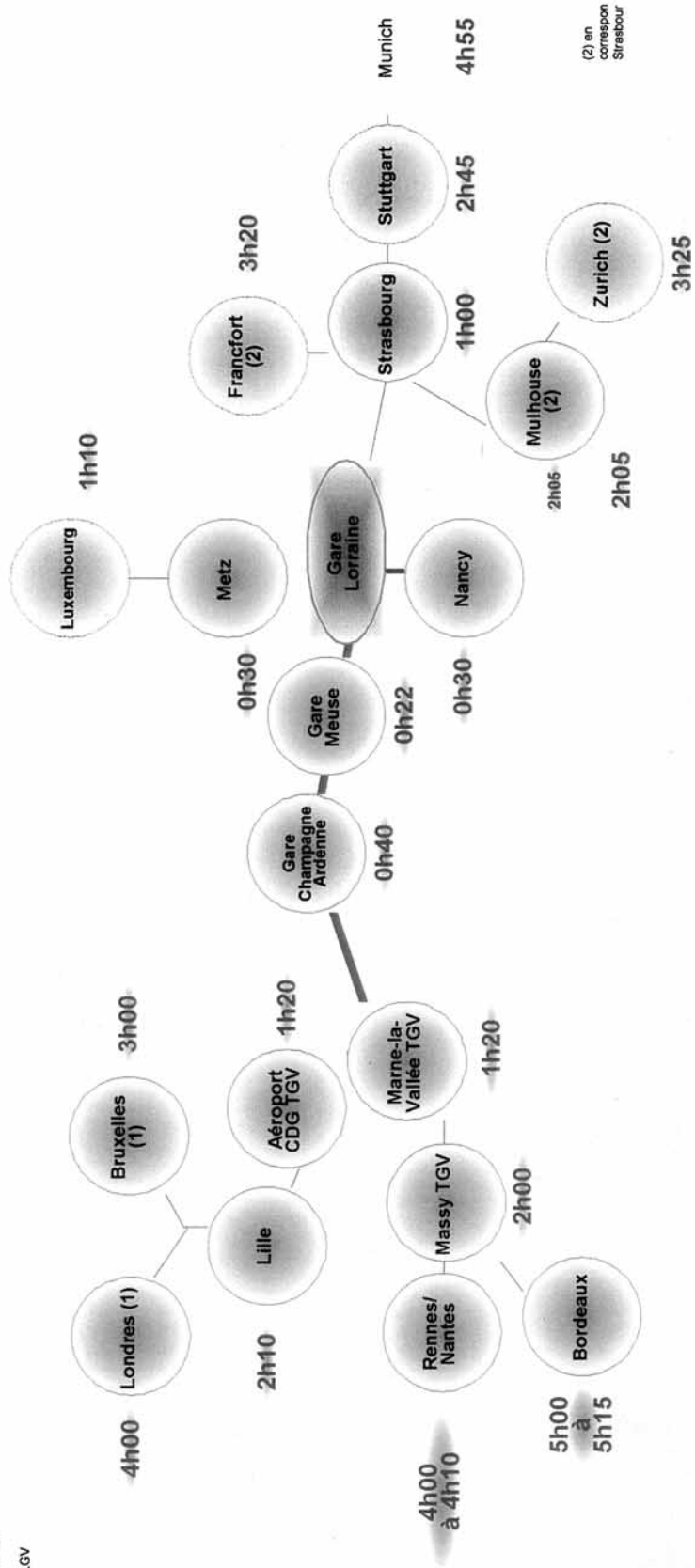
Meilleurs temps de Parcours au départ de Paris





**Exemples de temps de Parcours au départ la Gare Lorraine pour des TGV Province-Province et Province-Ile de France**

(1) en correspondance à Lille, après réalisation LGV Anglieterra



Le voyageur d'une ville desservie pourra bénéficier de l'effet grande vitesse de deux façons:

- soit en empruntant un TGV direct qui s'arrêtera dans sa gare;
- soit, grâce à la complémentarité qui existera entre les trains régionaux et le réseau à grande vitesse, en empruntant un TGV qui desservira une gare voisine dans un autre créneau horaire.

Cette complémentarité TGV/TER (Transports Express Régionaux) permettra aux habitants de ces villes d'accéder à un nombre de TGV plus important que ceux desservant leur gare.

Le TGV-Est ne peut répondre à lui tout seul à l'ensemble des besoins de déplacement à longue distance. C'est pourquoi un relais régional se révèle nécessaire pour diffuser l'effet du TGV vers les villes de taille plus modeste. Ce sera l'occasion pour la SNCF de remanier et d'améliorer l'articulation entre les différentes catégories de desserte ferroviaire qui ont leur propre finalité mais qui également se complètent l'une l'autre. Cette complémentarité permettra notamment pour un voyageur au départ de Luxembourg d'utiliser à partir de Metz le TGV pour se rendre à Paris, grâce à la desserte de notre capitale par le TER „Métrolor“ entre Luxembourg et Nancy.

La desserte en trains classiques répondra aux objectifs suivants:

- assurer l'accessibilité au réseau à grande vitesse à partir des gares TGV. Cette mission est essentiellement dévolue aux TER;
- offrir une desserte commerciale sur ligne classique, en complément des liaisons TGV, en rapport avec le volume de demande correspondant à certains déplacements spécifiques;
- relier entre elles les villes de l'Est de la France grâce à des trains circulant sur la ligne actuelle et assurant la desserte des villes intermédiaires.

### 3.3. Les prévisions de trafic

En vue de faire du transport ferroviaire un mode de déplacement à grande vitesse de référence dans les échanges européens entre la France, l'Allemagne, le Luxembourg et la Suisse 4 compagnies ferroviaires (SNCF - 30%, DB - 30%, CFL - 15%, CFF - 25%) ont créé la société de droit luxembourgeois Rhéalys. La société a pour objectif de définir l'offre de transport entre ces quatre pays avec le but

- de multiplier par 2,5 le trafic ferroviaire de voyageurs entre la France, le Luxembourg, l'Allemagne et la Suisse,
- de tripler les parts de marché du transport ferroviaire sur certaines destinations.

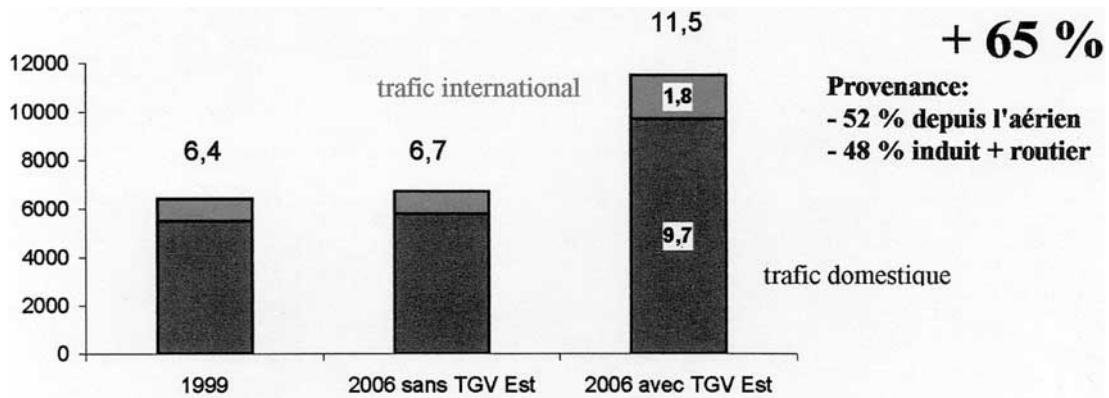
Le TGV Est-Européen permettra des gains de temps de 20 minutes à plus de 2 heures (Forbach, Francfort, Stuttgart, ...) et offrira:

- 1° des TGV directs entre Paris et les principales villes de l'Est de la France (Reims, Metz, Nancy, Strasbourg ...);
- 2° des TGV directs entre l'Allemagne, le Luxembourg, la Suisse et la France;
- 3° des TGV directs du Nord, de l'Ouest ou du Sud-Ouest de la France vers les régions Champagne-Ardenne, Lorraine et Alsace (via les gares nouvelles et la gare de Strasbourg);
- 4° des TGV directs entre les gares d'Ile de France (Aéroport CDG TGV, Massy TGV et Marne-la-Vallée TGV) et les régions Champagne, Lorraine et Alsace (via les gares nouvelles et la gare de Strasbourg).

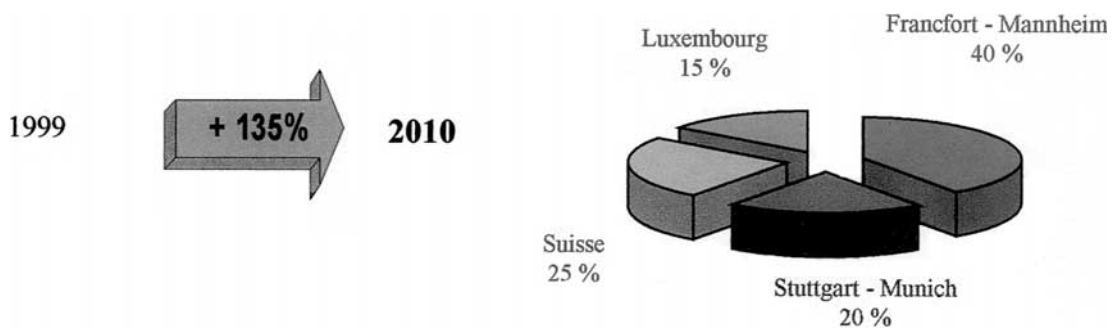
Jusque-là exclue de la grande vitesse, bien desservie par les réseaux routiers et aériens, les régions de l'Est de la France vont désormais bénéficier d'un réseau ferré performant dès 2006. En France, au départ de Paris, plus de 10 destinations seront désormais accessibles directement en moins de 2 h (3 aujourd'hui), 15 en moins de 3 heures (8 aujourd'hui), donnant toute sa pertinence au transport ferroviaire pour ces déplacements.

Le TGV Est-Européen concernera 11,5 millions de voyages/an et générera une progression de trafic de 65%. La structure du trafic en situation de projet de cette augmentation est la suivante:

- 52% est constitué du trafic détourné de l'aérien;
- 48% provient du trafic induit par le projet et du trafic détourné de la route.



La part de trafic international représentera 20% de ce total, soit une croissance très importante de 135% sur ce marché, dont la répartition est la suivante:



### 3.4. L'organisation du projet

La séparation intervenue dès 1997 en France des missions de gestionnaire d'infrastructure et d'exploitant ferroviaire a amené une organisation nouvelle des responsabilités dans la réalisation de grands projets ferroviaires en France:

- RFF (Réseau Ferré de France) réalise la construction de la ligne nouvelle entre Vaires et Baudrecourt et les raccordements aux lignes existantes qui permettront au TGV d'accéder aux gares centres des villes desservies.
- La SNCF met en exploitation la ligne nouvelle. Elle conçoit et met en oeuvre l'ensemble de la chaîne de services offerte au client. De la conception d'un matériel fiable et confortable au choix des destinations, fréquences et prix des TGV en passant par la définition d'un service en gare de qualité, l'objectif de la SNCF est avant tout d'anticiper les besoins des clients.
- La SNCF assure aussi la conception et la réalisation des gares nouvelles (Champagne-Ardenne, Meuse et Lorraine) et des installations d'entretien du matériel roulant.
- Enfin, la SNCF s'assure avec RFF que les options prises sur l'infrastructure ferroviaire lui permettront d'exploiter ces lignes dans le respect de la sécurité et des engagements pris vis-à-vis de ses clients.
- La SNCF met le savoir-faire qu'elle a acquis dans la construction de lignes nouvelles au service du projet. Elle intervient en appui de RFF sur la construction de la ligne nouvelle à la fois en assistante à la maîtrise d'ouvrage et en maître d'oeuvre (Génie civil, équipements ferroviaires, alimentation électrique et aménagement des lignes existantes) sous la responsabilité de RFF.

### 3.5. Le matériel roulant

Le TGV Est-Européen circulera sur la ligne nouvelle à 320km/h, 20km/h au-dessus de la vitesse commerciale actuelle. 58 rames TGV sont nécessaires à son exploitation. 50 sont financées par la SNCF pour un montant de 796 millions €.

Le matériel est un élément de perception central du voyage. Les choix en matière d'agencement, d'ergonomie des espaces individuels agissent pour une part très importante dans le vécu du client. Par la valorisation du couple confort à bord et services, la SNCF traduit le positionnement de l'offre qu'elle souhaite offrir au client. Ce souci vaudra aussi pour les rames du TGV Est-Européen où une attention particulière a été accordée au choix du matériel.

Pour les dessertes nationales, le Luxembourg et Bâle (homogénéité des systèmes d'alimentation électrique et de signalisation) il y aura des rames d'une capacité adaptée aux volumes de clientèle qui répondent aux attentes d'une clientèle nationale, principalement pour des voyages de moins de 3 heures. Pour les dessertes européennes avec l'Allemagne et Zurich les rames seront aptes à circuler sur l'ensemble des réseaux concernés et répondront aux exigences auxquelles est habituée une clientèle internationale, effectuant des parcours de plus de 3 heures où le standard du confort aérien est la règle.

Une quarantaine de rames „TGV réseaux“ permettront d'assurer la desserte dite „nationale“. Ce matériel présente toutes les caractéristiques techniques requises. La SNCF étudie actuellement les moyens de faire évoluer le confort et le design de ces rames afin qu'elles puissent être en cohérence avec les besoins de demain. Une vingtaine de rames permettront d'assurer la desserte dite „européenne“ avec l'Allemagne et la Suisse. La SNCF et la DB ont mis en commun leurs matériels. Il s'agira de rames tricourants aptes à circuler à 320 km/h sur les lignes à grande vitesse des pays concernés. Une réflexion est en cours pour proposer un standard de services cohérent et répondant aux besoins de la clientèle internationale.

### 3.6. La maintenance

L'organisation de la maintenance du matériel répond à plusieurs objectifs:

- assurer une disponibilité maximale du matériel pendant les périodes de pointe
- assurer un entretien de qualité pour garantir aux clients un voyage dans les meilleures conditions de sécurité et de confort.

La maintenance du matériel TGV sera assurée principalement sur 2 sites:

- le site de l'Ourcq, localisé sur les communes de Bobigny et de Pantin et jusque-là destiné à l'entretien des rames TRN, sera complètement modifié pour accueillir aussi des rames TGV en 2006. La SNCF réalise un investissement de 194 M €. Cet établissement permettra d'assurer les contrôles techniques et les opérations de nettoyage. Les travaux sur ce site ont démarré au dernier trimestre 2001 et seront terminés en 2005;
- le site de Neudorff qui est situé à proximité de la gare de Strasbourg permettra quelques opérations de contrôle technique et le garage de rames TGV.

Des installations seront en outre mises en place dans les gares de fin de parcours pour permettre un nettoyage des rames avant leur réutilisation.

## 4. LE RACCORDEMENT DU GRAND-DUCHE DE LUXEMBOURG AU TGV EST-EUROPEEN

### 4.1. Historique

L'arrangement trouvé en février 1990 entre le Ministre des Transports luxembourgeois et le chargé de mission du Gouvernement français en présence des représentants de l'Ambassade de France, de l'IGF, de la SNCF et des CFL, avait fixé le montant de 450 millions FF (aux conditions de 1989) pour la participation luxembourgeoise. En échange la partie française était d'accord pour prolonger jusqu'à Luxembourg 4 paires de rames TGV par jour sur les relations vers Paris et vers Strasbourg suivant des horaires qui restaient à déterminer entre la SNCF et les CFL; mais qui s'orienteraient cependant au principe d'un séjour d'une demi-journée dans la ville de destination. Par ailleurs, il était convenu d'améliorer l'infrastructure ferroviaire de part et d'autre de la frontière pour augmenter la vitesse, le confort de roulement et la ponctualité des trains sur la ligne Luxembourg-Metz.

Cet arrangement a servi de base pour le protocole d'accord signé le 17 septembre 1992 par les Ministres des Transports français et luxembourgeois qui confirmaient par ailleurs le montant forfaitaire de la contribution luxembourgeoise convenu en 1990 et le principe de la desserte de notre capitale par 4 paires journalières de TGV pour les relations Luxembourg-Paris et Luxembourg-Strasbourg sans charge de compensation pour les CFL dans l'hypothèse d'une exploitation déficitaire.

Le contenu proprement dit du protocole d'accord en question comporte les éléments suivants:

- 1° Le temps de parcours pour la relation Luxembourg-Paris et pour la relation Luxembourg-Strasbourg était arrêté à respectivement 2h15 et 1h25 contre 3h28 et 2h05 pour les meilleures relations actuelles.
- 2° Les autorités françaises étaient d'accord pour aménager une ligne nouvelle entre la périphérie de Paris et le Nord de Strasbourg permettant des circulations à 350 km/h et passant entre Metz et Nancy. Il était prévu de raccorder la ligne Luxembourg-Metz sur la ligne nouvelle près de Pagny pour les relations vers Paris et près de Baudrecourt pour les relations vers Strasbourg, la ligne nouvelle se connectant de nouveau à l'infrastructure existante près de Vendenheim (au nord de Strasbourg) par un tronçon de ligne existant aménagé pour des vitesses de 220 km/h. Enfin, la ligne Metz-Luxembourg allait être améliorée aux frais des propriétaires respectifs.
- 3° Le Luxembourg allait participer au financement des travaux requis par la réalisation du projet en territoire français dans les formes et suivant les modalités découlant du montage juridique et financier retenu pour l'ensemble du projet.
- 4° Enfin, les deux parties convenaient de développer la coopération ferroviaire bilatérale pour assurer un raccordement approprié du Grand-Duché de Luxembourg au réseau TGV, pour insérer le TGV-Est et la connexion de la capitale luxembourgeoise de façon optimale dans le schéma directeur européen de la grande vitesse ferroviaire et pour améliorer les relations ferroviaires entre le Luxembourg et l'Est de la France.

En septembre 1993 le Gouvernement français a décidé le principe de la réalisation du TGV Est-Européen, mais retenait pour des raisons de coût de construire la ligne nouvelle en deux phases, la première phase comportant les tronçons de ligne nouvelle Paris-Vallée de la Moselle et Réding-Vendenheim, la seconde phase prévoyant un report de la construction du tronçon intermédiaire. Ce phasage n'affectait pas la relation Luxembourg-Paris, mais réduisait de moitié le gain de temps de parcours attendu sur la relation Luxembourg-Strasbourg qui, dans cette hypothèse, allait passer de 2.05 heures à 1.45 heures plutôt qu'à 1.25 heures comme convenu en septembre 1993.

Placé devant l'alternative de réduire proportionnellement aux avantages perdus le montant de la contribution promise, avec comme conséquence d'aggraver encore les difficultés des autorités françaises de boucler le dossier financier et de voir dès lors la réalisation du projet être reportée une nouvelle fois ou de confirmer le montant initial de la contribution dans l'intérêt d'une réalisation rapide du projet, le Gouvernement opta à l'époque pour la deuxième solution. Il insistait pourtant vis-à-vis des autorités françaises pour un engagement clair sur le concept d'exploitation futur de la relation Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg qui devrait rester sans rupture de charge à Luxembourg et tenir compte d'une amélioration substantielle de la vitesse et du confort des trains. Il rappela en plus que la contribution pour laquelle il s'était engagé constituait un montant forfaitaire et unique et qu'il appartenait à la partie française d'assurer le financement de la seconde phase de réalisation du projet en dehors de tout nouveau concours financier de l'Etat luxembourgeois.



L'évolution que le projet a connu depuis lors peut être résumée comme suit:

En présence d'une rentabilité limitée des investissements le projet a subi plusieurs réductions faisant qu'en définitive la première phase de réalisation du projet prévoit une ligne nouvelle limitée à la section située entre la région parisienne et la localité lorraine de Baudrecourt et amputant le Luxembourg du bénéfice d'une relation à grande vitesse entre Luxembourg et Strasbourg, du moins en attendant la réalisation du second tronçon résiduel, reléguée à la deuxième phase du projet.

L'investissement s'avérant selon les devis successifs plus important que les estimations de fin des années 80 et au début années 90, le Gouvernement français a eu en 1998 l'accord des autorités luxembourgeoises d'augmenter sa mise de 450 mio (actualisée à quelque 550 mio FF en 2001) à 770 mio FF parallèlement à une augmentation d'un même ordre de grandeur de la participation promise par les collectivités territoriales françaises.

La convention de réalisation et de financement de la première phase du TGV Est-Européen a été finalement signée à Paris le 7 novembre 2000 entre l'Etat français, RFF, la SNCF, ainsi que les 17 collectivités territoriales suivantes:

- la Région Ile de France,
- la Région Champagne-Ardenne,
- la Ville de Reims,
- le District de Reims,
- le Conseil Général des Ardennes,
- le Conseil Général de la Marne,
- la Région Lorraine,
- le Conseil Général de la Meurthe-et-Moselle,
- le Conseil Général de la Moselle,
- le Conseil Général des Vosges,
- la Région Alsace,
- le Conseil Général du Bas-Rhin,
- la Communauté urbaine de Strasbourg,
- le Conseiller Général du Haut-Rhin,
- la Ville de Colmar et
- la Ville de Mulhouse.

Les négociations en vue du raccordement du Luxembourg au TGV Est-Européen ont été reprises en septembre 1999, et elles ont abouti à la signature à Remilly en Lorraine, le 28 janvier 2002, du protocole d'accord. Cette signature est intervenue le jour du premier coup de pelle pour lancer les travaux de terrassement du projet en Lorraine.

## **4.2. Les conditions-cadres du protocole d'accord du 28 janvier 2002**

### **4.2.1. Les délais de réalisation**

La mise en service du TGV Est-Européen et de son raccordement au Luxembourg est prévue pour fin 2006.

Le calendrier prévisionnel des travaux a été arrêté comme suit par les autorités françaises:



Il est prévu de mettre ce calendrier à jour au moins deux fois par an. Entre ces deux échéances, les maîtres d'ouvrage – RFF et SNCF – aviseront au plus tôt les financeurs de toute évolution significative du calendrier, susceptible d'avoir une incidence sur les prévisions budgétaires de l'année en cours et de l'année suivante.

#### **4.2.2. Le financement du projet**

- Le coût total de la première phase du projet

Le coût total de la première phase du TGV Est-Européen, hors électrification des lignes ferroviaires des Vosges, a été évalué à 20,5 milliards de FF ou 3.125,1 millions € hors taxes, aux conditions économiques de juin 1997.

Ce coût comprend les investissements relevant du périmètre RFF (19,13 milliards de FF ou 2.919,2 millions €) et les investissements d'installations fixes, y compris l'outillage nécessaire à la maintenance, relevant du périmètre SNCF (1,37 milliard de FF ou 208,9 millions €). N'y sont pas compris les investissements en matériel roulant.

Ce coût inclut aussi le financement des études d'avant-projet détaillé portant sur la totalité du tracé du projet ainsi que celui des travaux préparatoires.

- Les modalités de financement du projet

Le coût total de la première phase de réalisation est financé à raison de 15,7 milliards FF (ou 2.393,3 millions €) par des concours publics et à raison de 4,8 milliards FF (ou 731,8 millions €) par RFF et par la SNCF.

La répartition de l'ensemble de ces financements résulte du tableau ci-après. Les montants à la charge de chaque financeur y sont arrondis.

en millions €

<i>Financier</i>	<i>montant global TP01-juin 1997</i>	<i>part en % du total</i>	<i>part revenant à RFF comme maître d'ouvrage</i>	<i>part revenant à la SNCF comme maître d'ouvrage</i>
	**	*	**	**
Etat	1.219,6	39,02%	1.138,012	81,500
Union Européenne***	320,1	10,24%	298,728	21,394
Grand-Duché de Luxembourg	117,4	3,76%	109,534	7,844
Ile-de-France	76,2	2,44%	71,126	5,094
Région Champagne-Ardenne	42,1	1,35%	39,261	2,812
Ville de Reims	45,7	1,46%	42,675	3,056
District de Reims	4,0	0,13%	3,698	0,265
Conseil Général des Ardennes	7,6	0,24%	7,113	0,509
Conseil Général de la Marne	24,8	0,80%	23,187	1,661
Champagne-Ardenne	124,2	3,98%	115,935	8,318
Région Lorraine	203,1	6,50%	189,479	13,569
Conseil Général de la Meuse	4,1	0,13%	3,841	0,275
Conseil Général de la Meurthe-et-Moselle	15,7	0,50%	14,652	1,049
Conseil Général de la Moselle	22,4	0,72%	20,911	1,498
Conseil Général des Vosges	8,5	0,27%	7,966	0,570
Lorraine	253,8	8,12%	236,849	19,962
Région Alsace	141,0	4,51%	131,583	9,423
Conseil Général du Bas-Rhin	70,6	2,26%	65,863	4,716
Communauté urbaine de Strasbourg	35,4	1,13%	33,002	2,363
Conseil Général du Haut-Rhin	24,4	0,78%	22,760	1,630
Ville de Colmar	3,6	0,12%	3,414	0,245
Ville de Moulhouse	7,0	0,22%	6,544	0,469
Alsace	282,0	9,02%	236,165	18,847
RFF et SNCF	731,8	23,41%	682,807	48,900
Total du financement	3.125,1	100,00%	2.916,159	208,841

\* ce pourcentage sert de base au calcul des appels de fonds et à l'avance pour l'Etat français et pour les collectivités territoriales

\*\* en millions € aux conditions économiques de juin 1997

\*\*\* participation attendue

- La participation de l'Union Européenne

Les versements de l'Union Européenne seront effectués selon les modalités du règlement en vigueur, actuellement le (CE) No 1655/1999 du 19 juillet 1999 modifiant le règlement (CE) No 2236/95 déterminant les règles générales pour l'octroi d'un concours financier communautaire dans le domaine des réseaux transeuropéens. Les demandes de concours financiers seront présentées à la Commission Européenne par l'Etat français, sur présentation par les maîtres d'ouvrage des plannings de dépenses annuels ou pluriannuels correspondants. L'Union Européenne versera les subventions accordées au titre du projet, directement aux maîtres d'ouvrage, selon les modalités prévues par le règlement financier visé ci-dessus.

#### 4.2.3. L'institution d'un comité de pilotage

Le Gouvernement luxembourgeois a droit à un délégué titulaire et un suppléant appelés à suivre avec voix consultative les réunions du comité de pilotage que le Gouvernement français a institué en vertu de la convention de réalisation et du financement du TGV Est-Européen signée le 7 novembre 2000 avec les collectivités territoriales RFF et la SNCF.

Le comité de pilotage veille à la mise en oeuvre des dispositions prévues par la présente convention, et s'assure, dans un souci de transparence, que les informations nécessaires sont transmises à l'ensemble des signataires de la présente convention.

Il est tenu régulièrement informé du déroulement de l'opération, de la situation des dépenses, des évolutions du calendrier mentionné à l'article 3 et des modifications apportées à l'échéancier des paiements. A la clôture des comptes annuels de RFF et de la SNCF, un bilan des règlements effectués par les maîtres d'ouvrage au titre du TGV Est-Européen, pourra être communiqué au comité de pilotage.

Le comité de pilotage du projet est composé d'un président désigné par l'Etat (personne n'appartenant pas à une collectivité, ni à la SNCF, ni à RFF), d'un représentant de chaque collectivité signataire, d'un représentant de RFF et d'un représentant de la SNCF.

Il pourra s'adjoindre des représentants d'autres collectivités concernées par le projet. Ceux-ci ont voix consultative.

L'Etat français assistera de droit aux séances du Comité qui se réunira au moins une fois par an, sur convocation de son président ou à la demande d'un tiers de ses membres. Il constituera en son sein un comité restreint ne regroupant que les financeurs du projet et pourra se réunir en sous-groupe régional. Chaque réunion fera l'objet d'un compte rendu.

### **4.3. L'essence du protocole d'accord signé le 28 janvier 2002**

#### ***4.3.1. La consistance et les modalités de réalisation du raccordement du Grand-Duché de Luxembourg***

- Le Luxembourg participe à la construction d'une ligne nouvelle à grande vitesse entre Vaires-sur-Marne (Ile de France) et Baudrecourt (Lorraine). Cette ligne nouvelle autorisera une vitesse potentielle maximale de 350 km/h, une vitesse d'exploitation maximale de 320 km/h étant prévue lors de la mise en service en 2006.
- La ligne ferroviaire existante Metz-Luxembourg sera aménagée pour en améliorer la vitesse, la sécurité et l'exploitation.
- La desserte Paris-Luxembourg comportera au moins quatre allers-retours quotidiens sans rupture de charge.
- Dès la réalisation de la première phase du TGV Est-Européen, le temps de parcours pour ces quatre allers-retours entre Paris et Luxembourg sera au plus de 2 heures et 15 minutes, y inclus la durée des arrêts intermédiaires.
- Les horaires de ces trains seront programmés en vue de satisfaire au mieux les besoins et les intérêts en présence, et de s'insérer dans les plages horaires indicatives suivantes:
  - au départ de Luxembourg (06.00-08.00 heures), (09.00-11.00 heures), (12.00-16.00 heures) et (17.00-20.00 heures);
  - au départ de Paris (06.00-08.00 heures), (08.00-10.00 heures), (16.00-18.00 heures) et (19.00-20.00 heures).
- Dans le cadre de la première phase du TGV Est-Européen, la desserte entre Luxembourg et Strasbourg sera assurée par des trains classiques. La desserte comportera au moins quatre allers-retours quotidiens sans rupture de charge avec des temps de parcours de 2 heures et 5 minutes.
- Après la réalisation de la seconde phase du TGV Est-Européen, la desserte entre Luxembourg et Strasbourg sera assurée par des rames TGV avec des temps de parcours de 1 heure et 25 minutes et au moins quatre allers-retours quotidiens sans rupture de charge.
- Le risque commercial de l'exploitation du TGV Est-Européen sera supporté intégralement par la partie française. Cet engagement des autorités françaises comporte la garantie d'une desserte journalière de 4 allers-retour sur la relation Luxembourg-Paris et de 4 allers-retours sur la relation Luxembourg-Strasbourg, tout en précisant que dans l'attente de la réalisation de la deuxième phase du TGV Est-Européen, la relation Luxembourg-Strasbourg continuera à être exploitée au moyen de trains classiques.



#### 4.3.2. *La contribution financière du Grand-Duché de Luxembourg*

- Sous réserve de l'approbation préalable de la Chambre des Députés, le Gouvernement luxembourgeois apportera au Gouvernement français une contribution financière de 117.386.000 € aux conditions économiques de juin 1997, constituant une contribution forfaitaire pour l'ensemble du projet. Le Gouvernement français renonce expressément à demander au Gouvernement luxembourgeois une quelconque contribution supplémentaire pour la réalisation de la 2e phase du projet.
- En actualisant la participation luxembourgeoise pour les années 1999-2002 avec l'indice TP 01 d'une valeur de 457,1 et en estimant l'évolution de l'indice TP 01 pour les années 2003-2006 sur base de l'évolution moyenne de l'indice TP 01 de juin 1997-juin 2001, la participation totale luxembourgeoise peut être estimée à 141 millions €.
- La contribution financière du Grand-Duché de Luxembourg fera l'objet d'appels de fonds mensuels émis par le Gouvernement français.
- Des provisions y relatives ont déjà été constituées dans le Fonds des Raccordements Ferroviaires Internationaux, créé en exécution de l'article 13 de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire. Les avoirs de ce fonds au 1er janvier 2002 représentaient un montant de 116.148.441,12 €. L'échéancier des paiements à prévoir correspondra à l'ordre de grandeur des tranches annuelles suivantes:

année 2002	– 33,8 millions €
année 2003	– 37,4 millions €
année 2004	– 39,3 millions €
année 2005	– 23,5 millions €
année 2006	– 6,9 millions €

Compte tenu des avoirs disponibles, l'alimentation supplémentaire du fonds s'avérera donc relativement peu importante pour pouvoir assurer la contribution luxembourgeoise au TGV Est-Européen, alors qu'il reste notamment à adapter la mise luxembourgeoise en fonction des hausses légales à intervenir entre juin 1997 et la fin des travaux en 2006.

Enfin, le protocole d'accord prévoit que si la réalisation du TGV Est-Européen est abandonnée en cours d'exécution ou ne peut pas se faire en conformité avec les stipulations essentielles du protocole, le Gouvernement français remboursera au Gouvernement luxembourgeois l'intégralité des fonds versés.

\*

### COMMENTAIRE DES ARTICLES

#### *ad article 1er*

L'article 1er prévoit l'approbation du protocole d'accord signé le 28 janvier 2002.

#### *ad article 2*

Le paragraphe 1er autorise le Gouvernement à régler la contribution luxembourgeoise convenue avec l'Etat français selon les modalités fixées à cet effet par le protocole d'accord.

Le paragraphe 2. reprend le montant de la contribution convenue et précise que ce montant est susceptible d'adaptation à l'évolution de l'indice français des prix à la construction.

Enfin, le paragraphe 3. arrête le mode de règlement des paiements conformément aux stipulations du protocole d'accord, tout en précisant que les dépenses afférentes seront imputées sur le Fonds des Raccordements Ferroviaires Internationaux.

\*

**PROTOCOLE D'ACCORD**  
**relatif au raccordement du Grand-Duché de Luxembourg**  
**au TGV Est-Européen**

*Le gouvernement de la République Française*

*et*

*Le gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg,*

ci-après dénommées „les Parties“

*Vu* le protocole d'accord entre le ministre des transports du Grand-Duché de Luxembourg et le ministre de l'équipement, du logement et des transports de la République Française sur le raccordement du Grand-Duché de Luxembourg au TGV Est-européen, signé le 17 septembre 1992 à Metz;

*Considérant* que le gouvernement français a, par décret du 14 mai 1996, déclaré d'utilité publique et urgents les travaux de construction du TGV Est-européen;

*Considérant* les décisions prises par le gouvernement français concernant la réalisation et le financement de la première phase du TGV Est-européen, adoptées le 29 janvier 1999 par l'ensemble des partenaires français associés à la réalisation et au financement du projet;

*Considérant* que la convention de réalisation et de financement de la première phase du TGV Est-européen entre l'Etat français, les collectivités territoriales françaises participant au financement du projet, RFF et la SNCF a été signée le 7 novembre 2000;

*Considérant* la volonté du gouvernement luxembourgeois de participer au financement du TGV Est-européen dans l'optique d'un raccordement de la Ville de Luxembourg et de l'amélioration de la liaison par chemin de fer Strasbourg-Luxembourg-Bruxelles;

*Considérant* la motion de la Chambre des Députés du Grand-Duché de Luxembourg du 21 juin 2000 confirmant le gouvernement luxembourgeois dans cette démarche;

*Considérant* que ce projet fait également l'objet d'une participation financière de l'Union Européenne;

SONT CONVENUES des dispositions suivantes:

*Article 1er*

***Objet du Protocole***

Le présent protocole a pour objet de préciser:

- les conditions de raccordement du Grand-Duché de Luxembourg au TGV Est-européen;
- la consistance des dessertes qui seront mises en place, dans le cadre du TGV Est-européen, entre la France et le Grand-Duché de Luxembourg;
- les modalités de la participation financière du Grand-Duché de Luxembourg à la réalisation du TGV Est-européen.

Le présent protocole définit en outre les améliorations à apporter à la section franco-luxembourgeoise de la liaison par chemin de fer entre Strasbourg, Luxembourg et Bruxelles en attendant la réalisation de la deuxième phase du TGV Est-européen.

## *Article 2*

### *Consistance et modalités de réalisation du TGV Est-européen*

#### *2.1. Consistance du TGV Est-européen*

Le TGV Est-européen consiste à réaliser, en France, une ligne nouvelle à grande vitesse entre Vaires-sur-Marne (en Ile-de-France) et Vendenheim (en Alsace).

Ce projet sera réalisé en deux phases, comme indiqué aux paragraphes 2.2 et 2.3 ci-après.

#### *2.2. Première phase du TGV Est-européen*

##### 2.2.1. Description des travaux de la première phase du TGV Est-européen en France

La première phase du TGV Est-européen comporte:

- la construction d'une ligne nouvelle à grande vitesse entre Vaires-sur-Marne (Ile-de-France) et Baudrecourt (Lorraine). Cette ligne nouvelle autorisera une vitesse potentielle maximale de 350 km/h, une vitesse d'exploitation maximale de 320 km/h étant prévue lors de la mise en service;
- la création des gares nouvelles „Champagne-Ardenne“, „Meuse“ et „Lorraine“ sur la ligne à grande vitesse;
- la création des raccordements nécessaires entre la ligne nouvelle et le réseau ferroviaire existant, et notamment d'un raccordement entre la ligne nouvelle et la ligne ferroviaire existante Nancy-Metz à hauteur de Pagny-sur-Moselle, permettant la mise en place de liaisons par trains à grande vitesse entre Luxembourg et Paris;
- les installations terminales nécessaires au projet (bâtiments et outillage) en région parisienne, à Reims, Metz, Nancy et Strasbourg;
- la réalisation d'aménagements du réseau ferroviaire existant liés au projet, et notamment la modernisation de la ligne ferroviaire existante Metz-Luxembourg sur le territoire français, permettant un relèvement de vitesse:
  - de 130 à 140 km/h entre le point kilométrique 190,830 (sortie de Thionville) et le point kilométrique 196,810;
  - de 140 à 150 km/h entre le point kilométrique 196,810 et le point kilométrique 203,756 (frontière franco-luxembourgeoise).

Parallèlement à la mise en oeuvre de la première phase du TGV Est-européen, la capacité de la partie française de la ligne Metz-Luxembourg sera renforcée pour améliorer la fluidité du trafic et les conditions de circulation des TGV, en particulier par la réalisation des opérations d'aménagement programmées (aménagements de voie, signalisation ...).

##### 2.2.2. Coût des travaux de la première phase du TGV Est-européen en France

Le coût total des travaux de la première phase est évalué à 3.125.205.000 euros (trois milliards cent vingt-cinq millions deux cent cinquante mille euros), aux conditions économiques de juin 1997, non compris les investissements en matériel roulant.

##### 2.2.3. Aménagements de la section luxembourgeoise de la ligne Metz-Luxembourg

La section luxembourgeoise de la ligne ferroviaire existante Metz-Luxembourg sera aménagée pour en améliorer la vitesse, la sécurité et l'exploitation, grâce aux mesures suivantes:

- suppression de passages à niveau;
- augmentation du nombre de cantons;
- extension de la capacité de la ligne Bettembourg-Luxembourg, notamment entre Fentange et Luxembourg, entre les points kilométriques 10,2 (Fentange) et 14,045 (gare de Luxembourg);

- renouvellement de la voie entre Bettembourg et Luxembourg (entre les points kilométriques 7,0 et 13,9).

Le réseau luxembourgeois sera muni du système de contrôle européen ETCS. La section luxembourgeoise de la ligne Metz-Luxembourg sera équipée en plus du système KVB sans frais supplémentaires pour la partie luxembourgeoise, hormis ceux en relation avec l'entretien courant.

Les aménagements nécessaires seront par ailleurs réalisés en gare de Luxembourg pour accueillir et pour permettre le stationnement des rames TGV.

Sans préjudice du deuxième alinéa du sous-paragraphe 2.2.3., la partie luxembourgeoise prendra en charge la réalisation et le financement des travaux à réaliser sur son territoire.

Elle prendra les mesures utiles pour que les aménagements prévus au présent paragraphe soient réalisés parallèlement à la mise en oeuvre de la première phase du TGV Est-européen. Elle informera la partie française deux fois par an des évolutions de la planification de ces travaux.

#### 2.2.4. Calendrier de réalisation de la première phase du TGV Est-européen

La mise en service de la première phase du TGV Est-européen est prévue en 2006.

Pour les travaux situés sur le territoire français, un calendrier prévisionnel indicatif des opérations est joint en annexe 1. Ce calendrier sera mis à jour deux fois par an, à l'initiative de la partie française. Entre ces deux échéances, celle-ci avisera au plus tôt la partie luxembourgeoise de toute évolution du calendrier.

### 2.3. Seconde phase du TGV Est-européen

La seconde phase du TGV Est-européen consistera à prolonger ultérieurement la ligne nouvelle à grande vitesse de Baudrecourt (en Lorraine) à Vendenheim (en Alsace).

Cette seconde phase comportera notamment la réalisation du raccordement de la ligne existante Metz-Strasbourg vers la ligne nouvelle à la hauteur de Baudrecourt qui se fera, conformément à la DUP du TGV Est-européen, sous forme de saut de mouton pour faciliter les relations entre Luxembourg/Metz et Strasbourg.

## Article 3

### *Durée de parcours – fréquences – horaires*

#### 3.1. Desserte Paris-Luxembourg

La desserte Paris-Luxembourg sera assurée au moyen des rames TGV mises en exploitation sur le TGV Est-européen.

La desserte Paris-Luxembourg comportera au moins quatre allers-retours quotidiens sans rupture de charge.

Dès la réalisation de la première phase du TGV Est-européen, le temps de parcours pour ces quatre allers-retours entre Paris et Luxembourg sera au plus de 2 heures et 15 minutes. Ce temps de parcours inclut la durée des arrêts intermédiaires.

Les horaires de ces trains seront programmés en vue de satisfaire au mieux les besoins et les intérêts en présence, et de s'insérer dans les plages horaires indicatives suivantes:

- au départ de Luxembourg (06.00-08.00 heures), (09.00-11.00 heures), (12.00-16.00 heures) et (17.00-20.00 heures);
- au départ de Paris (06.00-08.00 heures), (08.00-10.00 heures), (16.00-18.00 heures), (19.00-20.00 heures).

#### 3.2. Desserte Luxembourg-Strasbourg

Dans le cadre de la première phase du TGV Est-européen, la desserte entre Luxembourg et Strasbourg sera assurée par des trains classiques. La desserte comportera au moins quatre allers-retours

quotidiens sans rupture de charge à partir de la mise en service du TGV entre Paris et Luxembourg. Les Parties prendront les mesures nécessaires pour que la SNCF et les CFL se concertent en vue d'améliorer la qualité de service de ces quatre allers-retours, et de rapprocher les temps de parcours de l'objectif de 2 heures et 5 minutes.

Après la réalisation de la seconde phase du TGV Est-européen, la desserte entre Luxembourg et Strasbourg sera assurée par des rames TGV mises par ailleurs en exploitation sur le réseau TGV Est-européen. Le temps de parcours sera de 1 heure et 25 minutes. La desserte comportera alors au moins quatre allers-retours quotidiens sans rupture de charge.

Les horaires seront programmés en vue de satisfaire au mieux les besoins et les intérêts en présence, y compris ceux de l'axe ferroviaire Bruxelles-Luxembourg-Metz-Strasbourg-Suisse.

Les Parties se mettront d'accord sur l'horaire des trains à grande vitesse assurant la desserte entre Luxembourg et Strasbourg préalablement à la mise en service de la seconde phase du TGV Est-européen.

#### *Article 4*

##### ***Modalités d'exploitation***

Pour les relations Paris-Luxembourg et Strasbourg-Luxembourg, la même politique tarifaire et notamment le même niveau tarifaire que pour les autres relations du TGV Est-européen s'appliquent, comme si le tronçon luxembourgeois de la ligne Metz-Luxembourg faisait partie intégrante du réseau français. La gestion des places à bord des trains TGV concernés sera assurée selon les mêmes règles que pour les relations intérieures françaises.

Sans préjudice des dispositions du présent protocole, les Parties prendront les mesures nécessaires pour que la SNCF et les CFL s'entendent sur les autres modalités à caractère technique, opérationnel ou commercial relatives à la mise en oeuvre des dessertes définies à l'article 3. Les deux entreprises se concerteront notamment:

- en vue d'assurer une correspondance optimale des trains régionaux entre le Luxembourg et la Lorraine sur les TGV s'arrêtant en gare de Metz, en concertation avec le Conseil régional de Lorraine;
- en vue de la programmation éventuelle d'arrêts intermédiaires des TGV Luxembourg-Paris sur la ligne nouvelle;
- en vue de la prolongation de certains TGV au-delà des relations prévues à l'article 3;
- en vue d'une adaptation éventuelle aux besoins de la clientèle des horaires prévus aux paragraphes 3.1. et 3.2.

Le risque commercial de l'exploitation du TGV Est-européen sera supporté intégralement par la partie française. Par ailleurs, les Parties prendront les mesures nécessaires pour faire définir par la SNCF et les CFL les prestations commerciales et techniques résultant de la circulation des rames TGV sur le réseau ferroviaire luxembourgeois, et notamment les redevances d'infrastructure, la définition des sillons entre la frontière et Luxembourg, la rémunération des prestations commerciales ou d'exploitation effectuées par les CFL pour le compte de la SNCF, et l'agrément des agents de conduite.

La partie française assumera la responsabilité des dommages résultant de l'exploitation des TGV et la partie luxembourgeoise assumera celle des dommages imputables à la gestion de l'infrastructure ferroviaire, selon les formes et dans les limites du droit civil.

#### *Article 5*

##### ***Contribution financière du Grand-Duché de Luxembourg à la réalisation du TGV Est-européen***

###### *5.1. Montant de la contribution financière du Grand-Duché de Luxembourg*

Sous réserve de l'approbation préalable de la Chambre des Députés du Grand-Duché de Luxembourg, la partie luxembourgeoise apportera à la partie française une contribution financière de 117.386.000 euros (cent dix-sept millions trois cent quatre-vingt-six mille euros) aux conditions

économiques de juin 1997. Cette contribution représente 3,76% du coût total des investissements d'infrastructure et d'installations fixes, y compris l'outillage nécessaire à la maintenance, qui relèvent de la première phase de réalisation du projet. Elle couvre la participation luxembourgeoise intégrale en vue des investissements précités ainsi que des investissements en matériel roulant.

Cette contribution sera actualisée conformément aux stipulations du sous-paragraphe 5.2.7.

Elle sera intégralement versée lors de la réalisation de la première phase du TGV Est-européen, selon les modalités prévues au paragraphe 5.2.

Elle sera considérée par la partie française comme subvention d'équipement, et elle ne sera grevée d'aucune taxe ou impôt.

Elle constitue une contribution forfaitaire pour l'ensemble du projet. La partie française renonce expressément à demander à la partie luxembourgeoise une quelconque contribution supplémentaire.

## 5.2. Modalités de versement

La contribution financière du Grand-Duché de Luxembourg fera l'objet d'appels de fonds mensuels émis par la partie française. Les appels de fonds seront adressés par le ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement de la République française au Ministère des Transports du Grand-Duché de Luxembourg. Ils seront accompagnés, à titre de justificatif, par les appels de fonds émis par RFF et la SNCF, agissant comme Maîtres d'Ouvrage, chacun pour ce qui le concerne.

### 5.2.1. Principes de versement

Les appels de fonds périodiques s'appuieront sur les dépenses constatées, après certification du service fait par les maîtres d'ouvrage.

Les frais de trésorerie supportés, du fait du décalage chronologique entre les paiements effectués et les versements de la partie luxembourgeoise, seront compensés par la mise en place d'une provision forfaitaire à charge de la partie luxembourgeoise dans les conditions prévues au sous-paragraphe 5.2.4.

### 5.2.2. Échéancier prévisionnel des appels de fonds

Un échéancier prévisionnel indicatif des dépenses de la première phase du TGV Est-européen est joint au présent protocole en annexe 2. Afin de permettre à la partie luxembourgeoise de programmer ses dépenses, cet échéancier sera mis à jour par la partie française deux fois par an. Entre ces deux échéances, celle-ci avisera au plus tôt la partie luxembourgeoise de toute modification de l'échéancier des appels de fonds.

### 5.2.3. Montant des appels de fonds

L'assiette globale de l'appel de fonds au titre du mois N sera égale aux dépenses cumulées depuis l'origine jusqu'au mois N inclus, en monnaie courante hors taxes, après certification du service fait par le maître d'ouvrage.

Le montant de l'appel de fonds au titre du mois N sera calculé selon la formule suivante:

Appel de fonds au titre du mois N = (assiette globale au titre du mois N x 3,76%) –  
cumul des appels déjà émis,

sans préjudice du montant de la contribution fixée au paragraphe 5.1. et des modalités d'ajustement prévues au sous-paragraphe 5.2.7.

La conformité des appels de fonds visés aux deux alinéas ci-dessus sera certifiée en fin d'exercice par la Mission de Contrôle Économique et financier des Transports du Ministère de l'Économie et des Finances. Ce certificat sera joint au plus tard au troisième appel de fonds de l'exercice suivant.

### 5.2.4. Montant de la provision

Le décalage entre les paiements supportés par la partie française et les versements de la participation du Grand-Duché de Luxembourg est évalué à 1,5 mois en moyenne pendant toute la durée du projet.

Ce décalage sera compensé par une provision forfaitaire, non révisable, et non actualisable, versée par la partie luxembourgeoise et restituée dans les conditions prévues au quatrième alinéa ci-après.



A cet effet, la partie luxembourgeoise versera, à l'entrée en vigueur du présent protocole, une provision égale à 3,125% de sa contribution prévue au paragraphe 5.1., soit 3.670.000<sup>1</sup> euros (trois millions six cent soixante dix mille euros).

Cette provision sera restituée au terme d'un délai de quatre ans après son versement, sous forme d'une déduction sur les appels de fonds émis à compter de ce terme.

#### 5.2.5. Facturation, recouvrement

Les règlements seront effectués par la partie luxembourgeoise dans un délai maximal de 25 jours à compter de la réception de l'appel de fonds transmis par la partie française.

Ces versements seront effectués par virement bancaire au compte dont l'intitulé figure en annexe au présent protocole.

#### 5.2.6. Modalités de suivi du financement aux conditions économiques de juin 1997

L'assiette globale des appels de fonds sera actualisée en appliquant à chaque tranche mensuelle la variation de l'indice TP01 entre le mois d'appel de l'appel de fonds (dernier indice TP01 connu) par la partie française et le mois de juin 1997 (indice TP01 = 408,6).

Les tableaux A en annexe 2 détaillant le principe de ce calcul, fournissent la valeur en juin 1997 du projet défini à l'article 2 au fur et à mesure de sa réalisation. Ils permettront de constater le dépassement ou l'économie à la fin du projet. Ils seront joints complétés à chaque appel de fonds.

#### 5.2.7. Ajustement du financement au montant final du projet

Si le coût de réalisation des investissements est inférieur à l'estimation définie au paragraphe 5.1., la contribution de la partie luxembourgeoise au projet sera réduite à due proportion.

### *Article 6*

#### ***Information sur l'avancement des procédures, études et travaux***

Les Parties se tiendront régulièrement informées de l'avancement des procédures, des études et des travaux prévus dans le cadre du présent protocole et conviendront de se réunir une fois par semestre, ainsi que toutes les fois que l'avancement du projet le justifiera.

La partie luxembourgeoise désignera un délégué titulaire et un suppléant appelés à suivre avec voix consultative les réunions du comité de pilotage que la partie française a institué en vertu de la convention de réalisation et de financement du TGV Est-européen signée le 7 novembre 2000. Les délégués ainsi désignés recevront copie de l'ensemble des informations qui seront adressées aux autres membres du comité de pilotage.

### *Article 7*

#### ***Confidentialité des études***

Les Parties s'engagent à ne pas utiliser à des fins commerciales, et à ne pas divulguer, le contenu des études qui leur seront communiquées. Ces études sont la propriété des maîtres d'ouvrage.

### *Article 8*

#### ***Règlement des litiges***

Si l'interprétation ou l'application du présent protocole donne lieu à un différend qui n'aura pu être réglé par voie de négociation, chacune des parties pourra recourir à l'arbitrage.

---

<sup>1</sup> = 3.668.313 euros

Si dans les trois mois à compter de la demande il n'y a pas d'entente sur le choix d'un ou des arbitres, l'une quelconque des Parties pourra demander au Président de la Cour de Justice des Communautés Européennes ou à un des membres de cette Cour que celui-ci désignera à ces fins, de nommer un arbitre unique devant lequel le différend sera renvoyé pour décision.

La sentence arbitrale sera obligatoire pour les Parties.

#### *Article 9*

##### *Dispositions finales*

9.1. Chacune des parties notifie à l'autre l'accomplissement des procédures constitutionnelles requises en qui concerne l'entrée en vigueur du présent protocole, qui prend effet le premier jour du deuxième mois suivant le jour de réception de la seconde notification.

9.2. Le présent protocole prendra fin trente ans après la mise en service de la première phase du TGV Est-européen.

9.3. Si la réalisation du TGV Est-européen est abandonnée en cours d'exécution ou ne peut pas se faire en conformité avec les stipulations essentielles du présent protocole, la partie française remboursera à la partie luxembourgeoise l'intégralité des fonds versés par cette dernière.

9.4. Les deux parties conviennent d'examiner régulièrement, et au plus tard en 2010, l'opportunité d'amender les dispositions du présent protocole.

EN FOI DE QUOI, les représentants des deux parties, dûment autorisés à cet effet, ont signé le présent protocole et y ont apposé leur sceau.

FAIT à Rémilly le 28 janvier 2002, en deux exemplaires.

*Pour le gouvernement  
de la République française,  
Le Ministre de l'Équipement,  
des Transports et du Logement  
de la République française  
(signature)*

*Pour le gouvernement  
du Grand-Duché de Luxembourg,  
  
Le Ministre des Transports  
du Grand-Duché de Luxembourg  
(signature)*

\*



## ANNEXE 2

**Echéancier prévisionnel indicatif des dépenses***en millions d'euros hors taxe aux conditions économiques de juin 1997*

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Total
Maîtrise d'ouvrage RFF	28,4	77,6	81,6	495,5	823,2	823,2	457,3	129,6	2.916,3
Maîtrise d'ouvrage SNCF		1,8	4,6	27,4	41,9	53,4	61,0	18,8	208,9
Total	28,4	79,4	86,1	522,9	865,1	876,6	518,3	148,3	3.125,2

**Tableau A – Récapitulatif de l'assiette globale de fonds***Conversion des euros courants aux conditions économiques de juin 1997*

No d'appel	Montant en euros courants	Mois d'appel de l'appel de fonds	Indice TP01	(1)	Coefficient de conversion	Montant en euros 06/97
		juin 97	408,6	D	1	
Assiette						

(1) D: indice définitif

P: indice provisoire (dernier indice connu à la date d'établissement de l'appel)

**Annexe – Facturation**

L'intitulé du compte sur lequel seront effectués les versements de la partie luxembourgeoise sera communiqué ultérieurement par la partie française à la partie luxembourgeoise.

\*

**Disposition du 17 septembre 1992 sur la connexion  
du Grand-Duché de Luxembourg au réseau TGV Est-Européen**

*Le Ministre de l'Équipement, du Logement et des Transports de la République Française*

*et*

*le Ministre des Transports du Grand Duché de Luxembourg,*

En vue de réunir les conditions préalables à la création d'une liaison à grande vitesse directe entre la République Française et le Grand Duché de Luxembourg, et de contribuer par ce biais à la création d'un véritable réseau européen de trains à grande vitesse et à la promotion de la coopération transfrontalière interrégionale entre l'Est de la France et le Luxembourg sont convenus dans le cadre de leur compétence de ce qui suit:

*Article 1*

Les deux parties visent, grâce à la construction d'une ligne nouvelle et à la modernisation des lignes existantes sur l'itinéraire Paris-Luxembourg et Strasbourg-Luxembourg, à réduire, d'une part, la durée du trajet Paris-Luxembourg de 3 heures et 30 minutes à 2 heures et 15 minutes, et d'autre part, la durée du trajet Strasbourg-Luxembourg de 2 heures et 5 minutes à 1 heure et 25 minutes.

*Article 2*

Afin d'atteindre les objectifs visés à l'article 1, les travaux de construction et de modernisation suivants sont prévus:

(1) en France

- \* Construction d'une ligne nouvelle entre Paris et Vendenheim au Nord de Strasbourg, autorisant une vitesse maximale de 350 km/h. La ligne nouvelle passe à mi-chemin entre Metz et Nancy.
- \* Un raccordement de la ligne nouvelle sur la ligne existante Nancy-Metz à hauteur de Pagny-sur-Moselle.
- \* Un raccordement de la ligne nouvelle sur la ligne existante Metz-Strasbourg à hauteur de Baudrecourt.
- \* Modernisation de la ligne existante Vendenheim-Strasbourg pour autoriser une vitesse maximale de 220 km/h.
- \* Modernisation de la ligne existante Metz-Luxembourg sur le territoire français.

(2) au Luxembourg

- \* Modernisation de la ligne existante Metz-Luxembourg sur le territoire luxembourgeois.

*Article 3*

- (1) La partie française s'engage à réaliser les travaux de construction visés à l'article 2. (1).
- (2) La partie luxembourgeoise s'engage à réaliser les travaux de construction visés à l'article 2. (2) et à apporter à la partie française une contribution financière.

*Article 4*

- (1) La forme juridique de la contribution financière de la partie luxembourgeoise visée à l'article 3 ainsi que son montant seront déterminés ultérieurement et par voie d'avenant, en fonction du montage juridique et financier retenu par la partie française pour la réalisation du TGV Est-Européen.
- (2) Les Etats prendront les décisions de réalisation des travaux visés à l'article 2, après la mise au point des montages financiers permettant de satisfaire leurs critères de gestion budgétaire des plans d'équipements en infrastructures.

*Article 5*

(1) Les deux parties s'engagent à développer la coopération entre les compagnies de chemins de fer française et luxembourgeoise afin de mettre au point une desserte à grande vitesse de qualité entre Luxembourg et les villes concernées par le TGV Est-Européen.

(2) Les deux parties s'engagent à mettre en oeuvre toute mesure susceptible de favoriser l'exploitation concertée des deux réseaux et à appuyer les initiatives assurant une insertion adéquate des relations visées à l'article 5.1. dans le schéma directeur des Communautés Européennes pour un réseau européen de trains à grande vitesse.

*Article 6*

Le Ministre de l'Équipement, du Logement et des Transports de la République Française et le Ministre des Transports du Grand-Duché de Luxembourg se tiendront régulièrement informés de l'avancement des travaux.

*Article 7*

Le présent accord entre en vigueur à compter de la date de sa signature.

FAIT à Metz, le 17 septembre 1992 en deux exemplaires originaux rédigés en langue française, chacun de ces deux textes faisant également foi.

*Le Ministre de l'Équipement,  
du Logement et des Transports  
de la République Française,*  
(signature)

*Le Ministre des Transports  
du Grand-Duché de Luxembourg,*  
(signature)