

N° 4941²

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2002-2003

PROJET DE LOI**sur le raccordement du Grand-Duché de Luxembourg
au TGV Est-Européen**

* * *

**RAPPORT DE LA COMMISSION DE L'ECONOMIE, DE L'ENERGIE,
DES POSTES ET DES TRANSPORTS**

(2.7.2003)

La Commission se compose de: M. John SCHUMMER, Président-Rapporteur; M. François BAUSCH, M. Lucien CLEMENT, Mme Mady DELVAUX-STEHRÉS, Mme Agny DURDU, M. Gusty GRAAS, M. Fernand GREISEN, M. Norbert HAUPERT, M. Marcel SAUBER, M. Nicolas STROTZ et M. Marc ZANUSSI, Membres.

*

OBJET

Le présent projet de loi a pour objet 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. Par ailleurs, le Gouvernement est habilité par le projet de loi sous examen à participer au financement de la partie française du TGV Est-Européen.

*

ANTECEDENTS

Le projet de loi sous rubrique a été déposé le 18 avril 2002. En date du 10 avril 2002 le projet de loi a été soumis à l'avis du Conseil d'Etat. La Haute Corporation a émis son avis le 4 février 2003.

Dans la réunion du 18 mars 2003, la Commission de l'Economie, de l'Energie, des Postes et des Transports a désigné son Président comme rapporteur. Dans la même réunion, elle a examiné le texte du projet de loi et l'avis du Conseil d'Etat. Le présent rapport a été adopté dans la réunion du 2 juillet 2003.

*

INTRODUCTION

Il est indéniable que le Luxembourg ne peut pas rester à l'écart du réseau ferroviaire européen à grande vitesse et ceci pour deux raisons majeures. Primo, le réseau ferré du Grand-Duché risquerait d'être isolé d'un système de transport prometteur à l'échelon communautaire qui est en pleine éclosion et qui représente sans conteste une des principales réponses au défi d'une organisation efficace des transports dans l'intérêt de la mobilité en Europe tout en préservant au mieux l'environnement. Secundo, la Ville de Luxembourg, une des villes sièges de l'Union européenne, se doit d'être connectée de façon optimale aux grands réseaux transeuropéens.

Le rapporteur se propose dans un premier temps de retracer les étapes ayant mené à l'accord entre la France et le Luxembourg sur le raccordement du Grand-Duché de Luxembourg au TGV Est-Européen

du 28 janvier 2002. Puis, il abordera successivement les tenants et aboutissants du raccordement du Grand-Duché de Luxembourg au TGV Est-Européen pour le placer ensuite dans le contexte européen et de conclure avec la participation financière du Luxembourg à ce projet.

*

1. LE RACCORDEMENT DU LUXEMBOURG AU TGV EST-EUROPÉEN

Il est un fait que de par sa petite taille notre pays ne peut engendrer un potentiel de trafic suffisamment important, légitimant à lui seul un raccordement au système transeuropéen de grande vitesse ferroviaire. A cela s'ajoute que la topographie du Grand-Duché et des régions qui l'entourent n'incite pas à y faire passer les grands axes de maillage du réseau.

A la fin des années '80 les prémisses étaient donc peu prometteuses pour que le Luxembourg soit intégré dans le réseau ferroviaire européen de grande vitesse et le plaçait devant la perspective de devenir le seul Etat membre de l'Union européenne, aux dimensions de l'époque, à ne pas être raccordé à ce réseau. Le concept d'ensemble qui s'esquissait au niveau européen risquait, en effet, d'esquiver l'intérêt que portaient les régions frontalières et les petits pays à un tel raccordement.

La Commission de l'Economie, de l'Energie, des Postes et des Transports se rallie à l'avis des auteurs du projet de loi sous examen quand ces derniers constatent qu'il „*était pourtant inconcevable qu'un ensemble géographique de la taille de la Grande Région Saar-Lor-Lux-Rhénanie-Province de Luxembourg-belge avec une population de plus de 7 millions d'habitants, située en plein cœur de l'Europe ne bénéficiât pas des avantages de ce nouveau réseau d'infrastructure*“.

La Chambre des Députés avait d'ailleurs clairement souligné dans sa motion du 30 novembre 1989, l'importance qu'elle attachait à un raccordement du Luxembourg au réseau ferroviaire européen de grande vitesse, malgré les vicissitudes décrites ci-avant.

Dans le chapitre consacré à la dimension européenne du TGV Est-Européen le rapporteur reviendra plus en détail sur l'envergure de ce projet et de l'importance que ce dernier revêt pour le Luxembourg devant la toile de fonds de la création d'un réseau ferroviaire européen à grande vitesse.

Toujours est-il que depuis 1989 les autorités luxembourgeoises entamèrent des consultations avec le Gouvernement français afin que la Ville de Luxembourg puisse être directement desservie par le TGV-Est via Metz, et tout en intégrant dans cette desserte les liaisons vers Paris et vers Strasbourg.

Un arrangement a pu être trouvé en février 1990 qui s'est soldé par un protocole d'accord signé le 17 septembre 1992 par les Ministres des Transports français et luxembourgeois. Ce protocole d'accord a entériné les négociations menées depuis 1989 concernant la contribution luxembourgeoise qui se chiffrait à un montant forfaitaire de 450 millions FRF (aux conditions de 1989), et le principe de la desserte de notre capitale par 4 paires journalières de TGV pour les liaisons Luxembourg-Paris et Luxembourg-Strasbourg.

Le 1er avril 1992 le Gouvernement français a publié le décret inscrivant le projet du TGV Est-Européen au schéma directeur des liaisons ferroviaires à grande vitesse. La décision de principe sur la réalisation du TGV Est-Européen en septembre 1993 fut cependant assortie d'un bémol. En effet, pour des raisons financières, la réalisation du projet TGV-Est fut scindée en deux parties. Ainsi, une première phase devait permettre la construction des tronçons de ligne nouvelle Paris-Vallée de la Moselle et Réding-Vendenheim, la construction du tronçon intermédiaire entre la vallée de la Moselle et le pied des Vosges étant reléguée à une seconde phase de réalisation. Les étapes consécutives selon lesquelles le projet a évolué ont maintenu le principe d'une réalisation phasée. La solution définitivement retenue consiste à réaliser dans une première étape une ligne nouvelle allant de la région parisienne à la localité de Baudrecourt au sud de Metz. La seconde phase destinée à assurer le parachèvement du projet portera sur la prolongation de la ligne de Baudrecourt jusqu'à Vendenheim situé à quelques kilomètres au Nord de Strasbourg. Cette approche prive le Luxembourg de la liaison de grande vitesse entre Luxembourg et Strasbourg jusqu'à la réalisation de la deuxième phase du projet.

Le 14 mai 1996 le projet a été déclaré d'utilité publique par le Gouvernement français. Le 7 novembre 2000 la convention de financement de la première étape du projet a été signée entre l'Etat français, RFF (Réseau Ferré de France), la SNCF ainsi que les différentes collectivités territoriales concernées. Cette signature faisait suite à l'accord de toutes les parties concernées, y compris le

Grand-Duché de Luxembourg, d'augmenter de façon substantielle leur mise initiale, la contribution luxembourgeoise passant des 450 millions FRF (initiaux aux prix de 1986) à 770 millions FRF (aux prix de 1997).

Les négociations entre les autorités françaises et luxembourgeoises sur le raccordement du Luxembourg au TGV Est-Européen ont été reprises en septembre 1999 et ont abouti le 28 janvier 2002 à la signature d'un nouveau protocole d'accord.

*

2. LES TENANTS ET ABOUTISSANTS DU RACCORDEMENT DU GRAND-DUCHE DE LUXEMBOURG AU TGV EST-EUROPEEN

2.1. Luxembourg-Paris en 2 heures et 15 minutes à partir de 2006

Aux termes du protocole d'accord, 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 nouvelle ligne 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 la 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).

Le protocole d'accord précise en outre que la mise en œuvre de la première phase du TGV Est-Européen sera accompagnée du relèvement de la capacité de la partie française de la ligne Metz-Luxembourg 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 ...).

Par ailleurs, il est prévu que la section luxembourgeoise de la ligne ferroviaire existante Metz-Luxembourg sera aménagée de façon à en améliorer la vitesse, la sécurité et l'exploitation. A cet effet un certain nombre de mesures sont prévues telles que la suppression de passages à niveau et l'augmentation du nombre des blocks de section. Dans ce contexte, il sera également procédé à un renforcement 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) ainsi qu'à un renouvellement de la voie entre Bettembourg et Luxembourg (entre les points kilométriques 7,0 et 13,9).

Les projets 1a) et 1b) de la loi du 3 juin 2003 (renouvellement complet des voies existantes et création d'une 3e voie dans le triangle de Fentange, augmentation de la capacité de ligne par l'optimisation des blocks de section et intégration du poste de Berchem dans le poste directeur de Luxembourg) constituent la première étape d'une augmentation de la capacité sur cette ligne de 20%. Le projet de dédoublement de la ligne Bettembourg-Luxembourg par construction d'une ligne nouvelle le long de l'autoroute, qui fait partie intégrante de la stratégie „mobilité.lu“ et dont l'avant-projet sommaire se trouve en élaboration, permettra à moyen terme de décongestionner la ligne de Zoufftgen à Luxembourg qui constitue une des parties les plus fréquentées du réseau ferré national du trafic tant national qu'inter-

national. Les investissements côté luxembourgeois ne sont pas compris dans la participation financière luxembourgeoise au coût du projet du TGV Est-Européen.

Outre l'installation du système ETCS (European Train Control System) qui équipera l'ensemble du réseau luxembourgeois jusqu'en 2007 la section luxembourgeoise de la ligne Metz-Luxembourg sera équipée du système français KVB à charge des autorités françaises, permettant aux TGV de circuler jusqu'en gare de Luxembourg sans équipement de sécurité supplémentaire qui serait requis pour les rendre compatibles avec l'ETCS.

En gare de Luxembourg il sera procédé à l'aménagement de la géométrie des voies, des quais et des infrastructures commerciales et d'entretien pour pouvoir accueillir les rames de TGV et d'en permettre le stationnement. Les frais de ces travaux seront pris en charge par les autorités luxembourgeoises et ne font pas non plus partie de la participation financière du Luxembourg à la réalisation du TGV Est-Européen visée par l'enveloppe financière prévue par le projet de loi sous examen.

La mise en service de la première phase du TGV Est-Européen est prévue pour 2007. Le protocole d'accord prévoit également que la seconde phase du TGV Est-Européen consistera à prolonger à un stade ultérieur la ligne nouvelle à grande vitesse de Baudrecourt (en Lorraine) à Vendenheim (en Alsace). A cet horizon, la ligne existante Metz-Strasbourg sera raccordée à la ligne nouvelle à la hauteur de Baudrecourt. Cette décision a été retenue dans la DUP (Déclaration d'Utilité Publique) relative au TGV Est-Européen. Ainsi, les relations entre Luxembourg/Metz et Strasbourg s'effectueront entre Luxembourg et Baudrecourt par l'infrastructure existante, partiellement réaménagée, tandis que les trains à destination de Strasbourg pourront emprunter à partir de Baudrecourt la ligne nouvelle créée dans le cadre de la 2e phase de réalisation du projet.

2.2. Les dessertes

2.2.1 Paris-Luxembourg

La ligne Paris-Luxembourg sera desservie quotidiennement par au moins quatre allers-retours. Dès l'achèvement des travaux concernant la première phase du TGV Est-Européen le temps de parcours entre Paris et Luxembourg, les arrêts intermédiaires inclus, se ramènera à 2 heures et 15 minutes.

Le protocole d'accord prévoit 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).

2.2.2 Luxembourg-Strasbourg

En attendant la mise en œuvre de la deuxième phase du TGV Est-Européen, la desserte entre Luxembourg et Strasbourg sera assurée par des trains classiques. Ainsi, les voyageurs pourront profiter d'au moins quatre allers-retours quotidiens sans rupture de charge à partir de la mise en service du TGV entre Paris et Luxembourg. En outre, le protocole d'accord stipule que les parties contractantes 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.

Après la mise en service de la deuxième phase du TGV Est-Européen le temps de parcours sera ramené de plus de 2 heures actuellement à 1 heure 25 minutes entre Luxembourg et Strasbourg. L'offre consistant dans au moins quatre allers-retours par jour sans rupture de charge sera maintenue, le matériel classique sera remplacé par des TGV.

*

3. LA DIMENSION EUROPEENNE

L'histoire des lignes à grande vitesse en Europe commence au début des années 1980 avec la mise en service en Italie de la „Direttissima“ Rome-Florence (150km) et en France avec la première partie du TGV Sud-Est (301 km) entre Paris et Lyon. Puis suivent en Allemagne (1988) le premier tronçon de 90 km de la ligne Würzburg-Hannover et en Espagne (1992) l'inauguration de l'„AVE“ entre Madrid et Séville (417km).

Le livre blanc de la Commission européenne intitulé „*La politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix*“ constate que: „*l'accroissement des distances pour rejoindre les métropoles d'un bout à l'autre de l'Union au fur et à mesure de son élargissement nécessite un réseau performant de transport rapide de voyageurs.*“

Plus loin le livre blanc prémentionné relève encore que: „*Le train à grande vitesse représente sur de nombreux itinéraires une alternative à l'avion très attractive en terme de temps, de prix et de confort, surtout si l'on prend en compte les temps d'accès aux aéroports à partir des centres urbains. Contrairement à une idée répandue, l'intérêt de la grande vitesse pour les voyageurs ne s'arrête pas aux voyages inférieurs à trois heures.*“

La réalisation d'un réseau européen de trains à grande vitesse rejoint également les préoccupations de la Commission européenne en matière environnementale et notamment les impératifs retenus dans le sixième programme communautaire d'action pour l'environnement „*Environnement 2010: notre avenir notre choix*“. En effet, la construction de lignes ferroviaires à grande vitesse protège l'environnement davantage des nuisances que les tracés autoroutiers ou les plates-formes aéroportuaires.

Dans ce contexte, il convient de relever qu'un schéma directeur paysager relatif au TGV Est-Européen a été établi par les autorités françaises pour concourir à la protection de l'environnement en tenant compte de l'agriculture, de la sylviculture, de l'acoustique et de l'hydraulique. Enfin, la protection et la préservation des eaux de surface, des eaux souterraines ainsi que des milieux aquatiques y est prévue.

3.1. Le réseau européen de trains à grande vitesse

Avec l'entrée en vigueur du traité de Maastricht le 1er novembre 1993 le cadre a été posé pour favoriser l'interconnexion et l'interopérabilité des réseaux nationaux des Etats membres de l'Union européenne.

Déjà en 1990 la Commission européenne avait institué à la demande du Conseil „*Transports*“ un groupe à haut niveau qui a eu pour mission d'élaborer un schéma directeur du réseau européen de trains à grande vitesse.

En 1993 le Livre Blanc de la Commission européenne „*Croissance, Compétitivité, Emploi*“ a également donné lieu à la constitution d'un groupe de représentants des chefs d'Etat et de Gouvernement qui a été chargé d'accélérer l'achèvement des réseaux transeuropéens.

Les travaux placés sous la direction du Vice-président de la Commission de l'époque, M. Christophersen, avaient mis en évidence 34 projets.

La proposition de décision du Parlement Européen et du Conseil du 7 avril 1994 sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport relatait dans un chapitre spécial les axes construits ou aménagés pour la grande vitesse.

Le Sommet d'Essen a en décembre 1994 classé 14 projets de la liste du groupe Christophersen comme „*hautement prioritaires*“. Neuf de ces quatorze projets, dont le TGV Est-Européen, font partie du réseau ferroviaire à grande vitesse.

Vers la première moitié des années 1990 le Conseil ECOFIN a en outre chargé la Commission européenne et la Banque européenne d'investissement d'étudier les différents moyens, en particulier les privés, susceptibles de mobiliser les ressources financières nécessaires.

Il convient également de noter que le Conseil ECOFIN a déterminé le 31 mars 1995 sa position relative à un règlement retenant les règles générales pour l'octroi d'un concours financier communautaire dans le domaine des réseaux transeuropéens.

3.2. Les enjeux pour le Luxembourg

Comme l'exposé des motifs du projet de loi sous examen le précise 3 projets en relation avec les lignes à grande vitesse ont une incidence directe sur le Luxembourg. Il s'agit de la branche Paris-Bruxelles-Cologne du TGV Nord (au projet PBKAL), de la construction d'une ligne à grande vitesse nouvelle entre Cologne et Francfort, et, enfin, de la partie française du TGV Est-Européen et de son prolongement vers l'Allemagne du Sud.

L'élargissement de l'Union européenne joue également un rôle dans ces considérations. En effet, d'ores et déjà l'on constate que sur le corridor ferroviaire longeant le Danube plus de 60% du trafic est

international. La Commission européenne note un taux de croissance du trafic particulièrement soutenu. La Commission européenne juge ainsi nécessaire de réaliser un nouvel axe ferroviaire à grande capacité pour le fret et les voyageurs de Stuttgart-Munich à Salzburg/Linz-Vienne. Ce projet comprendrait 780 km de voies ferrées qu'il faudrait aménager ou construire pour la grande vitesse. La Commission européenne n'exclut pas une extension vers Budapest, voire Bucarest et Istanbul. Ces propositions comportent la perspective qu'à partir du moment où la ligne entre Stuttgart et Mannheim sera en service, le prolongement du projet au-delà de Strasbourg vers Mannheim permettra de relier le TGV Est-Européen à la ligne de Stuttgart-Munich à Salzburg/Linz-Vienne et de mettre de la façon en place une grande magistrale transeuropéenne allant de Paris à Vienne (et au-delà).

La Commission de l'Economie, de l'Energie, des Postes et des Transports souscrit à l'analyse des auteurs du projet de loi sous examen qui soulignent l'importance de raccordements adéquats du Grand-Duché aux réseaux transeuropéens des transports, *conditio sine qua non* pour disposer de bonnes relations avec les autres centres d'activités en Europe et pour conforter la situation de la Ville de Luxembourg comme capitale, comme place financière et comme ville-siège d'importantes institutions communautaires.

Grâce à la desserte de la Ville de Luxembourg dans le cadre du TGV Est-Européen le spectre d'une mise à l'écart de notre pays par rapport au réseau de la grande vitesse ferroviaire se trouve définitivement banni.

Avec la mise en service vers la mi 2007 de la première phase de réalisation du TGV Est-Européen notre pays sera raccordé de façon rapide et confortable à Paris et aux autres villes (françaises ou non), desservies dans le cadre du réseau TGV.

Tout en s'en félicitant, la Commission ne voudrait pourtant pas omettre d'attirer l'attention sur le fait que les liaisons aériennes avec Paris s'en trouveront fortement concurrencées grâce à une offre très compétitive du chemin de fer sur le plan du prix de transport et sur le plan du temps de parcours (en mettant en concurrence la durée du trajet de centre-ville à centre-ville).

Par ailleurs, si le raccordement au TGV Est-Européen s'avère une condition nécessaire au désenclavement du Grand-Duché de Luxembourg par rapport aux réseaux transeuropéens des transports, elle ne constitue pourtant qu'une part certes importante d'un ensemble de relations à haute vitesse à développer également vers d'autres centres urbains européens situés à moyenne distance du Luxembourg.

C'est pourquoi la Commission tient à confirmer le Ministre des Transports dans sa volonté, arrêtée ensemble avec les autorités belges et françaises, de définir un projet d'amélioration de la relation par rail entre Bruxelles, Luxembourg et Strasbourg, plus connu sous la dénomination Eurocap-Rail qui vise à ramener le temps de parcours sur ce corridor d'approximativement 4,5 heures actuellement (par référence aux meilleures relations) à 3 heures. La Commission a noté que cette nouvelle performance du train sur cette importante relation entre les 3 villes-sièges de l'Union Européenne sera possible grâce à deux projets complémentaires.

Il s'agit, d'une part, d'accélérer la réalisation de la deuxième phase du TGV Est-Européen (prolongation de la ligne nouvelle à partir de Baudrecourt vers Strasbourg moyennant le raccord parallèle, au droit de la localité lorraine de Baudrecourt, de la ligne Luxembourg-Metz-Strasbourg existante à la ligne nouvelle à créer) en vue de ramener le temps de parcours entre Luxembourg et Strasbourg de plus de 2 heures actuellement à 1 heure 25 minutes. Les autorités françaises semblent entretemps décidées à mettre en chantier ce deuxième tronçon dès l'achèvement de la première phase du projet.

D'autre part, le Ministre des Transports a défini, en concertation avec les autorités belges, la consistance d'un projet de réaménagement de la ligne Luxembourg-Bruxelles avec l'objectif d'y ramener également le temps de voyage à 1,5 heure. Cet objectif est réalisable au prix 1° du dédoublement de la ligne entre Bruxelles et Namur (tant pour augmenter la capacité de ce tronçon saturé que pour y améliorer la fiabilité des horaires), 2° du relèvement général de la vitesse à 160 km/h, et 3° de la construction d'un tronçon de ligne nouvelle au passage des Ardennes permettant d'éliminer le tracé sinueux et d'écourter la distance.

La Commission soutient la proposition du Gouvernement d'intervenir, à l'instar de l'approche retenue pour le raccordement au TGV Est-Européen, dans le financement des travaux à réaliser à cet égard en territoire belge. Elle confirme le Ministre des Transports dans sa volonté de négocier au plus vite les modalités d'un tel accord avec la Belgique.

Elle déplore en même temps le refus du président du groupe à haut niveau institué par la Commission Européenne pour actualiser la liste des projets prioritaires en matière de réseaux transeuropéens des

transports de reprendre Eurocap-Rail parmi les priorités à retenir à l'échelon communautaire. Elle encourage le Ministre des Transports à persévérer vis-à-vis de la Commission Européenne en vue de faire intégrer ce projet dans la proposition formelle que celle-ci adressera aux autres institutions communautaires sur base du rapport précité.

*

4. LA PARTICIPATION FINANCIERE DU LUXEMBOURG

Suite à l'actualisation de l'indice français TP01 par rapport à 1997 relatif à la première phase du TGV Est-Européen la contribution luxembourgeoise s'élève à \pm 141 millions d'euros (117,386 millions d'euros aux conditions indiciaires de 1997) qui sont payables en tranches annuelles successives, en fonction de l'avancement des travaux.

Le protocole d'accord stipule par ailleurs que cette contribution financière du Luxembourg est unique pour ce qui est du projet TGV Est-Européen et que le Gouvernement français renonce à une contribution supplémentaire du Luxembourg pour la réalisation de la deuxième phase du projet.

Enfin, la partie française assumera l'intégralité du risque commercial d'une éventuelle exploitation déficitaire.

La contribution financière du Luxembourg fera l'objet d'appels de fonds mensuels émis par la France. Ces appels de fonds s'appuient sur les dépenses constatées, après certification du service fait par les maîtres d'ouvrage (RFF et la SNCF).

Du fait du décalage chronologique entre les paiements effectués par les maîtres d'ouvrage et les versements du Luxembourg, le Luxembourg versera à l'entrée en vigueur du présent projet de loi une provision de 3.670.000 €. 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 compte de ce terme.

Le retour des fonds versés en cas de non-réalisation du projet est garanti par le fait que le protocole d'accord signé le 28 janvier 2002 stipule 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 susmentionné, la France remboursera au Luxembourg l'intégralité des fonds versés.

En vue d'être informé sur l'avancement des procédures, études et travaux, le Luxembourg a droit de suivre avec voix consultative, par le biais d'un délégué titulaire et d'un suppléant, les réunions du comité de pilotage du TGV Est-Européen.

*

AVIS DU CONSEIL D'ETAT ET CONCLUSION

Par son avis du 4 février 2003 le Conseil d'Etat a approuvé le présent projet de loi.

Compte tenu des considérations qui précèdent, la Commission de l'Economie, de l'Energie, des Postes et des Transports se rallie à l'avis du Conseil d'Etat et recommande à la Chambre des Députés d'adopter le projet de loi sous examen dans la teneur qui suit:

*

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

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.

Luxembourg, le 2 juillet 2003

Le Président-Rapporteur,
John SCHUMMER