

N° 6532

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2012-2013

PROJET DE LOI

**sur la participation de l'Etat luxembourgeois au financement
des travaux d'infrastructure réalisés sur territoire allemand
entre Igel et Igel-West**

* * *

*(Dépôt: le 28.1.2013)***SOMMAIRE:**

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (16.1.2013).....	1
2) Texte du projet de loi.....	2
3) Exposé des motifs	2
4) Commentaire des articles	4
5) Fiche financière	5
6) Abkommen zwischen der Regierung des Großherzogtums Luxemburg und der Regierung der Bundesrepublik Deutschland über die Gewährung eines Finanzierungsanteiles für den Ausbau der Eisenbahnverbindung Trier-Luxemburg im Abschnitt zwischen dem Bahnhof Igel und der Betriebsstelle Igel West.....	5

*

ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT

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

Sur le rapport de Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

Article unique.– Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures est autorisé à déposer en Notre nom à la Chambre des Députés le projet de loi sur la participation de l'Etat luxembourgeois au financement des travaux d'infrastructure réalisés sur territoire allemand entre Igel et Igel-West.

Palais de Luxembourg, le 16 janvier 2013

*Le Ministre du Développement durable
et des Infrastructures,*

Claude WISELER

HENRI

*

TEXTE DU PROJET DE LOI

Art. 1er. Est approuvé le „Abkommen zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung des Großherzogtums Luxemburg über die Gewährung eines Finanzierungsanteils für den Ausbau der Eisenbahnverbindung Trier-Luxemburg im Abschnitt zwischen dem Bahnhof Igel und der Betriebsstelle Igel West“, fait à Luxembourg le 29 octobre 2012.

Art. 2. 1. Le Gouvernement est autorisé à contribuer aux frais résultant pour la République Fédérale d'Allemagne de la réalisation et de l'aménagement des infrastructures requises en République Fédérale d'Allemagne pour la mise à double voie de la ligne ferroviaire entre Igel et Igel-West conformément aux stipulations de l'accord dont question à l'article 1er.

2. Le montant de cette contribution est fixé à 8 (huit) millions d'euros.

3. La contribution financière du Grand-Duché de Luxembourg est imputée sur les avoirs du Fonds des Raccordements Ferroviaires Internationaux.

*

EXPOSE DES MOTIFS

Le projet de loi comporte l'approbation de l'accord, relatif à la contribution par le Grand-Duché de Luxembourg aux frais résultant pour la République Fédérale d'Allemagne de la réalisation et de l'aménagement des infrastructures requises en République Fédérale d'Allemagne pour la mise à double voie de la ligne ferroviaire entre Igel et Igel-West, qui a été signé le 29 octobre 2012 par les ministres allemands et luxembourgeois en charge des Transports.

Le projet de loi prévoit également l'autorisation pour le Gouvernement de participer au financement de la mise à double voie de la ligne ferroviaire entre Igel et Igel-West.

*

Le chapitre du programme gouvernemental consacré au Ministère du Développement durable et des Infrastructures énonce que „*La mobilité représente une condition essentielle à l'organisation sociale et au développement économique. Afin de garantir une mobilité durable, préservatrice de l'environnement humain et naturel et créatrice de nouveaux emplois, il importe d'atteindre à l'horizon 2020 l'objectif d'un partage modal d'au moins 25% en faveur des transports en commun*“.

L'analyse du trafic motorisé frontalier montre qu'avec 31,4% de l'ensemble des déplacements motorisés, les frontaliers génèrent une part non négligeable de déplacements quotidiens. 41,8% (218.247 déplacements) des trajets motorisés frontaliers se font en relation avec la France. L'Allemagne et la Belgique se partagent à parts plus ou moins égales les 58,2% restants (155.614 déplacements pour l'Allemagne et 147.955 pour la Belgique). Il est intéressant de constater qu'il existe un lien entre la répartition des trajets entre les régions frontalières et le Grand-Duché et la localisation des principaux centres de développement luxembourgeois.

Ainsi, un tiers des trajets en relation avec l'Allemagne ont pour destination l'agglomération de la Ville de Luxembourg, alors que le taux modal des transports en commun depuis l'Allemagne n'est que de 2,4%. Tandis que d'une manière générale les transports en commun sont fortement utilisés pour les trajets à l'intérieur et vers l'agglomération de la Ville de Luxembourg, leur utilisation depuis l'Allemagne en direction du Luxembourg est loin d'être satisfaisante.

L'axe Luxembourg-Saarbrücken qui n'offre pas de ligne directe vers Luxembourg (soit par le triangle de Konz à l'embouchure de la Sarre, soit par la Lorraine) est fortement concurrencé par les autoroutes. Pour cette raison, un bus express avec 13 allers-retours par jour relie ces deux villes, et assure ainsi la connexion entre les réseaux ferrés du Luxembourg et de l'Allemagne du Sud.

Par contre, la ligne ferroviaire Koblenz-Trier-Luxembourg offre aux frontaliers en provenance de la région de Trèves et au-delà (Schweich/Wittlich), une jonction ferroviaire directe vers le Grand-Duché de Luxembourg et sa capitale.

Alors que du côté allemand les investissements dans l'infrastructure ferroviaire se sont faits rares, le Gouvernement luxembourgeois a investi de manière conséquente dans l'entretien et l'amélioration

de la ligne ferroviaire entre Luxembourg et Wasserbillig. Ainsi, 150 millions d'euros ont été investis entre 2000 et 2012. 400 millions d'euros supplémentaires seront investis dans les années à venir, notamment pour l'aménagement de la tête Nord de la gare de Luxembourg, la construction du nouveau viaduc de Pulvermuehle et la mise à double voie du tronçon de ligne entre le viaduc de Pulvermuehle et l'arrêt de Sandweiler-Contern.

Actuellement, un train par heure circule entre Luxembourg et Wasserbillig, et deux trains par heure en heure de pointe. Les trains desservent tous les arrêts.

Complémentairement un train circule toutes les heures entre Luxembourg et Trèves, et deux trains en heure de pointe. Ces trains s'arrêtent également à Wasserbillig.

En heure de pointe certains trains sont prolongés jusqu'à Wittlich ou Cochem.

Complémentairement 2 trains internationaux (IC) circulent par jour entre Luxembourg et le Nord de l'Allemagne (Emden).

610.000 voyageurs par an utilisent la liaison ferroviaire entre Luxembourg et Trèves.

205.000 voyageurs par an utilisent la liaison entre Luxembourg et Coblenze (noeud de communication pour les trains de grandes lignes en Allemagne et au-delà vers l'Est de l'Europe).

Suite à la suppression par la DB Fernverkehr AG de 3 des 5 IC avec effet au 11 décembre 2011, le Luxembourg a à l'aide de la Rhénanie-Palatinat réussi à substituer l'annulation de ces trains jusqu'à Trèves, avec prolongement d'un aller-retour jusqu'à Coblenze.

Dans ce contexte il faut savoir que la DB Fernverkehr exploite ses lignes en autonomie commerciale. Exposée à la critique suite à la réduction de la desserte, la DB a changé de politique en novembre 2010 en demandant des subsides pour le Fernverkehr à payer en principe par le „Bund“ suivant l'article 87 du „Grundgesetz“. Le „Bund“ à son tour tente de refiler la facture aux „Länder“.

Cette mesure de substitution constitue une solution provisoire jusqu'au changement d'horaire mi-décembre 2014, à partir duquel fonctionnera le Rheinland-Pfalz Takt qui reliera le Luxembourg à Coblenze toutes les heures et qui permettra d'améliorer substantiellement la liaison avec le réseau ferré allemand.

L'accord, qui a été signé le 29 octobre 2012, concerne les travaux d'extension de la ligne Luxembourg-Trèves afin d'améliorer la qualité du transport par rail sur cette tranchée et d'augmenter la capacité sur cette partie afin de rendre les transports publics par train plus attractifs pour les frontaliers allemands. Le projet est évalué à quelque 19,6 millions d'euros et le Luxembourg contribuera 8 millions d'euros à ce projet qui sera réalisé en 2014.

Le projet englobe les travaux suivants:

Reconstruction d'ouvrages d'art

- Passage supérieur portant la B 49 à hauteur du point kilométrique 16,311;
- Passage inférieur enjambant le „Wirtschaftsweg“ à hauteur du point kilométrique 17,353;
- Passage inférieur enjambant le ruisseau „Löwenmühlenbach“ à hauteur du point kilométrique 17,737 et
- Passage inférieur enjambant la route 3 à hauteur du point kilométrique 17,822.

Murs de soutènement

- Reconstruction du mur à gabions longeant la ligne ferroviaire entre les points kilométriques 16,050 et 16,200 du côté gauche;
- Reconstruction du mur de soutènement longeant la ligne ferroviaire entre les points kilométriques 17,000 et 17,160 du côté droit et
- Remise en état du mur de soutènement longeant la ligne ferroviaire entre les points kilométriques 15,950 et 16,180.

Mesures antibruit

- Construction d'un mur antibruit entre les points kilométriques 15,600 et 16,270 et
- Réalisation d'une manière générale de mesures passives antibruit.

Sécurisation de rochers

- Sécurisation des rochers longeant la ligne ferroviaire entre les points kilométriques 16,360 et 19,930 du côté droit.

Travaux de terrassement et adaptation des installations d'évacuation d'eau

- Réalisation et adaptation du corps de voies, ± 20.000 m²;
- Réalisation de nouvelles installations d'évacuation d'eau, ± 2.500 m et
- Renouvellement du passage au-dessus du ruisseau „Jattbach“ à hauteur du point kilométrique 16,624.

Installations de voie

- Réalisation d'une nouvelle voie entre Igel et Wasserbillig, ± 1.700 m;
- Adaptations et renouvellement de voies existantes, ± 2.800 m;
- Suppression de cinq appareils de voie et
- Aménagement de trois nouveaux appareils de voie.

Installations techniques

- Réalisation d'une nouvelle caténaire, ± 2.300 m;
- Adaptation des caténaires en gare d'Igel;
- Adaptation des installations de signalisation;
- Adaptation des installations de télécommunication et
- Aménagement de trois installations de chauffage d'appareils de voie.

Le dossier du Rheinland-Pfalz Takt 2015 a été lancé en juillet 2008 et a depuis été poursuivi de manière conséquente. Une étape importante a été franchie le 7 octobre 2010, date à laquelle les CFL ont signé avec le constructeur suisse Stadler un contrat sur la livraison de huit automotrices à deux niveaux pour fin 2013, début 2014 (63,29 millions €, 2.400 places assises – matériel à double étage KISS). Cette acquisition s'est faite dans le contexte des accords des CFL avec le SPNV (Schienenpersonennahverkehr) de la Rhénanie-Palatinat pour la desserte de Coblenche dans le cadre du concept „Rheinland-Pfalz Takt 2015“.

Entretemps l'exploitation du Rheinland-Pfalz Takt 2015 a été adjugée à la „DB Regio-Südwest“ en juillet 2011 pour une durée de 15 ans. Du matériel roulant Stadler à simple étage (FLIRT), et inter-opérable avec le matériel CFL à double étage, vient d'être commandé par la DB Regio.

La desserte de Coblenche avec 19 AR à partir de décembre 2014 sera possible grâce à la mise à double-voie du tronçon de ligne entre Igel et Igel-West permettant le croisement de trains sans s'arrêter et nous fournira une excellente base de départ pour nos déplacements ferroviaires à partir du noeud de Coblenche, desserte dont le financement est assuré par le biais du contrat de service public qui a été signé en date du 7 mai 2009 avec les CFL.

*

COMMENTAIRE DES ARTICLES

ad article 1er

L'article 1er prévoit l'approbation de l'accord signé le 29 octobre 2012.

ad article 2

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

Le paragraphe 2. reprend le montant de la contribution convenue.

Enfin, le paragraphe 3. arrête que les dépenses afférentes seront imputées sur le Fonds des Raccordements Ferroviaires Internationaux.

*

FICHE FINANCIERE

Le projet de loi prévoit l'autorisation pour le Gouvernement de participer au financement de la mise à double voie de la ligne ferroviaire entre Igel et Igel-West.

L'accord, qui a été signé le 29 octobre 2012, concerne les travaux d'extension de la ligne Luxembourg-Trèves afin d'améliorer la qualité du transport par rail sur cette tranchée et d'augmenter la capacité sur cette partie afin de rendre les transports publics par train plus attractifs pour les frontaliers allemands. Le projet est évalué à quelque 19,6 millions d'euros et le Luxembourg contribuera 8 millions d'euros à ce projet qui sera réalisé en 2014.

La dépense est prévue dans la programmation pluriannuelle du Fonds des raccordements ferroviaires internationaux avec chaque fois 4 millions d'euros pour les années 2013 et 2014.

*

ABKOMMEN

zwischen der Regierung des Großherzogtums Luxemburg und der Regierung der Bundesrepublik Deutschland über die Gewährung eines Finanzierungsanteiles für den Ausbau der Eisenbahnverbindung Trier-Luxemburg im Abschnitt zwischen dem Bahnhof Igel und der Betriebsstelle Igel West

Die Regierung des Großherzogtums Luxemburg

und

die Regierung der Bundesrepublik Deutschland –

im Geist der bestehenden freundschaftlichen Beziehungen zwischen dem Großherzogtum Luxemburg und der Bundesrepublik Deutschland,

im Bewusstsein, dass die Aufrechterhaltung dieser Beziehungen die Grundlage dieses Abkommens ist,

in der Absicht, zur Verbesserung der Verkehrsverbindungen zwischen dem Großherzogtum Luxemburg und der Bundesrepublik Deutschland beizutragen, insbesondere den Eisenbahnverkehr zwischen den Staaten zu erleichtern,

unter Bezugnahme auf die Gemeinsame Absichtserklärung vom 6. Oktober 2011 zwischen dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, der Regierung des Großherzogtums Luxemburg, dem Ministerium des Innern, für Sport und Infrastruktur des Landes Rheinland-Pfalz und der DB Netz AG, der DB Station & Service AG sowie der DB Energie GmbH zum Ausbau der Schienenverbindung Trier-Luxemburg, im Abschnitt zwischen Bahnhof Igel und der Betriebsstelle Igel West

unter Bezugnahme auf den am 31. Januar und 13. Februar 2012 zwischen dem Land Rheinland-Pfalz und der DB Netz AG unterzeichneten gesonderten Realisierungs- und Finanzierungsvertrag und die am 28. Juni 2012 und 6. Juli 2012 von der deutschen Vertragspartei mit der DB Netz AG unterzeichneten gesonderten Finanzierungsvereinbarung zur Sicherstellung der Gesamtfinanzierung

sind wie folgt übereingekommen:

Erster Abschnitt – Allgemeine Bestimmungen

Artikel 1

Ziel

(1) Ziel des Abkommens ist die Gewährleistung der Finanzierung des Vorhabens durch die Vereinbarung der Bedingungen eines luxemburgischen Finanzierungsanteils zum raschen zweigleisigen Ausbau der Eisenbahnstrecke Trier-Luxemburg im Abschnitt zwischen Igel und Igel West. Dies dient der durchgehenden Anbindung des Großherzogtums Luxemburg an das Kernnetz des trans-europäischen Eisenbahnnetzes. Als Inbetriebnahmetermin wird Ende 2014 angestrebt.

(2) Die Gesamtkosten des Vorhabens betragen 19,6 Millionen Euro nach dem Preis- und Planungsstand von 2011. Die luxemburgische Vertragspartei unterstützt dies durch Gewährung eines Finanzierungsanteils nach Artikel 2.

Artikel 2

Gegenstand

Die luxemburgische Vertragspartei leistet einen Finanzierungsanteil in Höhe von insgesamt 8 Millionen Euro als Festbetrag für das Vorhaben „Zweigleisiger Ausbau der Schienenverbindung Trier-Luxemburg, im Abschnitt zwischen dem Bahnhof Igel und der Betriebsstelle Igel West“, nach Maßgabe des Artikels 5.

Artikel 3

Verantwortlichkeiten

Die deutsche Vertragspartei leitet die erforderlichen Schritte dazu ein, dass die DB Netz AG, die DB Station & Service AG sowie die DB Energie GmbH als Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes (EIU) die für das Ausbauprojekt erforderlichen Maßnahmen eigenverantwortlich als Vorhabenträger nach deutschem Recht ausführen und die zur Realisierung der in Artikel 1 Absatz 1 bezeichneten Strecke errichteten Anlagen für einen Zeitraum von 25 Jahren betriebsbereit vorhalten.

Artikel 4

Baubeginn und Fertigstellung

(1) Der Baubeginn der Ausbaustrecke Trier-Luxemburg im Abschnitt zwischen Igel und Igel West soll 2013 erfolgen.

(2) Die Strecke soll bis Ende 2014 zur Gewährleistung des Rheinland-Pfalz-Taktes 2015 in Betrieb genommen werden.

Zweiter Abschnitt – Finanzierung

Artikel 5

Zahlungen

(1) Die Zahlung des Finanzierungsanteils in Höhe von 8 Millionen Euro als Festbetrag soll spätestens 60 Tage nach Eingang des Abrufes unter Berücksichtigung der in Artikel 4 genannten Termine im Jahre 2014 erfolgen. Die Zahlungsaufforderung wird von der deutschen Vertragspartei an die luxemburgische Vertragspartei gerichtet. Dieser Zahlungsaufforderung liegt ein Beleg der Zahlungsaufforderungen der jeweiligen EIU bei.

(2) Die deutsche Vertragspartei verzichtet auf zusätzliche finanzielle Leistungen von der luxemburgischen Vertragspartei.

Artikel 6

Berichtspflicht

Bis zur Inbetriebnahme der Ausbaustrecke übersendet die deutsche Vertragspartei der luxemburgischen Vertragspartei mindestens halbjährlich einen Bericht über den Umsetzungsstand der Maßnahme.

Dritter Abschnitt – Schlussbestimmungen

Artikel 7

Änderungen

Änderungen und Ergänzungen dieses Abkommens bedürfen der Schriftform.

Artikel 8

Beilegung von Meinungsverschiedenheiten

Meinungsverschiedenheiten über die Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens sollen durch die zuständigen Behörden der beiden Vertragsparteien beigelegt werden. Falls keine Einigung zustande kommt, kann der diplomatische Weg genutzt werden.

Artikel 9

Inkrafttreten und Geltungsdauer

(1) Dieses Abkommen tritt an dem Tag in Kraft, an dem die luxemburgische Vertragspartei der deutschen Vertragspartei mitgeteilt hat, dass die innerstaatlichen Voraussetzungen für das Inkrafttreten erfüllt sind. Maßgebend ist der Tag des Eingangs der Mitteilung.

(2) Dieses Abkommen wird vom Tag seiner Unterzeichnung an nach Maßgabe des jeweiligen innerstaatlichen Rechts vorläufig angewendet.

Geschehen zu Luxemburg am 29. Oktober 2012 in zwei Urschriften, jeweils in deutscher Sprache.

*Für die Regierung
des Großherzogtums Luxemburg*

(signature)

*Für die Regierung
der Bundesrepublik Deutschland*

(signature)

