

N° 650
ASSEMBLÉE NATIONALE
CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958
DOUZIÈME LÉGISLATURE
Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 4 mars 2003.
PROJET DE LOI
ADOPTÉ PAR LE SÉNAT

autorisant l'approbation du protocole d'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg relatif au raccordement du Grand-Duché de Luxembourg au TGV Est-européen (ensemble trois annexes),

transmis par
M. LE PREMIER MINISTRE
à
M. LE PRÉSIDENT DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE
(Renvoyé à la commission des affaires étrangères, à défaut de constitution
d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du Règlement.)

Le Sénat a adopté, en première lecture, le projet de loi dont la teneur suit :

Voir les numéros :

Sénat : 130, 189 et TA 86 (2002-2003).

Traités et conventions.

Article unique

Est autorisée l'approbation du protocole d'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg relatif au raccordement du Grand-Duché de Luxembourg au TGV Est-européen (ensemble trois annexes), signé à Rémilly (Moselle) le 28 janvier 2002, et dont le texte est annexé à la présente loi.

Délibéré en séance publique, à Paris, le 4 mars 2003.

Le Président,
Signé : Christian Poncelet

PROTOCOLE D'ACCORD
entre le Gouvernement de la République française
et le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg
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 dénommés « 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 1^{er}

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 œuvre 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 cinq 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 œuvre 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 deux heures et quinze 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 (6-8 heures), (9-11 heures), (12-16 heures) et (17-20 heures) ;
- au départ de Paris (6-8 heures), (8-10 heures), (16-18 heures), (19-20 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 deux heures et cinq 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 une heure et vingt-cinq 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 œuvre 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 ni d'aucun 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. Echancier prévisionnel des appels de fonds

Un échancier 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 échancier 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'échancier 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 0001 (cf. note 1) 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 vingt-cinq 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.

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 ce 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,*

Pour le Gouvernement
du Grand-Duché
de Luxembourg :
*Le Ministre des Transports
du Grand-Duché
de Luxembourg,*

A N N E X E 2
ÉCHANCIER PRÉVISIONNEL, INDICATIF DES DÉPENSES
Tableau A. - Récapitulatif de l'assiette globale de fonds
Conversion en euros courants aux conditions économiques de juin 1997

(1) D : indice définitif.

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

A N N E X E 3
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.

NOTE (S) :

(1) = 3 668 313 euros.

N° 650 – Projet de loi adopté par le Sénat autorisant l'approbation du protocole d'accord France-Grand Duché de Luxembourg relatif au raccordement au TGV Est-européen