

PROTOCOLE D'ACCORD

ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE ET LE GOUVERNEMENT DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG RELATIF AU RENFORCEMENT DE LA COOPÉRATION EN MATIÈRE DE TRANSPORTS TRANSFRONTALIERS, SIGNÉ À PARIS LE 20 MARS 2018

Le Gouvernement de la République française,
représenté par Mme Elisabeth Borne, ministre auprès du ministre d'Etat, ministre de la Transition écologique et solidaire, chargée des Transports,
et

Le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg,
représenté par M. François Bausch, ministre du Développement durable et des Infrastructures du Grand-Duché de Luxembourg,

Ci-après dénommés « les Parties »,

Considérant que 95 000 résidents français travaillent aujourd'hui au Luxembourg, que ce chiffre est en hausse constante, que les estimations évaluent leur nombre à 135 000 en 2030 et que la mobilité de ces travailleurs est une variable essentielle du développement économique des territoires frontaliers ;

Considérant que la Convention relative à l'exploitation des chemins de fer du Grand-Duché de Luxembourg, signée le 17 avril 1946 à Luxembourg entre le président du Gouvernement provisoire de la République française, son Altesse royale le Prince régent au nom de Sa Majesté le Roi des Belges et Son Altesse royale Madame la Grande Duchesse de Luxembourg, amendée par le protocole additionnel signé le 28 janvier 1997 à Luxembourg, souligne notamment en son article 4 que « *Les Parties contractantes veillent à des infrastructures ferroviaires insérées au mieux dans les réseaux de transport transeuropéens et assurent la continuité du service par chemin de fer au-delà des frontières communes.* » et que « *Dans l'intérêt de l'intégration des parties belge, française et luxembourgeoise de la région transfrontalière, de la mobilité des personnes qui y résident et travaillent, et des échanges entre les différents pôles d'activités qui y sont établis, les Parties contractantes favorisent les relations transfrontalières par chemin de fer à des conditions appropriées de desserte, de cadence, de temps de parcours et de confort, notamment lorsque ces relations revêtent sur tout ou partie de la liaison un caractère de service public.* »

Considérant la déclaration générale adoptée à l'occasion du premier Séminaire intergouvernemental franco-luxembourgeois à Paris, le 20 mars 2018, qui précise le cadre dans lequel s'inscrit le présent protocole d'accord ;

Résolus à mettre en œuvre une politique de transports répondant aux objectifs de développement durable, et en particulier à promouvoir le transport par rail et à poursuivre la coopération ferroviaire entre la France et le Luxembourg, en assurant la continuité des services internationaux et transfrontaliers tout en garantissant une bonne qualité de ces services dans l'intérêt des clients du rail.

Etant préalablement exposé que :

Sur le fondement de l'évolution des besoins de mobilité, des contextes horaires et des différents projets au Luxembourg et en France, il y a lieu de déterminer les aménagements d'infrastructures à réaliser pour renforcer la performance du système de transport. A cette fin, une étude d'opportunité de l'augmentation de la capacité a été menée en commun sur l'axe Metz-Thionville-Luxembourg.

La dernière évolution majeure sur le sillon lorrain a été opérée le 28 août 2016 avec l'introduction du cadencement généralisé.

Actuellement, la capacité de la gare de Luxembourg et la longueur des quais en France limitent la longueur des trains voyageurs TER à un maximum de deux automotrices couplées du type TER 2N, ci-après UM2 offrant une capacité totale en places assises de 666 places. Il est projeté de faire circuler des trains allongés en unité triples (UM3) pouvant accueillir un surplus notable de 33 % de passagers, offrant ainsi une capacité totale d'environ 1 000 places assises par rame.

Au Luxembourg, la nouvelle ligne Bettembourg-Luxembourg, l'aménagement des nouveaux quais V et VI et la restructuration du plan des voies en gare de Luxembourg permettront d'accueillir des UM3 en décembre 2021.

L'étude conjointe a mis en avant la nécessité de réaliser des aménagements complémentaires, dont notamment l'allongement de quais dans certaines gares intermédiaires de l'axe Metz-Luxembourg pour être en adéquation avec le matériel roulant projeté (UM3).

La capacité électrique est limitée sur le sillon lorrain de manière que la SNCF ne peut pas sans restriction de circulation (bridage) faire circuler l'ensemble des trains en UM3. Le renforcement de l'alimentation électrique en France permettra de pouvoir faire circuler un nombre important de trains en UM3 dans des conditions d'exploitation nominales.

Parallèlement aux nouvelles infrastructures ferroviaires au Luxembourg, comme la nouvelle ligne entre Bettembourg et Luxembourg et l'aménagement de deux nouveaux quais et la restructuration du plan des voies en gare de Luxembourg, d'autres améliorations d'infrastructures ont été identifiées pour permettre l'augmentation de la capacité visée à l'horizon 2028-2030.

L'étude conjointe d'un aménagement multimodal de l'autoroute A31 (côté français) et la loi du 15 décembre 2017 relative à la mise à 2 x 3 voies de l'autoroute A3 (côté luxembourgeois) jusqu'à la frontière française, au lieu du projet initial allant jusqu'à Bettembourg/Dudelange, visent la promotion des transports en commun routiers et la pratique du covoiturage sur l'axe autoroutier Metz-Luxembourg.

Le Luxembourg exploite et finance actuellement une desserte par transport en commun routier de la France vers les zones de développement au Luxembourg. Ces lignes sont financées à 100 % par le Luxembourg à raison de 13 000 000 € par an.

Sont convenus de ce qui suit :

Article 1^{er}

Objet

Le présent protocole d'accord a pour objet :

- de définir les principes des aménagements ferroviaires à réaliser sur la ligne ferroviaire Metz-Thionville-Luxembourg aux horizons 2022-2024 et 2028-2030 ;
- de définir les besoins en matière de politique de covoiturage et de transports en commun routiers transfrontaliers ;
- de poser les principes de financement de ces aménagements.

Article 2

Aménagements des infrastructures

Sur la base des résultats des études d'opportunité menées conjointement et relatives à l'augmentation de la capacité de l'axe Metz-Thionville-Luxembourg, pour répondre au besoin croissant de dessertes entre Metz et Luxembourg et améliorer les conditions de circulation à l'horizon 2030, les Parties s'accordent sur les dispositions des articles 3, 4 et 5 avec pour objectif, dans le domaine ferroviaire, de faire circuler par heure de pointe 8 TER, 1 TGV et 1 train fret à l'horizon cible 2028-2030.

Par ailleurs, elles veillent à favoriser la construction de parkings relais à proximité des gares pour faciliter le rabattement des travailleurs frontaliers, en particulier pour les gares de Longwy, Thionville, Hettange-Grande, Uckange et Maizières-lès-Metz.

Les Parties s'engagent à assurer une bonne coordination et un bon ordonnancement de l'ensemble des travaux ferroviaires pour en limiter l'impact sur le service en phase transitoire et en maximiser les bénéfices attendus.

Sur le territoire français, la maîtrise d'ouvrage des procédures, études et travaux ferroviaires est assurée par SNCF Réseau. SNCF Réseau, gestionnaire français de l'infrastructure ferroviaire et CFL, gestionnaire luxembourgeois de l'infrastructure ferroviaire, peuvent adapter ce principe par voie conventionnelle pour les travaux de connexion entre les deux réseaux ferroviaires au niveau de la frontière le nécessitant.

Article 3

Domaine ferroviaire – Horizon de réalisation 2022-2024

Sur le territoire luxembourgeois, les travaux en cours portent sur la nouvelle ligne entre Luxembourg et Bettembourg, l'aménagement de deux nouveaux quais et la restructuration du plan des voies en gare de Luxembourg.

Sur le territoire français, les études d'opportunité précitées ont mis en évidence l'intérêt de réaliser les aménagements suivants à l'horizon 2022-2024 :

- allongement des quais dans les principales gares françaises le nécessitant ;
- renforcement de l'alimentation électrique de la ligne en France de façon à pouvoir faire circuler l'ensemble des trains en UM3 ;
- aménagement de deux parcs relais à proximité des gares de Thionville et Longwy, de capacités respectives d'environ 700 et 660 places.

La Partie française poursuit les études de définition relatives à ces aménagements pour préciser la consistance de cette première phase d'aménagement puis engage les travaux nécessaires en vue de sa réalisation à l'horizon 2022-2024.

Article 4

Domaine ferroviaire – Horizon de réalisation 2028-2030

A l'horizon 2028-2030, les études d'opportunité précitées ont mis en évidence l'intérêt de réaliser les aménagements suivants :

- optimisation du cantonnement de part et d'autre de la frontière, création de nouveaux points de changement de voie et interconnexion des installations de signalisation à la frontière ;
- suppression de passages à niveau entre Thionville et la frontière ;
- reprise du plan de voie de la gare de Thionville et aménagement des flux passagers ; aménagements nécessaires au bon écoulement du trafic fret par la réalisation d'une troisième voie (sans fret) de part et d'autre de la frontière franco-luxembourgeoise ;

- aménagements du nœud ferroviaire de Metz ;
- réalisation d'interventions complémentaires sur les infrastructures et gares existantes.

La Partie française poursuit les études de définition relatives à ces aménagements pour préciser la consistance de cette seconde phase d'aménagement puis engage les travaux nécessaires en vue de sa réalisation à l'horizon 2028-2030, sous réserve des stipulations prévues à l'article 6.

Article 5

Politique de covoiturage et de services routiers de transport en commun

Afin de promouvoir une mobilité plus durable, les Parties s'accordent pour favoriser l'usage des transports en commun routiers et la pratique du covoiturage sur l'axe Metz-Luxembourg des autoroutes A31 (côté français) et A3 (côté luxembourgeois) et notamment :

- initier ou favoriser la mise en place de plateformes de covoiturage ;
- définir, financer et mettre en œuvre un programme de parkings de regroupement à destination des covoitureurs ;
- définir, financer et mettre en œuvre un programme de parc relais et de gares routières pour favoriser l'usage des transports en commun routiers transfrontaliers ;
- étudier, évaluer et mettre en œuvre, sur l'autoroute A31 (côté français) et avant son élargissement si nécessaire, la création d'une voie réservée aux transports en commun en lieu et place de la bande d'arrêt d'urgence existante, en concordance avec le projet de la mise à 2 × 3 voies de l'autoroute A3 côté luxembourgeois.

La maîtrise d'ouvrage du programme des parkings de regroupement pour le covoiturage, des parcs relais et gares routières a vocation à être portée par les collectivités territoriales. Le Luxembourg évaluera le besoin de la mise en place de nouveaux services transfrontaliers par transport en commun routier vers les parkings relais prévus.

Article 6

Financement

Les aménagements sur le territoire français identifiés aux articles 2 à 5, incluant les études et procédures préalables à l'engagement des travaux, font l'objet d'une contribution de la Partie luxembourgeoise jusqu'à concurrence d'un montant maximal de 120 000 000 €, dont 110 000 000 € pour le domaine ferroviaire repris aux articles 3 et 4 et 10 000 000 € pour la promotion d'une politique de mobilité durable repris à l'article 5, dans la perspective d'une contribution totale de la Partie luxembourgeoise équivalente à 50 % des coûts d'investissements en France.

Cette participation est considérée par la Partie française comme subvention d'équipement ; cette subvention n'est grevée d'aucun impôt ou taxe.

La mobilisation de cette contribution intervient via la conclusion de plusieurs conventions réglant le détail du financement entre les Parties correspondant aux différents programmes d'aménagements visés aux articles 2 à 5.

Ces conventions précisent les modalités de versement de la contribution de la partie luxembourgeoise, en particulier les conditions de remboursement de tout ou partie de la contribution luxembourgeoise dans l'hypothèse où les aménagements visés aux articles 2 à 5 ne peuvent être réalisés en conformité avec les stipulations essentielles du présent protocole d'accord.

La Partie française n'est pas contrainte de poursuivre les aménagements identifiés aux articles 2 à 5 une fois le plafond de la contribution paritaire luxembourgeoise prévue par l'article 6, alinéa 1 atteint.

La contribution de la Partie luxembourgeoise est conditionnée par le vote d'une loi spéciale autorisant cette participation. Le Luxembourg s'engage à faire les diligences nécessaires afin que cette loi soit adoptée au plus tard en 2019.

Les engagements de la Partie française au titre du présent protocole d'accord sont conditionnés par l'adoption de la loi spéciale visée à l'alinéa précédent.

Article 7

Subventions européennes

Les infrastructures ferroviaires à réaliser et qui sont reprises ci-avant sont situées sur un des corridors européens les plus importants du réseau transeuropéen de transport « RTE-T » sur lequel passe également le corridor de fret ferroviaire « Mer du Nord - Méditerranée ».

Les Parties font leurs meilleurs efforts pour obtenir des subventions européennes par le biais notamment des instruments comme le Mécanisme d'interconnexion en Europe qui contribuent à la réalisation du RTE-T.

Article 8

Gouvernance

Les projets ferroviaires transfrontaliers relatifs à la ligne Metz-Thionville-Luxembourg sont suivis au sein d'un groupe de travail ferroviaire franco-luxembourgeois. Il comprend des représentants français, incluant des représentants de la région Grand Est, des représentants luxembourgeois ainsi que des représentants des gestionnaires d'infrastructures et des entreprises ferroviaires opérant les transports de voyageurs. Il a en charge le suivi des aménagements visés aux articles 3 et 4 du présent protocole d'accord et rend compte régulièrement aux autorités nationales et régionales de l'avancement de ses travaux.

Les sujets liés à l'axe autoroutier A31 – A3 sont suivis par un groupe de travail routier franco-luxembourgeois. Il comprend des représentants de la République française, du Grand-Duché de Luxembourg et en tant que de besoin les autorités organisatrices de la mobilité concernées par les transports collectifs routiers et le covoiturage.

Article 9

Durée de conclusion du protocole d'accord et entrée en vigueur

Le présent protocole d'accord est conclu pour une durée indéterminée.

Chaque Partie notifie à l'autre Partie l'accomplissement des procédures internes requises pour l'entrée en vigueur du présent protocole d'accord, qui prend effet le premier jour du deuxième mois suivant la date de la dernière notification.

Article 10

Règlement des différends et litiges

Tout différend relatif à l'interprétation ou à la mise en œuvre du présent protocole est réglé par voie de consultation(s) ou de négociation(s) entre les Parties.

Article 11

Modification

Le présent protocole d'accord peut être modifié à tout moment par accord écrit entre les Parties. Les modifications entrent en vigueur dans les conditions définies à l'article 9.

Article 12

Dénonciation

Chaque Partie peut, à tout moment, notifier par écrit et par la voie diplomatique son intention de dénoncer le présent protocole. Cette dénonciation prend effet six mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie, sauf retrait de la dénonciation décidé d'un commun accord avant l'expiration de ce délai.

En foi de quoi, les soussignés, dûment autorisés par leur Gouvernement respectif, ont signé le présent protocole d'accord.

Fait à Paris, le 20 mars 2018, en deux exemplaires originaux en langue française.

Pour le Gouvernement de la République Française :

EILISABETH BORNE

*Ministre auprès du ministre d'Etat,
ministre de la Transition écologique et solidaire,
chargée des Transports*

Pour le Gouvernement
du Grand-Duché de Luxembourg :
FRANÇOIS BAUSH
*Ministre du Développement durable
et des Infrastructures*