



N° 980

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

DOUZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 25 juin 2003.

RAPPORT

FAIT

AU NOM DE LA COMMISSION DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES SUR LE 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),*

PAR M. BRUNO BOURG-BROC,

Député

SOMMAIRE

AVANT PROPOS	5
INTRODUCTION	7
I – LE TGV EST-EUROPÉEN	9
A – GENESE DU PROJET	9
B – LA DEUXIEME PHASE DU TGV EST-EUROPÉEN DOIT ETRE MENEÉ A BIEN	10
II – LE RACCORDEMENT DU LUXEMBOURG AU TGV EST-EUROPÉEN	17
A - L'INTERET DU LUXEMBOURG POUR UN RACCORDEMENT AU RESEAU EUROPEEN DE GRANDE VITESSE FERROVIAIRE	17
B – LE CONTENU DE L'ACCORD DU 28 JANVIER 2002	18
1) Conditions de raccordement du Luxembourg au TGV Est-européen	18
2) La consistance des dessertes entre la France et le Luxembourg	20
3) Modalités de la participation financière du Grand-Duché à la réalisation du TGV Est-européen	21
4) Dispositions diverses	22
CONCLUSION	24
EXAMEN EN COMMISSION	26
ANNEXE 1 : Evolution des temps de parcours	23
ANNEXE 2 : Financement de la première phase	25

AVANT-PROPOS

À l'occasion de l'examen du présent rapport, les membres de la Commission des Affaires étrangères de l'Assemblée nationale ont exprimé leur soutien au projet du TGV Est-européen, en particulier la réalisation de sa seconde phase.

Cette dernière revêt un intérêt tout particulier pour les villes et régions de l'Est de la France, notamment pour Strasbourg, pour laquelle le TGV Est-européen sera un atout majeur pour conserver son statut de ville siège du Parlement européen. Au-delà, ce projet occupe une place de premier rang dans la constitution progressive du réseau européen de grande vitesse ferroviaire grâce aux prolongement envisagés vers l'Allemagne et la Suisse mais aussi vers certains Etats d'Europe centrale, appelés à rejoindre l'Union européenne l'an prochain.

Conscients de ces enjeux, les membres de la Commission des Affaires étrangères seront donc attentifs à ce que la réalisation de la seconde phase du TGV Est-européen ne soit pas différée au bénéfice d'autres projets dont l'impact national et européen serait moindre. Ils veilleront également à ce que les collectivités locales soient traitées de façon équitable et ne soient pas considérées comme des partenaires de second rang.

Mesdames, Messieurs,

Le présent projet de loi, adopté par le Sénat le 4 mars 2003, a pour objet d'autoriser l'approbation du protocole d'accord entre la France et le Luxembourg relatif au raccordement de ce dernier au TGV Est-européen, conclu le 28 janvier 2002, à Remilly.

Né de la volonté du Luxembourg de ne pas rester à l'écart du réseau ferroviaire européen à grande vitesse, le protocole d'accord soumis à votre examen constitue l'aboutissement de discussions engagées, dès 1989, entre les deux pays. Il a pour objet de préciser les conditions de raccordement du Luxembourg au TGV Est-européen et la consistance des dessertes qui seront mises en place, dans ce cadre, entre le Grand-Duché et la France. De même, le protocole d'accord détermine le montant de la contribution financière du Grand-Duché à la réalisation des travaux.

Aussi, avant d'examiner le dispositif de ce texte, votre rapporteur reviendra sur le projet de TGV Est-européen, en particulier sur sa genèse et sur les questions qui demeurent en suspens, notamment la réalisation de sa seconde phase.

I – LE TGV EST-EUROPEEN

A – Genèse du projet

A ce jour, le territoire français accueille 1 550 kilomètres de lignes ferroviaires à grande vitesse, mises en service à partir du début des années quatre-vingts :

TGV Sud-Est	Paris-Lyon <i>Prolongement jusqu'à Valence</i>	1981-1983 <i>1994</i>
TGV Atlantique	Paris-Le Mans / Tours	1989-1990
TGV Nord	Paris-Lille <i>(avec un embranchement vers Bruxelles et le Tunnel sous la Manche)</i>	1993-1994
Interconnexion Est des TGV en Ile-de-France		1994-1996
TGV Méditerranée	Valence-Marseille / Nîmes	Juin 2001

Une **ligne nouvelle de 306 kilomètres** est également en cours de construction entre Vaires-sur-Marne (Seine-et-Marne) et Baudrecourt (Moselle). Celle-ci constitue la **première phase du TGV Est-européen**, projet conçu dès 1985 avec la mise en place d'un groupe de travail présidé par l'Ingénieur général des Ponts et Chaussées Claude Rattier puis par l'Ingénieur général Philippe Essig. Le rapport de ce groupe de travail sert de base aux études d'avant-projet sommaire conduites en 1992 et 1993, parallèlement à une consultation des élus, des acteurs socio-économiques et des associations concernées.

Ainsi, le programme du TGV Est-européen a été **déclaré d'utilité publique en mai 1996**. Il consiste à réaliser une ligne nouvelle de 406 kilomètres entre l'Ile-de-France et l'Est de la France, mettant Strasbourg à 1h50 de Paris contre 3h50 actuellement.

Il a été décidé de procéder à sa réalisation en **deux phases**. La première, que l'on vient d'évoquer, consiste à relier Vaires-sur-Marne à Baudrecourt. La seconde phase verra le prolongement de cette nouvelle ligne, d'une centaine de kilomètres, jusqu'à Vendenheim (Bas-Rhin), à une douzaine de kilomètres au nord de Strasbourg.

Trois gares nouvelles seront érigées sur le premier tronçon¹.

¹ Les gares « *Champagne-Ardenne* », « *Meuse* » et « *Lorraine* ». Ces trois gares seront desservies exclusivement par les TGV dits « *intersecteurs* » assurant le service province-

Enfin, le projet devrait permettre de **raccourcir considérablement les temps de parcours sur les liaisons vers l'Est de la France** et les pays voisins comme le montre le tableau fourni par le Gouvernement et reproduit en annexe du présent rapport (Annexe 1).

B – La deuxième phase du TGV Est-européen doit être menée à bien

Si les **travaux de génie civil** de la première phase ont été **officiellement lancés le 28 janvier 2002**, jour de la signature du protocole d'accord entre la France et le Luxembourg, le lancement de ceux de la deuxième phase a été récemment remis en cause.

En effet, de nombreuses infrastructures ferroviaires, routières et fluviales avaient été promises par le précédent gouvernement. Or, les délais prévus pour leur réalisation étaient souvent irréalistes sur le plan technique et ces projets n'étaient pas financés. Cette situation a conduit le Gouvernement, l'été dernier, à commander un audit de ces projets à l'Inspection générale des finances et au Conseil général des Ponts et Chaussées. Dans le même temps, les sénateurs Hubert Haenel et François Gerbaud ont été chargés d'un rapport sur le fret ferroviaire et le sénateur Henri de Richemont d'un rapport sur le cabotage maritime. Enfin, l'étude prospective de la DATAR a permis de prendre en compte la dimension européenne et l'aménagement du territoire.

Ces travaux ont constitué la base des deux débats sur les transports qui se sont tenus, le 20 mai 2003, à l'Assemblée nationale et le 3 juin au Sénat. Ils ont mis en évidence :

- un consensus sur la poursuite du développement des infrastructures de transport de notre pays pour développer sa place au centre de l'Union européenne élargie et concourir à l'aménagement du territoire
- l'insuffisance des moyens actuels et la nécessité de dégager de nouvelles ressources pour financer ce développement, en s'appuyant notamment sur l'exemple allemand de péage poids lourds.
- l'accent mis par la représentation nationale sur la priorité à donner au transport ferroviaire et au transport fluvial
- la nécessité de simplifier les procédures et d'accélérer les calendriers de mise en œuvre des projets.

province (liaisons de Strasbourg vers Lille, Rennes, Nantes et Bordeaux). Toutes les liaisons au départ ou à destination de Paris gare de l'Est se feront à partir des gares existantes, conformément aux engagements pris dans le cadre de la déclaration d'utilité publique du projet.

Cependant, le « *Rapport d'audit sur les grands projets d'infrastructures de transport* » réalisé par l'Inspection générale des Finances et le Conseil général des Ponts et Chaussées et rendu public en février dernier, est quelque peu critique quant à la poursuite du programme du TGV Est-européen.

Certes, les auteurs du rapport n'ont pu se prononcer sur la première phase du projet, la lettre de mission du Ministre de l'Économie, des Finances et de l'Industrie et du Ministre des Transports ne les invitant pas à se pencher sur les « coups partis ». Or, comme votre Rapporteur l'a rappelé, les travaux de cette première phase ont été lancés en janvier 2002 et devraient s'achever début 2007.

En revanche, en ce qui concerne la seconde phase du projet, la mission a fait preuve de scepticisme (voir encadré page 13). Elle estime ne pas être « *en mesure de retenir comme prioritaire la deuxième phase de la LGV Est* ». Les auteurs du rapport d'audit souhaitent que les pouvoirs publics diffèrent « *la réalisation de tout ou partie de la deuxième phase* » et recommandent, par conséquent, comme pour le projet Lyon-Turin, une mise en œuvre progressive en fonction des trafics constatés. Une telle incertitude est difficilement supportable et la représentation nationale s'en est d'ailleurs émue à l'occasion du débat parlementaire sur les infrastructures pour 2003-2020².

En réponse à une question de votre Rapporteur, le Gouvernement a précisé qu'il devrait bientôt présenter un programme de réalisation des infrastructures accompagné des financements nécessaires à leur réalisation. Il conviendra donc d'être attentif et de veiller à ce que la deuxième phase du TGV Est-européen ne soit pas remise en cause. Par son caractère international prononcé, ce dernier apparaît comme un projet vital pour l'est de la France. En effet, « *le bon positionnement, au coeur du maillage européen, des liaisons ferroviaires à grande vitesse en Alsace, permettra à la France de ne pas se couper de l'Europe, ce qui est essentiel. Et c'est la dimension européenne qui doit encore être privilégiée lorsqu'on se penche, par exemple, sur l'enjeu réel du TGV Est qui a pour vocation de structurer l'axe est-ouest de l'Europe* »³. De même, sans cette liaison ferroviaire à grande vitesse, Strasbourg risque de voir se préciser la menace qui pèse sur son statut de siège du Parlement européen.

Toutefois, il est réconfortant de constater que le TGV Est figure parmi les quatorze projets reconnus prioritaires dans le domaine des

² Voir, par exemple, à l'occasion de ce débat, les interventions de nos collègues Gilbert Meyer, Jean-Yves Le Déaut et Bérengère Poletti (JO AN Débats, 3^{ème} séance du 20 mai 2003, pages 3889, 3895 et 3905)

³ Gilbert Meyer (JO AN Débats, 3^{ème} séance du 20 mai 2003, pages 3889)

transports par le Conseil des Ministres européens et fait partie des projets prioritaires de la « Quick Start List » demandée par la Commission européenne en vue d'un financement européen accéléré des projets les plus mûrs.

De même, on ne peut que se réjouir que, dans le cadre des dessertes internationales qui seront mises en place à l'arrivée du TGV Est-européen, la SNCF travaille en coopération avec les Chemins de fer luxembourgeois (CFL), la Deutsche Bahn (DB) et les Chemins de fer fédéraux suisses (CFF)⁴.

Vers la Suisse, une liaison Paris-Zurich via Strasbourg, Mulhouse et Bâle sera mise en place. Elle sera desservie par des rames TGV POS⁵ dont certaines seront acquises par les CFF.

S'agissant de l'Allemagne, votre Rapporteur se félicite des développements intervenus au cours des derniers mois. En effet, à la suite des consultations franco-allemandes qui ont eu lieu à Berlin, les 5 et 6 mai 2003, sur la liaison à grande vitesse Paris – Est de la France – Sud-ouest de l'Allemagne (PES/POS), les deux parties ont réaffirmé le caractère prioritaire de cette dernière. La France a, à cette occasion, confirmé que les travaux actuellement en cours sur le premier tronçon de la PES entre Paris et Baudrecourt seraient terminés mi-2007 et il a été décidé que ceux relatifs à l'ouverture de la ligne vers le nord (Baudrecourt-Sarrebruck-Mannheim) seraient poursuivis comme prévus. Certes, en ce qui concerne la construction d'une ligne nouvelle à grande vitesse entre Baudrecourt et Strasbourg, les autorités françaises ont confirmé qu'aucune indication sur la date de la mise en œuvre n'est possible à l'heure actuelle. Néanmoins, des décisions seront prises d'ici la fin 2003, les études détaillées de ce projet sont achevées et les acquisitions foncières seront prochainement engagées sur l'intégralité du tracé. Lors de ces mêmes consultations bilatérales, l'Allemagne a donné son accord pour procéder à une réalisation accélérée de l'aménagement de la ligne Kehl-Appenweier, et ce, indépendamment de la date d'achèvement du tronçon français Baudrecourt-Strasbourg. A cet effet, le projet de construction du deuxième pont sur le Rhin près de Kehl et les mesures qui permettront aux trains de passer la gare de Kehl à une vitesse de 160 km/h bénéficieront d'un traitement prioritaire. Lors de l'adoption du plan fédéral des infrastructures le 2 juillet 2003, le conseil des ministres fédéraux a inscrit la ligne Kehl-Appenweier dans la catégorie des

⁴ La dimension européenne du projet du TGV Est a été affirmée très tôt par la signature de deux protocoles d'accord avec l'Allemagne (à La Rochelle, le 22 mai 1992) et avec le Grand-Duché de Luxembourg (à Metz, le 17 septembre 1992 et à Remilly, le 28 janvier 2002).

⁵ Paris Ost Frankreich Süd Deutschland (PES : Paris – Est de la France – Sud-ouest de l'Allemagne)

« projets prioritaires » et les travaux d'étude préalables à la procédure obligatoire d'approbation du projet seront engagés à brève échéance. Dans le même temps, les investissements nécessaires seront réalisés du côté français pour assurer une accélération des trains sur le tronçon Strasbourg – frontière franco-allemande et atteindre la vitesse de 160 km/h. Ces travaux sont financés et doivent être terminés d'ici 2007. En outre, la France et l'Allemagne sont d'accord pour dire qu'en vue de l'utilisation commune de la PES, à l'avenir, par les trains transfrontaliers à grande vitesse, l'homologation des trains des entreprises ferroviaires concernées (ICE ou TGV) sur les réseaux ferroviaires français et allemand constitue une mesure d'une importance particulière. Il est dans l'intérêt des deux entreprises ferroviaires que les procédures d'homologation soient conduites à un coût raisonnable et de manière cohérente.

La desserte vers le Luxembourg fait, quant à elle, l'objet de la convention soumise à votre examen et que votre Rapporteur analyse plus particulièrement dans la seconde partie du présent rapport.

Dès la mise en service de la ligne nouvelle, la section de ligne existante Baudrecourt-Strasbourg supportera un trafic accru, celui des TGV venant s'ajouter à un trafic de trains de fret et de TER en développement. La question se pose donc de la capacité de la ligne sur ce tronçon et de l'urgence de la réalisation de la deuxième phase de la ligne nouvelle.

Des études sont actuellement conduites par RFF afin de déterminer plus précisément les besoins de capacité ainsi créés et les aménagements susceptibles d'y faire face en attendant la mise en service, totale ou seulement partielle, de la deuxième phase de la LGV Est. Il en ressort que les besoins de capacité dépendent étroitement des hypothèses de développement des trafics TER et fret retenues. Or, celles-ci sont entachées d'un assez haut degré d'incertitude, notamment en ce qui concerne le nombre de trains de fret qui pourraient être acheminés vers Bâle pour franchir les nouveaux tunnels suisses. En effet, *l'utilisation optimale des nouveaux itinéraires suisses, que la mission recommande de rechercher dans le cadre de négociations internationales, pourrait impliquer le report vers l'axe Metz-Bâle d'une partie des trafics alpins.*

Aussi, à ce jour, les études ne permettent pas, de l'avis de la mission, de fixer de façon suffisamment solide le terme auquel cette amélioration devra être réalisée, non plus que la forme qu'elle pourrait revêtir.

Les premières analyses font penser que des aménagements limités devraient suffire, au moins dans un premier temps, ce qui permettrait de différer la réalisation de tout ou partie de la deuxième phase de ligne nouvelle. Ces aménagements pourraient être réalisés progressivement, au fur et à mesure de la croissance du trafic TER et fret. D'un coût relativement modéré – une cinquantaine de millions d'euros – ils devraient pouvoir trouver leur place dans les futurs CPER.

En l'absence d'éléments plus précis, la mission n'est pas en mesure de retenir comme prioritaire la deuxième phase de la LGV Est. Sa réalisation pourrait néanmoins être accélérée si l'Allemagne décidait de faire des investissements importants de raccordement de cette ligne aux LGV allemandes. En tout état de cause, la réalisation de la section Baudrecourt-Strasbourg est prise en compte dans la simulation budgétaire présentée plus loin.

(p.58) Inspection générale des Finances et Conseil général des Ponts et Chaussées, février 2003

|

II – LE RACCORDEMENT DU LUXEMBOURG AU TGV EST-EUROPÉEN

A - L'intérêt du Luxembourg pour un raccordement au réseau européen de grande vitesse ferroviaire

L'intérêt manifesté par les autorités luxembourgeoises pour le TGV Est-européen s'explique tant par la volonté d'approfondir les relations du Grand-Duché avec la France que de conforter l'essor économique remarquable de ce pays.

Tout d'abord, le **Luxembourg accorde une grande importance aux relations bilatérales nouées avec la France**. Ainsi, la France est le 2^{ème} client, le 3^{ème} fournisseur, et le 3^{ème} investisseur au Luxembourg, avec 11,2% du stock d'IDE, derrière l'Allemagne (36,5%) et la Belgique (13,1%) mais devant les Etats-Unis (10,9%). La coopération transfrontalière entre les deux pays est dense, accompagnée par divers instruments *ad hoc* telle la « Grande Région », créée en 1985 à l'initiative de M. Juncker, qui réunit les présidents du conseil régional de Lorraine, des conseils généraux de Moselle et de Meurthe-et-Moselle, le Premier Ministre luxembourgeois et les ministres-présidents de Rhénanie-Palatinat, de la Sarre, de la Région wallonne et de la Communauté germanophone de Belgique). Dans le domaine de la sécurité, un accord bilatéral franco-luxembourgeois a été signé le 15 octobre 2001. Il instaure un « droit de poursuite » et crée un « *centre de coopération policière et douanière* ». Ce « commissariat commun » a vu le jour, à Luxembourg, le 2 janvier dernier.

Sur le plan économique, **le Luxembourg est le pays le plus riche du monde en PIB par habitant** (environ 40 000 euros/hab). Depuis le milieu des années 90, cet Etat a connu une croissance supérieure à 3% par an (jusqu'à 7,5% en 1999 et 2000 !). Il y a dix ans, il a restructuré son industrie sidérurgique (dont il abrite le 1^{er} groupe mondial, Arcelor) et a conforté sa place financière (3^{ème} pôle en Europe et 7^{ème} rang mondial) et son secteur audiovisuel (télédiffusion par satellite).

Au moment où s'élabore, en Europe, un réseau ferroviaire à grande vitesse de plus en plus développé, **le Luxembourg ne pouvait rester en dehors de celui-ci sans mettre en péril ses bonnes performances économiques**. Dès 1989, la Chambre des Députés luxembourgeoise votait une motion soulignant l'intérêt vital d'un raccordement à ce réseau et envisageait la possibilité de participer financièrement à des projets situés hors des frontières luxembourgeoises, en vue, notamment, d'influencer les choix de tracés dans un sens favorable au Grand-Duché. En 1992, un premier protocole était signé à Metz, entre les

deux pays, lesquels se fixaient comme objectif de conforter le réseau ferroviaire entre la France et le Luxembourg, en particulier en recourant au TGV Est.

Le présent accord est donc la traduction concrète d'objectifs fixés il y a dix ans. Comme l'a déclaré M. Henri Grethen, Ministre des Transports du Luxembourg, le jour de la signature du protocole d'accord, « depuis les années 80 », les Luxembourgeois ont « vécu dans la hantise de voir les maillages du réseau européen de la grande vitesse se faire sans prise en compte » de leur territoire. Il poursuivait en rappelant que « *Le TGV Nord, qui traverse la Belgique, passe au nord du Grand-Duché. Le choix allemand d'une nouvelle ligne à grande vitesse entre Cologne et Francfort passe sur les hauteurs de la rive droite du Rhin empêchant toute connexion directe avec la ligne Coblenze-Luxembourg. Enfin, le tracé principal du TGV Est-européen était conçu pour passer entre Metz et Nancy, donc à une centaine de kilomètres au sud du Grand-Duché. Mais la France a compris la préoccupation luxembourgeoise et, même si les négociations que nous avons menées pour arriver à un accord ont pris leur temps, nous avons pu trouver un terrain d'entente. Nous avons aujourd'hui l'assurance que, dès sa mise en service, le TGV Est-européen comportera la desserte de notre capitale. Cet engagement de la part des autorités françaises nous a persuadé de participer, en échange – et à l'instar des collectivités françaises – au financement des investissements que le projet requiert sur le territoire français* ».

B – Le contenu de l'accord du 28 janvier 2002

Le protocole d'accord dont il vous est demandé d'autoriser l'approbation 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 entre la France et le Grand-Duché de Luxembourg, et enfin, les modalités de la participation financière du Grand-Duché de Luxembourg à cette infrastructure.

Votre Rapporteur examinera donc, successivement, ces trois points et évoquera, brièvement, les dispositions diverses qui complètent le dispositif.

1) Conditions de raccordement du Luxembourg au TGV Est-européen

Les conditions de raccordement du Luxembourg au TGV Est-européen sont déterminées par l'**article 2** du protocole d'accord. Tout d'abord, ce dernier rappelle que le projet du 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) ». Est également rappelée sa réalisation en deux phases et le fait que la première de ces phases comporte la construction d'une ligne nouvelle à grande vitesse entre Vaires-sur-Marne 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. L'article 2 mentionne également la création des trois gares nouvelles et des installations terminales nécessaires au projet (bâtiments et outillage) en région parisienne, à Reims, Metz, Nancy et Strasbourg. Enfin, est soulignée la nécessité de raccorder la ligne nouvelle au réseau ferroviaire existant, en particulier la ligne Nancy-Metz à hauteur de Pagny-sur-Moselle.*

S'agissant plus particulièrement du raccordement du Luxembourg au TGV Est-européen, l'accord prévoit la réalisation d'**aménagement de la ligne Metz-Luxembourg sur le territoire français** permettant un relèvement de la vitesse sur ce tronçon. Ainsi, la circulation des TGV entre Metz et Luxembourg se fera sur la ligne existante à vitesse conventionnelle (de l'ordre de 140-150 km/h). La capacité de cette portion sera renforcée pour en améliorer la fluidité du trafic et les conditions de circulation des TGV, en particulier par la réalisation des opérations d'aménagement programmées (aménagement de voie, signalisation...).

Le secteur luxembourgeois de la ligne Metz-Luxembourg doit, lui aussi, être aménagé *« pour en améliorer la vitesse, la sécurité et l'exploitation »,* grâce, notamment, à la suppression de passages à niveau, à l'augmentation du nombre de cantons⁶ et à l'installation d'un système de contrôle de gestion du trafic plus performant. Le protocole d'accord indique, en outre, que *« les aménagements nécessaires seront par ailleurs réalisés en gare de Luxembourg pour accueillir et pour permettre le stationnement des rames TGV ».*

Enfin, lors de la réalisation de la deuxième phase du projet, qui *« consistera à prolonger ultérieurement la ligne nouvelle à grande vitesse de Baudrecourt (en Lorraine) à Vendenheim (en Alsace) »,* la ligne existante Metz-Strasbourg sera raccordée à la ligne nouvelle afin de permettre aux TGV venant de Luxembourg de circuler sur cette dernière.

⁶ Les voies de chemin de fer sont divisées en sections appelées « cantons ». Un des principes de la sécurité, et de la signalisation ferroviaire, consiste à interdire la circulation de deux trains dans le même canton et à maintenir un espacement de plusieurs cantons entre deux trains circulant dans le même sens. La longueur des cantons dépend de la vitesse moyenne de circulation des trains sur une ligne donnée, mais aussi du type d'équipement de sécurité installé sur cette dernière. L'augmentation du nombre de cantons se fait en réduisant leur longueur, ce qui permet de rapprocher deux trains successifs et, par conséquent, d'augmenter la capacité de la ligne et d'en assouplir l'exploitation.

2) *La consistance des dessertes entre la France et le Luxembourg*

Les durées de parcours, les fréquences et les horaires des liaisons qui seront mises en place dans le cadre du TGV Est-européen entre la France et le Luxembourg sont précisées aux **articles 3 et 4 du protocole d'accord**.

- **desserte Paris-Luxembourg** : elle sera assurée au moyen des rames TGV mises en exploitation sur le TGV Est-européen et comportera, au moins, quatre allers-retours quotidiens sans rupture de charge⁷. Dès la réalisation de la première phase, le temps de parcours pour ces quatre allers-retours ne devra pas excéder 2h15 (contre 3h35 aujourd'hui). Le protocole d'accord indique également les plages horaires dans lesquelles il serait souhaitable que les liaisons Paris-Luxembourg s'insèrent⁸.

- **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, au moins quatre fois par jour, dans un temps égal à celui qui prévaut actuellement (2h05). 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 1h25 et la desserte devra comporter au moins quatre allers-retours quotidiens sans rupture de charge. Là aussi, 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.

- **modalités d'exploitation** : elle sont définies à l'article 4 du protocole d'accord. Pour les relations Paris-Luxembourg et Strasbourg-Luxembourg, la même politique tarifaire et notamment le même niveau tarifaire que pour les autres trajets du TGV Est-européen s'appliqueront, 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. Par ailleurs, le **risque commercial de l'exploitation du TGV Est-européen sera supporté intégralement par la Partie française**, laquelle devra également assumer la responsabilité des dommages résultant de l'exploitation des TGV. Le Luxembourg assumera, lui, celle des dommages imputables à la gestion de l'infrastructure ferroviaire.

⁷ Le terme « sans rupture de charge » signifie « sans changement de train ».

⁸ 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) Modalités de la participation financière du Grand-Duché à la réalisation du TGV Est-européen

Comme votre Rapporteur l'a souligné, le Luxembourg s'engage à contribuer aux investissements que le projet de TGV Est-européen requiert sur le territoire français en échange d'un raccordement optimal au réseau. L'article 5 du protocole d'accord fixe à **117,386 millions d'euros** (aux conditions économiques de 1997) cette contribution qui correspond à **3,76% du coût total des investissements nécessaires à la réalisation de la première phase** (voir Annexe 2) et qui, considérée comme une subvention d'équipement, ne sera grevée d'aucune taxe ni d'aucun impôt.

A l'entrée en vigueur du protocole d'accord, le Grand-Duché versera la part qui lui incombe du cumul des dépenses depuis l'origine du projet jusqu'à l'entrée en vigueur du protocole. Les versements ultérieurs feront l'objet d'appels de fonds mensuels de la même manière que pour les autres financeurs du projet. Ainsi, les fonds seront appelés par les maîtres d'ouvrage auprès de l'Etat qui appellera la participation du Luxembourg sous la forme de titres de perception. Les fonds versés par le Luxembourg seront ensuite reversés aux maîtres d'ouvrage par l'Etat.

Par ailleurs, la **somme versée** par le Grand-Duché sera **forfaitaire** pour l'ensemble du projet et la France renonce expressément à demander à la Partie luxembourgeoise une quelconque contribution supplémentaire. Votre Rapporteur s'est étonné de cette facilité accordée à nos voisins. Il apparaît que la contribution financière du Luxembourg au projet a été négociée dès les premières missions qui ont été menées pour boucler le financement de l'opération. Initialement, à l'issue de l'accord de Metz en 1992, le Luxembourg s'était engagé sur une participation de 68,6 millions d'euros. Or, début 1998, la ministre luxembourgeoise chargée des transports a fait savoir que la participation du Luxembourg au projet pourrait être révisée. Un groupe de travail bilatéral a alors été mis en place pour préparer le présent accord. En juin 1998, le ministre de l'équipement, des transports et du logement a confié à M. Christian de Fenoyl, ingénieur général des ponts et chaussées, une mission pour la mise au point du plan de financement de la première phase de la LGV Est-européenne. Les conclusions du « rapport de Fenoyl » préconisaient une participation du Luxembourg de 114 à 122 millions d'euros. La ministre luxembourgeoise des transports a alors fait savoir que le Grand-Duché était prêt à revoir sa contribution à la hausse sous les réserves suivantes : que cette augmentation soit suivie dans un même ordre de grandeur par les régions françaises concernées par le projet, et que le Gouvernement français obtienne de la part de l'Union européenne une subvention ; qu'il y ait de la part des autorités françaises des garanties formelles tant pour apporter des améliorations évidentes à la relation Strasbourg-Luxembourg, que pour déterminer

ensemble avec la Belgique les conditions d'un prolongement vers Bruxelles de cette relation dans des conditions d'exploitation qui seraient sensiblement améliorées par rapport à la situation actuelle ; qu'il y ait un accord entre la SNCF et le CFL sur l'exploitation des relations Luxembourg-Paris et Luxembourg-Strasbourg à l'horizon de la mise en service du TGV Est-européen. Les ultimes négociations menées entre la France et le Luxembourg ont conduit à arrêter le chiffre de la participation luxembourgeoise à 117 millions d'euros.

Dans un souci de responsabilisation des maîtres d'ouvrage de l'opération, il a été précisé, de la même manière que dans la convention de financement signée entre l'État, RFF, la SNCF et les collectivités locales, que les éventuels dépassements du coût du projet seraient laissés à la charge des maîtres d'ouvrage. Ainsi, suite aux appels d'offre de génie civil, des surcoûts importants sont apparus et ont amené RFF à réviser le coût prévisionnel du projet qui est désormais de 3.405 millions d'euros. La stricte application des conventions passées par RFF pour la réalisation du projet voudrait que le surcoût soit intégralement porté à sa charge. Des réflexions sont en cours sur la prise en charge du surcoût. Votre Rapporteur se réjouit que le Premier ministre ait indiqué qu'ils ne relèveraient pas, en tout état de cause, des collectivités locales qui financent déjà le projet. Il aurait été difficilement acceptable que ces dernières soient moins bien traitées que le Luxembourg...

4) Dispositions diverses

L'**article 6** prévoit la participation, avec voix consultative, de délégués désignés par le Gouvernement luxembourgeois au **comité de pilotage** institué par l'article 5 de la convention de réalisation et de financement du 7 novembre 2000 et chargé du suivi de la réalisation, de la situation des dépenses et des évolutions du calendrier. Il comprend des représentants de l'Etat, des collectivités locales et de la SNCF.

L'**article 7** rappelle la propriété du maître d'ouvrage sur les **études** préliminaires à la réalisation que les Parties s'engagent à ne pas utiliser à des fins commerciales et à ne pas divulguer.

Enfin, l'**article 8**, relatif au **règlement des différends**, prévoit le recours à l'arbitrage en cas d'échec de la négociation. Chacune des Parties, si elles ne peuvent s'entendre sur le choix du ou des arbitres dans un délai de trois mois, peut faire appel au président de la Cour de justice des Communautés européennes ou à un autre membre de cette Cour pour désigner un arbitre unique.

CONCLUSION

Le protocole d'accord dont il vous est demandé d'autoriser l'approbation concrétise la volonté des Gouvernements français et luxembourgeois de favoriser le développement des échanges entre les deux pays.

Ainsi, ce texte permet d'obtenir la participation financière du Grand-Duché au projet de TGV Est-européen, en compensation de l'amélioration des dessertes ferroviaires entre Paris et Luxembourg d'une part et Luxembourg et Strasbourg d'autre part. Son montant s'élève à 117,4 millions d'euros pour un programme évalué, dans sa première phase, à 3,125 milliards d'euros.

Aussi, l'entrée en vigueur, dans les meilleurs délais, du protocole d'accord est nécessaire à l'équilibre financier du projet eu égard à son état d'avancement.

C'est donc au bénéfice de ces observations que votre Rapporteur vous invite à adopter le projet de loi qui vous est soumis.

EXAMEN EN COMMISSION

La Commission a examiné le présent projet de loi au cours de sa réunion du 25 juin 2003.

A la suite de l'exposé du Rapporteur, après avoir fait part de son étonnement face aux conditions financières offertes au Luxembourg par le protocole d'accord, le **Président Edouard Balladur**, faisant observer que Strasbourg risquait de se voir contester à terme son statut de siège du Parlement européen si des liaisons ferroviaires efficaces avec le reste de l'Europe n'étaient pas réalisées, a souhaité connaître la date à laquelle le TGV Est-européen pourrait être entièrement achevé.

M. Bruno Bourg-Broc a précisé que la première phase de ce programme serait mise en service en 2007 mais que rien n'avait encore été décidé pour la seconde phase qui doit relier Baudrecourt, en Moselle, à Strasbourg. La date de 2010 a pu être évoquée mais celle-ci semble difficilement tenable, *a fortiori* après la remise du rapport d'audit de l'Inspection générale des Finances et du Conseil général des Ponts et Chaussées qui n'envisage pas la réalisation de la seconde phase avant la seconde moitié de la prochaine décennie.

Constatant le caractère structurant du réseau TGV, notamment après la mise en service du TGV Méditerranée, **M. Gilbert Gantier** s'est déclaré choqué par la remise en cause du prolongement de la ligne nouvelle en cours de construction vers Strasbourg. Il a également fait preuve de réserves vis-à-vis des conditions financières du raccordement du Luxembourg au TGV Est-européen, selon lui trop favorables au Grand-Duché.

Le **Président Edouard Balladur** a émis le vœu que le Luxembourg soit traité de la même façon que les collectivités locales françaises.

M. Jean-Jacques Guillet s'est interrogé sur la pertinence de la référence à la fréquentation de la ligne Luxembourg-Paris qui pourrait ne pas justifier de tels aménagements.

M. François Loncle a rappelé qu'il était membre du comité de pilotage chargé de la promotion de Strasbourg comme capitale européenne et a souligné que la liaison avec le Luxembourg revêtait une importance politique essentielle pour maintenir le rang de Strasbourg dans l'Union européenne. Il a estimé que l'on ne pouvait tirer aucun enseignement de la

fréquentation actuelle de la ligne Paris-Strasbourg que peu de voyageurs utilisent en raison de sa lenteur.

Le Président Edouard Balladur a estimé que le maintien du siège du Parlement européen à Strasbourg passait certes par un renforcement de la desserte de la ville mais aussi par une interdiction des sessions de cette assemblée ailleurs qu'à Strasbourg.

Évoquant la fréquentation, selon lui essentiellement touristique, de la ligne actuelle Paris-Luxembourg, **M. Arnaud Lepercq** a jugé regrettable que le raccordement du Grand-Duché soit effectué avant la réalisation de la seconde phase du TGV Est-européen.

M. Serge Janquin a constaté que le déséquilibre institué en faveur du Luxembourg était le résultat d'impératifs politiques qui ne se réduisaient pas à une simple logique économique.

Le Président Edouard Balladur, rappelant que le présent projet de loi serait examiné en séance publique en application de l'article 106 du Règlement qui permettra à chacun de s'exprimer au cours d'une discussion générale, a proposé de joindre au rapport de la Commission un commentaire insistant sur l'intérêt qu'il y a à ne pas tarder à réaliser la seconde phase du TGV Est-européen et sur la nécessité de traiter les collectivités locales françaises de la même manière que le Luxembourg.

M. Bruno Bourg-Broc, Rapporteur, a, de nouveau, déploré l'absence de perspectives pour la réalisation de la seconde phase du TGV Est-européen ainsi que pour le raccordement de cette ligne à Bruxelles qui devrait se faire au niveau de la gare « *Champagne-Ardenne* » mais qui n'est pas encore envisagé.

Conformément aux conclusions du Rapporteur, *la Commission a adopté le projet de loi (n°650).*

*

* *

La Commission vous demande donc d'*adopter*, dans les conditions prévues à l'article 128 du Règlement, le présent projet de loi.

650). NB : Le texte du protocole d'accord figure en annexe au projet de loi (n°

ANNEXE 1

Evolution des temps de parcours avec la mise en service du TGV Est-européen

	Actuel	1 ^{ère} phase*	Projet achevé	Nombre d'allers-retours quotidiens
Paris-Reims	1h25	0h45	0h45	7
Paris-Metz	2h45	1h30	1h30	8/8
Paris-Nancy	2h40			
Paris-Strasbourg	3h50	2h20	1h50	15
Paris-Luxembourg	3h35	2h15	2h15	4
Luxembourg-Strasbourg	2h05	2h05	1h25	4
Paris-Bâle	4h45	3h50	3h00	4
Paris-Zurich	5h55	4h30	3h40	3
Paris-Sarrebruck	3h45	1h50	1h50	3
Paris-Francfort	6h00	3h45**	3h35	5
Paris-Stuttgart	5h55	3h45**	3h05	4

pendulaire
fonction des
réseau allemand

* TGV 320km/h non

** à confirmer en
aménagement du

ANNEXE 2

Tableau de financement de la 1^{ère} phase du TGV Est-européen
(convention de financement signée le 7 novembre 2000
entre l'Etat, RFF, la SNCF et 17 collectivités locales
participant au financement du projet)

Répartition du financement	Millions d'euros
Etat	1219,6
UE	320,1
LUXEMBOURG	117,4
Île-de-France	76,2
Champagne-Ardenne	124,2
<i>Région</i>	<i>42,1</i>
<i>Ville de Reims</i>	<i>45,7</i>
<i>District de Reims</i>	<i>4</i>
<i>Conseil général des Ardennes</i>	<i>7,6</i>
<i>Conseil général de la Marne</i>	<i>24,8</i>
Lorraine	253,8
<i>Région</i>	<i>203,1</i>
<i>Conseil général de la Meuse</i>	<i>4,1</i>
<i>Conseil général de la Meurthe-et-Moselle</i>	<i>15,7</i>
<i>Conseil général de la Moselle</i>	<i>22,4</i>
<i>Conseil général des Vosges</i>	<i>8,5</i>
Alsace	282
<i>Région</i>	<i>141</i>
<i>Conseil général du Bas-Rhin</i>	<i>70,6</i>
<i>Communauté urbaine de Strasbourg</i>	<i>35,4</i>
<i>Conseil général du Haut-Rhin</i>	<i>24,4</i>
<i>Ville de Colmar</i>	<i>3,6</i>
<i>Ville de Mulhouse</i>	<i>7</i>
RFF + SNCF	731,8
TOTAL	3125,1

N° 980 – Rapport: protocole d'accord - raccordement du Grand-Duché de Luxembourg au TGV Est-européen (M. Bruno Bourg-Broc)