CHAMBER OF COMMERCE LUXEMBOURG
POWERING BUSINESS

Luxembourg, le 2 mai 2023

Objet : Projet de loi n°8043[1] portant
1° approbation de l'Avenant, fait à Esch-sur-Alzette, le 19 octobre 2021, au Protocole d'accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République française relatif au renforcement de la coopération en matière de transports transfrontaliers du 20 mars 2018 et à la Convention relative au financement d'aménagement visant à renforcer la desserte ferroviaire et favoriser les mobilités durables du 23 octobre 2020 ;
2° modification de l'article 2, paragraphe 1er, de la loi du 7 septembre 2018
1° portant approbation du Protocole d'accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République française relatif au renforcement de la coopération en matière de transports transfrontaliers, fait à Paris, le 20 mars 2018 ;
2° relative à la participation de l'État luxembourgeois au financement des travaux d'infrastructure réalisés sur le territoire français entre Metz et la frontière franco-luxembourgeoise à Zoufftgen. (6292LNI)

Saisine : Ministre des Affaires étrangères et européennes
(31 janvier 2023)

Avis de la Chambre de Commerce

Le projet de loi sous avis (ci-après le « Projet ») a pour objet d'approuver l'Avenant au Protocole d'accord relatif au renforcement de la coopération transfrontalière en matière de transports transfrontaliers du 20 mars 2018 entre la République française et le Grand-Duché de Luxembourg.

En bref

- La Chambre de Commerce salue la volonté du gouvernement d'œuvrer en faveur d'un co-développement pour améliorer la desserte ferroviaire entre la France et le Luxembourg.
- Elle souligne cependant l'impact important de cet Avenant sur les finances publiques luxembourgeoises en raison du doublement prévu de la participation initiale.
- Elle est en mesure d'approuver le projet de loi sous-avis.

[1] Lien vers le projet de loi sur le site de la Chambre des Députés

Contexte

Le protocole d'accord signé en 2018 entre la France et le Luxembourg visait à mettre en œuvre une politique de transports multimodale et concertée afin de répondre aux besoins des travailleurs frontaliers qui résident en France et travaillent au Luxembourg. Il prévoyait notamment une amélioration de la desserte ferroviaire via l'amélioration des infrastructures ferroviaires notamment en gare de Thionville en France. Le but était d'améliorer l'offre de transport ferroviaire entre le sillon lorrain et le Luxembourg.

Ce protocole prévoyait ainsi un co-financement de ces aménagements réalisés sur le territoire français. Le Luxembourg devait initialement participer à hauteur 50% du montant des travaux soit une participation de 110 millions d'euros, la contribution restante étant couverte par la France avec un financement similaire de 110 millions d'euros.

Or, comme mentionné dans l'exposé des motifs du présent Projet, ce montant total de 220 millions d'euros ne suffira pas à atteindre l'objectif initial pour 2030, qui comprend le réaménagement du plan des voies de la gare de Thionville et la création d'un « sas fret » au niveau de la frontière.

Le Projet vise donc à approuver l'avenant au protocole d'accord signé afin d'augmenter la capacité de financement des travaux ferroviaires. Il est ainsi prévu une hausse de 110 millions d'euros pour la partie luxembourgeoise, portant à 220 millions d'euros sa participation pour les travaux d'infrastructures prévus par le protocole, la participation française augmentant dans les mêmes proportions. Cette hausse du financement servira à réaliser les projets mentionnés ci-dessus ainsi qu'à cofinancer un atelier de maintenance sur le territoire de la métropole de Metz, et le raccordement au réseau ferré de celui-ci pour les rames amenées à circuler sur l'axe du sillon lorrain.

Considérations générales

Actuellement, près de 120.000 frontaliers français travaillent au Luxembourg. Afin de désengorger la route et favoriser la mobilité durable, l'objectif fixé par la région Grand Est en France est de transporter 13.000 passagers sur le sillon lorrain en 2024, contre une capacité de 7.000 actuellement, et de monter cette offre à 22.000 usagers aux heures pleines en 2030. Cet objectif vise en effet à tenir compte de la hausse de l'emploi frontalier dans ces territoires.

Dans son récent livret thématique « Piloter le développement territorial pour répondre aux besoins de logement et de mobilité » afin d'alimenter le débat électoral de 2023[2], la Chambre de Commerce s'est exprimée en faveur d'un renforcement de la coopération transfrontalière en vue d'un co-développement territorial cohérent. En raison des relations d'interdépendance qui lient le Luxembourg et ses régions voisines, elle estime qu'une coordination accrue de la politique de transports est essentielle afin de maintenir le développement économique et l'attractivité du Luxembourg.

Le présent Projet s'inscrit pleinement dans cette démarche de dialogue avec les partenaires de la Grande Région. Elle ne peut donc que saluer ce dernier s'agissant du co-financement d'infrastructures ferroviaires du côté français visant à faciliter la mobilité des travailleurs frontaliers. Elle souligne cependant l'impact de ce nouveau Projet sur les finances publiques luxembourgeoises via le doublant prévu de la participation en l'espace de peu de temps

* * *

[2] Lien vers le livret « Piloter le développement territorial pour répondre aux besoins de logement et de mobilité »

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce est en mesure d'approuver le projet de loi sous avis.

LNI/DJI