

No. 56124*

**Luxembourg
and
France**

Memorandum of Understanding between the Government of the Grand Duchy of Luxembourg and the Government of the French Republic on the strengthening of cross-border transport cooperation. Paris, 20 March 2018

Entry into force: *1 January 2020, in accordance with article 9*

Authentic text: *French*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *Luxembourg, 6 January 2020*

**No UNTS volume number has yet been determined for this record. The Text(s) reproduced below, if attached, are the authentic texts of the agreement /action attachment as submitted for registration and publication to the Secretariat. For ease of reference they were sequentially paginated. Translations, if attached, are not final and are provided for information only.*

**Luxembourg
et
France**

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. Paris, 20 mars 2018

Entrée en vigueur : *1^{er} janvier 2020, conformément à l'article 9*

Texte authentique : *français*

Enregistrement auprès du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies : *Luxembourg, 6 janvier 2020*

**Aucun numéro de volume n'a encore été attribué à ce dossier. Les textes disponibles qui sont reproduits ci-dessous sont les textes originaux de l'accord ou de l'action tels que soumis pour enregistrement. Par souci de clarté, leurs pages ont été numérotées. Les traductions qui accompagnent ces textes ne sont pas définitives et sont fournies uniquement à titre d'information.*

[FRENCH TEXT – TEXTE FRANÇAIS]

PROTOCOLE D'ACCORD

ENTRE

*LE GOUVERNEMENT DU GRAND-DUCHE DE LUXEMBOURG
ET LE GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE FRANÇAISE*

RELATIF AU

*RENFORCEMENT DE LA COOPERATION EN MATIERE DE
TRANSPORTS TRANSFRONTALIERS*

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

et

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

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. À 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 2x3 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 – 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 (sas 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 2x3 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 du
Grand-Duché de Luxembourg,
Le ministre du Développement durable
et des Infrastructures,

Pour le Gouvernement de la
République française,
La ministre auprès du ministre d'État,
ministre de la Transition écologique et
solidaire, chargée des Transports,



François BAUSCH



Elisabeth BORNE

[TRANSLATION – TRADUCTION]

MEMORANDUM OF UNDERSTANDING BETWEEN THE GOVERNMENT OF
THE GRAND DUCHY OF LUXEMBOURG AND THE GOVERNMENT OF THE
FRENCH REPUBLIC ON THE STRENGTHENING OF CROSS-BORDER
TRANSPORT COOPERATION

The Government of the Grand Duchy of Luxembourg, represented by Mr. François Bausch, Minister for Sustainable Development and Infrastructure of the Grand Duchy of Luxembourg, and the Government of the French Republic, represented by Ms. Elisabeth Borne, Minister of Transport in the Ministry for Ecological and Inclusive Transition, hereinafter referred to as “the Parties”,

Considering that 95,000 French residents currently work in Luxembourg, that this figure is constantly rising, that, according to estimates, their number will be 135,000 in 2030, and that the mobility of these workers is a key variable in the economic development of the border areas,

Considering that the Convention in respect of the operation of the railways of the Grand Duchy of Luxembourg, signed at Luxembourg on 17 April 1946 between the President of the Provisional Government of the French Republic, His Royal Highness the Prince Regent on behalf of His Majesty the King of the Belgians and Her Royal Highness the Grand Duchess of Luxembourg, as amended by the Additional Protocol signed at Luxembourg on 28 January 1997, emphasizes in particular in article 4 that “the Contracting Parties shall ensure that railway infrastructure is as well integrated as possible into trans-European transport networks and shall ensure the continuity of rail service across the common borders” and that “in the interest of the integration of the Belgian, French and Luxembourg parts of the cross-border region, the mobility of the people who live and work there and exchanges between the various core businesses in the region, the Contracting Parties shall promote cross-border rail links under appropriate conditions with respect to service, frequency, journey time and comfort, particularly when those links have a public service dimension on all or part of the route”,

Considering the general declaration adopted at the first France-Luxembourg intergovernmental seminar, held in Paris on 20 March 2018, which sets out the framework within which this Memorandum of Understanding lies,

Resolved to implement a transport policy that meets the objectives of sustainable development, and in particular to promote rail transport and to pursue rail cooperation between France and Luxembourg, ensuring the continuity of international and cross-border services while also ensuring the good quality of these services for the benefit of rail customers,

Having stated the following in advance:

Given the changing trends in mobility demands, schedules and various projects in Luxembourg and France, it is necessary to determine the infrastructure development needed to enhance the performance of the transport system. To that end, a joint opportunity study was done on increasing capacity on the Metz-Thionville-Luxembourg route,

The last major change made on the Lorraine corridor was on 28 August 2016 with the introduction of generalized regular-interval timetables,

Currently, the capacity of Luxembourg station and the length of platforms in France limit the length of TER passenger trains to a maximum of two coupled TER 2N-type railcars (known as

“UM2”) with a total seating capacity of 666 seats. The intention is to run longer three-unit trains (UM3) that can accommodate a significant 33 per cent increase in passenger numbers, with a total capacity of approximately 1,000 seats per train,

In Luxembourg, the new Bettembourg-Luxembourg line, the construction of the new platforms V and VI and the restructuring of the track layout at Luxembourg station will make it possible to accommodate UM3 trains starting in December 2021,

The joint study highlighted the need for additional development, including lengthening the platforms at some intermediate stations on the Metz-Luxembourg route to match the length of the planned rolling stock (UM3),

Electrical capacity is limited on the Lorraine corridor and as a result SNCF is unable to run all trains in UM3 formation without restrictions. The reinforcement of the electrical power supply in France will make it possible for a large number of trains to run in UM3 formation under nominal operating conditions,

Alongside the new rail infrastructure in Luxembourg, such as the new line between Bettembourg and Luxembourg and the construction of two new platforms and the restructuring of the track layout at Luxembourg station, other infrastructure improvements have been identified to enable the increase in capacity targeted for 2028–2030,

The joint study of a multimodal development of the A31 highway (French side) and the Act of 15 December 2017 on upgrading the A3 highway (Luxembourg side) to 2x3 lanes up to the French border, instead of the initial project which ran to Bettembourg/Dudelange, are aimed at promoting public road transport and the use of carpooling on the Metz-Luxembourg highway,

Luxembourg currently operates and finances a public road transport service from France to development zones in Luxembourg. One hundred per cent of the funding for these lines, at €13 million per year, is provided by Luxembourg,

Have agreed as follows:

Article 1. Purpose

The purpose of this Memorandum of Understanding is as follows:

- To define the principles of the railway development to be carried out on the Metz-Thionville-Luxembourg railway line for the periods 2022–2024 and 2028–2030;
- To define the policy needs in the areas of carpooling and cross-border public road transport;
- To establish the principles for funding these development projects.

Article 2. Infrastructure development

Based on the results of the joint opportunity studies on increasing the capacity of the Metz-Thionville-Luxembourg highway to meet the growing demand for services between Metz and Luxembourg and to improve traffic conditions by 2030, the Parties agree on the provisions of articles 3, 4 and 5 for the purpose, in the railway sector, of having 8 TER, 1 TGV and 1 freight train running per peak hour by the target date of 2028–2030.

In addition, they shall promote the construction of park-and-ride facilities near railway stations to facilitate the movement of border workers, in particular for the stations of Longwy, Thionville, Hettange-Grande, Uckange and Maizières-lès-Metz.

The Parties shall ensure proper coordination and scheduling of all rail work in order to limit the impact on service during the transition phase and to maximize the expected benefits.

In France, SNCF Réseau shall be the project manager for railway procedures, studies and works. SNCF Réseau, the French railway infrastructure manager, and CFL, the Luxembourg railway infrastructure manager, may adjust this principle by agreement as needed for connection work between the two railway networks at the border.

Article 3. Railways – Implementation by 2022–2024

In Luxembourg, work is under way on the new line between Luxembourg and Bettembourg, the construction of two new platforms and the restructuring of the track layout at Luxembourg station.

In France, the aforementioned opportunity studies highlighted the advisability of carrying out the following development projects by 2022–2024:

- Lengthening of platforms in the main French railway stations where needed;
- Reinforcement of the electrical power supply on the line in France in order to enable all trains to be run in UM3 formation;
- Development of two park-and-ride facilities near Thionville and Longwy stations, with capacities of around 700 and 660 spaces, respectively.

France is carrying out definition studies on these development projects in order to define the coherence of this first phase of development and then initiate the work necessary for its completion by 2022–2024.

Article 4. Railways – Implementation by 2028–2030

The aforementioned opportunity studies highlighted the advisability of carrying out the following development projects by 2028–2030:

- Optimization of the block system on both sides of the border, creation of new switching points and interconnection of signalling systems at the border;
- Removal of level crossings between Thionville and the border;
- Redesign of the track plan at Thionville station and arrangement of passenger flows;
- Development required for the smooth flow of freight traffic through the laying of a third track (sas fret) on both sides of the France-Luxembourg border;
- Development of the Metz railway junction;
- Complementary work on existing infrastructure and railway stations.

France is carrying out definition studies on these development projects in order to define the coherence of this second phase of development and then initiate the work necessary for its completion by 2028–2030, subject to the stipulations set forth in article 6.

Article 5. Policy on carpooling and public road transport services

In order to promote more sustainable mobility, the Parties shall encourage the use of public road transport and carpooling on the Metz-Luxembourg section of the A31 (French side) and A3 (Luxembourg side) highways and in particular:

- Initiate or promote the establishment of carpooling platforms;
- Define, fund and implement a carpool parking programme for carpoolers;
- Define, fund and implement a park-and-ride and bus station programme to encourage the use of cross-border public road transport;
- Study, evaluate and implement the creation of a dedicated lane for public transport in place of the existing emergency lane on the A31 highway (French side), prior to its widening if necessary, in line with the project to make the A3 highway 2x3 lanes on the Luxembourg side.

Project management for the carpool parking, park-and-ride and bus station programme shall be carried out by the local authorities. Luxembourg shall assess the need for new cross-border public road transport services to the planned park-and-ride sites.

Article 6. Financing

The development projects on French territory identified in articles 2 to 5, including the studies and preliminary steps to be completed prior to the start of the work, shall receive funding from Luxembourg up to a maximum of €120 million, including €110 million for the railway development projects mentioned in articles 3 and 4 and €10 million for promotion of the sustainable mobility policy mentioned in article 5, for a total contribution by Luxembourg equal to 50 per cent of the investment costs in France.

This contribution shall be considered by France as a capital grant; this grant shall not be subject to any tax or duty.

This contribution shall be mobilized through the signing of several agreements between the Parties governing the details of the funding for the different development projects mentioned in articles 2 to 5.

These agreements shall specify the procedures for the payment of the contribution by Luxembourg, in particular the conditions for the reimbursement of all or part of the contribution of Luxembourg in the event that the development projects mentioned in articles 2 to 5 cannot be completed in accordance with the key provisions of this Memorandum of Understanding.

France shall not be obliged to continue with the development projects identified in articles 2 to 5 once the ceiling of the equal contribution by Luxembourg provided for in article 6, paragraph 1, has been reached.

The contribution of Luxembourg shall be conditional upon the passage of a special law authorizing this investment. Luxembourg shall take the necessary steps to ensure that this law is passed in 2019 at the latest.

The commitments of France under this Memorandum of Understanding shall be conditional upon the passage of the special law mentioned in the preceding paragraph.

Article 7. European subsidies

The aforementioned planned rail infrastructure is located on one of the most important European corridors of the trans-European transport network (TEN-T), which also includes the North Sea-Mediterranean rail freight corridor.

The Parties shall make their best efforts to obtain European subsidies, in particular through such instruments as the European interconnection mechanism, which contribute to the establishment of the TEN-T.

Article 8. Governance

The cross-border rail projects on the Metz-Thionville-Luxembourg line shall be monitored by a France-Luxembourg rail working group. It shall comprise representatives of France, including representatives of the Grand Est region, representatives of Luxembourg, and representatives of infrastructure managers and railway companies operating passenger transport. It shall be responsible for monitoring the development projects referred to in articles 3 and 4 of this Memorandum of Understanding and shall report regularly on work progress to the national and regional authorities.

Matters relating to the A31-A3 highway shall be monitored by a France-Luxembourg road working group. It shall comprise representatives of the French Republic, the Grand Duchy of Luxembourg and, where necessary, the authorities in charge of organizing mobility relating to public road transport and carpooling.

Article 9. Duration of the Memorandum of Understanding and entry into force

This Memorandum of Understanding is concluded for an indefinite period.

Each Party shall notify the other Party of the completion of the domestic procedures required for the entry into force of this Memorandum of Understanding, which shall become effective on the first day of the second month following the date of the last notification.

Article 10. Settlement of disagreements and disputes

Any disagreement relating to the interpretation or implementation of this Memorandum of Understanding shall be settled through consultation(s) or negotiation(s) between the Parties.

Article 11. Amendments

This Memorandum of Understanding may be amended at any time by written agreement between the Parties. Amendments shall enter into force under the conditions laid down in article 9.

Article 12. Termination

Either Party may, at any time, give notice in writing through the diplomatic channel of its intention to terminate this Memorandum of Understanding. Termination shall take effect [six

months] from the date on which notice is received by the other Party, unless the notice to terminate is withdrawn by mutual agreement before the expiry of that period.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorized by their respective Governments, have signed this Memorandum of Understanding.

DONE at Paris on 20 March 2018 in two original copies in the French language.

For the Government of the Grand Duchy of Luxembourg

FRANÇOIS BAUSCH

Minister for Sustainable Development and Infrastructure

For the Government of the French Republic

ELISABETH BORNE

Minister of Transport, Ministry for Ecological and Inclusive Transition