

N° 5233²

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2003-2004

PROJET DE LOI

autorisant la construction d'un nouveau viaduc à deux voies à la sortie nord de la Gare de Luxembourg, le raccordement d'une des deux voies par un tunnel nouveau à voie unique et le réaménagement général de la tête nord de la Gare de Luxembourg, et modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire

* * *

AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE

(23.1.2004)

Par sa lettre du 7 novembre 2003, Monsieur le Ministre des Transports a bien voulu demander l'avis de la Chambre de Commerce au sujet du projet de loi repris sous rubrique.

L'objet du présent projet de loi est de modifier le paragraphe 3 de l'article 10 modifié de la loi du 10 mai 1995 relative à l'infrastructure ferroviaire par l'ajout à la liste des projets d'infrastructure ferroviaire d'une nouvelle position 23° concernant la construction d'un nouveau viaduc à deux voies à la sortie Nord de la Gare de Luxembourg, le raccordement d'une des deux voies par un tunnel nouveau à voie unique et le réaménagement général de la tête Nord de la Gare de Luxembourg.

Pour rappel, l'article 10 précité avait institué un fonds spécial, dénommé „Fonds du Rail“, qui reprend les dépenses prévues par le programme d'investissement quinquennal établi par le Ministère des Transports et le gestionnaire du réseau ferroviaire, c'est-à-dire la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois (SNCF).

Le projet de loi précise que le coût financier du projet sous rubrique évalué à 180,70 millions EUR (hors TVA, mais incluant les coûts de planification) correspond à la valeur 569,61 de l'indice semestriel des prix à la construction au 1er octobre 2002. L'engagement financier dépasse ainsi le seuil de 7,5 millions d'euros prévu par l'article 80 de la loi du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'Etat, de sorte que l'approbation de la Chambre des Députés est nécessaire en vertu de l'article 99 de la Constitution.

Les auteurs du projet de loi ont prévu de réaliser la construction en deux phases: la première phase du projet comporte la réalisation d'un nouveau viaduc à deux voies à la sortie Nord de la Gare de Luxembourg ainsi que les aménagements nécessaires à la tête Nord de la Gare de Luxembourg. La deuxième phase des travaux comporte la réalisation d'un nouveau tunnel à voie unique pour raccorder la voie extérieure du nouveau viaduc du côté Est à la tête Nord de la Gare de Luxembourg.

Il est prévu que l'intégralité des travaux sera achevée dans la deuxième moitié de l'année 2007. Les auteurs du projet de loi précisent cependant que cet échéancier n'est valable que sous condition de procédures et d'autorisations accélérées, notamment l'approbation du projet de loi avant fin 2003. L'adoption tardive du projet de loi par le Conseil de Gouvernement le 10 octobre 2003 n'a cependant pas permis à la procédure législative de parvenir à son terme avant cette échéance.

Le projet de loi est accompagné d'un exposé des motifs décrivant en détail le concept de réalisation du projet, le concept d'exploitation du réseau ferré à la base du projet, un échéancier de réalisation, un descriptif détaillé du projet, les équipements ferroviaires ainsi que l'évaluation des coûts (comprise également dans la fiche financière jointe au projet).

Le présent projet de loi s'insère dans la stratégie „mobilité.lu“, approuvée par le Conseil de Gouvernement du 22 mars 2002. A travers cette stratégie, les autorités gouvernementales visent une augmenta-

tion et une amélioration de l'offre des transports en commun, afin d'atteindre un partage modal transport public/transport individuel de 25 : 75 à l'horizon 2020. En l'occurrence, la construction d'un nouveau viaduc, d'un nouveau tunnel ainsi que les aménagements afférents de la Gare de Luxembourg s'inscrivent dans cette stratégie en visant à éliminer le goulot d'étranglement et à augmenter la sécurité de la circulation ferroviaire dans le secteur Nord de la Gare de Luxembourg.

De manière constante depuis son avis du 17 mars 2003 relatif au projet de loi modifiant la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire, la Chambre de Commerce approuve, dans ses grandes lignes, la stratégie „mobilité.lu“. La Chambre de Commerce avait notamment considéré que le partage modal entre transport public et transport individuel de 25 : 75 constitue un véritable défi, qui ne peut être atteint que si l'offre des transports en commun devient plus attrayante, notamment en tenant compte des besoins de plus en plus variés et hétérogènes des usagers potentiels, et si les autorités parviennent à influencer les habitudes et les mentalités de la population.

Le nouveau concept d'exploitation sur lequel se base le présent projet de loi repose sur l'augmentation de la fréquence des trains classiques et sur la mise en service du train-tram sur le réseau ferré national.

La Chambre de Commerce est d'avis que le présent projet devrait permettre une amélioration substantielle de la fréquence et de la sécurité des transports ferroviaires, notamment en évitant la saturation de la Gare de Luxembourg face à l'augmentation de la fréquence des trains classiques, en permettant la mise en service d'un train-tram sur le réseau ferré national et en améliorant la desserte du Nord et de l'Est du pays depuis la Gare de Luxembourg.

Par ailleurs, le présent projet de loi présente l'avantage de s'inscrire à la fois dans la perspective d'une amélioration générale de la qualité du service fourni aux clients de la SNCFL et aux piétons (passerelle pour piétons, accessibilité optimale aux personnes à mobilité réduite, mise en conformité des critères de qualité), de la prise en compte des contraintes environnementales (respect de l'environnement naturel local et en particulier du lit de l'Alzette) et du respect du patrimoine bâti historique (construction d'un viaduc parallèle à l'actuel viaduc Pulvermühle, démontage puis reconstruction à l'identique d'une ancienne tourelle datant des fortifications de la ville).

La Chambre de Commerce attire cependant l'attention des autorités gouvernementales sur le fait que le présent projet, d'une envergure financière considérable s'inscrit dans un contexte de dégradation des finances publiques.

De manière générale, la Chambre de Commerce plaide pour une gestion prudente et rationnelle des projets en matière de transports publics. Compte tenu du ralentissement économique, du niveau plus faible des recettes fiscales prévisibles et d'une moindre dotation du Fonds du Rail, il est indispensable que l'Etat, de concert avec les acteurs économiques concernés, fixe des priorités sur la base d'une stricte analyse coût-avantage. L'évaluation des frais d'exploitation et des coûts d'entretien doit également être prise en compte lors de la planification des projets. Des dépassements du cadre financier fixé par les lois d'autorisation doivent être évités.

*

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