

**N° 6725<sup>3</sup>****CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2014-2015

**PROJET DE LOI****modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative  
à la gestion de l'infrastructure ferroviaire**

\* \* \*

**RAPPORT DE LA COMMISSION DU DEVELOPPEMENT DURABLE**

(10.12.2014)

La Commission se compose de: Mme Josée LORSCHÉ, Présidente-Rapportrice; Mme Sylvie ANDRICH-DUVAL, MM. Gilles BAUM, Yves CRUCHTEN, Georges ENGEL, Gusty GRAAS, Max HAHN, Ali KAES, Henri KOX, Marc LIES, Roger NEGRI, Marco SCHANK, Justin TURPEL et Serge WILMES, Membres.

\*

**I. ANTECEDENTS**

Le projet de loi sous rubrique a été déposé à la Chambre des Députés le 7 octobre 2014 par le Ministre du Développement durable et des Infrastructures.

Le Conseil d'Etat a émis son avis le 25 novembre 2014.

La Chambre de Commerce a, quant à elle, avisé le projet en date du 6 novembre 2014.

Le 1er décembre 2014, la Commission du Développement durable a désigné Mme Josée Lorsché comme rapportrice. Elle a également examiné le projet de loi ainsi que l'avis du Conseil d'Etat.

La Commission du Développement durable a examiné et adopté le présent rapport au cours de sa réunion du 10 décembre 2014.

\*

**II. CONSIDERATIONS GENERALES**

Le réseau ferré luxembourgeois est conçu pour répondre aux besoins globaux de l'aménagement du territoire, du développement durable de l'économie et de la mobilité des citoyens. Ses raccordements avec les chemins de fer des pays voisins contribuent à son insertion appropriée dans les réseaux de transport transfrontaliers et transeuropéens.

Dans ce contexte et dans le contexte général de l'optimisation de l'infrastructure ferroviaire dans la région centrale du Grand-Duché, la construction d'un viaduc à deux voies à la sortie Nord de la Gare de Luxembourg, le raccordement d'une des deux voies par un nouveau tunnel à voie unique et le réaménagement général de la tête Nord de la Gare de Luxembourg ont fait l'objet de la loi de financement du 18 avril 2004. Cette loi a été suivie en 2006 et en 2009 par des transferts de crédit de la phase 2 (nouveau tunnel) vers la phase 1B (viaduc et tête Nord de la Gare de Luxembourg) s'avérant utiles, entre autres en raison de la révocation du projet tram-train en novembre 2005 et des adaptations techniques qui devaient nécessairement en découler.

Reste à noter qu'en 2004, les procédures à suivre lors de l'élaboration d'une loi de financement n'étaient en général pas très contraignantes quant à l'estimation des coûts, du fait qu'une simple étude de faisabilité respectivement tout au plus un avant-projet sommaire (APS) d'un projet de construction d'envergure étaient suffisantes pour lui donner une suite favorable au niveau législatif.

A l'instar de tout autre projet de construction majeur, les crédits estimés et approuvés à l'époque pour le projet ferroviaire sous rubrique étaient par conséquent basés sur un avant-projet sommaire (APS) ne tenant compte ni des implications techniques et de réalisation du viaduc ferroviaire „Pulvermuehle“, ni des contraintes, analyses et besoins ultérieurs concernant la réalisation du projet. Au cours des études détaillées et des travaux entamés sur le terrain, il s'est avéré que la finalisation du projet sous rubrique nécessiterait des crédits supplémentaires, notamment en raison d'importants problèmes géotechniques. Par ailleurs, les contraintes liées à la sauvegarde du patrimoine et les exigences environnementales relatives aux nuisances acoustiques ont fait augmenter les coûts du projet.

\*

### III. OBJET DU PROJET DE LOI

Le projet de loi sous rubrique a pour objet de modifier et de compléter la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire en inscrivant au point 23° du paragraphe 3 la somme de 334.000.000 €.

Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, ce montant est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix de la construction. La loi du 18 avril 2004, autorisant la construction du projet décrit ci-dessus, avait déjà mis à disposition du Gouvernement la somme de 180.700.000 € en vue de la réalisation des divers travaux.

Le projet est subdivisé en deux phases, à savoir:

- la phase 1, comprenant la réalisation du nouveau viaduc, évaluée à l'époque à 82.500.000 € (partie 1.A) et le réaménagement général de la tête nord de la Gare de Luxembourg, évalué, quant à lui, à 38.885.000 € (partie 1.B);
- la phase 2, comprenant la construction d'un nouveau tunnel, évaluée à l'époque à 59.315.000 €.

Suite à l'évolution du projet, plusieurs transferts budgétaires devenaient nécessaires. Ainsi, en 2006, un transfert de 12 millions d'euros a déjà été effectué de la phase 2 vers la phase 1.B. Par la suite, en 2009, un nouveau transfert vers la partie 1.B s'est avéré indispensable, sans pour autant dépasser le montant global accordé par la loi du 18 avril 2004 précitée. Un ultime transfert de crédits était finalement requis en 2014 afin de pouvoir continuer les travaux concernant la partie 1.A.

La commission de contrôle de l'exécution budgétaire, ayant pris acte desdits transferts en 2009, a retenu, en cette même année, qu'un nouveau projet de loi serait à déposer en raison du dépassement prévisible des crédits. En effet, l'article 80 de la Constitution prévoit l'élaboration d'une loi de financement pour tout projet dépassant le seuil de 40.000.000 €.

Compte tenu des adaptations des montants à l'indice des prix de la construction, la rallonge budgétaire actuellement nécessaire et s'élevant à 109.000.000 €, s'explique par l'estimation initiale très approximative qui n'englobait pas la totalité des charges financières à prévoir pour:

- l'ouvrage perré adjacent au viaduc ayant connu des complications techniques et des problèmes de stabilité non négligeables,
- les adaptations majeures sous le boulevard d'Avranches au vu d'une géologie de terrain plus mauvaise que présumée,
- la réalisation d'installations de traction électrique et de signalisation non prévues dans l'étude de faisabilité,
- la hausse extraordinaire des prix des métaux ferreux et non ferreux,
- des installations de chantier beaucoup plus coûteuses, au vu de la réalisation d'accès de chantier supplémentaires,
- la protection des vestiges de la forteresse et la découverte inattendue de vestiges qui ont dû être protégés,
- la réalisation d'écrans acoustiques sur une longueur totale de 900 mètres,
- les frais d'études supplémentaires suite à l'évolution du chantier.

Pour les détails concernant les transferts financiers déjà accordés et les travaux en cours de réalisation, il est renvoyé au document parlementaire afférent, ainsi qu'au document présenté aux membres de la Commission du Développement durable en date du 1er décembre 2014.

\*

#### IV. AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Dans son avis du 25 novembre 2014, le Conseil d'Etat apprécie le détail des motivations fournies pour la demande de rallonge budgétaire et estime que certains dépassements seraient de toute façon restés imprévisibles. La Haute Corporation rappelle cependant qu'une gestion financière transparente dans le respect de l'intérêt légitime du contribuable va de pair avec une planification détaillée et un suivi financier exact d'un projet d'envergure. Il s'agit, suivant l'avis du Conseil d'Etat, d'éviter en premier lieu les dépassements financiers tout court et, en conséquence, le vote continu de plusieurs lois pour réaliser un seul projet.

En guise de conclusion, le Conseil d'Etat ne formule aucune objection quant au contenu de l'article unique du projet de loi sous avis.

\*

#### V. AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE

La Chambre de Commerce salue que le projet de construction a pour objectif d'éliminer le goulot d'étranglement à la tête Nord de la Gare de Luxembourg qui restreint les capacités d'exploitation des trains internationaux, en particulier vers la Belgique et l'Allemagne. En outre, la chambre professionnelle estime que l'assurance d'une bonne accessibilité, tant interne au pays qu'externe, notamment aux acteurs économiques, constitue un élément fondamental de compétitivité et d'attractivité pour le Grand-Duché de Luxembourg. Dans cet ordre d'idées et dans le cadre général de l'amélioration de la mobilité et de l'ensemble des services aux clients, la Chambre de Commerce ne peut que saluer le projet sous avis qui a pour objectif principal de moderniser les infrastructures d'accès et d'accueil pour les voyageurs.

Toutefois, la Chambre de Commerce regrette l'absence d'une planification rigide et d'une stricte analyse coût-avantage préliminaire. Elle estime que, de manière générale, il convient de consacrer suffisamment de temps de planification en établissant des hypothèses solides et en élaborant des devis détaillés sur les coûts avant d'entamer des projets, afin d'éviter des dépassements budgétaires élevés à l'avenir.

\*

#### VI. COMMENTAIRE DE L'ARTICLE UNIQUE ET TRAVAUX EN COMMISSION

L'article unique du projet de loi, qui n'appelle pas de commentaire particulier, se lit comme suit:

**Article unique.** Le deuxième et le troisième alinéa du paragraphe 3 de l'article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire sont modifiés et complétés comme suit:

1. Le point 23° du paragraphe 3 est remplacé comme suit:

„23°	Construction d'un nouveau viaduc à deux voies à la sortie Nord de la Gare de Luxembourg et réaménagement général de la tête Nord de la Gare de Luxembourg.....	334.000.000 €“
------	--	----------------

2. Le troisième alinéa du paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

„Ces montants s'entendent hors taxe sur la valeur ajoutée (TVA). Les montants repris sous 1a°, 3°, 10°, 11°, 12° et 14° correspondent à la valeur 524,53 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1er avril 2000. Ceux repris sous 1b°, 2°, 4°, 5°, 6°, 7°, 8°, 15°, 17°, 19° et 20° correspondent à la valeur 554,26 de cet indice au 1er octobre 2001. Celui repris sous 21° correspond à la valeur 563,36 de cet indice au 1er avril 2002. Celui repris sous 22° correspond à la valeur 569,61 de cet indice au 1er octobre 2002. Les montants repris sous 9°, 24° et 25° correspondent à la valeur 666,12 de cet indice au 1er avril 2008. Ceux repris sous 16°, 18°, 26°, 27° et 28° correspondent à la valeur 685,44 de cet indice au 1er octobre 2010. Ceux sous 29° et 30° correspondent à la valeur 725,05 de cet indice au 1er octobre 2012. Celui sous 31° correspond à

la valeur 730,85 de cet indice au 1er avril 2013. Ceux sous 23°, 32° et 33° correspondent à la valeur 738,97 de cet indice au 1er octobre 2013. Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, ce montant est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix de la construction précité“.

Au cours de la réunion du 1er décembre 2014, les membres de la Commission du Développement durable ont procédé à un bref échange de vues au cours duquel les responsables des CFL ont assuré que le rallongement budgétaire qui sera mis à disposition par le biais de la future loi sera suffisant à la finalisation des travaux. Dans ce contexte, Monsieur le Ministre a donné à considérer que le vote de la loi précitée du 18 avril 2004 s'est déroulé sur base d'un projet se trouvant au stade de l'étude de faisabilité respectivement au stade de l'avant-projet sommaire et se basant dès lors sur une estimation très approximative des charges financières à prévoir, tandis qu'aujourd'hui, au vu de la nouvelle procédure mise en place par la Chambre des Députés, les lois d'approbation sont votées sur base d'avant-projets détaillés.

\*

## VII. TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

Compte tenu de ce qui précède, la Commission du Développement durable recommande à la Chambre des Députés d'adopter le projet de loi sous rubrique dans la teneur qui suit:

\*

### PROJET DE LOI modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire

**Article unique.** Le deuxième et le troisième alinéa du paragraphe 3 de l'article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire sont modifiés et complétés comme suit:

1. Le point 23° du paragraphe 3 est remplacé comme suit:

„23°	Construction d'un nouveau viaduc à deux voies à la sortie Nord de la Gare de Luxembourg et réaménagement général de la tête Nord de la Gare de Luxembourg.....	334.000.000 €“
------	--	----------------

2. Le troisième alinéa du paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

„Ces montants s'entendent hors taxe sur la valeur ajoutée (TVA). Les montants repris sous 1a°, 3°, 10°, 11°, 12° et 14° correspondent à la valeur 524,53 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1er avril 2000. Ceux repris sous 1b°, 2°, 4°, 5°, 6°, 7°, 8°, 15°, 17°, 19° et 20° correspondent à la valeur 554,26 de cet indice au 1er octobre 2001. Celui repris sous 21° correspond à la valeur 563,36 de cet indice au 1er avril 2002. Celui repris sous 22° correspond à la valeur 569,61 de cet indice au 1er octobre 2002. Les montants repris sous 9°, 24° et 25° correspondent à la valeur 666,12 de cet indice au 1er avril 2008. Ceux repris sous 16°, 18°, 26°, 27° et 28° correspondent à la valeur 685,44 de cet indice au 1er octobre 2010. Ceux sous 29° et 30° correspondent à la valeur 725,05 de cet indice au 1er octobre 2012. Celui sous 31° correspond à la valeur 730,85 de cet indice au 1er avril 2013. Ceux sous 23°, 32° et 33° correspondent à la valeur 738,97 de cet indice au 1er octobre 2013. Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, ce montant est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix de la construction précité“.

Luxembourg, le 10 décembre 2014

La Présidente-Rapporteuse,  
Josée LORSCHÉ