6725 : résumé

Le projet de loi a pour objet de modifier le point 23 (« construction d’un nouveau viaduc à deux voies à la sortie Nord de la Gare de Luxembourg, raccordement d’une des deux voies par un tunnel nouveau à voie unique et réaménagement général de la tête Nord de la Gare de Luxembourg ») du paragraphe 3 de l’article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l’infrastructure ferroviaire. Il vise à réadapter le budget total prévu pour la réalisation de ce projet.

L’autorisation demandée en vue d’une augmentation des moyens budgétaires pour la réalisation du projet est exigée par l’article 99 de la Constitution, vu que le montant dépasse le seuil des 40.000.000 euros prévu à l’article 80 de la loi modifiée du 8 juillet 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l’Etat.

La loi du 18 avril 2004 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 précitée du 10 mai 1995 avait mis à disposition du Gouvernement la somme de 180.700.000 euros (valeur 569,61 de l’indice semestriel des prix de la construction du 1er octobre 2002) en vue de la réalisation dudit projet.

Au cours des travaux, il s’est avéré que les crédits approuvés étaient insuffisants et des transferts entre les différentes parties du Projet 23 ont été accordés. Or, entretemps, le dossier a encore évolué et désormais la somme totale demandée se chiffre à 344.000.000 euros. Ces dépassements budgétaires sont motivés par :

* le vote de la loi du 18 avril 2004 sur base d’un projet se trouvant au stade de l’étude de faisabilité et se basant dès lors sur une estimation très approximative des charges financières à prévoir ;
* l’ouvrage perré adjacent au viaduc qui a connu des complications techniques non négligeables ;
* des adaptations majeures sous le boulevard d’Avranches au vu d’une géologie du terrain plus mauvaise que prévue ;
* la réalisation d’installations de traction électrique non prévues dans l’étude de faisabilité ;
* des installations de signalisation non prévues dans l’étude ;
* des hausses extraordinaires sur les 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 imposés par la législation sur l’évaluation des incidences du projet sur l’environnement humain et naturel ;
* des augmentations des frais d’études suite à l’évolution des coûts du chantier.