

N° 4941¹

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2002-2003

PROJET DE LOI**sur le raccordement du Grand-Duché de Luxembourg
au TGV Est-Européen**

* * *

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

(4.2.2003)

Par dépêche du 10 avril 2002, le Premier Ministre, Ministre d'Etat, a soumis à l'avis du Conseil d'Etat le projet de loi sur le raccordement du Grand-Duché de Luxembourg au TGV Est-Européen.

Le projet de loi, élaboré par le ministre des Transports, était accompagné, outre du protocole d'accord que le projet se propose de ratifier, d'un exposé des motifs et d'un commentaire des articles.

Le Conseil d'Etat ignore si l'avis des chambres professionnelles a été demandé. Toujours est-il qu'à la date de l'émission du présent avis, aucun avis d'une chambre professionnelle ne lui est parvenu.

*

Le projet de loi porte approbation du Protocole d'accord relatif au raccordement du réseau ferroviaire luxembourgeois au réseau de trains à grande vitesse, communément appelé TGV Est-Européen, protocole signé le 28 janvier 2002 par les ministres des transports français et luxembourgeois. Le projet prévoit encore l'autorisation pour l'Etat de participer au financement de la partie française du TGV Est-Européen.

Les termes du protocole d'accord à ratifier peuvent être résumés comme suit:

Le Luxembourg participe à la construction d'une ligne nouvelle de TGV entre Vaires-sur-Marne (Île de France) et Baudrecourt (Lorraine). Cette ligne devrait permettre la circulation de trains développant une vitesse jusqu'à 350 km/h à partir de 2006.

La ligne ferroviaire existante Luxembourg-Metz sera aménagée en vue d'une augmentation en toute sécurité de la vitesse autorisée.

La desserte Paris-Luxembourg comportera au moins quatre allers-retours quotidiens et la durée d'un trajet simple ne devrait pas dépasser 2 heures et 15 minutes, y compris la durée des arrêts intermédiaires.

Dans le cadre de la première phase du TGV Est-Européen, la desserte de Luxembourg à Strasbourg devra être assurée par des trains classiques, au moins quatre allers-retours par jour, l'aller simple ne devant pas dépasser la durée de 2 heures et 5 minutes. Une fois la seconde phase réalisée, ces quatre dessertes quotidiennes devront se faire en TGV en 1 heure et 25 minutes par trajet.

Le risque commercial de l'exploitation du TGV Est-Européen est entièrement assumé par la partie française, y compris les quatre dessertes quotidiennes Luxembourg-Paris et les quatre dessertes Luxembourg-Strasbourg dont question ci-avant.

Compte tenu des adaptations rendues nécessaires à la suite de l'augmentation de l'indice français TP 01 depuis les calculs opérés en 1997 pour la première phase du TGV Est-Européen, la contribution financière luxembourgeoise est estimée à 141 millions d'euros, payables en tranches successives, soit 33,8 millions d'euros pour l'année 2002; 37,4 millions d'euros pour l'année 2003; 39,4 millions d'euros pour l'année 2004; 23,5 millions d'euros pour l'année 2005 et enfin le solde de 6,9 millions d'euros pour 2006.

D'après les auteurs du projet, ces sommes seraient déjà actuellement disponibles pour une large part dans le Fonds des Raccordements Ferroviaires Internationaux de sorte que le recours à des sources d'alimentation supplémentaires serait peu important.

Le Conseil d'Etat se doit cependant de rendre attentif au fait que le dossier volumineux qui lui a été soumis ne comporte pas de fiche financière telle qu'exigée par l'article 79 de la loi modifiée du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'Etat. Le Conseil d'Etat estime que les indications financières fournies dans le cadre de la documentation en sa possession valent fiche financière au sens du prédit article.

Quant au fond, en se ralliant aux motifs développés dans le cadre de la présentation du protocole d'accord, le Conseil d'Etat est en mesure d'approuver le projet de loi soumis à son avis, dont le libellé ne comporte pas d'observation.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 4 février 2003.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Marcel SAUBER