



Commission des Finances et du Budget
Commission du Contrôle de l'exécution budgétaire

Procès-verbal de la réunion du 8 juin 2023

Ordre du jour :

1. Approbation du projet de procès-verbal de la réunion jointe du 24 avril 2023
2. Échange de vues avec Madame la Ministre des Finances et Monsieur le Ministre de la Mobilité et des Travaux publics au sujet de la nécessité d'adopter une nouvelle loi relative à l'aménagement du contournement routier de Bascharage au regard de l'article 99 de la Constitution (demande du groupe parlementaire CSV du 2 mai 2023)
3. Uniquement pour les membres de la Commission des Finances et du Budget:

8154 Projet de loi relatif à l'acquisition de parts dans la copropriété de l'immeuble K22 à Luxembourg - Kirchberg
- Rapporteur : Monsieur Guy Arendt
- Réponse à une question soulevée au cours de la réunion du 6 mars 2023

*

Présents : M. Guy Arendt, M. André Bauler, M. Gilles Baum, M. François Benoy, M. Dan Biancalana, M. Yves Cruchten, M. Marc Goergen (remplaçant M. Sven Clement), Mme Martine Hansen, M. Fernand Kartheiser, M. Dan Kersch, Mme Josée Lorsché, M. Laurent Mosar, M. Roy Reding, M. Gilles Roth, M. Claude Wiseler, M. Michel Wolter, membres de la Commission des Finances et du Budget

Mme Diane Adehm, Mme Semiray Ahmedova, M. Guy Arendt, M. André Bauler, M. Frank Colabianchi, M. Mars Di Bartolomeo, M. Marc Goergen (remplaçant M. Sven Clement), M. Jean-Marie Halsdorf, Mme Martine Hansen, M. Fernand Kartheiser, M. Dan Kersch, Mme Octavie Modert, M. Gilles Roth, M. Carlo Weber, membres de la Commission du Contrôle de l'exécution budgétaire

Mme Yuriko Backes, Ministre des Finances
M. François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics
Mme Félicie Weycker, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics
M. Bob Kieffer, Directeur du Trésor, Ministère des Finances
M. Nima Ahmadzadeh, Directeur de l'Inspection générale des finances

M. Jean-Luc Kamphaus, Directeur de l'Administration et des Domaines,
Ministère des Finances

Mme Caroline Guezennec, Mme Cristel Sousa, de l'Administration
parlementaire
Mme Monique Faber, de l'Administration parlementaire (Service des
Relations publiques)

*

Présidence : Mme Diane Adehm, Présidente de la Commission du Contrôle de l'exécution
budgétaire
M. André Bauler, Président de la Commission des Finances et du Budget
M. Yves Cruchten, Vice-président de la Commission des Finances et du
Budget

*

**1. Approbation du projet de procès-verbal de la réunion jointe du 24 avril
2023**

Les deux commissions parlementaires approuvent le projet de procès-verbal de la réunion
jointe du 24 avril 2023.

**2. Échange de vues avec Madame la Ministre des Finances et Monsieur le
Ministre de la Mobilité et des Travaux publics au sujet de la nécessité
d'adopter une nouvelle loi relative à l'aménagement du contournement
routier de Bascharage au regard de l'article 99 de la Constitution
(demande du groupe parlementaire CSV du 2 mai 2023)**

Madame la Députée Diane Adehm (CSV) prend la parole pour exposer les raisons à la base
de la demande de son parti politique. En référence à la réunion en commission parlementaire
du 4 mai 2023¹, elle souligne que l'avis de la cellule scientifique a manqué d'aborder le sujet
relatif au « changement de programme » dans toute sa globalité. En se basant sur ses propres
recherches, l'oratrice a notamment découvert que la Commission du Contrôle de l'exécution
budgétaire (ci-après « COMEXBU ») avait déjà en 2005 abordé ce sujet² et a même élaboré
une procédure qui pourrait être suivie par la Chambre des Députés lorsque celle-ci se verrait
confrontée par une telle problématique. Cette procédure n'a toutefois jamais été intégrée dans
le Règlement de la Chambre des Députés. Dans ce contexte, le secrétaire général adjoint de
la Chambre a lui-même élaboré une note juridique en 2015 se rapportant à des discussions
qui ont été menées au sein de la COMEXBU au sujet du changement de programme dont a
fait objet le Laboratoire national de Santé³.

À l'instar des différents avis qui ont été réalisés à ce sujet, le parti politique CSV a voulu
entendre Monsieur le Ministre de la Mobilité et des Travaux publics (ci-après « le Ministre »)
et Madame la Ministre des Finances (ci-après « la Ministre ») sur la question de savoir s'il y a
lieu de déposer un nouveau projet de loi relatif au contournement routier de Bascharage. Alors
qu'une réunion a déjà eu lieu avec le Ministre en date du 4 mai 2023, lors de laquelle il avait
fait part de sa volonté de déposer un nouveau projet de loi spéciale de financement si le projet
ferait l'objet de remaniements significatifs, le CSV a estimé qu'il soit également important de

¹ Voir procès-verbal de la réunion du 4 mai 2023 entre la Commission de la Mobilité et des Travaux publics, la
Commission des Finances et du Budget et la Commission du Contrôle de l'exécution budgétaire

² Réunion du 3 octobre 2005 de la Commission du Contrôle de l'exécution budgétaire

³ Voir procès-verbal de la réunion du 20 juillet 2015 de la Commission du Contrôle de l'exécution budgétaire

connaître l'avis de la Ministre sur la problématique relative au contournement routier de Bascharage au vu de ses compétences en matière financière et budgétaire de l'État. Est-ce qu'un Ministre peut lancer des nouvelles études sur un projet ayant déjà fait l'objet d'une loi et prendre ainsi, à titre discrétionnaire, la décision de ne plus exécuter l'autorisation qui lui a été accordée par le législateur ?

En sus de la question spécifique relative au contournement de Bascharage, l'oratrice souhaite mener une discussion plus générale sur la manière comment la Chambre des Députés devrait aborder à l'avenir des changements de programmes importants.

Le Ministre intervient pour souligner en premier lieu que les discussions qui ont été menées au sein de la COMEXBU en date du 2015 ne sont pas comparables au cas d'espèce. En effet, les discussions datant de 2015 concernaient le Laboratoire national de Santé, où, suite à l'adoption d'un plan d'intervention d'urgence en cas d'accident nucléaire, il avait été décidé de ne plus loger la division de la radioprotection à l'intérieur du rayon d'évacuation de la centrale nucléaire de Cattenom. À cette époque, le Ministre était venu en commission parlementaire pour justement demander l'accord de la Chambre pour ce remaniement du projet.

Le Ministre réfute l'affirmation de Madame Aehm selon laquelle il n'aurait pas l'intention d'exécuter la loi du 21 août 2018 relative à l'aménagement du contournement routier de Bascharage et portant modification de la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes (ci-après « loi du 21 août 2018 »). Dans ce contexte, il incombe de mettre en évidence que la non-exécution de lois a déjà eu lieu par le passé. L'orateur cite à titre d'exemple les années 2009-2014 où l'exécution d'un grand nombre de lois a dû être mise en suspens en raison de l'émergence de la crise financière en 2008.

L'orateur indique qu'à son estime le gouvernement est dans son droit de remettre en question la manière comment il entend exécuter une loi et la Chambre a tout à fait le droit de remettre en question une telle action dans le cadre de son contrôle permanent du gouvernement. Elle peut notamment enjoindre le gouvernement à exécuter une loi par la voie de motion, si une telle motion rencontrerait l'assentiment d'une majorité.

Ceci étant dit, le Ministre souligne qu'il est évident que si le contournement de Bascharage faisait l'objet d'un changement important de programme, un nouveau projet de loi spéciale de financement devrait être déposé. Ceci est d'autant plus vrai, que des nouvelles variantes du projet seraient susceptibles de générer un dépassement budgétaire. Ce point a notamment été relevé dans le cadre de l'avis de la cellule scientifique et le Ministre n'a pas l'intention d'y déroger. Dans le cas précis du contournement de Bascharage, il échet de noter qu'un changement significatif de programme pourrait voir le jour avec l'adjonction d'éléments qui n'étaient pas prévus dans le projet initial et engendrant des coûts supplémentaires. Toutefois, si les changements concernent uniquement quelques ouvrages d'art dans le tracé qui n'auraient qu'une faible répercussion financière, alors le gouvernement est dans son droit de lancer ces remaniements sans passer par la voie du législateur puisque de tels changements ne constituent pas un changement significatif de programme.

Alors que la Chambre des Députés est souveraine dans ses prérogatives, le Ministre appelle à la prudence si celle-ci serait amenée à modifier ses procédures en matière de contrôle des projets d'infrastructure. Il importe, dans cette matière, à se laisser une marge de manœuvre pour la mise en œuvre des ouvrages, ceci bien entendu dans la limite de l'enveloppe budgétaire retenue dans la loi. Des règles trop restrictives peuvent constituer une véritable entrave à la construction de projets d'infrastructure.

En référence au projet du contournement de Bascharage, le Ministre indique que le tracé présenté dans l'exposé des motifs de la loi du 21 août 2018 (entre le P.K. 14.250 sur la N5 et

sa jonction avec l'A13) reste d'actualité. L'orateur exprime toutefois ses réserves quant à l'exécution du projet en l'état, au vu des conclusions dressées dans un avis juridique qu'il avait mandaté. En référence à sa responsabilité ministérielle en la matière, le Ministre souligne qu'il va de soi qu'il devra clarifier ces problèmes juridiques avant d'entamer la construction du contournement et d'exécuter la loi. Partant, des études sont actuellement en cours pour voir comment le tracé de ce contournement pourrait être optimisé. Une nouvelle proposition sera présentée à la Chambre des Députés encore avant les vacances estivales.

L'orateur tient à ajouter que l'idée est toujours de construire un contournement à Bascharage, la Chambre étant quasi unanime sur la nécessité de lancer un tel projet. Le Ministre précise néanmoins qu'au vu des considérations juridiques mises en avance dans l'avis juridique, il est clair que les motivations à la base de la construction de ce contournement devront être davantage étoffées.

La Ministre prend ensuite la parole pour se rallier aux propos du Ministre. Elle indique ne pas remettre l'avis de la cellule scientifique de la Chambre des Députés en question, où elle confirme que la loi du 21 août 2018 est bel et bien une loi spéciale de financement, tel que fixé à l'article 99 de la Constitution, en ce qu'elle fixe une enveloppe budgétaire pour un objet précis. La loi ne spécifie pas le détail technique (par exemple le tracé et les mesures compensatoires) et l'exposé des motifs n'a pas de portée normative. Aujourd'hui, force est de constater que - de par le Règlement de la Chambre des Députés - seul un dépassement de l'enveloppe budgétaire de l'ordre de plus de 5% oblige le Gouvernement à déposer une nouvelle loi spéciale de financement. La Ministre prend note des réserves d'ordre juridique du Ministre ainsi que de ses démarches visant à optimiser le tracé. Alors que le coût de ces modifications n'est aujourd'hui pas déterminé, il va de soi qu'en cas d'un dépassement de l'enveloppe budgétaire autorisée par la loi spéciale de financement précitée, ce projet devrait faire l'objet d'un nouveau dépôt.

Madame Adehm intervient pour exprimer son étonnement à l'égard des affirmations du Ministre, selon lesquelles l'intervention de la Chambre constituerait une entrave pour la construction de projets d'infrastructure. Elle ne peut que constater que d'autres projets dans le pays relatifs à des contournements n'ont pas encore fait l'objet d'une loi, mais que leur conception prend du retard en raison de diverses études qui sont mandatées par le gouvernement. Si pour le contournement de Bascharage une loi existe bel et bien, sa mise en œuvre est aujourd'hui retardée par des études qui ont été mandatées par le gouvernement a posteriori. De ce fait, elle refuse d'accepter l'allégation selon laquelle les entraves que connaissent les projets d'infrastructure sont dues aux procédures mises en place au niveau de la Chambre.

L'oratrice se demande pourquoi le Ministre a mandaté des études supplémentaires postérieurement au vote d'une loi et de la signature ministérielle conjointe des deux ministres ayant les travaux publics et les finances dans leurs ressorts. Est-ce qu'il faut conclure que le projet de loi a été déposé lorsque le projet du contournement n'était qu'à un stade de conception sommaire ? Force est de constater que la loi a été votée en 2018 et que cinq ans après, elle n'est toujours pas exécutée. Une telle démarche rend l'autorisation de la Chambre des Députés tout à fait superflue et constitue la preuve que la variante que la Chambre s'est vue saisie en 2018 n'était pas la plus optimale. La députée estime que si le gouvernement saisie la Chambre d'un projet de loi relatif à la construction d'un projet d'infrastructure, celle-ci devrait pouvoir partir du principe que le projet présenté lors des discussions en commission parlementaire constitue la meilleure option au vu des diverses études menées au préalable.

Elle souhaite à ce titre rappeler la rénovation du Pont Adolphe⁴ qui avait également fait l'objet d'un changement de programme par l'adjonction d'une piste cyclable et où la Chambre a été

⁴ Loi du 26 décembre 2012 portant réhabilitation du Pont Adolphe à Luxembourg

saisie à temps de cette information. Cette adjonction a été acceptée sans discussion au sein de la Chambre étant donné qu'elle n'engendrait pas de dépassement budgétaire. Au vu de ce précédent, l'oratrice déplore le fait que la Chambre a dû prendre connaissance des nouvelles intentions du Ministre relatives au contournement de Bascharage par l'intermédiaire de la presse.

Le Ministre souligne qu'il est important de veiller à ne pas faire d'amalgame entre les projets. En passant en revue la construction des projets d'infrastructure des 30 dernières années, il échet de constater que nombreux projets d'infrastructure ont connu des imprévus qui ont engendré des changements de programmes ou des dépassements budgétaires exorbitants. Monsieur Bausch cite quelques exemples :

- La construction de la transversale de Clervaux⁵ qui sera ouverte cette année : Ce projet a coûté en tout 77 millions d'euros alors qu'au départ seul un budget de 17 millions d'euros, donc même en dessous du seuil fixé à l'article 80 de la loi modifiée du 8 juin 1999 sur le Budget, la Comptabilité et la Trésorerie de l'Etat, était prévu ;
- La construction de la route vers le nord, où les plans préliminaires ont fortement dévié de ceux qui ont finalement été retenus pour la construction.

L'orateur précise ne pas vouloir faire de reproches aux ministres en charge des projets cités ci-avant. Ces exemples montrent tout simplement qu'il est normal que les projets d'infrastructure connaissent des changements plus ou moins importants en cours de route. Le ministère de la Mobilité et des Travaux publics fait régulièrement le point sur les projets d'infrastructure en cours, de sorte à limiter dans la mesure des possibles des imprévus substantiels. La Chambre est toujours informée de ces imprévus dans le cadre des suivis semestriels au niveau de la COMEXBU.

Pour ce qui concerne le projet de Bascharage, l'orateur précise que ce dernier a été mal mené dès le début de sa conception. Alors que le Ministre n'a que pris ses fonctions au sein du gouvernement depuis 2013, les discussions y relatives ont commencé dans les années 90. Les premières conceptions plus précises du projet datent des années 2004-2009. Le problème fondamental de ce projet est qu'il est prévu d'être construit dans une zone protégée d'intérêt communautaire, aussi appelée zone Natura 2000, conformément à la loi du 18 juillet 2018 concernant la protection de la nature et des ressources naturelles « ci-après loi du 18 juillet 2018 »). Le classement de cette zone a eu lieu par arrêté ministériel en novembre 2009, soit au moment où des discussions ont débuté au sujet de la construction d'un contournement.

Les problèmes rencontrés aujourd'hui au niveau du projet du contournement remontent tous à la décision relative au classement de l'espace en question en tant que zone Natura 2000. Tout projet d'infrastructure devant être construit dans une telle zone est soumis à une procédure stricte. Une erreur de conception à ce niveau peut être cruciale et remettre en question l'entièreté du projet.

Le Ministre se dit prêt à mener un débat dans la Chambre des Députés sur ce projet, dans le cadre duquel il tâcherait d'exposer l'historique dans son entièreté et les différentes problématiques qui se posent aujourd'hui. Il réitère que, s'il s'avère que ce projet fasse l'objet d'un changement significatif de programme et que le budget serait dépassé, qu'il déposera un nouveau projet de loi spécial de financement. L'orateur se dit toutefois confiant qu'une solution à la problématique sera trouvée.

Monsieur le Député Michel Wolter (CSV) prend la parole pour ramener les discussions autour de la question de savoir 1) ce que constitue un « changement important de programme » et 2) à partir de quand ce n'est pas que le dépassement de l'enveloppe budgétaire, mais bel et bien

⁵ Loi du 7 septembre 2018 relative à l'aménagement de la transversale de Clervaux (N18 - CR340 - N7)

le seul changement de programme qui est déterminant pour le dépôt d'une nouvelle loi spéciale. L'avis de la cellule scientifique n'est pas concluant à cet égard.

En reprenant l'exemple du contournement de Bascharage, l'orateur estime que l'adjonction ou la suppression de simples ouvrages (un pont, un rond-point etc.) ne remettent pas en cause l'objet même du projet et ne constitueraient donc en principe pas un changement fondamental de programme. Par contre, s'il est de l'intention du gouvernement de modifier le tracé dans son entièreté, cela constitue à ses yeux un changement important de programme.

En référence à une lettre datée du 21 mars 2023 où le Ministre a indiqué qu'il était dans sa responsabilité d'exécuter la loi du 21 août 2018 et que les informations accessoires à la loi se rapportant aux détails techniques n'étaient à considérer qu'à titre indicatif, Monsieur Wolter exprime son ferme désaccord à l'égard d'une telle logique pour deux raisons. Non seulement l'État doit prendre en compte, dans l'exécution de la loi, les informations qui ont été transmises à la Chambre dans le cadre de la procédure législative, mais il doit également respecter la procédure qui a été menée en 2016 sur base de la loi du 18 juillet 2018. En effet, la variante qui a été présentée avec le dépôt du projet de loi en 2018 et pour laquelle la Chambre a donné son assentiment, est également celle qui a été retenue comme étant la meilleure parmi quatre autres variantes lors d'une consultation publique menée en 2016. Au vu de ce qui précède, est-ce qu'un Ministre peut dans ces conditions remettre en question le projet de son plein gré ?

L'orateur retient des explications du Ministre que le tracé présenté à la Chambre – avec le même point de départ et le même point de sortie – reste d'actualité. Dans la mesure où des études sont menées pour optimiser le tracé par des changements mineurs visant à diminuer l'empreinte environnementale du tracé, l'orateur se dit ne pas s'y opposer. Par contre, Monsieur Wolter est d'avis que le Ministre dévierait substantiellement de la volonté du législateur s'il envisageait - comme cela est à relever des articles de presse - la construction d'un tout nouveau tracé avec une autre physionomie.

En fonction de ce que le Conseil de gouvernement décidera au final au sujet de Bascharage, la Chambre devra en être saisie en tout état de cause. Mais il est d'une grande importance que la Chambre des Députés se dote d'une définition et d'une procédure claire et transparente, à fixer dans son Règlement, lui permettant de trancher sur une telle problématique.

Le Ministre se rallie aux propos de Monsieur Wolter et affirme que la question clé pour la Chambre est de trouver une procédure adéquate lui permettant de trancher sur les changements importants de programme. L'exercice est délicat puisqu'il faut trouver une définition qui soit le plus précis possible sans que cela puisse constituer une entrave significative dans la construction des projets d'infrastructure.

En référence au projet du contournement de Bascharage et de l'idée d'y intégrer la construction d'un tunnel, le Ministre explique que cette idée a justement le mérite d'éviter de tomber sous la procédure « Natura 2000 ». Dans la mesure où une telle variante serait retenue, il va de soi qu'un nouveau projet de loi devrait être déposé à la Chambre. La construction d'un tunnel constituerait déjà de par son envergure financière et le dépassement budgétaire y résultant argument suffisant pour déposer un nouveau projet de loi.

Monsieur Wolter propose de retenir la nécessité pour la Chambre de se saisir de la problématique générale relative à l'interprétation à donner aux changements de programme, soit en mandatant la cellule scientifique avec un avis, soit en se basant sur les discussions postérieurement menées au sein de la COMEXBU.

Monsieur le Député André Bauler (DP) indique que la Chambre des Députés doit déterminer la voie institutionnelle la plus adéquate pour régler la question. Ce sujet touche en première

ligne les compétences de la COMEXBU et de la Commission du Règlement. Une autre piste serait de saisir dans une première étape le Bureau de la Chambre.

Madame Adehm indique que la procédure qui a été discutée au sein de la COMEXBU constitue d'ores et déjà une base sur laquelle l'approche à retenir par la Chambre pourrait reposer.

Monsieur le Député Marc Goergen (Piraten) intervient pour affirmer que, dans le cadre des votes des projets de loi, le contexte dans lequel s'inscrivent ces projets et les informations à ce moment communiquées par le gouvernement à la Chambre sont déterminantes pour les députés dans leurs délibérations. Alors que ces informations sont certes accessoires au texte législatif, il est évident qu'elles constituent un élément clé pour le positionnement des partis en séance plénière. Les délibérations de la Chambre n'ont plus de valeur si au final un Ministre aurait la possibilité de modifier les projets comme bon lui semble sous prétexte de remplir le seul critère budgétaire.

Monsieur le Député Yves Cruchten (LSAP) reprend la présidence de la réunion. Il indique qu'il salue la présente discussion qui a apporté un certain nombre d'informations précieuses permettant d'entamer l'élaboration d'une procédure relative aux changements de programme. Au vu de ce qui précède, il propose de saisir le Bureau de la Chambre des Députés qui, de son côté, pourra mandater la cellule scientifique avec l'élaboration d'une proposition. Cette proposition pourra ensuite être présentée et discutée dans les commissions compétentes.

Les deux commissions parlementaires décident de procéder comme proposé par Monsieur Cruchten.

Le Ministre précise encore que les changements de programmes sont beaucoup plus flagrants dans les constructions routières (« Tiefbau ») que dans la construction de bâtiments (« Hochbau »). En effet, dans la construction de bâtiments, à moins que l'on décide de construire un tout nouvel objet ayant une autre affectation, il est moins fréquent d'être confronté à un radical changement de programme. La situation est différente et plus complexe pour les projets routiers. Pour le contournement de Bascharage en l'occurrence, l'article 5 de la loi du 21 août 2018 fixe le point d'entrée et le point de sortie du tracé. Une telle précision dans la loi tire son origine des informations communiquées dans les marchés publics qui sont menés par le Fonds des routes. Au vu de ce qui précède, la définition retenue par la Chambre pour les changements importants de programmes doit faire, en tout état de cause, une distinction claire entre les constructions routières et les constructions de bâtiments.

Le Ministre réitère que l'avis juridique qu'il avait mandaté a soulevé un certain nombre de questions fondamentales qui remettent en question le projet relatif au contournement de Bascharage, tel qu'il a été voté par la Chambre. L'avis juridique a notamment relevé que la motivation relative à l'intérêt public majeur dudit contournement n'est pas suffisamment étoffée. Si ces questions ne sont pas résolues, le projet ne reposera pas sur une base juridique solide au risque de voir le projet être contesté devant les juridictions administratives. Partant, il échet de veiller à remplir au mieux le critère d'intérêt public majeur en envisageant des optimisations du tracé. Cela étant dit, la variante du tunnel est à ses yeux la solution plus optimale dans le sens où elle aurait le mérite d'éviter de tomber sous la procédure « Natura 2000 » et de devoir motiver l'intérêt public majeur du projet.

3. Uniquement pour les membres de la Commission des Finances et du Budget:

8154 Projet de loi relatif à l'acquisition de parts dans la copropriété de l'immeuble K22 à Luxembourg - Kirchberg

Monsieur le Député Laurent Mosar (CSV) prend la parole pour exposer les raisons ayant amené son parti politique à demander une entrevue avec le Ministre de la Mobilité et des Travaux publics (ci-après « Ministre ») au sujet du projet de loi 8154. Des discussions qui ont déjà eu à ce sujet en commission parlementaire l'orateur a retenu que le bâtiment K22 est devenu trop grand pour les besoins d'ArcelorMittal et que, pour cette raison, l'État s'est porté volontaire pour racheter la moitié du bâtiment pour un prix d'à peu près 274 millions d'euros.

Monsieur Mosar se doit de constater qu'entretemps les prix de l'immobilier ont substantiellement baissé et que l'économie se trouve confronté à une crise immobilière.

L'orateur mentionne une interview du Ministre dans le cadre de laquelle il avait affirmé que le gouvernement a obtenu ce qu'il voulait, à savoir le maintien du siège au Luxembourg du plus grand producteur sidérurgique à échelle mondiale. Cela dit, Monsieur Mosar se rappelle que, dans le cadre des discussions à l'époque sur la fusion d'ArcelorMittal, un des engagements pris par le groupe dans le contexte de cette fusion était justement de maintenir son siège au Luxembourg. Monsieur Mosar s'étonne ainsi des affirmations de Monsieur Bausch dans son interview puisqu'elles sous-entendent une éventuelle causalité entre la transaction relative au bâtiment K22 et le maintien du siège d'ArcelorMittal au Luxembourg. Partant, Monsieur Mosar aimerait savoir ce qu'il en advient des conditions qui ont été posées à l'époque par l'État au groupe ArcelorMittal dans le cadre de sa fusion. Est-ce que l'achat de la copropriété de l'immeuble K22 est à voir comme une nouvelle condition pour le maintien du siège ?

L'orateur rappelle qu'ArcelorMittal avait déjà vendu à l'État, pour un prix relativement important, son ancien siège situé Place des Martyrs. L'État s'est, à l'époque, porté volontaire pour reprendre le bâtiment en question en raison de l'absence d'autres acquéreurs intéressés. S'y ajoute le fait que, des discussions qui ont eu lieu au sujet du K22 en commission parlementaire, Monsieur Mosar a retenu qu'une vente de gré à gré a été organisée pour l'achat du terrain au Kirchberg par ArcelorMittal, ceci à des conditions plutôt préférentielles.

En résumé, il échet de constater qu'ArcelorMittal a tiré à plusieurs reprises profit de l'État dans la mesure où, premièrement, le groupe a vendu à l'État son ancien siège à la Place des Martyrs, deuxièmement, il a acquis le terrain pour construire son nouveau siège dans le cadre d'une vente de gré à gré à des conditions favorables et, troisièmement, il a fixé avec l'État un prix de vente exorbitant pour la vente de la copropriété du K22. Au vu de ce qui précède, l'orateur aimerait connaître la position du Ministre à l'égard de ces constats.

Enfin, l'orateur relève que l'État est en train de construire un projet à Wiltz (« Wunnen mat der Woltz ») avec 1 085 logements pour 2 500 personnes pour un montant de 286 millions d'euros. En comparant l'envergure du projet à Wiltz avec l'achat de la moitié du bâtiment K22 pour un montant total de 274 millions d'euros, Monsieur Mosar ne peut qu'exprimer ses doutes quant au bienfondé de la transaction. La Ville de Luxembourg mène des projets immobiliers à vocation administrative au sein de la capitale et les prix au m² restent largement en-dessous de ce qui a été fixé par l'État dans le contexte du K22. Ceci dit, eu égard à la situation actuelle relative à l'immobilier, Monsieur Mosar est fermement d'avis que le prix fixé avec ArcelorMittal devrait être renégo-cié.

Le Ministre prend la parole pour expliquer que la tendance baissière des prix de l'immobilier ne s'est pas encore répercutée sur les prix de construction. Ces coûts se sont, au contraire, accrus lors des derniers mois. Le prix convenu avec ArcelorMittal pour la moitié de la propriété

du K22 reste tout à fait dans les parages des coûts de construction actuels du marché. Il a été convenu avec ArcelorMittal que le prix ne saurait inclure une marge au profit du groupe.

Le prix par m2 brut du bâtiment K22 s'élève à 4 369 euros. En comparant ce prix avec d'autres bâtiments et en prenant en considération l'augmentation des coûts de construction, il échet de noter que le prix fixé avec ArcelorMittal n'est pas exorbitant. En l'occurrence, le prix du m2 brut pour le bâtiment administratif au Belval s'élève à 3 700 euros, pour la troisième tour de la Cour de justice de l'Union européenne et pour le bâtiment Jean-Monnet le prix est supérieur à 3 200 euros par m2 brut.

En référence à son interview, l'orateur indique que ses affirmations s'inscrivent dans le cadre de la politique de siège menée par le gouvernement. De par cette affirmation, le Ministre a exprimé le souhait du gouvernement de maintenir le siège d'ArcelorMittal au Luxembourg et n'a en aucun cas voulu faire allusion à une quelconque condition imposée par ArcelorMittal.

La volonté d'ArcelorMittal était de maintenir son siège à Luxembourg-Ville. La place pour un tel siège étant limitée, la décision est finalement tombée sur un site au Kirchberg. Alors que le terrain en question sur le boulevard J-F. Kennedy était de toute façon prévu pour y construire un bâtiment administratif, le ministère d'État, qui a mené les discussions avec ArcelorMittal, a pris l'initiative de proposer audit groupe de construire son siège sur ce terrain. De par la loi réglant le Fonds du Kirchberg, la vente des terrains au Kirchberg doit faire l'objet d'un appel public, sauf décision prise par le Conseil de gouvernement de conclure un marché de gré à gré. Une telle décision ayant donc été prise par le gouvernement lors de la dernière législature, ArcelorMittal s'est engagé à verser un loyer total de 92 millions d'euros à l'État, le temps que le bâtiment soit construit.

L'orateur appelle à la prudence dans la comparaison de dossiers immobiliers touchant aux domaines publics, surtout s'ils diffèrent dans leur emplacement (nord versus capitale) et leur affectation (logements versus bureaux). À cela s'ajoute le fait que le bâtiment K22 est un bâtiment de prestige.

Le Ministre indique qu'au départ, il n'était pas prévu de loger des services de l'État dans le bâtiment K22. L'idée était qu'ArcelorMittal essayerait de louer voire vendre la moitié du bâtiment à une partie intéressée. Les contrats qui ont été conclus à l'époque avec ArcelorMittal prévoyaient même des dispositions fixant la répartition des plus-values entre le groupe et le Fonds d'urbanisation et d'aménagement du Plateau de Kirchberg (ci-après « FUAK ») dans le cas d'une telle opération. À l'instar de la crise immobilière actuelle, ArcelorMittal a effectivement rencontré des soucis pour revendre ou sous-louer une partie du bâtiment sur le marché ; il a donc approché l'État pour reprendre une partie du bâtiment. L'État a accepté la transaction au vu des besoins qu'il a en termes de bureaux. Ce ne sera, par ailleurs, pas la dernière transaction que l'État mènera pour acquérir des biens immobiliers au Kirchberg pour ses propres besoins. Un projet est en cours pour migrer certains services au Kirchberg, dont notamment l'Administration des contributions directes et, de manière générale, de loger les ministères au Kirchberg afin de raviver le centre de la ville. La construction du K22 est prévu de s'achever fin 2025/début 2026, ce qui permettra notamment d'y loger assez rapidement l'Administration des bâtiments publics pour ensuite libérer le bâtiment dans lequel ladite administration se trouve pour répondre ainsi aux besoins des tribunaux.

Au vu de ce qui précède, l'orateur doute de la faculté de l'État pour renégocier le prix convenu avec ArcelorMittal pour sa part dans le K22. Si la Chambre des Députés n'est pas satisfaite du bienfondé de cette transaction et de la politique de siège du gouvernement, chaque député est bien entendu libre de délibérer comme bon lui semble en séance plénière.

Monsieur le Député Laurent Mosar (CSV) souhaite mettre au clair qu'il n'a jamais été question pour son parti de remettre en cause le siège mondial d'ArcelorMittal à Luxembourg. L'orateur

ne s'oppose pas non plus au loyer que le FUAK perçoit par ArcelorMittal pendant la période de construction du K22. L'orateur précise qu'il ne peut pas adhérer aux raisons à la base de la décision de l'État de reprendre la moitié de la propriété du bâtiment, à savoir l'impossibilité par ArcelorMittal de trouver un acquéreur intéressé. Ceci est d'autant plus surprenant en tenant compte du fait qu'avant la construction du K22, l'État était déjà intervenu à deux reprises au profit d'ArcelorMittal, comme déjà mentionné au début de la discussion. Au vu de ce qui précède, Monsieur Mosar se doit de réitérer la question de savoir si l'État aurait décidé de ne pas reprendre une partie du K22, le siège dudit groupe au Luxembourg aurait été en jeu ?

Monsieur Mosar relève que le bâtiment est prestigieux et il n'entend pas remettre en question la volonté d'un groupe international à vouloir loger son siège dans un tel bâtiment. Toutefois, la décision d'y construire un bâtiment prestigieux est justement un facteur clé ayant conduit à un prix aussi important. Ceci dit, l'orateur s'interroge sur l'opportunité pour l'État de loger certains de ses services dans un tel bâtiment, dont la conception est manifestement disproportionnée par rapport aux réels besoins.

Le Ministre précise que les m² qu'ArcelorMittal avait au départ envisagé pour son siège étaient moins importants que ceux retenus au final. Ils étaient, en effet, au départ intéressés à construire un bâtiment d'une envergure de 25 000 à 30 000 m². Or, force est de constater que c'était l'État qui avait poussé en faveur de la construction d'un bâtiment plus important et d'exploiter au maximum la capacité du site en question. En parallèle, l'État a – dans ses relations contractuelles avec ArcelorMittal – accordé la possibilité à ce dernier de revendre ou louer une partie du bâtiment tout en fixant un partage des plus-values.

Entretemps, le besoin en m² pour le siège d'ArcelorMittal a de nouveau baissé en raison d'une décision de réduire le personnel travaillant au siège, de sorte à ce que l'État s'est vu proposer plus d'espaces au sein du K22. Si la conception du bâtiment est prestigieuse, il échet toutefois de relever qu'il est construit selon une vision d'économie circulaire. C'est un des premiers bâtiments construits en verre et en acier qui répondent à des hauts standards énergétiques. Le Ministre est d'avis qu'il est de l'intérêt du pays de supporter ce type de projet phare qui contribue fortement au rayonnement du Luxembourg vers l'extérieur.

De savoir si l'État a besoin de loger ses services dans un bâtiment prestigieux, le Ministre ne peut qu'appeler la Chambre à faire usage de ses prérogatives en tant que législateur pour trancher cette question de façon démocratique.

Aux explications de Monsieur Bausch, Madame la Ministre des Finances (ci-après « la Ministre ») ajoute encore que l'État est prêt à verser un montant d'environ 274 millions d'euros pour sa copropriété dans le bâtiment K22. Ce montant représente les coûts de construction à livre ouvert et sans marge. ArcelorMittal est un acteur clé de l'économie luxembourgeoise et le gouvernement se réjouit de voir que le groupe pérennise sa présence et consolide son siège dans le pays avec la construction d'un bâtiment de prestige au Kirchberg. La qualité du bâtiment est unique et iconique et n'est donc pas à comparer, en ce qui concerne le prix de construction, avec des bureaux usuels. D'ailleurs, en ce qui concerne le prix au m², il convient de prendre en compte que la surface totale du bâtiment est de 60 700 m², auxquels s'ajoutent encore 18 000 m² de sous-sol.

En référence à la vente à la Banque et Caisse d'Épargne de l'État du siège d'ArcelorMittal situé Place des Martyrs, la Ministre affirme que la banque a acheté ce siège selon les règles de l'art et dans le respect des obligations qui lui incombent en tant que banque systémique.

Suite aux explications des ministres, Monsieur Mosar se dit insatisfait par les arguments avancés par ces derniers et annonce l'intention de son parti de voter contre le projet de loi 8154 pour deux raisons, à savoir 1) qu'une telle acquisition est démesurée par rapport aux besoins réels de l'État et 2) qu'il n'est pas du devoir de l'État de venir en aide à un grand

groupe international qui rencontre des difficultés à vendre une partie d'un bâtiment de prestige. L'orateur relève que l'État devrait faire usage de sa position pour renégocier le prix pour la copropriété du K22, étant donné les divers changements qu'a connu le marché immobilier ces derniers mois. L'État est, à son estime, en position de remettre en question les coûts de construction du bâtiment.

Le Ministre précise que la situation du K22 est très spécifique dans la mesure où le terrain est assujéti à un bail emphytéotique. Dans ces conditions, il s'avère en effet difficile pour ArcelorMittal de trouver un acquéreur privé qui soit prêt à acheter un bâtiment construit sur un terrain qui ne lui appartiendra jamais.

Luxembourg, le 5 juillet 2023

Procès-verbal approuvé et certifié exact