



## CHAMBRE DES DÉPUTÉS

Session ordinaire 2011-2012

---

CC/pk

### Commission des Finances et du Budget

#### Procès-verbal de la réunion du 08 novembre 2011

##### ORDRE DU JOUR :

6350 Projet de loi concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice 2012

- Rapporteur: Monsieur Gilles Roth
- Echange de vues avec Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures

\*

Présents : M. François Bausch, M. Xavier Bettel, M. Fernand Boden, M. Alex Bodry, M. Gast Gibéryen, M. Lucien Clement en remplacement de M. Norbert Hauptert, M. Lucien Lux, M. Claude Meisch, M. Roger Negri, M. Gilles Roth, M. Marc Spautz, M. Michel Wolter

M. Claude Haagen (*observateur*)

M. Claude Wiseler, Ministre du Développement durable et des Infrastructures

M. Tom Weisgerber, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures

Mme Carole Closener, de l'administration parlementaire

Excusé : M. Norbert Hauptert

\*

Présidence : M. Michel Wolter, Président de la Commission

\*

**6350 Projet de loi concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice 2011**

**- Rapporteur: Monsieur Gilles Roth**

**- Echange de vues avec Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures**

Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures indique que certains des projets qui avaient dû être supprimés ou reportés en 2009, en raison du contexte de crise économique, ont pu être reprogrammés dans le budget pluriannuel.

Il souligne que la prévisibilité des dépenses a été nettement améliorée grâce à l'introduction des coefficients correcteurs. A noter toutefois que la stabilisation des coefficients correcteurs dépend de la nature des projets financés par les fonds, et que la prévisibilité est meilleure pour des fonds gérant une multitude de projets de petite envergure.

M. le Ministre rappelle par ailleurs qu'une grande partie des chantiers (et donc des dépenses y afférentes) sont incompressibles.

A titre d'illustration, l'orateur cite certaines dépenses du fonds des routes :

- La « Nordstrooss », qui, afin d'être terminée en 2014, nécessite des dépenses annuelles de 30 MEUR ;
- la liaison Micheville (environ 35 MEUR par an) qui conditionne le développement du site Belval ;
- la rénovation du Pont Adolphe (10 MEUR par an) ;
- le ban de Gasperich (10 MEUR par an).

Au niveau du fonds du rail, la ligne Pétange devra être finalisée à l'horizon 2013.

En ce qui concerne les bâtiments publics, il y a lieu de mentionner :

- la finalisation du Centre de conférences du Kirchberg en avril 2012 (36 MEUR en 2012) ;
- le Laboratoire national de santé à Dudelange (24 MEUR en 2012) ;
- le Lycée de Junglinster (20 MEUR en 2012) ;
- l'Athénée (16 MEUR en 2012) ;
- l'Ecole européenne (50 MEUR en 2012) qui doit être terminée pour la rentrée scolaire 2012 ;
- le Lycée Belval (13 MEUR en 2012).

Au niveau du fonds Belval, les dépenses en relation avec l'Université connaissent une forte progression : 52 MEUR en 2011, 72 MEUR en 2012, 125 MEUR en 2013 et 138 MEUR en 2014.

Au sujet du fonds d'entretien, il convient de noter que les dépenses sont relativement constantes (57 à 60 MEUR).

Pour ce qui est du fonds des routes, les dépenses ont progressé de 161 MEUR en 2011 à 184 MEUR en 2012, essentiellement en raison de deux chantiers : Micheville et Nordstrooss.

En outre, on peut citer :

- le contournement de Junglinster (15 MEUR) ;
- le rond-point de Burange (3,5 MEUR en 2012 et 3,6 MEUR en 2013) ;
- Fridhaff (5 MEUR en 2012 et 9 MEUR en 2013) ;
- le ban de Gasperich et la rénovation du Pont Adolphe.

Une somme relativement importante (31-44 MEUR) sera consacrée à la révision d'un certain nombre d'ouvrages d'art.

### Echange de vues

De l'échange de vues subséquent, il y a lieu de retenir les éléments suivants :

- Le recours à l'emprunt pour alimenter le fonds des routes et le fonds du rail n'est pas récent, étant précisé que les emprunts autorisés ne sont pas forcément tirés, du moins dans leur totalité. Ainsi il est difficile de chiffrer les prévisions 2015, car les avoirs dépendent de l'alimentation réelle.
- Les dépenses du fonds Kyoto sont très diversifiées. Elles englobent notamment les primes liées au climat (par exemple la prime « car-e ») ainsi que les aides pour la promotion des économies d'énergie et de l'utilisation des sources d'énergies renouvelables. Ces dépenses sont difficilement prévisibles dans la mesure où elles changent d'une année à l'autre suite aux études et, le cas échéant, aux adaptations dont elles font l'objet. La prévisibilité est d'autant plus difficile, qu'il existe une grande incertitude quant à l'«après-Kyoto».
- Le rapporteur du projet de loi demande à M. le Ministre de lui fournir des détails sur les dépenses du fonds Kyoto effectuées au cours des deux dernières années.
- Concernant la réhabilitation du Pont Adolphe, le deuxième projet de loi sera déposé sous peu. Les travaux commenceront en 2012. La mise en place du pont provisoire prendra approximativement 10 mois, les travaux de réhabilitation du pont existant nécessiteront environ 24 mois, le démontage prendra entre 6 et 7 mois, ce qui porte la durée totale des travaux à environ quatre ans.
- Au sujet de la modernisation de la voie du Nord (« Nordstreck »), un projet de loi a été déposé le 21 octobre 2011 prévoyant l'autorisation par le législateur, d'un nouveau projet d'investissement « Ligne du Nord. Renouvellement complet de différents tronçons de voie » pour un montant de 96,2 MEUR. La réalisation d'une voie d'évitement à Michelau est également prévue à l'horizon 2014-2015.
- La prévisibilité des dépenses, qui est bonne à court terme, baisse avec l'éloignement des délais. C'est la raison pour laquelle les aléas de chantier, qui sont ajustés annuellement, augmentent. Une fois que le chantier a été commencé, l'aléa baisse.
- La ligne ferroviaire à deux voies entre Luxembourg et Bettembourg est une priorité. Le tracé de la ligne étant relativement long, de nombreuses discussions concernant les emprises et les mesures compensatoires devront être menées à terme avant la concrétisation de la construction. Une fois que les terrains auront été achetés et que toute la procédure aura été finalisée, le projet de loi pourra être déposé.
- Le projet de « Gare ferroviaire Pont rouge », par rapport au projet de la nouvelle ligne ferroviaire Hamm-Findel-Luxexpo, présente des avantages économiques très importants. En premier lieu, les coûts de construction d'une telle gare ne représentent qu'une fraction des coûts estimés pour la nouvelle ligne. En deuxième lieu, les coûts récurrents d'exploitation seront aussi de loin inférieurs à l'exploitation d'une nouvelle ligne via Findel.

On estime également que les afflux de l'arrêt « Pont Rouge » seraient largement supérieurs à ceux obtenus par la mise en place de la nouvelle ligne. Le concept

d'exploitation développé par les CFL prévoit une desserte de la gare ferroviaire avec plusieurs trains par heure et par sens entre Luxembourg-Gare et Kirchberg. La desserte se fera, d'une part, par les trains en direction/provenance du Nord et, d'autre part, par le prolongement jusqu'à la gare « Pont Rouge » des trains en provenance de Thionville/Metz, d'Esch-sur-Alzette, de Pétange/Longwy, de Kleinbettingen/Arlon et de Wasserbillig/Trèves. Le projet de la gare « Pont Rouge » permettra ainsi à l'entière de la clientèle nationale et transfrontalière de bénéficier d'au moins une connexion directe au Kirchberg par heure sans devoir changer de train à Luxembourg-Gare. La mise en place de l'arrêt « Pont Rouge » permettra aux voyageurs de gagner du temps et du confort.

Cela étant, il paraît important de conserver la possibilité d'une connexion de l'aéroport au réseau ferroviaire, notamment afin de développer le fret.

Luxembourg, le 8 novembre 2011

La secrétaire,  
Carole Closener

Le Président,  
Michel Wolter