

Projet de loi

modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire (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).

Avis du Conseil d'État

(25 novembre 2014)

Par dépêche du 24 septembre 2014, le Premier ministre, ministre d'État, a soumis à l'avis du Conseil d'État le projet de loi sous rubrique, élaboré par le ministre du Développement durable et des Infrastructures. Le projet de loi était accompagné d'un exposé des motifs, d'un commentaire de l'article unique, d'une fiche financière, d'une fiche d'évaluation d'impact, d'une version coordonnée de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire ainsi que d'un avis de la Commission d'analyse des projets d'infrastructure ferroviaire du 2 juillet 2014.

L'avis de la Chambre de commerce a été communiqué au Conseil d'État par dépêche du 17 novembre 2014.

Considérations générales

L'autorisation demandée en vue d'une augmentation des moyens budgétaires pour la réalisation du projet repris à l'article 10 de la loi précitée du 10 mai 1995, sous le numéro 23° comme « 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 » 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'État.

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 1^{er} octobre 2002) en vue de la réalisation dudit projet. Ce dernier comprend deux phases, à savoir la phase 1, subdivisée elle-même en une partie A visant la réalisation d'un nouveau viaduc ferroviaire à deux voies à la sortie nord de la Gare de Luxembourg, évaluée à l'époque à 82.500.000 euros, et en une partie B visant le réaménagement général de la tête nord de la Gare de Luxembourg, évalué à l'époque à 38.885.000 euros. La deuxième phase du projet le raccordement

de la deuxième voie du nouveau viaduc par un tunnel à la tête nord de la Gare de Luxembourg, évalué à l'époque à 59.315.000 euros.

D'après l'exposé des motifs, dès l'ingrès, deux transferts de crédit ont dû être effectués, l'un en 2006, l'autre en 2008 d'abord de la phase 2 ci-avant décrite et en 2009 des phases 1A et 2 vers la partie 1B. La Commission du contrôle budgétaire de la Chambre des députés avait pris acte de ces transferts en mars 2009, et avait retenu qu'un nouveau projet de loi serait à déposer pour tenir compte des dépassements de crédits. À l'époque le projet était réévalué à la somme de 200.642.906,38 euros.

Or, entretemps, le dossier a encore évolué et désormais la somme totale demandée se chiffre à 344.000.000 euros.

Les auteurs expliquent que les 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 en direction de Hamm de 425 mètres, ayant 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 prévus dans l'étude de faisabilité ;
- des installations de signalisation non prévus 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 ; et
- des augmentations des frais d'études suite à l'évolution des coûts du chantier.

Le Conseil d'État apprécie le détail des motivations fournies pour la demande de la rallonge budgétaire. Certains des dépassements seraient peut-être restés imprévisibles malgré l'adoption de la loi initiale sur base d'un devis détaillé après la finalisation des études d'un avant-projet, tel que cela est désormais exigé par le législateur. Cependant, le Conseil d'État ne se départit pas de son avis du 30 mars 2002 sur le projet de loi relatif à l'adaptation budgétaire du projet de construction d'une route reliant Luxembourg à Ettelbruck et rappelle « 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. En effet, il s'agit d'éviter en premier lieu des dépassements financiers tout court et, en conséquence, le vote continu de plusieurs lois pour réaliser un seul projet. »

Examen de l'article unique

Article unique

Il y a lieu d'écrire « **Article unique.** » et non « **Article unique.-** ».

Ainsi délibéré en séance plénière, le 25 novembre 2014

Le Secrétaire général,

s. Marc Besch

Le Président,

s. Victor Gillen