

Objet: 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). (4315ZLY)

*Saisine : Ministre du Développement durable et des Infrastructures
(25 septembre 2014)*

AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE

L'objet du projet de loi sous avis est de modifier le paragraphe 3 de l'article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire (ci-après la « Loi »). Il vise notamment à réadapter le budget total prévu pour la réalisation du projet de la construction d'un nouveau viaduc à deux voies à la sortie Nord de la Gare de Luxembourg et le réaménagement général de la tête Nord de la Gare de Luxembourg.

Les auteurs du projet de loi demandent à ce que le coût de réalisation soit majoré par un montant de 108 mio EUR. L'autorisation de ce montant, qui reflète les **surcoûts** qui se sont produits au cours de la réalisation du projet, serait indispensable à la continuation des travaux de la première partie du projet, à savoir la construction du nouveau viaduc, pendant l'exercice 2014.

Le présent projet d'infrastructure s'inscrit dans la stratégie nationale de mobilité durable appelée « **MoDu** », élaborée par le Ministère du Développement durable et des Infrastructures dans l'objectif de donner une réponse aux défis liés aux besoins de la mobilité croissants. La Chambre de Commerce comprend que la construction d'un viaduc est indispensable pour **éliminer le goulot d'étranglement à la tête Nord de la Gare de Luxembourg** qui restreint les capacités d'exploitation des trains internationaux notamment vers la Belgique et l'Allemagne. L'assurance d'une bonne accessibilité, tant interne au pays qu'externe, notamment aux acteurs économiques, constitue un élément fondamental de compétitivité et d'attractivité pour le pays. Elle peut permettre au Luxembourg d'attirer davantage d'entreprises, d'investisseurs et la main-d'œuvre dont le pays a besoin afin de poursuivre son développement économique dans les secteurs porteurs et d'avenir. La Chambre de Commerce salue également le réaménagement de la tête Nord de la Gare de Luxembourg qui a pour objectif principal de **moderniser les infrastructures d'accès et d'accueil pour les voyageurs**. Dans le cadre des grands projets d'aménagement du territoire et d'infrastructures qui s'annoncent, il y a lieu d'améliorer l'ensemble des services aux clients et aux voyageurs et d'adapter les infrastructures existantes aux besoins futurs.

La Chambre de Commerce ne peut donc que saluer l'amélioration de la mobilité au Luxembourg et elle comprend que les projets afférents nécessitent un financement important. Cependant, elle avait déjà plaidé pour une **gestion prudente et rationnelle des projets** en matière de transports publics dans son avis du 23 janvier 2004 sur le projet de loi n°5233 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 modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire. Elle avait à cette époque déjà souligné qu'il serait indispensable que l'Etat, de concert avec les acteurs économiques concernés, fixe des priorités sur la base d'une **stricte analyse coût-avantage**

et que des dépassements du cadre financier fixé par les lois d'autorisation devraient être évités.

Toutefois, le projet de loi sous avis, tel qu'il se présente, ne répond en rien à ces critères. Bien au contraire, il a fait l'objet de nombreux **imprévus et de dérogations** au niveau de la planification et de l'exécution du projet. Ainsi, les coûts de réalisation de 180 mio EUR, approuvés par le législateur en 2004, ont largement été dépassés. Le nouveau coût estimé se chiffre à 333 mio EUR, ce qui correspond à une **progression de 85% du coût total**. S'y ajoute que la deuxième phase¹ qui était initialement couverte par le budget du projet n'en fait plus partie. Il a été décidé de la retirer du projet et de la présenter à une date ultérieure en tant que projet individuel. Il reste donc à voir combien ce projet, dont le coût total se chiffrait initialement à 180 mio EUR, va finalement coûter à l'Etat luxembourgeois.

La Chambre de Commerce regrette profondément que le projet ait pris cette tournure défavorable. De manière générale, il convient de **consacrer suffisamment de temps à la planification** en établissant des hypothèses solides et en élaborant des devis détaillés sur les coûts avant d'entamer des projets, notamment des projets d'infrastructures qui risquent d'avoir un impact profond sur les finances publiques. Il convient en outre de tirer les enseignements qui s'imposent afin d'éviter que les dépassements budgétaires substantiels ne se reproduisent à l'avenir.

* * *

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce peut approuver le projet de loi sous avis sous réserve de l'observation de ses remarques.

ZLY/DJI

¹ Pour la réalisation de la construction, les auteurs du projet de loi ont prévu deux phases : la première phase du projet comprend la réalisation d'un nouveau viaduc à deux voies à la sortie Nord de la Gare de Luxembourg ainsi qu'un réaménagement général de la tête Nord de la Gare de Luxembourg. La deuxième phase des travaux comporte la réalisation d'un nouveau tunnel à voie unique pour raccorder la voie extérieure du nouveau viaduc du côté Est à la tête Nord de la Gare de Luxembourg.