

N° 5233<sup>1</sup>

## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2003-2004

---

---

**PROJET DE LOI**

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

\* \* \*

**AVIS DU CONSEIL D'ETAT**

(27.1.2004)

Par dépêche du 23 octobre 2003, le Premier Ministre, Ministre d'Etat, a saisi le Conseil d'Etat pour avis du projet de loi 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. Le projet de loi, élaboré par le ministre des Transports, était accompagné d'un exposé des motifs, d'un commentaire de l'article unique, d'une fiche financière ainsi que d'un CD-ROM contenant les plans de construction.

Le Conseil d'Etat ignore si les avis des chambres professionnelles ont été demandés; toujours est-il qu'à la date de l'émission du présent avis, aucun avis d'une chambre professionnelle ne lui était parvenu.

Le projet sous avis a pour objet l'approbation par le législateur du projet de réalisation d'un nouveau viaduc à deux voies à la sortie nord de la gare de Luxembourg, ainsi que le réaménagement général de la tête nord de la gare de Luxembourg, y compris la construction d'un nouveau tunnel à une voie.

D'après les explications fournies, tant le nouveau viaduc que le tunnel à aménager sont conçus dans le but d'éliminer le goulot d'étranglement et d'augmenter la sécurité ferroviaire dans le secteur nord de la gare de Luxembourg. Le projet est censé s'inscrire dans le concept „*mobilité.lu*“ et se base sur l'augmentation de la fréquence des trains classiques et sur la mise en service du train-tram sur le réseau ferré national.

Pour le détail de la planification, le Conseil d'Etat renvoie aux différents documents joints en annexe du projet et plus particulièrement à la partie descriptive du projet.

En raison du coût très élevé du projet (180,70 millions d'euros hors TVA), l'approbation de la Chambre des députés est nécessaire en application de l'article 99 de la Constitution.

Quant au fond, le Conseil d'Etat, tout en ne s'opposant pas au projet sous avis, en est cependant à s'interroger si des considérations d'ordre esthétique ont été suffisamment pris en compte pour sa réalisation. Il est vrai que la vue traditionnelle de la vallée de l'Alzette depuis les remparts de la Ville de Luxembourg ne sera guère affectée par la nouvelle construction. Il n'en sera malheureusement pas de même de la vue depuis les hauteurs du Fetschenhof ou des Trois Glands. D'un point de vue architectural, le mariage entre la silhouette familière du viaduc ferroviaire existant faisant partie d'un ensemble architectural classé par l'UNESCO et une nouvelle construction en béton et en acier n'est pas évident.

Quant à la forme, les auteurs ont encore une fois choisi d'insérer le projet dans la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire où il figurera comme point 23 du deuxième alinéa du paragraphe 3 de l'article 10. Le troisième alinéa du même paragraphe 3 doit être

adapté en conséquence avec reprise de tous les autres projets déjà adoptés en raison des indices différents qui leur sont applicables.

Le Conseil d'Etat tient à rappeler que dans ses avis des 26 octobre 1999, 28 janvier 2003, 10 juillet 2003 et 9 décembre 2003 concernant des adaptations antérieures à la loi concernant l'infrastructure ferroviaire, il avait critiqué cette méthodologie qui, tout en étant valable d'un point de vue purement juridique, pêche toutefois par un manque de lisibilité évident.

Il est vrai qu'en l'occurrence, le législateur est mis en mesure de s'exprimer en pleine connaissance de cause, alors que contrairement à certains projets d'infrastructure ferroviaire antérieurs, le projet de loi se limite à une seule réalisation.

Il n'en reste pas moins que le seul ajout du projet sous avis comme point 23 du paragraphe 3 de l'article 10 de la loi précitée du 10 mai 1995 ne permet aucun jugement sur l'ordre de priorité de la réalisation des différents projets ferroviaires y figurant. Le Conseil d'Etat voudrait renvoyer aux développements à cet égard contenus dans son avis du 9 décembre 2003 concernant le projet de construction d'une antenne ferroviaire entre Belval-Usines et Belvaux-Mairie (*doc. parl. No 5192*).

A défaut de plus amples renseignements fournis, le Conseil d'Etat n'est pas en mesure d'apprécier le degré de priorité réservé au projet sous avis. Il estime toutefois urgent qu'un ordre de priorités des différentes réalisations ferroviaires soit établi, notamment pour permettre une appréciation objective des moyens financiers à y consacrer. L'établissement d'un tel ordre de priorités se justifie tout particulièrement au regard du montant des moyens financiers actuellement mis à la disposition du fonds du rail. Le Conseil d'Etat constate que les dotations du fonds du rail sont très inférieures au coût total de l'ensemble des 24 projets ferroviaires énumérés à l'article 10 de la loi sur l'infrastructure ferroviaire. D'après les estimations du Conseil d'Etat, le coût total des 24 projets ferroviaires projetés, y compris celui sous avis, s'élève à quelque 1 milliard 556 millions euros, hors TVA et hors adaptations à l'indice de construction au moment de leur réalisation.

Sous ces réserves, le Conseil d'Etat est néanmoins en mesure d'approuver le projet dont la rédaction ne donne pas lieu à observation de sa part.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 27 janvier 2004.

*Le Secrétaire général,*  
Marc BESCH

*Le Président,*  
Pierre MORES