

**N° 5098<sup>2</sup>****CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2002-2003

---

---

**PROJET DE LOI****modifiant la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion  
de l'infrastructure ferroviaire**

\* \* \*

**AVIS DU CONSEIL D'ETAT**

(10.7.2003)

Par dépêche du 20 janvier 2003, le Premier Ministre, Ministre d'Etat, a saisi le Conseil d'Etat pour avis du projet de loi 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.

L'avis de la Chambre de commerce relatif au projet de loi est parvenu au Conseil d'Etat par courrier du 29 avril 2003.

D'après l'exposé des motifs, le projet sous avis a pour objet l'approbation par le législateur du projet de réalisation d'un raccordement ferroviaire du plateau de Kirchberg et du Findel et plus particulièrement de l'aérogare. D'après les plans et descriptif joints en annexe du projet proprement dit, il s'agit de relier ces deux destinations au réseau ferré existant par une boucle partant, d'une part, à proximité de la gare de Dommeldange sur la ligne de chemin de fer Luxembourg-Gouvy, dite „Ligne du Nord“ et, d'autre part, au lieu dit „Irrgarten“ sur la ligne de chemin de fer Luxembourg-Wasserbillig.

Le concept prévoit la construction de nouveaux tronçons ferroviaires d'une longueur totale de 14,8 km, dont 6,4 km sont prévus pour une utilisation exclusive par des véhicules légers du type „train-tram“, ceci en raison de la dénivellation de quelque 100 mètres entre la Ligne du Nord et le Plateau de Kirchberg, dénivellation qu'il n'est pas possible de gravir avec du matériel ferroviaire traditionnel. Les 8,4 km restants pourront être desservis tant avec des véhicules „train-tram“ qu'avec du matériel ferroviaire ordinaire.

Pour le détail de la planification, le Conseil d'Etat voudrait renvoyer aux différents documents joints en annexe du projet et plus particulièrement à la partie „Description du projet“.

En raison du coût très élevé du projet (près de 390 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 estime à son tour que l'offre actuelle de moyens de transports en commun modernes est insuffisante.

L'offre de liaisons ferroviaires en particulier est obsolète pour un pays qui, comme le Luxembourg, a connu ces dernières décennies un développement qui n'a pas toujours été suivi par un développement parallèle de l'infrastructure ferroviaire. Aussi le réseau ferroviaire luxembourgeois en ce début du 21e siècle n'a-t-il guère évolué par rapport à ses dimensions à la fin du 19e siècle.

En le comparant à ses dimensions du milieu du 20e siècle, le réseau a même sensiblement rétréci, si on prend en considération la fermeture de plusieurs lignes telles la ligne dite de l'Attert et les lignes à voie étroite de Luxembourg à Remich et de Luxembourg à Echternach suivies de la fermeture des lignes municipales de tramways de la Ville de Luxembourg et du canton d'Esch dans les années 1950 et 1960.

Pendant la deuxième partie du 20e siècle, le réseau restant n'a guère subi de modernisation, de sorte que le pays est actuellement obligé à produire un gigantesque effort de rattrapage. Les améliorations et modernisations du réseau existant, en cours de réalisation ou programmées, en application de la loi du 3 juin 2003 modifiant la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire sont

évaluées à plus de 890 millions d'euros (hors TVA). S'y ajouteront les quelque 390 millions d'euros prévus pour la réalisation du projet sous avis.

Tout en acceptant que des efforts importants d'investissement dans l'infrastructure ferroviaire soient nécessaires, voire indispensables, pour permettre un transport ferroviaire de qualité répondant aux exigences de confort et de sécurité auxquelles s'attendent les usagers, le Conseil d'Etat en est cependant à se demander si le programme tel qu'il résulte de la prédite loi du 3 juin 2003 ainsi que du présent projet n'est pas de nature à dépasser les capacités financières de l'Etat à court et à moyen terme, ceci tout particulièrement à une époque où un certain ralentissement économique se fait jour, ralentissement qui ne manquera pas d'avoir des répercussions défavorables sur les recettes fiscales du pays.

Aussi le Conseil d'Etat en est-il à se demander si le projet soumis à son appréciation n'est pas trop ambitieux. Est-ce que d'autres alternatives moins onéreuses n'existent pas? Est-ce qu'il est vraiment indispensable de prévoir autant de kilomètres de voie souterraine dans des tunnels à percer, ou est-ce que le projet ne pourrait pas être réalisé d'une manière plus économique en prévoyant plus de voies dans des tranchées ouvertes? Est-ce que le projet dit „BTB“, dont les études préalables étaient assez avancées, n'aurait pas pu être réalisé à moindre coût, tout en permettant une connexion directe au centre de la Ville de Luxembourg? Cette question semble d'autant plus pertinente que la lecture que le Conseil d'Etat fait du projet sous avis n'exclut nullement une liaison ultérieure par véhicule „train-tram“ du centre de la Ville de Luxembourg depuis le plateau de Kirchberg.

Le Conseil d'Etat aurait également été intéressé de connaître la position des auteurs sur d'autres alternatives, notamment un projet prévoyant la liaison de la Gare centrale de Luxembourg à la Ligne du Nord par voie souterraine sous la Ville de Luxembourg et permettant de faire abstraction de l'acquisition de matériel „train-tram“.

Le Conseil d'Etat regrette aussi que le projet qui lui est soumis ne prévoie pas de solutions annexes tendant vers une meilleure desserte des mêmes destinations pour les piétons et les cyclistes. Il invite les responsables du projet de prévoir des solutions pour ces catégories d'usagers lors de l'élaboration des plans de détail et de la réalisation du projet.

Quant à la forme, les auteurs ont choisi à nouveau d'insérer le projet dans la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion ferroviaire où il figurera comme point 21° 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 et 28 janvier 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 transparence évident. L'importance du projet qui, tant au regard de son impact dans l'aménagement de l'infrastructure publique du pays que du point de vue de son coût pour l'Etat, aurait mérité qu'on lui consacre une loi à part et qu'il ne serait pas „noyé“ dans une liste d'autres projets ferroviaires d'inégale importance.

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 10 juillet 2003.

*Le Secrétaire général,*  
Marc BESCH

*Le Président,*  
Pierre MORES