

N° 6626¹

CHAMBRE DES DEPUTES

Session extraordinaire 2013-2014

PROJET DE LOI**portant sur la construction d'une ligne de tramway à Luxembourg
entre la Gare Centrale et LuxExpo au Kirchberg**

* * *

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

(21.1.2014)

Par dépêche du 22 octobre 2013, le Premier Ministre, Ministre d'Etat, a soumis à l'avis du Conseil d'Etat 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 des articles, d'une fiche financière et d'un résumé technique.

Les avis des chambres professionnelles consultées n'ont pas encore été portés à la connaissance du Conseil d'Etat.

*

CONSIDERATIONS GENERALES

Le présent projet de loi vise à autoriser le Gouvernement à procéder à la mise en œuvre de la construction d'une ligne de tramway à Luxembourg-ville, à savoir entre la Gare centrale et les Foires internationales situées au Kirchberg et il en fixe l'enveloppe budgétaire.

Pour ce qui est de l'historique, le Conseil d'Etat se limite à la mention de la motion de la Chambre des députés de 2006, ainsi qu'au débat de consultation du 14 juin 2012 et de la motion y relative.

Dans une première motion du 6 avril 2006, la Chambre des députés a invité le Gouvernement à préciser et à approfondir le projet de la mise en place d'un tram léger, d'en clarifier le tracé, les modalités de construction, d'exploitation et de financement et de veiller à ce que le projet „tram léger“ puisse constituer un élément majeur d'un concept national d'ensemble au niveau des transports et du développement du territoire national.

Suite à la demande du Gouvernement, le ministre du Développement durable et des Infrastructures a présenté en date du 14 juin 2012, le „projet tram“ à la Chambre des députés dans le cadre d'un débat de consultation. Selon le Gouvernement, ce projet constitue une approche intégrative permettant de donner une réponse aux défis de la mobilité, de favoriser l'utilisation des transports en commun, respectivement de la mobilité douce et de définir les priorités infrastructurelles. Il a rappelé les alternatives au projet tram dans la Ville de Luxembourg, telles que les hypothèses d'un *statu quo* (autobus), du City-Tunnel (RER/Bus-Bunn), du BHNS (bus à haut niveau de service) et du train-tram. Au vu des défis en termes de mobilité, il a conclu que le tram constitue le système de transports en commun le mieux approprié pour la Ville de Luxembourg mais aussi par rapport au rôle clé de celle-ci dans l'ensemble du réseau global des transports du pays. Suite à ce débat de consultation, la Chambre des députés a, dans sa motion du 14 juin 2012, invité le Gouvernement, „en ce qui concerne le tram:

- à lancer la consultation du public, basée sur une étude d'évaluation des incidences sur l'environnement naturel et l'environnement humain (EIE), suivant la loi du 29 mai 2009 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement;

- à finaliser les études techniques détaillées relatives au tracé et à l’insertion du tram de même que l’implantation du centre de remisage et de maintenance (CRM) en vue de déposer un projet de loi d’autorisation et de financement pour la première ligne de tram;
- à continuer les travaux préparatoires pour une mise en adjudication du projet“.

Le Conseil d’Etat ne commente pas ce choix politique; il relève cependant qu’à lui seul, la première phase du concept visant la réalisation du tronçon „Gare centrale-Kirchberg“ ne pourra pas résoudre la problématique créée par la circulation intense des voyageurs, notamment professionnels. Sans une intégration, voire une compatibilité entre le réseau du tram léger et des infrastructures ferroviaires et sans extension rapide de ce tronçon vers des gares périphériques, le résultat espéré ne sera pas atteint. Il rappelle dans ce contexte la loi du 18 décembre 2003 modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l’infrastructure ferroviaire pour prévoir au point 21° le raccordement ferroviaire de Kirchberg et de Findel, d’une part, à la ligne de chemin de fer Luxembourg-Gouvy, dite Ligne du Nord, et, d’autre part, à la ligne de chemin de fer Luxembourg-Wasserbillig. Il se demande quel sera le sort de cette autorisation législative dans le contexte du nouveau concept.

En outre, pour la construction du centre de remisage et de maintenance il est nécessaire de déboiser 6,5 hectares au bord du massif du Grünewald, classé zone spéciale de protection en exécution de la loi du 19 janvier 2004 concernant la protection de la nature et des ressources naturelles. Le Conseil d’Etat rappelle qu’en vertu de l’article 12 „tout projet ou plan susceptible d’affecter une zone protégée prévue par la présente loi fait l’objet d’une évaluation de ses incidences sur l’environnement. Il en est de même des aménagements ou ouvrages à réaliser dans la zone verte“ et „un plan, projet, aménagement ou ouvrage peut être réalisé pour des raisons de santé et de sécurité publiques ainsi que pour tout motif d’intérêt général, y compris de caractère social et économique, constatés par le Gouvernement en conseil. Dans ce cas, le Ministre impose au demandeur d’autorisation des mesures compensatoires et des mesures nécessaires à la conservation de la zone protégée concernée“.

En plus, la loi du 29 mai 2009 concernant l’évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l’environnement prévoit à l’article 9 que le ministre ayant dans ses attributions l’Environnement, après réception de l’avant-projet détaillé, précise les mesures compensatoires conformément à la décision du Gouvernement en conseil. „Les mesures compensatoires susceptibles d’être intégrées dans les projets routiers et ferroviaires sont reprises dans les plans des parcelles sujets à emprise y relatifs. Les travaux relatifs aux mesures compensatoires sont déclarés d’utilité publique“.

Dans l’exposé des motifs sous le chapitre „principales dates du projet“, le Conseil d’Etat apprend qu’en été 2012, „les études FFH¹ et EIE² et le dossier de consultation prévu par la loi du 29 mai 2009 sont finalisés, après une phase importante de concertation avec le Département de l’environnement auprès du Ministre du Développement durable et des Infrastructures“. Il demande aux auteurs à ce que les conclusions de ces études soient soumises à la Chambre des députés et ceci avant le vote du projet de loi sous revue. Il insiste aussi à ce que les mesures compensatoires soient déclarées d’emblée d’utilité publique et que leur mise en œuvre se fasse sans tarder.

*

EXPOSE DES MOTIFS

Observation préalable

D’un point de vue formel, la numérotation des articles est à revoir en écrivant:

Art. 1er. (...)

Art. 2. (...)

Art. 3. (...)

¹ Etude Faune, Flore, Habitat (FFH)

² Etude concernant l’évaluation des incidences sur l’environnement naturel et humain (EIE)

Intitulé

L'intitulé définit l'objet du projet de loi et du tracé du futur tramway en se référant à un bâtiment, la Gare Centrale, et une société anonyme, l'„LuxExpo“ au Kirchberg. Une référence à cette dernière n'a pas lieu de figurer dans un intitulé. Il est préférable de recourir à une référence cadastrale ou un lieu géographique en se référant par exemple au „Circuit de la Foire Internationale“ ou aux „halles des Foires Internationales“. Il en est de même de l'article 1er.

Article 1er

Cet article vise l'autorisation du Gouvernement à réaliser la ligne de tramway et énumère les différents travaux nécessaires; le Conseil d'Etat demande que les travaux relatifs aux mesures compensatoires soient inclus dans cette énumération. Il propose le libellé suivant:

„**Art. 1er.** ... l'acquisition des rames de tramway, les études et les mesures compensatoires y relatives“.

Articles 2 et 3

Etant donné que le financement de la réalisation de cette ligne de tramway se fait, selon les renseignements contenus dans la fiche financière, à deux tiers pour le compte de l'Etat et à un tiers pour le compte de la Ville de Luxembourg, le Conseil d'Etat demande à ce que, sous l'article 2, il soit précisé que la contribution de l'Etat ne pourra pas excéder le taux de participation fixé à 66,67%.

Par analogie à d'autres lois ayant pour objet l'approbation par le législateur d'investissements ou autres engagements financiers importants à charge de l'Etat, le Conseil d'Etat propose la modification textuelle suivante en écrivant:

„**Art. 2.** Les dépenses engagées au titre du projet visé à l'article 1er ne peuvent pas dépasser le montant de 230.520.000 euros. Ce montant correspond à la valeur 730,85 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1er avril 2013. Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, ce montant est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix de la construction précité.

La contribution de l'Etat ne pourra pas excéder le taux de participation fixé à 66,67 pour cent.

Art. 3. Les dépenses sont imputables sur les crédits du ...“

Article 4

Par cet article, les travaux relatifs à la construction d'une ligne de tramway sont déclarés d'utilité publique. L'ajout „ci-dessus“ n'a pas de raison d'être et peut dès lors être omis.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 21 janvier 2014.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Victor GILLEN

