Projet de loi

autorisant la reconstruction du passage supérieur situé au point kilométrique 0,858 de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen et amendant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire.

Avis du Conseil d'Etat

(31 mars 2009)

En date du 19 novembre 2008, 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 des Transports.

Au texte du projet étaient joints l'exposé des motifs, le commentaire de l'article unique ainsi que la fiche financière afférente.

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

*

Le projet sous avis se propose de faire approuver par le législateur le financement du projet de reconstruction du passage supérieur situé au point kilométrique 0,858 de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen (Rue d'Alsace).

Le projet prévoit le remplacement d'un pont métallique enjambant plusieurs voies ferrées à la sortie de la gare de Luxembourg aux abords du quartier de Gasperich. Pour le détail du projet, le Conseil d'Etat renvoie à la description détaillée du projet reprise dans l'exposé des motifs.

L'approbation du législateur est nécessaire au vu du coût estimé à 19.250.000.- euros, montant supérieur à la limite fixée en application de l'article 99 de la Constitution.

Quant à la forme, le Conseil d'Etat réitère ses observations contenues dans son avis du 27 janvier 2004 au sujet du projet de loi (*n*° 5233) devenu 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 modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire, alors que les auteurs ont encore une fois choisi d'insérer le projet de construction dans la loi modifiée précitée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire où il figurera comme point 24 du deuxième alinéa du paragraphe 3 de l'article 10. Le troisième alinéa du même paragraphe 3 est 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 27 janvier 2004, 26 octobre 1999, 28 janvier 2003, 10 juillet 2003 et 9 décembre 2003 concernant des adaptations antérieures à la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de 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 l'ajout du projet sous avis comme point 24 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 ses avis antérieurs relatifs aux différents projets modifiant et complétant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire.

Sous ces réserves, le Conseil d'Etat peut approuver le projet sous avis, le libellé de l'article unique ne donnant pas lieu à observation.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 31 mars 2009.

Pour le Secrétaire général,
L'Attaché,

s. Yves Marchi

Le Président,

s. Alain Meyer