

Projet de loi

relatif à la réalisation du pôle d'échange multimodal de la Gare d'Ettelbruck et à la modification de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire.

Avis du Conseil d'État

(11 novembre 2014)

Par dépêche du 30 juillet 2014, le Premier ministre, ministre d'État, a soumis à l'avis du Conseil d'État le projet de loi sous rubrique, élaboré par le ministre du Développement durable et des Infrastructures. Le projet de loi était accompagné des plans afférents, d'un exposé des motifs, d'un commentaire des articles, d'une fiche d'évaluation d'impact, d'une fiche financière ainsi que d'une version coordonnée de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire intégrant les modifications qu'il est prévu d'y apporter aux termes de la loi en projet.

Au jour de l'adoption du présent avis, le Conseil d'État ne dispose d'aucun avis d'une chambre professionnelle.

Considérations générales

Conformément à l'article 99 de la Constitution, l'autorisation du législateur est nécessaire pour la construction du projet sous examen, dénommé « pôle d'échange multimodal de la gare d'Ettelbruck ».

Ce projet englobe, à charge du Fonds du rail, le financement de la mise en conformité de la gare, du renouvellement des superstructures ferroviaires, de la construction d'un parking P&R et de la reconstruction du bâtiment voyageurs et de ses alentours directs. À charge du Fonds des routes, sont encore financées la réorganisation multimodale de la N7/rue du Canal, rue Prince Henri, rue de la Gare et avenue J.-F. Kennedy et du CR348/avenue Salentiny, la mise en souterrain de la N7 entre le carrefour de la Wark et le monument Patton, la réalisation de la gare routière, du parvis de la gare et de ses alentours directs et la mise en place de l'artère d'approche multimodale du carrefour « Dreieck » au pôle d'échange.

D'après l'exposé des motifs, un groupe de travail, dirigé par les responsables de la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois et de l'Administration des ponts et chaussées, a élaboré le projet en concertation avec l'Administration de l'eau et la Ville d'Ettelbruck.

Quant aux deux immeubles administratifs qui sont envisagés sur l'espace libre entre le parvis de la gare et le bâtiment P&R, le Conseil d'État se demande quelle est l'intention des auteurs du projet de loi. En effet, les auteurs estiment dans l'exposé des motifs que ces deux immeubles sont à réaliser « dans le cadre des travaux du pôle multimodal. Une réalisation

ultérieure est fortement déconseillée voire impossible vu les conflits avec le fonctionnement de la gare routière et les problèmes de sécurité pour les passagers du transport en commun. ». Pourtant, l'enveloppe financière actuellement demandée à l'autorité budgétaire ne comprend pas la construction de ces deux immeubles.

Dans ce contexte, le Conseil d'État constate que l'exposé des motifs ne contient aucune indication quant au début des travaux ni quant à la durée des travaux. Au vu de l'envergure du projet, ces deux données s'avèrent importantes pour connaître notamment le moment à partir duquel les deux fonds seront grevés.

Examen des articles

Article 1^{er}

Le Conseil d'État demande la suppression du mot « faire » pour rester en ligne avec le libellé d'autres lois autorisant le financement par l'État de projets d'infrastructure de grande envergure. La teneur de l'article sous examen deviendrait dès lors :

« **Art. 1^{er}**. Le Gouvernement est autorisé à procéder à la construction du Pôle d'échange multimodal de la Gare d'Ettelbruck. »

Article 2

Afin de garder la cohérence dans les textes relatifs aux projets de construction, il convient d'écrire l'article sous revue selon la formule usuelle :

« **Art. 2**. Les dépenses engagées au titre du projet visé à l'article 1^{er} ne peuvent pas dépasser le montant de 156.500.000 euros. Ce montant correspond à la valeur 738,79 de l'indice semestriel des prix à la construction au 1^{er} octobre 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 précitée. »

Articles 3 et 4 (3 selon le Conseil d'État)

Afin d'éviter toute ambiguïté, le Conseil d'État demande à ce que les montants des dépenses imputables à charge des crédits du Fonds du rail et du Fonds des routes soient spécifiés. Par ailleurs, il échet d'écrire « 43.800.000 euros » et non pas « 43.800.000 €TTC ».

Pour améliorer la lisibilité du texte, le Conseil d'État propose en outre de fusionner les articles 3 et 4 en un seul article qui prend dès lors la teneur suivante:

« **Art. 3**. La part des dépenses visées à l'article 2 qui est imputable au Fonds du rail ne peut pas dépasser le montant de 112.700.000 euros.

La part des dépenses visées à l'article 2 qui est imputable au Fonds des routes ne peut pas dépasser le montant de 43.800.000 euros. »

Article 5 (4 selon le Conseil d'État)

Sans observation.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 11 novembre 2014

Le Secrétaire général,

s. Marc Besch

Le Président,

s. Victor Gillen