



CHAMBRE DES DÉPUTÉS
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Dossier consolidé

Projet de loi 7423

Projet de loi concernant le reclassement partiel de la voirie et la reprise par l'Etat d'une série de chemins vicinaux et portant modification de l'article 6bis de la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes

Date de dépôt : 19-03-2019

Date de l'avis du Conseil d'État : 03-07-2019

Auteur(s) : Monsieur François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics

Liste des documents

Date	Description	Nom du document	Page
19-03-2019	Déposé	7423/00	<u>3</u>
03-07-2019	Avis du Conseil d'État (2.7.2019)	7423/01	<u>35</u>
23-01-2020	Commission de la Mobilité et des Travaux publics Procès verbal (07) de la reunion du 23 janvier 2020	07	<u>42</u>
30-01-2020	Amendements adoptés par la/les commission(s) : Commission de la Mobilité et des Travaux publics	7423/02	<u>61</u>
02-10-2020	Dépêche du Président du Conseil d'État au Président de la Chambre des Députés (1.10.2020)	7423/03	<u>77</u>
01-12-2020	Avis complémentaire du Conseil d'État (1.12.2020)	7423/04	<u>80</u>
17-06-2021	Commission de la Mobilité et des Travaux publics Procès verbal (18) de la reunion du 17 juin 2021	18	<u>87</u>
22-06-2021	Amendements adoptés par la/les commission(s) : Commission de la Mobilité et des Travaux publics	7423/05	<u>93</u>
28-09-2021	Deuxième avis complémentaire du Conseil d'État (28.9.2021)	7423/06	<u>109</u>
28-10-2021	Commission de la Mobilité et des Travaux publics Procès verbal (02) de la reunion du 28 octobre 2021	02	<u>112</u>
18-11-2021	Commission de la Mobilité et des Travaux publics Procès verbal (03) de la reunion du 18 novembre 2021	03	<u>116</u>
19-11-2021	Rapport de commission(s) : Commission de la Mobilité et des Travaux publics Rapporteur(s) :	7423/07	<u>122</u>
30-11-2021	Premier vote constitutionnel (Vote Positif) En séance publique n°15 Une demande de dispense du second vote a été introduite	Texte voté - projet de loi N°7423	<u>147</u>
30-11-2021	Premier vote constitutionnel (Vote Positif) En séance publique n°15 Une demande de dispense du second vote a été introduite	Bulletin de vote 8 - projet de loi N°7423	<u>158</u>
07-12-2021	Dispense du second vote constitutionnel par le Conseil d'Etat (07-12-2021) Evacué par dispense du second vote (07-12-2021)	7423/08	<u>160</u>
17-12-2021	Publié au Mémorial A n°878 en page 1	Mémorial A N° 878 de 2021	<u>163</u>
08-07-2022	Résumé du dossier	Résumé	<u>173</u>

7423/00

N° 7423

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2018-2019

PROJET DE LOI

concernant le reclassement partiel de la voirie et la reprise par l'Etat d'une série de chemins vicinaux et portant modification de l'article 6bis de la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes

* * *

*(Dépôt: le 19.3.2019)***SOMMAIRE:**

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (12.3.2019).....	1
2) Texte du projet de loi.....	2
3) Exposé des motifs.....	3
4) Commentaire des articles.....	4
5) Fiche financière.....	5
6) Texte coordonné.....	5
7) Fiche d'évaluation d'impact.....	17
8) Listes.....	20

*

ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT

Nous HENRI, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Sur le rapport de Notre Ministre de la Mobilité et des Travaux publics et après délibération du Gouvernement en Conseil ;

Arrêtons :

Article unique : Notre Ministre de la Mobilité et des Travaux publics est autorisé à déposer en Notre nom à la Chambre des Députés le projet de loi concernant le reclassement partiel de la voirie et la reprise par l'Etat d'une série de chemins vicinaux et portant modification de l'article 6bis de la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes.

Palais de Luxembourg, le 12.03.2019

*Le Ministre de la Mobilité
et des Travaux publics,*

François BAUSCH

HENRI

*

TEXTE DU PROJET DE LOI

Art. 1^{er}.– Seront déclassés :

1. en chemins repris :
les tronçons de routes nationales énumérés au tableau I annexé à la présente loi ;
2. en chemins vicinaux :
 - a) les chemins repris énumérés au tableau II annexé à la présente loi ;
 - b) les tronçons de routes nationales énumérés au tableau III annexé à la présente loi.
3. en bretelles d'autoroutes :
les tronçons de routes nationales énumérés au tableau IV annexé à la présente loi ;

Art. 2.– Seront classés routes de l'Etat :

- a) les chemins repris énumérés au tableau V annexé à la présente loi ;
- b) les chemins vicinaux énumérés au tableau VI annexé à la présente loi.

Art. 3.– Seront repris par l'Etat, pour être entretenus à ses frais, les chemins vicinaux énumérés au tableau VII annexé à la présente loi.

La reprise des chemins en question vaut également pour les arbres d'alignement y plantés ou à y planter.

Art. 4.– Les lois et règlements sur la voirie de l'Etat sont applicables aux chemins et rues indiqués à l'article 3 ci-dessus.

Art. 5.– Le prix des emprises nécessaires pour les redressements de tous les chemins repris, comportant élargissement ou déplacement de l'assise, sera supporté moitié par l'Etat et moitié par les communes intéressées.

Art. 6.– Seront classés les chemins étatiques actuellement sans statut :

1. en chemins repris :
les tronçons de voirie énumérés au tableau VIII annexé à la présente loi ;
2. en routes nationales :
les tronçons de voirie énumérés au tableau IX annexé à la présente loi.

Art. 7.– Seront cédées aux communes les places publiques énumérées au tableau X annexé à la présente loi.

Art. 8.– Auront une nouvelle dénomination les chemins repris et les routes énumérées au tableau XI annexé à la présente loi.

Art. 9.– Les crédits nécessaires à l'aménagement et à l'entretien des routes, chemins et rues reclassés par la présente loi seront annuellement mis à la disposition du Gouvernement par voie budgétaire.

Art. 10.– L'article 6bis de la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes est remplacé par la disposition ci-dessous :

«Art. 6bis. Le programme des contournements d'agglomérations et tronçons de route reliant un échangeur à la voirie normale de l'Etat est le suivant:

- le contournement de Bous sur la N2 entre les P.K. 18,500 et 19,570;
- le contournement de Sandweiler sur la N2 entre son intersection avec le CR234 à l'ouest de Sandweiler et son intersection avec la N28 à l'est de Sandweiler et sur la N28 entre les P.K. 0,000 et 0,800;
- le contournement de Junglinster sur la N11 entre le P.K. 12,200 et le P.K. 15,100;
- le contournement de Dippach-Gare sur la N13 entre le P.K. 9,200 et le P.K. 11,200;

- la transversale de Clervaux sur la N18 entre la N7 au P.K. 60,260 et la N18 au P.K. 7,320;
- le contournement de Pétange et de Rodange sur la N31 entre son intersection avec la N5 au lieu-dit « Biff » et le P.K. 33,180;
- la N32 entre le CR178 au P.K. 6,400 au lieu-dit « Uerschtherhaff » et le CR174 au P.K. 4,205 à Differdange;
- la N34 entre ses intersections avec la N6 au lieu-dit « Tosseberg » et la N5 au lieu-dit « Helfenterbruck »;
- la N34A entre ses intersections avec la N34 au lieu-dit « Bourmicht » et le CR230 au P.K. 2,880;
- le contournement de Bertrange sur la N35 entre ses intersections avec la N5 au lieu-dit « Greivelsbarrière » et la N34 ;
- le contournement sud de Bridel sur le CR181 entre le P.K. 6,400 et l'intersection avec le CR215 au lieu-dit « Biergerkräiz ».
- le contournement de Bascharage entre le P.K. 14.250 sur la N5 et sa jonction avec l'A13.»

*

EXPOSE DES MOTIFS

La dernière loi concernant le reclassement partiel de la voirie et la reprise par l'Etat d'une série de chemins vicinaux date de 1995.

Entretemps, le réseau routier a été complété par un certain nombre de contournements ou tronçons de route remplissant cette fonction.

Par ailleurs, l'Etat est de plus en plus confronté à des demandes de la part de communes, pour la mise en place des mesures d'apaisement du trafic sur la voirie étatique à l'intérieur des localités. Il s'agit notamment de l'instauration de zones 30 km/h et de rencontre.

Vu la croissance du trafic routier ces dernières années, de nouvelles solutions sont recherchées, une étant l'amélioration du service des transports en commun.

D'autres considérations qui étaient à la base de la loi de 1995 sont toujours d'actualité:

- permettre l'essor économique du pays en offrant un réseau routier adapté aux besoins, que ce soit le transport de marchandises ou l'acheminement des ouvriers et employés à leur travail;
- rétablir la hiérarchisation du réseau routier suite au développement de la circulation et au déplacement des flux du trafic;
- veiller à l'entretien de la voirie et à l'harmonisation des aménagements routiers à un niveau national.

Suite à toutes les adaptations locales qui ont eu lieu les deux dernières décennies, la hiérarchie du réseau routier doit être rétablie.

En effet, la construction de contournements a déplacé le flux du trafic de sorte que l'intensité du trafic a considérablement diminué sur certains tronçons de chemins repris ou même de routes nationales.

D'autre part, la demande de plus en plus pressante des communes pour favoriser la mobilité douce à l'intérieur de leurs localités, accentue la nécessité de reclasser des routes.

Le présent projet de loi a pour objet de rétablir l'ordre hiérarchique et de bien structurer le réseau routier.

Le but étant d'offrir un réseau national capable d'affronter les défis actuels et futurs concernant la fluidité du trafic, tout en améliorant la qualité de vie et la sécurité routière des riverains habitant le long des routes à l'intérieur des localités.

Ainsi le projet de loi prévoit :

- le reclassement de 1,535 km de chemins repris et de 4,505 km de chemins vicinaux en routes de l'Etat, et le reclassement de 25,173 km de chemins vicinaux en chemins repris;
- le déclassement de 4,951 km de routes de l'Etat en chemins repris et de 46,208 km de chemins repris en chemins vicinaux;

- le classement de 31,616 km de routes construites ou par l'Etat mais actuellement encore sans statut dont 22,044 km de routes nationales et 9,572 km de chemins repris.

Après le vote du présent projet de loi, la longueur de la voirie de l'Etat sera la suivante:

Routes: 850 km

Chemins repris: 1882 km

*

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Article 1er.–

Cet article prévoit le déclassement de routes nationales, de chemins repris dont la fonction ne répond plus aux critères justifiant un classement dans l'échelon qu'ils occupent actuellement dans la hiérarchie du réseau routier. De même, la N1D faisant la jonction entre la N1 et l'autoroute A1 est déclassée bretelle du réseau autoroutier.

Article 2.–

Le statut de route nationale revient aux routes assurant les communications interrégionales avec liaisons entre localités.

C'est dans cet ordre d'idées que l'article 2 prévoit notamment le classement en routes nationales des tronçons de route reliant entre eux des routes déjà classées routes nationales, ainsi que les tronçons de routes faisant fonction de voies de contournement.

Article 3.–

Le statut de chemins repris revient surtout aux routes assurant les liaisons entre localités, ainsi que la collecte et l'irrigation du trafic vers les grands axes. Cet article prévoit donc la reprise par l'Etat de chemins vicinaux dont l'intensité du trafic dépasse le cadre des communications locales ou constituent des itinéraires empruntés par les transports en commun.

Article 4.–

Comme le rôle revenant aux routes classées chemins repris est d'assurer en premier lieu la fluidité du trafic pour véhiculer les automobilistes d'un point vers un autre, il importe que l'Etat puisse appliquer, notamment à l'intérieur des agglomérations, des principes plus ou moins sévères à l'égard des autorités communales et envers les riverains habitant le long de ces axes routiers. Cette possibilité lui est donnée en assujettissant notamment les chemins repris à la loi du 21 décembre 2009 sur les permissions de voirie qui stipule que quiconque veut entreprendre des travaux quelconques le long des routes faisant partie de la voirie normale de l'Etat devra y être autorisé par une permission de voirie à octroyer par le ministre ayant les Travaux Publics dans ses attributions.

Article 5.–

Pour les chemins repris devant faire fonction de liaisons régionales, il importe que des largeurs de chaussée minimales soient garanties, largeurs qui dépassent nécessairement celles des tronçons de voirie dont la fonction se limite à des liaisons purement locales. Il semble donc juste que l'Etat participe aux prix d'acquisition des emprises nécessaires pour garantir les largeurs minimales à respecter. C'est ainsi que cet article stipule que le prix des emprises nécessaires pour les redressements de tous les chemins repris comportant élargissement ou déplacement de l'assise soit supporté moitié par l'Etat et moitié par les communes intéressées. Cette répartition du coût qui n'a pas donné lieu à contestations jusqu'à présent est reprise de la loi du 5 mai 1958 et de la loi du 22 décembre 1995 concernant le reclassement partiel de la voirie et la reprise par l'Etat d'une série de chemins vicinaux.

Article 6.–

Au cours des années, l'Etat a procédé à la construction d'un certain nombre d'ouvertures à neuf qui actuellement ne bénéficient d'aucun statut légal dans le réseau routier. Cet article prévoit le classement de ces tronçons de route dans la hiérarchie du réseau routier en appliquant les critères définis dans le commentaire ci-dessus des articles 1 et 2.

Article 7.–

S'il appartient d'une part à l'Etat de satisfaire aux besoins de mobilité et de prévoir les aménagements routiers en conséquence, il revient d'autre part aux autorités communales d'aménager les espaces publics en dehors des routes en veillant à une parfaite intégration urbaine de ces espaces et en tenant compte des coutumes des citoyens pour leur assurer une qualité de vie optimale. C'est dans cet ordre d'idées que le présent projet de loi prévoit la cession aux communes des places publiques énumérées au tableau X y annexé.

Article 8.–

Suite aux reclassements et déclassements prévus, la réorganisation du réseau étatique implique une nouvelle dénomination de certains tronçons sans changer leur statut.

Article 9.–

Cet article stipule que les crédits nécessaires à l'aménagement et à l'entretien des routes et chemins repris sont annuellement mis à la disposition du Gouvernement par inscriptions dans le budget des dépenses du Ministère du Développement durable et des Infrastructures.

Article 10.–

Certains tronçons de routes ont en dehors de leur fonction de liaison régionale, également une fonction de contournement de localités. Afin de prendre en considération cette particularité, l'article 6bis de la loi du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes, est à modifier en conséquence.

*

FICHE FINANCIERE

Conformément à l'article 79 de la loi modifiée du 8 juin 1999 portant sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'Etat, le présent projet de loi contient un impact financier supplémentaire sur le budget de l'Etat.

Le projet de loi n'aura cependant pas d'impact notable sur le budget annuel. La somme des routes à reprendre par l'Etat, celles actuellement sans statut et celles cédées par les communes, se chiffre à 61,294 km, tandis que 56,632 km de routes seront cédés aux communes. Il en résulte 4,662 km additionnels à charge de l'Etat, qui comparés aux 2.732 km du réseau routier étatique de la voirie normale ne représenteront qu'une augmentation de 0,17 % par rapport au total.

Les 0,17 % d'augmentation au coût total de l'entretien du réseau routier étatique (21.2.14.000 – 2017 – 6.700.000 €) peuvent être chiffrés à 11.390€.

*

TEXTE COORDONNE**LOI DU 16 AOUT 1967****ayant pour objet la création d'une grande voirie
de communication et d'un fonds des routes**

(Mémorial A n° 57 du 23 août 1967 page 868;
doc. parl. n° 1209; sess. ord. 1966-1967)

modifiée par la:

- loi du 29 août 1972 modifiant et complétant la loi du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes (Mémorial A n°57 du 20 septembre 1972 page 1379; doc. parl. n° 1606; sess. ord. 1971-1972)
- loi du 22 juin 1979 modifiant et complétant la loi du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un Fonds des Routes, telle qu'elle a été modifiée par la loi du

- 29 août 1972 (Mémorial A n° 66 du 9 août 1979 page 1358; doc. parl. n° 2298; sess. ord. 1978-1979)
- loi du 2 décembre 1980 modifiant et complétant la loi du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes, telle qu'elle a été modifiée par les lois du 29 août 1972 et du 22 juin 1979 (Mémorial A n° 85 du 27 décembre 1980 page 2324; doc. parl. n° 2419; sess. ord. 1979-1980 et 1980-1981)
 - loi du 31 août 1986 modifiant et complétant la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes (Mémorial A n° 69 du 6 septembre 1986 page 1937; doc. parl. n° 3021; sess. ord. 1985-1986)
 - loi du 31 juillet 1995 modifiant et complétant la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes (Mémorial A n° 73 du 8 septembre 1995 page 1810; doc. parl. n° 3929; sess. ord. 1993-1994 et 1994-1995; Mémorial A n° 88 du 25 octobre 1995 page 2058 (rectificatif))
 - loi du 27 juillet 1997 autorisant le Gouvernement à procéder à la construction d'une route reliant Luxembourg à Ettelbruck (Mémorial A n° 60 du 18 août 1997 page 1754; doc. parl. n° 4263; sess. ord. 1996-1997)
 - {abrogation du 7e tiret de l'alinéa 1er de l'article 6 de la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes}
 - loi du 26 mai 1998 modifiant et complétant la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes (Mémorial A n° 41 du 9 juin 1998 page 606; doc. parl. n° 4037; sess. ord. 1994-1995, 1995-1996, 1996-1997 et 1997-1998)
 - loi du 21 décembre 1998 concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice 1999 {Art. 49} (Mémorial A n° 109 du 23 décembre 1998 page 2723; doc. parl. n° 4450; sess. ord. 1998-1999)
 - loi du 6 juin 2002 modifiant et complétant
 - 1) la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes
 - 2) la loi modifiée du 17 décembre 1859 sur la police des chemins de fer (Mémorial A n° 69 du 12 juillet 2002 page 1610; doc. parl. n° 4762; sess. ord. 2000-2001, 2001-2002)
 - loi du 19 décembre 2003 concernant la mise en place d'un Centre de Contrôle du Trafic (Mémorial A n° 195 du 31 décembre 2003 page 4074; doc. parl. n° 5109; sess. ord. 2002-2003 et 2003-2004)
 - loi du 23 décembre 2005 concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice 2006 {Art. 50} (Mémorial A n° 217 du 29 décembre 2005 page 3414; doc. parl. n° 5500; sess. ord. 2005-2006)
 - loi du 13 mars 2007 portant
 1. transposition en droit luxembourgeois en matière d'infrastructures de transport de la directive 97/11/CE du Conseil du 3 mars 1997 modifiant la directive 85/337/CEE concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement
 2. modification de la loi du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie et d'un fonds des routes, telle que modifiée
 3. modification de la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire, telle que modifiée (Mémorial A n° 44 du 28 mars 2007 page 800 ; doc. parl. n° 5198 ; sess. ord. 2006-2007)
 - {abrogation de l'article 14bis et de l'annexe 1 de la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes}
 - loi du 18 mars 2008 relative à l'aménagement du contournement routier de Junglinster (Mémorial A n° 50 du 17 avril 2008 page 738 ; doc. parl. n° 5764 ; sess. ord. 2006-2007 et 2007-2008)
 - loi du 29 mai 2009 portant modification de la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes (Mémorial A n° 122 du 4 juin 2009 page 1737; doc. parl. n° 6007; sess. ord. 2008-2009)

- loi du 21 décembre 2009 sur les permissions de voirie et modifiant la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes {Art. 18 et 19} (Mémorial A n° 256 du 28 décembre 2009 page 5468; doc. parl. n° 5823; sess. ord. 2007-2008, 2008-2009 et 2009-2010)
- loi du 30 juillet 2013 concernant l'aménagement du territoire et modifiant :
 1. la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes;
 2. la loi modifiée du 15 mars 1979 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique;
 3. la loi du 10 août 1993 relative aux parcs naturels;
 4. la loi modifiée du 19 juillet 2004 concernant l'aménagement communal et le développement urbain (Mémorial A n° 160 du 06 septembre 2013 page 3087; doc. parl. n° 6124; sess. ord. 2009-2010 ; 2010-2011 ; 2011-2012 ; 2012-2013)
- loi du 15 décembre 2017 relative à la mise à 2x3 voies de l'autoroute A3 et portant modification de la loi du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes (Journal Officiel Mémorial A n° 1072 du 18 décembre 2017 ; doc. parl. n° 7144)
- loi du 17 avril 2018 concernant l'aménagement du territoire et modifiant :
 1. la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes;
 2. la loi modifiée du 15 mars 1979 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique;
 3. la loi modifiée du 19 juillet 2004 concernant l'aménagement communal et le développement urbain (Journal Officiel Mémorial A n° 271 du 20 avril 2018 ; doc. parl. n° 7065)
- loi du 21 août 2018 relative à l'aménagement du contournement routier de Bascharage et portant modification de la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes (Journal Officiel Mémorial A n°830 du 17 septembre 2018 ; doc. parl. n° 7284)
- loi du ** ***** 2019 concernant le reclassement partiel de la voirie et la reprise par l'Etat d'une série de chemins vicinaux et portant modification de l'article 6bis de la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes (Journal Officiel Mémorial A n° ;doc. parl. n° *****)

*

TEXTE COORDONNE
(Loi du ** /* 2019)**

TITRE Ier

a – Voirie et statut

(Loi du 16 août 1967)

Art. 1er.– Le Gouvernement est autorisé à établir une grande voirie de communication conformément au programme général énoncé à l'article 6 et aux plans à arrêter par le Grand-Duc aux termes de l'article 9. Les travaux de construction de cette voirie sont déclarés d'utilité publique.

Art. 2.– L'établissement, la modification et l'exploitation de cette voirie ressortissent exclusivement à l'État.

La circulation sur cette voirie fait l'objet de règlements d'administration publique spéciaux.

Art. 3.– La nouvelle voirie, à laquelle des parties de la voirie existante peuvent être incorporées, est établie dans la mesure du possible à l'écart des centres d'habitation avec des aménagements spéciaux ou des ouvrages d'art assurant la jonction aux voies d'accès et de départ.

Le domaine de la nouvelle voirie s'établit conformément à l'article 9 alinéas 2 et 3. A l'intérieur de ce domaine la voirie proprement dite est bordée des deux côtés d'une bande de sécurité large de douze mètres. Au-delà du bord extérieur du domaine de la nouvelle voirie toute voie d'accès ou de départ est bordée de la même manière sur une longueur de cent mètres.

Jusqu'à cette distance les voies d'accès ou de départ et leurs bandes de sécurité font partie intégrante du domaine de la voie principale.

(Loi du 21 décembre 2009)

Art. 4.– Nul ne peut établir des installations ou des constructions sur le domaine de cette voirie et il ne peut, à quelque titre que ce soit, être établi d'autres accès à ce domaine que ceux qui sont ou seront aménagés par l'Etat, en application de l'alinéa 1^{er} de l'article 3. La même interdiction s'applique aux contournements d'agglomérations et aux tronçons de route reliant un échangeur à la voirie normale de l'Etat.

Les riverains de ces domaines ne jouissent pas des droits reconnus aux riverains de la voirie normale de l'Etat, particulièrement du droit d'accès.

Des constructions aux travaux autres que ceux exécutés pour le compte de l'Etat ou en vertu des dispositions de l'article 6, alinéa 4 de la présente loi, ne peuvent se faire qu'à une distance de vingt-cinq mètres pour les axes routiers relevant de la grande voirie et de quinze mètres pour les contournements d'agglomérations et tronçons de route reliant un échangeur à la voirie normale de l'Etat à des conditions faisant respecter les prescriptions qui précèdent. La largeur des zones non aedificandi en question est comptée à partir de la limite du domaine public.

A l'intérieur de la distance de respectivement vingt-cinq ou quinze mètres, les travaux nécessaires d'entretien et de conservation de constructions existantes sont sujets à permission de voirie. Tous autres travaux de construction et de transformation sont défendus, y compris

- l'aménagement de places de parcage pour compte d'établissements commerciaux, artisanaux, industriels ou administratifs, publics ou privés ;
- la construction de voies de desserte ;
- la réalisation d'aires de stockage de tout genre.

(Loi du 6 juin 2002)

Sans pareille autorisation, la tolérance visée à l'alinéa 3 de l'article 4bis de la présente loi ne peut être mise à profit pour des aménagements nouveaux à faire au-delà de la distance de vingt-cinq mètres.

Art. 4bis.– Un règlement grand-ducal peut déterminer les tronçons de route, leurs raccordements au réseau routier ainsi que l'adaptation de celui-ci aux caractéristiques de ces tronçons pour lesquels les conditions inscrites aux articles 3 et 4 de la présente loi ne sont pas applicables. Dans ce cas, les dispositions légales et réglementaires régissant le statut de la voirie publique s'appliquent.

Des parties de la voirie existante, à déterminer par règlement grand-ducal, peuvent être assimilées à la voirie à créer en exécution de la présente loi.

A la suite de cette assimilation, les articles 2 et 4 de la présente loi deviennent applicables à ces parties. Cependant les accès et départs existants sont maintenus à titre de tolérance. La suppression de ces accès et départs donne droit à dédommagement.

Art. 5.– Par dérogation aux interdictions prévues à l'article 4 de la présente loi, tout opérateur de télécommunications, tout gestionnaire de réseaux de transport d'électricité et d'entreprise de transport de gaz naturel exploitant un service public en vertu d'une disposition légale ou réglementaire lui accordant un droit d'usage du domaine public de l'Etat, peut être autorisé à faire usage du domaine public de la grande voirie pour établir des câbles, lignes aériennes et équipements connexes et à exécuter tous les travaux y afférents dans le respect de la destination de ce domaine ainsi que des règles de sécurité et de police qui en régissent l'utilisation.

Ce droit d'utilisation intervient dans le cadre d'une permission de voirie à délivrer par le ministre des Travaux publics. Cette permission de voirie règle les conditions techniques de l'implantation des installations et équipements et de la réalisation des travaux ainsi que les conditions de maintien, d'entretien et de modification du réseau.

L'utilisation conjointe d'installations et d'équipements d'un usager du domaine public de la grande voirie, sous la réserve expresse que cette utilisation ne compromette pas la mission propre de service public de celui-ci, peut être imposée par le ministre des Travaux publics aux conditions techniques et financières de la permission de voirie à délivrer.

Les personnes physiques ou morales investies d'une mission de service public en vertu d'une disposition légale ou réglementaire peuvent être autorisées par le ministre des Travaux publics à faire usage de la zone arrêtée à l'article 4, alinéa 3 pour l'implantation de leurs installations et équipements connexes.

b – Exécution

(Loi du 29 août 1972)

Art. 6.– Le programme général d'établissement d'une grande voirie de communication est le suivant, les noms des localités citées n'indiquant pas nécessairement les localités proprement dites, mais les environs de celles-ci:

- une nouvelle route d'Esch-sur-Alzette à Luxembourg, entre Lallange et Hollerich (Place St. Pierre et Paul), et son raccordement à la ceinture de contournement de la ville de Luxembourg;
- une ceinture de contournement de la ville de Luxembourg;

(Loi du 15 décembre 2017)

- une nouvelle route Luxembourg-frontière française, partant de la gare centrale de la Ville de Luxembourg vers Bettembourg-Dudelange (direction Thionville), son raccordement à la ceinture de contournement de la Ville de Luxembourg et sa jonction, à la frontière, à la grande voirie française ainsi que la mise à 2x3 voies de l'A3 entre la ceinture de contournement de la Ville de Luxembourg et la frontière française ;

(Loi du 29 août 1972)

- une nouvelle route de Luxembourg à Arlon (E9), entre la frontière belge (au Sud d'Arlon) et la ceinture de contournement de la ville de Luxembourg, son raccordement à celle-ci près de Strassen, et sa jonction, à la frontière, à la grande voirie belge;

(Loi du 31 juillet 1995)

- une collectrice du Sud, reliant entre elles les principales localités du bassin minier de Rodange à Bettembourg, sa jonction au réseau autoroutier existant, ses raccordements aux principaux sites industriels de la région et sa liaison, aux frontières respectives, aux réseaux routiers allemand et belge;

(Loi du 29 août 1972)

- une nouvelle route de Luxembourg (Sennigerberg) à la frontière allemande (au Nord de Wasserbillig), son raccordement au port de Mertert, et sa jonction, à la frontière, à la grande voirie allemande (direction Trèves);

(Loi du 18 mars 2008)

- l'achèvement de la route Echternach-Luxembourg (E29), avec sa jonction, à partir de Waldhof, au plateau de Kirchberg, et le contournement de la ville d'Echternach et de Junglinster;

(Loi du 2 décembre 1980)

- une nouvelle jonction souterraine entre le Viaduc et la Côte d'Eich à Luxembourg, ses raccordements au réseau routier existant, ainsi que l'adaptation de celui-ci aux caractéristiques de cette jonction;

(Loi du 26 mai 1998)

- le raccordement de la route d'Arlon (E9) à Strassen respectivement à l'autoroute Luxembourg-Bruxelles au niveau de l'échangeur du Bridel et à la ceinture de contournement de la Ville de Luxembourg au niveau de l'échangeur de Helfent.

(Loi du 29 août 1972)

L'établissement de la grande voirie comprend les études préparatoires et définitives, l'acquisition des immeubles, la construction, le parachèvement et l'équipement des chaussées et ouvrages d'art, le raccordement à la voirie existante, ainsi que le rétablissement des communications interrompues par la nouvelle voirie, y compris les chemins d'exploitation agricoles et forestiers.

(Loi du 31 août 1986)

Sont visés également l'établissement, l'aménagement ou l'adaptation de tronçons de route et d'ouvrages d'art raccordés à la grande voirie pour autant qu'ils ont pour objet le contournement de centres d'habitation dont ils décongestionnent les artères et contribuent à améliorer la qualité de vie des habitants.

(Loi du 26 mai 1998)

L'équipement de la grande voirie de communication comprend la mise en place d'un centre de contrôle du trafic qui recueille toutes les informations nécessaires tant sur la situation du trafic que sur l'état des infrastructures autoroutières et de leurs équipements afin de les transmettre aux instances publiques compétentes respectivement aux usagers des routes.

(Loi du 29 août 1972)

L'équipement inclut notamment la signalisation et le balisage, l'éclairage, les dispositifs de sécurité, les plantations, ainsi que toutes les installations annexes, nécessitées par la grande voirie, telles que les bâtiments et emplacements pour l'entreposage du matériel d'entretien de la voirie, les aires aménagées en parcs d'arrêt et de passage à la frontière.

(Loi du 31 juillet 1995)

Il en est de même des voies de contournement qui s'inscrivent dans un concept routier de liaison interrégionale.

En outre, des emplacements peuvent être aménagés afin d'être loués dans l'intérêt notamment de l'établissement de postes de distribution de carburants, de services de dépannage et d'entretien des voitures automobiles et de lieux de restauration et/ou d'hébergement.

(Loi du ** **** 2019)

Art. 6bis.– Le programme des contournements d'agglomérations et tronçons de route reliant un échangeur à la voirie normale de l'Etat est le suivant :

- le contournement de Bous sur la N2 entre les P.K. 18,500 et 19,570;
- le contournement de Sandweiler sur la N2 entre son intersection avec le CR234 à l'ouest de Sandweiler et son intersection avec la N28 à l'est de Sandweiler et sur la N28 entre les P.K. 0,000 et 0,800;
- le contournement de Junglinster sur la N11 entre le P.K. 12,200 et le P.K. 15,100;
- le contournement de Dippach-Gare sur la N13 entre le P.K. 9,200 et le P.K. 11,200;
- la transversale de Clervaux sur la N18 entre la N7 au P.K. 60,260 et la N18 au P.K. 7,320;
- le contournement de Pétange et de Rodange sur la N31 entre son intersection avec la N5 au lieu-dit « Biff » et le P.K. 33,180;
- la N32 entre le CR178 au P.K. 6,400 au lieu-dit « Uerschterhaff » et le CR174 au P.K. 4,205 à Differdange;
- La N34 entre ses intersections avec la N6 au lieu-dit « Tossebiert » et la N5 au lieu-dit « Helfenterbruck »;
- la N34A entre ses intersections avec la N34 au lieu-dit « Bourmicht » et le CR230 au P.K. 2,880;
- le contournement de Bertrange sur la N35 entre ses intersections avec la N5 au lieu-dit « Gréivelsbarrière » et la N34 ;
- le contournement sud de Bridel sur le CR181 entre le P.K. 6,400 et l'intersection avec le CR215 au lieu-dit « Biergerkräiz » ;
- le contournement de Bascharage entre le P.K. 14.250 sur la N5 et sa jonction avec l'A13.

(Loi du 16 août 1967)

Art. 7.– Ces travaux sont exécutés selon l'ordre de priorités résultant de l'octroi des crédits nécessaires dans le cadre annuel du budget de l'Etat.

Art. 8.– L'Etat est autorisé à poursuivre l'acquisition et l'expropriation pour cause d'utilité publique des immeubles nécessaires à la construction et à l'aménagement de la voirie objet de la présente loi.

(Loi du 29 août 1972)

Art. 9.– Les plans des parcelles et la liste des propriétaires à exproprier sont approuvés par règlement grand-ducal, le Conseil d'Etat entendu en son avis.

Les plans parcellaires établissent des zones d'une largeur de quarante-cinq mètres destinées à recevoir la voirie, et des zones d'une largeur de cent cinquante mètres pour l'aménagement des points

d'accès et de départ, des détournements des routes et des chemins existants, et pour permettre de tenir compte, le cas échéant, de la configuration particulière du terrain.

La largeur de cette zone peut être portée exceptionnellement à deux cent cinquante mètres pour l'aménagement de carrefours particulièrement difficiles.

En outre, les plans parcellaires peuvent indiquer les terrains situés en dehors des zones définies aux alinéas qui précèdent, dont l'acquisition s'avère nécessaire, soit pour l'aménagement des emplacements prévus à l'article 6, alinéas 3 et 4, soit pour l'emprunt ou le dépôt de terres, soit pour le dépôt de matériaux de construction.

Dès l'expiration du délai d'un mois prévu à l'article 10, nul ne peut, dans les zones ainsi délimitées:

- construire, reconstruire ou transformer les constructions existantes;
- modifier le relief du sol par des travaux de déblai ou de remblai;
- boiser ou déboiser.

Dans les cas motivés exclusivement par des travaux de conservation et d'entretien, le Ministre des travaux publics peut déroger aux dispositions de l'alinéa qui précède.

(Loi du 16 août 1967)

Art. 10.– Il est envoyé à chaque collège des bourgmestre et échevins des communes sur le territoire desquelles se trouvent les biens grevés, une copie de l'arrêté prévu à l'article 9 alinéa 1er, ainsi qu'une copie des plans parcellaires de ces biens.

Quinze jours au plus tard à dater de la réception, le collège tient ces pièces à la disposition du public pendant un mois. Le public en est informé dans les formes usitées pour les publications officielles.

Il est justifié de l'accomplissement de ces formalités ainsi que des dates auxquelles il a été satisfait par un certificat écrit du collège des bourgmestre et échevins.

Art. 11.– Lors de l'expropriation, il n'est pas tenu compte de la plus-value des biens expropriés résultant des changements qui y furent apportés après l'expiration du délai d'un mois prévu à l'article précédent, à moins que ces changements n'aient été autorisés conformément aux dispositions de l'article 9.

Art. 12.– Pour le calcul de l'indemnité, la valeur des biens à exproprier doit être prise en considération au moment de l'expiration du délai d'un mois prévu par l'article 10; le montant de cette prise en considération ne peut cependant précéder de plus de trois ans le jour de la requête en expropriation.

(Loi du 30 juillet 2013)

Cependant, quelle que soit la nature des biens, il ne peut être tenu compte, même lorsqu'ils sont constatés par des actes de vente, des changements de valeur subis depuis la date de référence visée à l'alinéa suivant, s'ils sont provoqués par la perspective de modifications aux règles d'utilisation des sols découlant de plans directeurs sectoriels ou de plans d'occupation du sol.

(Loi du 17 avril 2018)

Les biens à exproprier sont estimés en prenant seule en considération la valeur du bien telle qu'elle était le jour avant la première publication au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg :

- soit de la décision du Gouvernement en conseil prise en vertu de l'article 12 paragraphe 2 de la loi du [...] concernant l'aménagement du territoire.
- soit de la décision du Gouvernement en conseil prise en vertu de l'article 19, paragraphe 2 de la loi précitée du [...].

Il est cependant tenu compte de l'évolution générale du prix des biens.

(Loi du 16 août 1967)

Art. 13.– Les fonctionnaires de l'administration de l'enregistrement et des domaines ont qualité pour fixer l'indemnité de commun accord avec les intéressés pour autant que la valeur de la parcelle particulière à acquérir n'excède pas 6.197,34 euros.

Au-delà de cette limite les acquisitions sont faites par le comité d'acquisition dont la composition et le fonctionnement feront l'objet d'un règlement d'administration publique.

A défaut d'accord il est procédé conformément aux dispositions du titre III ci-après. Lors d'une comparution ordonnée au cours d'une instance judiciaire en application de ce titre III, l'Etat est valablement représenté par un fonctionnaire de l'administration de l'enregistrement et des domaines.

Art. 14.– Les acquisitions et les emprises feront l'objet d'actes administratifs à recevoir par l'administration de l'enregistrement et des domaines.

c – Dispositions pénales

(Loi du 26 mai 1998)

Art. 15.– Les infractions aux dispositions des articles 4, 5 et 9 de la présente loi sont punies d'une amende de 251 à 12.500 euros.

Indépendamment de la peine, le tribunal ordonne d'office la remise des lieux en leur état antérieur aux frais du condamné et dans le délai qu'il lui impartit. Faute par le condamné de s'y être conformé dans le délai fixé, le ministre ayant dans ses attributions les travaux publics y pourvoira aux frais du condamné. Ce dernier sera contraint au remboursement de la dépense par état taxé et rendu exécutoire par le juge de paix saisi par requête.

Les infractions prévues par la présente loi seront poursuivies et jugées conformément aux dispositions de la loi modifiée du 26 février 1973 portant extension de la compétence des tribunaux de police en matière répressive.

TITRE II. –

Création et fonctionnement du fonds des routes

(Loi du 29 mai 2009)

Art. 16. Il est institué un fonds spécial, dénommé «Fonds des routes».

Les dépenses occasionnées par la réalisation du programme général d'établissement d'une grande voirie de communication, prévu à l'article 6, alinéa 1er, ainsi que celles relatives à la remise en état de cette même voirie et les frais de maintenance et d'entretien du centre de contrôle du trafic sont imputables au Fonds des routes.

Peuvent également être imputées à charge du Fonds des routes les dépenses relatives à des travaux :

- de construction, de reconstruction, de remplacement, de réhabilitation et d'assainissements, ainsi que d'entretien des ouvrages d'art et hydrauliques de l'Etat,
- de construction de routes nationales et de chemins repris,
- de redressement et d'aménagement de la chaussée, d'amélioration et de réfection des revêtements des routes nationales et des chemins repris,
- de construction et de réfection de toute piste cyclable faisant partie du réseau national de pistes cyclables mis en place par la loi du 6 juillet 1999 portant création d'un réseau national de pistes cyclables,
- d'aménagement de couloirs pour bus avec dispositifs de signalisation,
- d'aménagement de plates-formes intermodales et de gares routières.

Le Ministre des Travaux Publics ordonnance les montants versés au Fonds des routes.

Le Fonds des routes est alimenté:

- a) par des dotations budgétaires;
- b) par des recettes d'emprunts;
- c) par le produit de la vente d'immeubles acquis dans le cadre du programme précité et rendus disponibles après l'établissement de la grande voirie.
- d) par les remboursements effectués par la République fédérale d'Allemagne conformément à l'article 7 de la convention entre le Grand-Duché de Luxembourg et la République fédérale d'Allemagne

concernant la jonction des autoroutes et la construction d'un pont frontalier sur la Moselle dans la région de Perl et de Schengen signée à Luxembourg, le 18 avril 1994, et approuvée par la loi du 18 août 1995.

Les sommes dont question sub b), c) et d) de l'alinéa qui précède sont portées directement en recette au Fonds des routes.

Art. 16bis. Il est créé un comité de gestion du fonds chargé de conseiller le ministre, placé sous l'autorité du Ministre, composé de :

- cinq délégués du ministre dont deux délégués de l'Administration des Ponts et Chaussées;
- un délégué du ministre ayant dans ses attributions le budget.

Le comité est présidé par un délégué du ministre.

Un règlement grand-ducal précise les modalités de fonctionnement de ce comité.

Le comité de gestion a pour mission:

- la planification pluriannuelle des dépenses du fonds;
- l'ajustement du rythme des dépenses aux disponibilités financières du fonds;
- la coordination des projets;
- la présentation d'un rapport annuel sur l'exécution et le financement des travaux.

Le comité de gestion peut recueillir tous les renseignements nécessaires à l'appréciation des dossiers qui lui sont soumis et se faire assister par des experts.

(Loi du 29 août 1972)

Art. 17.– Suivant les besoins résultant de la réalisation du programme général d'établissement d'une grande voirie de communication, conformément à l'ordre de priorité défini en vertu de l'article 7, le Gouvernement est autorisé à contracter pour le compte de l'Etat, un emprunt pour un montant global d'un milliard de francs.

Les conditions et modalités de l'emprunt, notamment les montants des différentes tranches ainsi que leurs époques d'émission, font l'objet de règlements à prendre par le Ministre des finances. Ces règlements peuvent prévoir que les intérêts de l'emprunt sont exempts, en tout ou en partie, des impôts présents et futurs.

Les crédits nécessaires à la couverture des charges des emprunts contractés et à contracter dans l'intérêt de l'alimentation du Fonds des routes sont inscrits chaque année au budget des dépenses de l'Etat.

L'état des emprunts contractés est publié annuellement sous un titre particulier à la situation de la dette publique, aux annexes du projet de la loi concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat.

Art. 18.– Aux fins visées par l'article 7, le Gouvernement joint chaque année au projet de loi concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat:

- a) un relevé récapitulatif des programmes exécutés pendant les divers exercices clos, ainsi qu'un compte rendu des recettes et des dépenses y relatives imputées au Fonds des routes au cours des mêmes exercices;
- b) un exposé des programmes exécutés pendant l'exercice courant et projetés pour l'exercice suivant, ainsi qu'un état estimatif des dépenses occasionnées par l'exécution de ces programmes annuels et des recettes nécessaires à leur financement.

Art. 19.– L'établissement, la modification et l'exploitation de la grande voirie de communication sont réalisés sous l'autorité immédiate du Ministre des travaux publics, avec le concours des services administratifs et techniques de l'Etat.

(Loi du 31 août 1986)

En cas de besoin et par dérogation aux dispositions de la loi du 15 mai 1974 portant réorganisation de l'administration des ponts et chaussées, le Ministre des travaux publics bénéficie dans les conditions et suivant les modalités qu'il détermine du concours de ceux des membres et services de cette administration dont la collaboration directe lui semble nécessaire.

(Loi du 29 août 1972)

Le Ministre des travaux publics peut s'assurer, avec l'accord du Conseil de Gouvernement, tous autres concours nécessaires à la réalisation du programme général de création d'une grande voirie de communication. Il peut notamment engager, par contrat conclu pour une durée déterminée, du personnel expert en la matière, dont un expert-administrateur chargé d'une mission de coordination. Les frais y relatifs sont supportés par le Fonds des routes.

(Loi du 16 août 1967)

TITRE III. –

Expropriation

Art. 20.– Lorsqu'il est constaté par arrêté grand-ducal que la prise de possession immédiate d'un ou de plusieurs immeubles est indispensable pour la réalisation des travaux visés à l'article 1er de la présente loi, l'expropriation de ces immeubles est poursuivie conformément aux règles ci-après.

Art. 21.– Les expropriations décrétées successivement sont, pour l'appréciation de la valeur des biens expropriés, considérées comme formant un tout.

Art. 22.– A défaut d'accord entre parties, l'expropriant dépose l'arrêté grand-ducal visé à l'article 20, le plan des parcelles et la liste des propriétaires à exproprier au greffe du tribunal d'arrondissement de la situation des biens, où les parties intéressées pourront en prendre communication sans frais jusqu'à la fixation définitive de l'indemnité.

Art. 23.– Information de ce dépôt sera donnée aux propriétaires et usufruitiers desdites parcelles, par exploit contenant assignation à jour fixe, aux fins de voir procéder au règlement des indemnités et ordonner l'envoi en possession.

L'exploit portera en tête copie de l'arrêté grand-ducal visé à l'article 20 et mentionnera les sommes que l'expropriant offre pour l'acquisition de l'immeuble.

Le délai de l'assignation sera de huitaine.

Dans le cas où il y aurait des tiers intéressés à titre de bail ou d'antichrèse, d'usage ou d'habitation, le propriétaire sera tenu de les appeler en cause pour concourir s'ils le trouvent bon, en ce qui les concerne, aux opérations des évaluations, sinon il restera seul chargé envers eux des indemnités que ces derniers pourraient réclamer. Les mêmes intéressés pourront intervenir volontairement jusqu'à la fixation définitive des indemnités. Les indemnités des tiers intéressés ainsi appelés ou intervenants seront réglées en la même forme que celles dues aux propriétaires.

Art. 24.– La cause sera appelée à l'audience indiquée par l'ajournement. Si la partie assignée a constitué ou constitué avoué, il sera procédé toute affaire cessante comme il sera dit à l'article suivant. Si elle n'a pas constitué avoué, le défaillant sera réassigné par un huissier commis, au jour fixé par le tribunal, sans qu'il soit besoin de lever le jugement.

L'instruction sera réputée contradictoire à l'égard des parties qui n'auraient pas constitué avoué sur la réassignation ou de celles qui, après avoir constitué, ne se trouveraient pas représentées aux audiences ou actes de procédure ultérieurs.

Art. 25.– A l'audience indiquée par l'article précédent, le tribunal examinera si le plan des emprises s'applique à la propriété dont l'expropriation est poursuivie.

Les défendeurs seront tenus de déclarer s'ils acceptent les offres d'indemnité faites par la partie poursuivante; s'ils n'acceptent pas ces offres, ils devront indiquer le montant de leurs prétentions. Ils proposeront en même temps, à peine de déchéance, toutes les exceptions qu'ils croiraient pouvoir opposer.

Aucune nullité pour vice de forme ne pourra être opposée que s'il est justifié que l'inobservation de la formalité même substantielle aura eu pour effet de porter atteinte aux intérêts de la partie qui l'invoque.

Il ne pourra être accordé qu'une seule remise.

Le tribunal statuera sur le tout par un seul jugement, rendu séance tenante ou au plus tard à la prochaine audience qu'il désignera.

Art. 26.— Le tribunal décide que l'action n'a pas été intentée régulièrement, que les formes prescrites par la loi n'ont pas été observées et que leur violation a eu pour effet de porter atteinte aux intérêts de la partie qui l'invoque, ou que le plan des emprises n'est pas applicable à la propriété dont l'expropriation est poursuivie, il déclarera qu'il n'y a pas lieu de procéder ultérieurement.

Art. 27.— Lorsque le tribunal fait droit à la requête de l'expropriant, il fixe dans le même jugement par voie d'évaluation sommaire, le montant des indemnités provisionnelles que l'expropriant devra payer à titre global, à chacune des parties défenderesses. Le montant de ces indemnités ne peut être inférieur à quatre-vingt-dix pour-cent de la somme offerte par l'expropriant.

Par le même jugement le tribunal nommera un ou trois experts chargés de dresser l'état descriptif des immeubles et d'évaluer ceux-ci. Il commettra un juge pour faire rapport et pour se rendre sur les lieux avec les parties et les experts au jour, heure et lieu qui seront indiqués au même jugement.

Le greffé du tribunal adressera à l'expropriant dans les dix jours l'expédition du jugement.

Ce jugement ainsi que celui rendu en conformité de l'article précédent n'est susceptible d'aucun recours.

Le jugement constatant l'accomplissement régulier des formalités est transcrit à la diligence de l'expropriant sur le registre du conservateur des hypothèques compétent et produit, à l'égard des tiers, les mêmes effets que la transcription d'un acte de cession.

Art. 28.— En vertu du jugement et sans qu'il soit besoin de le faire signifier au préalable, l'expropriant dépose à la caisse des consignations, dans le mois du prononcé du jugement, la somme fixée par le juge.

La caisse transmet à l'expropriant, dans les cinq jours du dépôt, une copie certifiée conforme du certificat de dépôt de l'indemnité provisionnelle.

Sur le vu du jugement et du certificat délivré après la date de la transcription de ce jugement, constatant que l'immeuble exproprié est libre d'hypothèque, le préposé à la caisse des consignations sera tenu de remettre aux ayants droit le montant de l'indemnité consignée, s'il n'existe aucune saisie-arrêt ou opposition sur les deniers consignés.

A défaut de produire ces certificats ou de rapporter mainlevée des saisies-arrêts ou oppositions ou encore lorsque le jugement fixant l'indemnité n'aura pas réglé les droits respectifs du propriétaire, de l'usufruitier ou des tiers intervenants, le paiement ne pourra avoir lieu que sur ordonnance du président du tribunal saisi.

Art. 29.— La prononciation du jugement prévu par l'article 27 vaudra signification tant à avoué qu'à partie; dans les trois jours de cette prononciation le greffier sera tenu de délivrer à la partie poursuivante un extrait du jugement contenant les conclusions des parties, les motifs et les dispositifs sans qu'il soit besoin d'enregistrement préalable.

Dans les trois jours suivants, cet extrait sera signifié aux experts avec sommation de se rendre sur les lieux au jour, heure et lieu indiqués au jugement.

Les experts prêteront serment sur les lieux contentieux ès-mains du juge-délégué, qui remplacera ceux qui feraient défaut ou contre lesquels il admettrait des causes de récusation par les personnes dont les parties conviennent entre elles ou, qu'à leur défaut, il désignera d'office. Il sera dressé procès-verbal par le juge-délégué.

Les parties remettront aux experts les documents qu'elles croiront utiles à l'appréciation de l'indemnité.

Art. 30.— Aussitôt après la visite des lieux, le ou les experts établissent l'état descriptif des lieux.

L'expropriant, les propriétaires et usufruitiers, ainsi que les tiers intervenants peuvent assister à ces opérations et faire consigner dans cet état toutes observations utiles. Mention de leur présence y est également faite.

Les tiers intéressés à titre de bail, d'antichrèse, d'usage ou d'habitation, qui ne sont pas intervenus devant le tribunal, sont recevables à intervenir lors de l'établissement de l'état descriptif, mais sans qu'il en résulte aucun retard pour les opérations.

L'état descriptif des lieux est déposé au greffe dans les quinze jours qui suivent la visite des lieux. Ce délai peut être prorogé de quinze jours par ordonnance du président du tribunal.

Le jour même du dépôt, le ou les experts envoient à l'expropriant, par lettre recommandée, le nombre de copies certifiées conformes de l'état descriptif nécessaires pour la signification aux parties en cause.

Art. 31.— Après avoir signifié par exploit d'huissier à toutes parties défenderesses ou intervenantes une copie certifiée conforme

1° du jugement fixant le montant de l'indemnité provisionnelle,

2° du certificat de dépôt de l'indemnité provisionnelle à la caisse des consignations,

3° de l'état descriptif des lieux,

l'expropriant peut se faire envoyer en possession du bien exproprié par ordonnance du président du tribunal.

Cette ordonnance est apposée au bas de la requête. Elle sera exécutoire sur minute et avant l'enregistrement.

Art. 32.— Le ou les experts commis par le tribunal en vertu de l'article 27 déposent au greffe un rapport contenant l'évaluation motivée des indemnités qu'ils proposent ainsi que tous renseignements utiles à la détermination de celle-ci.

Ce dépôt a lieu dans le délai de trente jours qui suivent la visite des lieux. Ce délai peut être prorogé de trente jours par ordonnance du président du tribunal.

Le jour même du dépôt, le ou les experts envoient, par lettre recommandée, aux parties copie certifiée conforme de leur rapport.

Art. 33.— Le ou les experts peuvent être révoqués à la requête de la partie la plus diligente, lorsqu'ils n'ont pas, dans les délais prévus, déposé l'état descriptif des lieux ou leur rapport d'expertise.

Ces dispositions sont applicables sans préjudice des dommages-intérêts dont le ou les experts seraient tenus à l'égard des parties.

Par la même décision le tribunal commet un ou de nouveaux experts aux fins d'établir l'état descriptif des lieux et le rapport d'expertise dans les délais prévus aux articles 30 et 32. Le ou les experts entendent les parties avant le dépôt de leur rapport.

Art. 34.— La cause sera appelée et plaidée à la première audience civile qui suivra le dépôt au greffe, sans qu'il y ait lieu à signification du procès-verbal et du rapport des experts.

Il ne pourra être accordé qu'une seule remise.

Il sera fait rapport par le juge commis; les parties seront entendues et le jugement qui déterminera l'indemnité sera prononcé dans la huitaine des plaidoiries.

Une expédition en est adressée à l'expropriant dans les quinze jours du prononcé.

Art. 35.— Si le montant de l'indemnité excède celui de l'indemnité provisionnelle, l'expropriant dépose dans le mois du prononcé du jugement à la caisse des consignations le supplément d'indemnité.

Dans les dix jours qui suivent le dépôt, il signifie par exploit d'huissier aux parties défenderesses et intervenantes une copie certifiée conforme:

1° du jugement fixant le montant de l'indemnité;

2° du certificat de dépôt à la caisse des consignations du supplément d'indemnité.

A défaut, l'exproprié peut, en vertu du même jugement, exiger que l'expropriant suspende l'occupation des immeubles.

Le retrait des sommes déposées à la caisse des consignations a lieu dans les conditions prévues aux alinéas 3 et 4 de l'article 28, sans que toutefois la production d'un nouveau certificat hypothécaire puisse être exigée.

(Loi du 26 mai 1998)

Art. 36.– Pour autant qu’il n’en est autrement disposé par la présente loi, seront applicables les articles 37, 38, 39, 40, 41, 42, 46, 48, 49, 51, 52 et 53 de la loi du 15 mars 1979 sur l’expropriation pour cause d’utilité publique.

(Loi du 2 décembre 1980)

Art. 37.– Les prescriptions contenues au présent titre III s’appliquent également aux cas où l’expropriation du seul sous-sol s’avère nécessaire.

(Loi du 26 mai 1998)

Art. 38.– L’article II: dispositions transitoires –, de la loi du 29 août 1972 modifiant et complétant la loi du 16 août 1967 ayant pour objet la création d’une grande voirie de communication et d’un fonds des routes, est abrogé.

Art. 39.– Le Grand-Duc est habilité à coordonner le texte de la loi modifiée et complétée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d’une grande voirie de communication et d’un fonds des routes. La numérotation des titres, chapitres, articles, paragraphes et alinéas, même non modifiés, pourra être changée. Le Grand-Duc est habilité à adapter les références y contenues.

*

FICHE D’EVALUATION D’IMPACT

Coordonnées du projet

Intitulé du projet :	Projet de de loi concernant le reclassement partiel de la voirie et la reprise par l’Etat d’une série de chemins vicinaux et portant modification de l’article 6bis de la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d’une grande voirie de communication et d’un fonds des routes
Ministère initiateur :	Ministère de la Mobilité et des Travaux publics
Auteur(s) :	Ronald Frising
Téléphone :	247-3339
Courriel :	nadine.muller@mt.etat.lu
Objectif(s) du projet :	Le présent projet de loi a pour objet le reclassement partiel de la voirie et la reprise par l’Etat d’une série de chemins vicinaux et la modification de l’article 6bis de la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d’une grande voirie de communication et d’un fonds des routes.
Autre(s) Ministère(s)/Organisme(s)/Commune(s)impliqué(e)(s) :	
Date :	

Mieux légiférer

1. Partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens, ...) consultée(s) : Oui Non

Si oui, laquelle/lesquelles :

Remarques/Observations :

2. Destinataires du projet :

- | | | |
|---------------------------------------|---|------------------------------|
| – Entreprises/Professions libérales : | Oui <input type="checkbox"/> | Non <input type="checkbox"/> |
| – Citoyens : | Oui <input type="checkbox"/> | Non <input type="checkbox"/> |
| – Administrations : | Oui <input checked="" type="checkbox"/> | Non <input type="checkbox"/> |

3. Le principe « Think small first » est-il respecté ? Oui Non N.a.¹
(c.-à-d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues suivant la taille de l'entreprise et/ou son secteur d'activité ?)
Remarques/Observations :
4. Le projet est-il lisible et compréhensible pour le destinataire ? Oui Non
Existe-t-il un texte coordonné ou un guide pratique, mis à jour et publié d'une façon régulière ? Oui Non
Remarques/Observations :
5. Le projet a-t-il saisi l'opportunité pour supprimer ou simplifier des régimes d'autorisation et de déclaration existants, ou pour améliorer la qualité des procédures ? Oui Non
Remarques/Observations :
6. Le projet contient-il une charge administrative² pour le(s) destinataire(s) ? (un coût imposé pour satisfaire à une obligation d'information émanant du projet ?) Oui Non
Si oui, quel est le coût administratif³ approximatif total ? (nombre de destinataires x coût administratif par destinataire)
7. a) Le projet prend-il recours à un échange de données interadministratif (national ou international) plutôt que de demander l'information au destinataire ? Oui Non N.a.
Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?
b) Le projet en question contient-il des dispositions spécifiques concernant la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel⁴ ? Oui Non N.a.
Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?
8. Le projet prévoit-il :
– une autorisation tacite en cas de non réponse de l'administration ? Oui Non N.a.
– des délais de réponse à respecter par l'administration ? Oui Non N.a.
– le principe que l'administration ne pourra demander des informations supplémentaires qu'une seule fois ? Oui Non N.a.
9. Y a-t-il une possibilité de regroupement de formalités et/ou de procédures (p.ex. prévues le cas échéant par un autre texte) ? Oui Non N.a.
Si oui, laquelle :
10. En cas de transposition de directives communautaires, le principe « la directive, rien que la directive » est-il respecté ? Oui Non N.a.
Sinon, pourquoi ?

¹ N.a. : non applicable.

² Il s'agit d'obligations et de formalités administratives imposées aux entreprises et aux citoyens, liées à l'exécution, l'application ou la mise en oeuvre d'une loi, d'un règlement grand-ducal, d'une application administrative, d'un règlement ministériel, d'une circulaire, d'une directive, d'un règlement UE ou d'un accord international prévoyant un droit, une interdiction ou une obligation.

³ Coût auquel un destinataire est confronté lorsqu'il répond à une obligation d'information inscrite dans une loi ou un texte d'application de celle-ci (exemple: taxe, coût de salaire, perte de temps ou de congé, coût de déplacement physique, achat de matériel, etc.).

⁴ Loi modifiée du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel (www.cnpd.lu)

11. Le projet contribue-t-il en général à une :
- a) simplification administrative, et/ou à une Oui Non
b) amélioration de la qualité réglementaire ? Oui Non
Remarques/Observations :
12. Des heures d'ouverture de guichet, favorables et adaptées aux besoins du/des destinataire(s), seront-elles introduites ? Oui Non N.a.
13. Y a-t-il une nécessité d'adapter un système informatique auprès de l'Etat (e-Government ou application back-office) ? Oui Non
Si oui, quel est le délai pour disposer du nouveau système ?
14. Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée ? Oui Non N.a.
Si oui, lequel ?
Remarques/Observations :

Egalité des chances

15. Le projet est-il :
- principalement centré sur l'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non
 - positif en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non
Si oui, expliquez de quelle manière :
 - neutre en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non
Si oui, expliquez pourquoi :
 - négatif en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non
Si oui, expliquez de quelle manière :
16. Y a-t-il un impact financier différent sur les femmes et les hommes ? Oui Non N.a.
Si oui, expliquez de quelle manière :

Directive « services »

17. Le projet introduit-il une exigence relative à la liberté d'établissement soumise à évaluation⁵ ? Oui Non N.a.
Si oui, veuillez annexer le formulaire A, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur :
www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html
18. Le projet introduit-il une exigence relative à la libre prestation de services transfrontaliers⁶ ? Oui Non N.a.
Si oui, veuillez annexer le formulaire B, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur :
www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html

*

⁵ Article 15, paragraphe 2 de la directive « services » (cf. Note explicative, p. 10-11)

⁶ Article 16, paragraphe 1, troisième alinéa et paragraphe 3, première phrase de la directive « services » (cf. Note explicative, p. 10-11)

LISTES

Catégories :

I	N -> CR	4 951	Seront déclassés chemins repris les tronçons de route nationale ci-après
II	CR -> CV	46 495	Seront déclassés chemins vicinaux les tronçons de chemin repris ci-après
III	N -> CV	7 239	Seront déclassés chemins vicinaux les tronçons de route nationale ci-après
IV	Bretelles	800	Seront classés bretelle d'autoroute les routes nationales ci-après
V	CR -> N	1 535	Seront classés routes nationales les tronçons de chemin repris ci-après
VI	CV -> N	4 505	Seront classés routes nationales les chemins vicinaux ci-après
VII	CV -> CR	25 173	Seront classés chemins repris les chemins vicinaux ci-après
VIII	CR sans statut	9 572	Seront classés chemins repris les chemins étatiques suivants, actuellement sans statut
IX	N sans statut	22 044	Seront classés routes nationales les chemins étatiques suivants, actuellement sans statut
X	Dom. public -> AC	3 083	Places publiques à céder aux Communes
XI	Nom	11 989	Seront renommés les tronçons de la voirie étatique ci-après

Tableau I – Seront déclassés chemins repris les tronçons de route nationale ci-après :

Service	Nouveau nom	Commune	Ancien nom	P.K. – P.K.	Nom de la rue	Longueur m
Esch/Alzette	CR132	Bettembourg	N13	/	« Route de Mondorf » Ancienne assiette de la N13	180
Esch/Alzette	CR174	Differdange	N31	25.550 – 25.796	« Rue Emile Mark »	246
Grevenmacher	CR121A	Junglinster	N11	11.860 – 14.732	Traversée de Junglinster	2 872
Luxembourg	CR185	Luxembourg	N2	6.080 – 6.255	Giratoire Sandweiler Ouest – Sandweiler	175
Luxembourg	CR185	Sandweiler	N2	6.255 – 7.224	Giratoire Sandweiler Ouest – Sandweiler	969
Remich	CR149	Bous	N2	19.282 – 19.590	Bous – Remich	308
Wiltz	CR316	Esch/Sûre	N27B	0.525 – 0.726	« Rue de Lultzhausen » à Esch/Sûre	201
Total						4 951

Tableau II – Seront déclassés chemins vicinaux les tronçons de chemin repris ci-après :

Service	Nouveau nom	Commune	Ancien nom	P.K. – P.K.	Nom de la rue	Longueur m
Capellen	CV	Dippach	CR106	8.675 – 8.740	Limpach – Schouweiler (passage à niveau)	65
Capellen	CV	Kehlen	CR104B	0.000 – 0.266	Embranchement CR104 et CR104A à Nospelt (Grand-Rue)	266
Capellen	CV	Kehlen	CR105B	0.214 – 0.535	Liaison N12 – CR105 entre Dondelange et Ansembourg	321
Capellen	CV	Kopstal	CR181	6.666 – 7.113	« Rue Lucien Wercollier » à Bridel	447
Capellen	CV	Kopstal	CR181	7.225 – 8.230	« Rue Biirgerkraiz » à Bridel	1 005
Capellen	CV	Mamer	CR102	4.845 – 6.114	Mamer – Kehlen (excepté le pont sur l'autoroute)	1 269
Capellen	CV	Habscht	CR105A	0.000 – 0.511	« Rue de Nospelt » à l'intérieur de Roodt	511
Esch/Alzette	CV	Differdange	CR174B	0.000 – 0.816	« Avenue d'Obercorn » à Obercorn	816
Esch/Alzette	CV	Esch/Alzette	CR168	6.411 – 7.316	« Rue de Schifflange » à Esch	905
Esch/Alzette	CV	Frisange	CR156	0.000 – 3.306	Frisange – Aspelt	3 306
Esch/Alzette	CV	Frisange	CR156	3.400 – 3.545	« Rue de Mondorf » à Aspelt	145
Esch/Alzette	CV	Kayl	CR165	4.387 – 4.704	« Rue de Noertzange » à Kayl	317
Esch/Alzette	CV	Kayl	CR165A	0.000 – 0.416	« Rue des Légionnaires » à Tétange	416
Esch/Alzette	CV	Kayl	CR166	3.089 – 3.873	« Rue du Commerce », « Rue de Schifflange » à Kayl	784
Esch/Alzette	CV	Leudelange	CR163	8.635 – 8.688	Leudelange-Gare (passage à niveau)	53
Esch/Alzette	CV	Leudelange	CR163	8.688 – 8.720	Leudelange-Gare (passage à niveau)	32
Esch/Alzette	CV	Mondercange	CR169	3.782 – 3.896	Route de liaison vers la N4 à Pontpierre	114
Esch/Alzette	CV	Pétange	CR176	0.000 – 0.715	« Rue du Commerce » et « Avenue Dr Gaasch » à Rodange	715

Service	Nouveau nom	Commune	Ancien nom	P.K. – P.K.	Nom de la rue	Longueur m
Esch/Alzette	CV	Roeser	CR186	2.280 – 2.370	Kockelscheuer – Bettenbourg	90
Esch/Alzette	CV	Sanem	CR178	0.907 – 2.127	« Rue Lentz », « Rue G.D. Charlotte » et « Rue de la Gare » à Belvaux	1 220
Esch/Alzette	CV	Schifflange	CR168	7.316 – 7.989	« Rue d'Esch » et « Rue de Lallange » à Schifflange	673
Grevenmacher	CV	Flaxweiler	CR146A	0.000 – 0.447	Niederdonven – Wormeldange	447
Grevenmacher	CV	Grevenmacher	CR140	0.000 – 0.500	« Rue de la Moselle », « Rue Ste. Catherine » et « Rue Münschecker » à Grevenmacher	500
Grevenmacher	CV	Grevenmacher	CR140A	0.000 – 0.193	« Rue de Trèves » à Grevenmacher	193
Grevenmacher	CV	Grevenmacher	CR146	13.628 – 13.893	Niederdonven – Deysermillen	265
Grevenmacher	CV	Manternach	CR135	3.602 – 4.018	« Duerfstrooss » à Berbourg	416
Grevenmacher	CV	Manternach	CR137D	0.000 – 0.368	« Neie Wee » à Berbourg	368
Grevenmacher	CV	Wormeldange	CR146	12.480 – 13.628	Niederdonven – Deysermillen	1 148
Grevenmacher	CV	Wormeldange	CR146A	0.447 – 1.111	Niederdonven – Wormeldange	664
Luxembourg	CV	Bertrange	CR163	10.553 – 13.042	N5 « Gréivelsbarrière » – N6 « Tosseberg » à Bertrange	2 489
Luxembourg	CV	Bertrange	CR180	0.000 – 0.702	N35 – CR163 « Rue de Luxembourg » à Bertrange	702
Luxembourg	CV	Bertrange	CR163	8.720 – 8.800	Leudelange-Gare (passage à niveau)	80
Luxembourg	CV	Contern	CR132	16.493 – 16.688	« Rue de Medingen » à Moutfort	195
Luxembourg	CV	Luxembourg	CR215	1.514 – 1.986	Liaison N55 « Rue de Rollingergrund » – CR215A	472
Luxembourg	CV	Luxembourg	CR233	0.000 – 1.275	Liaison N7 « Rue de Beggen » – « Rue de la Cimenterie »	1 275
Luxembourg	CV	Niederanven	CR127	0.570 – 1.233	« Rue du Château » à Senningen	663
Luxembourg	CV	Sandweiler	CR159	12.500 – 14.336	Scheidhof – Sandweiler (rue d'Itzig)	1 836
Luxembourg	CV	Sandweiler	CR173	0.000 – 1.308	Liaison CR159-CR234	1 308
Luxembourg	CV	Steinsel	CR124	0.846 – 4.202	Heisdorf – Asselscheuer	3 356
Luxembourg	CV	Steinsel	CR125	2.530 – 3.951	Walferdange – Asselscheuer	1 421
Luxembourg	CV	Strassen	CR181	6.287 – 6.666	Strassen – Bridel	379
Mersch	CV	Colmar/Berg	CR345A	0.460 – 0.713	« Rue de la Poste » à Colmar/Berg	253
Mersch	CV	Lorentzweiler	CR124	4.202 – 5.532	Heisdorf – Asselscheuer	1 330
Mersch	CV	Mersch	CR183	0.437 – 0.575	Mersch – Beringen	138
Mersch	CV	Helperknapp	CR105B	0.000 – 0.214	Liaison N12 – CR105 entre Dondelange et Ansembourg	214
Remich	CV	Dalheim	CR155	0.000 – 1.198	Dalheim – Filsdorf	1 198
Remich	CV	Dalheim	CR148	3.059 – 3.269	Welfrange – Dalheim	210
Remich	CV	Mondorf-les-Bains	CR162	12.175 – 12.287	Ellange-Gare, direction Elvange	112

Service	Nouveau nom	Commune	Ancien nom	P.K. – P.K.	Nom de la rue	Longueur m
Remich	CV	Remich	CR152D	0.000 – 0.812	Liaison N10 – CR152 à Remich	812
Clervaux	CV	Clervaux	CR332D	0.000 – 0.683	« Mecherwee » à Eselborn	683
Clervaux	CV	Clervaux	CR326B	0.000 – 0.452	« Haapstrooss » à Roder	452
Clervaux	CV	Wincrange	CR333A	0.000 – 0.807	Village de Hachiville	807
Diekirch/Vianden	CV	Diekirch	CR351	0.000 – 0.771	« Rue de l'Hôpital » à Diekirch	771
Echternach	CV	Echternach	CR378	0.000 – 1.685	« Rue Dondelinger » et « Rue Grégoire Schouppé » à Echternach	1 685
Echternach	CV	Echternach	CR366A	0.000 – 0.098	« Rue Maximilien » à Echternach	98
Wiltz	CV	Boulaide	CR310	18.038 – 18.279	« Rue du Curé » à Boulaide	241
Wiltz	CV	Goesdorf	CR321A	0.000 – 0.777	« Duerfstrooss » à Dahl	777
Wiltz	CV	Goesdorf	CR321C	0.000 – 0.153	« Weltzerwee » à Dahl	153
Wiltz	CV	Lac-de-la-Haute-Sûre	CR316	0.000 – 2.045	Liaison Mecher avec la N26	2 045
Wiltz	CV	Lac-de-la-Haute-Sûre	CR316	2.600 – 4.021	Liaison Mecher avec le CR318	1 421
Wiltz	CV	Wiltz	CR319B	0.000 – 0.508	« Rue de la Chapelle » à Wiltz	509
Wiltz	CV	Wiltz	CR318	10.740 – 11.679	« route de Bastogne » à Wiltz	939
Total :						46 495

Tableau III – Seront déclassés chemins vicinaux les tronçons de route nationale ci-après :

Service	Nouveau nom	Commune	Ancien nom	P.K. – P.K.	Nom de la rue	Longueur m
Esch/Alzette	CV	Differdange	N31	24.780 – 25.550	« Avenue Charlotte »	770
Esch/Alzette	CV	Esch/Alzette	N31A	15.314 – 15.524	« Rue du Quartier » à Esch	210
Esch/Alzette	CV	Mondrange	N4	10.886 – 11.766	« Rue de l'Europe » à Pontpierre	880
Grevenmacher	CV	Junglinster	N11C	0.000 – 0.302	« Rue du Village » à Graulinster	302
Luxembourg	CV	Luxembourg	N1A	0.000 – 0.106	« Rue de la Tour Jacob », tronçon sous la brasserie Mansfeld	106
Luxembourg	CV	Luxembourg	N12	0.000 – 0.230	« Rue de Rollingergrund », à partir de la Place de l'Etoile	230
Luxembourg	CV	Luxembourg	N53A	0.000 – 0.235	Côte d'Eich entre le « Bd. J. Ulveling » et la « Grand-Rue »	235
Luxembourg	CV	Sandweiler	N2	7.224 – 8.770	« Rue Principale » et « Rue de Remich » à Sandweiler	1 546
Luxembourg	CV	Sandweiler	N28	0.000 – 0.775	« Rue d'Oetrange » à Sandweiler	775
Mersch	CV	Lorentzweiler	N7	11.204 – 11.667	Ancienne assiette entre le giratoire « Jegen » et l'échangeur A7	463
Remich	CV	Bous	N2	18.855 – 19.282	« Rue de Luxembourg » à Bous	427
Remich	CV	Bous	N2	18.525 – 18.685	« Rue de Luxembourg » à Bous en cul de sac	160

Service	Nouveau nom	Commune	Ancien nom	P.K. – P.K.	Nom de la rue	Longueur m
Wiltz	CV	Esch/Sûre	N27B	0.000 – 0.525	« Rue du Moulin » à Esch/Sûre	525
Wiltz	CV	Wiltz	N12	55.950 – 56.560	« Grand-Rue », « Rue du Château » et « Rue du 31 Août 1942 » à Wiltz	610
Total :						7 239

Tableau IV – Seront classés bretelles d'autoroute les routes nationales ci-après :

Service	Nouveau nom	Commune	Ancien nom	P.K. – P.K.	Nom de la rue	Longueur m
Grevenmacher	Bretelle	Grevenmacher	N1D	0.000 – 0.405	Bretelle autoroute vers A1	395
Grevenmacher	Bretelle	Mertert	N1D	0.405 – 1.000	Bretelle autoroute vers A1	405
Total :						800

Tableau V – Seront classés routes nationales les tronçons de chemin repris ci-après :

Service	Nouveau nom	Commune	Ancien nom	P.K. – P.K.	Nom de la rue	Longueur m
Esch/Alzette	N33	Kayl	CR165	4.704 – 6.127	« Rue de Noertzange » à Kayl – A13	1 423
Echternach	N10	Echternach	CR366	1.553 – 1.665	« Rue Ermesinde » à Echternach	112
Total :						1 535

Tableau VI – Seront classés routes nationales les chemins vicinaux ci-après :

Service	Nouveau nom	Commune	Ancien nom	P.K. – P.K.	Nom de la rue	Longueur m
Echternach	N10	Echternach	CV	–	« Rue Charly » à Echternach	534
Wiltz	N26A	Lac-de-la-Haute-Sûre	CV	–	liaison entre Harlange et Bavigne	3 971
Total :						4 505

Tableau VII – Seront classés chemins repris les chemins vicinaux ci-après :

Service	Nouveau nom	Commune	Ancien nom	P.K. – P.K.	Nom de la rue	Longueur m
Capellen	CR189A	Koerich	CV	–	Chemin dit « Risqui » reliant le CR189 au CR105	860
Capellen	CR189A	Habscht	CV	–	Chemin dit « Risqui » reliant le CR189 au CR105	1 257

<i>Service</i>	<i>Nouveau nom</i>	<i>Commune</i>	<i>Ancien nom</i>	<i>P.K. – P.K.</i>	<i>Nom de la rue</i>	<i>Longueur m</i>
Esch/Alzette	CR184	Dudelange	CV	–	« Rue Lentz », « Rue Edison » et une partie de la « Rue Dominique Lang » à Dudelange	460
Esch/Alzette	CR166	Kayl	CV	–	« Rue Michel » à Kayl	695
Esch/Alzette	CR169	Mondercange	CV	–	« Rue de Luxembourg » à Pontpierre	543
Esch/Alzette	CR175B	Pétange	CV	–	« Rue de la Liberté » à Pétange	248
Esch/Alzette	CR176	Pétange	CV	–	Une partie de la « Rue du Clopp » et une partie du « Chemin de Brouck » à Rodange	738
Esch/Alzette	CR178	Sanem	CV	–	liaison entre la « Rue Dicks-Lentz » et le CR168 à Belvaux	192
Grevenmacher	CR146	Wormeldange	CV	–	« Rue de Donven » à Machtum	755
Grevenmacher	CR146	Wormeldange	CV	–	« Rue de Faubourg » à Machtum	181
Luxembourg	CR132	Contern	CV	–	« Rue Soibelwee » à Moutfort	209
Luxembourg	CR224	Luxembourg	CV	–	« Rue de Neufchâteau » et « Rue d'Orchimont »	352
Luxembourg	CR224	Luxembourg	CV	–	« Rue Rangwee » entre le giratoire « Gluck » et la « Rue de Scillas »	196
Luxembourg	CR233	Luxembourg	CV	–	« Rue de la Cimenterie » à Beggen	339
Luxembourg	CR224	Luxembourg - Hesper	CV	–	« Rue Rangwee » entre la « Rue de Scillas » et la « Rue Orchimont »	397
Luxembourg	CR224A	Luxembourg - Hesper	CV	–	« Rue Rangwee » entre la N3 Howald et la « Rue Orchimont »	220
Luxembourg	CR126	Niederanven	CV	–	Entre la N1 « Route de Trèves » et le giratoire « Cargocenter »	1 018
Luxembourg	CR233	Walferdange	CV	–	« Rue Charles Rausch » à Walferdange	205
Mersch	CR345A	Colmar/Berg	CV	–	« Enneschten Wee » à Colmar/Berg	374
Mersch	CR183	Mersch	CV	–	Cite Cepal à Mersch	847
Remich	CR148B	Dalheim	CV	–	« Munnerferwee » à Welfrange	107
Remich	CR148B	Dalheim	CV	–	« Réimecherwee » à Welfrange	483
Remich	CR148C	Dalheim	CV	–	« Krautemergaass » à Dalheim	224
Clerveaux	CR326B	Clerveaux	CV	–	« Bombatsch » à Marnach	835
Clerveaux	CR326B	Clerveaux	CV	–	« Schwaarzenhiwwelstrooss » à Marbourg	800
Clerveaux	CR363	Weiswampach	CV	–	« Ourenwee » à Weiswampach	2 673
Diekirch/Vianden	CR351	Diekirch	CV	–	« Rue Dr. Mambourg » et « Rue Muller-Fromes » à Diekirch	411
Diekirch/Vianden	CR359	Erpeldange	CV	–	« Rue du Cimetière » à Ingeldorf	46
Diekirch/Vianden	CR347	Vallée de l'Ernz	CV	–	« Rue de Folkendange » à Stegen	715
Echternach	CR372A	Rospport-Mompach	CV	–	liaison entre la « Rue du Barrage » à Rospport et la N10	813

Service	Nouveau nom	Commune	Ancien nom	P.K. – P.K.	Nom de la rue	Longueur m
Redange	CR306B	Wahl	CV	–	liaison entre Rindschleiden et le CR308	449
Redange	CR304A	Redange	CV	–	« Rue d'Ospern » et « Rue de Redange » entre Redange et Ospern	2 423
Wiltz	CR321	Goesdorf	CV	–	liaison Bockholtz/Moulin - Haarderbaach	2 481
Wiltz	CR331A	Goesdorf	CV	–	liaison entre le CR331 et le CR321 à la hauteur du monument	328
Wiltz	CR321A	Goesdorf	CV	–	liaison entre le CR321 et le CR331 à la hauteur de la chapelle	406
Wiltz	CR318A	Lac-de-la-Haute-Sûre	CV	–	« Duerfstrooss » entre Mecher et Nothum	1 893
Total :						25 173

Tableau VIII – Seront classés chemins repris les chemins étagés suivants, actuellement sans statut :

Service	Nouveau nom	Commune	Ancien nom	P.K. – P.K.	Nom de la rue	Longueur m
Capellen	CR110E	Kaerjeng	–	–	Bascharage-Gare (accès gare)	88
Capellen	CR181	Kopstal	–	–	Contournement Sud de Bridel	1 088
Capellen	CR102	Mamer	–	–	Raccordement du CR102 au giratoire	962
Esch/Alzette	CR168A	Esch/Alzette	–	–	Liaison CR168 – B40	248
Esch/Alzette	CR191	Esch/Alzette	–	–	Liaison CR168 – giratoire « Raemerich »	104
Esch/Alzette	CR191	Esch/Alzette	–	–	Liaison CR168 – giratoire « Raemerich »	483
Esch/Alzette	CR191	Esch/Alzette	–	–	Liaison CR168 – giratoire « Raemerich »	914
Esch/Alzette	CR191A	Esch/Alzette	–	–	Liaison CR191 – N31	41
Esch/Alzette	CR191B	Esch/Alzette	–	–	Liaison entre le CR191	88
Esch/Alzette	CR191	Sanem	–	–	Liaison CR168 – giratoire « Raemerich »	800
Esch/Alzette	CR191	Sanem	–	–	Liaison CR168 – giratoire « Raemerich »	430
Esch/Alzette	CR191	Sanem	–	–	Liaison CR168 – giratoire « Raemerich »	73
Esch/Alzette	CR191A	Sanem	–	–	Liaison CR191 – N31	209
Esch/Alzette	CR191B	Sanem	–	–	Liaison entre le CR191	449
Grevenmacher	CR121A	Junglinster	–	–	Raccordement du CR121A au contournement de Junglinster (nord)	173
Grevenmacher	CR121A	Junglinster	–	–	Raccordement du CR121A au contournement de Junglinster (sud)	70
Luxembourg	CR234A	Contern	–	–	Accès vers Chaussée de Contern (jusqu'à l'accès gare CFL)	182
Luxembourg	CR219	Luxembourg	–	–	Liaison N2-N1A « Rue des Alouettes »	260

Service	Nouveau nom	Commune	Ancien nom	P.K. – P.K.	Nom de la rue	Longueur m
Luxembourg	CR181	Strassen	-	-	Contournement Sud de Bridel	383
Remich	CR148	Dalheim	-	-	Raccordement du CR148 à la N13	193
Remich	CR162	Mondorf-les-Bains	-	-	Raccordement du CR162 à la N16 à Ellange-Gare	150
Echternach	CR368A	Echternach	-	-	« rue Henri Tudor » à Echternach	1 612
Redange	CR304B	Redange	-	-	« Rue du Lycée » à Redange	572
Total :						9 572

Tableau IX – Seront classées routes nationales les chemins étatiques suivants, actuellement sans statut :

Service	Nouveau nom	Commune	Ancien nom	P.K. – P.K.	Nom de la rue	Longueur m
Capellen	N6A	Mamer	-	-	« rue Gaston Thorn » à Mamer	149
Esch/Alzette	N31	Differdange	-	-	Petit Contournement de Differdange, lot 2	718
Esch/Alzette	N32	Differdange	-	-	Rocade de Differdange	821
Esch/Alzette	N37	Esch/Alzette	-	-	Liaison CR110 – échangeur Ehlerange	87
Esch/Alzette	N33	Kayl	-	-	Giratoire à Kayl – CR165	276
Esch/Alzette	N37	Mondercange	-	-	Liaison CR110 – échangeur Ehlerange	623
Esch/Alzette	N32	Sanem	-	-	Rocade de Differdange	1 030
Esch/Alzette	N32	Sanem	-	-	Liaison CR110 – CR178 Uerschterhaff	1 105
Esch/Alzette	N37	Sanem	-	-	Liaison CR110 – échangeur Ehlerange	105
Grevenmacher	N11	Junglinster	-	-	Contournement de Junglinster	3 543
Grevenmacher	N11E	Junglinster	-	-	Bretelle ouest de la N11 à Gonderange	965
Grevenmacher	N11F	Junglinster	-	-	Accès lycée	210
Luxembourg	N34	Bertrange	-	-	Giratoire « rue de l'Industrie » - Giratoire « rue de Strassen »	262
Luxembourg	N34	Bertrange	-	-	Giratoire « rue de Strassen » - Giratoire « Tossenbergr »	1 300
Luxembourg	N34A	Bertrange	-	-	Liaison N34 – CR230	385
Luxembourg	N6A	Bertrange	-	-	Liaison N6 – « rue Gaston Thorn » à Mamer	565
Luxembourg	N2	Luxembourg	-	-	Contournement de Sandweiler	207
Luxembourg	N4A	Luxembourg	-	-	Boulevard de Kockelscheuer	2 188
Luxembourg	N12	Luxembourg	-	-	Liaison de la « Rue de Rollinggrund » avec la « Route d'Arion »	87
Luxembourg	N56	Luxembourg	-	-	Prolongation de la N56 jusqu'au giratoire Merl	1 014

Service	Nouveau nom	Commune	Ancien nom	P.K. – P.K.	Nom de la rue	Longueur m
Luxembourg	N56A	Luxembourg	-	-	Prolongation de la N56A jusqu'à la N56 vers le giratoire « Merl »	838
Luxembourg	N56B	Luxembourg	-	-	Liaison N56A-N56	114
Luxembourg	N56C	Luxembourg	-	-	Liaison N56-N56A	69
Luxembourg	N56D	Luxembourg	-	-	Liaison N56A-N56	46
Luxembourg	N2	Sandweiler	-	-	Contournement de Sandweiler	2 125
Luxembourg	N28	Sandweiler	-	-	Raccordement de la N28 au contournement de Sandweiler	504
Luxembourg	N34	Strassen	-	-	Giratoire « rue de l'Industrie » – Giratoire « rue de Strassen »	563
Luxembourg	N34A	Strassen	-	-	Liaison N34 – CR230	345
Mersch	N7D	Colmar/Berg	-	-	Liaison N7 - A7 (jusqu'à l'accès vers le circuit automobile)	335
Mersch	N7	Lorentzweiler	-	-	Liaison giratoire « Jegen » – giratoire « échangeur A7 »	453
Remich	N2	Bous	-	-	Contournement de Bous	1 012
Total :						22 044

Tableau X – Places publiques à céder aux Communes :

Service	Nouveau nom	Commune	Ancien nom	P.K. – P.K.	Nom de la rue	Longueur m
Capellen	-	Garnich	N13	-	Parking implanté sur l'ancienne assiette le long du PK 4.000	168
Capellen	-	Käerjeng	N5	-	Ancienne assiette le long du PK 18.350	218
Capellen	-	Mamer	N6	-	Ancienne assiette le long du PK 6.715-6.975	260
Capellen	-	Mamer	N6	-	Partie de la « Rue Pafebrouch »	183
Capellen	-	Mamer	N6	-	Ancienne assiette le long du PK 9.950-10.300	350
Capellen	-	Mamer	CR102	-	Ancienne assiette le long du PK 3.700 à l'entrée de Mamer	127
Mersch	-	Colmar/Berg	N7	-	Ancienne assiette le long du PK 25.530	182
Mersch	-	Mersch	N7	-	Ancienne assiette le long du PK 17.390, « Impasse Kayser »	174
Mersch	-	Mersch	CR102	-	Ancienne assiette le long du PK 18.835, accès vers « Kannerduerf »	580
Diekirch/Vianden	-	Schieren	N7	-	« Impasse Meris »	171
Diekirch/Vianden	-	Vallée de l'Ernz	CR347	-	« Rue de Medernach » à Stegen	164
Echternach	-	Echternach	N11	-	« route de Luxembourg » à Lauternborn (Echternach)	506
Total :						3 083

Tableau XI – Seront renommés les tronçons de la voirie étatique ci-après :

Service	Nouveau nom	Commune	Ancien nom	P.K. – P.K.	Nom de la rue	Longueur m
Capellen	CR110E	Käerjeng	CR110	7.962 – 8.055	Bascharage – Gare (accès gare)	93
Diekirch/Vianden	CR345B	Ettelbruck	CR345A	0.000 – 0.148	Liaison entre la Rocade Est et le CR345	148
Diekirch/Vianden	CR347A	Vallée de l'Ernz	CR347	5.798 – 6.548	« Rue de Medernach » à Stegen	750
Esch/Alzette	CR163A	Leudelange	CR163	8.555 – 8.635	Leudelange – Gare (passage à niveau, accès gare)	80
Esch/Alzette	N32A	Sanem	N32	2.105 – 2.588	Entre le giratoire et le CR174 à Soleuvre	483
Grevenmacher	CR125	Junglinster	CR124	6.206 – 6.457	Eisenborn	251
Grevenmacher	CR135	Mantemach	CR135A	0.000 – 0.100	Berbourg	100
Grevenmacher	CR140	Grevenmacher	CR140B	0.000 – 0.210	« Rue Schaffmill »	210
Grevenmacher	N11D	Junglinster	N11	11.600 – 11.860	Raccordement de l'ancienne N11 au CR121A « route d'Echternach »	260
Luxembourg	CR126	Steinsel	CR125	2.237 – 2.530	Walferdange – Asselscheuer	293
Luxembourg	CR126	Walferdange	CR125	0.000 – 2.237	Walferdange – Asselscheuer	2 237
Luxembourg	CR215	Luxembourg	CR215A	0.000 – 0.813	Jonction entre la N55 et le CR215	813
Luxembourg	CR233A	Walferdange	CR233	3.681 – 3.881	« Rue de la gare » à Walferdange	200
Luxembourg	CR234	Contern	CR132	16.688 – 16.929	« Rue d'Oetrange » à Moutfort	241
Luxembourg	N1A	Luxembourg	N1B	0.000 – 0.095	Liaison N1 - N1A	95
Luxembourg	N40	Hesperange	-	0.000 – 0.847	„rue des Scillas“	847
Mersch	CR125	Lorentzweiler	CR124	5.532 – 6.206	Asselscheuer - Eisenborn	674
Mersch	CR183A	Mersch	CR183	0.000 – 0.404	Mersch - Beringen	404
Remich	N28	Bous	N2	18.685 – 18.855	Prolongement de la N28 vers le giratoire « Bous »	170
Remich	N28	Bous	N13	40.572 – 40.695	Prolongement de la N28 vers le giratoire « Bous »	123
Wiltz	CR310	Boulaide	CR309A	0.000 – 0.196	« Rue Romaine » à Boulaide	196
Wiltz	CR318A	Lac-de-la-Haute-Stiire	CR316	2.120 – 2.629	« Duerfstrooss » et « Denkert » à Mecher	509
Wiltz	N12	Wiltz	N26A	0.000 – 1.026	« Rue Michel Thilges » à Wiltz	1 026
Wiltz	N12	Wiltz	N26	0.000 – 1.460	« Rue Grande-Duchesse Charlotte » à Wiltz	1 460
Wiltz	N25	Wiltz	N12	56.570 – 56.896	« Rue du 31 Août 1942 » à Wiltz	326
Total :						11 989

*

RECAPITULATIF

Bilan des routes à reprendre et à céder

<i>Routes à reprendre</i>		<i>Routes à céder</i>			
<i>Num.</i>	<i>Tableau</i>	<i>Longueur km</i>	<i>Num.</i>	<i>Tableau</i>	<i>Longueur km</i>
VI	Seront classés N les CV	4.505	II	Seront déclassés CV les tronçons de CR	32.578
VII	Seront classés CR les CV	12.638	III	Seront déclassés CV les tronçons de N	7.239
			X	CR cédés aux communes (Places)	0.871
			X	N cédées aux communes (Places)	2212
		Total :		Total :	2252.688

Bilan des routes qui changent de statut

<i>Num.</i>	<i>Tableau</i>	<i>Longueur km</i>	<i>Num.</i>	<i>Tableau</i>	<i>Longueur km</i>
IV	Seront classés bretelles les tronçons de N	0.800	I	Seront déclassés CR les tronçons de N	4.951
V	Seront classés N les tronçons de CR	1.535			

Reprise dans le réseau étatique des routes actuellement sans statut

<i>Num.</i>	<i>Tableau</i>	<i>Longueur km</i>
VIII	Seront classés CR	9.572
IX	Seront classés N	9.900
	Total :	19.472

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7423/01

N° 7423¹**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2018-2019

PROJET DE LOI**concernant le reclassement partiel de la voirie et la reprise par l'Etat d'une série de chemins vicinaux et portant modification de l'article 6bis de la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes**

* * *

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

(2.7.2019)

Par dépêche du 12 mars 2019, le Premier ministre, ministre d'État, a saisi le Conseil d'État du projet de loi sous rubrique, élaboré par le ministre de la Mobilité et des Travaux publics.

Le projet de loi était accompagné d'un commentaire des articles, d'un exposé des motifs, d'une fiche financière, du texte coordonné de la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes, ainsi que de onze tableaux, numérotés de I à XI, auxquels le projet de loi se réfère et qui sont censés constituer des annexes au texte de la loi en projet.

*

CONSIDERATIONS GENERALES

En matière de voirie, il faut distinguer entre, d'une part, la voirie de l'État et, d'autre part, la voirie communale. Les chemins vicinaux font partie de la voirie communale, puisque, aux termes de l'article 1^{er}, alinéa 1^{er}, de la loi modifiée du 12 juillet 1844 sur les chemins vicinaux : « La construction, la réparation et l'entretien des chemins vicinaux sont à la charge des communes, sur le territoire desquelles ils sont établis. »

La voirie étatique englobe, par ordre hiérarchique décroissant, la grande voirie de communication formée des autoroutes (A) et voies express (B), les routes nationales (RN), les chemins repris (CR) ainsi que les chemins étatiques « sans statut ». Les pistes cyclables du réseau national en font également partie.

La voirie communale englobe la voirie vicinale, la voirie urbaine ainsi que les chemins communaux et les pistes cyclables communales.

L'entretien et la gestion de la voirie étatique sont assurés par l'État tandis que chaque commune assume l'entretien et la gestion de sa voirie communale. Si toutefois un chemin vicinal intéresse plusieurs communes, celles-ci concourent toutes à la dépense qu'il nécessite, proportionnellement à l'avantage qu'elles peuvent y avoir¹.

Depuis la deuxième moitié du 19^e siècle, l'État a régulièrement déchargé les communes de la charge d'entretien et de gestion de tronçons déterminés de voirie vicinale, qui avaient acquis une importance nationale, en reprenant ces chemins dans la voirie nationale comme chemins repris. Ces transferts de

¹ Loi modifiée du 12 juillet 1844 sur les chemins vicinaux, article 1^{er}, alinéa 2, 1^{ère} phrase.

gestion ont chaque fois donné lieu à une loi². Les lois les plus récentes dans ce domaine sont la loi du 5 mai 1958 concernant le reclassement partiel de la voirie et la reprise par l'État d'une série de chemins vicinaux³ et la loi du 22 décembre 1995 concernant le reclassement partiel de la voirie et la reprise par l'État d'une série de chemins vicinaux⁴.

Outre la reprise de parties de la voirie vicinale dans la voirie étatique, les lois précitées de 1958 et de 1995, ainsi que la loi en projet, procèdent au « déclassement » de parties de la voirie de l'État en chemins vicinaux, c'est-à-dire en voirie communale.

La loi précitée du 22 décembre 1995 et la loi en projet procèdent également à la « cession » à des communes de places publiques étatiques situées sur leurs territoires.

En vue de tenir compte des nouvelles réalités du trafic, la loi en projet procède par ailleurs au changement du niveau hiérarchique de certaines parties de la voirie de l'État et à une nouvelle dénomination de certaines routes et de certains chemins repris.

À défaut d'indications précises contraires, le Conseil d'État présume que la « reprise » et le « classement » de parties de la voirie communale en voirie étatique, de même que le « déclassement » de parties de la voirie étatique en voirie communale, concernent exclusivement les charges d'entretien et de gestion, mais n'affectent pas le statut domanial des plateformes des tronçons de voirie en question. Si des transferts entre le domaine public de l'État et les domaines publics des communes étaient envisagés, il faudrait le préciser dans le projet de loi sous avis.

Par l'effet de la loi en projet, la longueur de la voirie étatique sera portée à 2 732 kilomètres.

Finalement, le Conseil d'État note que la loi en projet s'inspire fortement, dans sa rédaction et dans sa structure, des lois précitées des 5 mai 1958 et 22 décembre 1995.

*

EXAMEN DES ARTICLES

Article 1^{er}

L'article sous examen procède au « déclassement » de tronçons de routes nationales en chemins repris, de tronçons de routes nationales en bretelles d'autoroutes, de tronçons de routes nationales et de chemins repris en chemins vicinaux.

Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État.

Article 2

L'article sous examen procède au classement de chemins repris et de chemins vicinaux comme « routes de l'État ». Il est à noter que suivant les tableaux V et VI, auxquels la disposition se réfère, il s'agit plus précisément d'un classement comme « routes nationales ». Le Conseil d'État recommande d'utiliser au dispositif sous revue la terminologie plus précise employée aux tableaux précités et de conférer à la phrase introductive de l'article sous examen le libellé suivant : « Sont classés routes nationales : ».

2 À titre d'exemples :

Loi du 27 novembre 1874 concernant l'entretien aux frais de l'État d'un certain nombre de chemins de grande communication (Mém. A – n° 35 du 17 décembre 1974).

Loi du 17 février 1876 concernant la reprise par l'État de l'entretien de quatre chemins vicinaux de grande communication (Mém. A – n° 11 du 22 février 1876).

Loi du 23 mars 1878 concernant la reprise par l'État de l'entretien de différents chemins vicinaux de grande communication (Mém. A – n° 21 du 30 mars 1878).

Loi du 9 janvier 1889 concernant la reprise par l'État de l'entretien du chemin de Hesperange par Bettembourg à Dudelange vers Wolmerange (Mém. A – n° 2 du 15 janvier 1889).

Loi du 3 juillet 1897 concernant la reprise par l'État d'une nouvelle série de chemins vicinaux (Mém. A – n° 36 du 7 juillet 1897).

Loi du 5 mai 1958 loi du 5 mai 1958 concernant le reclassement partiel de la voirie et la reprise par l'État d'une série de chemins vicinaux (Mém. A – n° 29 du 22 mai 1958).

Loi du 22 décembre 1995 concernant le reclassement partiel de la voirie et la reprise par l'État d'une série de chemins vicinaux (Mém. A – n° 8 du 6 février 1996).

3 Mém. A – n° 29 du 22 mai 1958.

4 Mém. A – n° 8 du 6 février 1996.

Aux yeux du Conseil d'État, le classement de chemins vicinaux comme routes nationales vaut reprise d'une partie de la voirie vicinale (communale) dans la voirie de l'État. Dans ce contexte, il est à noter que, contrairement à l'article 3, la disposition sous revue ne précise pas que le classement entraîne l'entretien aux frais de l'État de ces chemins vicinaux reclassés.

Article 3

L'article sous examen organise la reprise par l'État de certains chemins vicinaux. Ces chemins vicinaux accèdent ainsi à l'échelon de « chemin repris » de la voirie étatique. Il est expressément précisé que les frais d'entretien de ces tronçons de voirie sont désormais supportés par l'État.

L'article sous revue n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État.

Article 4

Le Conseil d'État estime que l'article sous revue est superfétatoire. En effet, du fait de leur classement comme chemins repris, les nouveaux tronçons de voirie sont de plein droit soumis au régime applicable à ceux-ci.

Si toutefois l'article sous examen est maintenu, il faudra aligner la terminologie employée sur celle de l'article 3 auquel il est fait référence, et remplacer l'expression « chemins et rues » par l'expression « chemins vicinaux ».

Il convient de relever par ailleurs que, bien qu'utilisée dans des lois antérieures, l'expression « les lois et les règlements sur la voirie de l'État » manque de précision. Il serait utile de désigner clairement les dispositions légales et réglementaires qui sont ainsi rendues applicables aux nouveaux chemins repris.

Article 5

Sans observation.

Article 6

Bien que la formulation soit consacrée au travers des lois précitées du 5 mai 1958 et du 22 décembre 1995, il convient de relever l'imprécision du terme « actuellement ». Pour plus d'exactitude juridique, le Conseil d'État demande de faire référence à l'entrée en vigueur de la loi en projet et de conférer à la phrase introductive de l'article sous examen le libellé suivant : « Seront classés les chemins étatiques sans statut au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi : ».

Articles 7 et 8

Sans observation.

Article 9

Le Conseil d'État estime que la disposition sous avis est superfétatoire et demande sa suppression.

Article 10

Sans observation.

*

OBSERVATIONS D'ORDRE LEGISTIQUE

Observations générales

Lorsqu'il est fait référence à des qualificatifs tels que « *bis*, *ter*, ... », ceux-ci sont à écrire en caractères italiques. Il convient donc d'écrire « article *6bis* » à l'intitulé et au dispositif sous avis.

Quant à l'emploi des temps, le Conseil d'État tient à signaler que les textes sont en principe rédigés au présent et non au futur. Par conséquent, les articles 1^{er} à 3 et 5 à 9 de la loi en projet sont à adapter en ce sens. Cette observation vaut également pour les intitulés des tableaux figurant à l'annexe de la loi en projet sous avis.

Les tirets entre les numéros d'article et le dispositif sont à supprimer.

Les subdivisions en points sont caractérisées par un numéro suivi d'un exposant « ° » (1°, 2°, 3°, ...), celles-ci éventuellement subdivisées en lettres minuscules suivies d'une parenthèse fermante (a), b), c), ...), sont utilisées pour caractériser des énumérations. En l'espèce, tout autre mode de subdivision est à écarter. Par ailleurs, les énumérations sont introduites par un deux-points. Chaque élément commence par une minuscule et se termine par un point-virgule, sauf le dernier qui se termine par un point.

En ce qui concerne les tableaux I à XI, annexés au projet de loi sous examen, ceux-ci reprennent, en vue d'une meilleure lisibilité, des données qui seraient autrement difficiles à insérer dans le corps même du dispositif, en raison de leur technicité. Si le dispositif doit clairement indiquer, à l'endroit opportun et au moyen d'un renvoi, le lien qui existe entre ses dispositions et l'annexe qui s'y rapporte, il est toutefois superflu de préciser que l'acte joint est « [...] annexé à la présente loi ». Le Conseil d'État propose de reformuler les renvois aux articles 1^{er} à 3 et 6 à 8 de la loi en projet en écrivant, à titre d'exemple, à l'article 1^{er}, point 1, « [...] énumérés à l'annexe, tableau I » et non pas « [...] énumérés au tableau I annexé à la présente loi ».

S'il n'y a pas de règles strictes concernant la présentation de telles annexes, celles-ci sont cependant soumises à quelques règles d'élaboration, tout comme le texte auquel elles sont jointes. Ainsi, au vu du caractère similaire des tableaux I à XI, ces derniers peuvent être repris dans une seule annexe qui porte comme en-tête la mention « ANNEXE », assortie éventuellement d'un intitulé. Dans l'hypothèse où les auteurs considéreraient que les tableaux I à IX sont à reprendre sous plusieurs annexes, chacune d'elles serait à numéroter et à munir d'un intitulé distinct, complet et concis. Il peut d'ailleurs s'avérer utile de mentionner, dans l'intitulé de chaque tableau, l'article du dispositif correspondant.

Le Conseil d'État regrette la présentation du dossier lui soumis pour avis, dans la mesure où les annexes devront figurer à la suite du dispositif de l'acte en projet.

Article 1^{er}

Un deux-points s'impose uniquement pour introduire une énumération. Au point 1, il convient donc de supprimer le deux points après les termes « énumérés [à l'annexe, tableau I] ». Cela vaut également pour le point 3, qui est à adapter dans le même sens.

Chaque élément d'une énumération se termine par un point virgule, sauf le dernier qui se termine par un point. Il est dès lors indiqué de remplacer le deux points à la fin du point 1 par un point-virgule et de remplacer le deux points à la fin du point 3 par un point final.

Article 2

En renvoyant à ses observations générales, le Conseil d'État demande aux auteurs de remplacer les subdivisions sous forme de lettres alphabétiques minuscules « a) » et « b) » par des numéros « 1° » et « 2° ».

Article 4

Dans le cadre de renvois, l'emploi du terme « ci-dessus » est à écarter. De tels ajouts à la suite du numéro de l'article ou de tout autre élément du dispositif sont superfétatoires.

Article 5

Il est indiqué d'écrire « supporté pour moitié par l'État et pour moitié par les communes ».

Article 6

Le Conseil d'État renvoie à ses observations générales et suggère de remplacer le point après les numéros « 1 » et « 2 » par un exposant « ° ».

Article 10

La phrase liminaire de l'article sous examen est à reformuler comme suit :

« L'article 6bis de la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes est remplacé comme suit : ».

À l'occasion du remplacement d'articles dans leur intégralité, le texte nouveau est précédé de l'indication du numéro correspondant qui est souligné, au lieu d'être mis en gras, pour mieux le distinguer du numéro des articles de l'acte modificatif. Il convient donc d'écrire « Art. 6bis. [...] ».

Pour caractériser les énumérations, l'emploi de tirets est à écarter. En effet, la référence à des dispositions énumérées de cette manière est malaisée, tout spécialement à la suite d'insertions ou de suppressions de tirets opérées à l'occasion de modifications ultérieures. Lorsque le texte du projet reprend des énumérations, il convient de recourir à des numéros suivis d'un exposant « ° » (1°, 2°, 3°, ...).

À la fin du onzième tiret, il convient de remplacer le point final par un point-virgule, dans la mesure où l'énumération comprend un douzième tiret.

Ainsi délibéré en séance plénière et adopté à l'unanimité des 19 votants, le 2 juillet 2019.

Le Secrétaire général,

Marc BESCH

La Présidente,

Agny DURDU

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

07



Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Procès-verbal de la réunion du 23 janvier 2020

Ordre du jour :

1. 7423 Projet de loi concernant le reclassement partiel de la voirie et la reprise par l'Etat d'une série de chemins vicinaux et portant modification de l'article 6*bis* de la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes
 - Désignation d'un Rapporteur
 - Présentation du projet de loi et examen de l'avis du Conseil d'État
2. 7496 Projet de loi relatif à la réalisation des infrastructures et aménagements pour la Capitale Européenne de la Culture 2022 à Belval
 - Désignation d'un Rapporteur
 - Présentation du projet de loi et examen de l'avis du Conseil d'État
3. 7490 Projet de loi sur les transports publics
 - Désignation d'un Rapporteur
 - Présentation du projet de loi
4. Divers

*

Présents : M. Carlo Back, M. Gilles Baum, M. Dan Biancalana, M. Frank Colabianchi, M. Yves Cruchten, M. Félix Eischen, M. Jeff Engelen, Mme Chantal Gary, M. Marc Goergen, M. Max Hahn, M. Marc Hansen, M. Aly Kaes, M. Marc Lies, M. Marco Schank

M. François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics

Mme Félicie Weycker, Mme Annick Trmata, M. Alex Kies, M. Romain Spaus, M. Ronald Frising, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

M. Gilles Didier, directeur adjoint de l'Administration des Ponts et Chaussées

M. Tom Gantenbein, du Ministère de la Culture

M. Luc Dhamen, directeur du Fonds Belval

M. Dan Michels, du groupe parlementaire déi gréng

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Serge Wilmes

M. David Wagner, observateur délégué

*

Présidence : M. Carlo Back, Président de la Commission

*

1. 7423 Projet de loi concernant le reclassement partiel de la voirie et la reprise par l'Etat d'une série de chemins vicinaux et portant modification de l'article 6bis de la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes

Dans ses mots d'introduction, Monsieur le Président présente un petit aperçu du calendrier de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics des mois à venir :

Il est planifié que Monsieur Leyder présentera la stratégie d'assainissement énergétique du patrimoine de l'État à la Commission de la Mobilité et des Travaux publics le 6 février 2020.

La sensibilité politique « Piraten » a demandé une visite des infrastructures respectivement des chantiers concernant l'aviation luxembourgeoise par lettre du 25 octobre 2019. Le Président de la commission propose le 23 avril 2020 pour ladite visite. Le secrétariat de la commission est chargé de la préparation et de l'organisation administrative de cette visite.

Par lettre du 18 décembre 2019, la sensibilité politique « Piraten » a demandé de mettre à l'ordre du jour d'une réunion de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics le point suivant : « Réforme de la taxation automobile ». Monsieur le Président estime que les questions relatives aux impôts ne tombent pas dans le champ de compétence de la présente commission et demande des précisions dans ce contexte à l'auteur de la demande, Monsieur Marc Goergen (Piraten), présent dans la réunion. Ce dernier explique qu'une réforme de la taxe sur les véhicules automoteurs a été annoncée pour le 1^{er} mars 2020 et souhaite dès lors avoir des explications dans ce contexte. Monsieur le Ministre clarifie qu'il est planifié d'introduire la nouvelle norme « World Harmonised Light Vehicle Test Procedure (WLTP) » pour déterminer avec plus de précision la consommation et les émissions d'un véhicule.

En effet, la norme WLTP remplacera, à partir du 1^{er} mars 2020, la norme « Nouveau cycle européen de conduite (NEDC) » qui avait été conçue dans les années 80 pour déterminer les émissions des véhicules routiers. Étant donné les évolutions en matière de technologie, les conditions de conduite et l'observation d'une discordance croissante entre les émissions réelles

mesurées et les émissions déterminées par le cycle d'essai, ce dernier sera remplacé par le « World Harmonised Light Vehicle Test Procedure (WLTP) » ainsi que par des essais sur route « Real driving emission (RDE) ».

Monsieur le Ministre souligne qu'il ne s'agit pas d'une modification respectivement augmentation de la taxe sur les véhicules, mais cela signifie uniquement que pour tout véhicule dont la première mise en circulation est faite à partir du 1^{er} mars 2020 le calcul de la taxe sur les véhicules routiers sera basé sur sa consommation et ses émissions mesurées selon la nouvelle norme WLTP.

Monsieur Marc Goergen informe dans ce contexte qu'il a également déjà posé une question parlementaire (QP numéro 1720 du 15 janvier 2020) portant sur ledit sujet. Monsieur le Ministre estime qu'il n'est pas opportun pour un député de poser des questions parlementaires relatives à des projets de loi déposés dont la réponse se trouve dans le texte même du projet de loi déposé. Cette façon de procéder n'est pas, de l'avis du Ministre, conforme au règlement de la Chambre des Députés. L'orateur propose ensuite à Monsieur Goergen, après que ce dernier aura pris connaissance du texte du projet de loi, de poser ses questions restant encore sans réponse après lecture du texte à Monsieur le Ministre au cours de la prochaine réunion de commission.

*

Monsieur Carlo Back (déi gréng), Président de la commission, est désigné Rapporteur du projet de loi.

Monsieur le Ministre procède à une brève présentation du projet de loi pour le détail de laquelle il y a lieu de se référer à l'exposé des motifs du document parlementaire n°7423⁰⁰.

En effet, la dernière loi concernant le reclassement partiel de la voirie et la reprise par l'État d'une série de chemins vicinaux date de 1995 ; cela fait donc une vingtaine d'années. Monsieur le Ministre estime qu'il faudrait dans le futur procéder à des mises à jour plus régulières, notamment dans l'intérêt des communes.

Entretemps, le réseau routier a été complété par un certain nombre de contournements ou tronçons de route remplissant cette fonction.

Par ailleurs, l'État est de plus en plus confronté à des demandes de la part de communes en relation avec la mise en place de mesures d'apaisement du trafic sur la voirie étatique à l'intérieur des localités. Il s'agit notamment de l'instauration de zones 30 km/h et de rencontre.

La commission procède ensuite à l'examen des articles du projet de loi à la lumière de l'avis du Conseil d'État du 2 juillet 2019.

Article 1^{er}

L'article sous examen procède au « déclassement » de tronçons de routes nationales en chemins repris, de tronçons de routes nationales en bretelles d'autoroutes, de tronçons de routes nationales et de chemins repris en chemins vicinaux.

Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État quant au fond dans son avis du 2 juillet 2019.

Au niveau de ses observations d'ordre légistique, la Haute Corporation note qu'un deux-points s'impose uniquement pour introduire une énumération. Au point 1, il convient donc de supprimer le deux-points après les termes « énumérés [à l'annexe, tableau I] ». Cela vaut également pour le point 3, qui est à adapter dans le même sens.

Chaque élément d'une énumération se termine par un point-virgule, sauf le dernier qui se termine par un point. Il est dès lors indiqué de remplacer le deux-points à la fin du point 1 par un point-virgule et de remplacer le deux-points à la fin du point 3 par un point final.

La Commission décide de reprendre toutes les suggestions d'ordre légistique.

Article 2

L'article sous examen procède au classement de chemins repris et de chemins vicinaux comme « routes de l'État ». Plus particulièrement, le statut de route nationale revient aux routes assurant les communications interrégionales avec liaisons entre localités.

C'est dans cet ordre d'idées que l'article 2 prévoit notamment le classement en routes nationales des tronçons de route reliant entre eux des routes déjà classées routes nationales, ainsi que les tronçons de routes faisant fonction de voies de contournement.

Dans son avis du 2 juillet 2019, le Conseil d'État note que suivant les tableaux V et VI, auxquels la disposition se réfère, il s'agit plus précisément d'un classement comme « routes nationales ». Le Conseil d'État recommande d'utiliser au dispositif sous revue la terminologie plus précise employée aux tableaux précités et de conférer à la phrase introductive de l'article sous examen le libellé suivant : « Sont classés routes nationales : ».

Aux yeux de la Haute Corporation, le classement de chemins vicinaux comme routes nationales vaut reprise d'une partie de la voirie vicinale (communale) dans la voirie de l'État. Dans ce contexte, il est à noter que, contrairement à l'article 3, la disposition sous revue ne précise pas que le classement entraîne l'entretien, aux frais de l'État, de ces chemins vicinaux reclassés.

La commission y reviendra dans le cadre de l'article sous examen (nouvel article 3).

En outre, dans ses observations d'ordre légistique, tout en renvoyant à ses observations générales, le Conseil d'État demande aux auteurs de remplacer les subdivisions sous forme de lettres alphabétiques minuscules « a) » et « b) » par des numéros « 1° » et « 2° ».

La commission décide de reprendre la recommandation du Conseil d'État de conférer à la phrase introductive le libellé suivant : « Sont classés routes nationales ». En outre, la commission décide également de suivre toutes les suggestions d'ordre légistique émises par la Haute Corporation.

Nouvel article 3

Le Conseil d'État note dans ses considérations générales à l'égard du projet de loi déposé qu'à défaut d'indications précises contraires, il présume que la « reprise » et le « classement » de parties de la voirie communale en voirie étatique, de même que le « déclassement » de parties de la voirie étatique en voirie communale, concernent exclusivement les charges d'entretien et de gestion, mais n'affectent pas le statut domanial des plateformes des tronçons de voirie en question. Si des transferts entre le domaine public de l'État et les domaines publics des communes étaient envisagés, il faudrait le préciser dans le projet de loi sous avis.

Comme des transferts de propriété entre le domaine public de l'État et les domaines publics des communes sont envisagés aux termes des articles 1, 2, 6 et 7, la commission estime qu'il y a lieu d'introduire un nouvel article dans la loi en projet afin de suivre la recommandation du Conseil d'État.

Aux termes de l'article 1^{er}, 1° et 2°(b), des tronçons de routes nationales sont déclassés respectivement en chemins repris et chemins vicinaux.

Le déclassement des tronçons de routes nationales en chemins repris implique un transfert de la nue-propriété de l'assise du tronçon de route concerné de l'État aux communes.

En ce qui concerne les chemins repris, il convient de préciser que la jurisprudence qualifie les rapports juridiques entre les communes et l'État de ceux de nu-propriétaire et usufruitier.

Les communes étant à considérer comme nues-propriétaires de l'assise du tronçon de route.

L'État en revanche en qualité d'usufruitier assume la gestion et l'entretien.

Le déclassement des tronçons de routes nationales en chemins vicinaux implique un transfert de la pleine propriété de l'assise du tronçon de route concerné de l'État aux communes.

Aux termes de l'article 2, des tronçons de chemins repris et de chemins vicinaux sont classés routes nationales.

Moyennant ce classement la nue-propriété des assises des chemins repris passe des communes à l'État et la pleine propriété des chemins vicinaux est transférée des communes à l'État.

Aux termes de l'article 6, 1°, des chemins étatiques sans statut sont classés chemins repris.

Le classement de chemins étatiques sans statut en chemins repris implique également un transfert de la nue-propriété de l'assise du tronçon de route dans la mesure où celle-ci passe aux communes.

Aux termes de l'article 7, des places publiques sont cédées aux communes.

Cette cession de places publiques implique également un transfert de la pleine propriété de l'État aux communes.

Au vu des transferts de propriété entre le domaine public de l'État et les domaines publics des communes, qui sont donc envisagés aux termes des articles précités, il y a lieu d'introduire un nouvel article afin de suivre la recommandation du Conseil d'État émise dans son avis du 2 juillet 2019.

Le nouvel article 3 tient compte de ladite recommandation du Conseil d'État de préciser dans le texte du projet de loi les transferts de propriété entre le domaine public de l'État et les domaines publics des communes.

La commission propose par conséquent d'ajouter un nouvel article 3 au projet de loi qui se lira comme suit :

« **Art. 3.**

1° L'Etat abandonne aux communes la nue-propriété de la plate-forme des tronçons de routes nationales et chemins étatiques énumérés à l'annexe, tableaux I et VIII.

2° L'Etat abandonne aux communes la pleine propriété de la plate-forme des tronçons de routes nationales et places publiques énumérés à l'annexe, tableaux III et X.

3° Les communes abandonnent à l'Etat la nue-propriété de la plate-forme des chemins repris et la pleine propriété des chemins vicinaux énumérés à l'annexe, tableaux V et VI. »

Les articles subséquents devront par conséquent être renumérotés.

Nouvel article 4 – Ancien article 3

Cet article prévoit la reprise par l'État de chemins vicinaux dont l'intensité du trafic dépasse le cadre des communications locales ou constituent des itinéraires empruntés par les transports en commun.

Dans son avis du 2 juillet 2019, l'article sous revue n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État.

Ancien article 4 - supprimé

Il résulte du commentaire des articles du projet de loi sous examen que, comme le rôle revenant aux routes classées chemins repris est d'assurer en premier lieu la fluidité du trafic pour véhiculer les automobilistes d'un point vers un autre, il importe que l'État puisse appliquer, notamment à l'intérieur des agglomérations, des principes plus ou moins sévères à l'égard des autorités communales et envers les riverains habitant le long de ces axes routiers. Cette possibilité lui est donnée en assujettissant notamment les chemins repris à la loi du 21 décembre 2009 sur les permissions de voirie qui stipule que quiconque veut entreprendre des travaux quelconques le long des routes faisant partie de la voirie normale de l'État devra y être autorisé par une permission de voirie à octroyer par le ministre ayant les Travaux Publics dans ses attributions.

Le Conseil d'État estime dans son avis du 2 juillet 2019 que l'article sous revue est superfétatoire. En effet, du fait de leur classement comme chemins repris, les nouveaux tronçons de voirie sont de plein droit soumis au régime applicable à ceux-ci.

Il estime que si toutefois l'article sous examen est maintenu, il faudra aligner la terminologie employée sur celle de l'article 3 auquel il est fait référence, et remplacer l'expression « chemins et rues » par l'expression « chemins vicinaux ».

La Haute Corporation relève par ailleurs que, bien qu'utilisée dans des lois antérieures, l'expression « les lois et les règlements sur la voirie de l'État » manque de précision. Il serait utile de désigner clairement les dispositions légales et réglementaires qui sont ainsi rendues applicables aux nouveaux chemins repris.

La commission décide de suivre la suggestion du Conseil d'État de supprimer l'article sous examen.

Article 5

Pour les chemins repris devant faire fonction de liaisons régionales, il importe que des largeurs de chaussée minimales soient garanties, largeurs qui dépassent nécessairement celles des tronçons de voirie dont la fonction se limite à des liaisons purement locales. Il semble donc juste que l'État participe aux prix d'acquisition des emprises nécessaires pour garantir les largeurs minimales à respecter. C'est ainsi que cet article stipule que le prix des emprises nécessaires pour les redressements de tous les chemins repris comportant élargissement ou déplacement de l'assise soit supporté moitié par l'État et moitié par les communes intéressées. Cette répartition du coût, qui n'a pas donné lieu à contestations jusqu'à présent, est reprise de la loi du 5 mai 1958 et de la loi du 22 décembre 1995 concernant le reclassement partiel de la voirie et la reprise par l'État d'une série de chemins vicinaux.

Cet article n'appelle pas d'observations de la part du Conseil d'État quant au fond dans son avis du 2 juillet 2019.

Au niveau d'ordre légistique, le Conseil d'État estime qu'il est indiqué d'écrire « supporté pour moitié par l'État et pour moitié par les communes ».

La commission décide de reprendre la proposition de texte de la Haute Corporation.

Article 6

Au cours des années, l'État a procédé à la construction d'un certain nombre d'ouvertures à neuf qui actuellement ne bénéficient d'aucun statut légal dans le réseau routier. Cet article prévoit le classement de ces tronçons de route dans la hiérarchie du réseau routier en appliquant les critères définis dans le commentaire des articles 1 et 2.

Le Conseil d'État note dans son avis du 2 juillet 2019 que, bien que la formulation soit consacrée au travers des lois précitées du 5 mai 1958 et du 22 décembre 1995, il convient de relever l'imprécision du terme « actuellement ». Pour plus d'exactitude juridique, le Conseil d'État demande de faire référence

à l'entrée en vigueur de la loi en projet et de conférer à la phrase introductive de l'article sous examen le libellé suivant : « Seront classés les chemins étatiques sans statut au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi : ».

Quant à la forme, la Haute Corporation renvoie à ses observations générales et suggère de remplacer le point après les numéros « 1 » et « 2 » par un exposant « ° ».

La commission décide de reprendre toutes les suggestions du Conseil d'État, tant à la forme que quant au fond.

Article 7

S'il appartient d'une part à l'État de satisfaire aux besoins de mobilité et de prévoir les aménagements routiers en conséquence, il revient d'autre part aux autorités communales d'aménager les espaces publics en dehors des routes en veillant à une parfaite intégration urbaine de ces espaces et en tenant compte des coutumes des citoyens pour leur assurer une qualité de vie optimale. C'est dans cet ordre d'idées que le présent projet de loi prévoit la cession aux communes des places publiques énumérées au tableau X y annexé.

Article 8

Suite aux reclassements et déclassements prévus, la réorganisation du réseau étatique implique une nouvelle dénomination de certains tronçons sans changer leur statut.

Cet article n'appelle pas d'observations de la part du Conseil d'État dans son avis du 2 juillet 2019.

La commission en prend note.

Article 9 - supprimé

Cet article stipule que les crédits nécessaires à l'aménagement et à l'entretien des routes et chemins repris sont annuellement mis à la disposition du Gouvernement par inscriptions dans le budget des dépenses du Ministère du Développement durable et des Infrastructures.

Dans son avis du 2 juillet 2019, le Conseil d'État estime que cet article est superfétatoire et demande sa suppression.

La commission décide de suivre la suggestion de la Haute Corporation. L'article 9 sera ainsi supprimé et les articles subséquents seront renumérotés en conséquence.

Nouvel article 9 – ancien article 10

Certains tronçons de routes ont en dehors de leur fonction de liaison régionale, également une fonction de contournement de localités. Afin de prendre en considération cette particularité, l'article 6*bis* de la loi du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes, est à modifier en conséquence.

Cet article n'appelle pas d'observations de la part du Conseil d'État dans son avis du 2 juillet 2019 quant au fond.

Quant à la forme, le Conseil d'État note que la phrase liminaire de l'article sous examen est à reformuler comme suit :

« L'article *6bis* de la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes est remplacé comme suit : ».

À l'occasion du remplacement d'articles dans leur intégralité, le texte nouveau est précédé de l'indication du numéro correspondant qui est souligné, au lieu d'être mis en gras, pour mieux le distinguer du numéro des articles de l'acte modificatif. Il convient donc d'écrire « Art. 6bis.[...] ».

Pour caractériser les énumérations, l'emploi de tirets est à écarter. En effet, la référence à des dispositions énumérées de cette manière est malaisée, tout spécialement à la suite d'insertions ou de suppressions de tirets opérées à l'occasion de modifications ultérieures. Lorsque le texte du projet reprend des énumérations, il convient de recourir à des numéros suivis d'un exposant « ° » (1°, 2°, 3°, ...).

À la fin du onzième tiret, il convient de remplacer le point final par un point-virgule, dans la mesure où l'énumération comprend un douzième tiret.

La commission décide de reprendre toutes les suggestions d'ordre légistique du Conseil d'État.

De l'échange de vues consécutif, il y a lieu de retenir ce qui suit :

Pour ce qui est de la construction, i.e. de la mise en souterrain de la route nationale N7 au lieu-dit Clodellt, Monsieur Aly Kaes (CSV) attire l'attention sur le fait qu'une partie de l'ancienne route nationale concernée par ladite construction est encore actuellement un chemin vicinal. Or, dans le futur, cette partie du chemin vicinal concerné sera utilisée pour assurer le flux sur l'actuelle route nationale N7. Par conséquent, il s'agira également d'un « classement » de parties de la voirie communale en voirie étatique. L'orateur souhaite savoir si ce classement est déjà prévu dans le présent projet de loi.

Monsieur le Ministre répond par la négative et informe qu'il sera procédé à cette modification dans le futur.

Le représentant du Ministère indique que les données concernant la « reprise » et le « classement » de parties de la voirie communale en voirie étatique, respectivement le « déclassement » de parties de la voirie étatique en voirie communale) seront actualisées au fur et à mesure. L'orateur donne à considérer dans ce contexte que s'y ajouteront sûrement au fil du temps d'autres routes concernées par un reclassement, qui ne sont pas encore prévues par le présent projet de loi. En effet, une liste sera établie ensemble avec les communes en vue d'une prochaine mise à jour des tableaux du présent projet de loi.

Monsieur Yves Cruchten (LSAP) relate le cas de figure de la construction d'une nouvelle route en vue de décharger une autre route existante. Le déclassement se fera-t-il de manière automatique ou faudra-t-il procéder alors

systématiquement à une modification du texte législatif ? Monsieur le Ministre confirme qu'il faudra dans ces cas procéder à une modification.

Le secrétariat de la commission est ensuite chargé de préparer une lettre d'amendement à adresser au Conseil d'État.

2. 7496 **Projet de loi relatif à la réalisation des infrastructures et aménagements pour la Capitale Européenne de la Culture 2022 à Belval**

Monsieur Carlo Back, Président de la commission, est désigné Rapporteur du projet de loi.

Monsieur le Ministre procède à une brève présentation du projet de loi pour le détail de laquelle il y a lieu de se référer à l'exposé des motifs du document parlementaire n°7496⁰⁰ ainsi qu'à la présentation PowerPoint envoyée aux membres de la commission par courrier électronique.

En 2022, Esch deviendra « capitale européenne de la culture ».

L'enveloppe globale pour l'aménagement, la restauration et la construction de divers lieux et bâtiments se situant sur la terrasse des hauts-fourneaux à Belval en vue de la capitale européenne de la culture de 2022 coûtera 35,330 millions d'euros.

L'administration de l'année culturelle sera hébergée dans une structure préfabriquée. Des panneaux photovoltaïques seront intégrés sur le toit et la façade. Le « quartier général » (« Headquarter ») d'Esch 2022 sera installé dans un pavillon sous forme de vague jaune (que l'on peut voir aujourd'hui au niveau du rond-point Raemerich). L'idée initiale a été de l'installer dans le bâtiment « All you need ». Or, des études ont montré que des travaux de rénovation importants sont nécessaires. Il s'est encore avéré que ces travaux ne pourront pas être achevés dans les délais impartis. Dans ce contexte l'attention est tirée sur le fait qu'un des anciens bâtiments, qui pourra être aménagé dans les délais, est la « Möllerei » (un ancien hall de mélange des matières de fabrication de l'acier). La « Möllerei » sera aménagée pour accueillir la manifestation principale de « Esch 2022 », à savoir le projet « Digital spaces », au sein d'une grande salle. Le caractère du bâtiment industriel sera maintenu, les fenêtres seront changées et la maçonnerie sera réparée.

Les aménagements sont conçus pour être « utilisables » après 2022 et se déclinent autour de l'espace piéton des hauts-fourneaux, afin d'être facilement accessible par le train et la future piste cyclable qui devra relier Esch et Belval par une passerelle au niveau du site d'Arcelor-Mittal. Une seconde passerelle prévue devra relier la « Möllerei » au haut-fourneau A, cette passerelle permettra de prolonger le circuit, notamment pour que le site soit également accessible pour les personnes à mobilité réduite.

Le bâtiment « Massenoire » sera réaménagé en un lieu adaptable et multifonctionnel comprenant également des locaux sanitaires et techniques.

La Fondation du haut-fourneau A abrite plusieurs espaces aménageables ou déjà aménagés, dont principalement la Halle des Poches à Fonte.

Le bâtiment multifonctionnel d'information, d'exposition et de conférence appelé « Skip », implanté actuellement au rond-point Raemerich, sera démonté et reconstruit sur la Terrasse des Hauts Fourneaux.

Si effectivement, d'une manière générale, uniquement les projets d'infrastructure qui dépassent le seuil des 40 millions d'euros ont besoin de l'aval de la Chambre des Députés, une loi de financement est néanmoins nécessaire dans ce cas précis parce que l'aménagement sera réalisé par le Fonds Belval.

Il est ensuite procédé à un échange de vues, duquel il y a lieu de retenir ce qui suit :

Monsieur Dan Biancalana (LSAP) souhaite savoir si les bâtiments actuels figurent déjà à l'inventaire¹. En outre, il rappelle que d'autres communes du sud du Grand-Duché possèdent un patrimoine industriel telle la commune de Dudelange ou encore celle de Differdange. Qu'en est-il de l'investissement dans la revalorisation du patrimoine industriel ?

Le représentant du Ministère précise que sur l'inventaire des sites et monuments figurent notamment la « Möllerei » ou encore le haut-fourneau A. En outre, la commission est informée qu'indépendamment de ce fait, il existe un concept de conservation général sur le site qui prévoit que la structure des bâtiments en cause sera dans la mesure du possible conservée.

Quant aux autres sites mentionnés par Monsieur Dan Biancalana. Monsieur le Ministre précise qu'effectivement à l'heure actuelle il n'existe pas de projets précis pour ces sites. Actuellement les activités se concentrent principalement sur le site Belval.

Pour ce qui est de la question posée par Monsieur Jeff Engelen (ADR) relative au nombre de places disponibles dans la salle de conférence dans la « Möllerei », le représentant du Ministère informe que le but recherché consiste à les transformer en salles multifonctionnelles (salle de conférence, salle d'exposition, point d'accueil). Quant à la « Möllerei », il est rappelé qu'elle sera aménagée pour accueillir la manifestation phare de l'année culturelle, à savoir le projet « Digital spaces ». À noter qu'elle ne sera pas utilisée en tant que salle de conférence. Au niveau des salles de conférence, il existe déjà plusieurs

¹ Une liste actualisée des objets bénéficiant d'une protection nationale est régulièrement éditée sur le site Internet du Service des sites et *monuments* nationaux. (cf. liste des immeubles et objets bénéficiant d'une protection nationale).

Pour les immeubles classés monument national ou inscrits à l'inventaire supplémentaire, les experts du SSMN doivent être sollicités. Au mieux, le conseil du SSMN se fait dès le début de la planification des travaux, avant tout changement à apporter à l'immeuble, avant toute restauration ou rénovation. Les immeubles classés monument national ne peuvent être modifiés sans l'autorisation du Ministre de la Culture. Les projets devant apporter des modifications voulues par les propriétaires sont examinés par le SSMN et la Commission des sites et monuments nationaux qui avisent le Ministre. Pendant les travaux, les propriétaires, leurs architectes et corps de métiers sont accompagnés par les experts du SSMN.

Pour les immeubles inscrits à l'inventaire supplémentaire, toute modification doit être annoncée au Ministre de la Culture au moins 30 jours avant le commencement des travaux.

Des aides financières pouvant aller jusqu'à 50 % des frais éligibles peuvent être accordées pour la restauration d'immeubles protégés.

structures sur le site, notamment l'Auditoire (environ 1.000 places) ou encore la Maison des arts et des étudiants (environ 1.000 places).

La Commission procède ensuite à l'examen des articles :

Article 1^{er}

L'article 1^{er} a pour objet d'autoriser le Gouvernement à procéder sur le site de Belval-Ouest à la réalisation des infrastructures et aménagements pour la Capitale Européenne de la Culture 2022.

L'article sous examen n'appelle pas d'observations ni de la part du Conseil d'État ni de la part de la commission parlementaire.

Article 2

L'article 2 détermine l'enveloppe budgétaire servant au financement du projet, rattachée à l'indice semestriel des prix de la construction valable au 1^{er} avril 2019 (valeur 811,88). Il comporte en outre la clause usuelle d'adaptation des coûts à l'évolution de cet indice.

L'article sous examen n'appelle pas d'observations ni de la part du Conseil d'État ni de la part de la commission parlementaire.

Article 3

L'article 3 précise que les infrastructures et aménagements faisant l'objet du présent projet de loi seront réalisés par le Fonds Belval.

À l'égard de cet article le Conseil d'État ne formule pas d'observation quant au fond, mais émet quelques observations d'ordre légistique.

La commission parlementaire en prend note.

Article 4

L'article 4 dispose que les dépenses visées à l'article 2 du présent projet de loi sont imputables sur les crédits du budget des dépenses en capital du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics.

Le Conseil d'État note dans son avis que l'article sous examen déroge aux dispositions de l'article 3 de la loi du 25 juillet 2002 en ce qu'il prévoit l'imputation des dépenses, non pas à la charge des crédits du Fonds Belval, mais sur les crédits du budget des dépenses en capital du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics. Le Conseil d'État n'y voit cependant pas d'objection et n'a dès lors pas d'observation à formuler quant au fond.

La commission parlementaire en prend note.

Au niveau de ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État note que les termes « Capitale européenne de la culture 2022 » sont à entourer de guillemets. Par ailleurs, seul le terme « Capitale » est à écrire avec une lettre initiale majuscule.

En outre, la Haute Corporation attire l'attention sur le fait que l'article est indiqué en introduction du texte sous la forme abrégée « **Art.** », et non pas en toutes

lettres. L'indication des articles dans la structuration du dispositif est mise en caractères gras et suivi d'un point. Elle note encore que, traditionnellement, le texte de l'article commence dans la même ligne.

Le dispositif se voit dès lors conférer la teneur suivante :

« **Art. 1^{er}.** Le Gouvernement est autorisé à [...].

Art. 2. [...].

Art. 3. [...].

Art. 4. [...]. »

La commission décide de reprendre les suggestions du Conseil d'État.

Intitulé

Le Conseil d'État propose de remplacer le terme « relatif » par le terme « relative ».

La commission décide de suivre la Haute Corporation.

Article 3

Le Conseil d'État suggère encore, dans ses observations d'ordre légistique, de se référer à « l'établissement public pour la réalisation des équipements de l'État sur le site de Belval-Ouest » plutôt qu'au « Fonds Belval ».

La commission décide de faire également droit à cette observation.

Article 4

Le terme « Budget » est, selon le Conseil d'État, à écrire avec une lettre initiale minuscule. De plus, les institutions, administrations, services, organismes, etc. prennent une majuscule au premier substantif seulement. Il y a par conséquent lieu d'écrire « Ministère de la mobilité et des travaux publics ».

La commission décide de suivre les suggestions du Conseil d'État.

Le secrétariat de la commission est ensuite chargé de préparer un projet de rapport.

3. 7490 **Projet de loi sur les transports publics**

Monsieur Carlo Back, Président de la commission, est désigné Rapporteur du projet de loi.

À noter que le Conseil d'État n'a pas encore émis d'avis.

Monsieur le Ministre procède à une brève présentation du projet de loi pour le détail de laquelle il y a lieu de se référer à l'exposé des motifs du document

parlementaire n°7490⁰⁰ ainsi qu'à la présentation PowerPoint envoyée aux membres de la commission par courrier électronique.

Il est rappelé que ce projet de loi est le fruit de l'accord de coalition du 3 décembre 2018 qui a prévu notamment que « Une analyse sera menée afin de déterminer si un établissement public est encore adapté pour organiser certaines missions dans le cadre des transports publics ou bien si une approche plus centralisée au sein du département des transports ne soit préférable afin d'augmenter l'efficacité et une meilleure cohérence dans l'organisation des transports publics. »

En effet, le principal objectif est de fusionner les compétences du département des transports, plus particulièrement celles de la direction des transports publics avec celles de la « Communauté des transports » (ci-après « CdT », connue sous le nom de « Verkéiersverbond ») en vue d'une meilleure coordination des tâches et afin de permettre d'augmenter l'efficacité des ressources.

Il n'y a pas de changements significatifs par rapport à la loi du 29 juin 2004 sur les transports publics en ce qui concerne la répartition des compétences en matière de transports publics. Le ministre ayant dans ses attributions les transports garde le pouvoir de coordination des transports publics, de planification stratégique de la mobilité et demeure l'autorité organisatrice des transports publics. Le champ géographique reste le même. Le Ministre précité gardera la possibilité de conclure des conventions entre État et communes (ou syndicats de communes).

Des légers changements sont entrepris concernant la définition des services de transport, se rapprochant des définitions contenues dans le règlement (CE) 1073/2009 (notamment services réguliers et réguliers spécialisés, services occasionnels et services spécifiques).

En outre, le projet de loi introduit une simplification administrative, à savoir que les contrats valent à l'avenir autorisation d'exploitation. Par conséquent, les autorisations d'exploitation sont supprimées, c'est-à-dire que la procédure de demande et d'établissement d'autorisations nationales pour l'exploitation de transports publics est abrogée. Sont notamment visés le transport régulier ou régulier spécialisé (tous les transports publics AVL, TICE, CFL), les transports de nuit (Late night bus), les services spéciaux offerts par des communes/syndicats de communes lors d'événements comme la « Schueberfouer » ou encore les services réguliers spécialisés organisés par des employeurs privés.

Pour ce qui est du champ d'application, la définition des véhicules (contenue dans le Code de la Route) est simplifiée. Il n'y aura plus de distinction entre les véhicules de plus ou moins de 8 places assises (conducteur non compris). La compétence en matière de droit des passagers est transférée vers le Ministère de la Protection des consommateurs

Un changement majeur constitue la création d'une Administration des transports publics. L'établissement public « Communauté des transports » sera aboli. Pour rappel, il s'agira d'une fusion des compétences et ressources de la CDT et de la Direction des transports publics.

La plupart des missions de la CDT seront regroupées avec l'accent mis sur l'information, la télématique et le conseil en matière de transports publics. La nouvelle administration exécutera les missions d'organisation de la DTP. Elle constituera l'opérateur du RGTR (Planification des horaires, roulements, décomptes). Elle sera chargée de l'élaboration des textes administratifs pour le ministre et exécutera des tâches administratives en relation avec la réglementation UE/internationale sur les transports transfrontaliers par autobus et autocars.

Au niveau du personnel actuel du CDT, il sera procédé à un transfert de statut, i.e. que tout le personnel actuellement engagé sous le statut du salarié conformément au Code du travail par la Communauté des Transports est repris par l'État sous le statut de l'employé de l'Etat et affecté à l'administration des transports publics ou au Ministère de la Mobilité et des travaux publics, département de la mobilité et des transports. Les intérêts du personnel seront sauvegardés. Les droits acquis en classement et durée de service seront respectés. À noter dans ce contexte que l'effectif actuel de la CDT englobe 66 personnes (dont 2 postes sont à transférer au MMTP) et celui de la Direction des transports publics 27 personnes.

Concernant les différents avis des chambres professionnelles, il y a lieu de noter que :

- la Chambre des Fonctionnaires et Employés publics estime que certains éléments ne sont pas assez précis (attributions de la nouvelle administration, intervention des communes et leur participation financière à l'entretien des infrastructures). En outre, elle soutient le but recherché par la loi en projet, notamment que l'offre, la qualité et l'attractivité des transports publics soient améliorés. Par ailleurs, elle apprécie particulièrement la proposition de remplacer l'actuel établissement public « *Communauté des transports* » par une administration, tout en fusionnant les attributions et les ressources de cet établissement avec celles de la Direction des transports publics. Elle demande encore l'élaboration des règlements d'exécution.

- la Chambre des Salariés constate une « concentration » des pouvoirs du ministre. Elle regrette une disparition des guichets de la Mobilitätszentral. En outre, elle salue la reprise du personnel de la CDT. Elle s'interroge sur certaines modalités de transferts, d'avancements et de fonctionnarisation, et se demande si la portion des missions de la CDT qui ne sera pas transmise à l'Administration sera, en définitive, attribuée à ce nouvel Observatoire. Par ailleurs, elle demande des précisions sur le « transport à la demande ». En ce qui concerne l'appel d'offre public européen concernant les contrats de service public pour la route, elle demande le respect des conventions collectives, des acquis et avantages sociaux du personnel concerné ainsi que la reprise de personnel en cas de transfert d'exploitant. Finalement la chambre professionnelle voudrait voir réaffirmer le principe que les CFL sont maintenus comme l'unique fournisseur de service public de transport par rail au Luxembourg (nonobstant le partage des rails avec les trains des pays voisins) et conservent la gestion et l'exploitation du réseau ferré du Luxembourg (en ce compris le funiculaire du Pfaffenthal-Kirchberg).

De l'échange de vues consécutif, il y a lieu de retenir ce qui suit :

Monsieur Yves Cruchten (LSAP) souhaite savoir si les études annoncées dans le programme gouvernemental en vue de l'élaboration d'un concept de développement dynamique pour une meilleure coordination de l'aménagement du territoire et la mobilité ont déjà été effectuées. Dans l'affirmative, il demande à ce que la commission se voit transmettre ces analyses. Le but étant de regrouper la CDT et de la Direction des transports publics dans une Administration des transports publics, il se demande pourquoi ne pas y intégrer d'autres administrations ou établissements publics impliqués dans le transport, notamment la CFL ou encore les services de l'Administration des ponts et chaussées chargés du transport public. Existe-t-il des chiffres précis quant aux économies annoncées suite à la fusion précitée. Qu'en est-il des opérateurs ou encore du comité des usagers ? L'orateur renvoie encore à l'avis de la Chambre des Salariés, qui souhaite recevoir des précisions concernant les compétences en matière de droit des passagers de la CDT qui seront transférées vers le Ministère de la Protection des consommateurs. Par ailleurs, l'accord de coalition du gouvernement envisage la création d'un « Observatoire de la mobilité ». À quel stade se trouve cette procédure actuellement ? Quelles seront ses missions ? Étant donné que la Chambre des Salariés, dans son avis, trouve regrettable que les guichets d'information de la Centrale de mobilité (Mobilitétszentral) de l'actuel CDT (Verkéiersverbond) disparaissent, l'intervenant souhaite savoir si les guichets disparaîtront vraiment. L'intervenant salue ensuite que le personnel actuel du CDT est maintenu et qu'il y sera procédé à un transfert de statut. Il souhaite dans ce contexte savoir si les personnes ont déjà été mises au courant concernant leurs nouveaux postes, tâches et l'évolution de leur carrière. En effet, la chambre professionnelle regrette que les modalités et les délais du transfert du personnel de la CDT ne soient pas précisés. La Chambre des Salariés se demande également ce qu'il faut comprendre exactement par la notion « services publics à la demande » dans le cadre du projet de loi et, plus précisément, si ces services restent des services publics et s'ils seront également gratuits, comme cela est prévu pour le reste des transports publics (à l'exception de la première classe pour le train). L'orateur attire encore l'attention sur le fait que les contrats actuels de service public pour la route vont échoir le 1^{er} janvier 2022. Au cours de la présentation il a été annoncé qu'un appel d'offre public européen sera alors lancé. Dans ce contexte, la Chambre des Salariés craint que cet appel d'offre public européen ne permette plus à des entreprises de transport implantées au Luxembourg, de tailles relativement modestes, de faire face à la concurrence d'entreprises plus grandes ou établies dans les pays voisins. Cela peut représenter une menace pour l'emploi. De plus, les grandes entreprises étrangères ne sont pas forcément habituées à la tradition du dialogue social au Luxembourg et pourraient vouloir profiter de leurs ressources et moyens pléthoriques pour imposer une interprétation des conventions collectives systématiquement défavorable aux travailleurs. Finalement, l'orateur attire encore l'attention sur le fait que la chambre professionnelle précitée souhaite savoir si la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois (CFL), qui dispose actuellement de contrats de service public pour des transports par route, plus précisément par bus, pourra garder ces lignes de bus.

Monsieur le Ministre confirme que la CFL conservera ses lignes de bus. Concernant l'appel d'offre susmentionné, Monsieur le Ministre précise que ceci tombe dans le champ de compétence de son Ministère ayant le transport public dans ses attributions. Cet appel d'offre est en élaboration depuis 3 années et sera encore lancé avant l'été 2020. Il est confirmé que le cahier des charges contiendra des critères sociaux, environnementaux et de qualité élevés. Il est souligné dans ce contexte que les conventions collectives du secteur doivent

être respectées. Concernant le concept de « services publics à la demande », et notamment la question concernant la gratuité de ces services, Monsieur le Ministre informe la commission qu'un concept doit encore être élaboré. Par conséquent, il est à l'heure actuelle impossible de se prononcer avec plus de précision quant à une éventuelle gratuité des services en cause. Dans ce contexte, Monsieur le Ministre informe la commission qu'une conférence de presse sera prochainement organisée concernant la réorganisation du RGTR, au cours de laquelle seront notamment traitées les questions des communes. Concernant le personnel, Monsieur le Ministre précise qu'il s'agit d'une revalorisation de leurs carrières (avec une possibilité de fonctionnarisation). Le guichet d'information sera maintenu à la gare de Luxembourg. En plus, la CFL planifie un agrandissement. La création de l'« Observatoire de la mobilité », notamment en vue de recueillir de manière efficace et continue les données nécessaires à une planification de la mobilité adaptée à l'évolution des besoins, tombe dans le champ de compétence du Ministère ayant le transport dans ses attributions. Le transfert de la compétence en matière de droit des passagers vers le Ministère de la Protection des consommateurs est une conséquence logique, puisque ces droits tombent dans son champ de compétence. Le comité des usagers sera maintenu. Les opérateurs seront bien sûr également consultés dans un délai rapproché. Aucune économie sera réalisée. En effet, il sera investi de façon substantielle dans les transports publics. L'ACF est un régulateur émanant d'une réglementation européenne qui doit être maintenu. Pour ce qui est des études annoncées dans le programme gouvernemental, la commission est informée qu'une étude interne a été lancée, dont le résultat est la base du présent projet de loi.

Monsieur Aly Kaes (CSV) souhaite recevoir des précisions concernant la suppression de la procédure des autorisations d'exploitation. Il est précisé qu'il s'agit là à la fois d'une simplification administrative et d'une adaptation de la loi à la pratique actuelle. Monsieur Aly Kaes attire encore l'attention sur le fait qu'il résulte du projet de loi que la réalisation des arrêts de bus relève de la compétence communale. Il est prévu d'élaborer un concept cohérent, en collaboration avec le Syvicol, avec comme objectif une harmonisation des arrêts de bus en vue d'augmenter le confort des usagers et des personnes à mobilité réduite. M. Aly Kaes aimerait encore savoir si les communes se verront mettre à leur disposition un budget spécifique. Monsieur le Ministre répond par la négative et donne à considérer que des réflexions y relatives sont menées notamment en vue de garantir une harmonisation des arrêts de bus.

4. Divers

Aucun point divers n'est abordé.

La Secrétaire-administrateur,
Tania Sonnetti

Le Président de la Commission de la Mobilité et des
Travaux publics,
Carlo Back

7423/02

N° 7423²

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2019-2020

PROJET DE LOI

concernant le reclassement partiel de la voirie et la reprise par l'Etat d'une série de chemins vicinaux et portant modification de l'article 6bis de la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes

* * *

SOMMAIRE:

	<i>page</i>
<i>Amendements adoptés par la Commission de la Mobilité et des Travaux publics</i>	
1) Dépêche du Président de la Chambre des Députés au Président du Conseil d'Etat (29.1.2020).....	1
2) Texte coordonné.....	3
3) Listes.....	5

*

**DEPECHE DU PRESIDENT DE LA CHAMBRE DES DEPUTES
AU PRESIDENT DU CONSEIL D'ETAT**

(29.1.2020)

Madame le Président,

J'ai l'honneur de vous faire parvenir un amendement au projet de loi mentionné sous rubrique adopté par la Commission de la Mobilité et des Travaux publics.

Je joins en annexe, à toutes fins utiles, un texte coordonné du projet de loi sous rubrique reprenant l'amendement proposé (figurant en caractères gras) et les propositions de texte du Conseil d'Etat que la commission a faites siennes (figurant en caractères soulignés).

Amendement*Amendement 1 – Article 3 nouveau*

La commission propose d'ajouter un nouvel article 3 au projet de loi qui se lira comme suit :

« Art. 3. 1° L'Etat abandonne aux communes la nue-propiété de la plate-forme des tronçons de routes nationales et chemins étatiques énumérés à l'annexe, tableaux I et VIII.

2° L'Etat abandonne aux communes la pleine propriété de la plate-forme des tronçons de routes nationales et places publiques énumérés à l'annexe, tableaux III et X.

3° Les communes abandonnent à l'Etat la nue-propiété de la plate-forme des chemins repris et la pleine propriété des chemins vicinaux énumérés à l'annexe, tableaux V et VI. »

Commentaire de l'amendement

Dans son avis du 2 juillet 2019, le Conseil d'État note dans ses considérations générales à l'égard du projet de loi déposé qu'à défaut d'indications précises contraires, il présume que la « reprise » et le « classement » de parties de la voirie communale en voirie étatique, de même que le « déclassement » de parties de la voirie étatique en voirie communale, concernent exclusivement les charges d'entretien et de gestion, mais n'affectent pas le statut domanial des plateformes des tronçons de voirie en question. Si des transferts entre le domaine public de l'État et les domaines publics des communes étaient envisagés, il faudrait le préciser dans le projet de loi sous avis.

Comme des transferts de propriété entre le domaine public de l'État et les domaines publics des communes sont envisagés aux termes des articles 1, 2, 6 et 7, la commission estime qu'il y a lieu d'introduire un nouvel article dans la loi en projet afin de suivre la recommandation du Conseil d'État.

Aux termes de l'article 1^{er}, 1^o et 2^o(b), des tronçons de routes nationales sont déclassés respectivement en chemins repris et chemins vicinaux.

Le déclassement des tronçons de routes nationales en chemins repris implique un transfert de la nue-propiété de l'assise du tronçon de route concerné de l'État aux communes.

En ce qui concerne les chemins repris, il convient de préciser que la jurisprudence qualifie les rapports juridiques entre les communes et l'État de ceux de nu-propiétaire et usufruitier.

Les communes étant à considérer comme nue-propiétaires de l'assise du tronçon de route.

L'État en revanche en qualité d'usufruitier assume la gestion et l'entretien.

Le déclassement des tronçons de routes nationales en chemins vicinaux implique un transfert de la pleine propriété de l'assise du tronçon de route concerné de l'État aux communes.

Aux termes de l'article 2, des tronçons de chemins repris et de chemins vicinaux sont classés routes nationales.

Moyennant ce classement la nue-propiété des assises des chemins repris passe des communes à l'État et la pleine propriété des chemins vicinaux est transférée des communes à l'État.

Aux termes de l'article 6, 1^o, des chemins étatiques sans statut sont classés chemins repris.

Le classement de chemins étatiques sans statut en chemins repris implique également un transfert de la nue-propiété de l'assise du tronçon de route dans la mesure où celle-ci passe aux communes.

Aux termes de l'article 7, des places publiques sont cédées aux communes.

Cette cession de places publiques implique également un transfert de la pleine propriété de l'État aux communes.

Au vu des transferts de propriété entre le domaine public de l'État et les domaines publics des communes, qui sont donc envisagés aux termes des articles précités, il y a lieu d'introduire un nouvel article afin de suivre la recommandation du Conseil d'État émise dans son avis du 2 juillet 2019.

Le nouvel article 3 tient compte de ladite recommandation du Conseil d'État de préciser dans le texte du projet de loi les transferts de propriété entre le domaine public de l'État et les domaines publics des communes.

Les articles subséquents devront par conséquent être renumérotés.

*

Au nom de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics, je vous saurais gré de bien vouloir faire aviser par le Conseil d'État l'amendement exposé ci-avant.

Copie de la présente est adressée pour information à Monsieur Xavier Bettel, Premier Ministre, Ministre d'État, à Monsieur François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics, et à Monsieur Marc Hansen, Ministre aux Relations avec le Parlement.

Veuillez agréer, Madame le Président, l'expression de ma considération très distinguée.

Le Président de la Chambre des Députés,

Fernand ETGEN

*

TEXTE COORDONNE

(Les **amendements parlementaires** sont indiqués en caractères **gras**, les textes repris du Conseil d'État figurent en caractères soulignés)

PROJET DE LOI

concernant le reclassement partiel de la voirie et la reprise par l'Etat d'une série de chemins vicinaux et portant modification de l'article 6bis de la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes

Art. 1^{er}. ~~Seront~~ Sont déclassés :

- ~~1.~~ 1° en chemins repris :
les tronçons de routes nationales énumérés au tableau I annexé à la présente loi : à l'annexe, tableau I ;
- ~~2.~~ 2° en chemins vicinaux :
 - (a) les chemins repris énumérés au tableau II annexé à la présente loi ; à l'annexe, tableau II ;
 - (b) les tronçons de routes nationales énumérés au tableau III annexé à la présente loi, à l'annexe, tableau III ;
- ~~3.~~ 3° en bretelles d'autoroutes :
les tronçons de routes nationales énumérés au tableau IV annexé à la présente loi : à l'annexe, tableau IV.

Art. 2. ~~Seront~~ Sont classés routes de l'Etat nationales :

- a) 1° les chemins repris énumérés au tableau V annexé à la présente loi à l'annexe, tableau V ;
- b) 2° les chemins vicinaux énumérés au tableau VI annexé à la présente loi à l'annexe, tableau VI.

Art. 3. 1° L'Etat abandonne aux communes la nue-proprété de la plate-forme des tronçons de routes nationales et chemins étatiques énumérés à l'annexe, tableaux I et VIII.

2° L'Etat abandonne aux communes la pleine propriété de la plate-forme des tronçons de routes nationales et places publiques énumérés à l'annexe, tableaux III et X.

3° Les communes abandonnent à l'Etat la nue-proprété de la plate-forme des chemins repris et la pleine propriété des chemins vicinaux énumérés à l'annexe, tableaux V et VI.

Art. 3. Art. 4. ~~Seront~~ Sont repris par l'Etat, pour être entretenus à ses frais, les chemins vicinaux énumérés au tableau VII annexé à la présente loi à l'annexe, tableau VII.

La reprise des chemins en question vaut également pour les arbres d'alignement y plantés ou à y planter.

~~Art. 4. Les lois et règlements sur la voirie de l'Etat sont applicables aux chemins et rues indiqués à l'article 3 ci-dessus.~~

Art. 5. Le prix des emprises nécessaires pour les redressements de tous les chemins repris, comportant élargissement ou déplacement de l'assise, sera est supporté pour moitié par l'Etat et pour moitié par les communes intéressées.

Art. 6. ~~Seront~~ Sont classés les chemins étatiques actuellement sans statut au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi :

- ~~1.~~ 1° en chemins repris :
les tronçons de voirie énumérés au tableau VIII annexé à la présente loi à l'annexe, tableau VIII ;
- ~~2.~~ 2° en routes nationales :
les tronçons de voirie énumérés au tableau IX annexé à la présente loi à l'annexe, tableau IX.

Art. 7. ~~Seront~~ Sont cédées aux communes les places publiques énumérées au tableau X annexé à la présente loi à l'annexe, tableau X.

Art. 8. ~~Auront une nouvelle dénomination les chemins repris et les routes énumérées au tableau XI annexé à la présente loi.~~ Sont renommés les chemins repris et routes nationales énumérés à l'annexe tableau XI.

Art. 9. ~~Les crédits nécessaires à l'aménagement et à l'entretien des routes, chemins et rues reclassés par la présente loi seront annuellement mis à la disposition du Gouvernement par voie budgétaire.~~

Art. 10.– Art. 9. L'article ~~6bis~~ 6bis de la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes est remplacé ~~par la disposition ci-dessous~~ comme suit :

« Art. 6bis 6bis. Le programme des contournements d'agglomérations et tronçons de route reliant un échangeur à la voirie normale de l'Etat est le suivant :

- 1° le contournement de Bous sur la N2 entre les P.K. 18,500 et 19,570 ;
- 2° le contournement de Sandweiler sur la N2 entre son intersection avec le CR234 à l'ouest de Sandweiler et son intersection avec la N28 à l'est de Sandweiler et sur la N28 entre les P.K. 0,000 et 0,800 ;
- 3° le contournement de Junglinster sur la N11 entre le P.K. 12,200 et le P.K. 15,100 ;
- 4° le contournement de Dippach-Gare sur la N13 entre le P.K. 9,200 et le P.K. 11,200 ;
- 5° la transversale de Clervaux sur la N18 entre la N7 au P.K. 60,260 et la N18 au P.K. 7,320 ;
- 6° le contournement de Pétange et de Rodange sur la N31 entre son intersection avec la N5 au lieu-dit « Biff » et le P.K. 33,180 ;
- 7° la N32 entre le CR178 au P.K. 6,400 au lieu-dit « Uerschtherhaff » et le CR174 au P.K. 4,205 à Differdange ;
- 8° la N34 entre ses intersections avec la N6 au lieu-dit « Tossebiérg » et la N5 au lieu-dit « Helfenterbruck » ;
- 9° la N34A entre ses intersections avec la N34 au lieu-dit « Bourmicht » et le CR230 au P.K. 2,880 ;
- 10° le contournement de Bertrange sur la N35 entre ses intersections avec la N5 au lieu-dit « Greivelsbarrière » et la N34 ;
- 11° le contournement sud de Bridel sur le CR181 entre le P.K. 6,400 et l'intersection avec le CR215 au lieu-dit « Biergerkräiz » ;
- 12° le contournement de Bascharage entre le P.K. 14.250 sur la N5 et sa jonction avec l'A13. »

*

LISTES

Catégories :

I	N → CR	4 951	Sont déclassés chemins repris les tronçons de routes nationales repris ci-après
II	CR → CV	46 495	Sont déclassés chemins vicinaux les tronçons de chemin repris ci-après
III	N → CV	7 239	Sont déclassés chemins vicinaux les tronçons de route nationale repris ci-après
IV	Bretelles	800	Sont classées bretelle d'autoroute les routes nationales repris ci-après
V	CR → N	1 535	Sont classés routes nationales les tronçons de chemin repris ci-après
VI	CV → N	4 505	Sont classés routes nationales les chemins vicinaux repris ci-après
VII	CV → CR	25 173	Sont classés chemins repris les chemins vicinaux repris ci-après
VIII	CR sans statut	9 572	Sont classés chemins repris les chemins étatiques suivants, actuellement sans statut
IX	N sans statut	22 044	Sont classés routes nationales les chemins étatiques suivants, actuellement sans statut
X	Dom. public → AC	3 083	Places publiques à céder aux Communes
XI	Nom	11 989	Sont renommés les tronçons de la voirie étatique ci-après

Tableau I – Sont déclassés chemins repris les tronçons de routes nationales repris ci-après :

Service	Nouveau nom	Commune	Ancien nom	P.K. - P.K.	Nom de la rue	Longueur m
Esch/Alzette	CR132	Bettembourg	N13	/	« Route de Mondorf » Ancienne assiette de la N13	180
Esch/Alzette	CR174	Differdange	N31	25.550 – 25.796	« Rue Emile Mark »	246
Grevenmacher	CR121A	Junglinster	N11	11.860 – 14.732	Traversée de Junglinster	2 872
Luxembourg	CR185	Luxembourg	N2	6.080 – 6.255	Giratoire Sandweiler Ouest – Sandweiler	175
Luxembourg	CR185	Sandweiler	N2	6.255 – 7.224	Giratoire Sandweiler Ouest – Sandweiler	969
Remich	CR149	Bous	N2	19.282 – 19.590	Bous - Remich	308
Wiltz	CR316	Esch/Sûre	N27B	0.525 - 0.726	« Rue de Lultzhausen » à Esch/Sûre	201
					Total :	4 951

Tableau II – Sont déclassés chemins vicinaux
les tronçons de chemins repris ci-après :

Service	Nouveau nom	Commune	Ancien nom	P.K. - P.K.	Nom de la rue	Longueur m
Capellen	CV	Dippach	CR106	8.675 – 8.740	Limpach – Schouweiler (passage à niveau)	65
Capellen	CV	Kehlen	CR104B	0.000 – 0.266	Embranchement CR104 et CR104A à Nospelt (Grand-Rue)	266
Capellen	CV	Kehlen	CR105B	0.214 – 0.535	Liaison N12 - CR105 entre Dondelange et Ansembourg	321
Capellen	CV	Kopstal	CR181	6.666 – 7.113	« Rue Lucien Wercollier » à Bridel	447
Capellen	CV	Kopstal	CR181	7.225 – 8.230	« Rue Biirgerkraiz » à Bridel	1 005
Capellen	CV	Mamer	CR102	4.845 – 6.114	Mamer – Kehlen (excepté le pont sur l'autoroute)	1 269
Capellen	CV	Habscht	CR105A	0.000 – 0.511	« Rue de Nospelt » à l'intérieur de Roodt	511
Esch/Alzette	CV	Differdange	CR174B	0.000 – 0.816	« Avenue d'Obercorn » à Obercorn	816
Esch/Alzette	CV	Esch/Alzette	CR168	6.411 – 7.316	« Rue de Schifflange » à Esch	905
Esch/Alzette	CV	Frisange	CR156	0.000 – 3.306	Frisange - Aspelt	3 306
Esch/Alzette	CV	Frisange	CR156	3.400 – 3.545	« Rue de Mondorf » à Aspelt	145
Esch/Alzette	CV	Kayl	CR165	4.387 – 4.704	« Rue de Noertzange » à Kayl	317
Esch/Alzette	CV	Kayl	CR165A	0.000 – 0.416	« Rue des Légionnaires » à Tétange	416
Esch/Alzette	CV	Kayl	CR166	3.089 – 3.873	« Rue du Commerce », « Rue de Schifflange » à Kayl	784
Esch/Alzette	CV	Leudelange	CR163	8.635 – 8.688	Leudelange-Gare (passage à niveau)	53
Esch/Alzette	CV	Leudelange	CR163	8.688 – 8.720	Leudelange-Gare (passage à niveau)	32
Esch/Alzette	CV	Mondercange	CR169	3.782 – 3.896	Route de liaison vers la N4 à Pontpierre	114
Esch/Alzette	CV	Pétange	CR176	0.000 - 0.715	« Rue du Commerce » et « Avenue Dr Gaasch » à Rodange	715
Esch/Alzette	CV	Roeser	CR186	2.280 – 2.370	Kockelscheuer - Bettembourg	90
Esch/Alzette	CV	Sanem	CR178	0.907 – 2.127	« Rue Lentz », « Rue G.D. Charlotte » et « Rue de la Gare » à Belvaux	1 220
Esch/Alzette	CV	Schifflange	CR168	7.316 – 7.989	« Rue d'Esch » et « Rue de Lallange » à Schifflange	673
Grevenmacher	CV	Flaxweiler	CR146A	0.000 – 0.447	Niederdonven – Wormeldange	447
Grevenmacher	CV	Grevenmacher	CR140	0.000 – 0.500	« Rue de la Moselle », « Rue Ste. Cathérine » et « Rue Münschecker » à Grevenmacher	500
Grevenmacher	CV	Grevenmacher	CR140A	0.000 – 0.193	« Rue de Trèves » à Grevenmacher	193
Grevenmacher	CV	Grevenmacher	CR146	13.628 – 13.893	Niederdonven – Deysermillen	265
Grevenmacher	CV	Manternach	CR135	3.602 – 4.018	« Duerfstrooss » à Berbourg	416
Grevenmacher	CV	Manternach	CR137D	0.000 – 0.368	« Neie Wee » à Berbourg	368
Grevenmacher	CV	Wormeldange	CR146	12.480 – 13.628	Niederdonven - Deysermillen	1 148
Grevenmacher	CV	Wormeldange	CR146A	0.447 – 1.111	Niederdonven – Wormeldange	664
Luxembourg	CV	Bertrange	CR163	10.553 – 13.042	N5 « Gréivelsbarrière » - N6 « Tossebiérg » à Bertrange	2 489
Luxembourg	CV	Bertrange	CR180	0.000 – 0.702	N35 – CR163 « Rue de Luxembourg » à Bertrange	702

<i>Service</i>	<i>Nouveau nom</i>	<i>Commune</i>	<i>Ancien nom</i>	<i>P.K. - P.K.</i>	<i>Nom de la rue</i>	<i>Longueur m</i>
Luxembourg	CV	Bertrange	CR163	8.720 – 8.800	Leudelange-Gare (passage à niveau)	80
Luxembourg	CV	Contern	CR132	16.493 – 16.688	« Rue de Medingen » à Moutfort	195
Luxembourg	CV	Luxembourg	CR215	1.514 – 1.986	Liaison N55 « Rue de Rollingergrund » - CR215A	472
Luxembourg	CV	Luxembourg	CR233	0.000 – 1.275	Liaison N7 « Rue de Beggen » - « Rue de la Cimenterie »	1 275
Luxembourg	CV	Niederanven	CR127	0.570 – 1.233	« Rue du Château » à Senningen	663
Luxembourg	CV	Sandweiler	CR159	12.500 – 14.336	Scheidhof – Sandweiler (rue d'ltzig)	1 836
Luxembourg	CV	Sandweiler	CR173	0.000 – 1.308	Liaison CR159-CR234	1 308
Luxembourg	CV	Steinsel	CR124	0.846 – 4.202	Heisdorf - Asselscheuer	3 356
Luxembourg	CV	Steinsel	CR125	2.530 – 3.951	Walferdange - Asselscheuer	1 421
Luxembourg	CV	Strassen	CR181	6.287 – 6.666	Strassen - Bridel	379
Mersch	CV	Colmar/Berg	CR345A	0.460 – 0.713	« Rue de la Poste » à Colmar/Berg	253
Mersch	CV	Lorentzweiler	CR124	4.202 – 5.532	Heisdorf - Asselscheuer	1 330
Mersch	CV	Mersch	CR183	0.437 – 0.575	Mersch - Beringen	138
Mersch	CV	Helperknapp	CR105B	0.000 – 0.214	Liaison N12 - CR105 entre Dondelange et Ansembourg	214
Remich	CV	Dalheim	CR155	0.000 – 1.198	Dalheim - Filsdorf	1 198
Remich	CV	Dalheim	CR148	3.059 – 3.269	Welfrange - Dalheim	210
Remich	CV	Mondorf-les-Bains	CR162	12.175 – 12.287	Ellange-Gare, direction Elvange	112
Remich	CV	Remich	CR152D	0.000 – 0.812	Liaison N10 - CR152 à Remich	812
Clervaux	CV	Clervaux	CR332D	0.000 - 0.683	« Mecherwee » à Eselborn	683
Clervaux	CV	Clervaux	CR326B	0.000 - 0.452	« Hauptstrooss » à Roder	452
Clervaux	CV	Winrange	CR333A	0.000 - 0.807	Village de Hachiville	807
Diekirch/ Vianden	CV	Diekirch	CR351	0.000 - 0.771	« Rue de l'Hôpital » à Diekirch	771
Echternach	CV	Echternach	CR378	0.000 - 1.685	« Rue Dondelinger » et « Rue Grégoire Schoupe » à Echternach	1 685
Echternach	CV	Echternach	CR366A	0.000 - 0.098	« Rue Maximilien » à Echternach	98
Wiltz	CV	Boulaide	CR310	18.038 - 18.279	« Rue du Curé » à Boulaide	241
Wiltz	CV	Goesdorf	CR321A	0.000 - 0.777	« Duerfstrooss » à Dahl	777
Wiltz	CV	Goesdorf	CR321C	0.000 - 0.153	« Weltzerwee » à Dahl	153
Wiltz	CV	Lac-de-la-Haute-Sûre	CR316	0.000 - 2.045	Liaison Mecher avec la N26	2 045
Wiltz	CV	Lac-de-la-Haute-Sûre	CR316	2.600 – 4.021	Liaison Mecher avec le CR318	1 421
Wiltz	CV	Wiltz	CR319B	0.000 - 0.508	« Rue de la Chapelle » à Wiltz	509
Wiltz	CV	Wiltz	CR318	10.740 - 11.679	« route de Bastogne » à Wiltz	939
					Total :	46 495

Tableau III – Sont déclassés chemins vicinaux les tronçons de routes nationales repris ci-après :

<i>Service</i>	<i>Nouveau nom</i>	<i>Commune</i>	<i>Ancien nom</i>	<i>P.K. - P.K.</i>	<i>Nom de la rue</i>	<i>Longueur m</i>
Esch/Alzette	CV	Differdange	N31	24.780 – 25.550	« Avenue Charlotte »	770
Esch/Alzette	CV	Esch/Alzette	N31A	15.314 – 15.524	« Rue du Quartier » à Esch	210
Esch/Alzette	CV	Mondercange	N4	10.886 – 11.766	« Rue de l'Europe » à Pontpierre	880
Grevenmacher	CV	Junglinster	N11C	0.000 – 0.302	« Rue du Village » à Graulinster	302
Luxembourg	CV	Luxembourg	N1A	0.000 – 0.106	« Rue de la Tour Jacob », tronçon sous la brasserie Mansfeld	106
Luxembourg	CV	Luxembourg	N12	0.000 – 0.230	« Rue de Rollingergrund », à partir de la Place de l'Etoile	230
Luxembourg	CV	Luxembourg	N53A	0.000 – 0.235	Côte d'Eich entre le « Bd. J. Ulveling » et la « Grand-Rue »	235
Luxembourg	CV	Sandweiler	N2	7.224 – 8.770	« Rue Principale » et « Rue de Remich » à Sandweiler	1 546
Luxembourg	CV	Sandweiler	N28	0.000 – 0.775	« Rue d'Oetrange » à Sandweiler	775
Mersch	CV	Lorentzweiler	N7	11.204 – 11.667	Ancienne assiette entre le giratoire « Jegen » et l'échangeur A7	463
Remich	CV	Bous	N2	18.855 – 19.282	« Rue de Luxembourg » à Bous	427
Remich	CV	Bous	N2	18.525 – 18.685	« Rue de Luxembourg » à Bous en cul de sac	160
Wiltz	CV	Esch/Sûre	N27B	0.000 - 0.525	« Rue du Moulin » à Esch/Sûre	525
Wiltz	CV	Wiltz	N12	55.950 – 56.560	« Grand-Rue », « Rue du Château » et « Rue du 31 Août 1942 » à Wiltz	610
					Total :	7 239

Tableau IV – Sont déclassées bretelles d'autoroute les routes nationales repris ci-après :

<i>Service</i>	<i>Nouveau nom</i>	<i>Commune</i>	<i>Ancien nom</i>	<i>P.K. - P.K.</i>	<i>Nom de la rue</i>	<i>Longueur m</i>
Grevenmacher	Bretelle	Grevenmacher	N1D	0.000 - 0.405	Bretelle autoroute vers A1	395
Grevenmacher	Bretelle	Mertert	N1D	0.405 – 1.000	Bretelle autoroute vers A1	405
					Total :	800

Tableau V – Sont classés routes nationales les tronçons de chemins repris ci-après :

<i>Service</i>	<i>Nouveau nom</i>	<i>Commune</i>	<i>Ancien nom</i>	<i>P.K. - P.K.</i>	<i>Nom de la rue</i>	<i>Longueur m</i>
Esch/Alzette	N33	Kayl	CR165	4.704 – 6.127	« Rue de Noertzange » à Kayl - A13	1 423
Echternach	N10	Echternach	CR366	1.553 – 1.665	« Rue Ermesinde » à Echternach	112
					Total :	1 535

Tableau VI – Sont classés routes nationales
les chemins vicinaux repris ci-après :

Service	Nouveau nom	Commune	Ancien nom	P.K. - P.K.	Nom de la rue	Longueur m
Echternach	N10	Echternach	CV	-	« Rue Charly » à Echternach	534
Wiltz	N26A	Lac-de-la-Haute-Sûre	CV	-	liason entre Harlange et Bavigne	3 971
					Total :	4 505

Tableau VII – Sont classés chemins repris
les chemins vicinaux repris ci-après :

Service	Nouveau nom	Commune	Ancien nom	P.K. - P.K.	Nom de la rue	Longueur m
Capellen	CR189A	Koerich	CV	-	Chemin dit « Risqui » reliant le CR189 au CR105	860
Capellen	CR189A	Habscht	CV	-	Chemin dit « Risqui » reliant le CR189 au CR105	1 257
Esch/Alzette	CR184	Dudelange	CV	-	« Rue Lentz », « Rue Edison » et une partie de la « Rue Dominique Lang » à Dudelange	460
Esch/Alzette	CR166	Kayl	CV	-	« Rue Michel » à Kayl	695
Esch/Alzette	CR169	Mondercange	CV	-	« Rue de Luxembourg » à Pontpierre	543
Esch/Alzette	CR175B	Pétange	CV	-	« Rue de la Liberté » à Pétange	248
Esch/Alzette	CR176	Pétange	CV	-	Une partie de la « Rue du Clopp » et une partie du « Chemin de Brouck » à Rodange	738
Esch/Alzette	CR178	Sanem	CV	-	liaison entre la « Rue Dicks-Lentz » et le CR168 à Belvaux	192
Grevenmacher	CR146	Wormeldange	CV	-	« Rue de Donven » à Machtum	755
Grevenmacher	CR146	Wormeldange	CV	-	« Rue de Faubourg » à Machtum	181
Luxembourg	CR132	Contern	CV	-	« Rue Soibelwee » à Moutfort	209
Luxembourg	CR224	Luxembourg	CV	-	« Rue de Neufchâteau » et « Rue d'Orchimont »	352
Luxembourg	CR224	Luxembourg	CV	-	« Rue Rangwee » entre le giratoire « Gluck » et la « Rue de Scillas »	196
Luxembourg	CR233	Luxembourg	CV	-	« Rue de la Cimenterie » à Beggen	339
Luxembourg	CR224	Luxembourg - Hesper	CV	-	« Rue Rangwee » entre la « Rue de Scillas » et la « Rue Orchimont »	397
Luxembourg	CR224A	Luxembourg - Hesper	CV	-	« Rue Rangwee » entre la N3 Howald et la « Rue Orchimont »	220
Luxembourg	CR126	Niederanven	CV	-	Entre la N1 « Route de Trèves » et le giratoire « Cargocenter »	1 018
Luxembourg	CR233	Walferdange	CV	-	« Rue Charles Rausch » à Walferdange	205
Mersch	CR345A	Colmar/Berg	CV	-	« Enneschten Wee » à Colmar/Berg	374
Mersch	CR183	Mersch	CV	-	Cite Cepal à Mersch	847
Remich	CR148B	Dalheim	CV	-	« Munnereferwee » à Welfrange	107
Remich	CR148B	Dalheim	CV	-	« Réimecherwee » à Welfrange	483
Remich	CR148C	Dalheim	CV	-	« Krautemergaass » à Dalheim	224
Clervaux	CR326B	Clervaux	CV	-	« Bombatsch » à Marnach	835

<i>Service</i>	<i>Nouveau nom</i>	<i>Commune</i>	<i>Ancien nom</i>	<i>P.K. - P.K.</i>	<i>Nom de la rue</i>	<i>Longueur m</i>
Clervaux	CR326B	Clervaux	CV	-	« Schwaarzenhiwwelstrooss » à Marbourg	800
Clervaux	CR363	Weiswampach	CV	-	« Ourenerwee » à Weiswampach	2 673
Diekirch/ Vianden	CR351	Diekirch	CV	-	« Rue Dr. Mambourg » et « Rue Muller-Fromes » à Diekirch	411
Diekirch/ Vianden	CR359	Erpeldange	CV	-	« Rue du Cimetière » à Ingeldorf	46
Diekirch/ Vianden	CR347	Vallée de l'Ernz	CV	-	« Rue de Folkendange » à Stegen	715
Echternach	CR372A	Rosport- Mompach	CV	-	liaison entre la « Rue du Barrage » à Rosport et la N10	813
Redange	CR306B	Wahl	CV	-	liaison entre Rindschleiden et le CR308	449
Redange	CR304A	Redange	CV	-	« Rue d'Ospem » et « Rue de Redange » entre Redange et Ospem	2 423
Wiltz	CR321	Goesdorf	CV	-	liaison Bockholtz/Moulin - Haarderbaach	2 481
Wiltz	CR331A	Goesdorf	CV	-	liaison entre le CR331 et le CR321 à la hauteur du monument	328
Wiltz	CR321A	Goesdorf	CV	-	liaison entre le CR321 et le CR331 à la hauteur de la chapelle	406
Wiltz	CR318A	Lac-de-la- Haute-Sûre	CV	-	« Duerfstrooss » entre Mecher et Nothum	1 893
					Total :	25 173

*Tableau VIII – Sont classés chemins repris
les chemins étatiques suivants, sans statut :*

<i>Service</i>	<i>Nouveau nom</i>	<i>Commune</i>	<i>Ancien nom</i>	<i>P.K. - P.K.</i>	<i>Nom de la rue</i>	<i>Longueur m</i>
Capellen	CR110E	Käerjeng	-	-	Bascharage-Gare (accès gare)	88
Capellen	CR181	Kopstal	-	-	Contournement Sud de Bridel	1 088
Capellen	CR102	Mamer	-	-	Raccordement du CR102 au giratoire	962
Esch/Alzette	CR168A	Esch/Alzette	-	-	Liaison CR168 – B40	248
Esch/Alzette	CR191	Esch/Alzette	-	-	Liaison CR168 – giratoire « Raemerich »	104
Esch/Alzette	CR191	Esch/Alzette	-	-	Liaison CR168 – giratoire « Raemerich »	483
Esch/Alzette	CR191	Esch/Alzette	-	-	Liaison CR168 – giratoire « Raemerich »	914
Esch/Alzette	CR191A	Esch/Alzette	-	-	Liaison CR191 - N31	41
Esch/Alzette	CR191B	Esch/Alzette	-	-	Liaison entre le CR191	88
Esch/Alzette	CR191	Sanem	-	-	Liaison CR168 – giratoire « Raemerich »	800
Esch/Alzette	CR191	Sanem	-	-	Liaison CR168 – giratoire « Raemerich »	430
Esch/Alzette	CR191	Sanem	-	-	Liaison CR168 – giratoire « Raemerich »	73
Esch/Alzette	CR191A	Sanem	-	-	Liaison CR191 - N31	209
Esch/Alzette	CR191B	Sanem	-	-	Liaison entre le CR191	449
Grevenmacher	CR121A	Junglinster	-	-	Raccordement du CR121A au contournement de Junglinster (nord)	173
Grevenmacher	CR121A	Junglinster	-	-	Raccordement du CR121A au contournement de Junglinster (sud)	70
Luxembourg	CR234A	Contern	-	-	Accès vers Chaux de Contern (jusqu'au accès gare CFL)	182

<i>Service</i>	<i>Nouveau nom</i>	<i>Commune</i>	<i>Ancien nom</i>	<i>P.K. - P.K.</i>	<i>Nom de la rue</i>	<i>Longueur m</i>
Luxembourg	CR219	Luxembourg	-	-	Liaison N2-N1A « Rue des Alouettes »	260
Luxembourg	CR181	Strassen	-	-	Contournement Sud de Bridel	383
Remich	CR148	Dalheim	-	-	Raccordement du CR148 à la N13	193
Remich	CR162	Mondorf-les-Bains	-	-	Raccordement du CR162 à la N16 à Ellange-Gare	150
Echternach	CR368A	Echternach	-	-	« rue Henri Tudor » à Echternach	1 612
Redange	CR304B	Redange	-	-	« Rue du Lycée » à Redange	572
Total :						9 572

Tableau IX – Sont classés routes nationales les chemins étatiques suivants, sans statut :

<i>Service</i>	<i>Nouveau nom</i>	<i>Commune</i>	<i>Ancien nom</i>	<i>P.K. - P.K.</i>	<i>Nom de la rue</i>	<i>Longueur m</i>
Capellen	N6A	Mamer	-	-	« rue Gaston Thorn » à Mamer	149
Esch/Alzette	N31	Differdange	-	-	Petit Contournement de Differdange, lot 2	718
Esch/Alzette	N32	Differdange	-	-	Rocade de Differdange	821
Esch/Alzette	N37	Esch/Alzette	-	-	Liaison CR110 – échangeur Ehlerange	87
Esch/Alzette	N33	Kayl	-	-	Giratoire à Kayl – CR165	276
Esch/Alzette	N37	Mondercange	-	-	Liaison CR110 – échangeur Ehlerange	623
Esch/Alzette	N32	Sanem	-	-	Rocade de Differdange	1 030
Esch/Alzette	N32	Sanem	-	-	Liaison CR110 – CR178 Uerschterhaff	1 105
Esch/Alzette	N37	Sanem	-	-	Liaison CR110 – échangeur Ehlerange	105
Grevenmacher	N11	Junglinster	-	-	Contournement de Junglinster	3 543
Grevenmacher	N11E	Junglinster	-	-	Bretelle ouest de la N11 à Gonderange	965
Grevenmacher	N11F	Junglinster	-	-	Accès lycée	210
Luxembourg	N34	Bertrange	-	-	Giratoire « rue de l'Industrie » - Giratoire « rue de Strassen »	262
Luxembourg	N34	Bertrange	-	-	Giratoire « rue de Strassen » - Giratoire « Tossenbergy »	1 300
Luxembourg	N34A	Bertrange	-	-	Liaison N34 – CR230	385
Luxembourg	N6A	Bertrange	-	-	Liaison N6 - « rue Gaston Thorn » à Mamer	565
Luxembourg	N2	Luxembourg	-	-	Contournement de Sandweiler	207
Luxembourg	N4A	Luxembourg	-	-	Boulevard de Kockelscheuer	2 188
Luxembourg	N12	Luxembourg	-	-	Liaison de la « Rue de Rollingergrund » avec la « Route d'Arlon »	87
Luxembourg	N56	Luxembourg	-	-	Prolongation de la N56 jusqu'au giratoire Merl	1 014
Luxembourg	N56A	Luxembourg	-	-	Prolongation de la N56A jusqu'à la N56 vers le giratoire « Merl »	838
Luxembourg	N56B	Luxembourg	-	-	Liaison N56A-N56	114
Luxembourg	N56C	Luxembourg	-	-	Liaison N56-N56A	69
Luxembourg	N56D	Luxembourg	-	-	Liaison N56A-N56	46
Luxembourg	N2	Sandweiler	-	-	Contournement de Sandweiler	2 125
Luxembourg	N28	Sandweiler	-	-	Raccordement de la N28 au contournement de Sandweiler	504

<i>Service</i>	<i>Nouveau nom</i>	<i>Commune</i>	<i>Ancien nom</i>	<i>P.K. - P.K.</i>	<i>Nom de la rue</i>	<i>Longueur m</i>
Luxembourg	N34	Strassen	-	-	Giratoire « rue de l'Industrie » - Giratoire « rue de Strassen »	563
Luxembourg	N34A	Strassen	-	-	Liaison N34 – CR230	345
Mersch	N7D	Colmar/Berg	-	-	Liaison N7 - A7 (jusqu'à l'accès vers le circuit automobile)	335
Mersch	N7	Lorentzweiler	-	-	Liaison giratoire « Jegen » - giratoire « échangeur A7 »	453
Remich	N2	Bous	-	-	Contournement de Bous	1 012
Total :						22 044

Tableau X – Places publiques cédées aux Communes :

<i>Service</i>	<i>Nouveau nom</i>	<i>Commune</i>	<i>Ancien nom</i>	<i>P.K. - P.K.</i>	<i>Nom de la rue</i>	<i>Longueur m</i>
Capellen	-	Garnich	N13	-	Parking implanté sur l'ancienne assiette le long du PK 4.000	168
Capellen	-	Käerjeng	N5	-	Ancienne assiette le long du PK 18.350	218
Capellen	-	Mamer	N6	-	Ancienne assiette le long du PK 6.715-6.975	260
Capellen	-	Mamer	N6	-	Partie de la « Rue Pafebrouch »	183
Capellen	-	Mamer	N6	-	Ancienne assiette le long du PK 9.950-10.300	350
Capellen	-	Mamer	CR102	-	Ancienne assiette le long du PK 3.700 à l'entrée de Mamer	127
Mersch	-	Colmar/Berg	N7	-	Ancienne assiette le long du PK 25.530	182
Mersch	-	Mersch	N7	-	Ancienne assiette le long du PK 17.390, « Impasse Kayser »	174
Mersch	-	Mersch	CR102	-	Ancienne assiette le long du PK 18.835, accès vers « Kannerduerf »	580
Diekirch/ Vianden	-	Schieren	N7	-	« Impasse Meris »	171
Diekirch/ Vianden	-	Vallée de l'Ernz	CR347	-	« Rue de Medernach » à Stegen	164
Echternach	-	Echternach	N11	-	« route de Luxembourg » à Lauternborn (Echternach)	506
Total :						3 083

Tableau XI – Sont renommés les tronçons de la voirie étatique repris ci-après :

<i>Service</i>	<i>Nouveau nom</i>	<i>Commune</i>	<i>Ancien nom</i>	<i>P.K. - P.K.</i>	<i>Nom de la rue</i>	<i>Longueur m</i>
Capellen	CR110E	Käerjeng	CR110	7.962 – 8.055	Bascharage – Gare (accès gare)	93
Diekirch/ Vianden	CR345B	Ettelbruck	CR345A	0.000 - 0.148	Liaison entre la Rocade Est et le CR345	148
Diekirch/ Vianden	CR347A	Vallée de l'Ernz	CR347	5.798 - 6.548	« Rue de Medernach » à Stegen	750
Esch/Alzette	CR163A	Leudelange	CR163	8.555 – 8.635	Leudelange – Gare (passage à niveau, accès gare)	80
Esch/Alzette	N32A	Sanem	N32	2.105 – 2.588	Entre le giratoire et le CR174 à Soleuvre	483

<i>Service</i>	<i>Nouveau nom</i>	<i>Commune</i>	<i>Ancien nom</i>	<i>P.K. - P.K.</i>	<i>Nom de la rue</i>	<i>Longueur m</i>
Grevenmacher	CR125	Junglinster	CR124	6.206 – 6.457	Eisenborn	251
Grevenmacher	CR135	Manternach	CR135A	0.000 – 0.100	Berbourg	100
Grevenmacher	CR140	Grevenmacher	CR140B	0.000 – 0.210	« Rue Schaffmill »	210
Grevenmacher	N11D	Junglinster	N11	11.600 – 11.860	Raccordement de l'ancienne N11 au CR121A « route d'Echternach »	260
Luxembourg	CR126	Steinsel	CR125	2.237 – 2.530	Walferdange – Asselscheuer	293
Luxembourg	CR126	Walferdange	CR125	0.000 – 2.237	Walferdange – Asselscheuer	2 237
Luxembourg	CR215	Luxembourg	CR215A	0.000 – 0.813	Jonction entre la N55 et le CR215	813
Luxembourg	CR233A	Walferdange	CR233	3.681 – 3.881	« Rue de la gare » à Walferdange	200
Luxembourg	CR234	Contern	CR132	16.688 - 16.929	« Rue d'Oetrange » à Moutfort	241
Luxembourg	N1A	Luxembourg	N1B	0.000 – 0.095	Liaison N1 - N1A	95
Luxembourg	N40	Hesperange	-	0.000 - 0.847	„rue des Scillas“	847
Mersch	CR125	Lorentzweiler	CR124	5.532 – 6.206	Asselscheuer - Eisenborn	674
Mersch	CR183A	Mersch	CR183	0.000 – 0.404	Mersch - Beringen	404
Remich	N28	Bous	N2	18.685 –18.855	Prolongement de la N28 vers le giratoire « Bous »	170
Remich	N28	Bous	N13	40.572 – 40.695	Prolongement de la N28 vers le giratoire « Bous »	123
Wiltz	CR310	Boulaide	CR309A	0.000 – 0.196	« Rue Romaine » à Boulaide	196
Wiltz	CR318A	Lac-de-la-Haute-Sûre	CR316	2.120 – 2.629	« Duerfstrooss » et « Denkert » à Mecher	509
Wiltz	N12	Wiltz	N26A	0.000 - 1.026	« Rue Michel Thilges » à Wiltz	1 026
Wiltz	N12	Wiltz	N26	0.000 – 1.460	« Rue Grande-Duchesse Charlotte » à Wiltz	1 460
Wiltz	N25	Wiltz	N12	56.570 - 56.896	« Rue du 31 Août 1942 » à Wiltz	326
					Total :	11 989

*

RECAPITULATIF

Bilan des routes à reprendre et à céder

<i>Routes à reprendre</i>			<i>Routes à céder</i>		
<i>Num.</i>	<i>Tableau</i>	<i>Longueur km</i>	<i>Num.</i>	<i>Tableau</i>	<i>Longueur km</i>
VI	Seront classés N les CV	4.505	II	Seront déclassés CV les tronçons de CR	46.495
VII	Seront classés CR les CV	25.173	III	Seront déclassés CV les tronçons de N	7.239
			X	CR cédés aux communes (Places)	0.871
			X	N cédées aux communes (Places)	2.212
Total :		29.678	Total :		56.817

Bilan des routes qui changent de statut

<i>Num.</i>	<i>Tableau</i>	<i>Longueur km</i>	<i>Num.</i>	<i>Tableau</i>	<i>Longueur km</i>
IV	Seront classés bretelles les tronçons de N	0.800	I	Seront déclassés CR les tronçons de N	4.951
V	Seront classés N les tronçons de CR	1.535			

Reprise dans le réseau étatique des routes actuellement sans statut

<i>Num.</i>	<i>Tableau</i>	<i>Longueur km</i>
VIII	Seront classés CR	9.572
IX	Seront classés N	22.044
Total :		31.616

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7423/03

N° 7423³**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2019-2020

PROJET DE LOI

concernant le reclassement partiel de la voirie et la reprise par l'Etat d'une série de chemins vicinaux et portant modification de l'article 6bis de la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes

* * *

**DEPECHE DU PRESIDENT DU CONSEIL D'ETAT
AU PRESIDENT DE LA CHAMBRE DES DEPUTES**

(1.10.2020)

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous informer que l'examen par la commission compétente du Conseil d'État de l'amendement parlementaire au projet de loi élargé, dont le Conseil d'État a été saisi par dépêche du 29 janvier 2020, a fait apparaître un certain nombre de questions ayant trait notamment au statut domanial des plateformes des tronçons de voirie et aux transferts de propriété entre le domaine public de l'État et les domaines publics des communes prévus par l'amendement en question.

La commission compétente du Conseil d'État a invité, conformément à l'article 33, paragraphe 2, de la loi du 16 juin 2017 sur l'organisation du Conseil d'État, les représentants de Monsieur le Ministre de la Mobilité et des Travaux public à participer à une entrevue afin d'obtenir des éclaircissements sur la situation actuelle et les aspects pratiques du statut domanial des plateformes des tronçons de voirie. Les membres de la Commission de la mobilité et des travaux publics de la Chambre des députés peuvent se joindre à cette entrevue qui aura lieu à l'hôtel du Conseil d'État, le 7 octobre 2020, à 09h30.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de ma haute considération.

La Présidente du Conseil d'État,
Agy DURDU

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7423/04

N° 7423⁴**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2020-2021

PROJET DE LOI

concernant le reclassement partiel de la voirie et la reprise par l'Etat d'une série de chemins vicinaux et portant modification de l'article 6bis de la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes

* * *

AVIS COMPLEMENTAIRE DU CONSEIL D'ETAT

(1.12.2020)

Par dépêche du 29 janvier 2020, le Président de la Chambre des députés a saisi le Conseil d'État d'un amendement parlementaire au projet de loi sous rubrique, adopté par la Commission de la mobilité et des travaux publics.

Au texte de l'amendement étaient joints un commentaire ainsi qu'une version coordonnée du projet de loi sous avis intégrant l'amendement parlementaire.

Une entrevue entre les représentants du ministère de la Mobilité et des Travaux publics et la commission compétente du Conseil d'État a eu lieu en date du 7 octobre 2020 afin d'obtenir des éclaircissements sur les aspects pratiques du statut domanial de la voirie publique. Les membres de la Commission de la mobilité et des travaux publics étaient conviés à assister à cette réunion.

*

CONSIDERATIONS GENERALES

Le projet de loi sous examen a pour objet :

- a) le déclassement vers la voirie communale des tronçons de la voirie étatique visés aux tableaux I à III ;
- b) le reclassement comme bretelle d'autoroute des deux tronçons de voirie étatique énumérés à l'annexe IV ;
- c) la « reprise » et le classement dans la voirie étatique des voies communales énumérées aux tableaux V à VII ;
- d) le classement comme routes nationales ou comme chemins repris des voies étatiques figurant aux tableaux VIII et IX qui n'avaient précédemment pas fait l'objet d'un classement ;
- e) la cession aux communes d'une série de places publiques visées au tableau X, et
- f) l'attribution d'une nouvelle dénomination aux tronçons de voirie figurant à l'annexe XI.

Dans son avis du 2 juillet 2019, le Conseil d'État avait présumé, à défaut d'indications précises contraires dans le projet de loi soumis à son examen, que la « reprise » et le « classement » de parties de la voirie communale en voirie étatique, de même que le « déclassement » de parties de la voirie étatique en voirie communale, concernaient exclusivement les charges d'entretien et de gestion sans affecter le statut domanial des plateformes des tronçons de voirie en question. Il est, en effet, admis

aussi bien dans la jurisprudence¹ qu'en doctrine², que le reclassement d'une voie publique d'une catégorie de la voirie vers une autre n'affecte ni la propriété de la voie publique reclassée ni son statut domanial³.

Il peut cependant en être autrement si le législateur prévoit explicitement un transfert de propriété. C'est pour cette raison que le Conseil d'État avait indiqué, dans son avis du 2 juillet 2019, que si des transferts entre le domaine public de l'État et les domaines publics des communes étaient envisagés, il faudrait le préciser dans le projet de loi sous avis. En s'exprimant de la sorte, le Conseil d'État n'a nullement préconisé un transfert de propriété des tronçons de voirie visés. Il entendait simplement signaler au législateur que si sa volonté était de modifier la propriété des voiries en cause, le dispositif devait être revu.

La Commission de la mobilité et des travaux publics a considéré, après avoir pris connaissance de l'avis du Conseil d'État, que les articles 1^{er}, 2, 6 et 7 du projet de loi sous examen impliquaient des transferts de propriété entre le domaine public de l'État et les domaines publics des communes. Elle a donc conclu à la nécessité d'élaborer un amendement sur ce point.

Il s'agit là d'un revirement majeur puisque, depuis 1874⁴, toutes les reprises de voiries communales ont eu lieu sans un tel transfert de propriété. Les tronçons de voirie communale incorporés dans le réseau national sont ainsi jusqu'ici restés dans le patrimoine immobilier et le domaine public des communes même si l'État, en tant que gestionnaire, s'est, dans les faits, comporté comme s'il en était le propriétaire.

Le Conseil d'État conçoit qu'une clarification des rapports entre l'État et les communes au sujet de la voirie est indiquée. Les explications qui lui ont été fournies lors de la réunion du 7 octobre 2020 confortent cette conclusion. Il se demande cependant s'il est opportun d'organiser à l'avenir ces rapports en recourant à l'instrument de l'usufruit de droit privé. Cette question sera approfondie ci-après.

Le Conseil d'État donne encore à considérer que le projet de loi sous examen ne concerne qu'une portion relativement réduite de la voirie publique, de sorte que la propriété de la plus grande partie du réseau resterait soumise à l'ancien régime juridique. Il en découlerait une dualité de régimes qui risque d'être source de nouvelles difficultés. Si les solutions jurisprudentielles dégagées de longue date ne donnent pas satisfaction, il est nécessaire d'élaborer une législation réglant le régime de propriété de l'ensemble du réseau routier, faute de quoi l'on risquerait d'aboutir à une pluralité de règles différentes applicables à un réseau qui, pourtant, est continu.

*

1 « Nonobstant la loi du 13 juillet 1897, la ville de Luxembourg [...] n'a jamais perdu le domaine utile sur ses rues et chemins qui ont été repris par l'État, et qu'elle était donc parfaitement, autorisée, en vertu de son pouvoir domanial sur les voies de communication en question, de concéder au défendeur N., et moyennant redevance, le droit de stationnement de voitures dans la rue de la Place d'Armes » (Trib. arr. Lux., 11 novembre 1909, *Pas. lux.*, t. 8, p. 201). Ce jugement a été confirmé en appel, la Cour ayant retenu que « l'assiette, aux termes de la loi, continue à faire partie du domaine public des communes » (Cour supérieure de justice (appel), 27 mai 1910, *Pas. lux.*, *ibid.*). Le pourvoi contre cet arrêt a été rejeté (Cour supérieure de justice (cassation), 11 novembre 1911, *Pas. lux.*, *ibid.*).

2 « En englobant dans la grande voirie certaines sections de la petite voirie, l'État ne touche pas au droit de propriété de la commune, lequel subsiste virtuellement ; la commune ne subit donc de ce chef aucune atteinte matérielle dans sa propriété » (Robert Wilkin, *Voirie et alignement, Urbanisme et constructions*, Bruxelles, Bruylant, 1964, p. 79).

3 « (...) lorsque l'autorité compétente fait passer une voirie du statut de voirie, par exemple, nationale à celui de voirie locale ou municipale (...) le bien reste dans le domaine public, mais son gestionnaire se situe désormais à un niveau inférieur de pouvoir » (Rusen Ergeç, *Droit public de l'économie, en ce compris le patrimoine public*, Luxembourg, éd. Pascrie luxembourgeoise, 2011, n° 256).

4 Loi du 27 novembre 1874 concernant l'entretien aux frais de l'État d'un certain nombre de chemins de grande communication, Mém. n° A35 du 17 décembre 1874.

EXAMEN DE L'AMENDEMENT UNIQUE

L'amendement soumis au Conseil d'État entreprend de régler le régime de propriété d'une partie des tronçons de voirie visés dans les tableaux formant l'annexe du projet de loi.

Le point 1° du nouvel article 3 tel qu'il résulterait de l'amendement sous examen s'applique aux voiries visées dans les tableaux I et VIII de l'annexe du projet de loi. Le point 2° concerne celles qui figurent dans les tableaux III et X de l'annexe. Le point 3°, enfin, vise les voiries qui figurent dans les tableaux V et VI de l'annexe. L'amendement ne traite donc pas du régime de propriété des voiries reprises aux tableaux II (chemins repris qui doivent devenir des chemins vicinaux), IV (routes nationales qui doivent devenir des bretelles d'autoroute), VII (chemins vicinaux qui doivent devenir des chemins repris) et IX (voies étatiques sans statut qui doivent devenir des routes nationales).

Article 3, point 1°

Les auteurs proposent de régler la propriété des chemins repris visés aux tableaux I et VIII de l'annexe en prévoyant que « l'État abandonne aux communes la nue-propriété de la plate-forme des tronçons de routes visés ». Le commentaire de l'amendement indique que cette approche serait conforme à « la jurisprudence [qui] qualifie les rapports juridiques entre les communes et l'État de ceux de nu-propriétaire et usufruitier ».

Le Conseil d'État présume que la référence des auteurs vise un courant jurisprudentiel⁵ qui assimile l'État à un usufruitier pour lui attribuer la garde des chemins repris et régler ainsi la question de la responsabilité en cas d'accident causé par un état anormal de la voirie⁶.

Le Conseil d'État estime cependant que l'assimilation ponctuelle de l'État à un usufruitier, qui a été faite en jurisprudence afin de résoudre un problème de responsabilité civile, ne permet pas de conclure que les relations entre l'État et les communes au sujet des chemins repris relèveraient d'ores et déjà, dans leur ensemble, du régime de l'usufruit tel qu'il est organisé par les articles 578 à 624 du Code civil. Une telle conclusion se heurte en effet à l'interdiction de principe des démembrements de la propriété sur des biens du domaine public⁷ à laquelle seule une loi expresse pourrait déroger ainsi qu'à l'article 579 du Code civil, aux termes duquel « l'usufruit est établi par la loi ou par la volonté de l'homme » puisqu'en l'espèce une telle loi ou convention font défaut.

La soumission des voiries relevant de la catégorie des chemins repris au régime des articles 578 à 624 du Code civil entraînerait des bouleversements que les auteurs de l'amendement n'ont peut-être pas mesurés. Le régime de l'usufruit tel que l'organise le Code civil est en effet clairement inadapté à la situation de la voirie. L'usufruit du Code civil est en effet un droit personnel, qui s'éteint par le décès de l'usufruitier. Lorsque, comme les auteurs envisagent de le faire, l'usufruit est attribué à une personne morale, sa durée est limitée à trente ans par l'article 619 du Code civil, ce qui pose la question de ce qu'il adviendra au moment de l'échéance des trente ans. L'application du droit commun impliquerait aussi une obligation pour les communes de prendre à leur charge les frais de réfection de la voirie puisqu'aux termes de l'article 605 du Code civil, l'État usufruitier n'est tenu qu'aux réparations d'entretien. L'application du droit commun signifierait encore que le droit de percevoir des redevances domaniales (autres que les taxes de stationnement⁸) sur les tronçons de chemins repris traversant les villes et villages passerait à l'État en application de l'article 582 du Code civil, qui confère à l'usufruitier le droit de percevoir les fruits de toutes espèces que produit la chose.

La reprise dans la loi, et la généralisation, d'une qualification retenue par les juges pour résoudre un problème ponctuel n'est donc clairement pas opportune. Le législateur ne peut donc pas se contenter de qualifier les rapports juridiques entre les communes et l'État comme ceux du nu-propriétaire et de

5 Cour d'appel (7e ch.), 19 février 1992, JUDOC n° 99215774 ; Cour d'appel (2e ch.), 4 janvier 2017, n° 39834 du registre.

6 « Concernant les chemins repris, la jurisprudence qualifie de rapports entre un usufruitier et un nu-propriétaire les rapports entre l'État et les communes, l'État, en tant qu'usufruitier étant considéré comme gardien de ces chemins » (Georges Ravarani, *La responsabilité civile des personnes privées et publiques*, 3e éd., Luxembourg, Éd. Pasicrisie luxembourgeoise, 2014, n° 816).

7 « En principe, les biens du domaine public ne peuvent subir aucun démembrement de la propriété. Aucun droit d'usufruit, d'usage, d'habitation, de servitude ou encore de renonciation à l'accession ne peut être consenti à leur égard » (David Renders et Benoît Gors, *Les biens de l'administration*, Bruylant, Bruxelles, 2014, n° 92).

8 L'article 5, paragraphe 3, de la modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques loi prévoit expressément que les taxes de stationnement ont le caractère d'impôts communaux. Il ne s'agit donc pas de redevances pour l'encombrement du domaine public qui suivraient le régime des fruits de l'article 582 du Code civil.

l'usufruitier sans régler concrètement ce que ce régime juridique comporte dans le cas des chemins repris. Une telle approche serait source d'insécurité juridique, raison pour laquelle le Conseil d'État doit s'opposer formellement au point 1° de l'article 3 nouveau.

Si le législateur entend introduire un nouveau régime de propriété de la voirie publique, il faut régler l'ensemble des questions juridiques qui se posent.

De l'avis du Conseil d'État, il serait également judicieux de le faire dans une législation d'ensemble, applicable à l'ensemble du réseau routier. Il serait en effet inconséquent de développer un tel régime et de ne l'appliquer ensuite qu'à une portion congrue de la voirie.

Ce n'est que sous réserve des développements qui précèdent que le Conseil d'État procède à l'examen du point 1° de l'article 3 nouveau proposé par l'amendement soumis à son examen.

Le Conseil d'État constate que les auteurs de l'amendement ont prévu que l'État « abandonne aux communes la nue-propriété » des tronçons visés dans les annexes sans cependant prévoir expressément que l'État se réserve l'usufruit sur ces voiries. Les auteurs ont sans doute pensé que l'usufruit naîtrait de lui-même, mais il n'en est pas ainsi puisque l'article 579 du Code civil requiert l'intervention de la loi ou de la convention, la convention étant en l'espèce à exclure puisque les voiries concernées relèvent du domaine public et ne peuvent pas faire l'objet d'un démembrement de propriété si la loi ne l'autorise pas expressément. Le Conseil d'État doit s'opposer formellement à la disposition sous examen pour insécurité juridique alors qu'elle annonce un démembrement de propriété (abandon de la nue-propriété) sans régler l'attribution de l'usufruit.

Comme le Conseil d'État l'a déjà relevé, le dispositif proposé est encore incomplet dans la mesure où le nouvel article 3 omet de régler le régime de propriété des chemins vicinaux qui figurent au tableau VII⁹ et qui doivent devenir des chemins repris. Il s'agit là du cas de figure typique de l'opération qui a donné naissance à la catégorie des chemins repris, à savoir le cas de la reprise par l'État à son compte de tronçons réalisés à l'origine par les communes au motif que ceux-ci ont pris une importance nationale. Il semble dès lors incohérent au Conseil d'État que les auteurs de l'amendement aient prévu une propriété démembrée lorsque le chemin repris était précédemment une route nationale (tableau I) ou une voirie étatique sans statut (tableau VIII) et non lorsque le chemin repris était précédemment un chemin vicinal (tableau VII).

Nonobstant le fait que le Conseil d'État a utilisé le terme « plate-forme des tronçons » dans son avis précité du 2 juillet 2019, il s'est avéré, lors de la réunion du 7 octobre 2020, que la référence à la « plate-forme des tronçons » est inappropriée alors que ce terme semble désigner spécifiquement la structure qui supporte la chaussée, donc un élément de la construction, et non la surface occupée par la voirie. Il serait donc plus judicieux de viser l'« assiette »¹⁰ ou l'« emprise »¹¹ de la voirie, ou alors de viser plus spécifiquement la chaussée, les accotements et les trottoirs, en particulier s'il était jugé opportun de traiter différemment ces derniers dans les zones urbanisées.

Article 3, point 2°

Le point 2° du nouvel article 3 qu'il est proposé d'insérer dans le projet de loi vise à transférer, de l'État aux communes, la pleine propriété des tronçons de voirie visés au tableau III (routes nationales déclassées en chemins vicinaux) et les places publiques figurant au tableau X.

La propriété étant normalement pleine et entière, il n'est pas nécessaire que le législateur précise que le transfert porte sur la « pleine propriété ». Il suffit de prévoir un transfert de la propriété.

9 L'amendement ne règle pas non plus le régime de propriété des voiries reprises aux tableaux II (chemins repris qui doivent devenir des chemins vicinaux), IV (routes nationales qui doivent devenir des bretelles d'autoroute) et IX (voies étatiques sans statut qui doivent devenir des routes nationales). L'absence d'une disposition réglant le statut de propriété, respectivement, des deux tronçons de route nationale du tableau IV qui doivent devenir des bretelles d'autoroute et des voiries sans statut du tableau X qui doivent être classées comme routes nationales, n'est cependant pas problématique, dans la mesure où l'État demeure propriétaire de ces tronçons de voirie. Le raisonnement qui précède vaut également, au niveau communal cette fois, pour les voiries visées au tableau II, qui doivent passer de la catégorie des chemins repris vers celle de la voirie vicinale. Ce transfert modifie le gestionnaire de la voirie mais ne change rien à la propriété, les communes étant, d'après la jurisprudence précitée, restées propriétaires des chemins repris par l'État.

10 Assiette : « Partie du terrain occupée par la route et les dépendances indispensables à sa tenue (plate-forme, fossés et talus) » (Philippe Billet, *Gestion du domaine public routier – Voirie et espaces public*, éd. Cerema, Lyon, 2014).

11 Emprise : « Surface du terrain appartenant à la personne publique et affectée à la voirie routière ainsi qu'à ses dépendances, c'est-à-dire les éléments autres que la chaussée nécessaires à la conservation et à l'exploitation de la route et à la sécurité des usagers » (Philippe Billet, *Gestion du domaine public routier – Voirie et espaces public*, éd. Cerema, Lyon, 2014).

Pour ce qui est des places publiques reprises au tableau X, la nouvelle disposition fait double emploi avec l'article 7 du projet de loi, tel qu'amendé, qui prévoit que « Sont cédées aux communes les places publiques énumérées à l'annexe, tableau X ».

Au vu des observations qui précèdent, et si le législateur entend régler la propriété des tronçons de voirie visés au tableau III de l'annexe, le point 2° du nouvel article 3 est à reformuler comme suit :

« La propriété de [l'assiette/l'emprise] des tronçons de routes nationales énumérés au tableau III de l'annexe est attribuée aux communes sur le territoire desquelles elle se trouve. »

Article 3, point 3°

Le point 3° du nouvel article 3 prévoit le transfert des communes à l'État, de la nue-propriété de la plate-forme des chemins repris qui doivent devenir des routes nationales figurant au tableau V, d'une part, et de la pleine propriété des chemins vicinaux qui doivent devenir des routes nationales figurant au tableau VI, d'autre part.

Le Conseil d'État présume, en ce qui concerne les voiries du premier groupe, que les auteurs de l'amendement ont pensé que l'État était déjà usufruitier de sorte qu'il suffisait de lui attribuer la nue-propriété pour qu'il ait la propriété pleine et entière de ces nouvelles routes nationales. Toutefois, un courant jurisprudentiel – à supposer même qu'il ait la portée que les auteurs lui confèrent – n'est pas apte à créer des droits réels. Aux termes de l'article 579 du Code civil, « l'usufruit est établi par la loi ou par la volonté de l'homme ». Le recours à la convention étant exclu pour les motifs indiqués plus haut, il n'est pas possible de considérer, à défaut d'une disposition légale, que l'État est d'ores et déjà détenteur d'un droit d'usufruit. Le texte sous examen est ainsi source d'insécurité juridique puisqu'il pourrait signifier que l'État ne recueille que la nue-propriété et non l'usage et la jouissance. Le Conseil d'État doit dès lors s'y opposer formellement.

L'opposition formelle pourrait être levée en reformulant le point 3° comme suit :

« La propriété de [l'assiette/l'emprise] des tronçons de chemins énumérés aux tableaux V et VI de l'annexe est attribuée à l'État. »

*

OBSERVATIONS D'ORDRE LEGISTIQUE

Amendement unique

À l'article 3, dans sa teneur amendée, il convient d'insérer une espace après l'indication des points 1° et 2°.

Le Conseil d'État suggère en outre aux auteurs de remplacer, pour la détermination des tronçons de voirie visés, les références aux tableaux formant l'annexe du projet de loi par des références aux dispositions du projet de loi opérant le « classement » ou « déclassement » des tronçons de voirie.

Ainsi délibéré en séance plénière et adopté à l'unanimité des 21 votants, le 1^{er} décembre 2020.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

La Présidente,
Agy DURDU

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

18



Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Procès-verbal de la réunion du 17 juin 2021

(la réunion a eu lieu par visioconférence)

Ordre du jour :

1. 7778 Projet de loi relative à la construction du contournement de Hosingen (E421/N7)
- Rapporteur : Madame Chantal Gary

- Présentation et adoption d'un projet de rapport
2. 7779 Projet de loi relative à la mise à 2x2 voies de la B7 entre les échangeurs de Schieren et Ettelbruck
- Rapporteur : Monsieur Carlo Back

- Présentation et adoption d'un projet de rapport
3. 7780 Projet de loi relative à la sécurisation de la N7 entre Fridhaff et Weiswampach
- Rapporteur : Monsieur Carlo Back

- Présentation et adoption d'un projet de rapport
4. 7423 Projet de loi concernant le reclassement partiel de la voirie et la reprise par l'Etat d'une série de chemins vicinaux et portant modification de l'article 6bis de la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes
- Rapporteur : Monsieur Carlo Back

- Examen de l'avis complémentaire du Conseil d'État
5. Divers

*

Présents : M. Carlo Back, M. Dan Biancalana, M. Jeff Engelen, Mme Chantal Gary, M. Marc Goergen, M. Max Hahn, M. Marc Hansen, Mme Cécile Hemmen, M. Aly Kaes, M. Claude Lamberty, M. Marc Lies, M. Serge Wilmes

Mme Myriam Cecchetti, observateur délégué

M. Gilles Baum remplaçant M. Frank Colabianchi
Mme Octavie Modert remplaçant M. Marc Spautz

M. François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics
Mme Sylvie Aust, M. Romain Spaus, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

M. Dan Michels, du groupe parlementaire déi gréng

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Frank Colabianchi, M. Félix Eischen, M. Marc Spautz

*

Présidence : M. Carlo Back, Président de la Commission

*

1. 7778 Projet de loi relative à la construction du contournement de Hosingen (E421/N7)

Suite à une brève présentation du projet de loi, le projet de rapport est adopté à l'unanimité des membres présents.

La commission propose à la Conférence des Présidents le modèle de base comme temps de parole.

2. 7779 Projet de loi relative à la mise à 2x2 voies de la B7 entre les échangeurs de Schieren et Ettelbruck

Suite à une brève présentation par Monsieur le rapporteur, le projet de rapport est adopté à l'unanimité des membres présents.

Monsieur Aly Kaes (CSV) rappelle encore une fois qu'il regrette que sur une partie du tronçon, à savoir sur une longueur de 1200 mètres, la bande d'arrêt d'urgence soit altérée entre 2 voies et une voie. Nonobstant ce fait, le parti politique CSV apporte son soutien au projet. L'orateur informe que cette critique sera néanmoins mentionnée encore une fois lors des débats sur le projet en séance plénière.

Puisque les projets de loi 7778, 7779 et 7780 sont étroitement liés, Monsieur Aly Kaes propose de les traiter ensemble au cours d'une même séance plénière. La commission est d'accord avec cette suggestion. Par conséquent la commission propose à la Conférence des Présidents le modèle 1 comme temps de parole.

3. 7780 Projet de loi relative à la sécurisation de la N7 entre Fridhaff et Weiswampach

Suite à une brève présentation par Monsieur le rapporteur, le projet de rapport est adopté à l'unanimité des membres présents, moins l'abstention de Monsieur Jeff Engelen.

4. 7423 Projet de loi concernant le reclassement partiel de la voirie et la reprise par l'Etat d'une série de chemins vicinaux et portant modification de l'article 6bis de la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes

À titre liminaire, Monsieur le Ministre propose à la commission, à des fins de simplification, de procéder à cet exercice du reclassement partiel de la voirie et la reprise par l'État d'une série de chemins vicinaux de façon régulière voire annuellement et non plus sporadiquement, comme c'est actuellement le cas. Cette proposition est soutenue par la commission parlementaire.

Monsieur Aly Kaes (CSV) propose de procéder deux fois à cet exercice pendant la durée du mandat des conseils communaux. Cette nouvelle proposition est accueillie favorablement par Monsieur le Ministre ainsi que par les membres de la commission.

La commission procède ensuite à l'examen de l'avis complémentaire du Conseil d'État du 1^{er} décembre 2020.

Le Conseil d'État fait référence à son avis du 2 juillet 2019 quant au transfert de propriété de l'assiette des voiries concernées par le présent projet de loi.

Il explique qu'il avait présumé qu'à défaut d'indications précises contraires dans le projet de loi soumis à son examen, la « reprise » et le « classement » de parties de la voirie communale en voirie étatique, de même que le « déclassement » de parties de la voirie étatique en voirie communale, concernaient exclusivement les charges d'entretien et de gestion sans affecter le statut domanial des plateformes des tronçons de voirie en question.

La Haute Corporation précise que si un transfert de propriété était envisagé, le législateur devrait le prévoir explicitement.

Étant donné que la Commission de la Mobilité et des Travaux publics avait considéré que les articles 1^{er}, 2, 6 et 7 du projet de loi sous examen impliquaient des transferts de propriété entre le domaine public de l'État et les domaines publics des communes, elle avait procédé sur ce point par voie d'amendement.

Selon cet amendement du 29 janvier 2020, il y aurait lieu d'introduire un nouvel article, afin de faire droit à la recommandation émise par le Conseil d'État dans son avis du 2 juillet 2019.

Un nouvel article 3 a partant été rajouté dans le texte du projet de loi, qui a été rédigé de la manière suivante :

« (1) L'État abandonne aux communes la nue-propriété de la plate-forme des tronçons de routes nationales et chemins étatiques énumérés à l'annexe, tableaux I et VIII.

(2) L'État abandonne aux communes la pleine propriété des tronçons de routes nationales et places publiques énumérés à l'annexe, tableaux III et X.

(3) Les communes abandonnent à l'État la nue-propiété de la plate-forme des chemins repris et la pleine propriété des chemins vicinaux énumérés à l'annexe, tableaux V et VI. »

Dans son avis complémentaire portant sur cet amendement, le Conseil d'État marque cependant son désaccord avec les dispositions de l'article 3 précité, dans la mesure où il s'agirait d'un revirement majeur, alors que depuis 1874, toutes les reprises de voiries communales auraient eu lieu sans un tel transfert de propriété.

C'est ainsi que le Conseil d'État conçoit qu'une clarification des rapports entre l'État et les communes au sujet de la voirie serait indiquée.

Le Conseil d'État donne d'ailleurs à considérer que le projet de loi sous examen ne concernerait qu'une portion relativement réduite de la voirie publique, de sorte que la propriété de la plus grande partie du réseau resterait soumise à l'ancien régime juridique, ce qui mènerait à une dualité de régimes et ainsi à de nouvelles difficultés.

Il échet de constater qu'un transfert de propriété de l'assiette des voiries en question constituerait effectivement une nouveauté par rapport à l'ancien régime juridique, qui ne fait absolument pas état d'un tel transfert de propriété, mais uniquement d'un changement de classification des voiries concernées, afin de rétablir l'ordre hiérarchique de notre réseau routier et d'assurer un meilleur entretien de ces voies de communication dans le but de constituer un réseau national cohérent capable d'assurer une bonne fluidité du trafic.

Dans la mesure où le présent projet de loi devrait s'inscrire dans une continuité législative, la question de la propriété de l'assise des tronçons de route ne devrait pas faire l'objet de ce projet.

Le présent projet de loi ne devrait ainsi que déterminer le statut des tronçons de route concernés et ainsi les classer parmi la voirie étatique ou la voirie communale.

Afin de suivre le raisonnement du Conseil d'État depuis son avis du 2 juillet 2019 et de maintenir l'ancien régime juridique permettant une continuité cohérente dans le cadre du changement de classification des voiries et de préserver de la sorte l'objectif du projet de loi ainsi que pour éviter toute insécurité juridique, le nouvel article 3 devrait être supprimé, afin de ne plus faire partie de ce projet de loi. Les articles subséquents sont à renuméroter en conséquence.

Ainsi, en supprimant le nouvel article 3, le texte législatif ne concerne que les charges d'entretien et de gestion du domaine public routier et fait abstraction de la propriété réelle de l'assiette de la voirie.

La commission propose par conséquent de supprimer l'article 3 du projet de loi dans son intégralité :

~~« Art.3. 1° L'État abandonne aux communes la nue-propiété de la plate-forme des tronçons de routes nationales et chemins étatiques énumérés à l'annexe, tableaux I et VIII.~~

~~2° L'État abandonne aux communes la pleine propriété de la plate-forme des tronçons de routes nationales et places publiques énumérés à l'annexe, tableaux III et X.~~

~~3° Les communes abandonnent à l'État la nue propriété de la plate-forme des chemins repris et la pleine propriété des chemins vicinaux énumérés à l'annexe, tableaux V et VI. »~~

5. Divers

Monsieur Aly Kaes souhaite savoir quand le projet relatif au contournement de Bascharage sera prêt pour être examiné en commission parlementaire. À sa connaissance ledit dossier se trouve pour analyse et avis auprès du Ministère de l'Environnement depuis septembre 2020.

Monsieur le Ministre affirme sa volonté politique de faire avancer le dossier et informe la commission dans ce contexte qu'il va procéder à un échange de vues avec la commune en cause en septembre 2021 afin d'améliorer le flux du trafic dans cette région.

Monsieur Marc Goergen (Piraten) attire l'attention sur la demande écrite de sa sensibilité politique Piraten de convoquer une réunion au sujet du radar, du système d'atterrissage aux instruments et des audits de la Direction de l'aviation civile (*Courrier n°256775*).

Monsieur le Ministre propose de traiter cette problématique en juillet 2021. L'orateur renvoie dans ce contexte à la question parlementaire relative aux problèmes techniques à l'Aéroport de Luxembourg (n°4439) de Messieurs Sven Clement et Marc Goergen ; question, dont la réponse est en train d'être finalisée. Il est en outre d'avis qu'il y a lieu d'éviter un double emploi.

Monsieur Marc Goergen estime qu'il ne s'agit aucunement d'un double emploi, puisqu'il s'agit, à son avis, dans le cas d'espèce de deux problématiques différentes.

La Secrétaire-administrateur,
Tania Sonnetti

Le Président de la Commission de la Mobilité et des
Travaux publics,
Carlo Back

7423/05

N° 7423⁵

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2020-2021

PROJET DE LOI

concernant le reclassement partiel de la voirie et la reprise par l'Etat d'une série de chemins vicinaux et portant modification de l'article 6bis de la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes

* * *

SOMMAIRE:

	<i>page</i>
<i>Amendements adoptés par la Commission de la Mobilité et des Travaux publics</i>	
1) Dépêche du Président de la Chambre des Députés au Président du Conseil d'État (22.6.2021).....	1
2) Texte coordonné	3

*

**DEPECHE DU PRESIDENT DE LA CHAMBRE DES DEPUTES
AU PRESIDENT DU CONSEIL D'ETAT**

(22.6.2021)

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous faire parvenir un amendement au projet de loi mentionné sous rubrique, adopté par la Commission de la Mobilité et des Travaux publics au cours de sa réunion du 17 juin 2021.

Je joins en annexe, à toutes fins utiles, un texte coordonné du projet de loi reprenant l'amendement proposé (figurant en caractères gras).

*

AMENDEMENT

Amendement 1 – Article 3

La commission propose de supprimer l'article 3 du projet de loi dans son intégralité :

« **Art.3. 1° L'État abandonne aux communes la nue-propiété de la plate-forme des tronçons de routes nationales et chemins étatiques énumérés à l'annexe, tableaux I et VIII.**

2° L'État abandonne aux communes la pleine propriété de la plate-forme des tronçons de routes nationales et places publiques énumérés à l'annexe, tableaux III et X.

3° Les communes abandonnent à l'État la nue-propiété de la plate-forme des chemins repris et la pleine propriété des chemins vicinaux énumérés à l'annexe, tableaux V et VI. »

Commentaire de l'amendement 1

Dans son avis complémentaire du 1^{er} décembre 2020, le Conseil d'État fait référence à son avis du 2 juillet 2019 quant au transfert de propriété de l'assiette des voiries concernées par le présent projet de loi.

Il explique qu'il avait présumé qu'à défaut d'indications précises contraires dans le projet de loi soumis à son examen, la « reprise » et le « classement » de parties de la voirie communale en voirie étatique, de même que le « déclassement » de parties de la voirie étatique en voirie communale, concernaient exclusivement les charges d'entretien et de gestion sans affecter le statut domanial des plateformes des tronçons de voirie en question.

Il précise que si un transfert de propriété était envisagé, le législateur devrait le prévoir explicitement.

Étant donné que la Commission de la Mobilité et des Travaux publics avait considéré que les articles 1^{er}, 2, 6 et 7 du projet de loi sous examen impliquaient des transferts de propriété entre le domaine public de l'État et les domaines publics des communes, elle avait procédé sur ce point par voie d'amendement.

Suivant cet amendement du 29 janvier 2020, il y aurait lieu d'introduire un nouvel article, afin de suivre la recommandation du Conseil d'État dans son avis du 2 juillet 2019 précité.

Un nouvel article 3 a partant été rajouté dans le texte du projet de loi, qui a été rédigé de la manière suivante :

« (1) L'État abandonne aux communes la nue-propriété de la plate-forme des tronçons de routes nationales et chemins étatiques énumérés à l'annexe, tableaux I et VIII.

(2) L'État abandonne aux communes la pleine propriété des tronçons de routes nationales et places publiques énumérés à l'annexe, tableaux III et X.

(3) Les communes abandonnent à l'État la nue-propriété de la plate-forme des chemins repris et la pleine propriété des chemins vicinaux énumérés à l'annexe, tableaux V et VI. »

Dans son prédit avis complémentaire portant sur cet amendement, le Conseil d'État marque cependant son désaccord avec les dispositions de l'article 3 précité, dans la mesure où il s'agirait d'un revirement majeur, alors que depuis 1874, toutes les reprises de voiries communales auraient eu lieu sans un tel transfert de propriété.

C'est ainsi que le Conseil d'État conçoit qu'une clarification des rapports entre l'État et les communes au sujet de la voirie serait indiquée.

Le Conseil d'État donne d'ailleurs encore à considérer que le projet de loi sous examen ne concernerait qu'une portion relativement réduite de la voirie publique, de sorte que la propriété de la plus grande partie du réseau resterait soumise à l'ancien régime juridique, ce qui mènerait à une dualité de régimes et ainsi à de nouvelles difficultés.

Il échet de constater qu'un transfert de propriété de l'assiette des voiries en question constituerait effectivement une nouveauté par rapport à l'ancien régime juridique, qui ne fait absolument pas état d'un tel transfert de propriété, mais uniquement d'un changement de classification des voiries concernées, afin de rétablir l'ordre hiérarchique de notre réseau routier et d'assurer un meilleur entretien de ces voies de communication dans le but de constituer un réseau national cohérent capable d'assurer une bonne fluidité du trafic.

Dans la mesure où le présent projet de loi devrait s'inscrire dans une continuité législative, la question de la propriété de l'assise des tronçons de route ne devrait pas faire l'objet de ce projet.

Le présent projet de loi ne devrait ainsi que déterminer le statut des tronçons de route concernés et ainsi les classer parmi la voirie étatique ou la voirie communale.

Afin de suivre le raisonnement du Conseil d'État depuis son avis du 2 juillet 2019 et de maintenir l'ancien régime juridique permettant une continuité cohérente dans le cadre du changement de classe des voiries et de préserver de la sorte l'objectif du projet de loi ainsi que pour éviter toute insécurité juridique, le nouvel article 3 devrait être supprimé, afin de ne plus faire partie de ce projet de loi. Les articles subséquents sont à renuméroter en conséquence.

Ainsi, en supprimant le nouvel article 3, le texte législatif ne concerne que les charges d'entretien et de gestion du domaine public routier et fait abstraction de la propriété réelle de l'assiette de la voirie.

*

Au nom de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics, je vous saurais gré de bien vouloir faire aviser par le Conseil d'État l'amendement exposé ci-avant.

Copie de la présente est adressée pour information à Monsieur Xavier Bettel, Premier Ministre, Ministre d'État, à Monsieur François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics, et à Monsieur Marc Hansen, Ministre aux Relations avec le Parlement.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération très distinguée.

Le Président de la Chambre des Députés,
Fernand ETGEN

*

TEXTE COORDONNE

(Les **amendements parlementaires** sont indiqués en caractères **gras**, les textes repris du Conseil d'État figurent en caractères soulignés)

PROJET DE LOI

concernant le reclassement partiel de la voirie et la reprise par l'Etat d'une série de chemins vicinaux et portant modification de l'article 6bis de la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes

Art. 1^{er}. Sont déclassés :

1° en chemins repris :

les tronçons de routes nationales énumérés à l'annexe, tableau I ;

2° en chemins vicinaux :

(a) les chemins repris énumérés à l'annexe, tableau II ;

(b) les tronçons de routes nationales énumérés à l'annexe, tableau III ;

3° en bretelles d'autoroutes :

les tronçons de routes nationales énumérés à l'annexe, tableau IV.

Art. 2. Sont classés routes nationales :

1° les chemins repris énumérés à l'annexe, tableau V ;

2° les chemins vicinaux énumérés à l'annexe, tableau VI.

Art. 3. ~~1° L'Etat abandonne aux communes la nue propriété de la plate-forme des tronçons de routes nationales et chemins étatiques énumérés à l'annexe, tableaux I et VIII.~~

~~2° L'Etat abandonne aux communes la pleine propriété de la plate-forme des tronçons de routes nationales et places publiques énumérés à l'annexe, tableaux III et X.~~

~~3° Les communes abandonnent à l'Etat la nue propriété de la plate-forme des chemins repris et la pleine propriété des chemins vicinaux énumérés à l'annexe, tableaux V et VI.~~

Art. 3. Art. 4. Sont repris par l'Etat, pour être entretenus à ses frais, les chemins vicinaux énumérés à l'annexe, tableau VII.

La reprise des chemins en question vaut également pour les arbres d'alignement y plantés ou à y planter.

Art. 4. Art. 5. Le prix des emprises nécessaires pour les redressements de tous les chemins repris, comportant élargissement ou déplacement de l'assise, est supporté pour moitié par l'Etat et pour moitié par les communes intéressées.

Art. 5. Art. 6. Sont classés les chemins étatiques sans statut au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi :

1° en chemins repris :

les tronçons de voirie énumérés à l'annexe, tableau VIII ;

2° en routes nationales :

les tronçons de voirie énumérés à l'annexe, tableau IX.

Art. 6. Art. 7. Sont cédées aux communes les places publiques énumérées à l'annexe, tableau X.

Art. 7. Art. 8. Sont renommés les chemins repris et routes nationales énumérés à l'annexe tableau XI.

Art. 8. Art. 9. L'article *6bis* de la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes est remplacé comme suit :

« Art. *6bis*. Le programme des contournements d'agglomérations et tronçons de route reliant un échangeur à la voirie normale de l'Etat est le suivant :

- 1° le contournement de Bous sur la N2 entre les P.K. 18,500 et 19,570 ;
- 2° le contournement de Sandweiler sur la N2 entre son intersection avec le CR234 à l'ouest de Sandweiler et son intersection avec la N28 à l'est de Sandweiler et sur la N28 entre les P.K. 0,000 et 0,800 ;
- 3° le contournement de Junglinster sur la N11 entre le P.K. 12,200 et le P.K. 15,100 ;
- 4° le contournement de Dippach-Gare sur la N13 entre le P.K. 9,200 et le P.K. 11,200 ;
- 5° la transversale de Clervaux sur la N18 entre la N7 au P.K. 60,260 et la N18 au P.K. 7,320 ;
- 6° le contournement de Pétange et de Rodange sur la N31 entre son intersection avec la N5 au lieu-dit « Biff » et le P.K. 33,180 ;
- 7° la N32 entre le CR178 au P.K. 6,400 au lieu-dit « Uerschterhaff » et le CR174 au P.K. 4,205 à Differdange ;
- 8° la N34 entre ses intersections avec la N6 au lieu-dit « Tossebiérg » et la N5 au lieu-dit « Helfenterbruck » ;
- 9° la N34A entre ses intersections avec la N34 au lieu-dit « Bourmicht » et le CR230 au P.K. 2,880 ;
- 10° le contournement de Bertrange sur la N35 entre ses intersections avec la N5 au lieu-dit « Greivelsbarrière » et la N34 ;
- 11° le contournement sud de Bridel sur le CR181 entre le P.K. 6,400 et l'intersection avec le CR215 au lieu-dit « Biergerkräiz » ;
- 12° le contournement de Bascharage entre le P.K. 14.250 sur la N5 et sa jonction avec l'A13. »

*

ANNEXE

Catégories :

I	N -> CR	4 951	Sont déclassés chemins repris les tronçons de route nationale ci-après
II	CR -> CV	54 131	Sont déclassés chemins vicinaux les tronçons de chemin repris ci-après
III	N -> CV	7 239	Sont déclassés chemins vicinaux les tronçons de route nationale ci-après
IV	Bretelles	800	Sont classés bretelle d'autoroute les routes nationales ci-après
V	CR -> N	1 535	Sont classés routes nationales les tronçons de chemin repris ci-après
VI	CV -> N	4 505	Sont classés routes nationales les chemins vicinaux ci-après
VII	CV -> CR	25 173	Sont classés chemins repris les chemins vicinaux ci-après
VIII	CR sans statut	11 214	Sont classés chemins repris les chemins étatiques suivants, actuellement sans statut
IX	N sans statut	26 683	Sont classés routes nationales les chemins étatiques suivants, actuellement sans statut
X	Dom. public -> AC	3 083	Places publiques à céder aux Communes
XI	Nom	11 989	Sont renommés les tronçons de la voirie étatique ci-après

Tableau I – Sont déclassés chemins repris les tronçons de routes nationales repris ci-après :

<i>Service</i>	<i>Nouveau nom</i>	<i>Commune</i>	<i>Ancien nom</i>	<i>P.K. – P.K.</i>	<i>Nom de la rue</i>	<i>Longueur m</i>
Esch/Alzette	CR132	Bettembourg	N13	/	« Route de Mondorf » Ancienne assiette de la N13	180
Esch/Alzette	CR174	Differdange	N31	25.550 – 25.796	« Rue Emile Mark »	246
Grevenmacher	CR121A	Junglinster	N11	11.860 – 14.732	Traversée de Junglinster	2 872
Luxembourg	CR185	Luxembourg	N2	6.080 – 6.255	Giratoire Sandweiler Ouest – Sandweiler	175
Luxembourg	CR185	Sandweiler	N2	6.255 – 7.224	Giratoire Sandweiler Ouest – Sandweiler	969
Remich	CR149	Bous	N2	19.282 – 19.590	Bous – Remich	308
Wiltz	CR316	Esch/Sûre	N27B	0.525 – 0.726	« Rue de Lultzhausen » à Esch/Sûre	201
					Total :	4 951

Tableau II – Sont déclassés chemins vicinaux
les tronçons de chemins repris ci-après :

Service	Nouveau nom	Commune	Ancien nom	P.K. - P.K.	Nom de la rue	Longueur m
Capellen	CV	Dippach	CR106	8.675 – 8.740	Limpach – Schouweiler (passage à niveau)	65
Capellen	CV	Kehlen	CR104B	0.000 – 0.266	Embranchement CR104 et CR104A à Nospelt (Grand-Rue)	266
Capellen	CV	Kehlen	CR105B	0.214 – 0.535	Liaison N12 - CR105 entre Dondelange et Ansembourg	321
Capellen	CV	Kopstal	CR181	6.666 – 7.113	« Rue Lucien Wercollier » à Bridel	447
Capellen	CV	Kopstal	CR181	7.225 – 8.230	« Rue Biirgerkraiz » à Bridel	1 005
Capellen	CV	Mamer	CR102	4.845 – 6.114	Mamer – Kehlen (excepté le pont sur l'autoroute)	1 269
Capellen	CV	Habscht	CR105A	0.000 – 0.511	« Rue de Nospelt » à l'intérieur de Roodt	511
Esch/Alzette	CV	Differdange	CR174B	0.000 – 0.816	« Avenue d'Obercorn » à Obercorn	816
Esch/Alzette	CV	Esch/Alzette	CR168	6.411 – 7.316	« Rue de Schifflange » à Esch	905
Esch/Alzette	CV	Frisange	CR156	0.000 – 3.306	Frisange - Aspelt	3 306
Esch/Alzette	CV	Frisange	CR156	3.400 – 3.545	« Rue de Mondorf » à Aspelt	145
Esch/Alzette	CV	Kayl	CR165	4.387 – 4.704	« Rue de Noertzange » à Kayl	317
Esch/Alzette	CV	Kayl	CR165A	0.000 – 0.416	« Rue des Légionnaires » à Tétange	416
Esch/Alzette	CV	Kayl	CR166	3.089 – 3.873	« Rue du Commerce », « Rue de Schifflange » à Kayl	784
Esch/Alzette	CV	Leudelange	CR163	8.635 – 8.688	Leudelange-Gare (passage à niveau)	53
Esch/Alzette	CV	Leudelange	CR163	8.688 – 8.720	Leudelange-Gare (passage à niveau)	32
Esch/Alzette	CV	Mondercange	CR169	3.782 – 3.896	Route de liaison vers la N4 à Pontpierre	114
Esch/Alzette	CV	Pétange	CR176	0.000 - 0.715	« Rue du Commerce » et « Avenue Dr Gaasch » à Rodange	715
Esch/Alzette	CV	Roeser	CR186	2.280 – 2.370	Kockelscheuer - Bettembourg	90
Esch/Alzette	CV	Sanem	CR178	0.907 – 2.127	« Rue Lentz », « Rue G.D. Charlotte » et « Rue de la Gare » à Belvaux	1 220
Esch/Alzette	CV	Sanem	CR178	5.400 – 6.350	« Rue de Limpach »	950
Esch/Alzette	CV	Schifflange	CR168	7.316 – 7.989	« Rue d'Esch » et « Rue de Lallange » à Schifflange	673
Grevenmacher	CV	Flaxweiler	CR146A	0.000 – 0.447	Niederdonven – Wormeldange	447
Grevenmacher	CV	Grevenmacher	CR140	0.000 – 0.500	« Rue de la Moselle », « Rue Ste. Cathérine » et « Rue Münschecker » à Grevenmacher	500
Grevenmacher	CV	Grevenmacher	CR140A	0.000 – 0.193	« Rue de Trèves » à Grevenmacher	193
Grevenmacher	CV	Grevenmacher	CR146	13.628 – 13.893	Niederdonven – Deysermillen	265
Grevenmacher	CV	Manternach	CR135	3.602 – 4.018	« Duerfstrooss » à Berbourg	416
Grevenmacher	CV	Manternach	CR137D	0.000 – 0.368	« Neie Wee » à Berbourg	368
Grevenmacher	CV	Wormeldange	CR146	12.480 – 13.628	Niederdonven - Deysermillen	1 148
Grevenmacher	CV	Wormeldange	CR146A	0.447 – 1.111	Niederdonven – Wormeldange	664
Luxembourg	CV	Bertrange	CR163	10.553 – 13.042	N5 « Gréivelserbarrière » - N6 « Tossebiérg » à Bertrange	2 489

<i>Service</i>	<i>Nouveau nom</i>	<i>Commune</i>	<i>Ancien nom</i>	<i>P.K. - P.K.</i>	<i>Nom de la rue</i>	<i>Longueur m</i>
Luxembourg	CV	Bertrange	CR180	0.000 – 0.702	N35 – CR163 « Rue de Luxembourg » à Bertrange	702
Luxembourg	CV	Bertrange	CR163	8.720 – 8.800	Leudelange-Gare (passage à niveau)	80
Luxembourg	CV	Contern	CR132	16.493 – 16.688	« Rue de Medingen » à Moutfort	195
Luxembourg	CV	Luxembourg	CR215	1.514 – 1.986	Liaison N55 « Rue de Rollingergrund » - CR215A	472
Luxembourg	CV	Luxembourg	CR233	0.000 – 1.275	Liaison N7 « Rue de Beggen » - « Rue de la Cimenterie »	1 275
Luxembourg	CV	Niederanven	CR127	0.570 – 1.233	« Rue du Château » à Senningen	663
Luxembourg	CV	Sandweiler	CR159	12.500 – 14.336	Scheidhof – Sandweiler (rue d’Itzig)	1 836
Luxembourg	CV	Sandweiler	CR173	0.000 – 1.308	Liaison CR159-CR234	1 308
Luxembourg	CV	Steinsel	CR124	0.846 – 4.202	Heisdorf - Asselscheuer	3 356
Luxembourg	CV	Steinsel	CR125	2.530 – 3.951	Walferdange - Asselscheuer	1 421
Luxembourg	CV	Strassen	CR181	6.287 – 6.666	Strassen - Bridel	379
Mersch	CV	Colmar/Berg	CR345A	0.460 – 0.713	« Rue de la Poste » à Colmar/Berg	253
Mersch	CV	Lorentzweiler	CR124	4.202 – 5.532	Heisdorf - Asselscheuer	1 330
Mersch	CV	Mersch	CR183	0.437 – 0.575	Mersch - Beringen	138
Mersch	CV	Helperknapp	CR105B	0.000 – 0.214	Liaison N12 - CR105 entre Dondelange et Ansembourg	214
Remich	CV	Dalheim	CR155	0.000 – 1.198	Dalheim - Filsdorf	1 198
Remich	CV	Dalheim	CR148	3.059 – 3.269	Welfrange - Dalheim	210
Remich	CV	Mondorf-les-Bains	CR162	12.175 – 12.287	Ellange-Gare, direction Elvange	112
Remich	CV	Remich	CR152D	0.000 – 0.812	Liaison N10 - CR152 à Remich	812
Clervaux	CV	Clervaux	CR332D	0.000 - 0.683	« Mecherwee » à Eselborn	683
Clervaux	CV	Clervaux	CR326B	0.000 - 0.452	« Hauptstrooss » à Roder	452
Clervaux	CV	Wincrange	CR333A	0.000 - 0.807	Village de Hachiville	807
Diekirch/ Vianden	CV	Diekirch	CR351	0.000 - 0.771	« Rue de l’Hôpital » à Diekirch	771
Echternach	CV	Echternach	CR378	0.000 - 1.685	« Rue Dondelinger » et « Rue Grégoire Schoupe » à Echternach	1 685
Echternach	CV	Echternach	CR366A	0.000 - 0.098	« Rue Maximilien » à Echternach	98
Wiltz	CV	Boulaide	CR310	18.038 - 18.279	« Rue du Curé » à Boulaide	241
Wiltz	CV	Goesdorf	CR321A	0.000 - 0.777	« Duerfstrooss » à Dahl	777
Wiltz	CV	Goesdorf	CR321C	0.000 - 0.153	« Weltzerwee » à Dahl	153
Wiltz	CV	Lac-de-la-Haute-Sûre	CR316	0.000 - 2.045	Liaison Mecher avec la N26	2 045
Wiltz	CV	Lac-de-la-Haute-Sûre	CR316	2.600 – 4.021	Liaison Mecher avec le CR318	1 421
Wiltz	CV	Wiltz	CR319B	0.000 - 0.508	« Rue de la Chapelle » à Wiltz	509
Wiltz	CV	Wiltz	CR318	10.740 - 11.679	« route de Bastogne » à Wiltz	939
Wiltz-Diekirch	CV	Kiischpelt-Parc Hosingen	CR323	1.020 – 7.706	Schraupegaass – rue de Lellingen	6 686
					Total :	54 131

Tableau III – Sont déclassés chemins vicinaux les tronçons de routes nationales repris ci-après :

Service	Nouveau nom	Commune	Ancien nom	P.K. - P.K.	Nom de la rue	Longueur m
Esch/Alzette	CV	Differdange	N31	24.780 – 25.550	« Avenue Charlotte »	770
Esch/Alzette	CV	Esch/Alzette	N31A	15.314 – 15.524	« Rue du Quartier » à Esch	210
Esch/Alzette	CV	Mondercange	N4	10.886 – 11.766	« Rue de l'Europe » à Pontpierre	880
Grevenmacher	CV	Junglinster	N11C	0.000 – 0.302	« Rue du Village » à Graulinster	302
Luxembourg	CV	Luxembourg	N1A	0.000 – 0.106	« Rue de la Tour Jacob », tronçon sous la brasserie Mansfeld	106
Luxembourg	CV	Luxembourg	N12	0.000 – 0.230	« Rue de Rollingergrund », à partir de la Place de l'Etoile	230
Luxembourg	CV	Luxembourg	N53A	0.000 – 0.235	Côte d'Eich entre le « Bd. J. Ulveling » et la « Grand-Rue »	235
Luxembourg	CV	Sandweiler	N2	7.224 – 8.770	« Rue Principale » et « Rue de Remich » à Sandweiler	1 546
Luxembourg	CV	Sandweiler	N28	0.000 – 0.775	« Rue d'Oetrange » à Sandweiler	775
Mersch	CV	Lorentzweiler	N7	11.204 – 11.667	Ancienne assiette entre le giratoire « Jegen » et l'échangeur A7	463
Remich	CV	Bous	N2	18.855 – 19.282	« Rue de Luxembourg » à Bous	427
Remich	CV	Bous	N2	18.525 – 18.685	« Rue de Luxembourg » à Bous en cul de sac	160
Wiltz	CV	Esch/Sûre	N27B	0.000 - 0.525	« Rue du Moulin » à Esch/Sûre	525
Wiltz	CV	Wiltz	N12	55.950 – 56.560	« Grand-Rue », « Rue du Château » et « Rue du 31 Août 1942 » à Wiltz	610
					Total :	7 239

Tableau VI – Sont classés routes nationales les chemins vicinaux repris ci-après :

Service	Nouveau nom	Commune	Ancien nom	P.K. – P.K.	Nom de la rue	Longueur m
Grevenmacher	Bretelle	Grevenmacher	N1D	0.000 - 0.405	Bretelle autoroute vers A1	395
Grevenmacher	Bretelle	Mertert	N1D	0.405 – 1.000	Bretelle autoroute vers A1	405
					Total :	800

Tableau V – Sont classés routes nationales les tronçons de chemins repris ci -après :

Service	Nouveau nom	Commune	Ancien nom	P.K. - P.K.	Nom de la rue	Longueur m
Esch/Alzette	N33	Kayl	CR165	4.704 – 6.127	« Rue de Noertzange » à Kayl - A13	1 423
Echternach	N10	Echternach	CR366	1.553 – 1.665	« Rue Ermesinde » à Echternach	112
					Total :	1 535

Tableau VI – Sont classés routes nationales
les chemins vicinaux repris ci-après :

Service	Nouveau nom	Commune	Ancien nom	P.K. - P.K.	Nom de la rue	Longueur m
Echternach	N10	Echternach	CV	-	« Rue Charly » à Echternach	534
Wiltz	N26A	Lac-de-la-Haute-Sûre	CV	-	liaison entre Harlange et Bavigne	3 971
					Total :	4 505

Tableau VII – Sont classés chemins repris
les chemins vicinaux repris ci-après :

Service	Nouveau nom	Commune	Ancien nom	P.K. - P.K.	Nom de la rue	Longueur m
Capellen	CR189A	Koerich	CV	-	Chemin dit « Risqui » reliant le CR189 au CR105	860
Capellen	CR189A	Habscht	CV	-	Chemin dit « Risqui » reliant le CR189 au CR105	1 257
Esch/Alzette	CR184	Dudelange	CV	-	« Rue Lentz », « Rue Edison » et une partie de la « Rue Dominique Lang » à Dudelange	460
Esch/Alzette	CR166	Kayl	CV	-	« Rue Michel » à Kayl	695
Esch/Alzette	CR169	Mondercange	CV	-	« Rue de Luxembourg » à Pontpierre	543
Esch/Alzette	CR175B	Pétange	CV	-	« Rue de la Liberté » à Pétange	248
Esch/Alzette	CR176	Pétange	CV	-	Une partie de la « Rue du Clopp » et une partie du « Chemin de Brouck » à Rodange	738
Esch/Alzette	CR178	Sanem	CV	-	liaison entre la « Rue Dicks-Lentz » et le CR168 à Belvaux	192
Grevenmacher	CR146	Wormeldange	CV	-	« Rue de Donven » à Machtum	755
Grevenmacher	CR146	Wormeldange	CV	-	« Rue de Faubourg » à Machtum	181
Luxembourg	CR132	Contern	CV	-	« Rue Soibelwee » à Moutfort	209
Luxembourg	CR224	Luxembourg	CV	-	« Rue de Neufchâteau » et « Rue d'Orchimont »	352
Luxembourg	CR224	Luxembourg	CV	-	« Rue Rangwee » entre le giratoire « Gluck » et la « Rue de Scillas »	196
Luxembourg	CR233	Luxembourg	CV	-	« Rue de la Cimenterie » à Beggen	339
Luxembourg	CR224	Luxembourg – Hesper	CV	-	« Rue Rangwee » entre la « Rue de Scillas » et la « Rue Orchimont »	397
Luxembourg	CR224A	Luxembourg – Hesper	CV	-	« Rue Rangwee » entre la N3 Howald et la « Rue Orchimont »	220
Luxembourg	CR126	Niederanven	CV	-	Entre la N1 « Route de Trèves » et le giratoire « Cargocenter »	1 018
Luxembourg	CR233	Walferdange	CV	-	« Rue Charles Rausch » à Walferdange	205
Mersch	CR345A	Colmar/Berg	CV	-	« Enneschten Wee » à Colmar/Berg	374
Mersch	CR183	Mersch	CV	-	Cite Cepal à Mersch	847
Remich	CR148B	Dalheim	CV	-	« Munnereferwee » à Welfrange	107
Remich	CR148B	Dalheim	CV	-	« Réimecherwee » à Welfrange	483
Remich	CR148C	Dalheim	CV	-	« Krautemergaass » à Dalheim	224
Clervaux	CR326B	Clervaux	CV	-	« Bombatsch » à Marnach	835

<i>Service</i>	<i>Nouveau nom</i>	<i>Commune</i>	<i>Ancien nom</i>	<i>P.K. – P.K.</i>	<i>Nom de la rue</i>	<i>Longueur m</i>
Clervaux	CR326B	Clervaux	CV	-	« Schwaarzenhiwwelstrooss » à Marbourg	800
Clervaux	CR363	Weiswampach	CV	-	« Ourenerwee » à Weiswampach	2 673
Diekirch/ Vianden	CR351	Diekirch	CV	-	« Rue Dr. Mambourg » et « Rue Muller-Fromes » à Diekirch	411
Diekirch/ Vianden	CR359	Erpeldange	CV	-	« Rue du Cimetière » à Ingeldorf	46
Diekirch/ Vianden	CR347	Vallée de l'Ernz	CV	-	« Rue de Folkendange » à Stegen	715
Echternach	CR372A	Rosport- Mompach	CV	-	liaison entre la « Rue du Barrage » à Rosport et la N10	813
Redange	CR306B	Wahl	CV	-	liaison entre Rindschleiden et le CR308	449
Redange	CR304A	Redange	CV	-	« Rue d'Ospern » et « Rue de Redange » entre Redange et Ospern	2 423
Wiltz	CR321	Goesdorf	CV	-	liaison Bockholtz/Moulin – Haarderbaach	2 481
Wiltz	CR331A	Goesdorf	CV	-	liaison entre le CR331 et le CR321 à la hauteur du monument	328
Wiltz	CR321A	Goesdorf	CV	-	liaison entre le CR321 et le CR331 à la hauteur de la chapelle	406
Wiltz	CR318A	Lac-de-la- Haute-Sûre	CV	-	« Duerfstrooss » entre Mecher et Nothum	1 893
					Total :	25 173

*Tableau VIII – Sont classés chemins repris
les chemins étatiques suivants, sans statut :*

<i>Service</i>	<i>Nouveau nom</i>	<i>Commune</i>	<i>Ancien nom</i>	<i>P.K. – P.K.</i>	<i>Nom de la rue</i>	<i>Longueur m</i>
Capellen	CR110E	Käerjeng	-	-	Bascharage-Gare (accès gare)	88
Capellen	CR181	Kopstal	-	-	Contournement Sud de Bridel	1 088
Capellen	CR102	Mamer	-	-	Raccordement du CR102 au giratoire	962
Clervaux	CR322C	Parc Hosingen	-	-	Rond-point Parc Hosingen – Parc	450
Echternach	CR372B	Rosport	-	-	« rue de la gare » à Rosport	240
Esch/Alzette	CR168A	Esch/Alzette	-	-	Connection Rond-point Belval-gare au CR168	265
Esch/Alzette	CR168A	Esch/Alzette	-	-	Liaison CR168 – B40	248
Esch/Alzette	CR191	Esch/Alzette	-	-	Liaison CR168 – giratoire « Raemerich »	104
Esch/Alzette	CR191	Esch/Alzette	-	-	Liaison CR168 – giratoire « Raemerich »	483
Esch/Alzette	CR191	Esch/Alzette	-	-	Liaison CR168 – giratoire « Raemerich »	914
Esch/Alzette	CR191A	Esch/Alzette	-	-	Liaison CR191 – N31	41
Esch/Alzette	CR191B	Esch/Alzette	-	-	Liaison entre le CR191	88
Esch/Alzette	CR191	Sanem	-	-	Liaison CR168 – giratoire « Raemerich »	800
Esch/Alzette	CR191	Sanem	-	-	Liaison CR168 – giratoire « Raemerich »	430
Esch/Alzette	CR191	Sanem	-	-	Liaison CR168 – giratoire « Raemerich »	73
Esch/Alzette	CR191A	Sanem	-	-	Liaison CR191 – N31	209
Esch/Alzette	CR191B	Sanem	-	-	Liaison entre le CR191	449
Grevenmacher	CR121A	Junglinster	-	-	Raccordement du CR121A au contournement de Junglinster (nord)	173

<i>Service</i>	<i>Nouveau nom</i>	<i>Commune</i>	<i>Ancien nom</i>	<i>P.K. – P.K.</i>	<i>Nom de la rue</i>	<i>Longueur m</i>
Grevenmacher	CR121A	Junglinster	-	-	Raccordement du CR121A au contournement de Junglinster (sud)	70
Luxembourg	CR234A	Contern	-	-	Accès vers Chaux de Contern (jusqu'au accès gare CFL)	182
Luxembourg	CR219	Luxembourg	-	-	Liaison N2-N1A « Rue des Alouettes »	260
Luxembourg	CR181	Strassen	-	-	Contournement Sud de Bridel	383
Mersch	CR115A	Bissen	-	-	Accès Google DataCenter à Roost	687
Remich	CR148	Dalheim	-	-	Raccordement du CR148 à la N13	193
Remich	CR162	Mondorf-les-Bains	-	-	Raccordement du CR162 à la N16 à Ellange-Gare	150
Echternach	CR368A	Echternach	-	-	« rue Henri Tudor » à Echternach	1 612
Redange	CR304B	Redange	-	-	« Rue du Lycée » à Redange	572
					Total :	11 214

Tableau IX – Sont classés routes nationales les chemins étatiques suivants, sans statut :

<i>Service</i>	<i>Nouveau nom</i>	<i>Commune</i>	<i>Ancien nom</i>	<i>P.K. – P.K.</i>	<i>Nom de la rue</i>	<i>Longueur m</i>
Capellen	N6A	Mamer	-	-	« rue Gaston Thorn » à Mamer	149
Diekirch	N27B	Diekirch	-	-	Route traversant la Z.I. ZANO	1 140
Esch/Alzette	N31	Differdange	-	-	Petit Contournement de Differdange, lot 2	718
Esch/Alzette	N32	Differdange	-	-	Rocade de Differdange	821
Esch/Alzette	N39	Dudelange	-	-	Connection Rond-point Echangeur Burange – Rond-point Eurohub	1 785
Esch/Alzette	N37	Esch/Alzette	-	-	Liaison CR110 – échangeur Ehlerange	87
Esch/Alzette	N33	Kayl	-	-	Giratoire à Kayl – CR165	276
Esch/Alzette	N37	Mondercange	-	-	Liaison CR110 – échangeur Ehlerange	623
Esch/Alzette	N32	Sanem	-	-	Rocade de Differdange	1 030
Esch/Alzette	N32	Sanem	-	-	Nouvelle route – Pénitencier entre Rond-point Aessen et CR178	1 080
Esch/Alzette	N32	Sanem	-	-	Liaison CR110 – CR178 Uerschterhaff	1 105
Esch/Alzette	N37	Sanem	-	-	Liaison CR110 – échangeur Ehlerange	105
Grevenmacher	N11	Junglinster	-	-	Contournement de Junglinster	3 543
Grevenmacher	N11E	Junglinster	-	-	Bretelle ouest de la N11 à Gonderange	965
Grevenmacher	N11F	Junglinster	-	-	Accès lycée	210
Luxembourg	N34	Bertrange	-	-	Giratoire « rue de l'Industrie » – Giratoire « rue de Strassen »	262
Luxembourg	N34	Bertrange	-	-	Giratoire « rue de Strassen » – Giratoire « Tossenbergh »	1 300
Luxembourg	N34A	Bertrange	-	-	Liaison N34 – CR230	385
Luxembourg	N6A	Bertrange	-	-	Liaison N6 – « rue Gaston Thorn » à Mamer	565
Luxembourg	B31	Luxembourg	-	0.000 – 0.634	Rocade de Bonnevoie – CR224 vers N3	634
Luxembourg	N2	Luxembourg	-	-	Contournement de Sandweiler	207
Luxembourg	N4A	Luxembourg	-	-	Boulevard de Kockelscheuer	2 188

<i>Service</i>	<i>Nouveau nom</i>	<i>Commune</i>	<i>Ancien nom</i>	<i>P.K. – P.K.</i>	<i>Nom de la rue</i>	<i>Longueur m</i>
Luxembourg	N12	Luxembourg	-	-	Liaison de la « Rue de Rollingergrund » avec la « Route d'Arlon »	87
Luxembourg	N56	Luxembourg	-	-	Prolongation de la N56 jusqu'au giratoire Merl	1 014
Luxembourg	N56A	Luxembourg	-	-	Prolongation de la N56A jusqu'à la N56 vers le giratoire « Merl »	838
Luxembourg	N56B	Luxembourg	-	-	Liaison N56A-N56	114
Luxembourg	N56C	Luxembourg	-	-	Liaison N56-N56A	69
Luxembourg	N56D	Luxembourg	-	-	Liaison N56A-N56	46
Luxembourg	N2	Sandweiler	-	-	Contournement de Sandweiler	2 125
Luxembourg	N28	Sandweiler	-	-	Raccordement de la N28 au contournement de Sandweiler	504
Luxembourg	N34	Strassen	-	-	Giratoire « rue de l'Industrie » – Giratoire « rue de Strassen »	563
Luxembourg	N34A	Strassen	-	-	Liaison N34 – CR230	345
Mersch	N7D	Colmar/Berg	-	-	Liaison N7 – A7 (jusqu'à l'accès vers le circuit automobile)	335
Mersch	N7	Lorentzweiler	-	-	Liaison giratoire « Jegen » – giratoire « échangeur A7 »	453
Remich	N2	Bous	-	-	Contournement de Bous	1 012
					Total :	26 683

Tableau X – Places publiques cédées aux Communes :

<i>Service</i>	<i>Nouveau nom</i>	<i>Commune</i>	<i>Ancien nom</i>	<i>P.K. – P.K.</i>	<i>Nom de la rue</i>	<i>Longueur m</i>
Capellen	-	Garnich	N13	-	Parking implanté sur l'ancienne assiette le long du PK 4.000	168
Capellen	-	Käerjeng	N5	-	Ancienne assiette le long du PK 18.350	218
Capellen	-	Mamer	N6	-	Ancienne assiette le long du PK 6.715-6.975	260
Capellen	-	Mamer	N6	-	Partie de la « Rue Pafébrouch »	183
Capellen	-	Mamer	N6	-	Ancienne assiette le long du PK 9.950-10.300	350
Capellen	-	Mamer	CR102	-	Ancienne assiette le long du PK 3.700 à l'entrée de Mamer	127
Mersch	-	Colmar/Berg	N7	-	Ancienne assiette le long du PK 25.530	182
Mersch	-	Mersch	N7	-	Ancienne assiette le long du PK 17.390, « Impasse Kayser »	174
Mersch	-	Mersch	CR102	-	Ancienne assiette le long du PK 18.835, accès vers « Kannerduerf »	580
Diekirch/ Vianden	-	Schieren	N7	-	« Impasse Meris »	171
Diekirch/ Vianden	-	Vallée de l'Ernz	CR347	-	« Rue de Medernach » à Stegen	164
Echternach	-	Echternach	N11	-	« route de Luxembourg » à Lauternborn (Echternach)	506
					Total :	3 083

Tableau XI – Sont renommés les tronçons
de la voirie étatique repris ci-après :

Service	Nouveau nom	Commune	Ancien nom	P.K. – P.K.	Nom de la rue	Longueur m
Capellen	CR110E	Käerjeng	CR110	7.962 – 8.055	Bascharage – Gare (accès gare)	93
Diekirch/ Vianden	CR345B	Ettelbruck	CR345A	0.000 – 0.148	Liaison entre la Rocade Est et le CR345	148
Diekirch/ Vianden	CR347A	Vallée de l’Ernz	CR347	5.798 – 6.548	« Rue de Medernach » à Stegen	750
Esch/Alzette	CR163A	Leudelange	CR163	8.555 – 8.635	Leudelange – Gare (passage à niveau, accès gare)	80
Esch/Alzette	N32A	Sanem	N32	2.105 – 2.588	Entre le giratoire et le CR174 à Soleuvre	483
Grevenmacher	CR125	Junglinster	CR124	6.206 – 6.457	Eisenborn	251
Grevenmacher	CR135	Manternach	CR135A	0.000 – 0.100	Berbourg	100
Grevenmacher	CR140	Grevenmacher	CR140B	0.000 – 0.210	« Rue Schaffmill »	210
Grevenmacher	N11D	Junglinster	N11	11.600 – 11.860	Raccordement de l’ancienne N11 au CR121A « route d’Echternach »	260
Luxembourg	CR126	Steinsel	CR125	2.237 – 2.530	Walferdange – Asselscheuer	293
Luxembourg	CR126	Walferdange	CR125	0.000 – 2.237	Walferdange – Asselscheuer	2 237
Luxembourg	CR215	Luxembourg	CR215A	0.000 – 0.813	Jonction entre la N55 et le CR215	813
Luxembourg	CR233A	Walferdange	CR233	3.681 – 3.881	« Rue de la gare » à Walferdange	200
Luxembourg	CR234	Contern	CR132	16.688 – 16.929	« Rue d’Oetrange » à Moutfort	241
Luxembourg	N1A	Luxembourg	N1B	0.000 – 0.095	Liaison N1 – N1A	95
Luxembourg	N40	Hesperange	-	0.000 – 0.847	„rue des Scillas“	847
Mersch	CR125	Lorentzweiler	CR124	5.532 – 6.206	Asselscheuer – Eisenborn	674
Mersch	CR183A	Mersch	CR183	0.000 – 0.404	Mersch – Beringen	404
Remich	N28	Bous	N2	18.685 – 18.855	Prolongement de la N28 vers le giratoire « Bous »	170
Remich	N28	Bous	N13	40.572 – 40.695	Prolongement de la N28 vers le giratoire « Bous »	123
Wiltz	CR310	Boulaide	CR309A	0.000 – 0.196	« Rue Romaine » à Boulaide	196
Wiltz	CR318A	Lac-de-la-Haute-Sûre	CR316	2.120 – 2.629	« Duerfstrooss » et « Denkert » à Mecher	509
Wiltz	N12	Wiltz	N26A	0.000 – 1.026	« Rue Michel Thilges » à Wiltz	1 026
Wiltz	N12	Wiltz	N26	0.000 – 1.460	« Rue Grande-Duchesse Charlotte » à Wiltz	1 460
Wiltz	N25	Wiltz	N12	56.570 – 56.896	« Rue du 31 Août 1942 » à Wiltz	326
					Total :	11 989

*

RECAPITULATIF

Bilan des routes à reprendre et à céder

<i>Routes à reprendre</i>			<i>Routes à céder</i>		
<i>Num.</i>	<i>Tableau</i>	<i>Longueur km</i>	<i>Num.</i>	<i>Tableau</i>	<i>Longueur km</i>
VI	Seront classés N les CV	4.505	II	Seront déclassés CV les tronçons de CR	54.131
VII	Seront classés CR les CV	25.173	III	Seront déclassés CV les tronçons de N	7.239
			X	CR cédés aux communes (Places)	0.871
			X	N cédées aux communes (Places)	2.212
Total :		29.678	Total :		64.453

Bilan des routes qui changent de statut

<i>Num.</i>	<i>Tableau</i>	<i>Longueur km</i>	<i>Num.</i>	<i>Tableau</i>	<i>Longueur km</i>
IV	Seront classés bretelles les tronçons de N	0.800	I	Seront déclassés CR les tronçons de N	4.951
V	Seront classés N les tronçons de CR	1.535			

Reprise dans le réseau étatique des routes actuellement sans statut

<i>Num.</i>	<i>Tableau</i>	<i>Longueur km</i>
VIII	Seront classés CR	11.214
IX	Seront classés N	26.683
Total :		37897

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7423/06

N° 7423⁶**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2020-2021

PROJET DE LOI

concernant le reclassement partiel de la voirie et la reprise par l'Etat d'une série de chemins vicinaux et portant modification de l'article 6bis de la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes

* * *

DEUXIEME AVIS COMPLEMENTAIRE DU CONSEIL D'ETAT

(28.9.2021)

Par dépêche du 22 juin 2021, le Président de la Chambre des députés a saisi le Conseil d'État d'un amendement parlementaire au projet de loi sous rubrique, adopté par la Commission de la mobilité et des travaux publics, ci-après « la commission », lors de sa réunion du 17 juin 2021.

Au texte de l'amendement étaient joints un commentaire ainsi qu'une version coordonnée du projet de loi sous avis intégrant l'amendement parlementaire.

*

EXAMEN DE L'AMENDEMENT UNIQUE

À travers l'amendement sous rubrique, la commission se rallie au point de vue défendu par le Conseil d'État dans son avis complémentaire du 1^{er} décembre 2020 et propose de supprimer l'article 3 qui avait pour objet de régler la question de la propriété de l'assise des tronçons de route, ceci afin d'éviter l'insécurité juridique qui résulterait de l'introduction d'un nouveau régime de propriété de la voirie publique.

Les oppositions formelles formulées par le Conseil d'État à l'endroit de la disposition en question deviennent ainsi sans objet.

*

OBSERVATIONS D'ORDRE LEGISTIQUE*Amendement unique*

Sans observation.

Ainsi délibéré en séance plénière et adopté à l'unanimité des 18 votants, le 28 septembre 2021.

Le Secrétaire général,

Marc BESCH

Le Président,

Christophe SCHILTZ

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

02



Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Procès-verbal de la réunion du 28 octobre 2021

(la réunion a eu lieu par visioconférence)

Ordre du jour :

1. 7895 Débat d'orientation sur le financement des grands projets d'infrastructure réalisés par l'Etat
- Rapporteur : Madame Chantal Gary

- Présentation et adoption d'un projet de rapport
2. 7423 Projet de loi concernant le reclassement partiel de la voirie et la reprise par l'Etat d'une série de chemins vicinaux et portant modification de l'article 6bis de la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes
- Rapporteur : Monsieur Carlo Back

- Examen du deuxième avis complémentaire du Conseil d'État
3. Divers

*

Présents : M. Carlo Back, M. Dan Biancalana, M. Frank Colabianchi, M. Jeff Engelen, Mme Chantal Gary, M. Marc Goergen, M. Max Hahn, M. Marc Hansen, Mme Cécile Hemmen, M. Aly Kaes, M. Claude Lamberty, M. Marc Spautz, M. Serge Wilmes

Mme Octavie Modert remplaçant M. Félix Eischen

M. François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics

M. Christophe Reuter, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

M. Luc Dhamen, directeur de l'Administration des bâtiments publics

M. Henri Werdel, directeur, Gestion Infrastructure CFL

Dan Michels, du groupe parlementaire déi gréng

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Félix Eischen, M. Marc Lies

Mme Myriam Cecchetti, observateur délégué

*

Présidence : M. Carlo Back, Président de la Commission

*

1. 7895 Débat d'orientation sur le financement des grands projets d'infrastructure réalisés par l'Etat

Suite à une brève présentation du projet de papier de discussion, ce dernier est adopté à l'unanimité des membres présents de la commission.

La commission propose à la Conférence des Présidents comme temps de parole le modèle 1.

2. 7423 Projet de loi concernant le reclassement partiel de la voirie et la reprise par l'Etat d'une série de chemins vicinaux et portant modification de l'article 6bis de la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes

La commission procède ensuite à l'examen du deuxième avis complémentaire du Conseil d'État.

À noter que la commission a proposé, par une lettre d'amendement du 22 juin 2021, de supprimer l'article 3 du projet de loi dans son intégralité :

~~« Art.3. 1° L'État abandonne aux communes la nue propriété de la plate-forme des tronçons de routes nationales et chemins étatiques énumérés à l'annexe, tableaux I et VIII.~~

~~2° L'État abandonne aux communes la pleine propriété de la plate-forme des tronçons de routes nationales et places publiques énumérés à l'annexe, tableaux III et X.~~

~~3° Les communes abandonnent à l'État la nue propriété de la plate-forme des chemins repris et la pleine propriété des chemins vicinaux énumérés à l'annexe, tableaux V et VI. »~~

La commission est d'avis que le présent projet de loi devrait s'inscrire dans une continuité législative et que la question de la propriété de l'assise des tronçons de route ne devrait dès lors pas faire l'objet de ce projet.

Il est décidé que le projet de loi ne déterminera pas le statut des tronçons de route concernés et ne procédera à aucun classement entre voirie étatique ou voirie communale.

En supprimant le nouvel article 3, le texte législatif ne concerne que les charges d'entretien et de gestion du domaine public routier et fait ainsi abstraction de la propriété réelle de l'assiette de la voirie.

Dans son deuxième avis complémentaire du 28 septembre 2021, le Conseil d'État constate que par cet amendement parlementaire, la commission se rallie au point de vue défendu par la Haute Corporation dans son avis

complémentaire du 1^{er} décembre 2020 en supprimant l'article 3 qui avait pour objet de régler la question de la propriété de l'assise des tronçons de route, ceci afin d'éviter l'insécurité juridique qui résulterait de l'introduction d'un nouveau régime de propriété de la voirie publique.

Les oppositions formelles formulées par le Conseil d'État à l'endroit de la disposition en question deviennent ainsi sans objet.

La commission parlementaire en prend note et retient qu'un projet de rapport est à préparer.

3. Divers

Suite à une brève discussion en commission, il est retenu de mettre le projet **7896** *Débat d'orientation sur le rapport d'activité de l'Ombudsman (2020)*, ainsi que le projet de loi **7878** *concernant le budget des recettes et des dépenses de l'État pour l'exercice 2022* et le projet de loi **7879** *relatif à la programmation financière pluriannuelle pour la période 2021-2025* à l'ordre du jour d'une réunion de commission programmée pour le 25 novembre 2021.

Procès-verbal approuvé et certifié exact

03



Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Procès-verbal de la réunion du 18 novembre 2021

(la réunion a eu lieu par visioconférence)

Ordre du jour :

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions des 7 et 28 octobre 2021
2. 7423 Projet de loi concernant le reclassement partiel de la voirie et la reprise par l'Etat d'une série de chemins vicinaux et portant modification de l'article 6bis de la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes
- Rapporteur : Monsieur Carlo Back

- Présentation et adoption d'un projet de rapport
3. 7843 Projet de loi relative à l'extension et à la rénovation des bâtiments de la Fondation Kräizbiereg à Dudelange

- Désignation d'un Rapporteur
- Présentation du projet de loi et examen de l'avis du Conseil d'État
4. Divers

*

Présents : M. Carlo Back, M. Dan Biancalana, M. Frank Colabianchi, Mme Chantal Gary, M. Marc Goergen, M. Max Hahn, M. Marc Hansen, Mme Cécile Hemmen, M. Claude Lamberty, M. Marc Lies, M. Marc Spautz, M. Serge Wilmes

M. Laurent Mosar remplaçant M. Aly Kaes

Här Tom Weisgerber, Här Romain Spaus, Här Paul Eilenbecker, Mme Sylvie Aust, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics, Département des Travaux publics

Här Luc Dhamen, directeur de l'Administration des bâtiments publics
Mme Anne Kons, Mme Danielle Mathias, de l'Administration des bâtiments publics

M. Dan Michels, du groupe parlementaire déi gréng

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Félix Eischen, M. Jeff Engelen, M. Aly Kaes

Mme Myriam Cecchetti, observateur délégué

*

Présidence : M. Carlo Back, Président de la Commission

*

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions des 7 et 28 octobre 2021

Les projets de procès-verbal des réunions des 7 et 28 octobre 2021 sont approuvés à l'unanimité des membres présents.

2. 7423 Projet de loi concernant le reclassement partiel de la voirie et la reprise par l'Etat d'une série de chemins vicinaux et portant modification de l'article 6bis de la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes

Une proposition de mise à jour des tableaux annexés au projet de loi du Ministère est parvenue aux membres de la commission par courrier électronique en date du 17 novembre 2021.

Plus particulièrement, au tableau VII, il est proposé de remplacer « rue de Neufchâteau et rue d'Orchimont » par « rue de Neufchâteau entre N3 et la rue d'Orchimont ».

En effet, entre la rue de Neufchâteau et la nouvelle N3, une nouvelle connexion de la rue d'Orchimont à la N3 est construite, raison pour laquelle la rue d'Orchimont n'est actuellement plus classée comme CR224. La nouvelle connexion est intégrée dans le tableau VIII en tant qu' « extension de la rue de Neufchâteau jusqu'au projet nouvelle N3 ».

Au tableau VII (CR333A), il est également proposé d'ajouter « Allant du CR333 à l'intérieur de Hachiville jusqu'à la frontière belgo-luxembourgeoise ». En effet, il s'agissait d'un oubli : la commune avait déjà pris cette décision le 28 novembre 2012 et l'a rappelée au Ministère compétent au cours d'une réunion cet été.

Monsieur Marc Lies (CSV) souhaite recevoir plus d'informations concernant l'avancement des travaux au niveau de la rue d'Orchimont, respectivement concernant la connexion planifiée. Un représentant du Ministère indique qu'il se renseignera d'abord auprès des responsables du chantier et reviendra ensuite vers M. Lies, et cela dans les meilleurs délais.

Le projet de rapport est ensuite adopté à l'unanimité des membres présents de la commission.

La commission propose à la Conférence des présidents comme temps de parole le modèle de base.

3. 7843 Projet de loi relative à l'extension et à la rénovation des bâtiments de la Fondation Kräizbiereg à Dudelange

Monsieur Carlo Back est désigné rapporteur du projet de loi.

Il est procédé à une présentation du projet de loi pour le détail de laquelle il y a lieu de se référer au document parlementaire 7843⁰⁰, ainsi qu'à la présentation PowerPoint annexée à la présente.

L'idée initiale du projet est de créer une nouvelle unité d'ateliers capable de prendre en charge toutes les fonctions et d'offrir à un plus grand nombre de personnes à handicap un lieu de travail et de thérapie. Les bâtiments existants subissent une modernisation adaptée aux personnes à mobilité réduite, les nouveaux bâtiments s'adaptant parfaitement, en tant qu'éléments de liaison, à la situation existante tout en s'intégrant dans la topographie actuelle du site. Les éléments existants tels que le mur d'enceinte historique et la population d'arbres remarquables seront intégrés dans le concept global. La réorganisation et l'extension des ateliers existants entraînent également des adaptations au niveau des infrastructures et de l'aménagement extérieur du site Kräizbiereg.

Le présent projet de loi tient compte à la fois des constructions nécessaires à l'extension des activités de l'atelier d'inclusion professionnelle actuel, tout comme celles de l'extension consécutive des activités thérapeutiques, médicales et administratives qui sont inéluctables à l'accueil d'un nombre croissant de personnes présentant un handicap physique ou un polyhandicap.

De l'échange de vues subséquent, il y a lieu de retenir ce qui suit :

Madame Cécile Hemmen (LSAP) souhaite savoir si le présent projet de loi prévoit une meilleure sécurisation du site, notamment en ce qui concerne les déplacements sur le site, respectivement en vue d'améliorer et de sécuriser à l'avenir la circulation des visiteurs. Elle souhaite également savoir si des places de parking sont prévues notamment dans les alentours directs de l'atelier « Imprimerie ». (Il s'agit d'un atelier qui propose une large gamme de produits aux clients tels que cartes de visite, remerciements, invitations, enveloppes, papier à en-tête, brochures et dépliant).

Monsieur Marc Spautz (CSV) souhaite recevoir plus d'informations concernant l'organisation du chantier, étant donné qu'il est prévu que les activités normales se poursuivront durant les travaux. Il aimerait également recevoir plus de détails concernant la durée approximative du chantier. En outre, il souhaite recevoir des précisions concernant le devis estimatif du 1^{er} octobre 2020, notamment en raison de la flambée soudaine des prix des matériaux de construction.

Il est précisé qu'un bâtiment provisoire sera mis en place pour assurer la continuité des activités en toute sécurité pendant la durée du chantier. Le devis estimatif a été établi de façon à pouvoir tenir compte d'éventuelles fluctuations des prix et prévoit à cet effet une réserve. En cas de dépassement notable du montant, notamment suite à une situation exceptionnelle ou imprévisible, la Chambre des Députés en sera informée. Le mécanisme de la Commission de

l'exécution budgétaire est rappelé dans ce contexte. Un parking est effectivement prévu à proximité des ateliers pour éviter que la circulation ne s'étende sur l'intégralité du site. Plus particulièrement le projet prévoit l'extension des emplacements de stationnement pour voitures (de 28 à 79), pour bus et minibus (de 30 à 44) ainsi que l'aménagement d'emplacements pour vélos (20). Un nouveau parking trouvera sa place au nord des ateliers nouveaux, accessible par l'actuelle CR160. Celui-ci prévoit des emplacements PMR, des emplacements pour véhicules électriques et des emplacements pour les employés de la Fondation Kräizbiereg. Le parking existant derrière l'écurie « Pæerdsstall » pourra ainsi être utilisé exclusivement par les visiteurs du site.

La Fondation Kräizbiereg est accessible par le rond-point de la route de Zoufftgen. Un chemin à sens unique traverse la propriété dans l'enceinte du domaine et aboutit à l'impasse au sud qui mène à la rue des Genêts. Ce système à sens unique sera maintenu à l'avenir.

Le bâtiment des nouveaux ateliers sera implanté parallèlement à la route de Zoufftgen et longe le parc existant du côté nord. Le bâtiment aura deux niveaux qui seront chacun accessible plain-pied soit depuis le parking du côté de la rue de Zoufftgen soit du côté du parc. Cette configuration est un grand atout pour des usagers majoritairement à handicap physique. Il abritera les nouveaux ateliers, tels que l'atelier de poterie et de menuiserie, l'atelier „Breck“ avec espace extérieur et le centre de formation. La pépinière sera directement reliée aux serres existantes.

Une partie des ateliers se situera au niveau du rez-de-chaussée et comprendra les ateliers « prestations de services et comptabilité », les fonctions auxiliaires telles que le service technique, les entrepôts et les locaux techniques et une zone de livraison. Un accès pour les livraisons sera réalisé au sous-sol du nouveau bâtiment à partir de la route de Zoufftgen.

La durée approximative du chantier est estimée à 6 ans.

*

La commission procède ensuite à l'examen des articles.

À titre liminaire, il y a lieu de noter que la commission parlementaire prend acte de la remarque du Conseil d'État qu' « Il est relevé que le commentaire des articles fait défaut au dossier soumis au Conseil d'État, contrairement aux instructions en la matière rappelées encore dans la circulaire de la ministre aux Relations avec le Parlement du 9 août 2011¹ ». Un commentaire des articles sera dès lors fourni dans le présent procès-verbal. Le représentant du Ministère explique dans ce contexte qu'il a été jusqu'ici d'usage courant de ne plus fournir de commentaire des articles pour les lois de financement, puisque les lois de financement classiques sont toujours identiques au niveau de la structure des articles. Suite à la remarque du Conseil d'État, il est informé qu'un commentaire des articles sera de nouveau fourni également pour les lois de financement.

Article 1^{er}.

¹ Circulaire 501 du 9 août 2011 de la ministre aux Relations avec le Parlement : « 2. Procédure de saisine du Conseil d'État et transposition de directives européennes », p. 4.

Cet article autorise le Gouvernement à faire procéder à l'extension et à la rénovation des bâtiments de la Fondation Kräizbiereg situés à 180, route de Zoufftgen, L-3598 Dudelange, n° cadastral 1004/9215, y compris le réaménagement des alentours.

L'article n'appelle pas d'observation, ni de la part du Conseil d'État quant au fond, ni de la part de la commission parlementaire.

Article 2.

Cet article détermine l'enveloppe budgétaire servant au financement du projet, rattachée à l'indice semestriel des prix de la construction valable au 1^{er} octobre 2020 (valeur 845,51). Il comporte en outre la clause usuelle d'adaptation des coûts à l'évolution de cet indice.

L'article n'appelle pas d'observation, ni de la part du Conseil d'État quant au fond, ni de la part de la commission parlementaire.

Article 3.

Cet article précise que les dépenses sont imputables sur les crédits du Fonds d'investissements publics sanitaires et sociaux.

L'article n'appelle pas d'observation, ni de la part du Conseil d'État quant au fond, ni de la part de la commission parlementaire.

I
4.

Divers

Monsieur Marc Lies souhaite recevoir plus de détails concernant l'avancement du projet du domaine thermal de Mondorf. Lors d'une visite récente, l'orateur dit ne pas avoir pu constater l'entame des travaux. Il est informé dans ce contexte que d'intenses réflexions sont encore en cours ; une des difficultés étant notamment comment assurer la continuité des services durant les travaux.

Procès-verbal approuvé et certifié exact

7423/07

N° 7423⁷**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2021-2022

PROJET DE LOI

concernant le reclassement partiel de la voirie et la reprise par l'Etat d'une série de chemins vicinaux et portant modification de l'article 6bis de la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes

* * *

**RAPPORT DE LA COMMISSION DE LA MOBILITE
ET DES TRAVAUX PUBLICS**

(18.11.2021)

La Commission se compose de : M. Carlo BACK, Président-Rapporteur ; M. Gilles BAUM, M. Dan BIANCALANA, M. Frank COLABIANCHI, M. Félix EISCHEN, M. Jeff ENGELEN, Mme Chantal GARY, M. Marc GOERGEN, M. Max HAHN, Mme Cécile HEMMEN, M. Marc HANSEN, M. Aly KAES, M. Marc LIES, M. Marc SPAUTZ, M. Serge WILMES, Membres.

*

I. ANTECEDENTS

Le projet de loi sous rubrique a été déposé à la Chambre des Députés le 19 mars 2019 par Monsieur François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics.

Le texte du projet était accompagné d'un exposé des motifs, d'un commentaire des articles, d'une fiche financière, d'une fiche d'évaluation d'impact ainsi que de listes.

Le projet de loi a été avisé par le Conseil d'État en date du 2 juillet 2019.

Lors de la réunion du 23 janvier 2020, la commission parlementaire a examiné le projet de loi ainsi que l'avis du Conseil d'État. Au cours de la même réunion, M. Carlo BACK a été désigné comme Rapporteur.

Un premier amendement parlementaire a été transmis au Conseil d'État le 30 janvier 2020.

Une dépêche du président du Conseil d'État a été transmise au président de la Chambre des députés le 1^{er} octobre 2020, informant ce dernier qu'un examen par la commission compétente du Conseil d'État de l'amendement parlementaire a fait apparaître un certain nombre de questions ayant trait notamment au statut domanial des plateformes des tronçons de voirie et aux transferts de propriété entre le domaine public de l'État et les domaines publics des communes prévus par l'amendement en question.

La commission compétente du Conseil d'État a invité les représentants de Monsieur le Ministre de la Mobilité et des Travaux publics, ainsi que le président de la Commission parlementaire de la Mobilité et des Travaux publics à participer à une entrevue afin d'obtenir des éclaircissements sur la situation actuelle et les aspects pratiques du statut domanial des plateformes des tronçons de voirie en date du 7 octobre 2020.

La Haute Corporation a par la suite émis un avis complémentaire le 1^{er} décembre 2020.

L'avis complémentaire a fait l'objet d'un examen en commission parlementaire le 17 juin 2021.

Un second amendement parlementaire a été transmis au Conseil d'État en date du 22 juin 2021.

Un deuxième avis complémentaire a été émis par le Conseil d'État en date du 28 septembre 2021.

Cet avis a été examiné au cours d'une réunion de commission parlementaire en date du 28 octobre 2021.

La Commission de la Mobilité et des Travaux publics a examiné et adopté le présent rapport au cours de sa réunion du 18 novembre 2021.

*

II. CONSIDERATIONS GENERALES

La voirie de l'État comprend la grande voirie (autoroutes et voies réservées à la circulation automobile), la voirie normale (routes nationales et chemins repris), les chemins étatiques encore sans statut ainsi que les pistes cyclables du réseau national. Complémentairement, la voirie communale se compose des voies publiques dépendant des communes, dont les chemins communaux, les chemins ruraux et les chemins vicinaux, ainsi que les pistes cyclables communales.

Les routes nationales, en abrégé « N », sont ouvertes à tous les véhicules (excepté d'éventuelles restrictions) et leur construction, leur entretien et leur exploitation sont à charge de l'État. Les chemins repris, en abrégé « CR », désignent les anciennes voies communales reprises par l'État.

Le présent projet vise une actualisation de la voirie et fait partie d'une petite série de lois similaires élaborées depuis la fin du 19^e siècle et le développement du trafic routier. Ainsi, les trois dernières lois concernant un reclassement partiel de la voirie datent des années 1897, 1958 et 1995 et furent à chaque fois précédées par de minutieux travaux préparatoires des administrations concernées.

À l'origine, en 1872, le Gouvernement avait institué une commission spéciale chargée de préparer la reprise par l'État d'une série de chemins vicinaux en arguant principalement qu'à l'époque certaines communes, surtout rurales, n'étaient financièrement pas à même d'entretenir comme il le faut lesdits chemins. Depuis lors, le trafic routier s'est développé de manière rapide et continue et la priorité pour la gestion de la voirie publique s'est déplacée du niveau local et régional vers le niveau national voire transnational avec la construction du réseau d'autoroutes.

Désormais, l'objectif de ces lois est donc de moderniser, de compléter et de régulariser les tronçons de la voirie publique tout en précisant le classement hiérarchique de chaque élément de voirie, en clarifiant le cas échéant la propriété et en attribuant les frais y relatifs soit à l'État soit aux communes.

Avec l'entrée en vigueur de la « Loi du 22 décembre 1995 concernant le reclassement partiel de la voirie et la reprise par l'État d'une série de chemins vicinaux », la longueur de la voirie de l'État, profondément modernisée et agrandie au cours des décennies précédentes, devenait – outre les chemins de halages – la suivante (dossier parlementaire n°3963) :

Routes :	798,010 km
Chemins repris :	2.022,790 km

À noter également que les autoroutes ont été déterminées par la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes.

*

III. OBJET DU PROJET DE LOI

Les considérations qui étaient à la base de la précédente loi de 1995 sont toujours d'actualité :

- Permettre l'essor économique du pays en offrant un réseau routier adapté aux besoins, que ce soit le transport de marchandises ou l'acheminement des ouvriers et employés à leur travail ;
- Rétablir la hiérarchisation du réseau routier à la suite du développement de la circulation et au déplacement des flux du trafic ;
- Veiller à l'entretien de la voirie et à l'harmonisation des aménagements routiers à un niveau national.

Depuis lors, le réseau routier a été complété par un certain nombre de contournements ou tronçons de route remplissant cette fonction. En outre, l'État se voit de plus en plus confronté à des demandes de la part de communes, pour la mise en place des mesures d'apaisement du trafic sur la voirie étatique

à l'intérieur des localités. Il s'agit notamment de l'instauration de zones 30 km/h et de zones de rencontre. Enfin, vu la croissance continue du trafic routier, de nouvelles solutions sont recherchées, l'une étant l'amélioration du service des transports en commun.

À la suite de toutes les adaptations locales qui ont eu lieu depuis 1995, la hiérarchie du réseau routier doit être rétablie. En effet, la construction de contournements a déplacé le flux du trafic de sorte que l'intensité du trafic a considérablement diminué sur certains tronçons de chemins repris ou même de routes nationales. D'autre part, la demande de plus en plus pressante des communes pour favoriser la mobilité douce à l'intérieur de leurs localités accentue la nécessité de reclasser des routes.

Le projet de loi se compose de 8 articles (initialement de 10 articles) ainsi que d'une annexe comprenant 11 tableaux et vise donc à rétablir l'ordre hiérarchique et à bien structurer le réseau routier. L'objectif est de garantir un réseau national cohérent et capable d'affronter les défis actuels et futurs concernant la fluidité du trafic, tout en améliorant la qualité de vie et la sécurité routière des riverains habitant le long des routes à l'intérieur des localités. À cet effet, il prévoit plus précisément :

- Le reclassement de 1,535 km de chemins repris et de 4,505 km de chemins vicinaux en routes nationales, et le reclassement de 25,173 km de chemins vicinaux en chemins repris ;
- Le déclassement de 4,951 km de routes nationales en chemins repris et de 46,208 km de chemins repris en chemins vicinaux, donc en voirie communale ;
- Le classement de 31,616 km de routes construites ou reprises par l'État mais actuellement encore sans statut, dont 22,044 km de routes nationales et 9,572 km de chemins repris ;
- Le changement de dénomination de certaines routes et de certains chemins repris ;
- La cession à des communes de places publiques étatiques situées sur leurs territoires.

Enfin, l'article *6bis* de la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes est remplacé par une nouvelle disposition modifiant le programme des contournements d'agglomérations et tronçons de route reliant un échangeur à la voirie normale de l'État.

La somme des routes à reprendre par l'État, celles actuellement sans statut et celles cédées par les communes, se chiffre à 61,294 km, tandis que 56,632 km de routes seront cédés aux communes. Il en résulte un total de 4,662 km additionnels à charge de l'État.

Avec l'entrée en vigueur de la loi en projet, la longueur du réseau routier de la voirie normale de l'État – c'est-à-dire sans la grande voirie (autoroutes, voies réservées à la circulation automobile) et les pistes cyclables du réseau national – sera la suivante :

Routes :	850 km
Chemins repris :	1.882 km
Total du réseau routier de la voirie normale :	2.732 km

Fiche financière

Conformément à l'article 79 de la loi modifiée du 8 juin 1999 portant sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'État, le présent projet de loi contient un impact financier supplémentaire sur le budget de l'État. Le projet de loi n'aura cependant pas d'impact notable sur le budget annuel.

Les 4,662 km additionnels à charge de l'État n'équivalent qu'à 0,17 % des 2.732 km du réseau routier étatique de la voirie normale. Ainsi, l'augmentation du coût total de l'entretien du réseau routier étatique liée à cette augmentation est chiffrée à 11.390.- € dans la fiche financière accompagnant le projet de loi (21.2.14.000 – 2017 – 6.700.000 €).

*

VI. AVIS DU CONSEIL

Avis du Conseil d'Etat (2 juillet 2019)

Dans son avis du 2 juillet 2019, le Conseil d'État fournit tout d'abord un résumé de l'objet du projet de loi et donne quelques explications relatives au contexte historique tout en notant que la loi en projet s'inspire fortement, dans sa rédaction et dans sa structure, des précédentes lois du 5 mai 1958 et du 22 décembre 1995.

À titre de considération générale, la Haute Corporation présume par ailleurs que la « reprise » et le « classement » de parties de la voirie communale en voirie étatique, de même que le « déclassement » de parties de la voirie étatique en voirie communale, concernent exclusivement les charges d'entretien et de gestion, mais n'affectent pas le statut domanial des plateformes des tronçons de voirie en question. Si des transferts entre le domaine public de l'État et les domaines publics des communes étaient envisagés, le Conseil d'État demande de le préciser dans le projet de loi.

Le Conseil d'État n'a pas émis d'oppositions formelles et ses seules remarques quant au fond concernent les articles 2, 4, 6 et 9, pour le détail desquelles il est renvoyé au Chapitre VI. – Commentaire des articles.

À l'article 2, il propose un petit changement de terminologie et note que contrairement à l'article 3, cette disposition ne précise pas que le classement de chemins vicinaux comme routes nationales entraîne l'entretien de ces dernières aux frais de l'État de ces chemins vicinaux reclassés. Ensuite, le Conseil d'État estime que l'article 4 est superfétatoire, car les nouveaux tronçons de voirie, du fait de leur classement comme chemins repris, sont de plein droit soumis au régime applicable à ceux-ci. Il suggère aussi d'adapter le libellé de l'article 6 afin d'éviter l'imprécision du terme « actuellement », bien que cette formulation soit consacrée au travers des lois précitées du 5 mai 1958 et du 22 décembre 1995. Enfin, le Conseil d'État estime que l'article 9 est superfétatoire et demande sa suppression.

Quant aux observations d'ordre légistique, le Conseil d'État regrette surtout la présentation du dossier lui soumis en ce qui concerne les annexes. Il tient à rappeler aux auteurs que les annexes aux projets de lois sont également soumises à quelques règles d'élaboration et suggère quelques adaptations.

Avis complémentaire (1^{er} décembre 2020)

Dans son avis du 2 juillet 2019, le Conseil d'État avait présumé, à défaut d'indications précises contraires dans le projet de loi soumis à son examen, que la « reprise » et le « classement » de parties de la voirie communale en voirie étatique, de même que le « déclassement » de parties de la voirie étatique en voirie communale, concernaient exclusivement les charges d'entretien et de gestion sans affecter le statut domanial des plateformes des tronçons de voirie en question. Il est, en effet, admis aussi bien dans la jurisprudence qu'en doctrine, que le reclassement d'une voie publique d'une catégorie de la voirie vers une autre n'affecte ni la propriété de la voie publique reclassée ni son statut domanial.

À la suite de cet avis, la Commission de la Mobilité et des Travaux publics a considéré que les articles 1^{er}, 2, 6 et 7 du projet de loi sous examen impliquaient effectivement des transferts de propriété entre le domaine public de l'État et les domaines publics des communes, et a élaboré un amendement. Or, cet amendement a contraint le Conseil d'État à émettre deux oppositions formelles pour raison d'insécurité juridique.

Dans son avis complémentaire sur l'amendement unique, le Conseil d'État se doit en effet de constater que l'amendement constitue un revirement majeur puisque, depuis 1874, toutes les reprises de voiries communales ont eu lieu sans un tel transfert de propriété. Les tronçons de voirie communale incorporés dans le réseau national sont ainsi jusqu'ici restés dans le patrimoine immobilier et le domaine public des communes, même si l'État, en tant que gestionnaire, s'est, dans les faits, comporté comme s'il en était le propriétaire. Le Conseil d'État donne encore à considérer que le projet de loi sous examen ne concerne qu'une portion relativement réduite de la voirie publique, de sorte que la propriété de la plus grande partie du réseau resterait soumise à l'ancien régime juridique. Il en découlerait une dualité de régimes qui risque d'être source de nouvelles difficultés.

Le Conseil d'État conçoit néanmoins qu'une clarification des rapports entre l'État et les communes au sujet de la voirie est indiquée, mais se demande s'il est opportun d'organiser à l'avenir ces rapports

en recourant à l'instrument de l'usufruit de droit privé – c'est-à-dire la voie juridique proposée dans l'amendement soumis – et tient à approfondir cette question dans l'avis. Pour le Conseil d'État, la reprise dans la loi, et la généralisation, d'une qualification retenue par les juges pour résoudre un problème ponctuel n'est clairement pas opportune. Le législateur ne peut donc pas se contenter de qualifier les rapports juridiques entre les communes et l'État comme ceux du nu-propiétaire et de l'usufruitier sans régler concrètement ce que ce régime juridique comporte dans le cas des chemins repris. Une telle approche serait source d'insécurité juridique, raison pour laquelle le Conseil d'État doit s'opposer formellement au libellé de l'amendement, respectivement au point 1° de l'article 3 nouveau.

Le Conseil d'État estime que, si le législateur entend introduire un nouveau régime de propriété de la voirie publique, il faut régler l'ensemble des questions juridiques qui se posent et il serait judicieux de le faire dans une législation d'ensemble, applicable à l'ensemble du réseau routier.

Ensuite, à l'égard du nouvel libellé du point 3° de l'article 3, le Conseil d'État présume, en ce qui concerne les voiries du premier groupe, que les auteurs de l'amendement ont pensé que l'État était déjà usufruitier de sorte qu'il suffisait de lui attribuer la nue-propriété pour qu'il ait la propriété pleine et entière de ces nouvelles routes nationales. Or, pour les raisons développées déjà précédemment à l'égard du point 1°, ce texte est également source d'insécurité juridique et le Conseil d'État s'y oppose dès lors formellement, tout en proposant une reformulation permettant de lever l'opposition formelle.

Deuxième avis complémentaire (28 septembre 2021)

Le Conseil d'État note qu'à travers le nouvel amendement, la commission s'est ralliée au point de vue défendu par le Conseil d'État dans son avis complémentaire du 1^{er} décembre 2020 et qu'elle propose désormais de supprimer l'article 3 qui avait pour objet de régler la question de la propriété de l'assise des tronçons de route, ceci afin d'éviter l'insécurité juridique qui résulterait de l'introduction d'un nouveau régime de propriété de la voirie publique. Les oppositions formelles formulées par le Conseil d'État à l'endroit de la disposition en question deviennent ainsi sans objet.

*

V. AVIS DES CHAMBRES PROFESSIONNELLES

La Chambre des Députés n'a pas reçu d'autres avis.

*

VI. COMMENTAIRE DES ARTICLES

Article 1^{er}

L'article sous examen procède au « déclasserment » de tronçons de routes nationales en chemins repris, de tronçons de routes nationales en bretelles d'autoroutes, de tronçons de routes nationales et de chemins repris en chemins vicinaux.

Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État quant au fond dans son avis du 2 juillet 2019.

Au niveau de ses observations d'ordre légistique, la Haute Corporation note qu'un deux-points s'impose uniquement pour introduire une énumération. Au point 1, il convient donc de supprimer le deux-points après les termes « énumérés [à l'annexe, tableau I] ». Cela vaut également pour le point 3, qui est à adapter dans le même sens.

Chaque élément d'une énumération se termine par un point-virgule, sauf le dernier qui se termine par un point. Il est dès lors indiqué de remplacer le deux-points à la fin du point 1 par un point-virgule et de remplacer le deux-points à la fin du point 3 par un point final.

La Commission a décidé de reprendre toutes les suggestions d'ordre légistique.

Article 2

L'article procède au classement de chemins repris et de chemins vicinaux comme « routes de l'État ». Plus particulièrement, le statut de route nationale revient aux routes assurant les communications interrégionales avec liaisons entre localités.

C'est dans cet ordre d'idées que l'article 2 prévoit notamment le classement en routes nationales des tronçons de route reliant entre eux des routes déjà classées routes nationales, ainsi que les tronçons de routes faisant fonction de voies de contournement.

Dans son avis du 2 juillet 2019, le Conseil d'État note que suivant les tableaux V et VI, auxquels la disposition se réfère, il s'agit plus précisément d'un classement comme « routes nationales ». Le Conseil d'État recommande d'utiliser au dispositif sous revue la terminologie plus précise employée aux tableaux précités et de conférer à la phrase introductive de l'article sous examen le libellé suivant : « Sont classés routes nationales : ».

Aux yeux de la Haute Corporation, le classement de chemins vicinaux comme routes nationales vaut reprise d'une partie de la voirie vicinale (communale) dans la voirie de l'État. Dans ce contexte, il est à noter que, contrairement à l'article 3, la disposition sous revue ne précise pas que le classement entraîne l'entretien, aux frais de l'État, de ces chemins vicinaux reclassés.

En outre, dans ses observations d'ordre légistique, tout en renvoyant à ses observations générales, le Conseil d'État demande aux auteurs de remplacer les subdivisions sous forme de lettres alphabétiques minuscules « a » et « b » par des numéros « 1° » et « 2° ».

La commission a décidé de suivre la recommandation du Conseil d'État de conférer à la phrase introductive le libellé suivant : « Sont classés routes nationales ». En outre, la commission a également décidé de faire siennes toutes les suggestions d'ordre légistique émises par la Haute Corporation.

Nouvel article 3 proposé – supprimé

Le Conseil d'État note dans ses considérations générales à l'égard du projet de loi déposé qu'à défaut d'indications précises contraires, il présume que la « reprise » et le « classement » de parties de la voirie communale en voirie étatique, de même que le « déclassement » de parties de la voirie étatique en voirie communale, concernent exclusivement les charges d'entretien et de gestion, mais n'affectent pas le statut domanial des plateformes des tronçons de voirie en question. Si des transferts entre le domaine public de l'État et les domaines publics des communes étaient envisagés, il faudrait le préciser dans le projet de loi sous avis.

Comme des transferts de propriété entre le domaine public de l'État et les domaines publics des communes sont envisagés aux termes des articles 1, 2, 6 et 7, la commission a estimé qu'il y a lieu d'introduire un nouvel article dans la loi en projet afin de suivre la recommandation du Conseil d'État.

Aux termes de l'article 1^{er}, 1° et 2°(b), des tronçons de routes nationales sont déclassés respectivement en chemins repris et chemins vicinaux.

Le déclassement des tronçons de routes nationales en chemins repris implique un transfert de la nue-propriété de l'assise du tronçon de route concerné de l'État aux communes.

En ce qui concerne les chemins repris, il convient de préciser que la jurisprudence qualifie les rapports juridiques entre les communes et l'État de ceux de nu-propriétaire et usufruitier.

Les communes étant à considérer comme nues-propriétaires de l'assise du tronçon de route.

L'État en revanche en qualité d'usufruitier assume la gestion et l'entretien.

Le déclassement des tronçons de routes nationales en chemins vicinaux implique un transfert de la pleine propriété de l'assise du tronçon de route concerné de l'État aux communes.

Aux termes de l'article 2, des tronçons de chemins repris et de chemins vicinaux sont classés routes nationales.

Moyennant ce classement la nue-propriété des assises des chemins repris passe des communes à l'État et la pleine propriété des chemins vicinaux est transférée des communes à l'État.

Aux termes de l'article 6, 1°, des chemins étatiques sans statut sont classés chemins repris.

Le classement de chemins étatiques sans statut en chemins repris implique également un transfert de la nue-propriété de l'assise du tronçon de route dans la mesure où celle-ci passe aux communes.

Aux termes de l'article 7, des places publiques sont cédées aux communes.

Cette cession de places publiques implique également un transfert de la pleine propriété de l'État aux communes.

Au vu des transferts de propriété entre le domaine public de l'État et les domaines publics des communes, qui sont donc envisagés aux termes des articles précités, il y a lieu d'introduire un nouvel article afin de suivre la recommandation du Conseil d'État émise dans son avis du 2 juillet 2019.

Le nouvel article 3 tient compte de ladite recommandation du Conseil d'État de préciser dans le texte du projet de loi les transferts de propriété entre le domaine public de l'État et les domaines publics des communes.

La commission a par conséquent décidé d'ajouter un nouvel article 3 au projet de loi qui se lirait comme suit :

« Art. 3.

- 1° L'État abandonne aux communes la nue-propriété de la plate-forme des tronçons de routes nationales et chemins étatiques énumérés à l'annexe, tableaux I et VIII.**
- 2° L'État abandonne aux communes la pleine propriété de la plate-forme des tronçons de routes nationales et places publiques énumérés à l'annexe, tableaux III et X.**
- 3° Les communes abandonnent à l'État la nue-propriété de la plate-forme des chemins repris et la pleine propriété des chemins vicinaux énumérés à l'annexe, tableaux V et VI. »**

Les articles subséquents devront par conséquent être renumérotés.

Dans son avis complémentaire du 1^{er} décembre 2020, le Conseil d'État fait référence à son avis du 2 juillet 2019 quant au transfert de propriété de l'assiette des voiries concernées par le présent projet de loi.

Il explique qu'il avait présumé qu'à défaut d'indications précises contraires dans le projet de loi soumis à son examen, la « reprise » et le « classement » de parties de la voirie communale en voirie étatique, de même que le « déclassement » de parties de la voirie étatique en voirie communale, concernaient exclusivement les charges d'entretien et de gestion sans affecter le statut domanial des plateformes des tronçons de voirie en question.

La Haute Corporation précise que si un transfert de propriété était envisagé, le législateur devrait le prévoir explicitement.

Étant donné que la Commission de la Mobilité et des Travaux publics avait considéré que les articles 1^{er}, 2, 6 et 7 du projet de loi sous examen impliquaient des transferts de propriété entre le domaine public de l'État et les domaines publics des communes, elle avait procédé sur ce point par voie d'amendement.

Selon cet amendement du 29 janvier 2020, il y aurait lieu d'introduire un nouvel article, afin de faire droit à la recommandation émise par le Conseil d'État dans son avis du 2 juillet 2019.

Un nouvel article 3 a partant été rajouté dans le texte du projet de loi, qui a été rédigé de la manière suivante :

« (1) L'État abandonne aux communes la nue-propriété de la plate-forme des tronçons de routes nationales et chemins étatiques énumérés à l'annexe, tableaux I et VIII.

(2) L'État abandonne aux communes la pleine propriété des tronçons de routes nationales et places publiques énumérés à l'annexe, tableaux III et X.

(3) Les communes abandonnent à l'État la nue-propriété de la plate-forme des chemins repris et la pleine propriété des chemins vicinaux énumérés à l'annexe, tableaux V et VI. »

Dans son avis complémentaire portant sur cet amendement, le Conseil d'État marque cependant son désaccord avec les dispositions de l'article 3 précité, dans la mesure où il s'agirait d'un revirement majeur, alors que depuis 1874, toutes les reprises de voiries communales auraient eu lieu sans un tel transfert de propriété.

C'est ainsi que le Conseil d'État conçoit qu'une clarification des rapports entre l'État et les communes au sujet de la voirie serait indiquée.

Le Conseil d'État donne d'ailleurs à considérer que le projet de loi sous examen ne concernerait qu'une portion relativement réduite de la voirie publique, de sorte que la propriété de la plus grande partie du réseau resterait soumise à l'ancien régime juridique, ce qui mènerait à une dualité de régimes et ainsi à de nouvelles difficultés.

Il échet de constater qu'un transfert de propriété de l'assiette des voiries en question constituerait effectivement une nouveauté par rapport à l'ancien régime juridique, qui ne fait absolument pas état d'un tel transfert de propriété, mais uniquement d'un changement de classification des voiries concernées, afin de rétablir l'ordre hiérarchique de notre réseau routier et d'assurer un meilleur entretien de

ces voies de communication dans le but de constituer un réseau national cohérent capable d'assurer une bonne fluidité du trafic.

Dans la mesure où le présent projet de loi devrait s'inscrire dans une continuité législative, la question de la propriété de l'assise des tronçons de route ne devrait pas faire l'objet de ce projet.

Le présent projet de loi ne devrait ainsi que déterminer le statut des tronçons de route concernés et ainsi les classer parmi la voirie étatique ou la voirie communale.

Afin de suivre le raisonnement du Conseil d'État depuis son avis du 2 juillet 2019 et de maintenir l'ancien régime juridique permettant une continuité cohérente dans le cadre du changement de classification des voiries et de préserver de la sorte l'objectif du projet de loi ainsi que pour éviter toute insécurité juridique, le nouvel article 3 devrait être supprimé, afin de ne plus faire partie de ce projet de loi. Les articles subséquents seraient à renuméroter en conséquence.

Ainsi, en supprimant le nouvel article 3, le texte législatif ne concerne que les charges d'entretien et de gestion du domaine public routier et fait abstraction de la propriété réelle de l'assise de la voirie.

La commission a par conséquent décidé de supprimer l'article 3 du projet de loi dans son intégralité :

« Art.3. 1° L'État abandonne aux communes la nue-propriété de la plate-forme des tronçons de routes nationales et chemins étatiques énumérés à l'annexe, tableaux I et VIII.

2° L'État abandonne aux communes la pleine propriété de la plate-forme des tronçons de routes nationales et places publiques énumérés à l'annexe, tableaux III et X.

3° Les communes abandonnent à l'État la nue-propriété de la plate-forme des chemins repris et la pleine propriété des chemins vicinaux énumérés à l'annexe, tableaux V et VI. »

Dans son deuxième avis complémentaire du 28 septembre 2021, le Conseil d'État constate que par cet amendement parlementaire, la commission se rallie au point de vue défendu par la Haute Corporation dans son avis complémentaire du 1^{er} décembre 2020 en supprimant l'article 3 qui avait pour objet de régler la question de la propriété de l'assise des tronçons de route, ceci afin d'éviter l'insécurité juridique qui résulterait de l'introduction d'un nouveau régime de propriété de la voirie publique.

Les oppositions formelles formulées par le Conseil d'État à l'endroit de la disposition en question deviennent ainsi sans objet.

Article 3

Cet article prévoit la reprise par l'État de chemins vicinaux dont l'intensité du trafic dépasse le cadre des communications locales ou constituent des itinéraires empruntés par les transports en commun.

Dans son avis du 2 juillet 2019, l'article sous revue n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État.

Ancien article 4 – supprimé

Il résulte du commentaire des articles du projet de loi sous examen que, comme le rôle revenant aux routes classées chemins repris est d'assurer en premier lieu la fluidité du trafic pour véhiculer les automobilistes d'un point vers un autre, il importe que l'État puisse appliquer, notamment à l'intérieur des agglomérations, des principes plus ou moins sévères à l'égard des autorités communales et envers les riverains habitant le long de ces axes routiers. Cette possibilité lui est donnée en assujettissant notamment les chemins repris à la loi du 21 décembre 2009 sur les permissions de voirie qui stipule que quiconque veut entreprendre des travaux quelconques le long des routes faisant partie de la voirie normale de l'État devra y être autorisé par une permission de voirie à octroyer par le ministre ayant les Travaux Publics dans ses attributions.

Le Conseil d'État estime dans son avis du 2 juillet 2019 que l'article sous revue est superfétatoire. En effet, du fait de leur classement comme chemins repris, les nouveaux tronçons de voirie sont de plein droit soumis au régime applicable à ceux-ci.

Il estime que si toutefois l'article sous examen est maintenu, il faudra aligner la terminologie employée sur celle de l'article 3 auquel il est fait référence, et remplacer l'expression « chemins et rues » par l'expression « chemins vicinaux ».

La Haute Corporation relève par ailleurs que, bien qu'utilisée dans des lois antérieures, l'expression « les lois et les règlements sur la voirie de l'État » manque de précision. Il serait utile de désigner

clairement les dispositions légales et réglementaires qui sont ainsi rendues applicables aux nouveaux chemins repris.

La commission a décidé de suivre la suggestion du Conseil d'État de supprimer l'ancien article 4.

Article 4

Pour les chemins repris devant faire fonction de liaisons régionales, il importe que des largeurs de chaussée minimales soient garanties, largeurs qui dépassent nécessairement celles des tronçons de voirie dont la fonction se limite à des liaisons purement locales. Il semble donc juste que l'État participe aux prix d'acquisition des emprises nécessaires pour garantir les largeurs minimales à respecter. C'est ainsi que cet article stipule que le prix des emprises nécessaires pour les redressements de tous les chemins repris comportant élargissement ou déplacement de l'assise soit supporté moitié par l'État et moitié par les communes intéressées. Cette répartition du coût, qui n'a pas donné lieu à contestations jusqu'à présent, est reprise de la loi du 5 mai 1958 et de la loi du 22 décembre 1995 concernant le reclassement partiel de la voirie et la reprise par l'État d'une série de chemins vicinaux.

Cet article n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État quant au fond dans son avis du 2 juillet 2019.

Au niveau d'ordre légistique, le Conseil d'État estime qu'il est indiqué d'écrire « supporté pour moitié par l'État et pour moitié par les communes ».

La commission a décidé de reprendre la proposition de texte de la Haute Corporation.

Article 5

Au cours des années, l'État a procédé à la construction d'un certain nombre d'ouvertures à neuf qui actuellement ne bénéficient d'aucun statut légal dans le réseau routier. Cet article prévoit le classement de ces tronçons de route dans la hiérarchie du réseau routier en appliquant les critères définis dans le commentaire des articles 1 et 2.

Le Conseil d'État note dans son avis du 2 juillet 2019 que, bien que la formulation soit consacrée au travers des lois précitées du 5 mai 1958 et du 22 décembre 1995, il convient de relever l'imprécision du terme « actuellement ». Pour plus d'exactitude juridique, le Conseil d'État demande de faire référence à l'entrée en vigueur de la loi en projet et de conférer à la phrase introductive de l'article sous examen le libellé suivant : « Seront classés les chemins étatiques sans statut au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi : ».

Quant à la forme, la Haute Corporation renvoie à ses observations générales et suggère de remplacer le point après les numéros « 1 » et « 2 » par un exposant « ° ».

La commission a décidé de reprendre toutes les suggestions du Conseil d'État, tant pour la forme que quant au fond.

Article 6

S'il appartient d'une part à l'État de satisfaire aux besoins de mobilité et de prévoir les aménagements routiers en conséquence, il revient d'autre part aux autorités communales d'aménager les espaces publics en dehors des routes en veillant à une parfaite intégration urbaine de ces espaces et en tenant compte des coutumes des citoyens pour leur assurer une qualité de vie optimale. C'est dans cet ordre d'idées que le présent projet de loi prévoit la cession aux communes des places publiques énumérées au tableau X y annexé.

Cet article n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 2 juillet 2019.

La commission en a pris note.

Article 7

Suite aux reclassements et déclassements prévus, la réorganisation du réseau étatique implique une nouvelle dénomination de certains tronçons sans changer leur statut.

Cet article n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 2 juillet 2019.

La commission en a pris note.

Article 9 déposé – supprimé

Cet article stipule que les crédits nécessaires à l'aménagement et à l'entretien des routes et chemins repris sont annuellement mis à la disposition du Gouvernement par inscriptions dans le budget des dépenses du Ministère du Développement durable et des Infrastructures.

Dans son avis du 2 juillet 2019, le Conseil d'État estime que cet article est superfétatoire et demande sa suppression.

La commission a décidé de suivre la suggestion de la Haute Corporation. L'article 9 déposé a ainsi été supprimé et les articles subséquents renumérotés en conséquence.

Article 8

Certains tronçons de routes ont en dehors de leur fonction de liaison régionale, également une fonction de contournement de localités. Afin de prendre en considération cette particularité, l'article 6bis de la loi du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes, est à modifier en conséquence.

Cet article n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 2 juillet 2019 quant au fond.

Quant à la forme, le Conseil d'État note que la phrase liminaire de l'article sous examen est à reformuler comme suit :

« L'article 6bis de la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes est remplacé comme suit : ».

À l'occasion du remplacement d'articles dans leur intégralité, le texte nouveau est précédé de l'indication du numéro correspondant qui est souligné, au lieu d'être mis en gras, pour mieux le distinguer du numéro des articles de l'acte modificatif. Il convient donc d'écrire « Art. 6bis. [...] ».

Pour caractériser les énumérations, l'emploi de tirets est à écarter. En effet, la référence à des dispositions énumérées de cette manière est malaisée, tout spécialement à la suite d'insertions ou de suppressions de tirets opérées à l'occasion de modifications ultérieures. Lorsque le texte du projet reprend des énumérations, il convient de recourir à des numéros suivis d'un exposant « ° » (1°, 2°, 3°, ...).

À la fin du onzième tiret, il convient de remplacer le point final par un point-virgule, dans la mesure où l'énumération comprend un douzième tiret.

La commission a décidé de reprendre toutes les suggestions d'ordre légistique du Conseil d'État.

*

Sous le bénéfice des observations qui précèdent, la Commission de la Mobilité et des Travaux publics recommande à la Chambre des Députés d'adopter le projet de loi n°7423 dans la teneur qui suit :

*

V. TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

PROJET DE LOI

concernant le reclassement partiel de la voirie et la reprise par l'Etat d'une série de chemins vicinaux et portant modification de l'article 6bis de la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes

Art. 1^{er}. Sont déclassés :

1° en chemins repris :

les tronçons de routes nationales énumérés à l'annexe, tableau I ;

2° en chemins vicinaux :

(a) les chemins repris énumérés à l'annexe, tableau II ;

(b) les tronçons de routes nationales énumérés à l'annexe, tableau III ;

3° en bretelles d'autoroutes :

les tronçons de routes nationales énumérés à l'annexe, tableau IV.

Art. 2. Sont classés routes nationales :

- 1° les chemins repris énumérés à l'annexe, tableau V ;
- 2° les chemins vicinaux énumérés à l'annexe, tableau VI.

Art. 3. Sont repris par l'Etat, pour être entretenus à ses frais, les chemins vicinaux énumérés à l'annexe, tableau VII.

La reprise des chemins en question vaut également pour les arbres d'alignement y plantés ou à y planter.

Art. 4. Le prix des emprises nécessaires pour les redressements de tous les chemins repris, comportant élargissement ou déplacement de l'assise, est supporté pour moitié par l'Etat et pour moitié par les communes intéressées.

Art. 5. Sont classés les chemins étatiques sans statut au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi :

- 1° en chemins repris :
 - les tronçons de voirie énumérés à l'annexe, tableau VIII ;
- 2° en routes nationales :
 - les tronçons de voirie énumérés à l'annexe, tableau IX.

Art. 6. Sont cédées aux communes les places publiques énumérées à l'annexe, tableau X.

Art. 7. Sont renommés les chemins repris et routes nationales énumérés à l'annexe tableau XI.

Art. 8. L'article *6bis* de la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes est remplacé comme suit :

« Art. *6bis*. Le programme des contournements d'agglomérations et tronçons de route reliant un échangeur à la voirie normale de l'Etat est le suivant :

- 1° le contournement de Bous sur la N2 entre les P.K. 18,500 et 19,570 ;
- 2° le contournement de Sandweiler sur la N2 entre son intersection avec le CR234 à l'ouest de Sandweiler et son intersection avec la N28 à l'est de Sandweiler et sur la N28 entre les P.K. 0,000 et 0,800 ;
- 3° le contournement de Junglinster sur la N11 entre le P.K. 12,200 et le P.K. 15,100 ;
- 4° le contournement de Dippach-Gare sur la N13 entre le P.K. 9,200 et le P.K. 11,200 ;
- 5° la transversale de Clervaux sur la N18 entre la N7 au P.K. 60,260 et la N18 au P.K. 7,320 ;
- 6° le contournement de Pétange et de Rodange sur la N31 entre son intersection avec la N5 au lieu-dit « Biff » et le P.K. 33,180 ;
- 7° la N32 entre le CR178 au P.K. 6,400 au lieu-dit « Uerschterhaff » et le CR174 au P.K. 4,205 à Differdange ;
- 8° la N34 entre ses intersections avec la N6 au lieu-dit « Tossebiérg » et la N5 au lieu-dit « Helfenterbruck » ;
- 9° la N34A entre ses intersections avec la N34 au lieu-dit « Bourmicht » et le CR230 au P.K. 2,880 ;
- 10° le contournement de Bertrange sur la N35 entre ses intersections avec la N5 au lieu-dit « Greivelsbarrière » et la N34 ;
- 11° le contournement sud de Bridel sur le CR181 entre le P.K. 6,400 et l'intersection avec le CR215 au lieu-dit « Biergerkräiz » ;
- 12° le contournement de Bascharage entre le P.K. 14.250 sur la N5 et sa jonction avec l'A13. »

Luxembourg, le 18 novembre 2021

Le Président-Rapporteur,
Carlo BACK

<i>Num.</i>	<i>Tableau</i>	<i>Longueur km</i>
VIII	Seront classés CR	11.214
IX	Seront classés N	26.683
Total :		37897

*

Tableau I – Seront déclassés chemins repris les tronçons de route nationale ci-après :

Service	Nouveau nom	Commune	Ancien nom	P.K. – P.K.	Nom de la rue	Longueur m
Esch/Alzette	CR132	Bettembourg	N13	/	« Route de Mondorf » Ancienne assiette de la N13	180
Esch/Alzette	CR174	Differdange	N31	25.550 – 25.796	« Rue Emile Mark »	246
Grevenmacher	CR121A	Junglinster	N11	11.860 – 14.732	Traversée de Junglinster	2 872
Luxembourg	CR185	Luxembourg	N2	6.080 – 6.255	Giratoire Sandweiler Ouest – Sandweiler	175
Luxembourg	CR185	Sandweiler	N2	6.255 – 7.224	Giratoire Sandweiler Ouest – Sandweiler	969
Remich	CR149	Bous	N2	19.282 – 19.590	Bous – Remich	308
Wiltz	CR316	Esch/Sûre	N27B	0.525 – 0.726	« Rue de Lultzhausen » à Esch/Sûre	201
Total :						4 951

Tableau II – Seront déclassés chemins vicinaux les tronçons de chemin repris ci-après :

Service	Nouveau nom	Commune	Ancien nom	P.K. – P.K.	Nom de la rue	Longueur m
Capellen	CV	Dippach	CR106	8.675 – 8.740	Limpach – Schouweiler (passage à niveau)	65
Capellen	CV	Kehlen	CR104B	0.000 – 0.266	Embranchement CR104 et CR104A à Nospelt (Grand-Rue)	266
Capellen	CV	Kehlen	CR105B	0.214 – 0.535	Liaison N12 – CR105 entre Dondelange et Ansembourg	321
Capellen	CV	Kopstal	CR181	6.666 – 7.113	« Rue Lucien Wercollier » à Bridel	447
Capellen	CV	Kopstal	CR181	7.225 – 8.230	« Rue Biirgerkraiz » à Bridel	1 005
Capellen	CV	Mamer	CR102	4.845 – 6.114	Mamer – Kehlen (excepté le pont sur l'autoroute)	1 269
Capellen	CV	Habscht	CR105A	0.000 – 0.511	« Rue de Nospelt » à l'intérieur de Roodt	511
Esch/Alzette	CV	Differdange	CR174B	0.000 – 0.816	« Avenue d'Obercorn » à Obercorn	816
Esch/Alzette	CV	Esch/Alzette	CR168	6.411 – 7.316	« Rue de Schifflange » à Esch	905
Esch/Alzette	CV	Frisange	CR156	0.000 – 3.306	Frisange – Aspelt	3 306
Esch/Alzette	CV	Frisange	CR156	3.400 – 3.545	« Rue de Mondorf » à Aspelt	145
Esch/Alzette	CV	Kayl	CR165	4.387 – 4.704	« Rue de Noertzange » à Kayl	317
Esch/Alzette	CV	Kayl	CR165A	0.000 – 0.416	« Rue des Légionnaires » à Tétange	416
Esch/Alzette	CV	Kayl	CR166	3.089 – 3.873	« Rue du Commerce », « Rue de Schifflange » à Kayl	784
Esch/Alzette	CV	Leudelange	CR163	8.635 – 8.688	Leudelange-Gare (passage à niveau)	53
Esch/Alzette	CV	Leudelange	CR163	8.688 – 8.720	Leudelange-Gare (passage à niveau)	32
Esch/Alzette	CV	Mondercange	CR169	3.782 – 3.896	Route de liaison vers la N4 à Pontpierre	114
Esch/Alzette	CV	Pétange	CR176	0.000 – 0.715	« Rue du Commerce » et « Avenue Dr Gaasch » à Rodange	715

<i>Service</i>	<i>Nouveau nom</i>	<i>Commune</i>	<i>Ancien nom</i>	<i>P.K. – P.K.</i>	<i>Nom de la rue</i>	<i>Longueur m</i>
Esch/Alzette	CV	Roeser	CR186	2.280 – 2.370	Kockelscheuer – Bettenbourg	90
Esch/Alzette	CV	Sanem	CR178	0.907 – 2.127	« Rue Lentz », « Rue G.D. Charlotte » et « Rue de la Gare » à Belvaux	1 220
Esch/Alzette	CV	Sanem	CR178	5.400 – 6.350	« Rue de Limpach »	950
Esch/Alzette	CV	Schifflange	CR168	7.316 – 7.989	« Rue d'Esch » et « Rue de Lallange » à Schifflange	673
Grevenmacher	CV	Flaxweiler	CR146A	0.000 – 0.447	Niederdonven – Wormeldange	447
Grevenmacher	CV	Grevenmacher	CR140	0.000 – 0.500	« Rue de la Moselle », « Rue Ste. Cathérine » et « Rue Münschecker » à Grevenmacher	500
Grevenmacher	CV	Grevenmacher	CR140A	0.000 – 0.193	« Rue de Trèves » à Grevenmacher	193
Grevenmacher	CV	Grevenmacher	CR146	13.628 – 13.893	Niederdonven – Deysermillen	265
Grevenmacher	CV	Manternach	CR135	3.602 – 4.018	« Duerfstrooss » à Berbourg	416
Grevenmacher	CV	Manternach	CR137D	0.000 – 0.368	« Neie Wee » à Berbourg	368
Grevenmacher	CV	Wormeldange	CR146	12.480 – 13.628	Niederdonven – Deysermillen	1 148
Grevenmacher	CV	Wormeldange	CR146A	0.447 – 1.111	Niederdonven – Wormeldange	664
Luxembourg	CV	Bertrange	CR163	10.553 – 13.042	N5 « Gréivelsbarrière » – N6 « Tosseberg » à Bertrange	2 489
Luxembourg	CV	Bertrange	CR180	0.000 – 0.702	N35 – CR163 « Rue de Luxembourg » à Bertrange	702
Luxembourg	CV	Bertrange	CR163	8.720 – 8.800	Leudelange-Gare (passage à niveau)	80
Luxembourg	CV	Contern	CR132	16.493 – 16.688	« Rue de Medingen » à Moutfort	195
Luxembourg	CV	Luxembourg	CR215	1.514 – 1.986	Liaison N55 « Rue de Rollingergrund » – CR215A	472
Luxembourg	CV	Luxembourg	CR233	0.000 – 1.275	Liaison N7 « Rue de Beggen » – « Rue de la Cimenterie »	1 275
Luxembourg	CV	Niederanven	CR127	0.570 – 1.233	« Rue du Château » à Semmingen	663
Luxembourg	CV	Sandweiler	CR159	12.500 – 14.336	Scheidhof – Sandweiler (rue d'Itzig)	1 836
Luxembourg	CV	Sandweiler	CR173	0.000 – 1.308	Liaison CR159-CR234	1 308
Luxembourg	CV	Steinsel	CR124	0.846 – 4.202	Heisdorf – Asselscheuer	3 356
Luxembourg	CV	Steinsel	CR125	2.530 – 3.951	Walferdange – Asselscheuer	1 421
Luxembourg	CV	Strassen	CR181	6.287 – 6.666	Strassen – Bridel	379
Mersch	CV	Colmar/Berg	CR345A	0.460 – 0.713	« Rue de la Poste » à Colmar/Berg	253
Mersch	CV	Lorentzweiler	CR124	4.202 – 5.532	Heisdorf – Asselscheuer	1 330
Mersch	CV	Mersch	CR183	0.437 – 0.575	Mersch – Beringen	138
Mersch	CV	Helperknapp	CR105B	0.000 – 0.214	Liaison N12 – CR105 entre Dondelange et Ansembourg	214
Remich	CV	Dalheim	CR155	0.000 – 1.198	Dalheim – Filsdorf	1 198
Remich	CV	Dalheim	CR148	3.059 – 3.269	Welfrange – Dalheim	210

Service	Nouveau nom	Commune	Ancien nom	P.K. – P.K.	Nom de la rue	Longueur m
Remich	CV	Mondorf-les-Bains	CR162	12.175 – 12.287	Ellange-Gare, direction Elvange	112
Remich	CV	Remich	CR152D	0.000 – 0.812	Liaison N10 – CR152 à Remich	812
Clervaux	CV	Clervaux	CR332D	0.000 – 0.683	« Mecherwee » à Eselborn	683
Clervaux	CV	Clervaux	CR326B	0.000 – 0.452	« Haaptstrooss » à Roder	452
Clervaux	CV	Winrange	CR333A	0.000 – 0.807	Village de Hachiville	807
Diekirch/Vianden	CV	Diekirch	CR351	0.000 – 0.771	« Rue de l'Hôpital » à Diekirch	771
Echternach	CV	Echternach	CR378	0.000 – 1.685	« Rue Dondelinger » et « Rue Grégoire Schouppe » à Echternach	1 685
Echternach	CV	Echternach	CR366A	0.000 – 0.098	« Rue Maximilien » à Echternach	98
Wiltz	CV	Boulaide	CR310	18.038 – 18.279	« Rue du Curé » à Boulaide	241
Wiltz	CV	Goesdorf	CR321A	0.000 – 0.777	« Duerfstrooss » à Dahl	777
Wiltz	CV	Goesdorf	CR321C	0.000 – 0.153	« Weltzerwee » à Dahl	153
Wiltz	CV	Lac-de-la-Haute-Sûre	CR316	0.000 – 2.045	Liaison Mecher avec la N26	2 045
Wiltz	CV	Lac-de-la-Haute-Sûre	CR316	2.600 – 4.021	Liaison Mecher avec le CR318	1 421
Wiltz	CV	Wiltz	CR319B	0.000 – 0.508	« Rue de la Chapelle » à Wiltz	509
Wiltz	CV	Wiltz	CR318	10.740 – 11.679	« route de Bastogne » à Wiltz	939
Wiltz-Diekirch	CV	Kiischpelt-Parc Hosingen	CR323	1.020 – 7.706	Schraupegaass – Rue de Lellingen	6 686
Total :						54 131

Tableau III – Seront déclassés chemins vicinaux les tronçons de route nationale ci-après :

Service	Nouveau nom	Commune	Ancien nom	P.K. – P.K.	Nom de la rue	Longueur m
Esch/Alzette	CV	Differdange	N31	24.780 – 25.550	« Avenue Charlotte »	770
Esch/Alzette	CV	Esch/Alzette	N31A	15.314 – 15.524	« Rue du Quartier » à Esch	210
Esch/Alzette	CV	Mondercange	N4	10.886 – 11.766	« Rue de l'Europe » à Pontpierre	880
Grevenmacher	CV	Junglinster	N11C	0.000 – 0.302	« Rue du Village » à Graulinster	302
Luxembourg	CV	Luxembourg	N1A	0.000 – 0.106	« Rue de la Tour Jacob », tronçon sous la brasserie Mansfeld	106
Luxembourg	CV	Luxembourg	N12	0.000 – 0.230	« Rue de Rollingergrund », à partir de la Place de l'Etoile	230
Luxembourg	CV	Luxembourg	N53A	0.000 – 0.235	Côte d'Eich entre le « Bd. J. Ulveling » et la « Grand-Rue »	235
Luxembourg	CV	Sandweiler	N2	7.224 – 8.770	« Rue Principale » et « Rue de Remich » à Sandweiler	1 546
Luxembourg	CV	Sandweiler	N28	0.000 – 0.775	« Rue d'Oetrange » à Sandweiler	775

Service	Nouveau nom	Commune	Ancien nom	P.K. – P.K.	Nom de la rue	Longueur m
Mersch	CV	Lorentzweiler	N7	11.204 – 11.667	Ancienne assiette entre le giratoire « Jegen » et l'échangeur A7	463
Remich	CV	Bous	N2	18.855 – 19.282	« Rue de Luxembourg » à Bous	427
Remich	CV	Bous	N2	18.525 – 18.685	« Rue de Luxembourg » à Bous en cul de sac	160
Wiltz	CV	Esch/Sûre	N27B	0.000 – 0.525	« Rue du Moulin » à Esch/Sûre	525
Wiltz	CV	Wiltz	N12	55.950 – 56.560	« Grand-Rue », « Rue du Château » et « Rue du 31 Août 1942 » à Wiltz	610
Total :						7 239

Tableau IV – Seront classés bretelles d'autoroute les routes nationales ci-après :

Service	Nouveau nom	Commune	Ancien nom	P.K. – P.K.	Nom de la rue	Longueur m
Grevenmacher	Bretelle	Grevenmacher	N1D	0.000 – 0.405	Bretelle autoroute vers A1	395
Grevenmacher	Bretelle	Mertert	N1D	0.405 – 1.000	Bretelle autoroute vers A1	405
Total :						800

Tableau V – Seront classés routes nationales les tronçons de chemin repris ci-après :

Service	Nouveau nom	Commune	Ancien nom	P.K. – P.K.	Nom de la rue	Longueur m
Esch/Alzette	N33	Kayl	CR165	4.704 – 6.127	« Rue de Noertzange » à Kayl – A13	1 423
Echternach	N10	Echternach	CR366	1.553 – 1.665	« Rue Ermesinde » à Echternach	112
Total :						1 535

Tableau VI – Seront classés routes nationales les chemins vicinaux ci-après :

Service	Nouveau nom	Commune	Ancien nom	P.K. – P.K.	Nom de la rue	Longueur m
Echternach	N10	Echternach	CV	–	« Rue Charly » à Echternach	534
Wiltz	N26A	Lac-de-la-Haute-Sûre	CV	–	Liaison entre Harlange et Bavigne	3 971
Total :						4 505

Tableau VII – Seront classés chemins repris les chemins vicinaux ci-après :

Service	Nouveau nom	Commune	Ancien nom	P.K. – P.K.	Nom de la rue	Longueur m
Capellen	CR189A	Koerich	CV	–	Chemin dit « Risqui » reliant le CR189 au CR105	860
Capellen	CR189A	Habscht	CV	–	Chemin dit « Risqui » reliant le CR189 au CR105	1 257
Esch/Alzette	CR184	Dudelange	CV	–	« Rue Lentz », « Rue Edison » et une partie de la « Rue Dominique Lang » à Dudelange	460
Esch/Alzette	CR166	Kayl	CV	–	« Rue Michel » à Kayl	695
Esch/Alzette	CR169	Mondrange	CV	–	« Rue de Luxembourg » à Pontpierre	543
Esch/Alzette	CR175B	Pétange	CV	–	« Rue de la Liberté » à Pétange	248
Esch/Alzette	CR176	Pétange	CV	–	Une partie de la « Rue du Clopp » et une partie du « Chemin de Brouck » à Rodange	738
Esch/Alzette	CR178	Sanem	CV	–	Liaison entre la « Rue Dieks-Lentz » et le CR168 à Belvaux	192
Grevenmacher	CR146	Wormeldange	CV	–	« Rue de Donven » à Machtum	755
Grevenmacher	CR146	Wormeldange	CV	–	« Rue de Faubourg » à Machtum	181
Luxembourg	CR132	Contern	CV	–	« Rue Soibelwee » à Moutfort	209
Luxembourg	CR224	Luxembourg	CV	–	« Rue de Neufchâteau » entre la N3 et la « Rue d'Orchimont »	155
Luxembourg	CR224	Luxembourg	CV	–	« Rue Rangwee » entre le giratoire « Gluck » et la « Rue des Scillas »	196
Luxembourg	CR233	Luxembourg	CV	–	« Rue de la Cimenterie » à Beggen	339
Luxembourg	CR126	Niederanven	CV	–	Entre la N1 « Route de Trèves » et le giratoire « Cargocenter »	1 018
Luxembourg	CR233	Walferdange	CV	–	« Rue Charles Rausch » à Walferdange	205
Mersch	CR345A	Colmar/Berg	CV	–	« Enneschten Wee » à Colmar/Berg	374
Mersch	CR183	Mersch	CV	–	Cite Cepal à Mersch	847
Remich	CR148B	Dalheim	CV	–	« Munnerferwee » à Welfrange	107
Remich	CR148B	Dalheim	CV	–	« Réimecherwee » à Welfrange	483
Remich	CR148C	Dalheim	CV	–	« Krautemergaass » à Dalheim	224
Clervaux	CR326B	Clervaux	CV	–	« Bombatsch » à Marnach	835
Clervaux	CR326B	Clervaux	CV	–	« Schwaarzenhiwwelstrooss » à Marbourg	800
Clervaux	CR363	Weiswampach	CV	–	« Ourenwee » à Weiswampach	2 673
Clervaux	CR333A	Winrange	CV	–	Allant du CR333 à l'intérieur de Hachiville jusqu'à la frontière belgo-luxembourgeoise	2 000

Service	Nouveau nom	Commune	Ancien nom	P.K. – P.K.	Nom de la rue	Longueur m
Diekirch/Vianden	CR351	Diekirch	CV	–	« Rue Dr. Mambourg » et « Rue Muller-Fromes » à Diekirch	411
Diekirch/Vianden	CR359	Erpeldange	CV	–	« Rue du Cimetière » à Ingeidorf	46
Diekirch/Vianden	CR347	Vallée de l'Ernz	CV	–	« Rue de Folkendange » à Stegen	715
Echternach	CR372A	Rosport-Mompach	CV	–	Liaison entre la « Rue du Barrage » à Rosport et la N10	813
Redange	CR306B	Wahl	CV	–	Liaison entre Rindschleiden et le CR308	449
Redange	CR304A	Redange	CV	–	« Rue d'Ospem » et « Rue de Redange » entre Redange et Ospem	2 423
Wiltz	CR321	Goesdorf	CV	–	Liaison Bockholtz/Moulin - Haarderbaach	2 481
Wiltz	CR331A	Goesdorf	CV	–	Liaison entre le CR331 et le CR321 à la hauteur du monument	328
Wiltz	CR321A	Goesdorf	CV	–	Liaison entre le CR321 et le CR331 à la hauteur de la chapelle	406
Wiltz	CR318A	Lac-de-la-Haute-Sûre	CV	–	« Duerfstrooss » entre Mecher et Nothum	1 893
Total :						26 359

Tableau VIII – Seront classés chemins repris les chemins étagés suivants, actuellement sans statut :

Service	Nouveau nom	Commune	Ancien nom	P.K. – P.K.	Nom de la rue	Longueur m
Capellen	CR110E	Käerjeng	–	–	Bascharage-Gare (accès gare)	88
Capellen	CR181	Kopstal	–	–	Contournement Sud de Bridel	1 088
Capellen	CR102	Mamer	–	–	Raccordement du CR102 au giratoire	962
Esch/Alzette	CR168A	Esch/Alzette	–	–	Liaison CR168 – B40	248
Esch/Alzette	CR191	Esch/Alzette	–	–	Liaison CR168 – giratoire « Raemerich »	104
Esch/Alzette	CR191	Esch/Alzette	–	–	Liaison CR168 – giratoire « Raemerich »	483
Esch/Alzette	CR191	Esch/Alzette	–	–	Liaison CR168 – giratoire « Raemerich »	914
Esch/Alzette	CR191A	Esch/Alzette	–	–	Liaison CR191 – N31	41
Esch/Alzette	CR191B	Esch/Alzette	–	–	Liaison entre le CR191	88
Esch/Alzette	CR168A	Esch/Alzette	–	–	Connection Rond-point Belval-gare au CR168	265
Esch/Alzette	CR191	Sanem	–	–	Liaison CR168 – giratoire « Raemerich »	800
Esch/Alzette	CR191	Sanem	–	–	Liaison CR168 – giratoire « Raemerich »	430
Esch/Alzette	CR191	Sanem	–	–	Liaison CR168 – giratoire « Raemerich »	73

Service	Nouveau nom	Commune	Ancien nom	P.K. – P.K.	Nom de la rue	Longueur m
Esch/Alzette	CR191A	Sanem	-	-	Liaison CR191 – N31	209
Esch/Alzette	CR191B	Sanem	-	-	Liaison entre le CR191	449
Grevenmacher	CR121A	Junglinster	-	-	Raccordement du CR121A au contournement de Junglinster (nord)	173
Grevenmacher	CR121A	Junglinster	-	-	Raccordement du CR121A au contournement de Junglinster (sud)	70
Luxembourg	CR234A	Contern	-	-	Accès vers Chaux de Contern (jusqu'au accès gare CFL)	182
Luxembourg	CR219	Luxembourg	-	-	Liaison N2-N1A « Rue des Alouettes »	260
Luxembourg	CR224	Luxembourg	-	-	Extension de la « Rue de Neufchâteau » jusqu'au projet « Nouvelle N3 »	80
Luxembourg	CR181	Strassen	-	-	Contournement Sud de Bridel	383
Remich	CR148	Dalheim	-	-	Raccordement du CR148 à la N13	193
Remich	CR162	Mondorf-les-Bains	-	-	Raccordement du CR162 à la N16 à Ellange-Gare	150
Echternach	CR368A	Echternach	-	-	« rue Henri Tudor » à Echternach	1 612
Echternach	CR372B	Rosport	-	-	« Rue de la gare » à Rosport	240
Redange	CR304B	Redange	-	-	« Rue du Lycée » à Redange	572
Mersch	CR115A	Bissen	-	-	Accès Google DataCenter à Roost	687
Total :						10 844

Tableau IX – Seront classées routes nationales les chemins étatiques suivants, actuellement sans statut :

Service	Nouveau nom	Commune	Ancien nom	P.K. – P.K.	Nom de la rue	Longueur m
Capellen	N6A	Mamer	-	-	« rue Gaston Thorn » à Mamer	149
Esch/Alzette	N31	Differdange	-	-	Petit Contournement de Differdange, lot 2	718
Esch/Alzette	N32	Differdange	-	-	Rocade de Differdange	821
Esch/Alzette	N37	Esch/Alzette	-	-	Liaison CR110 – échangeur Ehlerange	87
Esch/Alzette	N33	Kayl	-	-	Giratoire à Kayl – CR165	276
Esch/Alzette	N37	Mondercange	-	-	Liaison CR110 – échangeur Ehlerange	623
Esch/Alzette	N32	Sanem	-	-	Rocade de Differdange	1 030
Esch/Alzette	N32	Sanem	-	-	Liaison CR110 – CR178 Uerscherhaff	1 105
Esch/Alzette	N37	Sanem	-	-	Liaison CR110 – échangeur Ehlerange	105

<i>Service</i>	<i>Nouveau nom</i>	<i>Commune</i>	<i>Ancien nom</i>	<i>P.K. – P.K.</i>	<i>Nom de la rue</i>	<i>Longueur m</i>
Esch/Alzette	N32	Sanem	-	-	Nouvelle route – Pénitencier entre Rond-point Aessen et CRI78	1 080
Esch/Alzette	N39	Dudelange	-	-	Connection Rond-point Echangeur Burange – Rond-point Eurohub	1 785
Grevenmacher	N11	Junglinster	-	-	Contournement de Junglinster	3 543
Grevenmacher	N11E	Junglinster	-	-	Bretelle ouest de la N11 à Gonderange	965
Grevenmacher	N11F	Junglinster	-	-	Accès lycée	210
Luxembourg	N34	Bertrange	-	-	Giratoire « rue de l'Industrie » - Giratoire « rue de Strassen »	262
Luxembourg	N34	Bertrange	-	-	Giratoire « rue de Strassen » - Giratoire « Tossenbergy »	1 300
Luxembourg	N34A	Bertrange	-	-	Liaison N34 – CR230	385
Luxembourg	N6A	Bertrange	-	-	Liaison N6 – « rue Gaston Thorn » à Mamer	565
Luxembourg	N2	Luxembourg	-	-	Contournement de Sandweiler	207
Luxembourg	N4A	Luxembourg	-	-	Boulevard de Kockelscheuer	2 188
Luxembourg	N12	Luxembourg	-	-	Liaison de la « Rue de Rollingergrund » avec la « Route d'Arlon »	87
Luxembourg	N56	Luxembourg	-	-	Prolongation de la N56 jusqu'au giratoire Merl	1 014
Luxembourg	N56A	Luxembourg	-	-	Prolongation de la N56A jusqu'à la N56 vers le giratoire « Merl »	838
Luxembourg	N56B	Luxembourg	-	-	Liaison N56A-N56	114
Luxembourg	N56C	Luxembourg	-	-	Liaison N56-N56A	69
Luxembourg	N56D	Luxembourg	-	-	Liaison N56A-N56	46
Luxembourg	B31	Luxembourg	-	-	Rocade de Bonnevoie – CR224 vers N3	634
Luxembourg	N40	Luxembourg	-	-	Projet « Nouvelle N3 » entre la jonction avec la N3 et la « Rue des Scillas »	1 270
Luxembourg	N2	Sandweiler	-	-	Contournement de Sandweiler	2 125
Luxembourg	N28	Sandweiler	-	-	Raccordement de la N28 au contournement de Sandweiler	504
Luxembourg	N34	Strassen	-	-	Giratoire « rue de l'Industrie » – Giratoire « rue de Strassen »	563
Luxembourg	N34A	Strassen	-	-	Liaison N34 – CR230	345
Mersch	N7D	Colmar/Berg	-	-	Liaison N7 - A7 (jusqu'à l'accès vers le circuit automobile)	335
Mersch	N7	Lorentzweiler	-	-	Liaison giratoire « Jegen » – giratoire « échangeur A7 »	453
Remich	N2	Bous	-	-	Contournement de Bous	1 012
Diekirch	N27B	Diekirch	-	-	Route traversant la Z.I. ZANO	1 140
Total :						27 953

Tableau X – Places publiques à céder aux Communes :

Service	Nouveau nom	Commune	Ancien nom	P.K. – P.K.	Nom de la rue	Longueur m
Capellen	–	Garnich	N13	–	Parking implanté sur l'ancienne assiette le long du PK 4.000	168
Capellen	–	Käerjeng	N5	–	Ancienne assiette le long du PK 18.350	218
Capellen	–	Mamer	N6	–	Ancienne assiette le long du PK 6.715-6.975	260
Capellen	–	Mamer	N6	–	Partie de la « Rue Pafebrouch »	183
Capellen	–	Mamer	N6	–	Ancienne assiette le long du PK 9.950-10.300	350
Capellen	–	Mamer	CR102	–	Ancienne assiette le long du PK 3.700 à l'entrée de Mamer	127
Mersch	–	Colmar/Berg	N7	–	Ancienne assiette le long du PK 25.530	182
Mersch	–	Mersch	N7	–	Ancienne assiette le long du PK 17.390, « Impasse Kayser »	174
Mersch	–	Mersch	CR102	–	Ancienne assiette le long du PK 18.835, accès vers « Kannerduerf »	580
Diekirch/Vianden	–	Schieren	N7	–	« Impasse Meris »	171
Diekirch/Vianden	–	Vallée de l'Ernz	CR347	–	« Rue de Medernach » à Stegen	164
Echternach	–	Echternach	N11	–	« route de Luxembourg » à Lauterborn (Echternach)	506
Total :						3 083

Tableau XI – Seront renommés les tronçons de la voirie étatique ci-après :

Service	Nouveau nom	Commune	Ancien nom	P.K. – P.K.	Nom de la rue	Longueur m
Capellen	CR110E	Käerjeng	CR110	7.962 – 8.055	Bascharage – Gare (accès gare)	93
Diekirch/Vianden	CR345B	Ettelbruck	CR345A	0.000 – 0.148	Liaison entre la Rocade Est et le CR345	148
Diekirch/Vianden	CR347A	Vallée de l'Ernz	CR347	5.798 – 6.548	« Rue de Medernach » à Stegen	750
Esch/Alzette	CR163A	Leudelange	CR163	8.555 – 8.635	Leudelange – Gare (passage à niveau, accès gare)	80
Esch/Alzette	N32A	Sanem	N32	2.105 – 2.588	Entre le giratoire et le CR174 à Soleuvre	483
Grevenmacher	CR125	Junglinster	CR124	6.206 – 6.457	Eisenborn	251
Grevenmacher	CR135	Manternach	CR135A	0.000 – 0.100	Berbourg	100
Grevenmacher	CR140	Grevenmacher	CR140B	0.000 – 0.210	« Rue Schaffmill »	210

Service	Nouveau nom	Commune	Ancien nom	P.K. – P.K.	Nom de la rue	Longueur m
Grevenmacher	N11D	Junglinster	N11	11.600 – 11.860	Raccordement de l'ancienne N11 au CR121A « route d'Echternach »	260
Luxembourg	CR126	Steinsel	CR125	2.237 – 2.530	Walferdange – Asselscheuer	293
Luxembourg	CR126	Walferdange	CR125	0.000 – 2.237	Walferdange – Asselscheuer	2 237
Luxembourg	CR215	Luxembourg	CR215A	0.000 – 0.813	Jonction entre la N55 et le CR215	813
Luxembourg	CR233A	Walferdange	CR233	3.681 – 3.881	« Rue de la gare » à Walferdange	200
Luxembourg	CR234	Contern	CR132	16.688 – 16.929	« Rue d'Oetrange » à Moutfort	241
Luxembourg	N1A	Luxembourg	N1B	0.000 – 0.095	Liaison N1 - N1A	95
Luxembourg	N40	Hesperange	-	0.000 – 0.847	„rue des Scillas“	847
Mersch	CR125	Lorentzweiler	CR124	5.532 – 6.206	Asselscheuer - Eisenborn	674
Mersch	CR183A	Mersch	CR183	0.000 – 0.404	Mersch - Beringen	404
Remich	N28	Bous	N2	18.685 – 18.855	Prolongement de la N28 vers le giratoire « Bous »	170
Remich	N28	Bous	N13	40.572 – 40.695	Prolongement de la N28 vers le giratoire « Bous »	123
Wiltz	CR310	Boulaide	CR309A	0.000 – 0.196	« Rue Romaine » à Boulaide	196
Wiltz	CR318A	Lac-de-la-Haute-Sûre	CR316	2.120 – 2.629	« Duerfstrooss » et « Denkert » à Mecher	509
Wiltz	N12	Wiltz	N26A	0.000 – 1.026	« Rue Michel Thilges » à Wiltz	1 026
Wiltz	N12	Wiltz	N26	0.000 – 1.460	« Rue Grande-Duchesse Charlotte » à Wiltz	1 460
Wiltz	N25	Wiltz	N12	56.570 – 56.896	« Rue du 31 Août 1942 » à Wiltz	326
Total :						11 989

*

RECAPITULATIF

Bilan des routes à reprendre et à céder

<i>Routes à reprendre</i>		<i>Routes à céder</i>			
<i>Num.</i>	<i>Tableau</i>	<i>Longueur km</i>	<i>Num.</i>	<i>Tableau</i>	<i>Longueur km</i>
VI	Seront classés N les CV	4.505	II	Seront déclassés CV les tronçons de CR	54.131
VII	Seront classés CR les CV	26.359	III	Seront déclassés CV les tronçons de N	7.239
			X	CR cédés aux communes (Places)	0.871
			X	N cédées aux communes (Places)	2.212
	Total :	30.864		Total :	64.453

Bilan des routes qui changent de statut

<i>Num.</i>	<i>Tableau</i>	<i>Longueur km</i>	<i>Num.</i>	<i>Tableau</i>	<i>Longueur km</i>
IV	Seront classés bretelles les tronçons de N	0.800	I	Seront déclassés CR les tronçons de N	4.951
V	Seront classés N les tronçons de CR	1.535			

23

Reprise dans le réseau étatique des routes actuellement sans statut

<i>Num.</i>	<i>Tableau</i>	<i>Longueur km</i>
VIII	Seront classés CR	10.844
IX	Seront classés N	27.953
	Total :	38.797

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

Texte voté - projet de loi N°7423



CHAMBRE DES DÉPUTÉS
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

N° 7423

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2021-2022

PROJET DE LOI

concernant le reclassement partiel de la voirie et la reprise par l'Etat d'une série de chemins vicinaux et portant modification de l'article 6bis de la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes

*

Art. 1^{er}. Sont déclassés :

1° en chemins repris :

les tronçons de routes nationales énumérés à l'annexe, tableau I ;

2° en chemins vicinaux :

(a) les chemins repris énumérés à l'annexe, tableau II ;

(b) les tronçons de routes nationales énumérés à l'annexe, tableau III ;

3° en bretelles d'autoroutes :

les tronçons de routes nationales énumérés à l'annexe, tableau IV.

Art. 2. Sont classés routes nationales :

1° les chemins repris énumérés à l'annexe, tableau V ;

2° les chemins vicinaux énumérés à l'annexe, tableau VI.

Art. 3. Sont repris par l'Etat, pour être entretenus à ses frais, les chemins vicinaux énumérés à l'annexe, tableau VII.

La reprise des chemins en question vaut également pour les arbres d'alignement y plantés ou à y planter.

Art. 4. Le prix des emprises nécessaires pour les redressements de tous les chemins repris, comportant élargissement ou déplacement de l'assise, est supporté pour moitié par l'Etat et pour moitié par les communes intéressées.

Art. 5. Sont classés les chemins étatiques sans statut au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi :

1° en chemins repris :

les tronçons de voirie énumérés à l'annexe, tableau VIII ;

2° en routes nationales :

les tronçons de voirie énumérés à l'annexe, tableau IX.

Art. 6. Sont cédées aux communes les places publiques énumérées à l'annexe, tableau X.

Art. 7. Sont renommés les chemins repris et routes nationales énumérés à l'annexe tableau XI.

Art. 8. L'article 6*bis* de la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes est remplacé comme suit :

« Art. 6*bis*. Le programme des contournements d'agglomérations et tronçons de route reliant un échangeur à la voirie normale de l'Etat est le suivant :

1° le contournement de Bous sur la N2 entre les P.K. 18,500 et 19,570 ;

2° le contournement de Sandweiler sur la N2 entre son intersection avec le CR234 à l'ouest de Sandweiler et son intersection avec la N28 à l'est de Sandweiler et sur la N28 entre les P.K. 0,000 et 0,800 ;

3° le contournement de Junglinster sur la N11 entre le P.K. 12,200 et le P.K. 15,100 ;

4° le contournement de Dippach-Gare sur la N13 entre le P.K. 9,200 et le P.K. 11,200 ;

5° la transversale de Clervaux sur la N18 entre la N7 au P.K. 60,260 et la N18 au P.K. 7,320 ;

6° le contournement de Pétange et de Rodange sur la N31 entre son intersection avec la N5 au lieu-dit « Biff » et le P.K. 33,180 ;

7° la N32 entre le CR178 au P.K. 6,400 au lieu-dit « Uerschterhaff » et le CR174 au P.K. 4,205 à Differdange ;

8° la N34 entre ses intersections avec la N6 au lieu-dit « Tossebiérg » et la N5 au lieu-dit « Helfenterbruck » ;

9° la N34A entre ses intersections avec la N34 au lieu-dit « Bourmicht » et le CR230 au P.K. 2,880 ;

10° le contournement de Bertrange sur la N35 entre ses intersections avec la N5 au lieu-dit « Greivelsbarrière » et la N34 ;

11° le contournement sud de Bridel sur le CR181 entre le P.K. 6,400 et l'intersection avec le CR215 au lieu-dit « Biergerkräiz » ;

12° le contournement de Bascharage entre le P.K. 14.250 sur la N5 et sa jonction avec l'A13. »

Projet de loi adopté par la Chambre des Députés
en sa séance publique du 30 novembre 2021

Le Secrétaire général,

Le Président,

s. Laurent Scheeck

s. Fernand Etgen

<i>Num.</i>	<i>Tableau</i>	<i>Longueur km</i>
VIII	Seront classés CR	11.214
IX	Seront classés N	26.683
	Total :	37897

Tableau I - Seront déclassés chemins repris les tronçons de route nationale ci-après :

Service	Nouveau nom	Commune	Ancien nom	P.K. - P.K.	Nom de la rue	Longueur m
Esch/Alzette	CR132	Bettembourg	N13	/	« Route de Mondorf » Ancienne assiette de la N13	180
Esch/Alzette	CR174	Differdange	N31	25.550 – 25.796	« Rue Emile Mark »	246
Grevenmacher	CR121A	Junglinster	N11	11.860 – 14.732	Traversée de Junglinster	2 872
Luxembourg	CR185	Luxembourg	N2	6.080 – 6.255	Giratoire Sandweiler Ouest – Sandweiler	175
Luxembourg	CR185	Sandweiler	N2	6.255 – 7.224	Giratoire Sandweiler Ouest – Sandweiler	969
Remich	CR149	Bous	N2	19.282 – 19.590	Bous - Remich	308
Wiltz	CR316	Esch/Sûre	N27B	0.525 – 0.726	« Rue de Lultzhausen » à Esch/Sûre	201
Total :						4 951

Tableau II - Seront déclassés chemins vicinaux les tronçons de chemin repris ci-après :

Service	Nouveau nom	Commune	Ancien nom	P.K. - P.K.	Nom de la rue	Longueur m
Capellen	CV	Dippach	CR106	8.675 – 8.740	Limpach – Schouweiler (passage à niveau)	65
Capellen	CV	Kehlen	CR104B	0.000 – 0.266	Embranchement CR104 et CR104A à Nospelt (Grand-Rue)	266
Capellen	CV	Kehlen	CR105B	0.214 – 0.535	Liaison N12 - CR105 entre Dondelange et Ansembourg	321
Capellen	CV	Kopstal	CR181	6.666 – 7.113	« Rue Lucien Wercollier » à Bridel	447
Capellen	CV	Kopstal	CR181	7.225 – 8.230	« Rue Biirgerkraiz » à Bridel	1005
Capellen	CV	Mamer	CR102	4.845 – 6.114	Mamer – Kehlen (excepté le pont sur l'autoroute)	1269
Capellen	CV	Habscht	CR105A	0.000 – 0.511	« Rue de Nospelt » à l'intérieur de Roodt	511
Esch/Alzette	CV	Differdange	CR174B	0.000 – 0.816	« Avenue d'Obercorn » à Obercorn	816
Esch/Alzette	CV	Esch/Alzette	CR168	6.411 – 7.316	« Rue de Schifflange » à Esch	905
Esch/Alzette	CV	Frisange	CR156	0.000 – 3.306	Frisange - Aspelt	3306
Esch/Alzette	CV	Frisange	CR156	3.400 – 3.545	« Rue de Mondorf » à Aspelt	145
Esch/Alzette	CV	Kayl	CR165	4.387 – 4.704	« Rue de Noertzange » à Kayl	317
Esch/Alzette	CV	Kayl	CR165A	0.000 – 0.416	« Rue des Légionnaires » à Tétange	416
Esch/Alzette	CV	Kayl	CR166	3.089 – 3.873	« Rue du Commerce », « Rue de Schifflange » à Kayl	784
Esch/Alzette	CV	Leudelange	CR163	8.635 – 8.688	Leudelange-Gare (passage à niveau)	53
Esch/Alzette	CV	Leudelange	CR163	8.688 – 8.720	Leudelange-Gare (passage à niveau)	32
Esch/Alzette	CV	Mondercange	CR169	3.782 – 3.896	Route de liaison vers la N4 à Pontpierre	114
Esch/Alzette	CV	Pétange	CR176	0.000 – 0.715	« Rue du Commerce » et « Avenue Dr Gaasch » à Rodange	715
Esch/Alzette	CV	Roeser	CR186	2.280 – 2.370	Kockelscheuer - Bettembourg	90
Esch/Alzette	CV	Sanem	CR178	0.907 – 2.127	« Rue Lentz », « Rue G.D. Charlotte » et « Rue de la Gare » à Belvaux	1220
Esch/Alzette	CV	Sanem	CR178	5.400 – 6.350	« Rue de Limpach »	950
Esch/Alzette	CV	Schifflange	CR168	7.316 – 7.989	« Rue d'Esch » et « Rue de Lallange » à Schifflange	673
Grevenmacher	CV	Flaxweiler	CR146A	0.000 – 0.447	Niederdonven – Wormeldange	447
Grevenmacher	CV	Grevenmacher	CR140	0.000 – 0.500	« Rue de la Moselle », « Rue Ste. Cathérine » et « Rue Münschecker » à Grevenmacher	500
Grevenmacher	CV	Grevenmacher	CR140A	0.000 – 0.193	« Rue de Trèves » à Grevenmacher	193
Grevenmacher	CV	Grevenmacher	CR146	13.628 – 13.893	Niederdonven – Deysermillen	265
Grevenmacher	CV	Manternach	CR135	3.602 – 4.018	« Duerfstrooss » à Berbourg	416
Grevenmacher	CV	Manternach	CR137D	0.000 – 0.368	« Neie Wee » à Berbourg	368
Grevenmacher	CV	Wormeldange	CR146	12.480 – 13.628	Niederdonven - Deysermillen	1148
Grevenmacher	CV	Wormeldange	CR146A	0.447 – 1.111	Niederdonven – Wormeldange	664
Luxembourg	CV	Bertrange	CR163	10.553 – 13.042	N5 « Gréivelsbarrière » - N6 « Tosseberg » à Bertrange	2489
Luxembourg	CV	Bertrange	CR180	0.000 – 0.702	N35 – CR163 « Rue de Luxembourg » à Bertrange	702
Luxembourg	CV	Bertrange	CR163	8.720 – 8.800	Leudelange-Gare (passage à niveau)	80
Luxembourg	CV	Contern	CR132	16.493 – 16.688	« Rue de Medingen » à Moutfort	195
Luxembourg	CV	Luxembourg	CR215	1.514 – 1.986	Liaison N55 « Rue de Rollingergrund » - CR215A	472
Luxembourg	CV	Luxembourg	CR233	0.000 – 1.275	Liaison N7 « Rue de Beggen » - « Rue de la Cimenterie »	1275
Luxembourg	CV	Niederanven	CR127	0.570 – 1.233	« Rue du Château » à Senningen	663
Luxembourg	CV	Sandweiler	CR159	12.500 – 14.336	Scheidhof – Sandweiler (Rue d'Iltzig)	1836
Luxembourg	CV	Sandweiler	CR173	0.000 – 1.308	Liaison CR159-CR234	1308
Luxembourg	CV	Steinsel	CR124	0.846 – 4.202	Heisdorf - Asselscheuer	3356
Luxembourg	CV	Steinsel	CR125	2.530 – 3.951	Walferdange - Asselscheuer	1421
Luxembourg	CV	Strassen	CR181	6.287 – 6.666	Strassen - Bridel	379
Mersch	CV	Colmar/Berg	CR345A	0.460 – 0.713	« Rue de la Poste » à Colmar/Berg	253
Mersch	CV	Lorentzweiler	CR124	4.202 – 5.532	Heisdorf - Asselscheuer	1330
Mersch	CV	Mersch	CR183	0.437 – 0.575	Mersch - Beringen	138
Mersch	CV	Helperknapp	CR105B	0.000 – 0.214	Liaison N12 - CR105 entre Dondelange et Ansembourg	214
Remich	CV	Dalheim	CR155	0.000 – 1.198	Dalheim - Filsdorf	1198
Remich	CV	Dalheim	CR148	3.059 – 3.269	Welfrange - Dalheim	210
Remich	CV	Mondorf-les-Bains	CR162	12.175 – 12.287	Ellange-Gare, direction Elvange	112
Remich	CV	Remich	CR152D	0.000 – 0.812	Liaison N10 - CR152 à Remich	812
Clervaux	CV	Clervaux	CR332D	0.000 – 0.683	« Mecherwee » à Eselborn	683
Clervaux	CV	Clervaux	CR326B	0.000 – 0.452	« Haaptstrooss » à Roder	452
Clervaux	CV	Wincrange	CR333A	0.000 – 0.807	Village de Hachiville	807
Diekirch/Vianden	CV	Diekirch	CR351	0.000 – 0.771	« Rue de l'Hôpital » à Diekirch	771
Echternach	CV	Echternach	CR378	0.000 – 1.685	« Rue Dondelinger » et « Rue Grégoire Schoupe » à Echternach	1685
Echternach	CV	Echternach	CR366A	0.000 – 0.098	« Rue Maximilien » à Echternach	98
Wiltz	CV	Boulaide	CR310	18.038 – 18.279	« Rue du Curé » à Boulaide	241

Wiltz	CV	Goesdorf	CR321A	0.000 – 0.777	« Duerfstrooss » à Dahl	777
Wiltz	CV	Goesdorf	CR321C	0.000 – 0.153	« Weltzerwee » à Dahl	153
Wiltz	CV	Lac-de-la-Haute-Sûre	CR316	0.000 – 2.045	Liaison Mecher avec la N26	2045
Wiltz	CV	Lac-de-la-Haute-Sûre	CR316	2.600 – 4.021	Liaison Mecher avec le CR318	1421
Wiltz	CV	Wiltz	CR319B	0.000 – 0.508	« Rue de la Chapelle » à Wiltz	509
Wiltz	CV	Wiltz	CR318	10.740 – 11.679	« Route de Bastogne » à Wiltz	939
Wiltz-Diekirch	CV	Kiischpelt-Parc Hosingen	CR323	1.020 – 7.706	Schraupegaass - Rue de Lellingen	6686
Total :						54 131

Tableau III - Seront déclassés chemins vicinaux les tronçons de route nationale ci-après :

Service	Nouveau nom	Commune	Ancien nom	P.K. - P.K.	Nom de la rue	Longueur m
Esch/Alzette	CV	Differdange	N31	24.780 – 25.550	« Avenue Charlotte »	770
Esch/Alzette	CV	Esch/Alzette	N31A	15.314 – 15.524	« Rue du Quartier » à Esch	210
Esch/Alzette	CV	Mondercange	N4	10.886 – 11.766	« Rue de l'Europe » à Pontpierre	880
Grevenmacher	CV	Junglinster	N11C	0.000 – 0.302	« Rue du Village » à Graulinster	302
Luxembourg	CV	Luxembourg	N1A	0.000 – 0.106	« Rue de la Tour Jacob », tronçon sous la brasserie Mansfeld	106
Luxembourg	CV	Luxembourg	N12	0.000 – 0.230	« Rue de Rollinggrund », à partir de la Place de l'Etoile	230
Luxembourg	CV	Luxembourg	N53A	0.000 – 0.235	Côte d'Eich entre le « Bd. J. Ulveling » et la « Grand-Rue »	235
Luxembourg	CV	Sandweiler	N2	7.224 – 8.770	« Rue Principale » et « Rue de Remich » à Sandweiler	1546
Luxembourg	CV	Sandweiler	N28	0.000 – 0.775	« Rue d'Oetrange » à Sandweiler	775
Mersch	CV	Lorentzweiler	N7	11.204 – 11.667	Ancienne assiette entre le giratoire « Jegen » et l'échangeur A7	463
Remich	CV	Bous	N2	18.855 – 19.282	« Rue de Luxembourg » à Bous	427
Remich	CV	Bous	N2	18.525 – 18.685	« Rue de Luxembourg » à Bous en cul de sac	160
Wiltz	CV	Esch/Sûre	N27B	0.000 – 0.525	« Rue du Moulin » à Esch/Sûre	525
Wiltz	CV	Wiltz	N12	55.950 – 56.560	« Grand-Rue », « Rue du Château » et « Rue du 31 Août 1942 » à Wiltz	610
Total :						7 239

Tableau IV - Seront classés bretelles d'autoroute les routes nationales ci-après :

Service	Nouveau nom	Commune	Ancien nom	P.K. - P.K.	Nom de la rue	Longueur m
Grevenmacher	Bretelle	Grevenmacher	N1D	0.000 – 0.405	Bretelle autoroute vers A1	395
Grevenmacher	Bretelle	Merttert	N1D	0.405 – 1.000	Bretelle autoroute vers A1	405
Total :						800

Tableau V - Seront classés routes nationales les tronçons de chemin repris ci-après :

Service	Nouveau nom	Commune	Ancien nom	P.K. - P.K.	Nom de la rue	Longueur m
Esch/Alzette	N33	Kayl	CR165	4.704 – 6.127	« Rue de Noertzange » à Kayl - A13	1423
Echternach	N10	Echternach	CR366	1.553 – 1.665	« Rue Ermesinde » à Echternach	112
Total :						1 535

Tableau VI - Seront classés routes nationales les chemins vicinaux ci-après :

Service	Nouveau nom	Commune	Ancien nom	P.K. - P.K.	Nom de la rue	Longueur m
Echternach	N10	Echternach	CV	–	« Rue Charly » à Echternach	534
Wiltz	N26A	Lac-de-la-Haute-Sûre	CV	–	Liaison entre Harlange et Bavigne	3971
Total :						4 505

Tableau VII - Seront classés chemins repris les chemins vicinaux ci-après :

Service	Nouveau nom	Commune	Ancien nom	P.K. - P.K.	Nom de la rue	Longueur m
Capellen	CR189A	Koerich	CV	–	Chemin dit « Risqui » reliant le CR189 au CR105	860
Capellen	CR189A	Habscht	CV	–	Chemin dit « Risqui » reliant le CR189 au CR105	1257
Esch/Alzette	CR184	Dudelange	CV	–	« Rue Lentz », « Rue Edison » et une partie de la « Rue Dominique Lang » à Dudelange	460
Esch/Alzette	CR166	Kayl	CV	–	« Rue Michel » à Kayl	695
Esch/Alzette	CR169	Mondercange	CV	–	« Rue de Luxembourg » à Pontpierre	543
Esch/Alzette	CR175B	Pétange	CV	–	« Rue de la Liberté » à Pétange	248
Esch/Alzette	CR176	Pétange	CV	–	Une partie de la « Rue du Clopp » et une partie du « Chemin de Brouck » à Rodange	738
Esch/Alzette	CR178	Sanem	CV	–	Liaison entre la « Rue Dicks-Lentz » et le CR168 à Belvaux	192
Grevenmacher	CR146	Wormeldange	CV	–	« Rue de Donven » à Machtum	755
Grevenmacher	CR146	Wormeldange	CV	–	« Rue de Faubourg » à Machtum	181
Luxembourg	CR132	Contern	CV	–	« Rue Soibelwee » à Moutfort	209
Luxembourg	CR224	Luxembourg	CV	–	« Rue de Neufchâteau » entre la N3 et la « Rue d'Orchimont »	155

Luxembourg	CR224	Luxembourg	CV	-	« Rue Rangwee » entre le giratoire « Gluck » et la « Rue des Scillas »	196
Luxembourg	CR233	Luxembourg	CV	-	« Rue de la Cimenterie » à Beggen	339
Luxembourg	CR126	Niederanven	CV	-	Entre la N1 « Route de Trèves » et le giratoire « CargoCenter »	1018
Luxembourg	CR233	Walferdange	CV	-	« Rue Charles Rausch » à Walferdange	205
Mersch	CR345A	Colmar/Berg	CV	-	« Enneschten Wee » à Colmar/Berg	374
Mersch	CR183	Mersch	CV	-	Cite Cepal à Mersch	847
Remich	CR148B	Dalheim	CV	-	« Munnererferwee » à Welfrange	107
Remich	CR148B	Dalheim	CV	-	« Réimecherwee » à Welfrange	483
Remich	CR148C	Dalheim	CV	-	« Krautemergaass » à Dalheim	224
Clervaux	CR326B	Clervaux	CV	-	« Bombatsch » à Marnach	835
Clervaux	CR326B	Clervaux	CV	-	« Schwarzenhiwweelstrooss » à Marbourg	800
Clervaux	CR363	Weiswampach	CV	-	« Ourenereewe » à Weiswampach	2673
Clervaux	CR333A	Wincrange	CV	-	Allant du CR333 à l'intérieur de Hachville jusqu'à la frontière belgo-luxembourgeoise	2000
Diekirch/Vianden	CR351	Diekirch	CV	-	« Rue Dr. Mambourg » et « Rue Muller-Fromes » à Diekirch	411
Diekirch/Vianden	CR359	Erpeldange	CV	-	« Rue du Cimetière » à Ingeldorf	46
Diekirch/Vianden	CR347	Vallée de l'Ernz	CV	-	« Rue de Folkendange » à Stegen	715
Echternach	CR372A	Rospport-Mompach	CV	-	Liaison entre la « Rue du Barrage » à Rospport et la N10	813
Redange	CR306B	Wahl	CV	-	Liaison entre Rindschleiden et le CR308	449
Redange	CR304A	Redange	CV	-	« Rue d'Ospren » et « Rue de Redange » entre Redange et Ospren	2423
Wiltz	CR321	Goesdorf	CV	-	Liaison Bockholtz/Moulin - Haarderbaach	2481
Wiltz	CR331A	Goesdorf	CV	-	Liaison entre le CR331 et le CR321 à la hauteur du monument	328
Wiltz	CR321A	Goesdorf	CV	-	Liaison entre le CR321 et le CR331 à la hauteur de la chapelle	406
Wiltz	CR318A	Lac-de-la-Haute-Sûre	CV	-	« Duerfstrooss » entre Mecher et Nothum	1893
Total :						26 359

Tableau VIII - Seront classés chemins repris les chemins étatiques suivants, actuellement sans statut :

Service	Nouveau nom	Commune	Ancien nom	P.K. - P.K.	Nom de la rue	Longueur m
Capellen	CR110E	Käerjeng	-	-	Bascharage-Gare (accès gare)	88
Capellen	CR181	Kopstal	-	-	Contournement Sud de Bridel	1088
Capellen	CR102	Mamer	-	-	Raccordement du CR102 au giratoire	962
Esch/Alzette	CR168A	Esch/Alzette	-	-	Liaison CR168 – B40	248
Esch/Alzette	CR191	Esch/Alzette	-	-	Liaison CR168 – giratoire « Raemerich »	104
Esch/Alzette	CR191	Esch/Alzette	-	-	Liaison CR168 – giratoire « Raemerich »	483
Esch/Alzette	CR191	Esch/Alzette	-	-	Liaison CR168 – giratoire « Raemerich »	914
Esch/Alzette	CR191A	Esch/Alzette	-	-	Liaison CR191 - N31	41
Esch/Alzette	CR191B	Esch/Alzette	-	-	Liaison entre le CR191	88
Esch/Alzette	CR168A	Esch/Alzette	-	-	Connection Rond-point Belval-gare au CR168	265
Esch/Alzette	CR191	Sanem	-	-	Liaison CR168 – giratoire « Raemerich »	800
Esch/Alzette	CR191	Sanem	-	-	Liaison CR168 – giratoire « Raemerich »	430
Esch/Alzette	CR191	Sanem	-	-	Liaison CR168 – giratoire « Raemerich »	73
Esch/Alzette	CR191A	Sanem	-	-	Liaison CR191 - N31	209
Esch/Alzette	CR191B	Sanem	-	-	Liaison entre le CR191	449
Grevenmacher	CR121A	Junglinster	-	-	Raccordement du CR121A au contournement de Junglinster (nord)	173
Grevenmacher	CR121A	Junglinster	-	-	Raccordement du CR121A au contournement de Junglinster (sud)	70
Luxembourg	CR234A	Contern	-	-	Accès vers Chau de Contern (jusqu'au accès gare CFL)	182
Luxembourg	CR219	Luxembourg	-	-	Liaison N2-N1A « Rue des Alouettes »	260
Luxembourg	CR224	Luxembourg	-	-	Extension de la « Rue de Neufchâteau » jusqu'au projet « Nouvelle N3 »	80
Luxembourg	CR181	Strassen	-	-	Contournement Sud de Bridel	383
Remich	CR148	Dalheim	-	-	Raccordement du CR148 à la N13	193
Remich	CR162	Mondorf-les-Bains	-	-	Raccordement du CR162 à la N16 à Ellange-Gare	150
Echternach	CR368A	Echternach	-	-	« Rue Henri Tudor » à Echternach	1612
Echternach	CR372B	Rospport	-	-	« Rue de la gare » à Rospport	240
Redange	CR304B	Redange	-	-	« Rue du Lycée » à Redange	572
Mersch	CR115A	Bissen	-	-	Accès Google DataCenter à Roost	687
Total :						10 844

Tableau IX - Seront classés routes nationales les chemins étatiques suivants, actuellement sans statut :

Service	Nouveau nom	Commune	Ancien nom	P.K. - P.K.	Nom de la rue	Longueur m
Capellen	N6A	Mamer	-	-	« Rue Gaston Thorn » à Mamer	149
Esch/Alzette	N31	Differdange	-	-	Petit Contournement de Differdange, lot 2	718
Esch/Alzette	N32	Differdange	-	-	Rocade de Differdange	821

Esch/Alzette	N37	Esch/Alzette	-	-	Liaison CR110 – échangeur Ehlerange	87
Esch/Alzette	N33	Kayl	-	-	Giratoire à Kayl – CR165	276
Esch/Alzette	N37	Mondercange	-	-	Liaison CR110 – échangeur Ehlerange	623
Esch/Alzette	N32	Sanem	-	-	Rocade de Differdange	1030
Esch/Alzette	N32	Sanem	-	-	Liaison CR110 – CR178 Uerschterhaff	1105
Esch/Alzette	N37	Sanem	-	-	Liaison CR110 – échangeur Ehlerange	105
Esch/Alzette	N32	Sanem	-	-	Nouvelle route - Pénitencier entre Rond-point Aessen et CR178	1080
Esch/Alzette	N39	Dudelange	-	-	Connection Rond-point Echangeur Burange - Rond-point Eurohub	1785
Grevenmacher	N11	Junglinster	-	-	Contournement de Junglinster	3543
Grevenmacher	N11E	Junglinster	-	-	Bretelle ouest de la N11 à Gonderange	965
Grevenmacher	N11F	Junglinster	-	-	Accès Lycée	210
Luxembourg	N34	Bertrange	-	-	Giratoire « Rue de l'Industrie » - Giratoire « Rue de Strassen »	262
Luxembourg	N34	Bertrange	-	-	Giratoire « Rue de Strassen » - Giratoire « Tossenber »	1300
Luxembourg	N34A	Bertrange	-	-	Liaison N34 – CR230	385
Luxembourg	N6A	Bertrange	-	-	Liaison N6 - « Rue Gaston Thorn » à Mamer	565
Luxembourg	N2	Luxembourg	-	-	Contournement de Sandweiler	207
Luxembourg	N4A	Luxembourg	-	-	Boulevard de Kockelscheuer	2188
Luxembourg	N12	Luxembourg	-	-	Liaison de la « Rue de Rollingergrund » avec la « Route d'Arion »	87
Luxembourg	N56	Luxembourg	-	-	Prolongation de la N56 jusqu'au giratoire Merl	1014
Luxembourg	N56A	Luxembourg	-	-	Prolongation de la N56A jusqu'à la N56 vers le giratoire « Merl »	838
Luxembourg	N56B	Luxembourg	-	-	Liaison N56A-N56	114
Luxembourg	N56C	Luxembourg	-	-	Liaison N56-N56A	69
Luxembourg	N56D	Luxembourg	-	-	Liaison N56A-N56	46
Luxembourg	B31	Luxembourg	-	-	Rocade de Bonnevoie - CR224 vers N3	634
Luxembourg	N40	Luxembourg	-	-	Projet « Nouvelle N3 » entre la jonction avec la N3 et la « Rue des Scillas »	1270
Luxembourg	N2	Sandweiler	-	-	Contournement de Sandweiler	2125
Luxembourg	N28	Sandweiler	-	-	Raccordement de la N28 au contournement de Sandweiler	504
Luxembourg	N34	Strassen	-	-	Giratoire « Rue de l'Industrie » - Giratoire « Rue de Strassen »	563
Luxembourg	N34A	Strassen	-	-	Liaison N34 – CR230	345
Mersch	N7D	Colmar/Berg	-	-	Liaison N7 - A7 (jusqu'à l'accès vers le circuit automobile)	335
Mersch	N7	Lorentzweiler	-	-	Liaison giratoire « Jegen » - giratoire « échangeur A7 »	453
Remich	N2	Bous	-	-	Contournement de Bous	1012
Diekirch	N27B	Diekirch	-	-	Route traversant la Z.I. ZANO	1140
					Total :	27 953

Tableau X - Places publiques à céder aux Communes :

Service	Nouveau nom	Commune	Ancien nom	P.K. - P.K.	Nom de la rue	Longueur m
Capellen	-	Garnich	N13	-	Parking implanté sur l'ancienne assiette le long du PK 4.000	168
Capellen	-	Käerjeng	N5	-	Ancienne assiette le long du PK 18.350	218
Capellen	-	Mamer	N6	-	Ancienne assiette le long du PK 6.715-6.975	260
Capellen	-	Mamer	N6	-	Partie de la « Rue Pafebrouch »	183
Capellen	-	Mamer	N6	-	Ancienne assiette le long du PK 9.950-10.300	350
Capellen	-	Mamer	CR102	-	Ancienne assiette le long du PK 3.700 à l'entrée de Mamer	127
Mersch	-	Colmar/Berg	N7	-	Ancienne assiette le long du PK 25.530	182
Mersch	-	Mersch	N7	-	Ancienne assiette le long du PK 17.390, « Impasse Kayser »	174
Mersch	-	Mersch	CR102	-	Ancienne assiette le long du PK 18.835, accès vers « Kannerduerf »	580
Diekirch/Vianden	-	Schieren	N7	-	« Impasse Meris »	171
Diekirch/Vianden	-	Vallée de l'Ernz	CR347	-	« Rue de Medernach » à Stegen	164
Echternach	-	Echternach	N11	-	« Route de Luxembourg » à Lauternborn (Echternach)	506
					Total :	3 083

Tableau XI - Seront renommés les tronçons de la voirie étatique ci-après :

Service	Nouveau nom	Commune	Ancien nom	P.K. - P.K.	Nom de la rue	Longueur m
Capellen	CR110E	Käerjeng	CR110	7.962 – 8.055	Bascharage – Gare (accès gare)	93
Diekirch/Vianden	CR345B	Ettelbruck	CR345A	0.000 – 0.148	Liaison entre la Rocade Est et le CR345	148
Diekirch/Vianden	CR347A	Vallée de l'Ernz	CR347	5.798 – 6.548	« Rue de Medernach » à Stegen	750
Esch/Alzette	CR163A	Leudelage	CR163	8.555 – 8.635	Leudelage – Gare (passage à niveau, accès gare)	80
Esch/Alzette	N32A	Sanem	N32	2.105 – 2.588	Entre le giratoire et le CR174 à Soleuvre	483
Grevenmacher	CR125	Junglinster	CR124	6.206 – 6.457	Eisenborn	251
Grevenmacher	CR135	Manternach	CR135A	0.000 – 0.100	Berbourg	100
Grevenmacher	CR140	Grevenmacher	CR140B	0.000 – 0.210	« Rue Schaffmill »	210
Grevenmacher	N11D	Junglinster	N11	11.600 – 11.860	Raccordement de l'ancienne N11 au CR121A « route d'Echternach »	260
Luxembourg	CR126	Steinsel	CR125	2.237 – 2.530	Walferdange – Asselscheuer	293
Luxembourg	CR126	Walferdange	CR125	0.000 – 2.237	Walferdange – Asselscheuer	2237
Luxembourg	CR215	Luxembourg	CR215A	0.000 – 0.813	Jonction entre la N55 et le CR215	813
Luxembourg	CR233A	Walferdange	CR233	3.681 – 3.881	« Rue de la gare » à Walferdange	200
Luxembourg	CR234	Contern	CR132	16.688 – 16.929	« Rue d'Oetrange » à Moutfort	241
Luxembourg	N1A	Luxembourg	N1B	0.000 – 0.095	Liaison N1 - N1A	95

Luxembourg	N40	Hesperange	-	0.000 – 0.847	« Rue des Scillas »	847
Mersch	CR125	Lorentzweiler	CR124	5.532 – 6.206	Asselscheuer - Eisenborn	674
Mersch	CR183A	Mersch	CR183	0.000 – 0.404	Mersch - Beringen	404
Remich	N28	Bous	N2	18.685 – 18.855	Prolongement de la N28 vers le giratoire « Bous »	170
Remich	N28	Bous	N13	40.572 – 40.695	Prolongement de la N28 vers le giratoire « Bous »	123
Wiltz	CR310	Boulaide	CR309A	0.000 – 0.196	« Rue Romaine » à Boulaide	196
Wiltz	CR318A	Lac-de-la-Haute-Sûre	CR316	2.120 – 2.629	« Duerfstrooss » et « Denkert » à Mecher	509
Wiltz	N12	Wiltz	N26A	0.000 – 1.026	« Rue Michel Thilges » à Wiltz	1026
Wiltz	N12	Wiltz	N26	0.000 – 1.460	« Rue Grande-Duchesse Charlotte » à Wiltz	1460
Wiltz	N25	Wiltz	N12	56.570 – 56.896	« Rue du 31 Août 1942 » à Wiltz	326
Total :						11 989

RECAPITULATIF

Bilan des routes à reprendre et à céder

Routes à reprendre			Routes à céder		
Num.	Tableau	Longueur km	Num.	Tableau	Longueur km
VI	Seront classés N les CV	4.505	II	Seront déclassés CV les tronçons de CR	54.131
VII	Seront classés CR les CV	26.359	III	Seront déclassés CV les tronçons de N	7.239
			X	CR cédés aux communes (Places)	0.871
			X	N cédées aux communes (Places)	2.212

Total : 30.864

Total : 64.453

Bilan des routes qui changent de statut

Num.	Tableau	Longueur km	Num.	Tableau	Longueur km
IV	Seront classés bretelles les tronçons de N	0.800	I	Seront déclassés CR les tronçons de N	4.951
V	Seront classés N les tronçons de CR	1.535			

Reprise dans le réseau étatique des routes actuellement sans statut

Num.	Tableau	Longueur km
VIII	Seront classés CR	10.844
IX	Seront classés N	27.953

Total : 38.797

Bulletin de vote 8 - projet de loi N°7423

Bulletin de Vote (Vote Public)

Date: 30/11/2021 18:22:21	Président: M. Etgen Fernand
Scrutin: 8	Secrétaire A: M. Scheeck Laurent
Vote: PL 7423 Reclassement part. de la voirie	Secrétaire B: Mme Barra Isabelle
Description: Projet de loi 7423	

	Oui	Abst	Non	Total
Présents:	50	2	0	52
Procuration:	8	0	0	8
Total:	58	2	0	60

Nom du député	Vote	(Procuration)	Nom du député	Vote	(Procuration)
CSV					
Mme Adehm Diane	Oui		Mme Arendt épouse Kemp Nank	Oui	(M. Mosar Laurent)
M. Eicher Emile	Oui	(M. Eischen Félix)	M. Eischen Félix	Oui	
M. Galles Paul	Oui		M. Gloden Léon	Oui	
M. Halsdorf Jean-Marie	Oui		Mme Hansen Martine	Oui	
Mme Hetto-Gaasch Françoise	Oui		M. Kaes Aly	Oui	
M. Lies Marc	Oui		M. Mischo Georges	Oui	
Mme Modert Octavie	Oui		M. Mosar Laurent	Oui	
Mme Reding Viviane	Oui	(Mme Hansen Martine)	M. Roth Gilles	Oui	
M. Schaaf Jean-Paul	Oui		M. Spautz Marc	Oui	
M. Wilmes Serge	Oui		M. Wiseler Claude	Oui	
M. Wolter Michel	Oui	(M. Halsdorf Jean-Marie)			

déi gréng					
Mme Ahmedova Semiray	Oui		M. Back Carlo	Oui	
M. Benoy François	Oui		Mme Bernard Djuna	Oui	
Mme Empain Stéphanie	Oui		Mme Gary Chantal	Oui	
M. Hansen- Marc	Oui		Mme Lorsché Josée	Oui	
M. Margue Charles	Oui				

DP					
M. Arendt Guy	Oui		M. Bauler André	Oui	
M. Baum Gilles	Oui		Mme Beissel Simone	Oui	
M. Colabianchi Frank	Oui		M. Etgen Fernand	Oui	
M. Graas Gusty	Oui		M. Hahn Max	Oui	
Mme Hartmann Carole	Oui		M. Knaff Pim	Oui	
M. Lamberty Claude	Oui		Mme Polfer Lydie	Oui	(M. Graas Gusty)

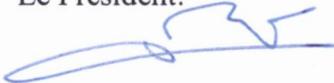
LSAP					
Mme Asselborn-Bintz Simone	Oui		M. Biancalana Dan	Oui	
Mme Burton Tess	Oui		Mme Closener Francine	Oui	(M. Cruchten Yves)
M. Cruchten Yves	Oui		M. Di Bartolomeo Mars	Oui	
M. Engel Georges	Oui		M. Haagen Claude	Oui	(M. Engel Georges)
Mme Hemmen Cécile	Oui		Mme Mutsch Lydia	Oui	

déi Lénk					
Mme Cecchetti Myriam	Abst.		Mme Oberweis Nathalie	Abst.	

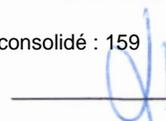
Piraten					
M. Clement Sven	Oui		M. Goergen Marc	Oui	

ADR					
M. Engelen Jeff	Oui		M. Kartheiser Fernand	Oui	
M. Keup Fred	Oui		M. Reding Roy	Oui	(M. Kartheiser Fernand)

Le Président:



Le Secrétaire général:



7423/08

N° 7423⁸**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2021-2022

PROJET DE LOI

concernant le reclassement partiel de la voirie et la reprise par l'Etat d'une série de chemins vicinaux et portant modification de l'article 6bis de la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes

* * *

**DISPENSE DU SECOND VOTE CONSTITUTIONNEL
PAR LE CONSEIL D'ETAT**

(7.12.2021)

Le Conseil d'État,

appelé par dépêche du Président de la Chambre des députés du 30 novembre 2021 à délibérer sur la question de dispense du second vote constitutionnel du

PROJET DE LOI

concernant le reclassement partiel de la voirie et la reprise par l'Etat d'une série de chemins vicinaux et portant modification de l'article 6bis de la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes

qui a été adopté par la Chambre des députés dans sa séance du 30 novembre 2021 et dispensé du second vote constitutionnel ;

Vu ledit projet de loi et les avis émis par le Conseil d'État en ses séances des 2 juillet 2019, 1^{er} décembre 2020 et 28 septembre 2021 ;

se déclare d'accord

avec la Chambre des députés pour dispenser le projet de loi en question du second vote prévu par l'article 59 de la Constitution.

Ainsi décidé en séance publique à l'unanimité des 15 votants, le 7 décembre 2021.

Le Secrétaire général,

Marc BESCH

*Pour le Président,**Le Vice-Président*

Patrick SANTER

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

Mémorial A N° 878 de 2021



Loi du 15 décembre 2021 concernant le reclassement partiel de la voirie et la reprise par l'État d'une série de chemins vicinaux et portant modification de l'article 6bis de la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes.

Nous Henri, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Notre Conseil d'État entendu ;

De l'assentiment de la Chambre des Députés ;

Vu la décision de la Chambre des Députés du 30 novembre 2021 et celle du Conseil d'État du 7 décembre 2021 portant qu'il n'y a pas lieu à second vote ;

Avons ordonné et ordonnons :

Art. 1^{er}.

Sont déclassés :

1° en chemins repris :

les tronçons de routes nationales énumérés à l'annexe, tableau I ;

2° en chemins vicinaux :

(a) les chemins repris énumérés à l'annexe, tableau II ;

(b) les tronçons de routes nationales énumérés à l'annexe, tableau III ;

3° en bretelles d'autoroutes :

les tronçons de routes nationales énumérés à l'annexe, tableau IV.

Art. 2.

Sont classés routes nationales :

1° les chemins repris énumérés à l'annexe, tableau V ;

2° les chemins vicinaux énumérés à l'annexe, tableau VI.

Art. 3.

Sont repris par l'État, pour être entretenus à ses frais, les chemins vicinaux énumérés à l'annexe, tableau VII.

La reprise des chemins en question vaut également pour les arbres d'alignement y plantés ou à y planter.

Art. 4.

Le prix des emprises nécessaires pour les redressements de tous les chemins repris, comportant élargissement ou déplacement de l'assise, est supporté pour moitié par l'État et pour moitié par les communes intéressées.

Art. 5.

Sont classés les chemins étatiques sans statut au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi :

1° en chemins repris :

les tronçons de voirie énumérés à l'annexe, tableau VIII ;

2° en routes nationales :

les tronçons de voirie énumérés à l'annexe, tableau IX.

Art. 6.

Sont cédées aux communes les places publiques énumérées à l'annexe, tableau X.

Art. 7.

Sont renommés les chemins repris et routes nationales énumérés à l'annexe tableau XI.

Art. 8.

L'article 6bis de la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes est remplacé comme suit :

« Art. 6bis.

Le programme des contournements d'agglomérations et tronçons de route reliant un échangeur à la voirie normale de l'État est le suivant :

- 1° le contournement de Bous sur la N2 entre les P.K. 18,500 et 19,570 ;
- 2° le contournement de Sandweiler sur la N2 entre son intersection avec le CR234 à l'ouest de Sandweiler et son intersection avec la N28 à l'est de Sandweiler et sur la N28 entre les P.K. 0,000 et 0,800 ;
- 3° le contournement de Junglinster sur la N11 entre le P.K. 12,200 et le P.K. 15,100 ;
- 4° le contournement de Dippach-Gare sur la N13 entre le P.K. 9,200 et le P.K. 11,200 ;
- 5° la transversale de Clervaux sur la N18 entre la N7 au P.K. 60,260 et la N18 au P.K. 7,320 ;
- 6° le contournement de Pétange et de Rodange sur la N31 entre son intersection avec la N5 au lieu-dit « Biff » et le P.K. 33,180 ;
- 7° la N32 entre le CR178 au P.K. 6,400 au lieu-dit « Uerschterhaff » et le CR174 au P.K. 4,205 à Differdange ;
- 8° la N34 entre ses intersections avec la N6 au lieu-dit « Tossebiérg » et la N5 au lieu-dit « Helfenterbruck » ;
- 9° la N34A entre ses intersections avec la N34 au lieu-dit « Bourmicht » et le CR230 au P.K. 2,880 ;
- 10° le contournement de Bertrange sur la N35 entre ses intersections avec la N5 au lieu-dit « Greivelsbarrière » et la N34 ;
- 11° le contournement sud de Bridel sur le CR181 entre le P.K. 6,400 et l'intersection avec le CR215 au lieu-dit « Biergerkräiz » ;
- 12° le contournement de Bascharage entre le P.K. 14.250 sur la N5 et sa jonction avec l'A13.

»

Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

*Le Ministre de la Mobilité
et des Travaux publics,*
François Bausch

Château de Berg, le 15 décembre 2021.
Henri

Tableau I - Seront déclassés chemins repris les tronçons de route nationale ci-après :

Service	Nouveau nom	Commune	Ancien nom	P.K. - P.K.	Nom de la rue	Longueur m
Esch/Alzette	CR132	Bettembourg	N13	/	« Route de Mondorf » Ancienne assiette de la N13	180
Esch/Alzette	CR174	Differdange	N31	25.550 – 25.796	« Rue Emile Mark »	246
Grevenmacher	CR121A	Junglinster	N11	11.860 – 14.732	Traversée de Junglinster	2 872
Luxembourg	CR185	Luxembourg	N2	6.080 – 6.255	Giratoire Sandweiler Ouest – Sandweiler	175
Luxembourg	CR185	Sandweiler	N2	6.255 – 7.224	Giratoire Sandweiler Ouest – Sandweiler	969
Remich	CR149	Bous	N2	19.282 – 19.590	Bous – Remich	308
Wiltz	CR316	Esch/Sûre	N27B	0.525 – 0.726	« Rue de Lultzhausen » à Esch/Sûre	201
Total :						4 951

Tableau II - Seront déclassés chemins vicinaux les tronçons de chemin repris ci-après :

Service	Nouveau nom	Commune	Ancien nom	P.K. - P.K.	Nom de la rue	Longueur m
Capellen	CV	Dippach	CR106	8.675 – 8.740	Limpach – Schouweiler (passage à niveau)	65
Capellen	CV	Kehlen	CR104B	0.000 – 0.266	Embranchement CR104 et CR104A à Nospelt (Grand-Rue)	266
Capellen	CV	Kehlen	CR105B	0.214 – 0.535	Liaison N12 – CR105 entre Dondelange et Ansembourg	321
Capellen	CV	Kopstal	CR181	6.666 – 7.113	« Rue Lucien Wercollier » à Bridel	447
Capellen	CV	Kopstal	CR181	7.225 – 8.230	« Rue Birgerkraiz » à Bridel	1005
Capellen	CV	Mamer	CR102	4.845 – 6.114	Mamer – Kehlen (excepté le pont sur l'autoroute)	1269
Capellen	CV	Habscht	CR105A	0.000 – 0.511	« Rue de Nospelt » à l'intérieur de Roodt	511
Esch/Alzette	CV	Differdange	CR174B	0.000 – 0.816	« Avenue d'Obercorn » à Obercorn	816
Esch/Alzette	CV	Esch/Alzette	CR168	6.411 – 7.316	« Rue de Schifflange » à Esch	905
Esch/Alzette	CV	Frisange	CR156	0.000 – 3.306	Frisange - Aspelt	3306
Esch/Alzette	CV	Frisange	CR156	3.400 – 3.545	« Rue de Mondorf » à Aspelt	145
Esch/Alzette	CV	Kayl	CR165	4.387 – 4.704	« Rue de Noertzange » à Kayl	317
Esch/Alzette	CV	Kayl	CR165A	0.000 – 0.416	« Rue des Légionnaires » à Tétange	416
Esch/Alzette	CV	Kayl	CR166	3.089 – 3.873	« Rue du Commerce », « Rue de Schifflange » à Kayl	784
Esch/Alzette	CV	Leudelange	CR163	8.635 – 8.688	Leudelange-Gare (passage à niveau)	53
Esch/Alzette	CV	Leudelange	CR163	8.688 – 8.720	Leudelange-Gare (passage à niveau)	32
Esch/Alzette	CV	Mondercange	CR169	3.782 – 3.896	Route de liaison vers la N4 à Pontpierre	114
Esch/Alzette	CV	Pétange	CR176	0.000 – 0.715	« Rue du Commerce » et « Avenue Dr Gaasch » à Rodange	715
Esch/Alzette	CV	Roeser	CR186	2.280 – 2.370	Kockelscheuer – Bettembourg	90
Esch/Alzette	CV	Sanem	CR178	0.907 – 2.127	« Rue Lentz », « Rue G.D. Charlotte » et « Rue de la Gare » à Belvaux	1220
Esch/Alzette	CV	Sanem	CR178	5.400 – 6.350	« Rue de Limpach »	950
Esch/Alzette	CV	Schifflange	CR168	7.316 – 7.989	« Rue d'Esch » et « Rue de Lallange » à Schifflange	673
Grevenmacher	CV	Flaxweiler	CR146A	0.000 – 0.447	Niederdonven – Wormeldange	447
Grevenmacher	CV	Grevenmacher	CR140	0.000 – 0.500	« Rue de la Moselle », « Rue Ste. Cathérine » et « Rue Münschecker » à Grevenmacher	500
Grevenmacher	CV	Grevenmacher	CR140A	0.000 – 0.193	« Rue de Trèves » à Grevenmacher	193
Grevenmacher	CV	Grevenmacher	CR146	13.628 – 13.893	Niederdonven – Deysermillen	265
Grevenmacher	CV	Manternach	CR135	3.602 – 4.018	« Duerfstrooss » à Berbourg	416
Grevenmacher	CV	Manternach	CR137D	0.000 – 0.368	« Neie Wee » à Berbourg	368
Grevenmacher	CV	Wormeldange	CR146	12.480 – 13.628	Niederdonven – Deysermillen	1148
Grevenmacher	CV	Wormeldange	CR146A	0.447 – 1.111	Niederdonven – Wormeldange	664
Luxembourg	CV	Bertrange	CR163	10.553 – 13.042	N5 « Gréivelsbarrière » – N6 « Tossebiérg » à Bertrange	2489
Luxembourg	CV	Bertrange	CR180	0.000 – 0.702	N35 – CR163 « Rue de Luxembourg » à Bertrange	702
Luxembourg	CV	Bertrange	CR163	8.720 – 8.800	Leudelange-Gare (passage à niveau)	80

Luxembourg	CV	Contern	CR132	16.493 – 16.688	« Rue de Medingen » à Moutfort	195
Luxembourg	CV	Luxembourg	CR215	1.514 – 1.986	Liaison N55 « Rue de Rollingergrund » - CR215A	472
Luxembourg	CV	Luxembourg	CR233	0.000 – 1.275	Liaison N7 « Rue de Beggen » – « Rue de la Cimenterie »	1275
Luxembourg	CV	Niederanven	CR127	0.570 – 1.233	« Rue du Château » à Senningen	663
Luxembourg	CV	Sandweiler	CR159	12.500 – 14.336	Scheidhof – Sandweiler (Rue d'Itzig)	1836
Luxembourg	CV	Sandweiler	CR173	0.000 – 1.308	Liaison CR159-CR234	1308
Luxembourg	CV	Steinsel	CR124	0.846 – 4.202	Heisdorf – Asselscheuer	3356
Luxembourg	CV	Steinsel	CR125	2.530 – 3.951	Walferdange – Asselscheuer	1421
Luxembourg	CV	Strassen	CR181	6.287 – 6.666	Strassen – Bridel	379
Mersch	CV	Colmar/Berg	CR345A	0.460 – 0.713	« Rue de la Poste » à Colmar/Berg	253
Mersch	CV	Lorentzweiler	CR124	4.202 – 5.532	Heisdorf – Asselscheuer	1330
Mersch	CV	Mersch	CR183	0.437 – 0.575	Mersch – Beringen	138
Mersch	CV	Helperknapp	CR105B	0.000 – 0.214	Liaison N12 – CR105 entre Dondelange et Ansembourg	214
Remich	CV	Dalheim	CR155	0.000 – 1.198	Dalheim – Filsdorf	1198
Remich	CV	Dalheim	CR148	3.059 – 3.269	Welfrange – Dalheim	210
Remich	CV	Mondorf-les-Bains	CR162	12.175 – 12.287	Ellange-Gare, direction Elvange	112
Remich	CV	Remich	CR152D	0.000 – 0.812	Liaison N10 - CR152 à Remich	812
Clervaux	CV	Clervaux	CR332D	0.000 – 0.683	« Mecherwee » à Eselborn	683
Clervaux	CV	Clervaux	CR326B	0.000 – 0.452	« Haaptstrooss » à Roder	452
Clervaux	CV	Wincrange	CR333A	0.000 – 0.807	Village de Hachiville	807
Diekirch/Vianden	CV	Diekirch	CR351	0.000 – 0.771	« Rue de l'Hôpital » à Diekirch	771
Echternach	CV	Echternach	CR378	0.000 – 1.685	« Rue Dondelinger » et « Rue Grégoire Schouppe » à Echternach	1685
Echternach	CV	Echternach	CR366A	0.000 – 0.098	« Rue Maximilien » à Echternach	98
Wiltz	CV	Boulaide	CR310	18.038 – 18.279	« Rue du Curé » à Boulaide	241
Wiltz	CV	Goesdorf	CR321A	0.000 – 0.777	« Duerfstrooss » à Dahl	777
Wiltz	CV	Goesdorf	CR321C	0.000 – 0.153	« Weltzerwee » à Dahl	153
Wiltz	CV	Lac-de-la-Haute-Sûre	CR316	0.000 – 2.045	Liaison Mecher avec la N26	2045
Wiltz	CV	Lac-de-la-Haute-Sûre	CR316	2.600 – 4.021	Liaison Mecher avec le CR318	1421
Wiltz	CV	Wiltz	CR319B	0.000 – 0.508	« Rue de la Chapelle » à Wiltz	509
Wiltz	CV	Wiltz	CR318	10.740 – 11.679	« Route de Bastogne » à Wiltz	939
Wiltz-Diekirch	CV	Kiischpelt-Parc Hosingen	CR323	1.020 – 7.706	Schraupegaass – Rue de Lellingen	6686
Total :						54 131

Tableau III - Seront déclassés chemins vicinaux les tronçons de route nationale ci-après :

Service	Nouveau nom	Commune	Ancien nom	P.K. - P.K.	Nom de la rue	Longueur m
Esch/Alzette	CV	Differdange	N31	24.780 – 25.550	« Avenue Charlotte »	770
Esch/Alzette	CV	Esch/Alzette	N31A	15.314 – 15.524	« Rue du Quartier » à Esch	210
Esch/Alzette	CV	Mondercange	N4	10.886 – 11.766	« Rue de l'Europe » à Pontpierre	880
Grevenmacher	CV	Junglinster	N11C	0.000 – 0.302	« Rue du Village » à Graulinger	302
Luxembourg	CV	Luxembourg	N1A	0.000 – 0.106	« Rue de la Tour Jacob », tronçon sous la brasserie Mansfeld	106
Luxembourg	CV	Luxembourg	N12	0.000 – 0.230	« Rue de Rollingergrund », à partir de la Place de l'Étoile	230
Luxembourg	CV	Luxembourg	N53A	0.000 – 0.235	Côte d'Eich entre le « Bd. J. Uveling » et la « Grand-Rue »	235
Luxembourg	CV	Sandweiler	N2	7.224 – 8.770	« Rue Principale » et « Rue de Remich » à Sandweiler	1546
Luxembourg	CV	Sandweiler	N28	0.000 – 0.775	« Rue d'Oetrange » à Sandweiler	775
Mersch	CV	Lorentzweiler	N7	11.204 – 11.667	Ancienne assiette entre le giratoire « Jegen » et l'échangeur A7	463
Remich	CV	Bous	N2	18.855 – 19.282	« Rue de Luxembourg » à Bous	427
Remich	CV	Bous	N2	18.525 – 18.685	« Rue de Luxembourg » à Bous en cul de sac	160

Wiltz	CV	Esch/Sûre	N27B	0.000 – 0.525	« Rue du Moulin » à Esch/Sûre	525
Wiltz	CV	Wiltz	N12	55.950 – 56.560	« Grand-Rue », « Rue du Château » et « Rue du 31 Août 1942 » à Wiltz	610
Total :						7 239

Tableau IV - Seront classés bretelles d'autoroute les routes nationales ci-après :

Service	Nouveau nom	Commune	Ancien nom	P.K. - P.K.	Nom de la rue	Longueur m
Grevenmacher	Bretelle	Grevenmacher	N1D	0.000 – 0.405	Bretelle autoroute vers A1	395
Grevenmacher	Bretelle	Mertert	N1D	0.405 – 1.000	Bretelle autoroute vers A1	405
Total :						800

Tableau V - Seront classés routes nationales les tronçons de chemin repris ci-après :

Service	Nouveau nom	Commune	Ancien nom	P.K. - P.K.	Nom de la rue	Longueur m
Esch/Alzette	N33	Kayl	CR165	4.704 – 6.127	« Rue de Noertzange » à Kayl – A13	1423
Echternach	N10	Echternach	CR366	1.553 – 1.665	« Rue Ermesinde » à Echternach	112
Total :						1 535

Tableau VI - Seront classés routes nationales les chemins vicinaux ci-après :

Service	Nouveau nom	Commune	Ancien nom	P.K. - P.K.	Nom de la rue	Longueur m
Echternach	N10	Echternach	CV	–	« Rue Charly » à Echternach	534
Wiltz	N26A	Lac-de-la-Haute-Sûre	CV	–	Liaison entre Harlange et Bavigne	3971
Total :						4 505

Tableau VII - Seront classés chemins repris les chemins vicinaux ci-après :

Service	Nouveau nom	Commune	Ancien nom	P.K. - P.K.	Nom de la rue	Longueur m
Capellen	CR189A	Koerich	CV	–	Chemin dit « Risqui » reliant le CR189 au CR105	860
Capellen	CR189A	Habscht	CV	–	Chemin dit « Risqui » reliant le CR189 au CR105	1257
Esch/Alzette	CR184	Dudelange	CV	–	« Rue Lentz », « Rue Edison » et une partie de la « Rue Dominique Lang » à Dudelange	460
Esch/Alzette	CR166	Kayl	CV	–	« Rue Michel » à Kayl	695
Esch/Alzette	CR169	Mondercange	CV	–	« Rue de Luxembourg » à Pontpierre	543
Esch/Alzette	CR175B	Pétange	CV	–	« Rue de la Liberté » à Pétange	248
Esch/Alzette	CR176	Pétange	CV	–	Une partie de la « Rue du Clopp » et une partie du « Chemin de Brouck » à Rodange	738
Esch/Alzette	CR178	Sanem	CV	–	Liaison entre la « Rue Dicks-Lentz » et le CR168 à Belvaux	192
Grevenmacher	CR146	Wormeldange	CV	–	« Rue de Donven » à Machtum	755
Grevenmacher	CR146	Wormeldange	CV	–	« Rue de Faubourg » à Machtum	181
Luxembourg	CR132	Contern	CV	–	« Rue Soibelwee » à Moutfort	209
Luxembourg	CR224	Luxembourg	CV	–	« Rue de Neufchâteau » entre la N3 et la « Rue d'Orchimont »	155
Luxembourg	CR224	Luxembourg	CV	–	« Rue Rangwee » entre le giratoire « Gluck » et la « Rue des Scillas »	196
Luxembourg	CR233	Luxembourg	CV	–	« Rue de la Cimenterie » à Beggen	339
Luxembourg	CR126	Niederanven	CV	–	Entre la N1 « Route de Trèves » et le giratoire « Cargocenter »	1018
Luxembourg	CR233	Walferdange	CV	–	« Rue Charles Rausch » à Walferdange	205
Mersch	CR345A	Colmar/Berg	CV	–	« Enneschten Wee » à Colmar/Berg	374
Mersch	CR183	Mersch	CV	–	Cite Cepal à Mersch	847
Remich	CR148B	Dalheim	CV	–	« Munnereferwee » à Welfrange	107
Remich	CR148B	Dalheim	CV	–	« Réimecherwee » à Welfrange	483
Remich	CR148C	Dalheim	CV	–	« Krautemergaass » à Dalheim	224
Clervaux	CR326B	Clervaux	CV	–	« Bombatsch » à Marnach	835

Clervaux	CR326B	Clervaux	CV	-	« Schwaarzenhiwwelstrooss » à Marbourg	800
Clervaux	CR363	Weiswampach	CV	-	« Ourenereewe » à Weiswampach	2673
Clervaux	CR333A	Wincrange	CV	-	Allant du CR333 à l'intérieur de Hachiville jusqu'à la frontière belgo-luxembourgeoise	2000
Diekirch/Vianden	CR351	Diekirch	CV	-	« Rue Dr. Mambourg » et « Rue Muller-Fromes » à Diekirch	411
Diekirch/Vianden	CR359	Erpeldange	CV	-	« Rue du Cimetière » à Ingeldorf	46
Diekirch/Vianden	CR347	Vallée de l'Ernz	CV	-	« Rue de Folkendange » à Stegen	715
Echternach	CR372A	Rosport-Mompach	CV	-	Liaison entre la « Rue du Barrage » à Rosport et la N10	813
Redange	CR306B	Wahl	CV	-	Liaison entre Rindschleiden et le CR308	449
Redange	CR304A	Redange	CV	-	« Rue d'Ospem » et « Rue de Redange » entre Redange et Ospem	2423
Wiltz	CR321	Goetsdorf	CV	-	Liaison Bockholtz/Moulin - Haarderbaach	2481
Wiltz	CR331A	Goetsdorf	CV	-	Liaison entre le CR331 et le CR321 à la hauteur du monument	328
Wiltz	CR321A	Goetsdorf	CV	-	Liaison entre le CR321 et le CR331 à la hauteur de la chapelle	406
Wiltz	CR318A	Lac-de-la-Haute-Sûre	CV	-	« Duerfstrooss » entre Mecher et Nothum	1893
Total :						26 359

Tableau VIII - Seront classés chemins repris les chemins étatiques suivants, actuellement sans statut :

Service	Nouveau nom	Commune	Ancien nom	P.K. - P.K.	Nom de la rue	Longueur m
Capellen	CR110E	Käerjeng	-	-	Bascharage-Gare (accès gare)	88
Capellen	CR181	Kopstal	-	-	Contournement Sud de Bridel	1088
Capellen	CR102	Mamer	-	-	Raccordement du CR102 au giratoire	962
Esch/Alzette	CR168A	Esch/Alzette	-	-	Liaison CR168 – B40	248
Esch/Alzette	CR191	Esch/Alzette	-	-	Liaison CR168 – giratoire « Raemerich »	104
Esch/Alzette	CR191	Esch/Alzette	-	-	Liaison CR168 – giratoire « Raemerich »	483
Esch/Alzette	CR191	Esch/Alzette	-	-	Liaison CR168 – giratoire « Raemerich »	914
Esch/Alzette	CR191A	Esch/Alzette	-	-	Liaison CR191 – N31	41
Esch/Alzette	CR191B	Esch/Alzette	-	-	Liaison entre le CR191	88
Esch/Alzette	CR168A	Esch/Alzette	-	-	Connection Rond-point Belval-gare au CR168	265
Esch/Alzette	CR191	Sanem	-	-	Liaison CR168 – giratoire « Raemerich »	800
Esch/Alzette	CR191	Sanem	-	-	Liaison CR168 – giratoire « Raemerich »	430
Esch/Alzette	CR191	Sanem	-	-	Liaison CR168 – giratoire « Raemerich »	73
Esch/Alzette	CR191A	Sanem	-	-	Liaison CR191 – N31	209
Esch/Alzette	CR191B	Sanem	-	-	Liaison entre le CR191	449
Grevenmacher	CR121A	Junglinster	-	-	Raccordement du CR121A au contournement de Junglinster (nord)	173
Grevenmacher	CR121A	Junglinster	-	-	Raccordement du CR121A au contournement de Junglinster (sud)	70
Luxembourg	CR234A	Contern	-	-	Accès vers Chau de Contern (jusqu'au accès gare CFL)	182
Luxembourg	CR219	Luxembourg	-	-	Liaison N2-N1A « Rue des Alouettes »	260
Luxembourg	CR224	Luxembourg	-	-	Extension de la « Rue de Neufchâteau » jusqu'au projet « Nouvelle N3 »	80
Luxembourg	CR181	Strassen	-	-	Contournement Sud de Bridel	383
Remich	CR148	Dalheim	-	-	Raccordement du CR148 à la N13	193
Remich	CR162	Mondorf-les-Bains	-	-	Raccordement du CR162 à la N16 à Ellange-Gare	150
Echternach	CR368A	Echternach	-	-	« Rue Henri Tudor » à Echternach	1612
Echternach	CR372B	Rosport	-	-	« Rue de la gare » à Rosport	240
Redange	CR304B	Redange	-	-	« Rue du Lycée » à Redange	572
Mersch	CR115A	Bissen	-	-	Accès Google DataCenter à Roost	687
Total :						10 844

Tableau IX - Seront classés routes nationales les chemins étatiques suivants, actuellement sans statut :

Service	Nouveau nom	Commune	Ancien nom	P.K. - P.K.	Nom de la rue	Longueur m
Capellen	N6A	Mamer	-	-	« Rue Gaston Thorn » à Mamer	149
Esch/Alzette	N31	Differdange	-	-	Petit Contournement de Differdange, lot 2	718
Esch/Alzette	N32	Differdange	-	-	Rocade de Differdange	821
Esch/Alzette	N37	Esch/Alzette	-	-	Liaison CR110 – échangeur Ehlerange	87
Esch/Alzette	N33	Kayl	-	-	Giratoire à Kayl – CR165	276
Esch/Alzette	N37	Mondercange	-	-	Liaison CR110 – échangeur Ehlerange	623
Esch/Alzette	N32	Sanem	-	-	Rocade de Differdange	1030
Esch/Alzette	N32	Sanem	-	-	Liaison CR110 – CR178 Uerschterhaff	1105
Esch/Alzette	N37	Sanem	-	-	Liaison CR110 – échangeur Ehlerange	105
Esch/Alzette	N32	Sanem	-	-	Nouvelle route - Pénitencier entre Rond-point Aessen et CR178	1080
Esch/Alzette	N39	Dudelange	-	-	Connection Rond-point Échangeur Burange - Rond-point Eurohub	1785
Grevenmacher	N11	Junglinster	-	-	Contournement de Junglinster	3543
Grevenmacher	N11E	Junglinster	-	-	Bretelle ouest de la N11 à Gonderange	965
Grevenmacher	N11F	Junglinster	-	-	Accès Lycée	210
Luxembourg	N34	Bertrange	-	-	Giratoire « Rue de l'Industrie » – Giratoire « Rue de Strassen »	262
Luxembourg	N34	Bertrange	-	-	Giratoire « Rue de Strassen » – Giratoire « Tossenberg »	1300
Luxembourg	N34A	Bertrange	-	-	Liaison N34 – CR230	385
Luxembourg	N6A	Bertrange	-	-	Liaison N6 - « Rue Gaston Thorn » à Mamer	565
Luxembourg	N2	Luxembourg	-	-	Contournement de Sandweiler	207
Luxembourg	N4A	Luxembourg	-	-	Boulevard de Kockelscheuer	2188
Luxembourg	N12	Luxembourg	-	-	Liaison de la « Rue de Rollingergrund » avec la « Route d'Arion »	87
Luxembourg	N56	Luxembourg	-	-	Prolongation de la N56 jusqu'au giratoire Merl	1014
Luxembourg	N56A	Luxembourg	-	-	Prolongation de la N56A jusqu'à la N56 vers le giratoire « Merl »	838
Luxembourg	N56B	Luxembourg	-	-	Liaison N56A-N56	114
Luxembourg	N56C	Luxembourg	-	-	Liaison N56-N56A	69
Luxembourg	N56D	Luxembourg	-	-	Liaison N56A-N56	46
Luxembourg	B31	Luxembourg	-	-	Rocade de Bonnevoie - CR224 vers N3	634
Luxembourg	N40	Luxembourg	-	-	Projet « Nouvelle N3 » entre la jonction avec la N3 et la « Rue des Scillas »	1270
Luxembourg	N2	Sandweiler	-	-	Contournement de Sandweiler	2125
Luxembourg	N28	Sandweiler	-	-	Raccordement de la N28 au contournement de Sandweiler	504
Luxembourg	N34	Strassen	-	-	Giratoire « Rue de l'Industrie » - Giratoire « Rue de Strassen »	563
Luxembourg	N34A	Strassen	-	-	Liaison N34 – CR230	345
Mersch	N7D	Colmar/Berg	-	-	Liaison N7 - A7 (jusqu'à l'accès vers le circuit automobile)	335
Mersch	N7	Lorentzweiler	-	-	Liaison giratoire « Jegen » - giratoire « échangeur A7 »	453
Remich	N2	Bous	-	-	Contournement de Bous	1012
Diekirch	N27B	Diekirch	-	-	Route traversant la Z.I. ZANO	1140
Total :						27 953

Tableau X - Places publiques à céder aux Communes :

Service	Nouveau nom	Commune	Ancien nom	P.K. - P.K.	Nom de la rue	Longueur m
Capellen	-	Garnich	N13	-	Parking implanté sur l'ancienne assiette le long du PK 4.000	168
Capellen	-	Käerjeng	N5	-	Ancienne assiette le long du PK 18.350	218
Capellen	-	Mamer	N6	-	Ancienne assiette le long du PK 6.715-6.975	260
Capellen	-	Mamer	N6	-	Partie de la « Rue Pafebrouch »	183
Capellen	-	Mamer	N6	-	Ancienne assiette le long du PK 9.950-10.300	350
Capellen	-	Mamer	CR102	-	Ancienne assiette le long du PK 3.700 à l'entrée de Mamer	127
Mersch	-	Colmar/Berg	N7	-	Ancienne assiette le long du PK 25.530	182
Mersch	-	Mersch	N7	-	Ancienne assiette le long du PK 17.390, « Impasse Kayser »	174
Mersch	-	Mersch	CR102	-	Ancienne assiette le long du PK 18.835, accès vers « Kannerduerf »	580
Diekirch/Vianden	-	Schieren	N7	-	« Impasse Meris »	171
Diekirch/Vianden	-	Vallée de l'Ernz	CR347	-	« Rue de Medernach » à Stegen	164
Echternach	-	Echternach	N11	-	« Route de Luxembourg » à Lauternborn (Echternach)	506
Total :						3 083

Tableau XI - Seront renommés les tronçons de la voirie étatique ci-après :

Service	Nouveau nom	Commune	Ancien nom	P.K. - P.K.	Nom de la rue	Longueur m
Capellen	CR110E	Käerjeng	CR110	7.962 – 8.055	Bascharage – Gare (accès gare)	93
Diekirch/Vianden	CR345B	Ettelbruck	CR345A	0.000 – 0.148	Liaison entre la Rocade Est et le CR345	148
Diekirch/Vianden	CR347A	Vallée de l'Ernz	CR347	5.798 – 6.548	« Rue de Medernach » à Stegen	750
Esch/Alzette	CR163A	Leudelange	CR163	8.555 – 8.635	Leudelange – Gare (passage à niveau, accès gare)	80
Esch/Alzette	N32A	Sanem	N32	2.105 – 2.588	Entre le giratoire et le CR174 à Soleuvre	483
Grevenmacher	CR125	Junglinster	CR124	6.206 – 6.457	Eisenborn	251
Grevenmacher	CR135	Manternach	CR135A	0.000 – 0.100	Berbourg	100
Grevenmacher	CR140	Grevenmacher	CR140B	0.000 – 0.210	« Rue Schaffmill »	210
Grevenmacher	N11D	Junglinster	N11	11.600 – 11.860	Raccordement de l'ancienne N11 au CR121A « route d'Echternach »	260
Luxembourg	CR126	Steinsel	CR125	2.237 – 2.530	Walferdange – Asselscheuer	293
Luxembourg	CR126	Walferdange	CR125	0.000 – 2.237	Walferdange – Asselscheuer	2237
Luxembourg	CR215	Luxembourg	CR215A	0.000 – 0.813	Jonction entre la N55 et le CR215	813
Luxembourg	CR233A	Walferdange	CR233	3.681 – 3.881	« Rue de la gare » à Walferdange	200
Luxembourg	CR234	Contern	CR132	16.688 – 16.929	« Rue d'Oetrange » à Moutfort	241
Luxembourg	N1A	Luxembourg	N1B	0.000 – 0.095	Liaison N1 - N1A	95
Luxembourg	N40	Hesperange	-	0.000 – 0.847	« Rue des Scillas »	847
Mersch	CR125	Lorentzweiler	CR124	5.532 – 6.206	Asselscheuer - Eisenborn	674
Mersch	CR183A	Mersch	CR183	0.000 – 0.404	Mersch - Beringen	404
Remich	N28	Bous	N2	18.685 – 18.855	Prolongement de la N28 vers le giratoire « Bous »	170
Remich	N28	Bous	N13	40.572 – 40.695	Prolongement de la N28 vers le giratoire « Bous »	123
Wiltz	CR310	Boulaide	CR309A	0.000 – 0.196	« Rue Romaine » à Boulaide	196
Wiltz	CR318A	Lac-de-la-Haute-Sûre	CR316	2.120 – 2.629	« Duerfstroos » et « Denkert » à Mecher	509
Wiltz	N12	Wiltz	N26A	0.000 – 1.026	« Rue Michel Thilges » à Wiltz	1026
Wiltz	N12	Wiltz	N26	0.000 – 1.460	« Rue Grande-Duchesse Charlotte » à Wiltz	1460
Wiltz	N25	Wiltz	N12	56.570 – 56.896	« Rue du 31 Août 1942 » à Wiltz	326
Total :						11 989

RÉCAPITULATIF

Bilan des routes à reprendre et à céder

<i>Routes à reprendre</i>			<i>Routes à céder</i>		
<i>Num.</i>	<i>Tableau</i>	<i>Longueur km</i>	<i>Num.</i>	<i>Tableau</i>	<i>Longueur km</i>
VI	Seront classés N les CV	4.505	II	Seront déclassés CV les tronçons de CR	54.131
VII	Seront classés CR les CV	26.359	III	Seront déclassés CV les tronçons de N	7.239
			X	CR cédés aux communes (Places)	0.871
			X	N cédées aux communes (Places)	2.212
Total :		30.864	Total :		64.453

Bilan des routes qui changent de statut

<i>Num.</i>	<i>Tableau</i>	<i>Longueur km</i>	<i>Num.</i>	<i>Tableau</i>	<i>Longueur km</i>
IV	Seront classés bretelles les tronçons de N	0.800	I	Seront déclassés CR les tronçons de N	4.951
V	Seront classés N les tronçons de CR	1.535			

Reprise dans le réseau étatique des routes actuellement sans statut

<i>Num.</i>	<i>Tableau</i>	<i>Longueur km</i>
VIII	Seront classés CR	10.844
IX	Seront classés N	27.953
Total :		38.797



Résumé

PROJET DE LOI

concernant le reclassement partiel de la voirie et la reprise par l'Etat d'une série de chemins vicinaux et portant modification de l'article 6bis de la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes

RESUME

La voirie de l'État comprend la grande voirie (autoroutes et voies réservées à la circulation automobile), la voirie normale (routes nationales et chemins repris), les chemins étatiques encore sans statut ainsi que les pistes cyclables du réseau national. Complémentairement, la voirie communale se compose des voies publiques dépendant des communes, dont les chemins communaux, les chemins ruraux et les chemins vicinaux, ainsi que les pistes cyclables communales.

Les routes nationales, en abrégé « N », sont ouvertes à tous les véhicules (excepté d'éventuelles restrictions) et leur construction, leur entretien et leur exploitation sont à charge de l'État. Les chemins repris, en abrégé « CR », désignent les anciennes voies communales reprises par l'État.

Le présent projet vise une actualisation de la voirie et fait partie d'une petite série de lois similaires élaborées depuis la fin du 19^e siècle et le développement du trafic routier. Ainsi, les trois dernières lois concernant un reclassement partiel de la voirie datent des années 1897, 1958 et 1995 et furent à chaque fois précédées par de minutieux travaux préparatoires des administrations concernées.

L'objectif de ces lois est de moderniser, de compléter et de régulariser les tronçons de la voirie publique tout en précisant le classement hiérarchique de chaque élément de voirie, en clarifiant le cas échéant la propriété et en attribuant les frais y relatifs soit à l'État soit aux communes.

Avec l'entrée en vigueur de la « Loi du 22 décembre 1995 concernant le reclassement partiel de la voirie et la reprise par l'État d'une série de chemins vicinaux », la longueur de la voirie de l'État, profondément modernisée et agrandie au cours des décennies précédentes, devenait – outre les chemins de halages - la suivante (dossier parlementaire n°3963) :

Routes :	798,010 km
Chemins repris :	2.022,790 km

À noter également que les autoroutes ont été déterminées par la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes.