



---

CHAMBRE DES DÉPUTÉS  
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

# Dossier consolidé

Projet de loi 7781

Projet de loi relative au réaménagement de l'échangeur de Pontpierre situé sur l'autoroute A4

Date de dépôt : 04-03-2021

Date de l'avis du Conseil d'État : 11-05-2021

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

## Liste des documents

<b>Date</b>	<b>Description</b>	<b>Nom du document</b>	<b>Page</b>
16-11-2021	Résumé du dossier	Résumé	<u>3</u>
04-03-2021	Déposé	7781/00	<u>5</u>
11-05-2021	Avis du Conseil d'État (11.5.2021)	7781/01	<u>22</u>
02-07-2021	Rapport de commission(s) : Commission de la Mobilité et des Travaux publics Rapporteur(s) : Madame Chantal Gary	7781/02	<u>25</u>
07-07-2021	Premier vote constitutionnel (Vote Positif) En séance publique n°66 Une demande de dispense du second vote a été introduite	7781	<u>34</u>
16-07-2021	Dispense du second vote constitutionnel par le Conseil d'Etat (16-07-2021) Evacué par dispense du second vote (16-07-2021)	7781/03	<u>36</u>
01-07-2021	Commission de la Mobilité et des Travaux publics Procès verbal ( 19 ) de la reunion du 1 juillet 2021	19	<u>39</u>
10-06-2021	Commission de la Mobilité et des Travaux publics Procès verbal ( 17 ) de la reunion du 10 juin 2021	17	<u>45</u>
20-05-2021	Commission de la Mobilité et des Travaux publics Procès verbal ( 15 ) de la reunion du 20 mai 2021	15	<u>53</u>
16-09-2021	Publié au Mémorial A n°676 en page 1	7781	<u>66</u>

# Résumé

N° 7781

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2020-2021

---

---

**PROJET DE LOI**

**relative au réaménagement de l'échangeur de Pontpierre  
situé sur l'autoroute A4**

**RESUME**

Le présent projet de loi comprend 4 articles qui visent à :

autoriser le Gouvernement à faire procéder au réaménagement de l'échangeur Pontpierre situé sur l'autoroute A4,  
déterminer comme enveloppe budgétaire pouvant servir au financement du projet le montant de 71.700.000 d'euros, rattache a l'indice semestriel des prix de la construction valable au 1<sup>er</sup> octobre 2020 (valeur 845,51) et incluant la clause usuelle d'adaptation des coûts a l'évolution de cet indice,  
fixer l'imputabilité de ces dépenses sur les crédits du Fonds des routes,  
déclarer ces travaux d'utilité publique afin de pouvoir procéder en cas de besoin aux acquisitions nécessaires par la voie d'expropriations.

L'autorisation du législateur pour procéder au réaménagement de l'échangeur Pontpierre est requise en vertu de l'article 99, cinquième phrase, de la Constitution, étant donné que le montant de la dépense d'investissement en question dépasse le seuil de 40.000.000 d'euros prévu par l'article 80 de la loi modifiée du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'État.

7781/00

N° 7781

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2020-2021

**PROJET DE LOI****relative au réaménagement de l'échangeur de Pontpierre  
situé sur l'autoroute A4**

\* \* \*

*(Dépôt: le 4.3.2021)***SOMMAIRE:**

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (26.2.2021).....	1
2) Fiche d'évaluation d'impact.....	2
3) Texte du projet de loi.....	4
4) Commentaire des articles.....	5
5) Exposé des motifs.....	6
6) Plans.....	11
7) Fiche financière.....	15

\*

**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 relative au réaménagement de l'échangeur Pontpierre situé sur l'autoroute A4.

Palais de Luxembourg, le 26.02.2021

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

François BAUSCH

HENRI

\*

## FICHE D’EVALUATION D’IMPACT

### Mesures législatives, réglementaires et autres

<b>Intitulé du projet :</b>	<b>Projet de loi relative au réaménagement de l’échangeur de Pontpierre situé sur l’autoroute A4</b>
<b>Ministère initiateur :</b>	<b>Ministère de la Mobilité et des Travaux publics/département des Travaux publics</b>
<b>Auteur(s) :</b>	<b>Gilbert Schmit</b>
<b>Tél :</b>	<b>247-83328</b>
<b>Courriel :</b>	<b>gilbert.schmit@tp.etat.lu</b>
<b>Objectif(s) du projet :</b>	<b>Financement et réalisation du projet de construction relatif au réaménagement de l’échangeur de Pontpierre situé sur l’autoroute A4</b>
<b>Autre(s) Ministère(s)/Organisme(s)/Commune(s)impliqué(e)(s) :</b>	<b>Ministère des Finances, Administration des Ponts et Chaussées</b>
<b>Date :</b>	<b>27.01.2021</b>

### Mieux légiférer

1. Partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens, ...) consultée(s) : Oui  Non<sup>1</sup>   
 Si oui, laquelle/lesquelles :  
 Remarques/Observations :
  
2. Destinataires du projet :
  - Entreprises/Professions libérales : Oui  Non
  - Citoyens : Oui  Non
  - Administrations : Oui  Non
  
3. Le principe « Think small first » est-il respecté ? Oui  Non  N.a.<sup>2</sup>   
 (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 :

<sup>1</sup> Double-click sur la case pour ouvrir la fenêtre permettant de l’activer.

<sup>2</sup> N.a. : non applicable.

6. Le projet contient-il une charge administrative<sup>3</sup> 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 administratif<sup>4</sup> approximatif total ? (nombre de destinataires x coût administratif par destinataire)
7. Le projet prend-il recours à un échange de données inter-administratif (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 ?
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. 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 :
11. En cas de transposition de directives communautaires, le principe « la directive, rien que la directive » est-il respecté ? Oui  Non  N.a.
- Sinon, pourquoi ?
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 :

3 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.

4 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.).



### 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 évaluation<sup>5</sup> ? 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](http://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 transfrontaliers<sup>6</sup> ? 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](http://www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html)

\*

### TEXTE DU PROJET DE LOI

**Art. 1<sup>er</sup>.** Le Gouvernement est autorisé à faire procéder au réaménagement de l'échangeur Pontpierre situé sur l'autoroute A4.

**Art. 2.** Les dépenses occasionnées par les travaux visés à l'article 1<sup>er</sup> ne peuvent pas dépasser le montant de 71 700 000 euros. Ce montant correspond à la valeur de 845,51 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1<sup>er</sup> octobre 2020. Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, le montant est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix de la construction précité.

**Art. 3.** Les dépenses visées à l'article 2 sont imputables sur les crédits du Fonds des routes.

**Art. 4.** Les travaux visés à l'article 1<sup>er</sup> sont déclarés d'utilité publique.

\*

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

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

## COMMENTAIRE DES ARTICLES

### *Article 1<sup>er</sup>.*

Cet article autorise le Gouvernement à faire procéder au réaménagement de l'échangeur Pontpierre situé sur l'autoroute A4 comprenant un giratoire ovale au niveau de la route nationale N13, deux ouvrages d'art pour l'aménagement proprement dit, l'élargissement et la réhabilitation d'un ouvrage d'art existant, des bretelles d'accès et de sortie sur l'autoroute A4, le déplacement des deux aires de service en amont respectivement en aval de l'échangeur et le réaménagement de la chaussée autoroutière ainsi qu'un mur de soutènement en vue du gabarit du tram rapide au niveau de l'échangeur. Le projet comprend en outre les mesures compensatoires, un bassin de rétention, des écrans anti-bruit des deux côtés de l'autoroute A4 ainsi que le réaménagement de la rue d'Europe.

### *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<sup>er</sup> octobre 2020 (valeur 845,51). Il comporte en outre la clause usuelle d'adaptation des coûts à l'évolution de cet indice.

### *Article 3.*

Cet article précise que les dépenses sont imputables sur les crédits du Fonds des routes.

### *Article 4.*

Cet article dispose que les travaux dont question sont déclarés d'utilité publique, e.a. afin de pouvoir procéder en cas de besoin aux acquisitions nécessaires par la voie d'expropriations.

\*

## **EXPOSE DES MOTIFS**

### **REAMENAGEMENT DE L'ECHANGEUR PONTPIERRE SUR L'AUTOROUTE A4**



#### **OBJECTIF**

L'objet du présent projet de loi consiste à donner la base légale exigée par l'article 80 de la loi modifiée du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'État au financement du projet de construction. Le coup de départ du projet a été donné en 2008 avec l'aménagement de la nouvelle plate-forme pour aire de service direction Luxembourg.

L'évolution du chantier et des dépenses supplémentaires non couvertes par les prévisions financières initiales ont fait que le montant total du projet dépassera le seuil de 40.000.000 euros.

Or en cours de l'évolution des études et des premières phases des travaux il s'est avéré que le budget pour la sécurisation de l'échangeur Pontpierre serait dépassé et on propose ainsi de regrouper l'ensemble des chantiers nécessaires pour le réaménagement de l'échangeur dans une loi de financement.

\*

#### **HISTORIQUE ET EVOLUTION DU PROJET**

Le projet de réaménagement de l'échangeur de Pontpierre consiste en un réaménagement complet avec création de nouvelles bretelles d'accès et de sortie de l'autoroute.

L'échangeur Pontpierre a été mis en service ensemble avec le tronçon d'autoroute A4 entre Pontpierre et Esch/Lallange et compte ainsi parmi un des premiers échangeurs sur notre réseau autoroutier.

Dans sa configuration actuelle, qui n'a pas changé depuis son origine, uniquement 3 des 4 mouvements d'accès ou de sorties directes sont possibles au droit du croisement de l'autoroute A4 avec la N13. Les automobilistes désirant accéder à l'autoroute A4, direction Luxembourg doivent emprunter le CR169 respectivement la N4 avant de pouvoir s'engager sur l'A4 et sont ainsi obligés de traverser des rues résidentielles et créent ainsi des fortes nuisances aux résidents de la rue d'Europe et de la rue de Luxembourg.

Vu l'augmentation du trafic et l'évolution urbaine les standards de construction et de sécuritaire routière furent dépassés. Ainsi à la fin des années 1990, l'Administration des Ponts et Chaussées a entamé les premières études afin d'adapter la configuration de la voirie et la rendre plus sûre et plus performante. En 2008, la première phase du chantier, qui consistait dans le déplacement de l'aire de service direction Luxembourg, a été lancée dans le contexte d'un grand projet de développement avec un impact important sur le trafic. Dans la suite, plusieurs projets immobiliers aux abords immédiats de l'échangeur ont vu le jour et les études pour la nouvelle configuration de la voirie et de l'échangeur ont à chaque fois dû être adaptées.

Au cours du temps, les concepts en matière de transports publics ont également évolué, créant chaque fois des besoins différents au niveau du réseau routier et autoroutier. Le projet initial du réaménagement de l'échangeur en a suivi l'évolution, notamment par l'ajout d'une voie pour bus sur la section courante de l'autoroute, avec la possibilité ajouter un arrêt pour bus rapides au droit de l'échangeur, au niveau de l'autoroute. En parallèle, le projet a été augmenté par l'option de faire sortir les transports en commun de l'autoroute pour desservir des arrêts situés sur la voirie normale, solution beaucoup plus adaptée, si l'on considère p.ex. les aménagements nécessaires sur l'autoroute pour une aire d'attente de qualité.

Avec le MODU2.0, la troisième voie destinée aux autobus fut abandonnée en faveur d'un aménagement des bandes d'arrêt d'urgence, pour l'utilisation par des autobus et des voitures en mode de covoiturage aux heures de pointe. Cette idée fut intégrée dans le nouveau concept du tram rapide entre l'agglomération et la capitale, qui inclut également le VeloExpressWee (piste cyclable PC 104) le long de l'autoroute.

Ceci étant, le réaménagement de l'échangeur de Pontpierre, entamé depuis des années, pourra être poursuivi en tenant compte des éléments précités. Les budgets sollicités dans ce projet donneront au chantier les moyens pour en terminer les travaux, tout en plaçant le cadre dans le concept global. Un projet ultérieur définira les réaménagements nécessaires de l'autoroute A4 entre Cessange et Esch, en incluant notamment les équipements nécessaires au fonctionnement du covoiturage sur la BAU sur ce tronçon entier (projet de l'autoroute multi-modale), et le réaménagement entre Foetz et Lankeltz sera l'objet d'un projet à part. Le VeloExpressWee sera présenté en même temps que le projet du tram rapide entre Luxembourg et le quartier de l'Alzette.

\*

## DESCRIPTION DES TRAVAUX

### La voirie

Les travaux de voirie consistent en premier lieu de la réalisation d'un grand giratoire de forme ovale sur la N13 d'une longueur de 230m pour une largeur de 80m sur lequel viennent se raccorder la N13 ainsi que les différentes bretelles d'entrée et de sortie d'autoroute. Avec le déplacement de l'aire de service direction Esch-sur-Alzette, la voie d'accélération vers l'autoroute A4 en direction de Esch-sur-Alzette pourra être prolongée et adaptée aux normes en vigueur.

Figure 1: Vue en plan de l'échangeur

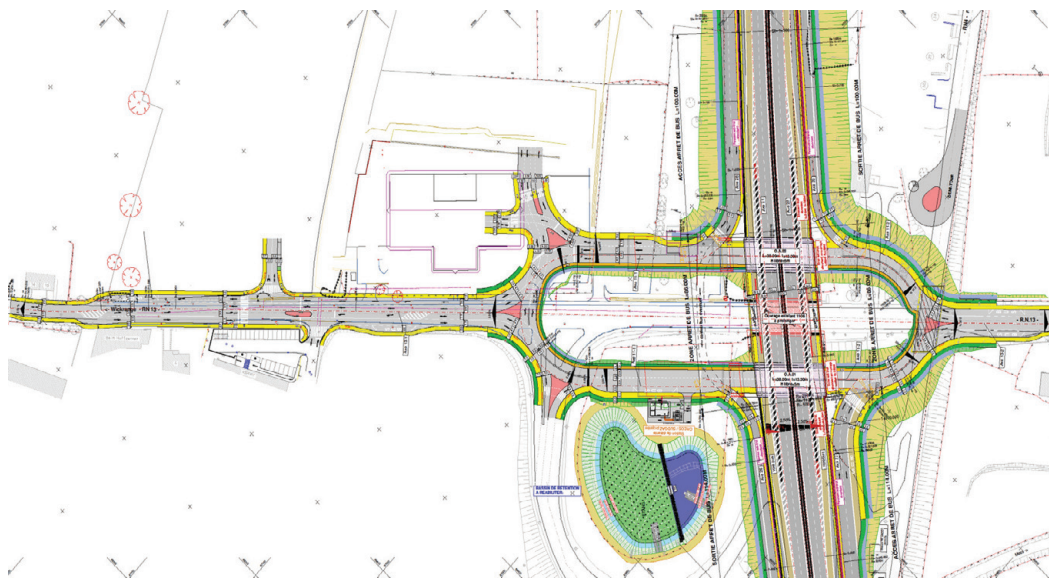
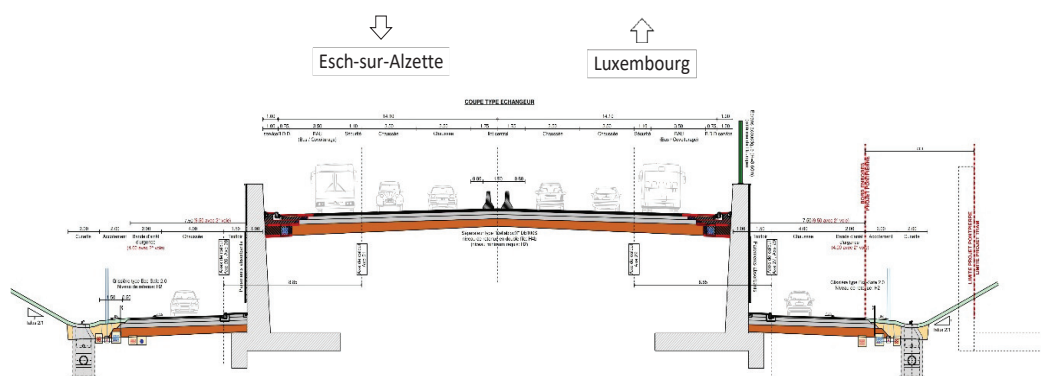


Figure 2 : Coupe type au niveau des bretelles (nord)



### Les ouvrages d'art

En dehors des travaux de réaménagement de la voirie, le chantier englobe d'importants travaux d'ouvrages d'art.

La partie ouvrage d'art se résume comme suit :

- Construction et ripage de 2 nouveaux ouvrages afin de faire passer la N13 réaménagée sous l'autoroute
- Élargissement du pont autoroutier existant
- Adaptation du passage pour piétons passant sous l'autoroute A.4 au droit de la rue d'Esch
- Consolidation de l'ouvrage hydraulique de la Mess passant sous l'autoroute A4
- Démolition de l'ouvrage existant portant la N4 (rue d'Europe) sur la N13

### Les aires de service

Afin de libérer l'espace pour la nouvelle configuration et adapter l'entrée respectivement la sortie d'autoroute, les deux aires de services ont dû être déplacées. Ainsi les flux des automobilistes voulant accéder ou quitter l'aire de services ont pu être séparées des flux de circulation de l'échangeur et la sécurité a été nettement améliorée.



## L'assainissement

Dû au réaménagement de la voirie, la surface scellée et le concept de gestion des eaux pluviales sera repris et mis en conformité avec les demandes de l'Administration de la Gestion de l'Eau et l'état de l'art luxembourgeois en terme de bassin de rétention pour autoroute. Le niveau de fond du bassin de rétention existant sera abaissé afin d'augmenter son volume. Le bassin sera raccordé en gravitaire à la Mess en amont de l'ouvrage de traversée sous l'autoroute. Afin d'éviter un remplissage du bassin par les eaux de la Mess en cas de crue de celle-ci, il est prévu de placer un clapet anti-retour sur l'orifice de régulation. Ainsi, en période de crue, le bassin restera vide et pourra donc assurer un rôle tampon bien qu'il ne se videra pas entièrement (équilibre entre le niveau d'eau dans le bassin et le niveau d'eau de la Mess). Il se videra en même temps que la Mess retrouvera son niveau normal.

## Gestion du trafic et des bus

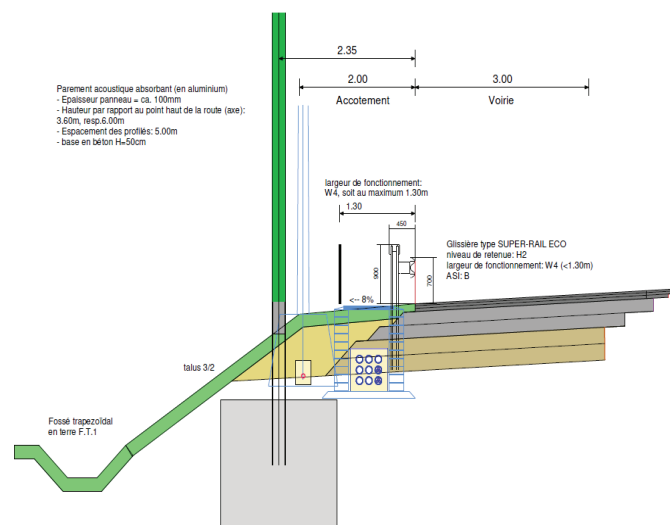
Afin de garantir la fluidité du trafic sur la N13 dans le rondpoint et d'éviter des bouchons dans les bretelles de sortie de l'autoroute, le giratoire sera équipé par un système de feux tricolores géré par une centrale commune. Ce système de gestion de trafic ne comprendra non seulement les installations de feux tricolores aux différents branches du giratoire mais sera complété par des équipements de détections (boucles intégrées dans la chaussée et caméras de détection) afin de gérer le trafic et libérer les différentes sections du carrefour en fonction de la situation du trafic.

Compte tenu de sa situation géographique (croisement de la route des 3 Cantons avec l'autoroute A4), l'échangeur de Pontpierre a une fonction clef dans l'organisation des transports en commun dans le sud du pays. La nouvelle configuration du giratoire a été étudiée de sorte à ce que toutes les relations et tous les échanges seront possibles en fonction du concept définitif des transports publics qui est encore en cours d'être établi par les instances compétentes.

## Les mesures antibruit

Vu la proximité de l'autoroute et de l'échangeur par rapport aux habitations une étude de bruit avec une modélisation de la propagation du bruit a été faite. Cette étude avait comme but de déterminer l'impact du projet sur l'environnement et d'y optimiser des protections antibruit afin de limiter cet impact. En tout 4 variantes de protection reprenant différentes combinaisons de dispositifs antibruit ont été étudiées et on peut conclure que l'implantation des nouvelles protections permettra de réduire significativement l'impact actuel de la voirie adjacente.

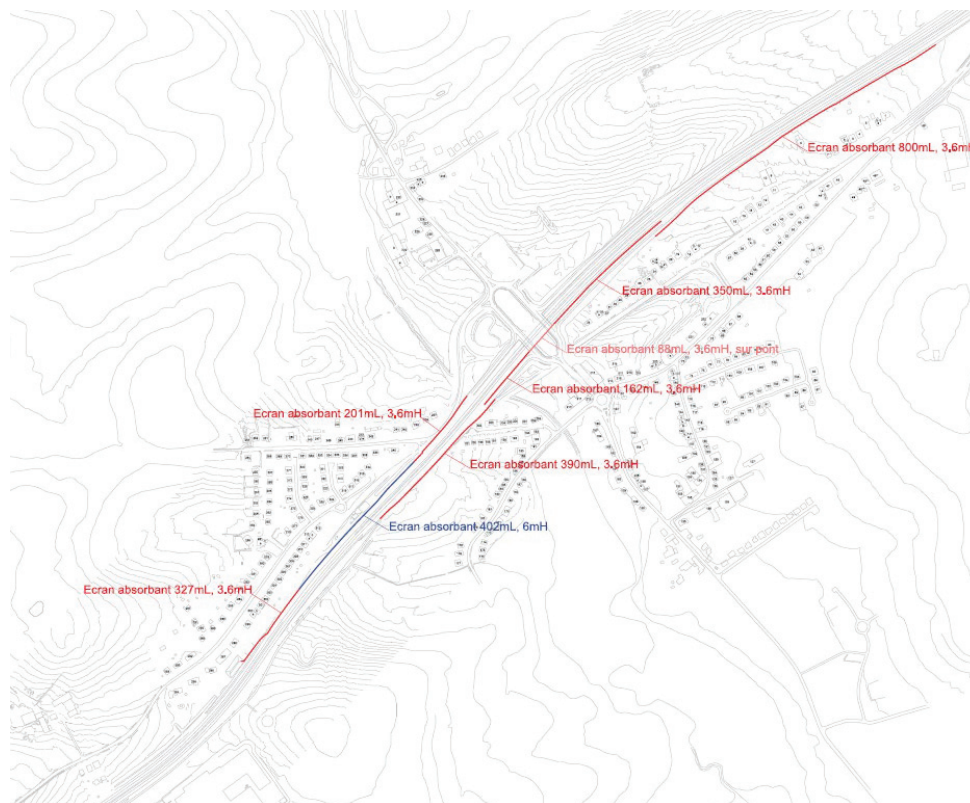
Figure 3: Détail de l'accotement avec écran antibruit



En tout environ 11.000 m<sup>2</sup> de d'écrans antibruit absorbants seront installés qui se répartissent comme suit sur les deux côtés de l'autoroute :

- Du côté ouest de l'autoroute, environ 930 m avec une hauteur variant de 3,60 m jusqu'à 6 m
- Du côté est de l'autoroute, environ 1.800 m avec une hauteur moyenne de 3,60 m

Figure 4: Situation des mesures antibruits



### Le réaménagement de la rue d'Europe

Dans le cadre du projet, la rue d'Europe sera réaménagée et des mesures d'apaisement de trafic seront mis en œuvre afin de d'augmenter la qualité de vie des habitants de cette route qui est actuellement fortement empruntée. La rue sera transformée en cul de sac et à l'extrémité sud une aire de rebroussement sera installée.

### Les mesures compensatoires

Suivant le bilan écologique réalisé par un bureau d'études spécialisé en la matière et conformément à l'autorisation en vertu de la loi modifiée du 19 janvier 2004 concernant la protection de la nature et des ressources naturelles, les mesures compensatoires relatives au projet sont réalisées en partie à l'intérieur de l'emprise du projet par la plantation d'arbres et de haies/arbustes indigènes. Le surplus, ne pouvant pas être intégré dans le projet, sera réalisé sur des terrains appartenant à l'État dans les communes de Frisange et Roeser sur une surface totale de 43.000 m<sup>2</sup>.

### Le phasage

Dû au fait que la configuration initiale de l'échangeur sera complètement modifiée, il fallait libérer les surfaces nécessaires pour l'implantation des nouvelles voies. Il s'agissait ainsi de déplacer les aires de services implantées des deux côtés de l'autoroute à la hauteur de l'échangeur.

Dans une seconde phase du projet les deux nouveaux ouvrages, sous lesquelles passera le nouveau giratoire de la N13, ont été construits et ripés sous l'autoroute.

La troisième grande phase des travaux regroupe :

- Les travaux de voirie avec l'aménagement du giratoire,
- La construction des nouvelles bretelles d'entrées et de sorties d'autoroutes avec les murs de soutènement,
- La réalisation du système d'assainissement et du bassin de rétention,
- L'installation des équipements routiers
- La mise en place des écrans antibruits

\*

## **PLANS**

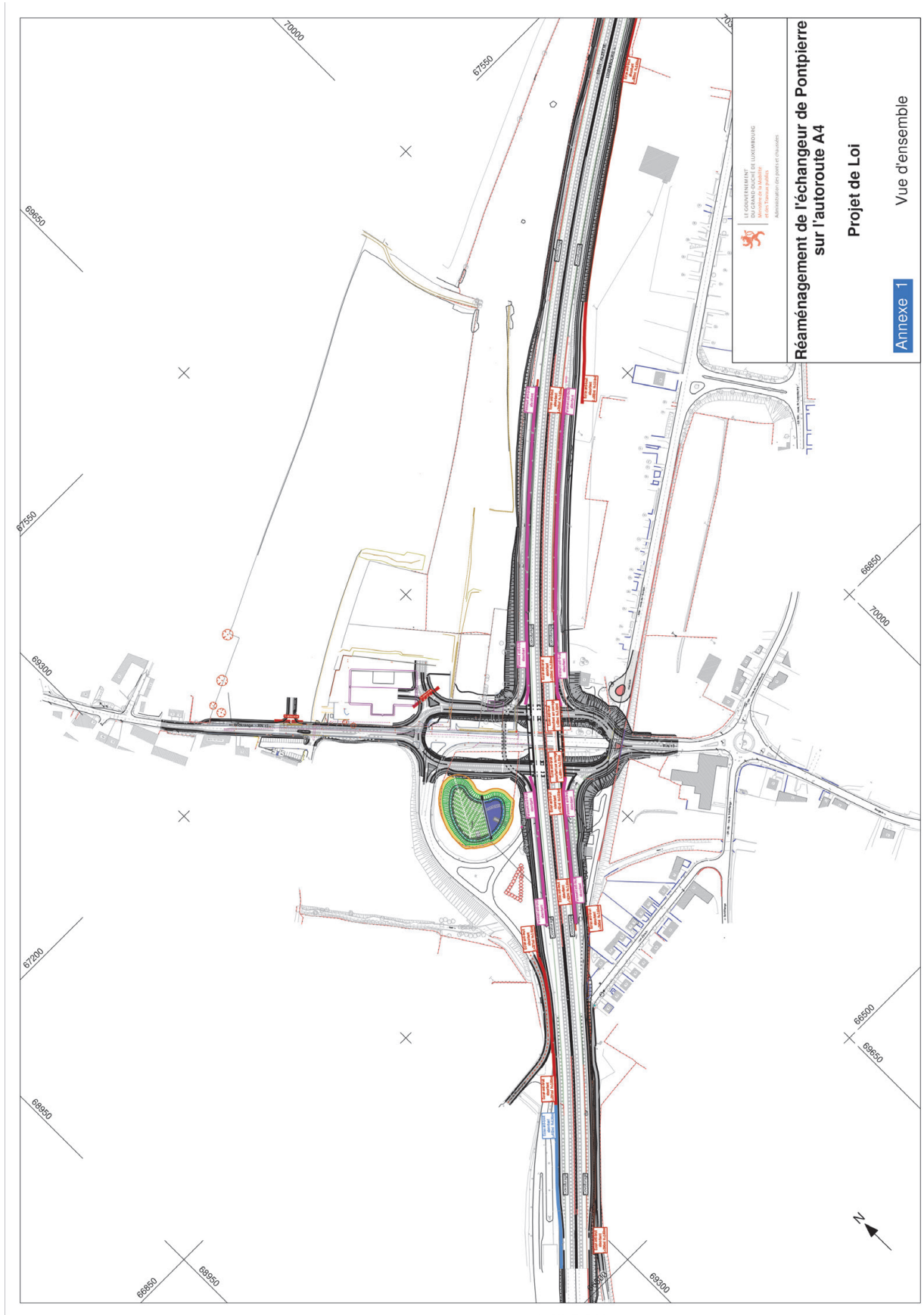
Annexe 1 : Vue d'ensemble

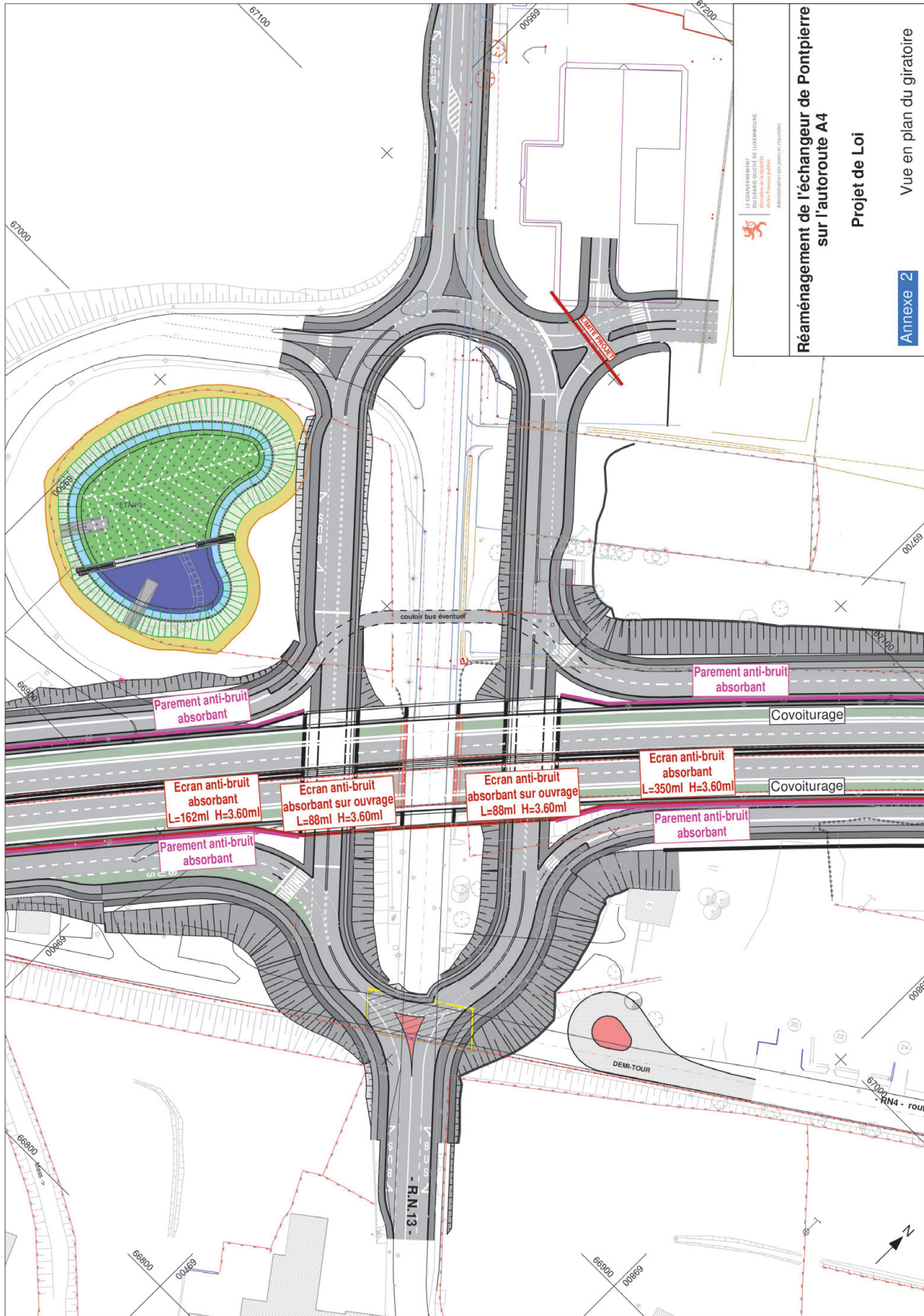
Annexe 2 : Vue en plan du giratoire

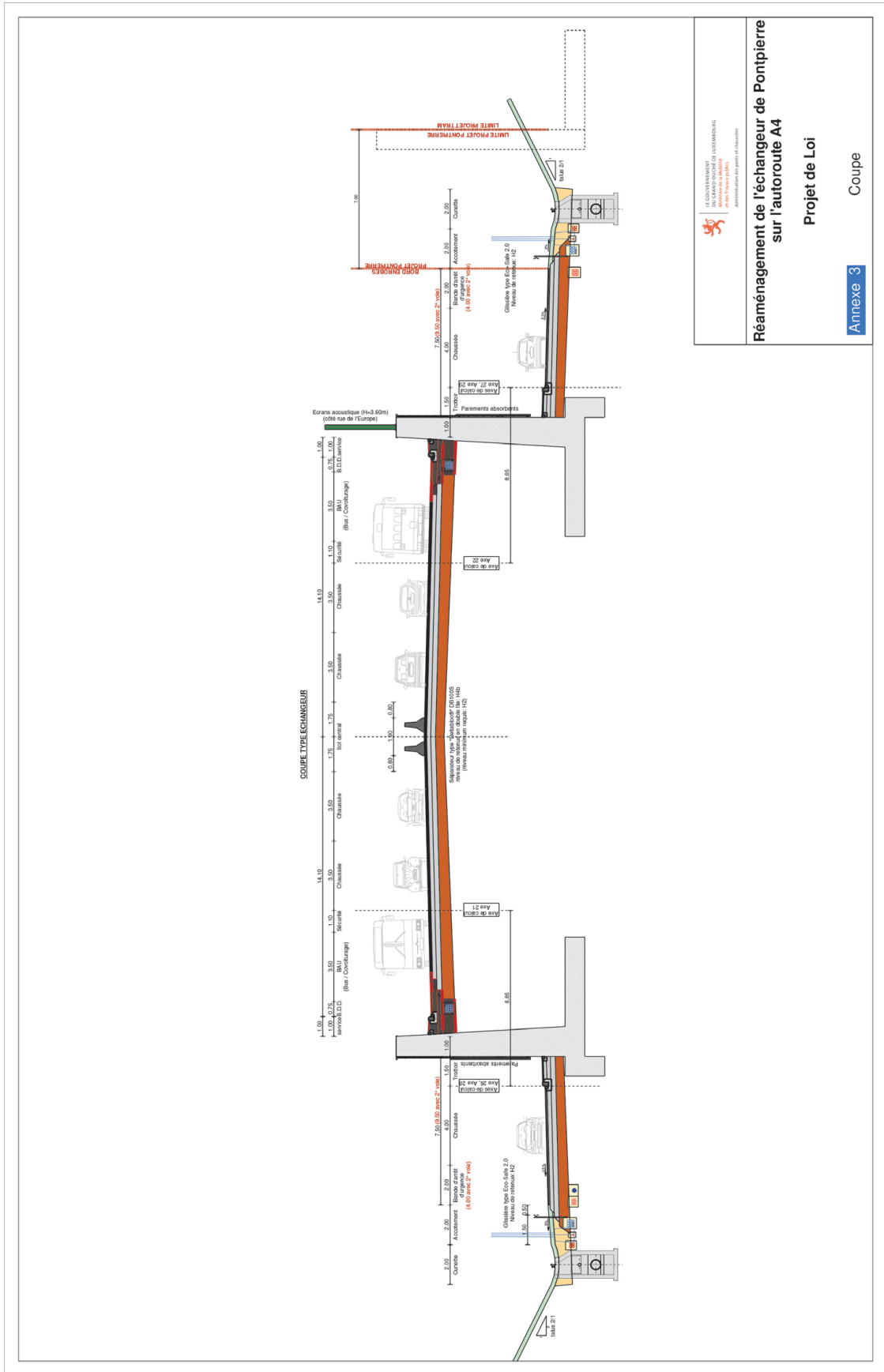
Annexe 3 : Coupe

\*










  
 LE GOUVERNEMENT
   
 DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
   
 et des Trésors Publics
   
Administration des ponts et chaussées

**Réaménagement de l'échangeur de Pontpierre sur l'autoroute A4**

**Projet de Loi**

**Annexe 3**

Coupe

## FICHE FINANCIERE

[Indice semestriel des prix de la construction  
au 1<sup>er</sup> octobre 2020 : 845,51]

<i>Réf.</i>	<i>Libellé projet</i>	<i>Montants € TVA incl.</i>
<b>01</b>	<b>Travaux préalables:</b>	
01a	Construction nouvelle Aire de service direction Esch-sur-Alzette, y compris élargissement de l'autoroute	8 076 224.14€
01b	Construction nouvelle Aire de service direction Luxembourg-ville	2 252 753.18€
01c	Déviations conduites Creos-Gaz	1 110 167.19€
	<b>Sous-total:</b>	<b>11 439 144.50€</b>
<b>02</b>	<b>Échangeur Pontpierre &amp; voirie autoroute:</b>	
02a	Échangeur de Pontpierre	19 154 292.86€
02b	Bretelles - Terrassements, réseaux, voirie	3 645 184.22€
02c	Bretelles - Murs de soutènement	8 238 623.88€
02d	Ouvrages d'art 01 et 02 et élargissement de l'OA 1106 existant	7 448 138.86€
02e	Mur de soutènement préalable au couloir multimodal	1 889 836.45€
	<b>Sous-total:</b>	<b>40 376 076.27€</b>
<b>04</b>	<b>Mesures d'apaisement &amp; Mesures compensatoires:</b>	
04a	Écrans antibruits	4 339 241.66€
04b	Réaménagement route de l'Europe	501 987.81€
04c	Mesures compensatoires	230 319.49€
04d	Bassin de rétention - Mise en conformité	923 421.33€
	<b>Sous-total:</b>	<b>5 994 970.28€</b>
05	Études (études génie civil, travaux topographie, direction travaux, sécurité santé)	7 126 487.40€
06	Équipements routiers (marquage, panneaux de signalisations, panneaux directionnels)	575 798.72€
07	Électromécanique (éclairages, câbles, déviation réseaux, feux de circulation)	4 030 591.01€
	<b>Sous-total:</b>	<b>11 732 877.13€</b>
08	Divers et imprévus	2 086 292.05€
	<b>Coût total projet:</b>	<b>71 629 360.23€</b>
	<b>arrondi à:</b>	<b>71 700 000.00€</b>

\*

**COUTS ANNUELS DES TRAVAUX D'ENTRETIEN  
ET D'EXPLOITATION**

[Indice semestriel des prix de la construction  
au 1<sup>er</sup> octobre 2020 : 845,51]

<i>Coûts d'entretien et d'exploitation</i>	<i>Total</i>
Voirie, réseaux :	345.000,00 €
Ouvrages d'art et murs de soutènement :	450.000,00 €
<b>Montant total hors TVA :</b>	<b>795.000,00 €</b>
<i>TVA 17%</i>	<i>135.150,00 €</i>
<b>Montant total TVA incluse :</b>	<b>930.150,00 €</b>
<b>Arrondi à :</b>	<b>930.000,00 €</b>

Les coûts d'entretien annuel de la partie voirie sont évalués par rapport à la nouvelle voirie qui est réalisée dans le cadre du projet du réaménagement de l'échangeur Pontpierre.

7781/01

**N° 7781<sup>1</sup>****CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2020-2021

---

---

**PROJET DE LOI****relative au réaménagement de l'échangeur de Pontpierre  
situé sur l'autoroute A4**

\* \* \*

**AVIS DU CONSEIL D'ETAT**

(11.5.2021)

Par dépêche du 1<sup>er</sup> mars 2021, le Premier ministre, ministre d'État, a soumis à l'avis du Conseil d'État le projet de loi sous rubrique, élaboré par le ministre de la Mobilité et des Travaux publics.

Au texte du projet de loi étaient joints un exposé des motifs, un commentaire des articles, une fiche financière ainsi qu'une fiche d'évaluation d'impact.

\*

**CONSIDERATIONS GENERALES**

Le projet de loi sous avis porte sur le réaménagement de l'échangeur Pontpierre notamment à travers la réalisation d'un giratoire sur la N13 raccordé aux nouvelles bretelles d'accès et de sortie de l'autoroute A4.

Les dépenses occasionnées par le projet de loi sous avis ne peuvent dépasser le montant de 71 700 000 euros. Ce montant est rattaché à l'indice semestriel des prix de la construction valable au 1<sup>er</sup> octobre 2020 et est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix de la construction.

L'autorisation du législateur pour procéder au réaménagement de l'échangeur Pontpierre est requise en vertu de l'article 99, cinquième phrase, de la Constitution, étant donné que le montant de la dépense d'investissement en question dépasse le seuil de 40 000 000 euros prévu par l'article 80 de la loi modifiée du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'État.

Les travaux sont déclarés d'utilité publique, afin de pouvoir procéder en cas de besoin aux acquisitions nécessaires par la voie d'expropriations.

\*

**EXAMEN DES ARTICLES***Articles 1<sup>er</sup> à 4*

Le texte du projet de loi sous avis n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État quant au fond.

Ainsi délibéré en séance plénière et adopté à l'unanimité des 22 votants, le 11 mai 2021.

*Le Secrétaire général,*  
Marc BESCH

*Le Président,*  
Christophe SCHILTZ

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau



7781/02

**N° 7781<sup>2</sup>****CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2020-2021

**PROJET DE LOI****relative au réaménagement de l'échangeur de Pontpierre  
situé sur l'autoroute A4**

\* \* \*

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

(1.7.2021)

La Commission se compose de : M. Carlo BACK, Président ; Mme Chantal GARY, Rapportrice ; M. Gilles BAUM, M. Dan BIANCALANA, Mme Myriam CECCHETTI, M. Frank COLABIANCHI, M. Félix EISCHEN, M. Jeff ENGELEN, 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 4 mars 2021 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, ainsi que d'une fiche d'évaluation d'impact.

Le projet de loi a été avisé par le Conseil d'État en date du 11 mai 2021.

Lors de la réunion du 10 juin 2021, la commission parlementaire a examiné le projet de loi ainsi que l'avis du Conseil d'État. Au cours de la même réunion, Mme Chantal GARY a été désignée comme Rapportrice.

La Commission de la Mobilité et des Travaux publics a examiné et adopté le présent rapport au cours de sa réunion du 1<sup>er</sup> juillet 2021.

\*

**II. OBJET DU PROJET DE LOI**

Le présent projet de loi comprend 4 articles qui visent à :

- autoriser le Gouvernement à faire procéder au réaménagement de l'échangeur Pontpierre situé sur l'autoroute A4,
- déterminer comme enveloppe budgétaire pouvant servir au financement du projet le montant de 71.700.000 d'euros, rattaché à l'indice semestriel des prix de la construction valable au 1<sup>er</sup> octobre 2020 (valeur 845,51) et incluant la clause usuelle d'adaptation des coûts à l'évolution de cet indice,
- fixer l'imputabilité de ces dépenses sur les crédits du Fonds des routes,
- déclarer ces travaux d'utilité publique afin de pouvoir procéder en cas de besoin aux acquisitions nécessaires par la voie d'expropriations.

L'autorisation du législateur pour procéder au réaménagement de l'échangeur Pontpierre est requise en vertu de l'article 99, cinquième phrase, de la Constitution, étant donné que le montant de la dépense

d'investissement en question dépasse le seuil de 40.000.000 d'euros prévu par l'article 80 de la loi modifiée du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'État.

### Le projet

Le projet de réaménagement de l'échangeur Pontpierre situé sur l'autoroute A4 comprend un giratoire ovale au niveau de la route nationale N13, deux ouvrages d'art pour l'aménagement proprement dit, l'élargissement et la réhabilitation d'un ouvrage d'art existant, des bretelles d'accès et de sortie sur l'autoroute A4, le déplacement des deux aires de service en amont respectivement en aval de l'échangeur et le réaménagement de la chaussée autoroutière ainsi qu'un mur de soutènement en vue du gabarit du tram rapide au niveau de l'échangeur, tout comme les mesures compensatoires, un bassin de rétention, des écrans anti-bruit des deux côtés de l'autoroute A4 ainsi que le réaménagement de la rue d'Europe.

Il faut noter que le coup de départ du projet a déjà été donné en 2008 avec l'aménagement de la nouvelle plate-forme pour aire de service en direction de Luxembourg-ville. Or, l'évolution du chantier et des dépenses supplémentaires non couvertes par les prévisions financières initiales ont fait que le montant total du projet dépassera le seuil de 40.000.000 d'euros. Ensuite, lors de la progression des études et des premières phases des travaux, il s'est avéré que le budget pour la sécurisation de l'échangeur Pontpierre serait également dépassé. En conséquence, le Gouvernement propose de regrouper l'ensemble des chantiers nécessaires pour le réaménagement de l'échangeur dans une seule loi de financement.



*Prise de vue de la situation actuelle (Source : Geoportail.lu)*

### Historique et évolution

Au Luxembourg, le réseau autoroutier a commencé à naître en 1969 avec la mise en service des deux premiers tronçons d'autoroute de l'A1 (Kirchberg - Senningerberg) et de l'A4 (Pontpierre - Esch/Lallange). L'échangeur Pontpierre est donc l'un des plus vieux échangeurs sur notre réseau autoroutier et sa configuration actuelle n'a pas changé depuis son origine.

Uniquement 3 des 4 mouvements d'accès ou de sorties directes sont possibles au droit du croisement de l'autoroute A4 avec la N13. Les automobilistes désirant accéder à l'autoroute A4, direction Luxembourg doivent emprunter le CR169 respectivement la N4 avant de pouvoir s'engager sur l'A4 et sont ainsi obligés de traverser des rues résidentielles et créent ainsi de fortes nuisances aux résidents de la rue d'Europe et de la rue de Luxembourg à Pontpierre.

À la fin des années 1990, l'Administration des Ponts et Chaussées avait entamé les premières études afin d'adapter la configuration de la voirie et la rendre plus sûre et plus performante. En 2008, la première phase du chantier, qui consistait dans le déplacement de l'aire de service direction Luxembourg, a été lancée dans le contexte d'un grand projet de développement avec un impact important sur le trafic. Dans la suite, plusieurs projets immobiliers aux abords immédiats de l'échangeur ont vu le jour et les études pour la nouvelle configuration de la voirie et de l'échangeur ont à chaque fois dû être adaptées.

Au fil du temps, les concepts en matière de transports publics ont également évolué, créant chaque fois des besoins différents au niveau du réseau routier et autoroutier. Le projet initial du réaménagement de l'échangeur en a suivi l'évolution, notamment par l'ajout d'une voie pour bus sur la section courante de l'autoroute, avec la possibilité d'ajouter un arrêt pour bus rapides au droit de l'échangeur, au niveau de l'autoroute.

Plus récemment, avec le « MODU 2.0 », la troisième voie destinée aux autobus fut abandonnée en faveur d'un aménagement des bandes d'arrêt d'urgence (BAU), pour l'utilisation par des autobus et des voitures en mode de covoiturage aux heures de pointe. Cette idée fut intégrée dans le nouveau concept du tram rapide entre l'agglomération Sud et la capitale, qui inclut également le « VéloExpressWee » (piste cyclable PC 104) le long de l'autoroute.

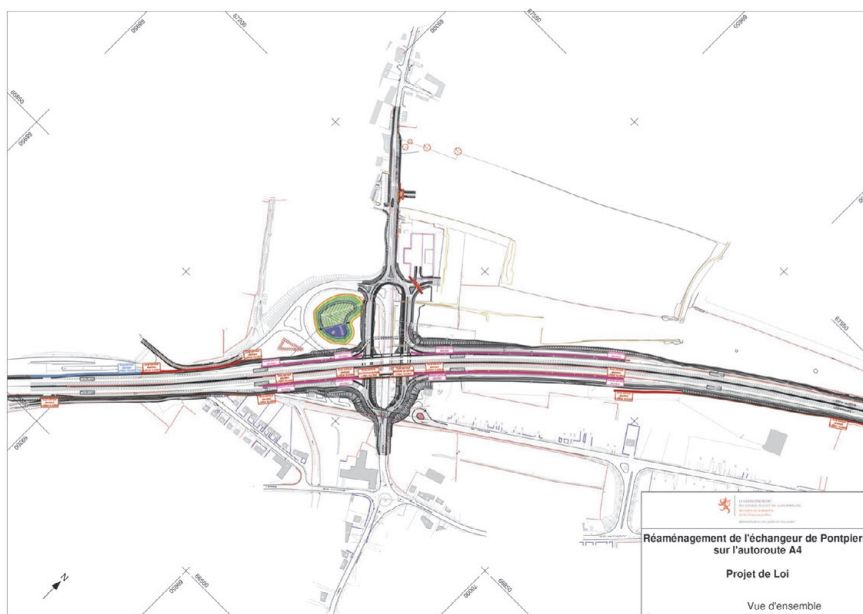
Ceci étant, le réaménagement de l'échangeur de Pontpierre, entamé depuis des années, pourra être poursuivi en tenant compte des éléments précités. Les budgets sollicités dans ce projet donneront au chantier les moyens pour en terminer les travaux, tout en plaçant le cadre dans le concept global.

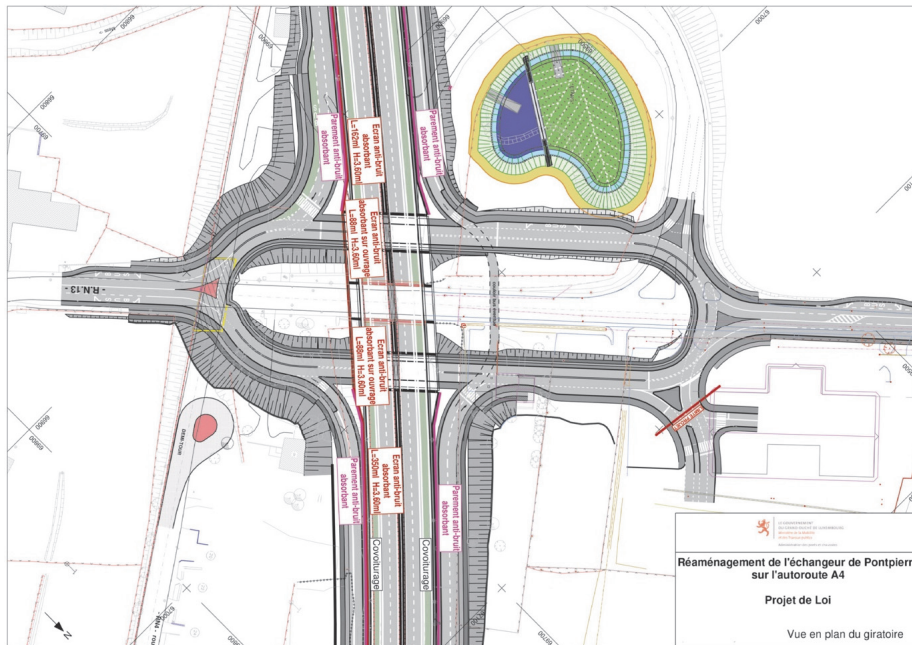
Un projet ultérieur définira les réaménagements nécessaires de l'autoroute A4 entre Cessange et Esch, en incluant notamment les équipements nécessaires au fonctionnement du covoiturage sur la BAU sur ce tronçon entier (projet de l'autoroute multimodale), et le réaménagement entre Foetz et Lankeltz sera également l'objet d'un projet à part. Enfin, le « VéloExpressWee » sera présenté en même temps que le projet du tram rapide entre Luxembourg et le quartier de l'Alzette sur les friches sidérurgiques entre Esch et Schiffflange.

## Descriptif technique

### *La voirie*

Les travaux de voirie consistent en premier lieu dans la réalisation d'un grand giratoire de forme ovale d'une longueur de 230 m et d'une largeur de 80 m sur lequel viennent se raccorder la N13 ainsi que les différentes bretelles d'entrée et de sortie d'autoroute. Le déplacement de l'aire de service direction Esch-sur-Alzette permettra de prolonger la voie d'accélération vers l'autoroute A4 en direction d'Esch-sur-Alzette conformément aux normes en vigueur.





### ***Les ouvrages d'art***

En dehors des travaux de réaménagement de la voirie, le chantier englobe d'importants travaux d'ouvrages d'art :

- Construction et ripage de deux nouveaux ouvrages afin de faire passer la N13 réaménagée sous l'autoroute.
- Élargissement du pont autoroutier existant.
- Adaptation du passage pour piétons passant sous l'autoroute A4 au droit de la rue d'Esch.
- Consolidation de l'ouvrage hydraulique de la Mess passant sous l'autoroute A4.
- Démolition de l'ouvrage existant portant la N4 (rue d'Europe) sur la N13.

### ***Les aires de service***

Afin de libérer l'espace pour la nouvelle configuration et adapter l'entrée respectivement la sortie d'autoroute, les deux aires de services ont dû être déplacées. Ainsi les flux des automobilistes voulant accéder ou quitter l'aire de services ont pu être séparés des flux de circulation de l'échangeur et la sécurité a été nettement améliorée.

### ***L'assainissement***

Dû au réaménagement de la voirie et l'augmentation de la surface scellée, le concept de gestion des eaux pluviales sera adapté aux normes actuelles. Le niveau de fond du bassin de rétention existant sera abaissé afin d'augmenter son volume. Le bassin sera raccordé en gravitaire à la Mess en amont de l'ouvrage de traversée sous l'autoroute. Afin d'éviter un remplissage du bassin par les eaux de la Mess en cas de crue de celle-ci, il est prévu de placer un clapet anti-retour sur l'orifice de régulation.

### ***Gestion du trafic et des bus***

Afin de garantir la fluidité du trafic sur la N13 dans le rondpoint et d'éviter des bouchons dans les bretelles de sortie de l'autoroute, le giratoire sera équipé par un système de feux tricolores géré par une centrale commune. Ce système de gestion de trafic comprendra non seulement les installations de feux tricolores aux différentes branches du giratoire, mais sera complété par des équipements de détection (boucles intégrées dans la chaussée et caméras de détection) afin de gérer le trafic et libérer les différentes sections du carrefour en fonction de la situation du trafic.



Compte tenu de sa situation géographique (croisement de la route des 3 Cantons avec l'autoroute A4), l'échangeur de Pontpierre a une fonction clé dans l'organisation des transports en commun dans le sud du pays. La nouvelle configuration du giratoire a été étudiée de sorte à ce que toutes les relations et tous les échanges soient possibles en fonction du concept définitif des transports publics.

### ***Les mesures antibruit***

Vu la proximité de l'autoroute et de l'échangeur par rapport aux habitations, l'implantation de nouvelles protections acoustiques permettra de réduire significativement l'impact actuel de la voirie adjacente. Environ 11.000 m<sup>2</sup> d'écrans antibruit absorbants seront installés des deux côtés de l'autoroute :

- Du côté ouest, environ 930 m avec une hauteur variant de 3,60 m jusqu'à 6 m.
- Du côté est, environ 1.800 m avec une hauteur moyenne de 3,60 m.



### ***Le réaménagement de la Rue d'Europe***

La rue d'Europe sera réaménagée et des mesures d'apaisement de trafic seront mises en œuvre afin d'augmenter la qualité de vie des riverains de cette route qui est actuellement fortement empruntée. La rue sera transformée en cul-de-sac et à l'extrémité sud une aire de rebroussement sera installée.

### ***Les mesures compensatoires***

Conformément à la loi relative à la protection de la nature et des ressources naturelles, les mesures compensatoires relatives au projet sont réalisées en partie à l'intérieur de l'emprise du projet par la plantation d'arbres et de haies/arbustes indigènes. Le surplus de compensation, ne pouvant pas être intégré dans le projet, sera réalisé sur des terrains appartenant à l'État dans les communes de Frisange et de Roeser sur une surface totale de 43.000 m<sup>2</sup>.

### ***Le phasage***

Dû au fait que la configuration initiale de l'échangeur sera complètement modifiée, il a fallu libérer les surfaces nécessaires pour l'implantation des nouvelles voies. Dans une première phase, il s'agissait ainsi de déplacer les aires de services implantées à la hauteur de l'échangeur.

Dans la deuxième phase, les deux ouvrages sous lesquels passera le nouveau giratoire de la N13 ont été construits et ripés sous l'autoroute.

Enfin, la troisième phase, la plus importante, regroupe :

- Les travaux de voirie avec l'aménagement du giratoire.
- La construction des nouvelles bretelles d'entrée et de sortie d'autoroute avec les murs de soutènement.
- La réalisation du système d'assainissement et du bassin de rétention.
- L'installation des équipements routiers.
- La mise en place des écrans antibruit.

### Evaluation des coûts

#### Coûts annuels des travaux d'entretien et d'exploitation

<i>Coûts d'entretien et d'exploitation</i>	<i>Total</i>
Voirie, réseaux :	345.000,00 €
Ouvrages d'art et murs de soutènement :	450.000,00 €
<b>Montant total hors TVA :</b>	<b>795.000,00 €</b>
<i>TVA 17%</i>	<i>135.150,00 €</i>
<b>Montant total TVA incluse :</b>	<b>930.150,00 €</b>
<b>Arrondi à :</b>	<b>930.000,00 €</b>

#### Coûts du projet global

L'enveloppe budgétaire pouvant servir au financement du projet est de 71.700.000,00 d'euros, rattachée à l'indice semestriel des prix de la construction valable au 1<sup>er</sup> octobre 2020 (valeur 845,51). La fiche financière du dossier du projet de loi, déposé auprès de la Chambre des députés, se présente comme suit :

#### Fiche financière

[Indice semestriel des prix de la construction au 1<sup>er</sup> octobre 2020 : 845,51]

<i>Réf.</i>	<i>Libellé projet</i>	<i>Montants € TVA incl.</i>
<b>01</b>	<b>Travaux préalables:</b>	
01a	Construction nouvelle Aire de service direction Esch-sur-Alzette, y compris élargissement de l'autoroute	8 076 224.14€
01b	Construction nouvelle Aire de service direction Luxembourg-ville	2 252 753.18€
01c	Déviations conduites Creos-Gaz	1 110 167.19€
	<b>Sous-total:</b>	<b>11 439 144.50€</b>
<b>02</b>	<b>Échangeur Pontpierre &amp; voirie autoroute:</b>	
02a	Échangeur de Pontpierre	19 154 292.86€
02b	Bretelles - Terrassements, réseaux, voirie	3 645 184.22€
02c	Bretelles - Murs de soutènement	8 238 623.88€
02d	Ouvrages d'art 01 et 02 et élargissement de l'OA 1106 existant	7 448 138.86€
02e	Mur de soutènement préalable au couloir multimodal	1 889 836.45€
	<b>Sous-total:</b>	<b>40 376 076.27€</b>
<b>04</b>	<b>Mesures d'apaisement &amp; Mesures compensatoires:</b>	
04a	Écrans antibruits	4 339 241.66€
04b	Réaménagement route de l'Europe	501 987.81€

<i>Réf.</i>	<i>Libellé projet</i>	<i>Montants € TVA incl.</i>
04c	Mesures compensatoires	230 319.49€
04d	Bassin de rétention - Mise en conformité	923 421.33€
	<b>Sous-total:</b>	<b>5 994 970.28€</b>
05	Études (études génie civil, travaux topographie, direction travaux, sécurité santé)	7 126 487.40€
06	Équipements routiers (marquage, panneaux de signalisations, panneaux directionnels)	575 798.72€
07	Électromécanique (éclairage, câbles, déviation réseaux, feux de circulation)	4 030 591.01€
	<b>Sous-total:</b>	<b>11 732 877.13€</b>
08	Divers et imprévus	2 086 292.05€
	<b>Coût total projet:</b>	<b>71 629 360.23€</b>
	<b>arrondi à:</b>	<b>71 700 000.00€</b>

\*

### III. AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT

(11 mai 2021)

Les quatre articles du projet de loi n'appellent pas d'observation de la part du Conseil d'État quant au fond.

\*

### IV. COMMENTAIRE DES ARTICLES

#### Article 1<sup>er</sup>.

Cet article autorise le Gouvernement à faire procéder au réaménagement de l'échangeur Pontpierre situé sur l'autoroute A4 comprenant un giratoire ovale au niveau de la route nationale N13, deux ouvrages d'art pour l'aménagement proprement dit, l'élargissement et la réhabilitation d'un ouvrage d'art existant, des bretelles d'accès et de sortie sur l'autoroute A4, le déplacement des deux aires de service en amont respectivement en aval de l'échangeur et le réaménagement de la chaussée autoroutière ainsi qu'un mur de soutènement en vue du gabarit du tram rapide au niveau de l'échangeur. Le projet comprend en outre les mesures compensatoires, un bassin de rétention, des écrans antibruit des deux côtés de l'autoroute A4 ainsi que le réaménagement de la rue d'Europe.

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<sup>er</sup> 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 des routes.

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 4.

Cet article dispose que les travaux dont question sont déclarés d'utilité publique, entre autres afin de pouvoir procéder, en cas de besoin, aux acquisitions nécessaires par la voie d'expropriations.



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.

\*

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°7781 dans la teneur qui suit :

\*

## V. TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

**Art. 1<sup>er</sup>.** Le Gouvernement est autorisé à faire procéder au réaménagement de l'échangeur Pontpierre situé sur l'autoroute A4.

**Art. 2.** Les dépenses occasionnées par les travaux visés à l'article 1<sup>er</sup> ne peuvent pas dépasser le montant de 71 700 000 euros. Ce montant correspond à la valeur de 845,51 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1<sup>er</sup> octobre 2020. Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, le montant est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix de la construction précité.

**Art. 3.** Les dépenses visées à l'article 2 sont imputables sur les crédits du Fonds des routes.

**Art. 4.** Les travaux visés à l'article 1<sup>er</sup> sont déclarés d'utilité publique.

Luxembourg, le 1<sup>er</sup> juillet 2021

*Le Président,*  
Carlo BACK

*La Rapportrice,*  
Chantal GARY

7781

SEANCE

du 07.07.2021

**BULLETIN DE VOTE (1)**

Projet de loi N°7781

Nom des Députés	Vote			Procuration (nom du député)	Nom des Députés	Vote			Procuration (nom du député)
	Oui	Non	Abst.			Oui	Non	Abst.	

**CSV**

Mme ADEHM	Diane	x			M. MISCHO	Georges	x		
Mme ARENDT (ép. KEMP)	Nancy	x			Mme MODERT	Octavie	x		
M. EICHER	Emile	x			M. MOSAR	Laurent	x		
M. EISCHEN	Félix	x			Mme REDING	Viviane	x		
M. GALLES	Paul	x		(EICHER Emile)	M. ROTH	Gilles	x		
M. GLODEN	Léon	x		(HANSEN Martine)	M. SCHAAF	Jean-Paul	x		
M. HALSDORF	Jean-Marie	x			M. SPAUTZ	Marc	x		
Mme HANSEN	Martine	x			M. WILMES	Serge	x		
Mme HETTO-GAASCH	Françoise	x			M. WISELER	Claude	x		
M. KAES	Aly	x			M. WOLTER	Michel	x		
M. LIES	Marc	x							

**déi gréng**

Mme AHMEDOVA	Semiray	x			Mme GARY	Chantal	x		
M. BACK	Carlo	x			M. HANSEN	Marc	x		
M. BENOY	François	x			Mme LÖRSCHKE	Josée	x		
Mme BERNARD	Djuna	x			M. MARGUE	Charles	x		
Mme EMPAIN	Stéphanie	x							

**LSAP**

Mme ASSELBORN-BINTZ	Simone	x			M. DI BARTOLOMEO	Mars	x		
M. BIANCALANA	Dan	x			M. ENGEL	Georges	x		
Mme BURTON	Tess	x			M. HAAGEN	Claude	x		
Mme CLOSENER	Francine	x			Mme HEMMEN	Cécile	x		
M. CRUCHTEN	Yves	x			Mme MUTSCH	Lydia	x		

**DP**

M. ARENDT	Guy	x			M. GRAAS	Gusty	x		
M. BAULER	André	x			M. HAHN	Max	x		
M. BAUM	Gilles	x			Mme HARTMANN	Carole	x		
Mme BEISSEL	Simone	x			M. KNAFF	Pim	x		
M. COLABIANCHI	Frank	x			M. LAMBERTY	Claude	x		
M. ETGEN	Fernand	x			Mme POLFER	Lydie	x		(BAULER André)

**ADR**

M. ENGELN	Jeff	x			M. KEUP	Fred	x		
M. KARTHEISER	Fernand	x			M. REDING	Roy	x		(KEUP Fred)

**déi Lénk**

M. CECCHETTI	Myriam			x	M. OBERWEIS	Nathalie			x
--------------	--------	--	--	---	-------------	----------	--	--	---

**Piraten**

M. CLEMENT	Sven	x			M. GOERGEN	Marc	x		
------------	------	---	--	--	------------	------	---	--	--

	Vote		
	Oui	Non	Abst.
Votes personnels	54	0	2
Votes par procuration	4	0	0
TOTAL	58	0	2

Le Président:

Le Secrétaire général:

7781/03

**N° 7781<sup>3</sup>**

**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2020-2021

---

**PROJET DE LOI**

**relative au réaménagement de l'échangeur de Pontpierre  
situé sur l'autoroute A4**

\* \* \*

**DISPENSE DU SECOND VOTE CONSTITUTIONNEL  
PAR LE CONSEIL D'ETAT**

(16.7.2021)

*Le Conseil d'État,*

appelé par dépêche du Président de la Chambre des députés du 7 juillet 2021 à délibérer sur la question de dispense du second vote constitutionnel du

**PROJET DE LOI**

**relative au réaménagement de l'échangeur de Pontpierre  
situé sur l'autoroute A4**

qui a été adopté par la Chambre des députés dans sa séance du 7 juillet 2021 et dispensé du second vote constitutionnel ;

Vu ledit projet de loi et l'avis émis par le Conseil d'État en sa séance du 11 mai 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 13 votants, le 16 juillet 2021.

*Le Secrétaire général,*  
Marc BESCH

*Le Président,*  
Christophe SCHILTZ

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau





## Commission de la Mobilité et des Travaux publics

### Procès-verbal de la réunion du 01 juillet 2021

(la réunion a eu lieu par visioconférence)

#### Ordre du jour :

1. 7781    Projet de loi relative au réaménagement de l'échangeur de Pontpierre situé sur l'autoroute A4  
          - Rapporteur : Madame Chantal Gary  
  
          - Présentation et adoption d'un projet de rapport
2. 7728    Projet de loi portant approbation des modifications :  
          1° à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires du 9 mai 1980 dans la teneur du Protocole du 3 juin 1999, y compris l'adoption du nouvel appendice H, et des modifications adoptées par la Commission de révision lors de sa 26<sup>ème</sup> session, tenue à Berne, les 27 et 28 février 2018 ;  
          2° et à ses appendices E et G, apportées lors de la 13<sup>ème</sup> Assemblée générale de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires, tenue à Berne, les 25 et 26 septembre 2018  
  
          - Désignation d'un Rapporteur  
          - Présentation du projet de loi  
          - Examen du projet de loi et de l'avis 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 Lies, M. Marc Spautz, M. Serge Wilmes

M. François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics  
Mme Anouk Enschedé, 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. Félix Eischen



Mme Myriam Cecchetti, observateur délégué

\*

Présidence : M. Carlo Back, Président de la Commission

\*

**1. 7781 Projet de loi relative au réaménagement de l'échangeur de Pontpierre situé sur l'autoroute A4**

Monsieur Marc Goergen (Piraten) rappelle que le projet de loi prévoit la construction de deux nouvelles stations-service direction Esch-sur-Alzette, dont l'État participe aux financements. Il souhaite recevoir de plus amples informations concernant le volet du financement. Monsieur le Ministre explique que pour chaque projet de construction de l'État de cette catégorie, l'aménagement des surfaces incombe à l'État ; que les terrains continuent d'être la propriété de l'État et qu'il est procédé à des appels d'offres. Les stations-service doivent payer des redevances substantielles à l'État. Si les membres le souhaitent, un listing avec des chiffres concrets pourra être transmis à la commission parlementaire.

Monsieur Max Hahn (DP) aimerait profiter de l'occasion pour informer Monsieur le Ministre que les communes de Reckange et de Dippach construiront un nouveau collecteur qui sera relié à la station d'épuration de Schifflange. Le nouveau collecteur passera en dessous de l'autoroute en cause. Dans ce contexte, l'orateur aimerait rappeler à l'Administration des ponts et chaussées de veiller à une bonne coordination des deux projets. Monsieur le Ministre informe qu'il transmettra le message.

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

**2. 7728 Projet de loi portant approbation des modifications :**  
**1° à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires du 9 mai 1980 dans la teneur du Protocole du 3 juin 1999, y compris l'adoption du nouvel appendice H, et des modifications adoptées par la Commission de révision lors de sa 26<sup>ème</sup> session, tenue à Berne, les 27 et 28 février 2018 ;**  
**2° et à ses appendices E et G, apportées lors de la 13<sup>ème</sup> Assemblée générale de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires, tenue à Berne, les 25 et 26 septembre 2018**

Monsieur Carlo Back (déi gréng) est désigné rapporteur du projet de loi.

Il est ensuite procédé à une présentation du projet de loi, pour le détail de laquelle il est renvoyé à l'exposé des motifs (doc. parl. 7728<sup>00</sup>).

Le projet de loi a pour objet d'approuver les modifications apportées à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires du 9 mai 1980 et de ses appendices E (CUI) et G (ATMF) adoptées par la 13<sup>e</sup> Assemblée générale.

La Convention relative aux transports internationaux ferroviaires est une convention internationale qui est à la base de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires dont la mission est d'établir des règles juridiques communes pour le transport international ferroviaire de personnes et de marchandises entre ses États membres.

Les modifications au niveau de la Convention de base proprement dite ont principalement pour but d'atteindre une simplification de la procédure de révision de la COTIF. Les États membres n'auront plus à approuver les modifications à l'échelon international, mais les procédures nationales nécessaires à l'approbation des modifications ainsi qu'à leur intégration dans l'ordre juridique national devront être suivies. Avec cette solution, les États membres et le secteur privé auront connaissance d'un délai raisonnable et précis pour l'approbation et l'intégration nationales des modifications et pour l'adaptation des contrats. Ainsi par exemple pour ce qui est du délai, un délai de 3 ans pour l'entrée en vigueur des modifications des appendices à la Convention a finalement été retenu. Il court à partir de la date de la notification des modifications des appendices par le Secrétaire général. En outre, les États membres ne notifieront pas l'approbation des modifications aux appendices, mais seulement les déclarations de non-approbation ou le retrait de telles déclarations. À la différence des conditions pour la modification de la Convention proprement dite, les conditions pour l'entrée en vigueur des modifications aux appendices sont désormais définies dans leur totalité au § 3.

En outre, sont entreprises des modifications d'ordre rédactionnel de l'article 2, § 1, lettre a), point 3, et de l'article 6, § 1, lettre e), de la Convention de base liées aux modifications insérées aux règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire, ainsi qu'une révision partielle de la convention de base liée à l'ajout du nouvel appendice « Règles uniformes concernant l'exploitation en sécurité des trains en trafic international (EST – Appendice H à la Convention) ».

Par ailleurs, la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980 telle que modifiée par le protocole du 3 juin 1999 (Protocole de Vilnius) est modifiée par l'ajout du nouvel appendice H renfermant les Règles uniformes concernant l'exploitation en sécurité des trains en trafic international (RU EST).

Finalement des modifications sont apportées au niveau de l'Appendice E à la Convention (Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire), ainsi qu'au niveau des Règles uniformes concernant l'admission technique de matériel ferroviaire utilisé en trafic international. (ATMF – Appendice G à la Convention).

La commission procède dans un second temps à l'examen de l'avis du Conseil d'État du 2 février 2021.

### **Article unique**

L'article unique prévoit que sont approuvées les modifications à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires du 9 mai 1980 dans la teneur du Protocole du 3 juin 1999, y compris l'adoption du nouvel appendice H, et des modifications adoptées par la Commission de révision lors de sa 26<sup>ème</sup>

session, tenue à Berne, les 27 et 28 février 2018 ; et à ses appendices E et G, apportées lors de la 13<sup>e</sup> Assemblée générale de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires, tenue à Berne, les 25 et 26 septembre 2018.

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

Quant aux observations d'ordre légistique, le Conseil d'État suggère de reformuler l'intitulé de la loi en projet de la manière suivante :

« Projet de loi portant approbation des modifications :

1° à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires du 9 mai 1980 dans la teneur du Protocole du 3 juin 1999, y compris l'adoption du nouvel appendice H, et des modifications adoptées par la Commission de révision lors de sa 26<sup>ème</sup> session, tenue à Berne, les 27 et 28 février 2018 ;

2° aux appendices E et G de la convention précitée, apportées lors de la 13<sup>ème</sup> Assemblée générale de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires, tenue à Berne, les 25 et 26 septembre 2018 »

La commission décide de reprendre les suggestions d'ordre légistique.

Pour ce qui est de l'article unique, le Conseil d'État recommande de rédiger l'article unique comme suit :

« **Article unique.** Sont approuvées les modifications :

1° à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires du 9 mai 1980 dans la teneur du Protocole du 3 juin 1999, y compris l'adoption du nouvel appendice H, et des modifications adoptées par la Commission de révision lors de sa 26<sup>ème</sup> session, tenue à Berne, les 27 et 28 février 2018 ;

2° aux appendices E et G de la convention précitée, apportées lors de la 13<sup>ème</sup> Assemblée générale de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires, tenue à Berne, les 25 et 26 septembre 2018. »

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

### 3. Divers

Monsieur Marc Goergen rappelle 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*).

Après un bref échange de vues, la date du 15 juillet 2021 est retenue pour la tenue d'une réunion de la commission parlementaire au cours de laquelle il

sera procédé à un échange de vues au sujet de la problématique évoquée ci-dessus.

La Secrétaire-administrateur,  
Tania Sonnetti

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





## Commission de la Mobilité et des Travaux publics

### Procès-verbal de la réunion du 10 juin 2021

(la réunion a eu lieu par visioconférence)

#### Ordre du jour :

1. Approbation du projet de procès-verbal de la réunion du 3 juin 2021
2. 7781 Projet de loi relative au réaménagement de l'échangeur de Pontpierre situé sur l'autoroute A4
  - Désignation d'un Rapporteur
  - Examen du projet de loi et de l'avis du Conseil d'État
3. 7811 Débat d'orientation sur le rapport d'activité de l'Ombudsman (2019)
  - Rapporteur : Monsieur Paul Galles
  - Élaboration d'une prise de position
4. Divers

\*

Présents : M. Carlo Back, M. Dan Biancalana, M. Frank Colabianchi, M. Félix Eischen, Mme Chantal Gary, M. Marc Goergen, M. Max Hahn, Mme Cécile Hemmen, M. Aly Kaes, M. Claude Lamberty, M. Marc Lies, M. Marc Spautz

Mme Myriam Cecchetti, observateur délégué

Mme Stéphanie Empain remplaçant M. Marc Hansen  
M. Gilles Roth remplaçant M. Serge Wilmes

M. François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics  
Mme Félicie Weycker, M. Alain Disiviscour, M. Frank Vansteenkiste, 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. Jeff Engelen, M. Marc Hansen, M. Serge Wilmes

M. Paul Galles, Rapporteur du Débat d'orientation

\*

Présidence : M. Carlo Back, Président de la Commission

\*

**1. Approbation du projet de procès-verbal de la réunion du 3 juin 2021**

Le projet de procès-verbal de la réunion du 3 juin 2021 est approuvé à l'unanimité des membres présents.

**2. 7781 Projet de loi relative au réaménagement de l'échangeur de Pontpierre situé sur l'autoroute A4**

À titre liminaire, Monsieur le Président informe la commission parlementaire qu'il a été contacté par Madame Welmoed Neijmeijer, Head of Public Policy Rentals & Benelux de « Bolt <sup>1</sup> », une plateforme européenne de mobilité urbaine au sujet du nouveau projet de loi (doc. parl. 7762) modifiant la loi du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxis.

En effet, « Bolt » souhaiterait s'échanger avec les membres de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics à propos de certains éléments de ce texte et partager son expérience de la régulation du secteur LVC dans près de 20 États Membres.

Monsieur le Ministre informe dans ce contexte la commission avoir eu un échange de vues constructif avec la fédération des taxis, représentant le secteur au Luxembourg. Ladite fédération souhaite voir intégrer certains nouveaux éléments dans le texte du projet de loi ; il s'agit de propositions qui font actuellement l'objet d'un examen au sein du Ministère.

Monsieur le Ministre s'interroge encore sur l'utilité d'inviter à ce stade de la procédure législative des sociétés individuelles en réunion de commission.

\*

Madame Chantal Gary est désignée rapportrice du projet de loi.

Il est ensuite procédé à une présentation du projet de loi pour le détail de laquelle il y a lieu de se référer à l'exposé des motifs du projet de loi (doc. parl. 7781<sup>00</sup>).

Il est noté à titre liminaire que l'autorisation du législateur pour procéder au réaménagement de l'échangeur Pontpierre est requise en vertu de l'article 99, cinquième phrase, de la Constitution, étant donné que le montant de la dépense d'investissement en question dépasse le seuil de 40.000.000 d'euros prévu par l'article 80 de la loi modifiée du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'État.

---

<sup>1</sup> Fondée en Estonie en 2013, Bolt opère aujourd'hui dans 40 pays à travers le monde - dont 18 États membres de l'Union européenne - et compte 50 millions d'utilisateurs.

Le projet de réaménagement de l'échangeur Pontpierre situé sur l'autoroute A4 comprend un giratoire ovale au niveau de la route nationale N13, deux ouvrages d'art pour l'aménagement proprement dit, l'élargissement et la réhabilitation d'un ouvrage d'art existant, des bretelles d'accès et de sortie sur l'autoroute A4, le déplacement des deux aires de service en amont respectivement en aval de l'échangeur et le réaménagement de la chaussée autoroutière ainsi qu'un mur de soutènement en vue du gabarit du tram rapide au niveau de l'échangeur, tout comme les mesures compensatoires, un bassin de rétention, des écrans anti-bruit des deux côtés de l'autoroute A4 ainsi que le réaménagement de la rue d'Europe.

Il faut noter que le coup de départ du projet a déjà été donné en 2008 avec l'aménagement de la nouvelle plate-forme pour aire de service en direction de Luxembourg-ville. Or, l'évolution du chantier et des dépenses supplémentaires non couvertes par les prévisions financières initiales ont fait que le montant total du projet dépassera le seuil de 40.000.000 d'euros. Ensuite, lors de la progression des études et des premières phases des travaux, il s'est avéré que le budget pour la sécurisation de l'échangeur Pontpierre serait également dépassé. En conséquence, le Gouvernement propose de regrouper l'ensemble des chantiers nécessaires pour le réaménagement de l'échangeur dans une seule loi de financement.

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

Monsieur Marc Goergen (Piraten) souhaite recevoir des précisions concernant une éventuelle limitation de vitesse pendant la durée du futur chantier (accompagnée d'un éventuel accroissement du nombre de bouchons ; faisant allusion aux bouchons fréquents suite à un chantier actuel sur l'échangeur de Pontpierre (limitation de vitesse à 70km/h). Il souhaite également recevoir de plus amples informations concernant le financement des aires de service par l'État. Est-ce que les exploitants des stations-service doivent rembourser les frais afférents à l'État ou est-ce que les frais de construction des stations-service sont à charge de l'État (cf. concurrence déloyale, politique écologique) ?

Monsieur Marc Spautz (CSV) souhaite recevoir des détails concernant la taille des stations-service, tout en donnant à considérer qu'en cas de haute fréquentation des stations-service, des bouchons supplémentaires pourraient en résulter. Il se demande si les voies d'accès aux stations-service ne devraient pas être agrandies voire élargies. Pour ce qui est de la construction de la future aire de rebroussement (« Wendehammer »), il souhaite savoir si le pont existant sera par la suite démoli ?

Le représentant du Ministère précise que la limitation de vitesse pendant la durée du futur chantier sera en principe fixée à 70km/h (comme tel est le cas actuellement). D'après des études, cette limitation de vitesse ne génère pas davantage de bouchons. Bien au contraire elle permet de garantir une certaine fluidité du trafic. Pour ce qui est des stations-service, il est précisé que l'État



finance uniquement les aires de service et qu'un contrat de concession sera par la suite conclu avec les exploitants des stations-service. En vue d'éviter des bouchons supplémentaires à l'accès/la sortie des stations-service, le standard a été adapté pour ce type d'autoroute. Pour ce qui est de la construction de la future aire de rebroussement (« Wendehammer »), il est informé que le pont existant sera effectivement démoli.

Madame Myriam Cecchetti (déi Lénk) constate que sur les plans, qui ont été présentés à la commission parlementaire, le « VëloExpressWee » (piste cyclable PC 104) ainsi que le gabarit du tram rapide n'y figurent pas. L'oratrice souhaite dès lors savoir si ces deux projets ont néanmoins été pris en compte dans le cadre de l'élaboration du présent projet ?

Il est confirmé que les deux futurs projets ont été pris en compte. En effet, la troisième voie destinée aux autobus a été abandonnée en faveur d'un aménagement des bandes d'arrêt d'urgence, pour l'utilisation par des autobus et des voitures en mode de covoiturage aux heures de pointe. Cette idée fut intégrée dans le nouveau concept du tram rapide entre l'agglo-Sud et la capitale, qui inclut également le « VëloExpressWee » (piste cyclable PC 104) le long de l'autoroute.

Ceci étant, le réaménagement de l'échangeur de Pontpierre, entamé depuis des années, pourra être poursuivi en tenant compte des éléments précités. Les budgets sollicités dans ce projet donneront au chantier les moyens pour en terminer les travaux, tout en plaçant le cadre dans le concept global.

La commission procède par la suite à l'examen des articles et de l'avis du Conseil d'État du 11 mai 2021.

### **Article 1<sup>er</sup>**

Cet article autorise le Gouvernement à faire procéder au réaménagement de l'échangeur Pontpierre situé sur l'autoroute A4 comprenant un giratoire ovale au niveau de la route nationale N13, deux ouvrages d'art pour l'aménagement proprement dit, l'élargissement et la réhabilitation d'un ouvrage d'art existant, des bretelles d'accès et de sortie sur l'autoroute A4, le déplacement des deux aires de service en amont respectivement en aval de l'échangeur et le réaménagement de la chaussée autoroutière ainsi qu'un mur de soutènement en vue du gabarit du tram rapide au niveau de l'échangeur. Le projet comprend en outre les mesures compensatoires, un bassin de rétention, des écrans antibruit des deux côtés de l'autoroute A4 ainsi que le réaménagement de la rue d'Europe.

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<sup>er</sup> 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 des routes.

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 4.**

Cet article dispose que les travaux dont question sont déclarés d'utilité publique, entre autres afin de pouvoir procéder, en cas de besoin, aux acquisitions nécessaires par la voie d'expropriations.

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.

## **3. 7811 Débat d'orientation sur le rapport d'activité de l'Ombudsman (2019)**

Par courrier du 29 avril 2021 relatif au débat d'orientation sur le rapport d'activité annuel de l'Ombudsman (2019), la Commission de la Mobilité et des Transports publics a été invitée à communiquer sa prise de position concernant ledit rapport d'activité.

Le rapport d'activité de l'Ombudsman (2019) fait état de plusieurs doléances, d'une part, relatives à la carte de stationnement pour personnes handicapées et, d'autre part, en raison de la lenteur des décisions en matière d'indemnisation des entrepreneurs ayant connu une réduction de leur chiffre d'affaires en raison des travaux liés au chantier du tramway.

En effet, pour ce qui est du premier cas de figure, la requérante s'est adressée au Médiateur car elle trouvait que la décision de refus du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics de lui délivrer une carte de stationnement pour personnes handicapées<sup>2</sup> était injustifiée au vu de son état de santé. En l'espèce, la commission médicale du MMTP - chargée de vérifier si les

---

<sup>2</sup> L'article 1<sup>er</sup> du règlement grand-ducal modifié du 31 janvier 2003 concernant la création et l'utilisation d'une carte de stationnement pour personnes handicapées dispose qu': « *Il est créé une carte de stationnement pour personnes handicapées, dont le handicap induit une mobilité réduite. Par handicap au sens du présent règlement on entend :*

- *les personnes incapables de faire seules et/ou de façon continue plus de 100 m,*
- *les personnes se déplaçant à l'aide de béquilles ou d'une chaise roulante,*
- *les aveugles ».*

conditions réglementaires pour prétendre à une carte de stationnement pour personnes handicapées sont remplies -, était venue à la conclusion que le périmètre de marche de la réclamante était supérieur à 100 mètres. La réclamante a ensuite contesté cette décision. Le Ministre a cependant rappelé que ce cas de figure n'était pas prévu par le texte en vigueur et qu'il ne pouvait par conséquent pas faire droit à sa demande.

La commission est informée qu'en l'occurrence la requérante n'a pas rempli les conditions pour prétendre à une carte de stationnement pour personnes handicapées. À noter dans ce contexte qu'il a déjà été prévu en 2019 de modifier la législation actuellement en vigueur et d'élaborer un nouveau modèle voire une nouvelle forme de carte de stationnement en s'alignant sur une recommandation de la DG Justice de la Commission européenne de 2013 pour un modèle uniforme européen de cartes de stationnement pour personnes handicapées. Un projet de règlement grand-ducal afférent a néanmoins dû être retiré suite à une opposition formelle du Conseil d'État pour non-conformité à la Constitution<sup>3</sup> puisqu'il s'agit d'une matière réservée à la loi. Par conséquent, un projet de loi a été déposé le 22 avril 2021 (dossier parlementaire n°7805). L'on est actuellement en attente de l'avis du Conseil d'État. Le projet de loi a notamment pour objet d'élargir les critères d'éligibilité aux personnes atteintes d'une maladie évolutive ayant un impact sur la mobilité (groupe de personnes dont la requérante fait en l'occurrence partie), ce qui avait également été revendiqué par le Conseil supérieur des personnes handicapées. La commission est encore informée que le Ministre ayant la Mobilité et les Travaux publics dans ses attributions a répondu au Médiateur par un courrier du 30 mars 2020.

Concernant le deuxième cas de figure, il s'agit d'un commerçant qui s'était adressé au Médiateur pour se plaindre de la lenteur des décisions en matière d'indemnisation des commerçants ayant connu une perte en raison des travaux liés à la mise en place du tramway.

La commission est informée que le dossier du commerçant était largement incomplet (la seule preuve versée en vue de démontrer une perte étaient des reçus de caisse et des bilans manuscrits incomplets). À noter encore que plusieurs demandes envoyées par courriel et invitant le requérant à faire certifier son bilan par un expert-comptable sont restées infructueuses voire sans réponse de sa part.

Il s'agit en l'occurrence d'un cas isolé. La commission est informée dans ce contexte que jusqu'en mai 2021, 47 dossiers de demande d'indemnisation ont été introduits (sur quelque 80 à 90 commerces), dont 21 ont été déclarés irrecevables et ont dû être refusés (notamment pour défaut de perte respectivement pour défaut de longer le tracé du tramway), 12 dossiers ont conduit à une indemnisation (environ 200.000 euros en total) et 14 demandes sont encore en cours de traitement.

La Commission de la Mobilité et des Travaux publics se montre satisfaite des explications reçues.

---

<sup>3</sup> Art. 11.

(5) La loi règle quant à ses principes la sécurité sociale, la protection de la santé, les droits des travailleurs, la lutte contre la pauvreté et l'intégration sociale des citoyens atteints d'un handicap.

**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

15



## Commission de la Mobilité et des Travaux publics

### Procès-verbal de la réunion du 20 mai 2021

(la réunion a eu lieu par visioconférence)

#### Ordre du jour :

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions des 17 septembre 2020 et 24 mars 2021
2. 7601 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 25 juillet 2002 portant création d'un établissement public pour la réalisation des équipements de l'Etat sur le site de Belval-Ouest  
- Rapporteur : Monsieur Carlo Back  
  
- Présentation et adoption d'un projet de rapport
3. 7740 Projet de loi portant approbation :  
1° de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République du Chili relatif à des services aériens, fait à New York, le 26 septembre 2019 ;  
2° de l'« Agreement between the Government of the Grand Duchy of Luxembourg and the Government of the Republic of Rwanda on air services », fait à Luxembourg, le 26 novembre 2019  
- Rapporteur : Madame Chantal Gary  
  
- Présentation et adoption d'un projet de rapport
4. 7778 Projet de loi relative à la construction du contournement de Hosingen (E421/N7)  
  
- Désignation d'un Rapporteur  
- Présentation du projet de loi  
- Examen du projet de loi et de l'avis du Conseil d'État
5. 7779 Projet de loi relative à la mise à 2x2 voies de la B7 entre les échangeurs de Schieren et Ettelbruck  
  
- Désignation d'un Rapporteur  
- Présentation du projet de loi  
- Examen du projet de loi et de l'avis du Conseil d'État
6. 7780 Projet de loi relative à la sécurisation de la N7 entre Fridhaff et Weiswampach  
  
- Désignation d'un Rapporteur

- Présentation du projet de loi
- Examen du projet de loi et de l'avis du Conseil d'État

7. 7781 Projet de loi relative au réaménagement de l'échangeur de Pontpierre situé sur l'autoroute A4

- Désignation d'un Rapporteur
- Présentation du projet de loi
- Examen du projet de loi et de l'avis du Conseil d'État

8. Divers

\*

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

M. Guy Arendt remplaçant M. Frank Colabianchi  
M. André Bauler remplaçant M. Max Hahn  
Mme Stéphanie Empain remplaçant M. Marc Hansen  
Mme Octavie Modert remplaçant M. Marc Spautz

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

Mme Vénééré Dos Reis, M. Gilbert Schmit, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

M. Roland Fox, Directeur de l'Administration des Ponts et Chaussées  
M. Marc Ries, Division de la Voirie de Diekirch, M. Robert Biel, Division des travaux neufs, de l'Administration des Ponts et Chaussées

Mme Daniela Di Santo, directeur du Fonds Belval

M. Dan Michels, du groupe parlementaire déi gréng

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Frank Colabianchi, M. Félix Eischen, M. Max Hahn, M. Marc Hansen, M. Marc Spautz, M. Serge Wilmes

Mme Myriam Cecchetti, observateur délégué

\*

Présidence : M. Carlo Back, Président de la Commission

\*

## 1. **Approbation des projets de procès-verbal des réunions des 17 septembre 2020 et 24 mars 2021**

Les projets de procès-verbal des réunions des 17 septembre 2020 et 24 mars 2021 sont approuvés à l'unanimité des membres présents de la commission.

**2. 7601    Projet de loi modifiant la loi modifiée du 25 juillet 2002 portant création d'un établissement public pour la réalisation des équipements de l'Etat sur le site de Belval-Ouest**

Suite à une brève présentation du projet de rapport, plusieurs questions sont soulevées par Madame Octavie Modert (CSV) :

Elle estime que la terminologie utilisée « dossier projet de loi » serait erronée/fausse et nécessiterait une rectification.

En outre, l'oratrice demande l'ajout d'une précision relative à l'application de la procédure pour les projets relatifs à la réalisation des équipements de l'État sur le site de Belval-Ouest, dépassant les 10 millions d'euros, par analogie à la procédure appliquée pour les grands projets d'infrastructure.

Suite à cette intervention, il est décidé de tenir l'adoption du projet de rapport en suspens afin de clarifier ces points.

Madame Modert souhaite encore recevoir des précisions concernant les taxes perçues par la commune d'Esch-sur-Alzette relatives au site Belval-Ouest. Il est répondu que la commune a perçu jusqu'à présent des taxes annuelles de 300.000 euros.

**3. 7740    Projet de loi portant approbation :**  
**1° de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République du Chili relatif à des services aériens, fait à New York, le 26 septembre 2019 ;**  
**2° de l'« Agreement between the Government of the Grand Duchy of Luxembourg and the Government of the Republic of Rwanda on air services », fait à Luxembourg, le 26 novembre 2019**

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 modèle de temps de parole.

**4. 7778    Projet de loi relative à la construction du contournement de Hosingen (E421/N7)**

Madame Chantal Gary (déi gréng) est désignée rapportrice du projet de loi.

Il est ensuite procédé à une présentation du projet de loi, pour le détail de laquelle il y a lieu de se référer à l'exposé des motifs du projet de loi déposé (doc. parl 7778<sup>00</sup>).



En effet, le présent projet de loi, qui a été élaboré en étroite collaboration avec toutes les instances étatiques, ainsi que l'Administration communale de Parc Hosingen, porte non seulement sur le financement du projet du contournement de Hosingen, mais également sur le financement des travaux de réaménagement et d'apaisement de la traversée de Hosingen, ainsi que de la construction d'une partie de la nouvelle piste cyclable nationale PC7 longeant le village de Hosingen.

Le contournement de Hosingen prendra son départ au giratoire « Op der Héi » et finira, après environ 4,4 km en direction nord quelque centaines de mètres après le nouvel échangeur Hosingen-Nord, à la hauteur de Dorscheid et se situe exclusivement sur le territoire de la commune de Parc Hosingen.

Un deuxième objectif est la mise en sécurité de la N7. En effet, le projet prévoit un élargissement général de la route comprenant une séparation médiane avec dispositif de retenue sur toutes les sections. Il s'agit donc d'un maillon important du projet de mise en sécurité de la N7 entre Fridhaff et la frontière belge.

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

Monsieur Aly Kaes (CSV) salue le revirement politique qu'il constate dans les projets de construction routière, se manifestant notamment par une tendance d'élargissement, i.e. une mise à 2 x 2 voies. L'orateur regrette néanmoins que ceci ne soit pas encore le cas pour tous les projets similaires, notamment en ce qui concerne un des projets de construction se trouvant à l'ordre du jour de la présente réunion.

Madame Octavie Modert (CSV) souhaite savoir si une limitation de la vitesse sur la N7 à 90 km/h est maintenue ou si la vitesse limite sera portée à 110 km/h.

Monsieur le Ministre précise que la limitation de vitesse sera uniformisée à 90 km/h sur l'intégralité de la N7.

Monsieur le Président de la commission aimerait connaître le calendrier prévu voire la durée projetée des travaux de construction. Il est précisé que pour les travaux en relation avec le contournement on prévoit environ 4 à 5 années.

Monsieur Jeff Engelen (ADR) s'interroge sur d'éventuels changements au niveau du réseau de bus RGTR suite à l'aménagement du contournement de Hosingen et à la réorganisation nationale du réseau de bus RGTR. À rappeler dans ce contexte que toutes les lignes RGTR venant du sud vont en principe emprunter la traversée et ne passeront pas par le futur contournement. Ainsi, la localité de Hosingen sera amplement raccordée aux transports en commun. Toutes les lignes de bus se rencontreront au niveau **du parc de** Hosingen. Plus précisément, l'orateur aimerait savoir si ces changements concernant le réseau de bus valent également pour les tracteurs, i.e. les machines agricoles. Le représentant du Ministère précise que le présent projet ne contient aucune restriction pour les machines agricoles. Par conséquent, l'aménagement vaut également pour les tracteurs.

La commission parlementaire procède dans un second temps à l'examen des articles du projet de loi.

### **Article 1<sup>er</sup>**

Cet article autorise le Gouvernement à faire procéder à la construction du contournement de Hosingen, à savoir :

Section courante entre giratoire/op der Héi et la tranchée couverte OA 878 ;

Tranchée couverte OA 878 ;

Passage à gibier OA 880 ;

Passages supérieurs OA 882 et OA 895 ;

Section courante CR342, échangeur et section courante accès Lehmkaul/Marnach ;

Section courante N7 existante (PK 55.200 – 57.380) ;

Revalorisation de la traversée de Hosingen (N7 actuelle).

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<sup>er</sup> 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 des routes.

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 4**

Cet article dispose que les travaux dont question sont déclarés d'utilité publique, afin de pouvoir procéder en cas de besoin aux acquisitions nécessaires par la voie d'expropriations.

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.

## **5. 7779 Projet de loi relative à la mise à 2x2 voies de la B7 entre les échangeurs de Schieren et Ettelbruck**

Monsieur Carlo Back (déi gréng) 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 à l'exposé des motifs du projet de loi déposé (doc. parl. 7779<sup>00</sup>).

Le projet de loi s'inscrit dans le cadre du projet de la mise à 2 x 2 voies de la B7 entre le Viaduc de Colmar-Berg et la N27 à hauteur de l'échangeur d'Erpeldange. La section traitée dans le présent projet concerne le tronçon entre Colmar-Berg et Ettelbruck.

La section visée prend son origine dans l'actuelle zone de rabattement, respectivement d'élargissement de la plate-forme routière au nord du Viaduc de Colmar-Berg qui présente actuellement un gabarit à 2 x 2 voies, et se poursuit jusqu'à l'échangeur d'Ettelbruck, soit une longueur totale de 2.000 m. L'axe structurant la B7 a vocation de rallier le pôle d'attraction de la Nordstad au Centre-Sud du pays, via le réseau routier primaire, à savoir l'autoroute A7. Par ailleurs, l'axe formé par la A7, la B7, ainsi que la N7 correspond à la Route Européenne E421 rejoignant l'A27 belge via la N62 belge du côté Nord.

En ce qui concerne la plate-forme routière existante, il est également prévu de réaliser une mise en conformité, dans la mesure du possible, dans le cadre du présent projet.

En ce qui concerne le profil type de la route réaménagée, le projet reprend la coupe type de l'autoroute A7 au sud afin d'assurer la continuité avec le réseau existant.

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

Monsieur le Président-Rapporteur souhaite recevoir plus d'informations concernant l'emprise des terrains (à noter que l'assise foncière de la plate-forme élargie inclut des acquisitions d'emprises privées), notamment si les travaux sont déclarés d'utilité publique.

Monsieur le Ministre confirme que les travaux dont question sont systématiquement déclarés d'utilité publique, entre autres afin de pouvoir procéder, en cas de besoin, aux acquisitions nécessaires par la voie d'expropriations.

Monsieur Aly Kaes (CSV) souhaite savoir si le radar fixe installé sur la B7 (Schieren) à Ettelbruck restera en place et, dans l'affirmative, s'il sera procédé à une éventuelle adaptation de la limitation de vitesse. Il est deux fois répondu par l'affirmative. À la question de l'orateur si la mise à 2 x 2 voies de la B7 jusqu'au giratoire Fridhaff est prise en compte dans le présent projet, il est également répondu par l'affirmative.

Monsieur Jeff Engelen (ADR), tout en rappelant que le pont de contournement d'Ettelbrück est dans un mauvais état et nécessiterait des réparations, souhaite savoir si le pont en question sera rénové dans le cadre du présent projet. Il est expliqué qu'il s'agit d'un projet séparé, mais qu'il sera procédé à une rénovation dans un futur proche.

Dans un second temps, la commission procède à l'examen des articles du projet de loi.

#### **Article 1<sup>er</sup>.**

Cet article autorise le Gouvernement à faire procéder à la mise à 2 x 2 voies de la B7 entre les échangeurs de Schieren et Ettelbruck comprenant les

études, expertises et les travaux proprement dits de la réalisation de la mise à 2 x 2 voies de la B7 dont la voirie, les ouvrages d'art, les écrans acoustiques, les travaux relatifs au système d'assainissement des eaux et aux déplacements de réseaux, le système CITA de même que les mesures pour la mobilité durable et les mesures compensatoires ainsi que les frais annexes.

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<sup>er</sup> 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 des routes.

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 4.**

Cet article dispose que les travaux dont question sont déclarés d'utilité publique, entre autres afin de pouvoir procéder en cas de besoin aux acquisitions nécessaires par la voie d'expropriations.

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.

### **6. 7780 Projet de loi relative à la sécurisation de la N7 entre Fridhaff et Weiswampach**

Monsieur Carlo Back (déi gréng) est désigné rapporteur du projet de loi.

Il est ensuite procédé à une présentation du projet de loi, pour le détail de laquelle il y a lieu de se référer à l'exposé des motifs du projet de loi déposé (doc. parl. 7780<sup>00</sup>).

La route nationale 7 forme ensemble avec l'autoroute A7 ainsi qu'avec la B7 l'axe structurant Nord-Sud de la Route européenne E421 reliant le centre du pays et notamment la capitale à la Nordstad et à la frontière belge, rejoignant finalement l'autoroute A27 belge via la N62 belge.

Le projet comprend une longueur de 40 km et est réparti en 3 tronçons majeurs qui seront sécurisés par l'élargissement de la route, l'insertion d'un terre-plein central (TPC) et la suppression des points d'échanges à niveau ainsi que par l'aménagement d'échangeurs dénivelés et de giratoires aux entrées d'agglomération. Les efforts de sécurisation vont aller de pair avec une augmentation de la performance de la N7 par l'optimisation des sections à 2+1 voies et de son intégration dans l'environnement naturel et humain. La partie visée par le présent projet prend origine au carrefour giratoire du Fridhaff et se poursuit jusqu'à la localité de Weiswampach.

Les études de sécurité menées en amont ont détecté une accidentologie en relation avec les points d'échanges et les traversées d'agglomérations, ainsi que liée à une composition variée du trafic circulant comprenant des engins agricoles et un trafic non motorisé. En rase campagne, l'accidentologie est fréquemment liée à des vitesses excessives induisant des pertes de trajectoire qui impliquent en cas de collision frontale des accidents graves.

Au vu de cette situation, le projet de sécurisation prévoit un élargissement général de la route existante comprenant une séparation médiane avec dispositif de retenue sur les sections routières présentant un gabarit à 2+1 voies. Un tel aménagement induit une mise en cohérence générale de l'infrastructure, en considérant la géométrie en plan, le profil en long, ainsi que la configuration des points d'échanges et de la voirie secondaire pour la desserte locale respectivement pour la circulation des engins lents et non motorisés.

Ainsi, le projet intègre les éléments suivants :

- La sécurisation de la N7 sur les sections à 2+1 voies moyennant l'insertion d'un terre-plein central et par la suppression des points d'échange à niveau, ce qui induit une réorganisation du réseau routier comprenant l'axe structurant de la N7 séparé de la voirie secondaire attenante à réaménager pour la rendre continue sur les sections d'étude ;
- L'aménagement d'échangeurs dénivelés avec la prise en compte des projets connexes : bretelles dénivelées relatives à l'échangeur Closdelt, l'échangeur de Lipperscheid et l'échangeur de Marnach ;
- La sécurisation des carrefours aux extrémités des sections à 2+1 voies avec l'aménagement de giratoires marquant les entrées d'agglomération ;
- La construction des ouvrages d'art courants permettant de rétablir les connexions entre les routes secondaires attenantes à la N7 ;
- Le redressement de certaines routes secondaires impactées par le projet ;
- Les adaptations (élargissement/revêtement) de routes secondaires afin d'avoir des gabarits adéquats ;

- La réalisation d'ouvertures à neuf complétant le réseau viaire secondaire en vue de créer une continuité des itinéraires longeant la N7 ;
- L'insertion des facilités pour les modes de déplacement doux, notamment dans le contexte de la nouvelle piste cyclable « Skyline » entre Fridhaff et Weiswampach.

Par ailleurs, le projet prévoit un traitement hydraulique global des aires de circulation moyennant notamment l'intégration systématique de bassins de rétention sur l'ensemble des sections routières permettant une gestion qualitative et quantitative des eaux de ruissellement.

Le profil projeté à 2+1 voies présente deux chaussées séparées par un terre-plein central muni d'un dispositif de retenue et la route projetée présentera une largeur roulable de 15,95 m (TPC compris).

La chaussée à 2 voies se compose des éléments suivants :

- Chaussée 1 voie de circulation de droite de 3,50 m ;
- Chaussée 1 voie de circulation de gauche (voie additionnelle) de 3,25m ;
- Bandes dérasées de gauche et de droite 0,50 m ;
- Accotements en remblai 2,00 m stabilisé muni d'un dispositif de retenue ;
- Accotements en déblai 1,00 m stabilisé muni d'un dispositif de retenue.

La chaussée à voie unique se compose des éléments suivants :

- Chaussée 1 voie de circulation de 3,50 m ;
- Bande dérasée de gauche 0,50 m ;
- Bande d'arrêt d'urgence 2,50 m ;
- Accotements en remblai 2,00 m stabilisé muni d'un dispositif de retenue ;
- Accotements en déblai 1,00 m stabilisé muni d'un dispositif de retenue.

Le TPC présente une largeur de 1,70 m (hors bandes dérasées de gauche). Le TPC est muni d'un dispositif de retenue (niveau de retenue H2) d'une largeur constructive de 0,70 m et d'une largeur de fonctionnement de 1,20 m (délimitée par le bord extérieur des bandes dérasées de gauche). Dans les sections à dévers unique le TPC présente un système d'évacuation des eaux de ruissellement en provenance de la chaussée située du côté haut.

En particulier, entre le giratoire existant Fridhaff et le giratoire projeté Fridhaff Nord, le projet est contraint de s'adapter aux constructions existantes avec l'adaptation du séparateur central par la matérialisation d'un îlot de 0,75 m de

large réalisé moyennant un marquage au sol. Des délinéateurs sont mis en place au niveau des accès riverains afin d'empêcher les mouvements de tourne-à-gauche en conflit avec les flux directs.

Ce profil ne présente pas de bande d'arrêt d'urgence (BAU), à laquelle se substitue alors une piste cyclable d'une largeur de 3 m séparée de la chaussée par une bande de sécurité de 1,5 m de large munie d'un dispositif de retenue de type Varioguard.

Par ailleurs, au niveau de la section 2, le projet intègre également un tronçon routier existant à 2 x 1 voies entre les PK3900 et le giratoire de Marnach. Ce gabarit à 2 x 1 voies, muni d'un TPC avec dispositif de retenue, se compose des éléments suivants :

- Chaussée 1 voie de 3,50 m dans chaque sens de circulation ;
- Bande d'arrêt d'urgence 2,50 m dans chaque sens de circulation ;
- TPC muni d'un dispositif de retenue 1,70m ;
- Bandes dérasées de part et d'autre du TPC 0,50 m ;
- Accotements en remblai 2,00 m stabilisé muni d'un dispositif de retenue ;
- Accotements en déblai 1,00 m stabilisé muni d'un dispositif de retenue.

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

Monsieur Guy Arendt (DP) aimerait savoir pourquoi il a été retenu de construire deux voies dans un sens et seulement une voie dans l'autre sens (2+1 voies). Monsieur André Bauler (DP) et Monsieur Aly Kaes (CSV) se rallient à la question de leur prédécesseur.

Monsieur le Ministre explique qu'une mise à 2 x 2 voies rendrait nécessaire la recherche et la construction d'un nouveau tracé et donnerait, le cas échéant, lieu à de longues discussions avec les communes concernées. Le but voire le mérite du présent projet est justement de ne pas devoir rechercher un nouveau tracé, mais de suivre et de profiter du tracé actuel. Il rappelle également dans ce contexte qu'il ne s'agit en l'occurrence pas d'une autoroute. En outre, l'orateur précise qu'en amont du projet une évaluation du taux d'utilisation de la route a été réalisée et qu'il en résulte qu'une mise à 2 x 2 voies n'est pas nécessaire pour pouvoir garantir la fluidité du trafic.

Dans le contexte de l'extension des pistes cyclables, Monsieur Marc Lies (CSV) souhaite savoir si la législation relative au réseau cyclable national devra être adoptée préalablement à la réalisation de ce projet.

Monsieur le Ministre informe que cette manière de procéder est certes une possibilité, mais ne constitue pas une nécessité absolue avant de pouvoir procéder à une extension du réseau cyclable.

Dans un second temps, la commission procède à l'examen des articles du projet de loi.

#### **Article 1<sup>er</sup>.**

Cet article autorise le Gouvernement à faire procéder à la sécurisation de la N7 entre Fridhaff et Weiswampach, à savoir :

- SECTION 1 - LOT 1 : SECTION COURANTE FRIDHAFF - LIPPERSCHEID (PK 0 - PK 4700)
- SECTION 1 - LOT 2 : BRETELLES ECHANGEUR CLODELLT
- SECTION 1 - LOT 3 : SECTION COURANTE LIPPERSCHEID - HOSCHEID DICKT (PK4700 - PK11020)
- SECTION 1 - LOT 4 : BRETELLES ECHANGEUR DE LIPPERSCHEID
  
- SECTION 2 - LOT 5 : SECTION COURANTE HOSINGEN – MARNACH (PK2.150 – PK4.820)
- SECTION 2 - LOT 6 : BRETELLES OUEST ECHANGEUR MARNACH
- SECTION 3 - LOT 7 : SECTION COURANTE HEINERSCHEID – WEISWAMPACH (PK300 – PK3.860)

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<sup>er</sup> 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 des routes.

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 4.**

Cet article dispose que les travaux dont question sont déclarés d'utilité publique afin de pouvoir procéder en cas de besoin aux acquisitions nécessaires par la voie d'expropriations.

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.

Dans ses observations d'ordre légistique, la Haute Corporation note que lorsqu'on se réfère au premier article, les lettres «<sup>er</sup>» sont à insérer en exposant derrière le numéro, pour écrire « 1<sup>er</sup> ». De même, pour l'indication du premier jour d'un mois, les lettres « er » sont à insérer en exposant, pour écrire « 1<sup>er</sup> octobre 2020 ».

La commission décide de faire droit aux observations du Conseil d'État.

Le Conseil d'État constate encore qu'un intitulé fait défaut au projet de loi sous examen et se contente de reprendre l'intitulé figurant à la lettre de saisine accompagnant le dossier sous rubrique, en corrigeant l'erreur matérielle qui s'y



est glissée, pour écrire « Projet de loi relative à la sécurisation de la N7 entre Fridhaff et Weiswampach ».

La commission parlementaire en prend note.

**7. 7781    Projet de loi relative au réaménagement de l'échangeur de Pontpierre situé sur l'autoroute A4**

La présentation et l'examen du projet de loi sont reportés à une prochaine réunion.

**8.            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

7781



## Loi du 9 septembre 2021 relative au réaménagement de l'échangeur de Pontpierre situé sur l'autoroute A4.

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 7 juillet 2021 et celle du Conseil d'État du 16 juillet 2021 portant qu'il n'y a pas lieu à second vote ;

*Avons ordonné et ordonnons :*

### Art. 1<sup>er</sup>.

Le Gouvernement est autorisé à faire procéder au réaménagement de l'échangeur Pontpierre situé sur l'autoroute A4.

### Art. 2.

Les dépenses occasionnées par les travaux visés à l'article 1<sup>er</sup> ne peuvent pas dépasser le montant de 71 700 000 euros. Ce montant correspond à la valeur de 845,51 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1<sup>er</sup> octobre 2020. Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, le montant est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix de la construction précité.

### Art. 3.

Les dépenses visées à l'article 2 sont imputables sur les crédits du Fonds des routes.

### Art. 4.

Les travaux visés à l'article 1<sup>er</sup> sont déclarés d'utilité publique.

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*

*Le Ministre des Finances,  
Pierre Gramegna*

Palais de Luxembourg, le 9 septembre 2021.  
**Henri**

