



Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Procès-verbal de la réunion du 24 janvier 2019

Ordre du jour :

1. 7243 Projet de loi
a) fixant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure ;
b) modifiant la loi du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation ; et
c) modifiant la loi du 23 décembre 2016 concernant la gestion du domaine public fluvial
- Rapporteur : Monsieur Carlo Back

- Examen de l'avis complémentaire du Conseil d'État
- Présentation et adoption d'un projet de rapport
2. Présentation du volet « Travaux publics » du programme gouvernemental
3. Divers

*

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

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

M. Tom Weisgerber, M. Max Nilles, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Serge Wilmes

M. David Wagner, observateur délégué

*

Présidence : M. Carlo Back, Président de la Commission

*

1. 7243 **Projet de loi**
a) **fixant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure ;**
b) **modifiant la loi du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation ; et**
c) **modifiant la loi du 23 décembre 2016 concernant la gestion du domaine public fluvial**

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

Le texte de l'amendement unique n'appelle pas d'observation quant au fond de la part du Conseil d'État.

La commission en prend note.

Au niveau des observations d'ordre légistique, la Haute Corporation note que le deux-points à la fin de l'intitulé de l'article 30 à insérer est à omettre.

La commission décide de reprendre cette proposition du Conseil d'État.

À la question d'un membre du groupe politique CSV de savoir à partir de quel tonnage d'un navire le présent projet de loi s'applique, le représentant du ministère précise que sont visés les navires à partir de 100 mètres cubes. Il est encore confirmé que les bateaux de plaisance sont exclus du champ d'application du présent projet de loi.

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

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

2. **Présentation du volet « Travaux publics » du programme gouvernemental**

Monsieur le Ministre procède à la présentation du volet « Travaux publics » du programme gouvernemental pour le détail de laquelle il y a lieu de se référer à la présentation PowerPoint distribuée aux membres de la commission séance tenante.

Suivant la stratégie Modu 2.0, l'État est un acteur de la mobilité et par son choix des investissements dans les infrastructures de transport, l'État oriente l'évolution de la mobilité en vue d'atteindre l'objectif d'une réduction de la congestion aux heures de pointe.

Dans cet ordre d'idées, d'autres projets sont encore prévus, à savoir :

- Des réflexions sur l'utilisation de la bande d'arrêt d'urgence comme bande de covoiturage, comme tel sera prochainement le cas en Belgique entre Arlon et le poste frontière de Sterpenich, sont menées. Plus particulièrement, est examinée la possibilité d'utiliser la bande d'arrêt d'urgence comme voie additionnelle aux heures de pointe

- Sera également analysée l'installation de systèmes intelligents augmentant le nombre de voies dans une direction et le réduisant dans l'autre sens en fonction du trafic (il s'agit en l'occurrence d'un projet concernant la route d'Esch).
- Au niveau de la promotion de la mobilité douce, un projet de loi relatif au réseau national de pistes cyclables prévoit une densification du réseau cyclable national (600 kilomètres de pistes cyclables supplémentaires).
- Davantage de corridors pour les lignes d'autobus seront prévus. D'ailleurs il est prévu de remplacer les bus actuels par des bus électriques d'ici 2030.
- Le projet d'extension du tramway sera poursuivi.

La commission se voit également présenter une liste non exhaustive de projets prioritaires et profitant de couloirs ou zones réservés par le plan PST, ainsi que les projets dont l'ordre de priorité sera modifié. Il va de soi que le volume de financement augmentera également. Un programme d'investissement ambitieux sera réalisé et les projets d'infrastructure seront mis en œuvre plus rapidement qu'initialement prévu.

En ce qui concerne plus particulièrement le suivi financier des grands projets d'investissement du fonds des routes et afin d'arriver à une gestion financière performante en la matière, un audit externe des outils informatiques en service auprès de l'Administration des ponts et chaussées sera réalisé en vue de mettre en place une solution informatique permettant d'avoir une vue globale sur l'état financier des projets et une meilleure estimation de leur coût prévisionnel.

Dans ce contexte, une analyse et une comparaison des projets suivant leur coût-bénéfice intégral pour l'économie globale (analyse coût-bénéfice pour la mobilité) seront effectuées.

Des réflexions en vue de l'optimisation de la performance de la planification et de la rapidité d'exécution sont également menées. À titre d'exemple est cité le projet du pôle d'échange « Stäreplaz », construit et réalisé dans un délai de 4 mois seulement. Les travaux ont été effectués en faisant les trois-huit (par 3 équipes) et en travaillant même pendant les samedis et dimanches.

L'Administration des ponts et chaussées sera réformée.

Conjointement avec le ministère ayant les Finances dans ses attributions, les attributions des différentes entités étatiques dans le domaine de la gestion des terrains et des immeubles de l'État seront clarifiées et, le cas échéant, modifiées avec comme objectif prioritaire d'assurer la disponibilité en temps utile des terrains requis pour la réalisation des projets d'infrastructure prioritaires. En parallèle, il est prévu de conférer l'utilité publique à tous les projets de construction figurant dans les lois budgétaires, par l'intégration d'un article spécifique en ce sens, afin de pouvoir recourir dans la phase de planification à l'outil de l'expropriation, en cas de nécessité absolue.

Au niveau des bâtiments publics, il importe notamment de garantir une assistance en matière de marchés publics. Il est prévu d'instaurer un « Centre de compétences et d'assistance - marchés publics » afin de pouvoir répondre aux diverses exigences de la Commission européenne en matière de Gouvernance des marchés publics.

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

Pour ce qui est des couloirs de bus, M. Yves Cruchten demande de recevoir une carte avec tous les couloirs actuels respectivement une liste énumérant tous les couloirs existants et ceux qui sont planifiés. Monsieur le Ministre propose d'aborder ce sujet au cours d'une prochaine réunion, ce qui lui permettra de fournir les données et explications requises.

En ce qui concerne le Park and Ride transfrontalier prévu à Stockem-Arlon, Monsieur le Ministre, tout en estimant qu'il s'agit d'un projet important qui permettrait de faciliter la vie des frontaliers et de désengorger l'autoroute, informe la commission que ledit projet n'avance malheureusement guère pour le moment, ce qui est dû à la bureaucratie en Belgique, ou plutôt à un manque de coordination entre Infrabel, gestionnaire du réseau ferré, et la SNCB, en charge du transport des passagers.

Monsieur Marc Lies et Monsieur Yves Cruchten évoquent la problématique relative aux chantiers routiers de longue durée. Certes les chantiers s'avèrent de plus en plus complexes, mais ils regrettent un certain manque de réactivité sur certains chantiers. Dans ce contexte, ils aimeraient savoir de quels moyens dispose l'État pour faire accélérer les travaux afin de permettre une finalisation des projets dans un délai raisonnable. Peut-être devrait-on envisager une modification de la loi sur les marchés publics ?

Monsieur le Ministre explique que la durée de construction, i.e. des travaux dépend de plusieurs facteurs. Si le non-respect de la date de commencement des travaux respectivement le non-respect du planning d'exécution peuvent actuellement être sanctionnés par des pénalités, il s'est avéré qu'un système de bonus est plus efficace. L'orateur informe dans ce contexte que les grands chantiers qui ont pu avancer rapidement étaient ceux réalisés par des secteurs non liés aux congés collectifs (notamment construction métallique). Monsieur le Ministre estime que l'introduction d'un dispositif temporaire (sur une période de 5 ans) permettant d'accorder les demandes de pouvoir travailler pendant les congés collectifs dans le secteur du bâtiment et du génie civil, permettrait de faire avancer considérablement les grands projets d'infrastructure (perte de 8 à 10 mois actuellement en raison du congé collectif). Le congé collectif diminuerait la capacité de production de façon importante. Des pourparlers en ce sens avec Monsieur le Ministre du Travail sont envisagés.

Pour ce qui est de la mise en place d'un « bus à haut niveau de service » dans la région sud, il a été classé dans l'ordre de priorité 2 et sera par conséquent construit entre 2020 et 2030.

En ce qui concerne la problématique relative à la ponctualité des trains soulevée par M. Marco Schank, Monsieur le Ministre explique que bon nombre de retard existent à l'heure actuelle, qui sont notamment dus à la croissance importante du nombre de passagers au cours des dernières années et aux nombreux chantiers entamés par les CFL.

Pour ce qui est de la gestion du trafic, M. Marco Schank salue les réflexions menées sur des systèmes d'information et de guidage du trafic intelligents sur les autoroutes et les routes nationales très fréquentées et souhaite savoir s'il existe déjà à l'heure actuelle des projets concrets ? La commission est informée qu'un projet est planifié sur la N11 (couloir de bus/ Gonderange-Kirchberg) ainsi qu'un autre sur la route d'Esch.

En ce qui concerne l'implantation de bornes de recharge accélérée/rapide pour les voitures électriques/hybrides, il y a notamment eu des réclamations de quelques garagistes en relation avec l'avancement des travaux du gestionnaire de réseau de distribution d'énergie Creos en charge de l'installation. Monsieur le Ministre relève que ceci tombe dans le domaine de compétence du Ministre de l'Énergie et du Ministre de l'Aménagement du territoire.

Pour ce qui est de la mobilité douce, M. Marc Lies aimerait savoir quels efforts sont envisagés au sud et sud-est de la ville de Luxembourg en vue d'une interconnexion des réseaux cyclables intercommunaux. Il pose encore la question de savoir si, après interconnexion des pistes cyclables communales, ces antennes pourront être intégrées dans le réseau cyclable national ? Actuellement, dans la commune de Hesperange, on est en train de relier 13 km de piste cyclable avec la commune de Contern en vue d'une interconnexion communale. L'orateur se demande si ceci ne constitue pas une opportunité pour intégrer cette piste dans le réseau national (sachant que les subventions étatiques pour des projets de pistes cyclables peuvent s'élever jusqu'à 30% du coût de l'investissement et nationaux peuvent s'élever jusqu'à 100%).

Monsieur le Ministre salue de tels projets et initiatives. Il s'exprime en faveur d'une intégration d'une telle interconnexion entre deux communes dans le réseau cyclable national. Il informe en outre que le système des aides pour les communes sera facilité.

Pour ce qui est du raccordement de la zone logistique de Contern au réseau autoroutier (qui est passé du rang de priorité 3 au rang de priorité 2), M. Marc Lies souhaite avoir des renseignements supplémentaires concernant l'avancement du projet de transformation du rond-point Sandweiler en un rond-point « turbo », respectivement des travaux sur le CR 230 entre le rond-point Sandweiler et la zone d'activité de Contern. Monsieur le Ministre informe que le projet est en cours. Il y est également prévu de construire un couloir pour bus et une piste cyclable. Cet échangeur a notamment un but logistique.

Pour ce qui est du module sud de la nouvelle N3, M. Marc Lies souligne que le contournement Alzingen/Hesperange est vital tant pour la commune de Hesperange que pour les communes voisines. Il renvoie à cet égard à la question parlementaire n°0135 du 20 décembre 2018 par laquelle l'orateur et Mme Diane Adehm ont entre autres voulu savoir quelles mesures concrètes sont envisagées par le Gouvernement pour limiter le trafic dans la commune de Hesperange ; suite au courrier du 10 octobre 2018 de Madame la Ministre de l'Environnement, du Climat et du Développement durable adressé à certaines communes, invitant ces dernières à mettre en œuvre, le cas échéant avec les autorités étatiques, des mesures locales dans les communes concernées afin de réduire l'impact du trafic routier en général et

celui des voitures diesel en particulier. Dans sa réponse du 29 janvier 2019 Madame la Ministre a estimé qu'une réduction du trafic routier en général et celui des voitures diesel en particulier va de pair avec le développement du transport public. M. Marc Lies salue l'annonce de Monsieur le Ministre que les consultations publiques pour le projet de contournement Alzingen/Hesperange, annoncées initialement pour 2017/2018, seront finalement lancées au cours du premier semestre 2019.

M. Max Hahn salue la mise en place et la coordination d'une stratégie concrète en matière de constructions publiques par une « cellule de compétence pour la construction durable et l'économie circulaire » qui sera établie au sein du Ministère ayant les Travaux publics dans ses attributions. L'orateur estime que l'on devrait davantage soutenir les communes de petite et moyenne taille pour leur donner les moyens d'agir de façon plus proactive. Monsieur le Ministre estime qu'une solution à ce problème consistera dans une augmentation du personnel. Il informe qu'il est également planifié d'intégrer le Verkéiersverbond, un établissement public, au Ministère ayant la Mobilité dans ses attributions

Pour ce qui est des panneaux « pas de salage » installés à plusieurs endroits dans les cantons de Remich, Mersch, Luxembourg et Wiltz (des panneaux de type C2), ceci a de nouveau suscité des inquiétudes voire une polémique au Luxembourg cet hiver. Monsieur le Ministre informe qu'une solution est en train d'être recherchée au sein de l'Administration des ponts et chaussées.

À la question de M. Aly Kaes concernant l'avancement des travaux de sécurisation de la N7 (notamment direction Wämperhaart), Monsieur le Ministre informe que ces travaux se dérouleront en quatre étapes. (Élargissement de la route, modification des échangeurs / suppression des tracés pour obliquer à gauche, ajout de glissières de sécurité et de bandes d'arrêt d'urgence, 2 contournements). Pour Monsieur le Ministre le projet occupe un rang de priorité 1.

M. Dan Biancalana souhaite recevoir des informations supplémentaires concernant la réforme de l'Administration des ponts et chaussées, notamment pour ce qui est de l'élaboration et de l'exécution des dossiers, procédures qui prennent parfois un temps considérable. Monsieur le Ministre précise que la réforme comporte deux volets, à savoir un volet budgétaire et l'introduction d'un nouveau système de procédure pour l'élaboration et l'exécution des projets.

À une question afférente de M. Félix Eischen, Monsieur le Ministre confirme la construction d'un Park and Ride à Capellen, dont l'emplacement exact n'est cependant pas encore connu. Un concept général pour la commune de Mamer est en cours d'élaboration.

Monsieur le Ministre estime que la mobilité électrique aura un avenir prometteur tout en se montrant ouvert à d'autres nouvelles sources d'énergie, dont notamment l'hydrogène, destiné à être utilisé en tant que carburant pour les camions. Un problème qui reste encore à résoudre est la fixation d'un prix adéquat pour la vente de ce carburant.

3. 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