



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 ¹ », 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. 7781⁰⁰).

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.

¹ 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 démolé ?

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^{er}

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^{er} octobre 2020 (valeur 845,51). Il comporte en outre la clause usuelle d'adaptation des coûts à l'évolution de cet indice.

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

Article 3.

Cet article précise que les dépenses sont imputables sur les crédits du Fonds 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 handicapées² était injustifiée au vu de son état de santé. En l'espèce, la commission médicale du MMTP - chargée de vérifier si les

² L'article 1^{er} 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 Constitution³ 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.

³ 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