



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 7778⁰⁰).

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^{er}

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^{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, 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. 7779⁰⁰).

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^{er}.

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^{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.

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. 7780⁰⁰).

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^{er}.

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^{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 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 « ^{er} » sont à insérer en exposant derrière le numéro, pour écrire « 1^{er} ». De même, pour l'indication du premier jour d'un mois, les lettres « er » sont à insérer en exposant, pour écrire « 1^{er} 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