

N° 7423⁷**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2021-2022

PROJET DE LOI

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

* * *

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

(18.11.2021)

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

*

I. ANTECEDENTS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

*

II. CONSIDERATIONS GENERALES

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

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

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

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

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

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

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

À noter également que les autoroutes ont été déterminées par la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes.

*

III. OBJET DU PROJET DE LOI

Les considérations qui étaient à la base de la précédente loi de 1995 sont toujours d'actualité :

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

Depuis lors, le réseau routier a été complété par un certain nombre de contournements ou tronçons de route remplissant cette fonction. En outre, l'État se voit de plus en plus confronté à des demandes de la part de communes, pour la mise en place des mesures d'apaisement du trafic sur la voirie étatique

à l'intérieur des localités. Il s'agit notamment de l'instauration de zones 30 km/h et de zones de rencontre. Enfin, vu la croissance continue du trafic routier, de nouvelles solutions sont recherchées, l'une étant l'amélioration du service des transports en commun.

À la suite de toutes les adaptations locales qui ont eu lieu depuis 1995, la hiérarchie du réseau routier doit être rétablie. En effet, la construction de contournements a déplacé le flux du trafic de sorte que l'intensité du trafic a considérablement diminué sur certains tronçons de chemins repris ou même de routes nationales. D'autre part, la demande de plus en plus pressante des communes pour favoriser la mobilité douce à l'intérieur de leurs localités accentue la nécessité de reclasser des routes.

Le projet de loi se compose de 8 articles (initialement de 10 articles) ainsi que d'une annexe comprenant 11 tableaux et vise donc à rétablir l'ordre hiérarchique et à bien structurer le réseau routier. L'objectif est de garantir un réseau national cohérent et capable d'affronter les défis actuels et futurs concernant la fluidité du trafic, tout en améliorant la qualité de vie et la sécurité routière des riverains habitant le long des routes à l'intérieur des localités. À cet effet, il prévoit plus précisément :

- Le reclassement de 1,535 km de chemins repris et de 4,505 km de chemins vicinaux en routes nationales, et le reclassement de 25,173 km de chemins vicinaux en chemins repris ;
- Le déclassement de 4,951 km de routes nationales en chemins repris et de 46,208 km de chemins repris en chemins vicinaux, donc en voirie communale ;
- Le classement de 31,616 km de routes construites ou reprises par l'État mais actuellement encore sans statut, dont 22,044 km de routes nationales et 9,572 km de chemins repris ;
- Le changement de dénomination de certaines routes et de certains chemins repris ;
- La cession à des communes de places publiques étatiques situées sur leurs territoires.

Enfin, l'article *6bis* de la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes est remplacé par une nouvelle disposition modifiant le programme des contournements d'agglomérations et tronçons de route reliant un échangeur à la voirie normale de l'État.

La somme des routes à reprendre par l'État, celles actuellement sans statut et celles cédées par les communes, se chiffre à 61,294 km, tandis que 56,632 km de routes seront cédés aux communes. Il en résulte un total de 4,662 km additionnels à charge de l'État.

Avec l'entrée en vigueur de la loi en projet, la longueur du réseau routier de la voirie normale de l'État – c'est-à-dire sans la grande voirie (autoroutes, voies réservées à la circulation automobile) et les pistes cyclables du réseau national – sera la suivante :

Routes :	850 km
Chemins repris :	1.882 km
Total du réseau routier de la voirie normale :	2.732 km

Fiche financière

Conformément à l'article 79 de la loi modifiée du 8 juin 1999 portant sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'État, le présent projet de loi contient un impact financier supplémentaire sur le budget de l'État. Le projet de loi n'aura cependant pas d'impact notable sur le budget annuel.

Les 4,662 km additionnels à charge de l'État n'équivalent qu'à 0,17 % des 2.732 km du réseau routier étatique de la voirie normale. Ainsi, l'augmentation du coût total de l'entretien du réseau routier étatique liée à cette augmentation est chiffrée à 11.390.- € dans la fiche financière accompagnant le projet de loi (21.2.14.000 – 2017 – 6.700.000 €).

VI. AVIS DU CONSEIL

Avis du Conseil d'Etat (2 juillet 2019)

Dans son avis du 2 juillet 2019, le Conseil d'État fournit tout d'abord un résumé de l'objet du projet de loi et donne quelques explications relatives au contexte historique tout en notant que la loi en projet s'inspire fortement, dans sa rédaction et dans sa structure, des précédentes lois du 5 mai 1958 et du 22 décembre 1995.

À titre de considération générale, la Haute Corporation présume par ailleurs que la « reprise » et le « classement » de parties de la voirie communale en voirie étatique, de même que le « déclassement » de parties de la voirie étatique en voirie communale, concernent exclusivement les charges d'entretien et de gestion, mais n'affectent pas le statut domanial des plateformes des tronçons de voirie en question. Si des transferts entre le domaine public de l'État et les domaines publics des communes étaient envisagés, le Conseil d'État demande de le préciser dans le projet de loi.

Le Conseil d'État n'a pas émis d'oppositions formelles et ses seules remarques quant au fond concernent les articles 2, 4, 6 et 9, pour le détail desquelles il est renvoyé au Chapitre VI. – Commentaire des articles.

À l'article 2, il propose un petit changement de terminologie et note que contrairement à l'article 3, cette disposition ne précise pas que le classement de chemins vicinaux comme routes nationales entraîne l'entretien de ces dernières aux frais de l'État de ces chemins vicinaux reclassés. Ensuite, le Conseil d'État estime que l'article 4 est superfétatoire, car les nouveaux tronçons de voirie, du fait de leur classement comme chemins repris, sont de plein droit soumis au régime applicable à ceux-ci. Il suggère aussi d'adapter le libellé de l'article 6 afin d'éviter l'imprécision du terme « actuellement », bien que cette formulation soit consacrée au travers des lois précitées du 5 mai 1958 et du 22 décembre 1995. Enfin, le Conseil d'État estime que l'article 9 est superfétatoire et demande sa suppression.

Quant aux observations d'ordre légistique, le Conseil d'État regrette surtout la présentation du dossier lui soumis en ce qui concerne les annexes. Il tient à rappeler aux auteurs que les annexes aux projets de lois sont également soumises à quelques règles d'élaboration et suggère quelques adaptations.

Avis complémentaire (1^{er} décembre 2020)

Dans son avis du 2 juillet 2019, le Conseil d'État avait présumé, à défaut d'indications précises contraires dans le projet de loi soumis à son examen, que la « reprise » et le « classement » de parties de la voirie communale en voirie étatique, de même que le « déclassement » de parties de la voirie étatique en voirie communale, concernaient exclusivement les charges d'entretien et de gestion sans affecter le statut domanial des plateformes des tronçons de voirie en question. Il est, en effet, admis aussi bien dans la jurisprudence qu'en doctrine, que le reclassement d'une voie publique d'une catégorie de la voirie vers une autre n'affecte ni la propriété de la voie publique reclassée ni son statut domanial.

À la suite de cet avis, la Commission de la Mobilité et des Travaux publics a considéré que les articles 1^{er}, 2, 6 et 7 du projet de loi sous examen impliquaient effectivement des transferts de propriété entre le domaine public de l'État et les domaines publics des communes, et a élaboré un amendement. Or, cet amendement a contraint le Conseil d'État à émettre deux oppositions formelles pour raison d'insécurité juridique.

Dans son avis complémentaire sur l'amendement unique, le Conseil d'État se doit en effet de constater que l'amendement constitue un revirement majeur puisque, depuis 1874, toutes les reprises de voiries communales ont eu lieu sans un tel transfert de propriété. Les tronçons de voirie communale incorporés dans le réseau national sont ainsi jusqu'ici restés dans le patrimoine immobilier et le domaine public des communes, même si l'État, en tant que gestionnaire, s'est, dans les faits, comporté comme s'il en était le propriétaire. Le Conseil d'État donne encore à considérer que le projet de loi sous examen ne concerne qu'une portion relativement réduite de la voirie publique, de sorte que la propriété de la plus grande partie du réseau resterait soumise à l'ancien régime juridique. Il en découlerait une dualité de régimes qui risque d'être source de nouvelles difficultés.

Le Conseil d'État conçoit néanmoins qu'une clarification des rapports entre l'État et les communes au sujet de la voirie est indiquée, mais se demande s'il est opportun d'organiser à l'avenir ces rapports

en recourant à l'instrument de l'usufruit de droit privé – c'est-à-dire la voie juridique proposée dans l'amendement soumis – et tient à approfondir cette question dans l'avis. Pour le Conseil d'État, la reprise dans la loi, et la généralisation, d'une qualification retenue par les juges pour résoudre un problème ponctuel n'est clairement pas opportune. Le législateur ne peut donc pas se contenter de qualifier les rapports juridiques entre les communes et l'État comme ceux du nu-propriétaire et de l'usufruitier sans régler concrètement ce que ce régime juridique comporte dans le cas des chemins repris. Une telle approche serait source d'insécurité juridique, raison pour laquelle le Conseil d'État doit s'opposer formellement au libellé de l'amendement, respectivement au point 1° de l'article 3 nouveau.

Le Conseil d'État estime que, si le législateur entend introduire un nouveau régime de propriété de la voirie publique, il faut régler l'ensemble des questions juridiques qui se posent et il serait judicieux de le faire dans une législation d'ensemble, applicable à l'ensemble du réseau routier.

Ensuite, à l'égard du nouvel libellé du point 3° de l'article 3, le Conseil d'État présume, en ce qui concerne les voiries du premier groupe, que les auteurs de l'amendement ont pensé que l'État était déjà usufruitier de sorte qu'il suffisait de lui attribuer la nue-propriété pour qu'il ait la propriété pleine et entière de ces nouvelles routes nationales. Or, pour les raisons développées déjà précédemment à l'égard du point 1°, ce texte est également source d'insécurité juridique et le Conseil d'État s'y oppose dès lors formellement, tout en proposant une reformulation permettant de lever l'opposition formelle.

Deuxième avis complémentaire (28 septembre 2021)

Le Conseil d'État note qu'à travers le nouvel amendement, la commission s'est ralliée au point de vue défendu par le Conseil d'État dans son avis complémentaire du 1^{er} décembre 2020 et qu'elle propose désormais de supprimer l'article 3 qui avait pour objet de régler la question de la propriété de l'assise des tronçons de route, ceci afin d'éviter l'insécurité juridique qui résulterait de l'introduction d'un nouveau régime de propriété de la voirie publique. Les oppositions formelles formulées par le Conseil d'État à l'endroit de la disposition en question deviennent ainsi sans objet.

*

V. AVIS DES CHAMBRES PROFESSIONNELLES

La Chambre des Députés n'a pas reçu d'autres avis.

*

VI. COMMENTAIRE DES ARTICLES

Article 1^{er}

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

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

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

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

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

Article 2

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

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

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

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

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

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

Nouvel article 3 proposé – supprimé

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

« Art. 3.

- 1° L'Etat abandonne aux communes la nue-propriété de la plate-forme des tronçons de routes nationales et chemins étatiques énumérés à l'annexe, tableaux I et VIII.**
- 2° L'Etat abandonne aux communes la pleine propriété de la plate-forme des tronçons de routes nationales et places publiques énumérés à l'annexe, tableaux III et X.**
- 3° Les communes abandonnent à l'Etat la nue-propriété de la plate-forme des chemins repris et la pleine propriété des chemins vicinaux énumérés à l'annexe, tableaux V et VI. »**

Les articles subséquents devront par conséquent être renumérotés.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Il échet de constater qu'un transfert de propriété de l'assiette des voiries en question constituerait effectivement une nouveauté par rapport à l'ancien régime juridique, qui ne fait absolument pas état d'un tel transfert de propriété, mais uniquement d'un changement de classification des voiries concernées, afin de rétablir l'ordre hiérarchique de notre réseau routier et d'assurer un meilleur entretien de

ces voies de communication dans le but de constituer un réseau national cohérent capable d'assurer une bonne fluidité du trafic.

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

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

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

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

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

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

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

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

Dans son deuxième avis complémentaire du 28 septembre 2021, le Conseil d'État constate que par cet amendement parlementaire, la commission se rallie au point de vue défendu par la Haute Corporation dans son avis complémentaire du 1^{er} décembre 2020 en supprimant l'article 3 qui avait pour objet de régler la question de la propriété de l'assise des tronçons de route, ceci afin d'éviter l'insécurité juridique qui résulterait de l'introduction d'un nouveau régime de propriété de la voirie publique.

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

Article 3

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

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

Ancien article 4 – supprimé

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

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

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

La Haute Corporation relève par ailleurs que, bien qu'utilisée dans des lois antérieures, l'expression « les lois et les règlements sur la voirie de l'État » manque de précision. Il serait utile de désigner

clairement les dispositions légales et réglementaires qui sont ainsi rendues applicables aux nouveaux chemins repris.

La commission a décidé de suivre la suggestion du Conseil d'État de supprimer l'ancien article 4.

Article 4

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

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

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

La commission a décidé de reprendre la proposition de texte de la Haute Corporation.

Article 5

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

Le Conseil d'État note dans son avis du 2 juillet 2019 que, bien que la formulation soit consacrée au travers des lois précitées du 5 mai 1958 et du 22 décembre 1995, il convient de relever l'imprécision du terme « actuellement ». Pour plus d'exactitude juridique, le Conseil d'État demande de faire référence à l'entrée en vigueur de la loi en projet et de conférer à la phrase introductive de l'article sous examen le libellé suivant : « Seront classés les chemins étatiques sans statut au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi : ».

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

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

Article 6

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

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

La commission en a pris note.

Article 7

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

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

La commission en a pris note.

Article 9 déposé – supprimé

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

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

La commission a décidé de suivre la suggestion de la Haute Corporation. L'article 9 déposé a ainsi été supprimé et les articles subséquents renumérotés en conséquence.

Article 8

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

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

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

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

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

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

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

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

*

Sous le bénéfice des observations qui précèdent, la Commission de la Mobilité et des Travaux publics recommande à la Chambre des Députés d'adopter le projet de loi n°7423 dans la teneur qui suit :

*

V. TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

PROJET DE LOI

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

Art. 1^{er}. Sont déclassés :

1° en chemins repris :

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

2° en chemins vicinaux :

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

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

3° en bretelles d'autoroutes :

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

Art. 2. Sont classés routes nationales :

- 1° les chemins repris énumérés à l'annexe, tableau V ;
- 2° les chemins vicinaux énumérés à l'annexe, tableau VI.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Luxembourg, le 18 novembre 2021

Le Président-Rapporteur,
Carlo BACK

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

*

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

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

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

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

<i>Service</i>	<i>Nouveau nom</i>	<i>Commune</i>	<i>Ancien nom</i>	<i>P.K. – P.K.</i>	<i>Nom de la rue</i>	<i>Longueur m</i>
Esch/Alzette	CV	Roeser	CR186	2.280 – 2.370	Kockelscheuer – Bettenbourg	90
Esch/Alzette	CV	Sanem	CR178	0.907 – 2.127	« Rue Lentz », « Rue G.D. Charlotte » et « Rue de la Gare » à Belvaux	1 220
Esch/Alzette	CV	Sanem	CR178	5.400 – 6.350	« Rue de Limpach »	950
Esch/Alzette	CV	Schifflange	CR168	7.316 – 7.989	« Rue d'Esch » et « Rue de Lallange » à Schifflange	673
Grevenmacher	CV	Flaxweiler	CR146A	0.000 – 0.447	Niederdonven – Wormeldange	447
Grevenmacher	CV	Grevenmacher	CR140	0.000 – 0.500	« Rue de la Moselle », « Rue Ste. Cathérine » et « Rue Münschecker » à Grevenmacher	500
Grevenmacher	CV	Grevenmacher	CR140A	0.000 – 0.193	« Rue de Trèves » à Grevenmacher	193
Grevenmacher	CV	Grevenmacher	CR146	13.628 – 13.893	Niederdonven – Deysermillen	265
Grevenmacher	CV	Mantemach	CR135	3.602 – 4.018	« Duerfstrooss » à Berbourg	416
Grevenmacher	CV	Mantemach	CR137D	0.000 – 0.368	« Neie Wee » à Berbourg	368
Grevenmacher	CV	Wormeldange	CR146	12.480 – 13.628	Niederdonven – Deysermillen	1 148
Grevenmacher	CV	Wormeldange	CR146A	0.447 – 1.111	Niederdonven – Wormeldange	664
Luxembourg	CV	Bertrange	CR163	10.553 – 13.042	N5 « Gréivelsbarrière » – N6 « Tosseberg » à Bertrange	2 489
Luxembourg	CV	Bertrange	CR180	0.000 – 0.702	N35 – CR163 « Rue de Luxembourg » à Bertrange	702
Luxembourg	CV	Bertrange	CR163	8.720 – 8.800	Leudelange-Gare (passage à niveau)	80
Luxembourg	CV	Contern	CR132	16.493 – 16.688	« Rue de Medingen » à Moutfort	195
Luxembourg	CV	Luxembourg	CR215	1.514 – 1.986	Liaison N55 « Rue de Rollingergrund » – CR215A	472
Luxembourg	CV	Luxembourg	CR233	0.000 – 1.275	Liaison N7 « Rue de Beggen » – « Rue de la Cimenterie »	1 275
Luxembourg	CV	Niederanven	CR127	0.570 – 1.233	« Rue du Château » à Semmingen	663
Luxembourg	CV	Sandweiler	CR159	12.500 – 14.336	Scheidhof – Sandweiler (rue d'Itzig)	1 836
Luxembourg	CV	Sandweiler	CR173	0.000 – 1.308	Liaison CR159-CR234	1 308
Luxembourg	CV	Steinsel	CR124	0.846 – 4.202	Heisdorf – Asselscheuer	3 356
Luxembourg	CV	Steinsel	CR125	2.530 – 3.951	Walferdange – Asselscheuer	1 421
Luxembourg	CV	Strassen	CR181	6.287 – 6.666	Strassen – Bridel	379
Mersch	CV	Colmar/Berg	CR345A	0.460 – 0.713	« Rue de la Poste » à Colmar/Berg	253
Mersch	CV	Lorentzweiler	CR124	4.202 – 5.532	Heisdorf – Asselscheuer	1 330
Mersch	CV	Mersch	CR183	0.437 – 0.575	Mersch – Beringen	138
Mersch	CV	Helperknapp	CR105B	0.000 – 0.214	Liaison N12 – CR105 entre Dondelange et Ansembourg	214
Remich	CV	Dalheim	CR155	0.000 – 1.198	Dalheim – Filsdorf	1 198
Remich	CV	Dalheim	CR148	3.059 – 3.269	Welfrange – Dalheim	210

Service	Nouveau nom	Commune	Ancien nom	P.K. – P.K.	Nom de la rue	Longueur m
Remich	CV	Mondorf-les-Bains	CR162	12.175 – 12.287	Ellange-Gare, direction Elvange	112
Remich	CV	Remich	CR152D	0.000 – 0.812	Liaison N10 – CR152 à Remich	812
Clervaux	CV	Clervaux	CR332D	0.000 – 0.683	« Mecherwee » à Eselborn	683
Clervaux	CV	Clervaux	CR326B	0.000 – 0.452	« Haaptstrooss » à Roder	452
Clervaux	CV	Winrange	CR333A	0.000 – 0.807	Village de Hachiville	807
Diekirch/Vianden	CV	Diekirch	CR351	0.000 – 0.771	« Rue de l'Hôpital » à Diekirch	771
Echternach	CV	Echternach	CR378	0.000 – 1.685	« Rue Dondelinger » et « Rue Grégoire Schouppe » à Echternach	1 685
Echternach	CV	Echternach	CR366A	0.000 – 0.098	« Rue Maximilien » à Echternach	98
Wiltz	CV	Boulaide	CR310	18.038 – 18.279	« Rue du Curé » à Boulaide	241
Wiltz	CV	Goesdorf	CR321A	0.000 – 0.777	« Duerfstrooss » à Dahl	777
Wiltz	CV	Goesdorf	CR321C	0.000 – 0.153	« Weltzerwee » à Dahl	153
Wiltz	CV	Lac-de-la-Haute-Sûre	CR316	0.000 – 2.045	Liaison Mecher avec la N26	2 045
Wiltz	CV	Lac-de-la-Haute-Sûre	CR316	2.600 – 4.021	Liaison Mecher avec le CR318	1 421
Wiltz	CV	Wiltz	CR319B	0.000 – 0.508	« Rue de la Chapelle » à Wiltz	509
Wiltz	CV	Wiltz	CR318	10.740 – 11.679	« route de Bastogne » à Wiltz	939
Wiltz-Diekirch	CV	Kiischpelt-Parc Hosingen	CR323	1.020 – 7.706	Schraupegaass – Rue de Lellingen	6 686
Total :						54 131

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

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

Service	Nouveau nom	Commune	Ancien nom	P.K. – P.K.	Nom de la rue	Longueur m
Mersch	CV	Lorentzweiler	N7	11.204 – 11.667	Ancienne assiette entre le giratoire « Jegen » et l'échangeur A7	463
Remich	CV	Bous	N2	18.855 – 19.282	« Rue de Luxembourg » à Bous	427
Remich	CV	Bous	N2	18.525 – 18.685	« Rue de Luxembourg » à Bous en cul de sac	160
Wiltz	CV	Esch/Sûre	N27B	0.000 – 0.525	« Rue du Moulin » à Esch/Sûre	525
Wiltz	CV	Wiltz	N12	55.950 – 56.560	« Grand-Rue », « Rue du Château » et « Rue du 31 Août 1942 » à Wiltz	610
Total :						7 239

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

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

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

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

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

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

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

Service	Nouveau nom	Commune	Ancien nom	P.K. – P.K.	Nom de la rue	Longueur m
Capellen	CR189A	Koerich	CV	–	Chemin dit « Risqui » reliant le CR189 au CR105	860
Capellen	CR189A	Habscht	CV	–	Chemin dit « Risqui » reliant le CR189 au CR105	1 257
Esch/Alzette	CR184	Dudelange	CV	–	« Rue Lentz », « Rue Edison » et une partie de la « Rue Dominique Lang » à Dudelange	460
Esch/Alzette	CR166	Kayl	CV	–	« Rue Michel » à Kayl	695
Esch/Alzette	CR169	Mondrange	CV	–	« Rue de Luxembourg » à Pontpierre	543
Esch/Alzette	CR175B	Pétange	CV	–	« Rue de la Liberté » à Pétange	248
Esch/Alzette	CR176	Pétange	CV	–	Une partie de la « Rue du Clopp » et une partie du « Chemin de Brouck » à Rodange	738
Esch/Alzette	CR178	Sanem	CV	–	Liaison entre la « Rue Dicks-Lentz » et le CR168 à Belvaux	192
Grevenmacher	CR146	Wormeldange	CV	–	« Rue de Donven » à Machtum	755
Grevenmacher	CR146	Wormeldange	CV	–	« Rue de Faubourg » à Machtum	181
Luxembourg	CR132	Contern	CV	–	« Rue Soibelwee » à Moutfort	209
Luxembourg	CR224	Luxembourg	CV	–	« Rue de Neufchâteau » entre la N3 et la « Rue d'Orchimont »	155
Luxembourg	CR224	Luxembourg	CV	–	« Rue Rangwee » entre le giratoire « Gluck » et la « Rue des Scillas »	196
Luxembourg	CR233	Luxembourg	CV	–	« Rue de la Cimenterie » à Beggen	339
Luxembourg	CR126	Niederanven	CV	–	Entre la N1 « Route de Trèves » et le giratoire « Cargocenter »	1 018
Luxembourg	CR233	Walferdange	CV	–	« Rue Charles Rausch » à Walferdange	205
Mersch	CR345A	Colmar/Berg	CV	–	« Enneschten Wee » à Colmar/Berg	374
Mersch	CR183	Mersch	CV	–	Cite Cepal à Mersch	847
Remich	CR148B	Dalheim	CV	–	« Munnerferwee » à Welfrange	107
Remich	CR148B	Dalheim	CV	–	« Réimecherwee » à Welfrange	483
Remich	CR148C	Dalheim	CV	–	« Krautemergaass » à Dalheim	224
Clervaux	CR326B	Clervaux	CV	–	« Bombatsch » à Marnach	835
Clervaux	CR326B	Clervaux	CV	–	« Schwaarzenhiwwelstrooss » à Marbourg	800
Clervaux	CR363	Weiswampach	CV	–	« Ourenwee » à Weiswampach	2 673
Clervaux	CR333A	Winrange	CV	–	Allant du CR333 à l'intérieur de Hachiville jusqu'à la frontière belgo-luxembourgeoise	2 000

Service	Nouveau nom	Commune	Ancien nom	P.K. – P.K.	Nom de la rue	Longueur m
Diekirch/Vianden	CR351	Diekirch	CV	–	« Rue Dr. Mambourg » et « Rue Muller-Fromes » à Diekirch	411
Diekirch/Vianden	CR359	Erpeldange	CV	–	« Rue du Cimetière » à Ingeidorf	46
Diekirch/Vianden	CR347	Vallée de l'Ernz	CV	–	« Rue de Folkendange » à Stegen	715
Echternach	CR372A	Rosport-Mompach	CV	–	Liaison entre la « Rue du Barrage » à Rosport et la N10	813
Redange	CR306B	Wahl	CV	–	Liaison entre Rindschleiden et le CR308	449
Redange	CR304A	Redange	CV	–	« Rue d'Ospem » et « Rue de Redange » entre Redange et Ospem	2 423
Wiltz	CR321	Goesdorf	CV	–	Liaison Bockholtz/Moulin - Haarderbaach	2 481
Wiltz	CR331A	Goesdorf	CV	–	Liaison entre le CR331 et le CR321 à la hauteur du monument	328
Wiltz	CR321A	Goesdorf	CV	–	Liaison entre le CR321 et le CR331 à la hauteur de la chapelle	406
Wiltz	CR318A	Lac-de-la-Haute-Sûre	CV	–	« Duerfstrooss » entre Mecher et Nothum	1 893
Total :						26 359

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

Service	Nouveau nom	Commune	Ancien nom	P.K. – P.K.	Nom de la rue	Longueur m
Capellen	CR110E	Käerjeng	–	–	Bascharage-Gare (accès gare)	88
Capellen	CR181	Kopstal	–	–	Contournement Sud de Bridel	1 088
Capellen	CR102	Mamer	–	–	Raccordement du CR102 au giratoire	962
Esch/Alzette	CR168A	Esch/Alzette	–	–	Liaison CR168 – B40	248
Esch/Alzette	CR191	Esch/Alzette	–	–	Liaison CR168 – giratoire « Raemerich »	104
Esch/Alzette	CR191	Esch/Alzette	–	–	Liaison CR168 – giratoire « Raemerich »	483
Esch/Alzette	CR191	Esch/Alzette	–	–	Liaison CR168 – giratoire « Raemerich »	914
Esch/Alzette	CR191A	Esch/Alzette	–	–	Liaison CR191 – N31	41
Esch/Alzette	CR191B	Esch/Alzette	–	–	Liaison entre le CR191	88
Esch/Alzette	CR168A	Esch/Alzette	–	–	Connection Rond-point Belval-gare au CR168	265
Esch/Alzette	CR191	Sanem	–	–	Liaison CR168 – giratoire « Raemerich »	800
Esch/Alzette	CR191	Sanem	–	–	Liaison CR168 – giratoire « Raemerich »	430
Esch/Alzette	CR191	Sanem	–	–	Liaison CR168 – giratoire « Raemerich »	73

Service	Nouveau nom	Commune	Ancien nom	P.K. – P.K.	Nom de la rue	Longueur m
Esch/Alzette	CR191A	Sanem	-	-	Liaison CR191 – N31	209
Esch/Alzette	CR191B	Sanem	-	-	Liaison entre le CR191	449
Grevenmacher	CR121A	Junglinster	-	-	Raccordement du CR121A au contournement de Junglinster (nord)	173
Grevenmacher	CR121A	Junglinster	-	-	Raccordement du CR121A au contournement de Junglinster (sud)	70
Luxembourg	CR234A	Contern	-	-	Accès vers Chaux de Contern (jusqu'au accès gare CFL)	182
Luxembourg	CR219	Luxembourg	-	-	Liaison N2-N1A « Rue des Alouettes »	260
Luxembourg	CR224	Luxembourg	-	-	Extension de la « Rue de Neufchâteau » jusqu'au projet « Nouvelle N3 »	80
Luxembourg	CR181	Strassen	-	-	Contournement Sud de Bridel	383
Remich	CR148	Dalheim	-	-	Raccordement du CR148 à la N13	193
Remich	CR162	Mondorf-les-Bains	-	-	Raccordement du CR162 à la N16 à Ellange-Gare	150
Echternach	CR368A	Echternach	-	-	« rue Henri Tudor » à Echternach	1 612
Echternach	CR372B	Rosport	-	-	« Rue de la gare » à Rosport	240
Redange	CR304B	Redange	-	-	« Rue du Lycée » à Redange	572
Mersch	CR115A	Bissen	-	-	Accès Google DataCenter à Roost	687
Total :						10 844

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

Service	Nouveau nom	Commune	Ancien nom	P.K. – P.K.	Nom de la rue	Longueur m
Capellen	N6A	Mamer	-	-	« rue Gaston Thorn » à Mamer	149
Esch/Alzette	N31	Differdange	-	-	Petit Contournement de Differdange, lot 2	718
Esch/Alzette	N32	Differdange	-	-	Rocade de Differdange	821
Esch/Alzette	N37	Esch/Alzette	-	-	Liaison CR110 – échangeur Ehlerange	87
Esch/Alzette	N33	Kayl	-	-	Giratoire à Kayl – CR165	276
Esch/Alzette	N37	Mondercange	-	-	Liaison CR110 – échangeur Ehlerange	623
Esch/Alzette	N32	Sanem	-	-	Rocade de Differdange	1 030
Esch/Alzette	N32	Sanem	-	-	Liaison CR110 – CR178 Uerscherhaff	1 105
Esch/Alzette	N37	Sanem	-	-	Liaison CR110 – échangeur Ehlerange	105

Tableau X – Places publiques à céder aux Communes :

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

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

Service	Nouveau nom	Commune	Ancien nom	P.K. – P.K.	Nom de la rue	Longueur m
Capellen	CR110E	Käerjeng	CR110	7.962 – 8.055	Bascharage – Gare (accès gare)	93
Diekirch/Vianden	CR345B	Ettelbruck	CR345A	0.000 – 0.148	Liaison entre la Rocade Est et le CR345	148
Diekirch/Vianden	CR347A	Vallée de l'Ernz	CR347	5.798 – 6.548	« Rue de Medernach » à Stegen	750
Esch/Alzette	CR163A	Leudelange	CR163	8.555 – 8.635	Leudelange – Gare (passage à niveau, accès gare)	80
Esch/Alzette	N32A	Sanem	N32	2.105 – 2.588	Entre le giratoire et le CR174 à Soleuvre	483
Grevenmacher	CR125	Junglinster	CR124	6.206 – 6.457	Eisenborn	251
Grevenmacher	CR135	Manternach	CR135A	0.000 – 0.100	Berbourg	100
Grevenmacher	CR140	Grevenmacher	CR140B	0.000 – 0.210	« Rue Schaffmill »	210

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

*

RECAPITULATIF

Bilan des routes à reprendre et à céder

<i>Routes à reprendre</i>		<i>Routes à céder</i>			
<i>Num.</i>	<i>Tableau</i>	<i>Longueur km</i>	<i>Num.</i>	<i>Tableau</i>	<i>Longueur km</i>
VI	Seront classés N les CV	4.505	II	Seront déclassés CV les tronçons de CR	54.131
VII	Seront classés CR les CV	26.359	III	Seront déclassés CV les tronçons de N	7.239
			X	CR cédés aux communes (Places)	0.871
			X	N cédées aux communes (Places)	2.212
	Total :	30.864		Total :	64.453

Bilan des routes qui changent de statut

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

23

Reprise dans le réseau étatique des routes actuellement sans statut

<i>Num.</i>	<i>Tableau</i>	<i>Longueur km</i>
VIII	Seront classés CR	10.844
IX	Seront classés N	27.953
	Total :	38.797

