



## Commission de la Mobilité et des Travaux publics

### Procès-verbal de la réunion du 12 mai 2022

(la réunion a eu lieu par visioconférence)

#### Ordre du jour :

1. 7939 Projet de loi modifiant la loi du 23 décembre 2014 relative à la réalisation du Pôle d'échange multimodal de la Gare d'Ettelbruck et à la modification de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire
  - Désignation d'un Rapporteur
  - Présentation du projet de loi
  - Examen de l'avis du Conseil d'État
2. Plan national de mobilité – 2035
  - Échange de vues
3. Divers

\*

Présents : M. Frank Colabianchi, M. Félix Eischen, Mme Chantal Gary, M. Marc Goergen, M. Max Hahn, M. Marc Hansen, Mme Cécile Hemmen, M. Aly Kaes, M. Claude Lamberty, M. Marc Lies, Mme Jessie Thill, M. Carlo Weber

Mme Myriam Cecchetti, observateur délégué

Mme Octavie Modert remplaçant M. Marc Spautz

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

M. Romain Spaus, M. Christophe Reuter, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

M. Roland Fox, directeur de l'Administration des Ponts & Chaussées

M. Marc Ries, de l'Administration des Ponts & Chaussées

M. Dan Michels, du groupe parlementaire déi gréng

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Jeff Engelen, M. Marc Spautz, M. Serge Wilmes

\*

Présidence : Mme Chantal Gary, Présidente de la Commission

\*

**1. 7939 Projet de loi modifiant la loi du 23 décembre 2014 relative à la réalisation du Pôle d'échange multimodal de la Gare d'Ettelbruck et à la modification de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire**

Madame Jessie Thill est désignée rapportrice du projet de loi sous rubrique.

Le projet de loi propose une rallonge financière de 39,3 millions d'euros pour le département des Travaux publics – Administration des ponts et chaussées (Fonds des Routes) de la « loi du 23 décembre 2014 relative à la réalisation du Pôle d'échange multimodal de la Gare d'Ettelbruck et à la modification de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire » pour les projets financés par le Fonds des Routes. Ensuite, un nouvel article 5 est intégré dans la loi initiale afin de déclarer d'utilité publique l'ensemble du projet de réalisation du pôle d'échange multimodal de la gare d'Ettelbruck.

Vu qu'il s'agit d'une modification des limites financières fixées par une loi de 2014, les montants mentionnés dans le dossier parlementaire de dépôt correspondent non pas à la valeur actuelle de l'indice semestriel des prix à la construction, mais à la valeur 738,97 applicable au 1<sup>er</sup> octobre 2013.

Suite à l'autorisation de l'exécution du projet « Pôle d'échange multimodal de la Gare d'Ettelbruck » par le vote de la loi prémentionnée, l'Administration des ponts et chaussées a lancé l'élaboration des dossiers d'autorisation et les études des projets définitifs permettant la composition des dossiers de soumission et des travaux d'infrastructure d'envergure ont été entamés en 2018 au niveau de la gare d'Ettelbruck.

Le rapport d'avant-projet détaillé coordonné d'avril 2014 traite les modules qui forment le projet « Pôle d'échange multimodal de la Gare d'Ettelbruck ».

Pour le détail de l'objet du projet de loi, il est renvoyé au document parlementaire n°7939<sup>00</sup>.

La commission procède ensuite à l'examen des articles et de l'avis du Conseil d'État du 26 avril 2022.

**Intitulé**

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État note dans son avis du 26 avril 2022 que l'intitulé n'est pas à faire suivre d'un point final, étant donné que les intitulés ne forment pas de phrase.

La commission parlementaire décide de faire droit à cette remarque d'ordre légistique du Conseil d'État.

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

L'article 1<sup>er</sup> modifie l'enveloppe budgétaire servant au financement, rattachée à l'indice semestriel des prix de la construction valable au 1<sup>er</sup> octobre 2013 (valeur 738,97).

Dans son avis du 26 avril 2022, le Conseil d'État n'a pas d'observation à formuler.

La commission en prend note.

## **Article 2**

L'article 2 prévoit l'augmentation du montant de l'enveloppe budgétaire imputable au Fonds des Routes.

Le Conseil d'État, dans son avis du 26 avril 2022, note que la mention selon laquelle « [c]e montant correspond à la valeur 738,79 de l'indice semestriel des prix à la construction au 1<sup>er</sup> octobre 2013 est superfétatoire, la précision figurant déjà à l'article 1<sup>er</sup> relatif à l'enveloppe globale ».

La commission décide de faire droit à la remarque du Conseil d'État et de supprimer la mention en cause.

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État note qu'à la phrase liminaire, les termes « alinéa 2 » et les termes « de la même loi » sont à faire suivre d'une virgule.

La commission décide de faire droit à la remarque de la Haute Corporation.

## **Article 3**

L'article 3 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.

Le Conseil d'État, dans son avis du 26 avril 2022, n'a pas d'observation quant au fond.

Il note néanmoins, dans ses observations d'ordre légistique, qu'à la phrase liminaire, les termes « un nouvel article 5 » sont à remplacer par les termes « un article 5 nouveau ».

La commission décide de faire droit à la suggestion du Conseil d'État.

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État note encore qu'en ce qui concerne les montants d'argent, les tranches de mille sont à séparer par une espace insécable, pour écrire « 196 600 000 » et « 83 900 000 ». Par ailleurs, il y a lieu d'écrire « 738,97 » avec une virgule et non pas un point. À l'occasion du remplacement d'articles dans leur intégralité, le texte nouveau est précédé de l'indication du numéro correspondant qui est souligné. Cette observation de la Haute Corporation vaut pour les articles 1<sup>er</sup> et 3 du projet de loi.

La commission parlementaire décide de faire droit à toutes les remarques d'ordre légistique du Conseil d'État.

## 2. **Plan national de mobilité – 2035**

### **– Échange de vues**

Monsieur le Ministre de la Mobilité et des Travaux publics présente un résumé du Plan national de mobilité 2035 (ci-après « PNM 2035 ») sur base d'un diaporama.

En guise d'introduction, le ministre informe que tout le PNM 2035 est basé sur des prévisions de chiffres et données principalement établis par le STATEC, ainsi que sur des projections économiques jusqu'en 2035. Il y a trois scénarios possibles en prenant en compte que le PNM 2035 est basé sur un scénario de croissance « moyen » (3 % du PIB/an) avec plus de 40 % de croissance en 2035 par rapport à 2017. Si la croissance s'avérait plus forte (4,5 % PIB/an), les solutions préconisées par le PNM 2035 devraient être implémentées quelques années plus tôt. Si elle s'avérait plus faible (1,5 % PIB/an), elles devraient être mises en place quelques années plus tard.

Monsieur le Ministre considère que d'ici 2035 une croissance moyenne de 3 % du PIB est envisageable. Pour comprendre la variation des comportements de mobilité, le ministère de la Mobilité et des Travaux publics a sollicité plusieurs bureaux d'études, à savoir un bureau luxembourgeois et un bureau franco-allemand (TDK). Un groupe de travail au sein du ministère avec les administrations et les entreprises concernées a également permis une nouvelle collaboration ces dernières 4 années. L'équipe de coordination du département de la mobilité et des transports du ministère, est responsable pour la planification de la mobilité. Le ministère a également collaboré de manière étroite avec l'Administration des ponts et chaussées ainsi qu'avec Luxtram, la société nationale des CFL et avec la nouvelle Administration des transports publics. Toutes ces collaborations ont permis la mise en place du PNM 2035.

### **Comment les comportements de mobilité varient-ils ?**

Le Grand-Duché est réparti en 3 agglomérations. Une agglomération avec la Ville de Luxembourg et sa ceinture suburbaine, une avec Esch & Belval et le Sud urbain et la dernière avec la Nordstad. Quant aux deux régions rurales, le Rural Sud est orienté vers Luxembourg-ville et le Rural Nord vers la Nordstad. Monsieur le Ministre rappelle qu'il ne faut pas sous-estimer la demande de mobilité dans les milieux ruraux. De plus, il est important de tenir compte des trois régions transfrontalières, à savoir la France, l'Allemagne et la Belgique au vu du grand nombre de frontaliers qui se déplacent quotidiennement au Grand-Duché du Luxembourg.

### **Où les déplacements se concentrent-ils ?**

Monsieur le Ministre tient à souligner que le terme « déplacement » ne concerne pas le déplacement en voiture ou en train, mais il s'agit de la demande en mobilité qu'une personne peut avoir quel que soit son moyen de transport. 49% des déplacements sont en relation avec la Ville de Luxembourg et sa ceinture suburbaine. Il s'agit de routes qui sortent de cette agglomération ou de celles qui ont cette agglomération comme destination finale ou les deux. L'étude

Luxmobil<sup>1</sup> avait révélé que 42 % des déplacements ne quittent pas l'une des trois agglomérations du pays. Il s'agit d'une mobilité urbaine et de ce fait l'offre de mobilité doit correspondre à cette urbanité. L'objectif est de proposer d'autres moyens de transport tels que le bus, le tram ou encore le train pour ne pas avoir recours à la voiture. 24 % des déplacements ont intégralement lieu dans le milieu rural, ce qui s'explique par des territoires moins denses, raison pour laquelle la voiture joue un rôle plus important car l'offre en transports en commun est faible. Enfin 20 % des déplacements sont transfrontaliers et concentrés surtout pendant les heures de pointe.

### **Quels sont les principaux défis pour 2035 ?**

3 défis principaux sont à retenir :

1. Organiser les flux en rapport avec la Ville de Luxembourg, que ce soit les déplacements vers la ville ainsi que les déplacements à l'intérieur de la Ville de Luxembourg et de créer des alternatives en substitution de la voiture.
2. Évoluer vers une mobilité urbaine dans les trois agglomérations. Une commune ne pourra pas régler les problèmes liés à la mobilité seule. Il est nécessaire d'étudier les trois agglomérations dans leur ensemble.
3. Appréhender le milieu rural de manière différenciée en faisant attention quand il s'agira d'y installer des infrastructures afin d'éviter des problèmes futurs concernant la mobilité.

### **Quelles sont les opportunités pour 2035 ?**

Il s'agit d'un travail considérable mais qui est gérable, car il existe différentes opportunités jusqu'en 2035. Ces dernières années ont permis la réalisation de certains projets tels que le tram ou encore la gare de Pfaffenthal-Kirchberg qui ont montré que quand l'offre est qualitative, les usagers ont plus tendance à avoir recours aux transports en commun. La qualité de l'offre doit correspondre à la demande afin d'en faire profiter le plus grand nombre de personnes.

La popularité du vélo est en augmentation et Monsieur le Ministre considère qu'il y a beaucoup de potentiel. Beaucoup trop de déplacements inférieurs à 5 km se font en voiture. Le vélo devrait se substituer à la voiture pour ces trajets. La capacité des transports en commun s'améliorera substantiellement jusqu'en 2035. Plusieurs projets sont soit déjà en construction, soit en planification, soit ne devraient pas tarder à être mis en œuvre. Certains d'entre eux se trouvent dans le PST (Plan directeur sectoriel « Transports ») qui est toujours valable. Le PST sera également actualisé en fonction du PNM 2035.

Le covoiturage sur les autoroutes transfrontalières joue un rôle important, mais ne doit pas être idéalisé. Les personnes recourront au covoiturage si elles y voient un avantage en retour, raison pour laquelle il sera question de construire de grands couloirs plus avantageux pour le covoiturage, surtout pendant les heures de pointe. Ces couloirs permettront ainsi de contourner les embouteillages sur les autoroutes.

La solution la moins coûteuse que les communes peuvent mettre en place est la gestion du stationnement. Actuellement une étude concernant la gestion du

---

<sup>1</sup> Luxmobil est une enquête de 2017 qui avait pour objectif de dessiner une image fidèle de la mobilité dans l'ensemble du Grand-Duché du Luxembourg. <https://www.luxmobil.lu>

stationnement est en cours et elle devrait être terminée en fin d'année. Au niveau national, il s'agira d'instaurer un cadre auquel les communes pourront s'inspirer. Une gestion efficace du stationnement aura également un impact sur la mobilité.

### **Distance de déplacement**

En 2017, 54 % des déplacements des résidents étaient inférieurs à 5 km et ils sont encore trop souvent effectués en voiture.

### **Objectifs minima de report modal jusqu'en 2035**

L'objectif est d'augmenter de plus de 40 % la demande en mobilité. L'utilisation des transports en commun doit augmenter de 16 % à 22 %, le piéton de 12 % à 14 % et le vélo de 2 % à 11 %, ce qui constitue une augmentation considérable. Plus les déplacements seront courts et en milieu urbain, moins ils devront être effectués en voiture. Pour atteindre ces objectifs, l'aide des communes est fondamentale afin d'accroître encore davantage la qualité de vie.

Monsieur le Ministre donne ensuite un aperçu de chaque réseau de transport. D'après l'orateur, il n'est pas question de regarder chaque réseau individuellement mais il s'agit plutôt de s'orienter vers des réseaux de manière multimodale. De ce fait, une route n'est plus uniquement réservée aux voitures, mais elle deviendra plutôt un corridor multimodal où chacun trouvera sa place, que ce soit le piéton, le vélo, le tram, le bus et évidemment aussi la voiture. Les réseaux routier, ferroviaire et cyclable ne peuvent pas être planifiés de manière individuelle, mais tous ces réseaux devront à l'avenir être combinés pour que la multimodalité fonctionne.

Pour illustrer ses propos, Monsieur le Ministre prend l'exemple de Mersch. Mersch est une localité où le réseau ferroviaire fonctionne déjà actuellement de manière quasi exemplaire avec des lignes de trains qui circulent aussi bien vers la Nordstad que vers Luxembourg-Ville. Ce réseau sera encore développé davantage. Pendant les heures de pointe, il y aura une fréquence de trains ressemblant à celle du tram en ville aux heures de pointe. Il y aura également la présence d'un nouveau P&R. En prenant comme exemple la ville de Mersch, il y a lieu de noter que les résidents habitent à moins de 10 minutes de la gare : il faut donc que le « last mile » fonctionne, ce qui leur permettra de se rendre en un laps de temps assez court aux destinations de leur choix.

### **Le réseau des chemins de fer en 2035**

Monsieur le Ministre présente ensuite trois projets majeurs qui auront un impact plus important surtout pour certaines régions. À noter cependant que dans la brochure du PNM 2035 14 (régions ?) sont concernées.

1. Differdange qui, malgré ses trois gares, a le réseau le moins attractif en ce qui concerne les lignes de trains allant jusqu'à la Gare centrale de Luxembourg. Il est question de la création d'un triangle ferroviaire entre la ligne reliant Pétange et Luxembourg et celle reliant Pétange à Esch-sur-Alzette. Un gain de temps de 15 à 20 minutes est envisageable.

2. Transformation de la gare périphérique d'Hollerich, une petite gare qui n'est actuellement pas souvent utilisée. De ce fait, elle sera transférée vers le pont de la Route d'Esch qui sera reconstruit. Par la suite, les trains de Pétange et de Kleinbettingen seront mis en relation avec le tram et les bus qui amélioreront l'accessibilité aux transports en commun à destination de la Cloche d'Or. En procédant de la sorte, on disposera d'une nouvelle gare, voire d'un nouveau pôle d'échange important.
3. Déplacement et expansion de l'antenne ferroviaire de la Nordstad, ce qui aura un impact important tout d'abord dans la Nordstad mais aussi au niveau du réseau ferroviaire qui va du nord du pays jusqu'à la Gare centrale, créant ainsi de nouvelles perspectives ensemble avec le nouveau P&R à Erpeldange-sur-Sûre.

### **Le réseau de tramway 2035**

Le ministre rappelle que 75 000 voyageurs par jour prennent le tram du lundi au vendredi. Le succès du tram n'est plus à démontrer et il est entre autres dû à la qualité du service. Le réseau va s'agrandir notamment grâce à de nouvelles extensions comme la ligne reliant la Cloche d'Or au Findel prévue pour 2024. Le réseau s'agrandira au niveau de la ville avec notamment un tram rapide. Une extension est prévue à partir du Boulevard Konrad Adenauer au Kirchberg en direction de la Cloche d'Or et également en direction d'Hollerich et de la Route d'Arlon jusqu'au CHL. Il s'agit d'extensions qui seront construites assez rapidement. Selon Monsieur le Ministre, il s'agit de projets plutôt urgents et il est d'avis que les projets de loi concernant le financement pourront encore être votés par la Chambre des Députés pendant cette législature.

À Luxembourg-Ville, deux nouveaux boulevards seront construits, à savoir le Boulevard de Merl et le Boulevard de Cessange dont la construction se fera en deux étapes. Le Boulevard de Merl sera construit en premier. Il est prévu que le tram circulera sur ces deux nouveaux boulevards. L'objectif est d'arriver en 2028 au niveau du CHL et qu'après 2028 jusqu'en 2035 sera achevé le reste des travaux. Parallèlement toute la planification en direction d'Esch suivra son cours. L'objectif est d'arriver vers 2035 au niveau des friches à Schifflange-Esch.

### **Corridors à Haut Niveau de service (CHNS) pour les bus**

Concernant les bus, un changement est prévu : il n'est plus question de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS), mais de Corridors à Haut Niveau de Service (CHNS). Le projet consiste à créer des couloirs dans lesquels le bus aura la priorité. Ces couloirs seront créés à l'entrée des agglomérations et dans les agglomérations. La dernière étape de la modification du réseau des bus sera mise en pratique cet été.

### **Le réseau piéton**

L'objectif est de faire de la marche à pied l'option la plus attractive pour les déplacements de très courte distance. Le ministère propose un projet de

« trottoir traversant »<sup>2</sup> aux communes. De plus en plus de communes déposent des demandes pour construire ce genre de trottoirs. Le trottoir traversant évite que le piéton marche en « zigzag » et lui permet de marcher voire se déplacer en ligne droite. Le piéton aura donc la priorité. Le trottoir traversant peut être aménagé au débouché d'une voirie dont la vitesse maximale autorisée ne dépasse pas les 30 km/h. Le long des routes principales, le trottoir traversant offre le même confort qu'aux voitures, à savoir un trajet sans détours ni obstacles.

### **Le réseau cyclable**

L'objectif du réseau cyclable est de faire du vélo un mode de transport individuel à part entière, c'est-à-dire capable d'accéder de façon directe et sûre à toute destination depuis toute origine au Grand-Duché. Il est donc primordial de créer une infrastructure permettant aux cyclistes de se déplacer en toute sécurité. Monsieur le Ministre rappelle encore que l'aide des communes est primordial, car sans les communes il sera difficile de construire le réseau cyclable souhaité.

### **La classification fonctionnelle du réseau routier**

Le réseau routier est le réseau le plus grand et celui le plus utilisé. L'objectif pour la mobilité dans ces prochaines décennies est de rendre ce réseau multimodal en rééquilibrant l'utilisation du réseau routier par les différents modes de transport. La bonne infrastructure déjà existante et qui continue d'évoluer doit être utilisée de manière encore plus efficace. Il faut différencier les routes où la voiture a une certaine priorité et celles où la voiture peut circuler mais où elle cède sa priorité aux autres moyens de transport. Cela est rendu possible par la nouvelle classification établie par le ministère et l'Administration des ponts et chaussées. La voiture aura quelques détours à faire, mais chaque destination sera accessible en voiture. Il est aussi nécessaire de construire de nouvelles routes voire contournements dans le but de fluidifier le trafic.

En guise de conclusion, Monsieur le Ministre précise que le PNM est un processus continu dont un état des lieux sera publié tous les cinq ans. Ceci permettra d'anticiper continuellement la demande de mobilité tant au niveau national qu'au niveau transfrontalier. L'orateur se tient à disposition pour prendre part à d'autres réunions de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics afin de répondre à des éventuelles questions de la part des membres de la Commission concernant des points plus spécifiques.

La commission parlementaire procède ensuite à un échange de vues duquel il y a lieu de retenir ce qui suit :

Monsieur Carlo Weber (LSAP) aimerait savoir ce qu'il faut entendre par la modification des lignes de train vers le nord du pays dont a parlé Monsieur le Ministre.

Monsieur le Ministre répond que le concept de la Nordstad englobe les liaisons de trains qui circuleront jusqu'à Diekirch ainsi que la construction d'une nouvelle gare voire d'un pôle d'échange à Erpeldange-sur-Sûre comme également la construction d'un grand P&R à Erpeldange-sur-Sûre<sup>3</sup>, ce qui devrait conduire à

---

<sup>2</sup> Un trottoir traversant est une manière d'aménager certains carrefours où ce n'est pas la voie de circulation générale mais le trottoir qui est continu.

<sup>3</sup> Le nombre de places de stationnement n'a pas encore été défini.



une amélioration des correspondances de trains vers le nord. Cela permettra aux résidents des milieux ruraux dans le nord du pays de se rendre jusqu'à la gare/ au pôle d'échange, de garer leur voiture au P&R et de pouvoir prendre le train jusqu'en ville ou jusqu'à la Cloche d'Or, le concept de la Nordstad n'est pas seulement bénéfique pour les cinq communes de la Nordstad mais également avantageux pour tout le nord du pays.

Madame Octavie Modert (CSV) souhaiterait avoir plus de précisions concernant les zones 30 km/h ainsi que sur les trottoirs traversants et notamment si ces agencements deviendront obligatoires. Dans le cas d'une réponse affirmative, elle aimerait connaître le coût que de telles mesures pourraient engendrer.

Monsieur le Ministre répond par la négative. Il informe que les trottoirs traversants ne seront pas obligatoires mais qu'il s'agit plutôt d'une possibilité réglementée. La brochure relative aux zones 30 km/h devrait être disponible sous peu. Elle contient les règles des zones 30 km/h ainsi que les changements qui y sont apportés telle qu'une obligation globale de l'organisation de ces zones. Il ne suffit pas de mettre un panneau indiquant une zone 30 km/h ; la visibilité et la structure de la route doivent permettre cette organisation. Il existe différentes idées et des outils permettant la réalisation de ces projets. En ce qui concerne la réalisation et le financement de ces projets, cela dépendra dans une large mesure du mode de collaboration avec les communes ; certains frais pourront être pris en charge par l'État tandis que pour d'autres ce sera aux communes de les financer.

Madame Octavie Modert (CSV) aimerait également savoir s'il est possible et si cela se fera dans le futur qu'à certains endroits, comme par exemple à proximité d'une école, des zones 30 km/h seront créées.

En ce qui concerne les zones 30 km/h sur les voiries, Monsieur le Ministre informe qu'il y a eu certains changements. Des communes comme Walferdange ou encore Steinsel ont fait des demandes en ce sens. Steinsel a par exemple réaménagé le centre du village en « Shared Space ». La demande doit quand même être motivée. La conception de l'agencement est aussi très importante, étant donné qu'un automobiliste doit facilement pouvoir s'apercevoir qu'il arrive dans une zone 30km/h. Si une commune considère qu'une zone 30 est nécessaire et que cette zone 30 se trouve sur une route urbaine et que cette conception fait sens, la commune doit alors déposer sa demande auprès du ministère qui pourra la conseiller.

Madame Octavie Modert (CSV) ajoute qu'elle a posé cette question concernant les zones 30 km/h sur les routes urbaines car il est déjà arrivé que l'État n'ait pas autorisé ce genre de projets.

Monsieur le Ministre précise qu'il existe une brochure nommée « Apaisements de trafic sur la voirie de l'État »<sup>4</sup> contenant toutes les règles et les conditions nécessaires pour la réalisation des zones 30 km/h.

Monsieur Max Hahn (DP) voudrait ajouter que les communes n'ont pas beaucoup de flexibilité et qu'elles se voient assez souvent refuser leurs demandes pour des zones 30 km/h sur des voiries, puisqu'il n'y a par exemple pas de commerces longeant ces routes.

---

<sup>4</sup> Brochure « Apaisements de trafic sur la voirie de l'État »

<https://pch.gouvernement.lu/fr/actualites/articles/2022/apaisement-traffic.html>

Monsieur le Ministre est d'avis que le ministère a fait preuve d'une plus grande flexibilité depuis 2014 concernant ces demandes et qu'en principe presque tout est possible, mais que les avis doivent toutefois être dûment motivés.

Madame Jessie Thill (déi gréng) voudrait savoir si le démantèlement de certaines routes est prévu.

Monsieur le Ministre répond par l'affirmative et évoque les contournements de proximité qui s'accolent à la localité et sont raccordés à chaque route qu'ils croisent. Un exemple concret concernant la construction de nouvelles routes est Howald avec la nouvelle autoroute N3, à proximité du chemin de fer, qui est actuellement en construction. Le tram y sera également implanté. La Rue des Scillas sera démantelée et le contournement d'Alzingen y sera construit. Un autre nouveau projet prévoit le démantèlement de la Route de Thionville qui deviendra une route urbaine où le bus aura la priorité et où il y aura également des pistes cyclables. Pour la réalisation de tels projets la collaboration avec les communes est encore une fois primordiale. L'État est également prêt à rendre (concéder ?) certaines routes aux communes.

Madame Jessie Thill (déi gréng) souhaiterait savoir si la fréquence dans l'Uelzechtdall des trains en direction de Walferdange ou Steinsel reste toujours de quatre trains par heure.

Un représentant du ministère de la Mobilité et des Travaux publics répond par la négative. Il informe qu'en sus des quatre trains par heure qui circulent actuellement, deux trains rapides de Diekirch vers Dudelange viendront s'ajouter à l'avenir. Il tient à préciser que les voies ne permettent pas toujours que le train rapide s'arrête à tous les arrêts.

Madame Jessie Thill (déi gréng) souhaiterait avoir plus d'informations sur les projets de modernisation et d'adaptation des quais de la gare de Walferdange après la suppression du passage à niveau PN17.

Monsieur le Ministre confirme que le planning est en cours. Étant donné qu'aucun représentant de la CFL n'est présent, Monsieur le Ministre informe vouloir s'enquérir auprès du collaborateur en charge du dossier en vue d'être en mesure de fournir les explications demandées.

### **3. Divers**

Aucun point divers n'est abordé.

**Procès-verbal approuvé et certifié exact**