



## Commission de la Mobilité et des Travaux publics

### Procès-verbal de la réunion du 22 octobre 2020

#### La réunion a eu lieu par visioconférence

#### Ordre du jour :

1. 7663 Débat d'orientation sur le financement des grands projets d'infrastructure réalisés par l'Etat  
- Rapporteur : Madame Chantal Gary  
  
- Présentation et adoption d'un projet de rapport
2. 7506 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 22 décembre 2006 promouvant le maintien dans l'emploi et définissant des mesures spéciales en matière de sécurité sociale et de politique de l'environnement  
- Rapporteur : Monsieur Carlo Back  
  
- Examen de l'avis complémentaire du Conseil d'État
3. Présentation du projet d'un tram rapide entre Luxembourg-Ville et Esch-sur-Alzette et son contexte multimodal
4. Divers

\*

Présents : M. Carlo Back, M. Dan Biancalana, M. Frank Colabianchi, M. Jeff Engelen, Mme Chantal Gary, M. Marc Goergen, M. Max Hahn, M. Marc Hansen, Mme Cécile Hemmen, M. Aly Kaes, M. Claude Lamberty, M. Marc Spautz, M. Serge Wilmes

Mme Octavie Modert remplaçant M. Félix Eischen

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

Mme Félicie Weycker, M. Pol Philippe, M. Frank Vansteenkiste, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

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

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Félix Eischen, M. Marc Lies

M. David Wagner, observateur délégué

\*

Présidence : M. Carlo Back, Président de la Commission

\*

**1. 7663 Débat d'orientation sur le financement des grands projets d'infrastructure réalisés par l'Etat**

Le projet de papier de discussion pour le débat d'orientation sur le financement des grands projets d'infrastructure réalisés par l'État est adopté à l'unanimité des membres présents de la commission parlementaire.

**2. 7506 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 22 décembre 2006 promouvant le maintien dans l'emploi et définissant des mesures spéciales en matière de sécurité sociale et de politique de l'environnement**

La Commission procède à l'examen de l'avis complémentaire du Conseil d'État du 13 octobre 2020.

**Article 1<sup>er</sup> (ancien article unique)**

Dans son avis complémentaire du 13 octobre 2020, le Conseil d'État rappelle avoir demandé que les termes « véhicules autoroutiers » soient remplacés par les termes « véhicules automobiles ». L'amendement sous revue leur préfère les termes « voitures à personnes » et « véhicules routiers », ce qui n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État.

Les références aux textes européens se trouvent également précisées.

Il constate encore que l'amendement parlementaire entend préciser les valeurs de référence applicables en fonction des dates d'immatriculation et de première mise en circulation. Aux termes de l'amendement, les valeurs « *New European Driving Cycle* » sont applicables aux voitures à personnes « immatriculées » avant le 1<sup>er</sup> janvier 2021 tandis que les valeurs « *Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure* » sont applicables aux voitures à personnes dont la « première mise en circulation » est effectuée à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2021.

Le report de l'application des valeurs WLTP au 1<sup>er</sup> janvier 2021 est en ligne avec la réglementation européenne qui prévoit que l'utilisation de la nouvelle norme WLTP est obligatoire à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2021. Si le commentaire de l'amendement sous examen clarifie les notions d'« immatriculation » et de « première mise en circulation », et prend soin d'énoncer que la date de première mise en circulation est la date clé à retenir, le Conseil d'État se demande pourquoi les auteurs continuent d'employer le concept d'immatriculation avant le 1<sup>er</sup> janvier 2021. Si le critère clé est celui de la première mise en circulation, le Conseil d'État demande qu'il soit distingué entre les véhicules dont la première mise en circulation a eu lieu avant le 1<sup>er</sup> janvier 2021 et ceux dont la première mise en circulation a eu lieu à partir de cette date.

La commission parlementaire constate que le Conseil d'État s'interroge dans son avis complémentaire sur l'utilisation des deux termes « immatriculation » et « première mise en circulation ».

Le terme « immatriculation » décrit l'autorisation administrative pour la mise en circulation routière d'un véhicule, comportant l'identification de celui-ci et l'attribution d'un numéro d'ordre, appelé numéro d'immatriculation et ne donne aucune indication s'il s'agit de la première immatriculation au Luxembourg ou au sein de l'Union européenne.

Le fait qu'un véhicule soit immatriculé au Luxembourg avant le 1<sup>er</sup> janvier 2021 implique que sa première mise en circulation a eu lieu en amont de cette date.

Cependant, le terme « première mise en circulation » est le vocabulaire repris à l'annexe 1 du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 relatif à la réception et l'immatriculation des véhicules routiers qui indique la date à laquelle un véhicule a été mis en circulation pour la première fois au Luxembourg ou au sein de l'Union européenne.

De ce qui précède, la distinction entre les deux termes « immatriculation » et « première mise en circulation » semble primordiale afin de garantir que pour une voiture à personne d'occasion, immatriculée avant le 1<sup>er</sup> janvier 2021 dans l'Union européenne et qui sera immatriculée au Luxembourg après le 31 décembre 2020, la taxe sur les véhicules routiers soit calculée en fonction du cycle d'essai d'homologation NEDC.

Ainsi, la commission parlementaire décide de ne pas prendre en considération l'observation faite par le Conseil d'État.

### **Article 2 nouveau**

Dans son avis complémentaire du 13 octobre 2020, le Conseil d'État constate que l'amendement sous examen répond à sa demande d'écrire « Un remboursement de 125 euros par année de la taxe payée est accordé sur demande [...] » et lui permet de lever l'opposition formelle y relative.

La commission parlementaire en prend note.

### **Article 3 nouveau**

Dans son avis complémentaire du 13 octobre 2020, le Conseil d'État constate que l'amendement parlementaire supprime la disposition relative à la mise en vigueur de la loi en projet au 1<sup>er</sup> mars 2020. La loi entrera dès lors en vigueur selon les dispositions de droit commun et aura pour effet d'entraîner l'application des valeurs WLTP aux véhicules dont la première mise en circulation aura lieu à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2021. L'amendement sous revue n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État.

La commission parlementaire en prend note.

La commission parlementaire retient qu'un projet de rapport est à préparer pour la prochaine réunion de la commission parlementaire.

### 3. **Présentation du projet d'un tram rapide entre Luxembourg-Ville et Esch-sur-Alzette et son contexte multimodal**

Monsieur le Ministre procède à une présentation du projet d'un tram rapide entre Luxembourg-Ville et Esch-sur-Alzette et son contexte multimodal, pour le détail de laquelle il y a lieu de se référer à la présentation PowerPoint qui est parvenue aux membres de la commission parlementaire par courriel.

Monsieur le Ministre souligne que le développement de notre pays demande une offre de mobilité attractive et performante entre les deux principaux pôles économiques, à savoir la Région Sud ainsi que le Sud-Ouest de la Ville de Luxembourg.

L'objectif est de rapprocher ces deux pôles par un tram rapide toutes les 7 minutes pendant les heures de pointe avec un temps de trajet de 14 minutes entre la Cloche d'Or et le Quartier de l'Alzette à Esch/Alzette.

Le projet comprend :

- 13 nouvelles stations de tram ;
- 17,5 km de tracé dont 10 km à vitesse potentielle de 100 km/h ;
- 5 nouveaux pôles d'échanges ;
- 1 nouveau passage à gibier ;
- et presque 20 projets routiers connexes (optimisation des autoroutes, adaptations des échangeurs autoroutiers, apaisement de rues dans les localités adjacentes).

Le nouveau corridor multimodal et le tram rapide devraient répondre non seulement à la congestion chronique de l'A4, mais devraient également permettre aux communes de la Région Sud de réorganiser la mobilité entière au sein de leurs territoires communaux.

Monsieur le Ministre se montre confiant de pouvoir déposer un avant-projet de loi de financement pour les projets précités avant la fin de l'année 2022. Sa mise en service est prévue pour 2028. À l'horizon 2035, cette toute nouvelle ligne de tram sera prolongée jusqu'au quartier universitaire de Belval. En attendant, le tracé définitif est en cours de peaufinage.

Monsieur le Ministre remercie également les communes concernées pour leur bonne collaboration dans ce dossier. Il estime que le tram rapide sera un trait d'union entre les points forts de la Région Sud et les atouts de l'agglomération de Luxembourg, comme par exemple la culture, l'enseignement, l'université, la recherche ou encore l'aéroport.

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

Monsieur le député Marc Lies (CSV) souhaite remercier Monsieur le Ministre pour la présentation et estime qu'il s'agit d'un projet très important. Tout en soulignant qu'il y a aussi beaucoup de problèmes de circulation dans le sud-ouest de Luxembourg-Ville, il aimerait savoir où en sont les différents projets, notamment le modèle Sud de la nouvelle N3, à savoir le contournement de Hesperange-Alzingen. Monsieur le Ministre se dit conscient de la nécessité de

ce projet et informe que ce projet est également en cours d'élaboration. L'étude pour la variante « tunnel » vient d'être finalisée et il est planifié de la présenter à la commune fin novembre 2022. Monsieur le Ministre indique vouloir déposer le projet de loi de financement pour le contournement Hesperange-Alzingen d'ici vers la fin de la législature (mi 2023).

Monsieur le député Marc Spautz (CSV) souhaite également remercier Monsieur le Ministre pour la présentation et souligne également l'importance dudit projet. Il souhaite savoir si le projet reprend en partie le tronçon du projet de nouvelle ligne de train de Monsieur le Ministre Henri Grethen datant de 2002. Il souhaite également savoir combien de terrains sont déjà en possession de l'État. Pour ce qui est de l'arrêt envisagé à Foetz, y a-t-il encore des modifications à réaliser à titre liminaire sur ce bout de tracé ? Il attire l'attention sur toute une série de problèmes au niveau du trafic dans le sud du pays (embouteillages fréquents par exemple sur les tracés suivants : Pontpierre, liaison Micheville, Foetz ou encore le passage de l'A4 vers l'A1, autoroute de Trèves) et souhaite savoir si ledit projet apportera également des solutions à tous ces problèmes. Il aimerait en outre recevoir plus de précisions concernant le projet au niveau de Belval.

Pour ce qui est du tracé planifié par Monsieur Grethen à l'époque, Monsieur le Ministre informe qu'effectivement pour une petite partie du tronçon (à savoir 10 km), il existe des parallèles avec le tracé actuellement prévu. Concernant l'échangeur de Pontpierre sur l'A4, la commission est informée qu'un réaménagement est planifié. À Foetz, il n'y aura pas de pôle d'échange, mais un arrêt important ainsi qu'un Park & Ride y seront également planifiés. La commission est dans ce contexte également informée qu'il est prévu qu'un bus à haut niveau de service transfrontalier reliera la Haute Vallée de l'Alzette à la gare CFL d'Esch et au tram rapide. Le tram rapide devrait desservir le pôle multimodal Monkeler à Foetz d'ici 2028-2029 ; son arrivée au campus de Belval se fera quelques années plus tard. Pour ce qui est du passage de l'A4 sur l'autoroute de Trèves, une solution à court terme est en cours d'élaboration. Pour ce qui est du projet de l'annexe de Micheville, il est planifié que les travaux se termineront fin 2023.

Madame la Députée Cécile Hemmen (LSAP) souhaite recevoir plus de précisions concernant la bande de covoiturage planifiée, en faisant allusion à l'échec de la bande de covoiturage Arlon-Sterpenich, qui n'est que rarement utilisée. Monsieur le Ministre explique que pour la bande de covoiturage Arlon-Sterpenich, le Luxembourg n'a pas été impliqué en amont de l'élaboration dudit projet et qu'il s'agit d'un tracé peu qui ne se prête guère à ce genre de projet. Pour la réussite d'une bande de covoiturage, il doit s'agir d'un projet cohérent.

Monsieur le député Marc Hansen (déi gréng) remercie Monsieur le Ministre pour la présentation et souligne également l'importance dudit projet. L'orateur souhaite recevoir plus de détails concernant le bus à haut niveau de service transfrontalier. Monsieur le Ministre explique que le bus à haut niveau sera intégré dans le système du RGTR et sera relié au tram par 4 pôles d'échange.

#### **4. Divers**

Aucun point divers n'est abordé.

**Procès-verbal approuvé et certifié exact**