



Commission des Pétitions

Procès-verbal de la réunion du 04 février 2015

Ordre du jour :

1. Pétition n° 334 pour la révision de la hauteur des trottoirs et l'ajustement de cette hauteur

Pétition n° 336 - Etude destinée à l'évaluation des paramètres de la "Fonction d'Utilité" conditionnant le "modal-split" en matière d'utilisation du transport en commun à Luxembourg

Pétition n°338 - Subvention de la mobilité 100% électrique à 2 roues

Pétition n° 357 - Méi Sécherheet op de Stroossen

Pétition n° 372 - Non aux radars fixes! Oui, à la répression des usagers de la route par une POLICE physiquement présente! Say NO to fixed radars and a big YES for more POLICE presence on our roads!

Pétition n° 377 - Contre l'utilisation de l'eau potable pour nettoyer des infrastructures publiques, notamment le nettoyage des autoroutes, le désengorgement des canaux, le lavage des véhicules et machines de l'Etat et des communes

Pétition n° 383 - GÉINT MOBIL A FIX RADAREN

Pétition n° 395 - Fir en öffentlechen an direkten Transport tëscht Osten, Süden, Westen a vice-versa

Pétition n° 396 - Fermeture d'une partie du CR 119

Pétition n° 402 - Création d'une vignette payante pour les non-résidents pour des horaires spécifiques afin de circuler à Luxembourg

Pétition n° 408 - Fir e verbesserten öffentlechen Transport owes

Pétition n° 414 - Pour une modification du trajet de la ligne de bus 205

- Prises de position du Ministre du Développement durable et des Infrastructures
2. 6690 Proposition de modification du Règlement de la Chambre des Députés relative

à l'introduction d'un système de pétition publique
- Propositions d'amendements

3. Suivi des pétitions
4. Adoption du projet de procès-verbal de la réunion du 15 janvier 2015

*

Présents : M. Guy Arendt, Mme Nancy Arendt, Mme Taina Bofferding remplaçant M. Marc Angel, M. Gusty Graas, M. Max Hahn, M. Jean-Marie Halsdorf, Mme Martine Hansen, Mme Cécile Hemmen, M. Roger Negri, M. Marcel Oberweis, M. Marco Schank, M. Roberto Traversini

M. François Bausch, Ministre du Développement durable et des Infrastructures

M. Guy Besch, M. Alain Disiviscour, M. Alex Kies, M. Romain Spaus, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures

Mme Anne Tescher, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Marc Angel, M. Justin Turpel

*

Présidence : M. Marco Schank, Président de la Commission

*

1. Pétition n° 334 pour la révision de la hauteur des trottoirs et l'ajustement de cette hauteur

Pétition n° 336 - Etude destinée à l'évaluation des paramètres de la "Fonction d'Utilité" conditionnant le "modal-split" en matière d'utilisation du transport en commun à Luxembourg

Pétition n°338 - Subvention de la mobilité 100% électrique à 2 roues

Pétition n° 357 - Méi Sécherheet op de Stroossen

Pétition n° 372 - Non aux radars fixes! Oui, à la répression des usager de la route par une POLICE physiquement présente! Say NO to fixed radars and a big YES for more POLICE presence on our roads!

Pétition n° 377 - Contre l'utilisation de l'eau potable pour nettoyer des infrastructures publiques, notamment le nettoyage des autoroutes, le désengorgement des canaux, le lavage des véhicules et machines de l'Etat et des communes

Pétition n° 383 - GÉINT MOBIL A FIX RADAREN

Pétition n° 395 - Fir en öffentlechen an direkten Transport tëscht Osten, Süden, Westen a vice-versa

Pétition n° 396 - Fermeture d'une partie du CR 119

Pétition n° 402 - Création d'une vignette payante pour les non-résidents pour des horaires spécifiques afin de circuler à Luxembourg

Pétition n° 408 - Fir e verbesserten öffentlechen Transport owes

Pétition n° 414 - Pour une modification du trajet de la ligne de bus 205

- Prises de position du Ministre du Développement durable et des Infrastructures

a) Pétition n° 334 pour la révision de la hauteur des trottoirs et l'ajustement de cette hauteur

Cette pétition est à considérer dans le contexte des personnes à mobilité réduite pour lesquelles la hauteur des trottoirs constitue parfois un obstacle.

M. le Ministre explique que la hauteur des bordures de trottoir a été le sujet de maintes discussions. Les intérêts des différents utilisateurs sont souvent diamétralement opposés, voire même incompatibles.

En principe, il y a des bordures de 3 hauteurs différentes :

- A l'endroit des passages pour piétons, les bordures ont en principe une hauteur de 3 cm. Cette hauteur permet un passage aisé, tant pour les piétons que pour les personnes en fauteuil roulant et les personnes accompagnées d'enfants en poussette.

- Au niveau des traversées des localités ayant de nombreuses entrées pour garages, les bordures ont une hauteur de 6 cm. Cette hauteur permet le passage des voitures aux garages et constitue également une protection des piétons utilisant ces trottoirs.

- Les bordures d'une hauteur de 12 cm constituent une protection optimale pour les piétons. Elles ne permettent cependant pas l'accès des voitures aux emplacements et garages de sorte que cette hauteur est uniquement choisie pour des routes sans entrées privées. A souligner que cette hauteur est encore inférieure à la hauteur d'une marche normale d'un escalier, qui est en principe de 17 cm.

Dans son avis du 28 février 2013 au sujet de l'apaisement du trafic à l'intérieur des agglomérations¹, la Commission de circulation de l'Etat² recommande une hauteur minimale de 3 cm pour la bordure du trottoir. Cette hauteur de 3 cm semble être le meilleur compromis pour tenir compte des besoins des personnes à mobilité réduite. A noter que les personnes malvoyantes préfèrent une bordure supérieure à 3 cm comme élément de guidage, mais, en tant que solution alternative, une structure de revêtement tactilement identifiable sur les trottoirs continus tient compte des besoins de ces personnes. D'autres personnes préfèrent une bordure inférieure à 3 cm, telles que les personnes se déplaçant en fauteuil roulant, les personnes de petite taille, les personnes âgées ayant besoin d'un

¹ http://www.mt.public.lu/presse/communiqués/2013/05/14apais/apais_trafic.pdf

² La Commission de circulation de l'Etat a été mise en place par le Ministre des Transports en vue d'apporter une amélioration de la sécurité de tous les usagers de la route.

déambulateur, les femmes enceintes, les personnes transportant des bagages lourds ou encore les personnes accompagnées d'enfants en poussette.

Par ailleurs, il y a lieu de différencier entre les zones à trafic apaisé à fonction résidentielle et de rencontre (trafic faible) et les routes à fonction de desserte et de distribution automobile (trafic fort ou moyen). Tandis que dans les zones résidentielles et de rencontre on peut renoncer à l'aménagement de trottoirs en vue de promouvoir la cohabitation entre les différentes catégories d'usagers de la route, les routes à trafic fort requièrent des trottoirs pour garantir la sécurité des piétons. De même, une route étroite nécessite un trottoir à bordure haute afin d'éviter que des voitures automobiles n'empruntent les trottoirs.

En ce qui concerne les routes étatiques à fort trafic, les bordures le long de la route ont comme fonction de séparer clairement la chaussée du trottoir et de protéger ainsi les piétons.

Au vu des explications ci-dessus, M. le Ministre conclut qu'il n'y pas lieu de modifier les modalités applicables à la hauteur des trottoirs.

b) Pétition n° 336 - Etude destinée à l'évaluation des paramètres de la "Fonction d'Utilité" conditionnant le "modal-split" en matière d'utilisation du transport en commun à Luxembourg

L'objet de la pétition n°336 est de mettre en place une évaluation scientifique des réseaux existants et projets de transports en commun en ce qui concerne leur efficacité par rapport aux paramètres suivants : coûts, modal-split et temps morts pendant les trajets.

M. le Ministre explique que la Cellule Modèle de Transport (CMT), dont le budget est à charge du Ministère du Développement durable et des Infrastructures (2/3) et de la Ville de Luxembourg (1/3), dispose d'un modèle de trafic dont les simulations se basent sur des hypothèses détaillées en ce qui concerne le développement socio-économique du pays, les infrastructures de transports existantes et planifiées et l'offre dans les transports en commun. La modélisation de la situation existante ainsi que les prévisions de trafic constituent effectivement un apport essentiel dans le cadre des planifications en cours dans le domaine de l'environnement, de l'urbanisation et de la mobilité telles que par exemple les pronostics en matière de qualité de l'air, le dimensionnement des infrastructures d'envergure ou la planification détaillée des différents réseaux de transports.

Les multiples données résultants de ces simulations telles que les charges de trafic, les flux de passagers et effectivement, entre autres, le modal-split, respectivement les temps de trajet, aident les différents acteurs, comme le Ministère du Développement durable et des Infrastructures, l'Administration des Ponts et Chaussées, les CFL, Luxtram ou encore la Ville de Luxembourg, à planifier les différents projets dans le domaine des transports.

Tandis que dans le cadre de certains projets (p.ex. le contournement à Bascharage, mise à 2x3 voies de l'A3- A6, etc.) un comparatif « sans projet - avec projet » a été réalisé tel que soulevé par le pétitionnaire, cette méthode n'a pas été appliquée systématiquement vu que cette démarche est très onéreuse et que les mesures dépendent les unes des autres et ont donc dû être évaluées en « paquet ».

Ainsi par exemple, dans le cas du tram, il ne suffit pas de faire une simulation avec et sans tram, mais il faut également prévoir tous les éléments qui accompagnent les scénarios avec et sans tram et ceci dans tous les détails afin de pouvoir faire ce comparatif.

De ce fait, les acteurs de mobilité ont simulé, par exemple en 2011-2012, le paquet des plans sectoriels primaires afin de connaître l'effet global qui en résulte. Par la suite, ce travail a permis d'optimiser les différents projets de transports. Dans ce même esprit, les services

étatiques et la Ville de Luxembourg sont en train d'actualiser les simulations et analyses pour que les planifications en cours tiennent compte du nouveau calendrier de réalisation des différentes étapes du tram.

Le pétitionnaire réclame que le projet du tram ne soit réalisé que si la plus-value en termes de modal-split peut être démontrée. Or, la situation de trafic dans la Ville de Luxembourg est très spécifique vu qu'il ne s'agit pas d'optimiser la situation existante avec les modes de transports actuellement en place, mais d'introduire un nouveau mode de transport plus capacitaire afin de délester les réseaux existants. En effet, ceux-ci sont surchargés et il s'agit de les adapter au développement futur de la ville (tram, développement du réseau ferré, introduction des pôles d'échanges, lignes de bus tangentielles, etc.). A rappeler que le tram a été choisi comme moyen de transport le plus apte dans le cadre de l'analyse multicritères réalisée en 2005. L'objectif primordial était d'augmenter la capacité sur l'axe principal afin de pouvoir absorber les flux croissants de passagers pronostiqués à l'époque par la CMT. Ce choix a été confirmé dans les années à venir lors des simulations de trafic et des comparatifs multicritères avec d'autres nouveaux moyens de transports tels que le projet « Bus-Bunn », le bus à haut niveau de service ou le funiculaire.

M. le Ministre rappelle finalement que le fonctionnement de la CMT a été présenté à la Commission du Développement durable au cours de la réunion du 3 novembre 2014³. Il y a été souligné qu'il faudrait exposer au grand public le fonctionnement de la CMT ainsi que les grandes lignes du modèle de simulation afin de montrer que les projets sont élaborés sur base d'analyses scientifiques.

c) Pétition n°338 - Subvention de la mobilité 100% électrique à 2 roues

L'objet de la pétition sous rubrique est d'étendre le subventionnement étatique de la mobilité électrique au-delà des voitures électriques.

Le Gouvernement a décidé qu'en matière de dépenses de l'Etat en faveur de la mobilité écologique, d'autres mesures étaient plus efficaces que l'allocation d'un subside pour l'acquisition par des particuliers d'une voiture électrique. Des analyses ont montré que les bénéficiaires de la prime disposent souvent d'un revenu au-dessus de la moyenne et auraient de toute façon opté pour l'achat d'une voiture électrique.

Le programme CAR-e n'a donc pas été prolongé au-delà du 31 décembre 2014. Le Gouvernement n'envisage pas de réintroduire un tel subside, ni pour des demi-voitures électriques, ni pour des pédélec (vélos à assistance électrique), d'autant moins que les véhicules électriques deviennent de plus en plus abordables. Il concentrera ses investissements dans l'amélioration des transports en commun et des infrastructures pour la mobilité électrique (bornes de charge).

M. le Ministre souligne que le décollage de la vente des véhicules électriques dépend du déploiement de l'infrastructure disponible. Voilà pourquoi le Gouvernement a adopté en date du 28 novembre 2014 le projet de règlement grand-ducal relatif à l'infrastructure publique liée à la mobilité électrique. Ce texte a pour objectif de définir les fonctionnalités, les spécifications techniques, le nombre de points de charge à installer, le calendrier et l'organisation générale de déploiement d'une infrastructure nationale de bornes de charge publiques pour véhicules électriques basée sur un système central commun.

³ Cf. PV DEVDU 05 de la session ordinaire 2014-2015

En réponse à la question au sujet de la réglementation des Segway, M. le Ministre explique qu'une proposition de directive de l'UE est en élaboration qui a pour objet de régler de manière générale l'utilisation de tout type de véhicule électrique (p.ex. e-bike, trottinette électrique, etc.).

d) Pétition n° 357 - Méi Sécherheet op de Stroossen

L'objet de la pétition sous rubrique est de combattre le danger émanant des arbres le long des routes par leur abattage, respectivement l'installation de glissières de sécurité devant ces arbres.

Depuis 2011, le Statec élabore des statistiques au sujet des accidents sur routes, notamment en fonction de la gravité et de la localisation de l'accident. Le Ministère du Développement durable et des Infrastructures a ainsi pu identifier les « points noirs » sur les routes. En 2012, un colloque a été organisé en vue de trouver des solutions pour les trajets sur lesquels de nombreux accidents impliquant des arbres se produisent. Les trajets identifiés ont été examinés par la suite, et des solutions ont été élaborées en collaboration avec le département de l'Environnement.

Abattre de manière générale les arbres le long des routes en tant que mesure unilatérale n'est pas une solution appropriée. Le ministère met plutôt l'accent sur un mélange de mesures pour renforcer la sécurité routière en envisageant, d'une part, des éléments répressifs tels que les radars et le permis de conduire à points et, d'autre part, des adaptations au niveau des infrastructures sur le réseau routier. Des arbres peuvent être abattus de manière ponctuelle aux endroits à risque où ils sont très proches de la route, de sorte qu'une mise en place d'une glissière de sécurité ne peut être envisagée. A noter qu'une compensation est prévue pour tout arbre abattu.

Un membre de la Commission souligne que l'implantation d'arbres aux bords des routes peut avoir un effet positif dans la mesure où les conducteurs sont incités à ralentir. Abattre les arbres d'une manière générale serait ainsi un mauvais message.

M. le Président se rallie à ce constat et estime en outre qu'au Luxembourg les habitudes de conduite sont telles que les automobilistes roulent souvent à vitesse excessive.

M. le Ministre partage cette approche. Il précise que les arbres sont abattus de manière ponctuelle à des endroits extrêmement dangereux, c'est-à-dire où il y a eu des accidents graves voire mortels sans que les limites de vitesse aient été dépassées. Des accidents peuvent toujours se produire, et même dans le respect des limites de vitesse la collision avec un arbre peut être mortelle.

M. le Ministre précise qu'en ce qui concerne la construction de nouvelles routes, un espace de sécurité est désormais prévu entre la plantation des arbres et la route même.

e) - Pétition n° 372 - Non aux radars fixes! Oui, à la répression des usagers de la route par une POLICE physiquement présente! Say NO to fixed radars and a big YES for more POLICE presence on our roads!

- Pétition n° 383 - GÉINT MOBIL A FIX RADAREN

L'objet des pétitions sous rubrique est de renoncer à l'installation de radars fixes sur les routes.

Quant à l'argument des deux pétitions que les radars fixes sont mis en place en vue de procurer à l'Etat des recettes supplémentaires, M. le Ministre répond que l'objectif poursuivi par le Gouvernement dans le cadre de la mise en place du système de contrôle et de

sanction automatisé (CSA) est d'améliorer la sécurité routière. En effet, il est précisé dans la déclaration gouvernementale de 2013 que «ces contrôles automatisés doivent ... être conçus de façon à ne pas fonctionner comme des pièges à sous, mais comme un élément de sécurité additionnel sur nos routes». Dans cet ordre d'idées, il est prévu que les appareils de contrôle automatique sont à installer sur des sites dont le choix aura fait l'objet d'examen attentifs.

A cette fin, le groupe de travail «audits de sécurité », qui fonctionne sous la présidence de l'Administration des Ponts et Chaussées et qui réunit tous les acteurs et experts concernés, a reçu pour mission d'identifier, sur base d'une analyse approfondie de l'accidentologie, les endroits dangereux sur le réseau routier luxembourgeois pour y installer, le cas échéant, des radars, sous condition de la faisabilité technique.

Ce système a fait ses preuves en termes de sécurité routière dans d'autres pays d'Europe, tels que la France, la Suisse, les Pays-Bas et le Royaume-Uni.

Il convient de relever que le système CSA permettra d'effectuer des contrôles à des endroits dangereux où actuellement aucun contrôle ne peut être organisé par les forces de l'ordre vu la configuration des lieux.

Ensuite, malgré une augmentation notable des contrôles organisés par la Police grand-ducale d'une année à l'autre (28.162 en 2012 contre 35.423 en 2013), la probabilité pour un conducteur d'être sanctionné est souvent ressentie comme étant trop faible.

De ce fait, un trop grand nombre de conducteurs n'hésitent pas à enfreindre les règles du Code de la route. Franchissement de feux rouges, non-respect des limitations de vitesse et des distances de sécurité sont constatés chaque jour sans être systématiquement sanctionnés. Cette situation génère un sentiment d'impunité qui nuit au bon respect du Code de la route et donc à la sécurité routière.

La mise en place du système CSA permettra d'augmenter sensiblement la probabilité d'être contrôlé, tout en permettant aux forces de l'ordre d'être plus disponibles pour accomplir d'autres missions.

- En ce qui concerne l'affirmation de l'auteur de la pétition n° 372 que la France n'a jamais eu autant d'automobilistes roulant dans l'illégalité, c'est-à-dire sans permis, que depuis l'installation des radars fixes et du permis à points, M. le Ministre explique qu'il est vrai que la nature et l'évolution des infractions répertoriées dans le système du permis à points confirment que la vitesse non réglementaire représente la plus grande partie des infractions donnant lieu à une réduction de points. En 2013, au Luxembourg, 46.336 points ont été retirés à 11.366 titulaires d'un permis de conduire (multi-infractionnistes compris). Les chiffres précités incluent les points déduits sur base d'avertissements taxés et/ou de condamnations judiciaires.

Au courant de l'année 2013, les forces de l'ordre ont établi 16.645 avertissements taxés donnant lieu au retrait de 31.781 points.

A noter une prépondérance des avertissements taxés donnant lieu à une réduction de points pour dépassements de la limitation de la vitesse. Ceux-ci s'élèvent à 21.014 points (66,12 %) du nombre total des points retirés suite à des avertissements taxés.

En 2013, les tribunaux ont prononcé 4.014 condamnations à l'encontre de 2.872 personnes. Ces condamnations ont entraîné le retrait de 14.555 points, dont 3.175 points (21,82%) ont été retirés pour excès de vitesse.

Du total de 46.336 points qui ont été déduits pendant l'année 2013, les retraits de points suite à un dépassement de la limitation de la vitesse représentent 24.189 points, soit 52,20%.

Mais ni un policier ni un radar ne sont l'élément déclencheur d'une amende, d'une perte de points ou d'une interdiction de conduire, mais c'est le comportement non réglementaire voire irresponsable d'un conducteur qui enfreint la loi. Un tel comportement dangereux peut avoir des conséquences graves en termes de sécurité routière.

Un retrait ou une suspension du droit de conduire ne sont pas la conséquence d'un fait unique de non-respect des règles du Code de la route, mais sont le résultat d'une multitude de comportements illégaux voire dangereux dans le chef d'un même conducteur.

Imputer la conduite sans permis de conduire valable à des mesures prises par le Gouvernement dans l'intérêt de la lutte contre l'insécurité routière semble dès lors inapproprié. A noter par ailleurs qu'une personne qui conduit un véhicule sans être titulaire d'un permis de conduire valable commet un délit et est passible d'une peine d'emprisonnement de huit jours à 3 ans et/ou d'une amende de 500 à 10.000 euros.

- Pour ce qui est de l'élément de la pétition n° 372 affirmant que « nous sommes humains et non pas des machines, les radars n'ont aucun sens d'interprétation du danger et de nos jours travailler sans permis n'est quasiment plus possible », M. le Ministre donne à considérer que le danger ne donne pas lieu à interprétation, car une mauvaise interprétation du danger risque de mettre en péril la sécurité et la vie d'autres usagers de la route.

Conformément aux articles 9-2, 10 et 13 du Code d'instruction criminelle, les agents de la Police grand-ducale ont dans le domaine de la circulation routière une mission générale de veiller au respect de la loi, de constater les infractions à la loi pénale, d'en rassembler les preuves et d'en rechercher les auteurs. Si les éléments constitutifs d'une infraction sont réunis, le policier ne dispose pas non plus d'un pouvoir discrétionnaire mais doit appliquer la loi.

Tandis que le contrôle traditionnel, consistant en l'interception du contrevenant, est fondé sur une détection aléatoire, le système CSA permettra une prise en compte systématique de tous les véhicules ayant commis une infraction routière.

Ce système permettra de contrebalancer la faible probabilité souvent ressentie d'être pris en infraction et d'être poursuivi, tout en s'assurant que tous les usagers soient soumis au même contrôle et à la même sanction. Pour renforcer encore davantage ce traitement égalitaire, il s'agira d'automatiser au maximum la chaîne contrôle-sanction et de réduire par là l'intervention humaine au strict minimum

- Finalement, en ce qui concerne la critique de la pétition n° 383 relative aux coûts de déploiement et la charge administrative trop élevée, M. le Ministre explique qu'au Luxembourg, les coûts engendrés par un accident entraînant des morts ou des personnes gravement blessées s'élèvent à 372.000 euros pour un accident sur l'autoroute et à 278.000 euros pour un accident sur la voirie secondaire. Or, en 2013, le Statec compte 45 accidents mortels et 316 accidents avec des personnes gravement blessées. La mise en place de radars permettra donc une réduction de ces coûts à long terme.

- L'auteur de la pétition n° 383 recommande au Gouvernement d'investir plutôt dans la sécurisation des routes dangereuses. M. le Ministre rappelle que le Gouvernement a déjà amélioré l'infrastructure de sécurisation sur base des recommandations du groupe de travail « audits de sécurité ». Il y a cependant des endroits dans lesquels une telle infrastructure ne peut être mise en place. C'est précisément à ces endroits que les radars sont implantés.

- Quant à la revendication d'une politique préventive intelligente, M. le Ministre précise qu'un groupe de travail composé des différents acteurs concernés par la sécurité routière est en train de finaliser un plan d'action avec 29 mesures pour améliorer la sécurité routière. Ce groupe élabore également une charte nationale en vertu de laquelle chaque membre du Gouvernement s'engage à améliorer tout élément de sécurité routière qui relève de son champ de compétence.

M. le Ministre envisage en outre de demander un débat de consultation à la Chambre des Députés au sujet du plan d'action précité.

f) Pétition n° 377 - Contre l'utilisation de l'eau potable pour nettoyer des infrastructures publiques, notamment le nettoyage des autoroutes, le désengorgement des canaux, le lavage des véhicules et machines de l'Etat et des communes

L'objet de la pétition sous rubrique consiste en une utilisation rationnelle de l'eau potable au niveau des infrastructures publiques.

M. le Ministre explique que dans le cadre des projets d'infrastructures au niveau des bâtiments, l'utilisation rationnelle de l'eau potable est un élément important des études tout au long de l'élaboration des projets de construction. Il s'agit d'un principe appliqué de façon prioritaire et continue lorsqu'il représente une solution évidente et opportune et à condition que les circonstances le permettent.

De ce fait, l'installation de systèmes de robinetterie économe en eau et l'installation d'urinoirs sans eau permettent par exemple de réduire les consommations en eau potable.

En complément, une récupération des eaux grises (eaux savonneuses des douches et lavabos) se prête à l'alimentation des toilettes et, si nécessaire, au lavage de véhicules.

Quant à la récupération des eaux pluviales, elle se prête non seulement à l'alimentation des toilettes et au lavage de véhicules, mais également à l'arrosage de plantes.

Par ailleurs, l'Administration des bâtiments publics évite de façon générale l'installation de systèmes d'arrosage et prévoit en priorité la plantation indigène ne nécessitant quasi pas d'arrosage supplémentaire.

A titre d'information, M. le Ministre énumère les installations réalisées ou en planification témoignant de l'importance réservée à ce sujet.

Projets réalisés :

- Centre National Sportif et Culturel à Luxembourg-Kirchberg : récupération des eaux de pluie pour alimenter le plan d'eau
- Campus scolaire « Geesseknäppchen » : récupération des eaux de pluie pour l'alimentation des toilettes
- Ecole Européenne à Luxembourg-Kirchberg : récupération des eaux de pluie pour alimenter le plan d'eau
- Lycée technique Mathias Adam à Pétange : récupération des eaux de pluie, urinoirs sans eau Lycée technique et internat à Redange-sur-Attert : urinoirs sans eau
- Parc Hosingen, école primaire : récupération des eaux grises pour l'alimentation des toilettes
- APEMH à Bettange/Mess : récupération des eaux de pluie pour l'arrosage écologique des serres
- Ateliers de l'administration des bâtiments publics à Bourmicht : récupération des eaux de pluie pour l'arrosage des plantations

- Dépôt des Ponts et Chaussées à Walferdange : récupération des eaux de pluie pour l'alimentation des toilettes
- Ateliers centraux des ponts et chaussées à Bertrange : récupération des eaux de pluie pour l'arrosage des plantations mais également pour autres fins telles que le nettoyage du parc automobile
- Complexe militaire du Herrenberg à Diekirch : récupération des eaux grises pour le lavage des véhicules
- Ponts et Chaussées à Wiltz : récupération des eaux grises pour le lavage des véhicules
- Laboratoire national de santé à Dudelange : récupération des eaux de pluie pour l'alimentation des toilettes
- Maison de retraite et de soins à Wiltz : utilisation des eaux de sources pour l'alimentation des toilettes
-

Projets en planification ou en cours de réalisation :

- Lycée Clervaux : récupération des eaux grises, récupération des eaux de filtration de la piscine pour l'alimentation des toilettes
- Lycée pour professions de santé à Bascharage : récupération des eaux de pluie pour l'alimentation des toilettes et pour l'arrosage
- Lycée technique agricole à Gilsdorf : récupération des eaux de pluie pour l'arrosage des plantations
- Lycée technique pour professions de santé à Ettelbruck : récupération des eaux de pluie pour l'alimentation des toilettes
- Lycée Michel Lucius aile 3000 : alimentation du bassin de réserve pour les pompiers en cas d'incendie
- Lycée Michel Lucius aile 1000/2000 : alimentation d'un étang éducatif
- Fondation Kraïzbiërg à Dudelange : récupération des eaux de pluie, récupération des eaux grises pour l'arrosage
- Dépôt de l'administration des ponts et chaussées à Mersch : récupération des eaux de pluie pour l'alimentation des toilettes et pour le lavage des camions
- Bâtiment administratif de l'Administration de la nature et des forêts à Diekirch : récupération des eaux de pluie pour l'alimentation des toilettes
- Laboratoire national de santé à Dudelange (Phase 2) : récupération des eaux de pluie pour l'alimentation des toilettes

Volet communal

En ce qui concerne les communes, il appartient en vertu du principe de l'autonomie communale aux autorités locales de prendre toutes les mesures qu'elles jugent utiles et nécessaires pour éviter le gaspillage de l'eau potable et de prévoir, le cas échéant, des systèmes de récupération des eaux pluviales permettant le nettoyage des véhicules et des machines des services communaux.

D'une façon générale, on peut affirmer que les communes, en tant que gestionnaires des réseaux de distribution de l'eau potable et de l'assainissement des eaux usées, sont sensibles à ce sujet.

g) Pétition n° 395 - Fir en öffentlechen an direkten Transport tëscht Osten, Süden, Westen a vice-versa

L'objet de la pétition sous rubrique consiste en la mise à disposition d'un transport public entre différentes parties du pays sans passage obligatoire par la Ville de Luxembourg.

M. le Ministre explique que le concept du transport public est organisé sur trois niveaux :

- les connexions des régions aux centres principaux où sont concentrés la majorité d'emplois et les lycées (Ville de Luxembourg, Nordstad, région du sud) ;
- les connexions au prochain centre régional ;
- les connexions locales.

La stratégie globale pour une mobilité durable « MoDu » a pour objet d'améliorer ce concept et les travaux entamés concernent en particulier les points suivants :

- des connexions rapides vers les centres, en principe par des lignes ferroviaires express. En cas d'absence d'une ligne ferroviaire, cette connexion est garantie par une ligne de bus express ;
- la mise en place de pôles d'échanges aux points stratégiques permettant la correspondance entre les lignes rapides et le trafic régional ou local ;
- la planification de quelques lignes tangentielles en vue d'améliorer la connexion entre les régions.

Au sujet des lignes tangentielles, il y a lieu de retenir ce qui suit :

- il est prévu d'augmenter le nombre de ces lignes au cours de prochaines années, et dans une première étape aux alentours de la Ville de Luxembourg (lignes 26 et 27) ;
- la demande de telles lignes dans les régions a été très limitée (notamment à l'est) ;
- des lignes tangentielles desserviront davantage le sud afin de garantir une connexion adéquate du site Belval ;
- un objectif de la stratégie MoDu est de permettre une connexion des régions sans devoir passer par un centre, par le biais de pôles d'échange.

Le réseau RGTR sera revu d'une manière générale au cours des prochaines années. Ces modifications seront élaborées avec les responsables dans les régions.

En réponse à une question afférente, M. le Ministre explique qu'en vertu du concept des parkings, tel que prévu par la stratégie MoDu, il est envisagé de mettre en place les Parc & Ride suivants :

- 1500 emplacements à Rodange ;
- 500 emplacements à Mersch ;
- 500 emplacements à Wasserbillig.

Le projet de loi afférent devrait être déposé d'ici la fin de l'année.

M. le Ministre informe en outre que le projet du P&R à Stockem (B), lequel garantira un accès à la ligne ferroviaire, figurera à l'ordre du jour de la prochaine rencontre avec le gouvernement belge.

h) Pétition n° 396 - Fermeture d'une partie du CR 119

La pétition sous objet se prononce contre la fermeture d'une partie du CR 119.

L'abandon du CR119 n'est prévu que sur une longueur totale de 1,75 km entre Stafelter et l'intersection avec la N11. Les véhicules en provenance de Eisenborn et Asselscheuer peuvent donc continuer à prendre le CR119 pour accéder au Stafelter ainsi que pour emprunter la liaison entre Helmsange et Walferdange. Le carrefour du Waldhaff sera maintenu.

Actuellement, le tronçon à abandonner est utilisé par 9000 véhicules par jour et par la ligne de bus 100 du RGTR. Il reste à noter qu'une partie de ces utilisateurs prennent cette route pour éviter de traverser le carrefour Stafelter du Waldhaff vers Walferdange pendant la pointe vespérale entre 16:30 et 18:30 heures. Concernant la ligne de bus 100, celle-ci sera déviée via Waldhaff où elle profitera des mesures de priorisation pour bus et d'une voie d'insertion supplémentaire sur la N11.

De nombreux automobilistes utilisent le CR119 actuellement pour contourner la Vallée de l'Alzette. Créant une capacité supplémentaire nord-sud, un délestage du chemin repris est attendu après l'ouverture de la Route du Nord. L'abandon de la section pourra même drainer davantage d'automobilistes sur la Route du Nord.

L'abandon sera accompagné de mesures d'aménagement aux carrefours du Stafelter et du Waldhaff ainsi qu'à l'échangeur Waldhaff afin d'augmenter la sécurité routière, le confort et la capacité.

En résumé et en sus des mesures d'aménagement aux carrefours du Stafelter et du Waldhaff afin d'augmenter la sécurité routière, un détour de 2,3 km est à considérer dès 2015 pour la liaison Eisenborn-Dommeldange, ce qui revient à une perte de temps de moins de 2 minutes. Pour les habitants de Walferdange, l'abandon du CR 119 n'aura aucun impact négatif pour les automobilistes.

D'un point de vue écologique, cet abandon constitue le principal pilier des mesures compensatoires pour les défrichements de forêt en relation avec la construction de la Route du Nord. M. le Ministre explique qu'il s'agissait initialement d'une mesure compensatoire pour le Centre de remisage du tram près de l'échangeur Kirchberg. Or, cette mesure compensatoire avec un reboisement de 6 ha est désormais transférée à Ernster. La déconstruction du chemin CR 119 libère 2 ha à reboiser. Cette solution présente l'avantage de ne plus avoir d'effet de coupure lié à la circulation routière dans cette partie du massif forestier. En plus, la section précitée se situe dans une zone de protection des sources. Voilà pourquoi cette mesure a un plus grand effet compensatoire que la compensation à Ernster.

Les prochaines étapes se présentent comme suit :

1. Un barrage provisoire de 12 mois du CR1 19 entre Stafelter et l'intersection avec la N 11 dès l'ouverture de la Route du Nord et le réaménagement de l'intersection et de l'échangeur Waldhaff sont prévus pour fin 2015.
2. Le comptage de trafic permettant une comparaison de la situation de trafic avant et après le barrage du CR 119 est prévu pour printemps 2016.
3. Le réaménagement du carrefour Stafelter et, le cas échéant, l'abandon définitif du CR 119 est prévu pour fin 2016.

Le représentant du groupe politique DP accueille favorablement la décision du Ministre de fermer dans une première étape le CR 119 de manière provisoire pour une année. Il rappelle cependant que la commune de Walferdange s'est déjà vu imposer une mesure compensatoire alors qu'une route vers Blaschette a été fermée. Cette mesure a engendré une augmentation du trafic dans le centre de Walferdange.

j) Pétition n° 402 - Création d'une vignette payante pour les non-résidents pour des horaires spécifiques afin de circuler à Luxembourg

Il ressort de la pétition que le pétitionnaire semble viser l'introduction d'une vignette de circulation pour la Ville de Luxembourg. Une telle vignette relèverait de la compétence de la Ville de Luxembourg et non du Ministère du Développement durable et des Infrastructures.

Si toutefois la vignette devait être introduite sur le territoire national, il est évident que celle-ci devrait s'appliquer à tous les usagers de la route sans distinction. La proposition du pétitionnaire dans sa teneur actuelle ne respecte pas le principe de la non-discrimination inscrit dans les traités de l'Union européenne.

D'une manière générale, M. le Ministre ne s'oppose pas au principe de faire payer les usagers pour l'infrastructure autoroutière. Il estime cependant que de telles mesures ne peuvent être mises en place que de manière harmonisée au niveau européen. Il attend en premier lieu le résultat des analyses de la Commissaire européenne aux Transports en ce qui concerne l'introduction d'un péage européen unique.

j) Pétition n° 408 - Fir e verbesserten öffentlechen Transport owes

La pétition sous rubrique est en faveur d'un développement des transports publics nocturnes.

M. le Ministre signale qu'à partir de 20.00 heures, le transport régulier se trouve réduit, ceci en fonction des régions. Hormis dans les grandes agglomérations, le transport régulier n'existe plus à partir de 22.00 heures. Le transport public nocturne est assuré par les communes, où il existe de nombreux concepts de bus „Late Night“.

Ces initiatives sont subventionnées par le Ministère du Développement durable et des Infrastructures. Ainsi, en 2013, 54 communes étaient bénéficiaires de ces subventions. Toutes les communes bénéficient d'une aide publique correspondante dont les montants ont été adaptés vers le haut en 2014. Dorénavant toutes les communes se voient attribuer une subvention d'un euro par habitant augmentée d'une somme forfaitaire de 500 euros.

Par ailleurs, depuis des années, le subside accordé par le Ministère du Développement durable et des Infrastructures à l'initiative Nightrider est de l'ordre de 225.000 euros par an.

En dehors des subventions précitées, le Gouvernement ne prévoit pas d'autres mesures de développement en faveur du transport public nocturne.

k) Pétition n° 414 - Pour une modification du trajet de la ligne de bus 205

La pétition sous objet plaide en faveur d'une modification du trajet de la ligne de bus 205 Esch-sur-Alzette – Mondercange – Pontpierre – Luxembourg.

M. le Ministre rappelle que la ligne 205 a inopportunément subi des changements majeurs survenus lors d'un glissement de terre, au début de l'année passée, près de la rue de Mondercange à Esch-sur-Alzette. Cet incident a eu un impact direct sur une partie du trajet et sur l'horaire de la ligne.

Au cours des derniers mois les services compétents du Ministère du Développement durable et des Infrastructures ont tout de même essayé de maintenir la ligne 205 en continuant à desservir les mêmes arrêts qu'avant la perturbation. Or, la situation de chantier et la forte progression du trafic routier exige une complète réorganisation de la ligne 205.

En juillet dernier, lors d'une réunion entre le service RGTR et les responsables du TICE, il a été décidé de modifier et d'adapter les réseaux TICE et RGTR afin de répondre aux besoins

des usagers empruntant la ligne 205. Son trajet sera raccourci afin de circuler uniquement encore sur le tronçon entre Mondercange et Luxembourg. L'horaire de la ligne sera adapté afin d'assurer une correspondance à Mondercange avec une ligne du réseau du TICE qui desservira le trajet entre Mondercange et Esch-sur-Alzette.

La relation entre Mondercange et Esch-sur-Alzette sera donc assurée par une ligne du réseau du TICE. Les usagers désirant avoir un trajet direct entre Esch-sur-Alzette et la capitale peuvent emprunter la ligne de train existante.

En ce qui concerne l'information aux clients, M. le Ministre annonce qu'un projet télématique sera mis en place en 2015 qui fournira aux usagers des informations en temps réel sur l'offre des transports publics.

2. 6690 Proposition de modification du Règlement de la Chambre des Députés relative à l'introduction d'un système de pétition publique

Les amendements relatifs à la proposition de modification du Règlement (cf. document diffusé en date du 4 février) sont adoptés à l'unanimité.

3. Suivi des pétitions

Demandes de pétition publique

Nouvelles demandes

Après un échange de vues, la Commission avise favorablement la recevabilité des demandes de pétition publique nouvellement introduites :

Demande de pétition publique n° 478 - Pour le soutien et la promotion publique de la nutrition végétarienne et végétalienne

Dépôt: 15.01.2015

Pétitionnaire: Camille Germain Muller

Demande de pétition publique n° 479 - Stop à la fourrure !

Dépôt : 23.01.2015

Pétitionnaire : Manon Gaudron

Demande de pétition publique n° 480 - Petitioun géint Frais de Dossieren bei Krediter a Prêten

Dépôt : 30.01.2015

Pétitionnaire : Benoît Junk

Il en va de même pour le texte complété fourni par la pétitionnaire dans le cadre de la *demande de pétition publique n° 476 - Fixation du délai pour la reconnaissance du droit d'asile à un maximum d'un an et droit au travail si le demandeur d'asile peut se prétendre d'une qualification pour laquelle il existe une forte demande.*

La Commission analyse ensuite la *demande de pétition publique n° 481 – Cannabis fir medizinesch Zwecker ze legaliséieren*, déposée le 01.02.2015 par M. Patrick Diederich et rappelle qu'elle vient d'être saisie d'une lettre datée du 13 janvier 2015 de la part de la Ministre de la Santé en guise de prise de position relative à la pétition publique 345 - *Ausnahmegenehmigung für medizinisch begleitete und betreute Selbsttherapie mit den*

Cannabisprodukten Bedrocan, Bediol, Bedrobinol und Bedica nach dem deutschen Modell – déposée le 16 avril 2014 et reclassée en pétition ordinaire au vu d'un nombre de signataires inférieur à 4.500.

Elle retient que les conditions de dépôt ont été respectées, la pétition 345 ayant été déposée au cours de la session extraordinaire 2013-2014 alors que le dépôt de la pétition 481, à contenu identique, s'est fait au cours de la session 2014-2015. En présence d'une prise de position ministérielle il est décidé d'en saisir l'auteur de la pétition 481 et dans l'hypothèse où elle lui aurait donné satisfaction, la pétition serait retirée. Dans le cas contraire, la demande de pétition publique 481 serait instruite selon les procédures.

Enfin, l'argumentaire de la demande de pétition publique n° 482 – Recht op Lëtzebuerger Sprooch, déposée le 01.02.2015 par M. Rick Theisen, est jugé trop sommaire. Le pétitionnaire sera invité à compléter sa demande dans le délai d'un mois.

Validation du nombre de signatures des pétitions dont la période de signature est venue à échéance

La Commission passe en revue les pétitions publiques dont la période de signature est venue à échéance le 28 janvier 2015 et en valide le nombre de signatures. Constatant qu'aucune de ces pétitions publiques n'a atteint le seuil requis de 4.500 signatures, la Commission décide de contacter les pétitionnaires afin que ces derniers se prononcent au sujet d'une poursuite de l'instruction des pétitions reprises ci-après sous forme de pétitions ordinaires.

Pétition publique 468 - Voter une loi contre le harcèlement moral pour que celui-ci soit reconnu comme délit et devienne sanctionnable

Nombre de signatures valides : 17

Pétition publique 473 - Pour une réforme du droit d'établissement

Nombre de signatures valides : 20

Clôture d'une pétition

L'auteur de la pétition n° 394 - Pour l'organisation d'un référendum au sujet de la Monarchie – ne s'est pas manifesté suite à la transmission de la prise de position gouvernementale. Partant, l'instruction de la pétition est à considérer comme étant close.

Prises de position

Gouvernement

Pétition n° 273 Contre toute action visant à interdire aux pêcheurs l'accès aux lacs de la Haute-Sûre

La prise de position de la Ministre de l'Environnement du 16.01.2015 sera transmise aux pétitionnaires.

Pétition n° 407 – Contre une extension du terme d'opération de la Centrale nucléaire de Cattenom

La prise de position de la Ministre de la Santé et de la Ministre de l'Environnement du 21.01.2015 sera transmise au pétitionnaire. Sans réaction de sa part dans un délai de deux mois, l'instruction de la pétition sera considérée comme étant close.

L'auteur de la *pétition publique 455 - Centrale nucléaire de Cattenom* – reclassée en pétition ordinaire, se verra également transmettre la prise de position gouvernementale.

Pétitionnaire

Pétition n° 411 - Pour que les homicides involontaires sur nos routes soient plus sévèrement punis

Ayant reçu en copie une lettre de la pétitionnaire adressée au Ministre de la Justice en réaction à la prise de position gouvernementale relative à la pétition 411, la Commission souhaite être tenue au courant des suites que le Ministre y aura réservées.

4. Adoption du projet de procès-verbal de la réunion du 15 janvier 2015

Le projet de procès-verbal sous rubrique est adopté.

Luxembourg, le 19 février 2015

Le Secrétaire-administrateur,
Anne Tescher

Le Président,
Marco Schank