



Luxembourg, le 05 JUIL. 2017

**Monsieur Fernand Etgen
Ministre aux Relations avec
le Parlement**

**Service Central de Législation
43, boulevard F.D. Roosevelt
L – 2450 Luxembourg**

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous communiquer en annexe la réponse à la question parlementaire N° 3037 du 30 mai 2017 de l'honorable député Monsieur Max Hahn, concernant le contournement de Dippach, tout en vous priant de bien vouloir en assurer la transmission à Monsieur le Président de la Chambre des Députés.

Recevez, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments distingués.

**François Bausch
Ministre du Développement durable
et des Infrastructures**

**Réponse de Monsieur François BAUSCH, Ministre du Développement durable et des
Infrastructures à la question parlementaire N°3037 du 30 mai 2017
de Monsieur le Député Max Hahn**

Par sa question parlementaire, l'honorable Député voudrait avoir des informations au sujet de l'état actuelle du contournement routier du passage à niveau PN5 de la ligne ferroviaire Luxembourg – Pétange à Dippach-Gare.

L'arrêt de la Cour administrative, confirmant le jugement du Tribunal administratif du 19 janvier 2017 rejetant le recours d'un propriétaire quant à la déclaration d'utilité publique par Arrêté ministériel du 28 janvier 2015 pour ne pas être fondé, a été prononcé le 22 juin 2017. Cet arrêt clôture les procédures devant les juridictions administratives et l'utilité publique du projet est reconnue.

Les mesures préparatoires relatives à la procédure d'expropriation ont été lancées en 2013 par la publication des plans à la maison communale à Dippach. Parallèlement les propriétaires concernés ont été informés par un courrier individuel conformément à l'article 10 de la loi du 15 mars 1979 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique. L'arrêté ministériel du 28 janvier 2015, déclarant l'utilité publique et approuvant le plan parcellaire a été publié le 9 février 2015 au Mémorial A n° 19.

La procédure sur les expropriations est réglée par deux lois en s'appuyant sur l'article 16 de la Constitution, à savoir la loi du 15 mars 1979 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique et la loi du 16 août 1967 sur la grande voirie de communications et le Fonds des routes. Le droit fondamental à la protection de la propriété privée doit être respecté par tous les textes de loi. Toutefois, le droit de propriété n'est pas absolu. Son exercice n'est protégé par la loi qu'autant qu'il ne se révèle pas abusif et qu'il ne rompt pas l'équilibre entre la protection du droit de propriété et les exigences de l'intérêt général.

Je rappelle que depuis la révision constitutionnelle du 24 octobre 2007, le Constituant a renoncé à la condition du versement d'une indemnité préalable à l'exproprié, ce qui permet à l'État de réagir dans des délais respectables et raisonnables et ceci en fonction des juridictions administratives et civiles. Par conséquent, il n'y a pour le moment pas d'urgence de modifier la procédure d'expropriation pour cause d'utilité publique afin de l'accélérer, d'autant plus qu'elle est similaire aux législations françaises et belges. En fait, la législation actuelle permet l'envoi en possession des terrains concernés dès versement d'une indemnité provisionnelle, de sorte que les travaux peuvent débiter avant que les experts judiciaires n'aient réalisé l'évaluation définitive des terrains concernés.

En ce qui concerne l'avancement des études du projet de contournement de Dippach-Gare, l'élaboration de l'avant-projet détaillé est actuellement en cours. Après les études géotechniques, qui restent à être réalisées sur les terrains qui ne sont pour le moment pas en possession de l'État,

le dossier de soumission sera élaboré de sorte que les travaux pourront probablement être mis en soumission en 2018. Le début des travaux du contournement d'une durée prévisible de 2,5 ans est donc actuellement estimé pour la fin de l'année 2018.

La nouvelle PC38, qui doit faire la liaison entre la PC6 à Pétange et la PC1 à Luxembourg-Ville, via Bascharage-Gare, Dippach-Gare et Helfenterbruck, est actuellement en cours d'étude. Différentes variantes de tracé à Dippach-Gare sont actuellement en cours d'analyse, dont une variante traverse le contournement de Dippach en dénivelé pour rejoindre le lieu-dit Gréivelsers Barrière.

Quant à la mise en place d'un parking du type « Park and Ride », la stratégie du Gouvernement prévoit la réalisation de parkings relais d'envergure à des interconnexions stratégiques entre le trafic motorisé et le train respectivement le bus, et ceci sur les différentes pénétrantes vers l'agglomération de la Ville de Luxembourg.

En complément, des parkings relais locaux sont prévus auprès des gares ferroviaires ou sur certains axes routiers pour inciter les gens de « proximité » de transborder vers le train ou le bus.

En ce qui concerne le corridor de la route nationale N5, un parking relais d'envergure est en cours de planification par les CFL à Rodange. D'après la stratégie du Ministère, des parkings relais complémentaires de moindre envergure sont à prévoir aux gares ferroviaires le long de la ligne ferroviaire Luxembourg – Pétange. Pour le cas de Dippach-Gare, une telle planification doit encore être lancée.