



**Monsieur Mars Di Bartolomeo**  
**Président de la Chambre des Députés**  
Luxembourg

Luxembourg, le 6 juillet 2017

Monsieur le Président,

Par la présente, j'ai l'honneur de vous informer que, conformément à l'article 80 du Règlement de la Chambre des Députés, je souhaiterais poser une question parlementaire à Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures.

Lors d'une séance d'information organisée par le Ministère du Développement durable et des Infrastructures à Wasserbillig le 4 juillet dernier, plusieurs personnes présentes ont exprimé leur mécontentement, d'ailleurs soutenues par les autorités locales, qu'un trafic important de poids lourds traverse le centre de Wasserbillig alors que ces poids lourds seraient en transit et dès lors ne sont pas autorisés de sortir du réseau autoroutier.

Dans ce contexte l'idée a été formulée de fermer le pont transfrontalier à Wasserbillig pour les poids lourds dépassant un certain tonnage. La discussion a porté ensuite sur les avantages et les désavantages d'une telle mesure sans que les désavantages aient été explicités.

Dans ce contexte, j'aimerais poser les questions suivantes à Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures:

1. Quels seraient les désavantages d'une fermeture du pont transfrontalier pour les poids lourds dépassant un certain tonnage ?
2. Est-ce que le Ministre considère que les désavantages primeront sur les avantages qui résulteraient d'une fermeture pour les poids lourds d'un certain tonnage, à savoir l'amélioration de la qualité de vie des résidents de Wasserbillig ainsi qu'une amélioration de la qualité d'air?
3. Est-ce que le Ministre est disposé à faire en sorte que des contrôles plus réguliers concernant le transit soient opérés ?
4. Est-ce que lors de la coopération entre les autorités allemandes et luxembourgeoises, dans le cadre de la Grande Région, le gouvernement luxembourgeois a récemment insisté à nouveau sur l'importance de l'avancement du dossier "Moselaufstieg"?

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma très haute considération.

Léon Gloden  
Député



LE GOUVERNEMENT  
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG  
Ministère du Développement durable  
et des Infrastructures

Luxembourg, le **05 SEP. 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°3116 du 6 juillet 2017 de l'honorable député Monsieur Léon Gloden, concernant le trafic de poids lourds dans le centre de Wasserbillig, 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°3116 du 6 juillet 2017 de Monsieur le Député Léon GLODEN**

Par sa question parlementaire, l'honorable Député voudrait avoir des informations concernant une fermeture du pont transfrontalier portant la route N1 sur la Sûre à Wasserbillig.

De prime abord, j'estime utile de rappeler les principales dispositions en matière d'itinéraires de transit telles qu'elles ressortent, dans le contexte de la présente question parlementaire, du règlement grand-ducal modifié du 5 mai 1994 limitant la circulation de transit sur une partie de la voie publique.

Au sens de ce règlement grand-ducal, la circulation de transit est définie dans son article 1<sup>er</sup> comme

*(...) tout mouvement de véhicule automoteur dont le poids total maximum autorisé, avec ou sans remorque, dépasse 3.500 kg et qui est destiné au transport de choses effectué dans les deux sens entre l'Allemagne et la Belgique, entre la France et la Belgique ou entre l'Allemagne et la France à travers le Grand-Duché de Luxembourg, ce mouvement étant caractérisé par le fait que le véhicule en question ne fait l'objet d'aucune rupture de charge sur le territoire du Grand-Duché.*

(...)

Le règlement grand-ducal s'applique également

(...)

- *aux véhicules en provenance de l'Allemagne, de la France ou de la Belgique qui se rendent au pôle européen de développement,*
- *aux véhicules qui traversent le Luxembourg en provenance de la Rhénanie-Palatinat et en direction de la Sarre et vice-versa.*

L'article 2 du règlement grand-ducal modifié du 5 mai 1994 énonce les itinéraires à suivre obligatoirement par les véhicules de poids lourd en transit. En général, les poids lourds en transit doivent obligatoirement emprunter ou rejoindre par le chemin le plus court le réseau autoroutier et continuer par celui-ci jusqu'à un point frontière autoroutier pour y sortir du territoire du Grand-Duché. Le chemin le plus court pour rejoindre l'itinéraire obligatoire doit s'effectuer par le réseau des routes nationales (N).

Le but recherché par le règlement grand-ducal du 5 mai 1994 est donc de dévier les poids lourds en transit sur le réseau routier d'ordre supérieur en vue de minimiser les nuisances dans les agglomérations.

Le contrôle du respect de ces dispositions n'est ni de la compétence de l'Administration des ponts et chaussées, ni de celle du ministère du Développement durable et des Infrastructures. Suivant son article 5, les infractions aux dispositions du règlement grand-ducal du 5 mai 1994 sont punies conformément aux dispositions de l'article 7 modifié de la loi du 14 février 1955 concernant la circulation sur toutes les voies publiques.

Pour autant qu'il ne s'agisse pas de transports effectués en contradiction avec les dispositions du règlement grand-ducal modifié du 5 mai 1994 limitant la circulation de transit sur une partie de la voie publique, il faut admettre que les poids lourds qui passent par le pont frontalier portant la N1 sur la Sûre à Wasserbillig et qui n'assurent pas de desserte locale, ont comme point de départ ou comme destination l'importante zone d'activités située à l'ouest de Trèves (*Industrie- und Gewerbegebiet*

Trier-Euren-Zewen-Monaise) et rejoignent respectivement quittent l'autoroute A1 par l'échangeur Mertert.

En ce qui concerne les conséquences d'une interdiction de passage pour poids lourds sur le pont frontalier de Wasserbillig, il faut souligner que généralement toute limitation du tonnage aura comme conséquence la déviation du trafic lourd par les agglomérations avoisinantes, ce qui entraînera sans doute d'autres problèmes et mécontentements.

En considérant que tant le CR141B, reliant la N10 en face de Langsur à l'A1 au point-frontière de Wasserbillig, que la B51 (*Bitburger Straße*), descendant au Kahlenberg de l'A64 vers la B53 sur la rive gauche de la Moselle et constituant un des accès principaux au centre de Trèves, sont interdits aux poids lourds, deux trajets alternatifs sont imaginables pour rejoindre le réseau autoroutier depuis la zone d'activités « *Industrie- und Gewerbegebiet Trier-Euren-Zewen-Monaise* » :

- 1) Trier - Euren par la B49, B51, B53 jusqu'à Trier-Ehrang pour y rejoindre l'A64.
- 2) Trier - Euren par la B49 jusqu'au pont *Konrad-Adenauer-Brücke*, remonté le long de la Moselle par la B51 et la B419 jusqu'à Wellen, passage par le pont frontalier de Grevenmacher et le centre de Grevenmacher pour accéder soit à l'échangeur de Potaschberg, soit à l'échangeur de Mertert sur l'autoroute A1.

Il faut s'attendre à ce que les conducteurs des camions en provenance et en direction de l'Allemagne optent pour le trajet 1) alors que le trafic venant du Luxembourg et se dirigeant vers le Luxembourg passerait par le trajet 2).

La conséquence principale d'une interdiction de passage pour poids lourds sur le pont frontalier de Wasserbillig serait donc que le trafic qui passe actuellement par le centre de Wasserbillig passerait par le centre de Grevenmacher. Ce transfert du trafic améliorerait certainement la qualité de vie des résidents de Wasserbillig mais irait au détriment de la qualité de vie des habitants de Grevenmacher.

Comme alternatives à une interdiction de passage pour poids lourds sur le pont frontalier de Wasserbillig, plusieurs projets d'infrastructures routiers sont actuellement débattus :

### **1. Solution "Moselaufstieg" ou "Westumfahrung Trier".**

Ce projet, dont les origines remontent aux années 1980, consiste dans une liaison entre la B419 à proximité de l'embouchure de la Sarre à Konz (en rive droite de la Moselle) et l'autoroute A64 proche de la localité de Herresthal avec un échangeur donnant accès sur la B49 et ainsi à la zone d'activités *Industrie- und Gewerbegebiet Trier-Euren-Zewen-Monaise*. Cette liaison nécessite donc la construction d'un pont sur la Moselle et d'importants travaux de terrassement sur la rive gauche de la Moselle avec passage par un vaste domaine boisé.

Bien que ce projet soit également très controversé au niveau régional, il figure sur le programme "Bundesverkehrswegeplan 2030" du Gouvernement allemand.

### **2. Pont sur la Moselle au droit du Port de Mertert.**

Cet ouvrage serait construit en prolongement de la N1D menant actuellement de l'échangeur de Mertert vers la N1 et donnant accès au Port de Mertert. Sur la rive allemande, il rejoindrait le réseau allemand sur la B419 à la hauteur de Temmels.

Comme il donnerait un accès direct depuis la B419 sur le réseau autoroutier luxembourgeois, les habitants de Temmels et des localités situées entre Temmels et Trèves s'y opposent puisqu'ils craignent une augmentation notable du trafic et une dégradation de leur qualité de vie.

### **3. Solution "Zwei-Brücken + Tunnel".**

Ce projet prévoit la construction d'une route franchissant la Moselle par un pont à construire en aval de Wasserbilligerbrück, passant par un tunnel à creuser au nord de cette même localité et aboutissant au sud de Langsur sur la B418 sur la rive allemande de la Sûre. La Sûre serait franchie par un deuxième pont donnant sur le territoire luxembourgeois accès à la N10 et ensuite, par le CR141B qui serait à adapter pour permettre de supporter le trafic lourd, accès sur l'autoroute A1 à l'échangeur de Wasserbillig.

Il semble qu'à l'heure actuelle le rapport coût-efficacité de ce projet s'oppose à sa réalisation.

Je soutiens donc la solution 1 dite « Moselaufstieg » ou « Westumfahrung Trier », puisqu'elle est élaborée dans la philosophie d'une bonne structuration du réseau routier primaire, en solutionnant le problème à son origine du côté allemand, alors que les deux autres alternatives sont à l'issue d'un manque d'initiative allemande et nécessiteraient un apport financier important du Luxembourg. Le "Moselaufstieg" ou "Westumfahrung Trier" permettrait également de parer le plus facilement à d'éventuels entraves engendrant une coupure (partielle) de l'autoroute A1.