

N° 8605²

CHAMBRE DES DÉPUTÉS

PROJET DE LOI

**relative à l'adaptation du projet de construction pour
l'aménagement de la transversale de Clervaux**

* * *

RAPPORT DE LA COMMISSION DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS

(26.2.2026)

La Commission se compose de : Mme Corinne CAHEN, Présidente ; M. Marc HANSEN, Rapporteur ; Mme Francine CLOSENER, M. Yves CRUCHTEN, Mme Claire DELCOURT, M. Emile EICHER, M. Félix EISCHEN, M. Paul GALLES, M. Marc GOERGEN, M. Gusty GRAAS, M. Michel LEMAIRE, M. Marc LIES, Mme Mandy MINELLA, M. Meris SEHOVIC, M. Charles WEILER, Membres.

*

I. ANTÉCÉDENTS

Le projet de loi sous rubrique a été déposé à la Chambre des Députés le 30 juillet 2025 par la Ministre de la Mobilité et des Travaux publics.

Le texte du projet de loi était accompagné d'un exposé des motifs, d'un commentaire des articles, d'une fiche financière, d'un check de durabilité ainsi que d'une fiche d'évaluation d'impact « mesures législatives, réglementaires et autres ».

Le projet de loi a été avisé par le Conseil d'État en date du 7 octobre 2025.

Lors de sa réunion du 8 janvier 2026, la Commission de la Mobilité et des Travaux publics (ci-après « la commission parlementaire ») a examiné le projet de loi ainsi que l'avis précité. Au cours de la réunion du 5 février 2026, M. Marc Hansen a été désigné comme Rapporteur.

La commission parlementaire a adopté le présent rapport au cours de sa réunion du 26 février 2026.

*

II. OBJET DU PROJET DE LOI

L'objet du projet de loi consiste à donner une base légale exigée par l'article 80 de la loi modifiée du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'État aux besoins en financement supplémentaire du projet de construction de la transversale de Clervaux. Le chantier de l'aménagement de la transversale de Clervaux a démarré en 2014 et a déjà fait l'objet de deux augmentations budgétaires.

Le projet de loi 8605 vise à adapter, en termes réels, les dépenses liées à la réalisation du projet. La rallonge s'élève à 14'800'000 euros.

*

III. CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES

Le chantier d'aménagement de la transversale de Clervaux a démarré en 2014 avec la construction du giratoire sur la N7 à Marnach, et se terminera avec la mise en service du barrage de compensation sur la Clerve.

Une première loi de financement relative à l'aménagement de la transversale de Clervaux a été adoptée le 26 juillet 2018. Les dépenses occasionnées par les travaux étaient chiffrées au montant de 73°000°000 euros. Au cours de l'évolution du projet et des chantiers, divers travaux supplémentaires se sont avérés nécessaires et le programme de construction a été adapté et complété afin de répondre aux exigences des différentes autorisations environnementales.

S'y ajoute l'évolution du projet de construction d'un barrage de compensation sur la Clerve avec un ouvrage de régulation. Cet ouvrage avait été sollicité par l'Administration de la gestion de l'eau dans le cadre de l'autorisation pour la construction du lycée de Clervaux.

Vu l'évolution du projet et les coûts supplémentaires, une augmentation du budget pour la finalisation du programme de construction est désormais nécessaire.

Description du projet

Historique

En 1999, l'Administration des ponts et chaussées a analysé la faisabilité géométrique d'un rattachement du CR340 (Reuler-Urselt) à la N7.

L'analyse avait préconisé un point de raccordement à la N7 au sud de Fischbach (Heinerscheid) permettant de capter le trafic en provenance et à destination du Sud via la N7, le trafic Nord bénéficiant ainsi d'un itinéraire balisé via les CR338 et CR335 à l'écart de toute agglomération.

À la suite d'une étude en 2001 et afin de réaliser un raccordement transversal N12-N7 via la N18 en contournant la ville de Clervaux par le Nord, il a été proposé de prolonger cette nouvelle route jusqu'au carrefour N18/CR334.

Sur la base des points de raccordement identifiés à hauteur de la N18 et de la N7, quatre variantes de tracé ont été analysées en 2005, ainsi qu'une cinquième variante en 2007 au stade d'Avant-projet sommaire.

Après comparaison, la « variante combinée 1 » de l'avant-projet sommaire 2005 a été retenue pour la suite des études détaillées sur la base des critères d'intégration paysagère et de coûts des travaux.

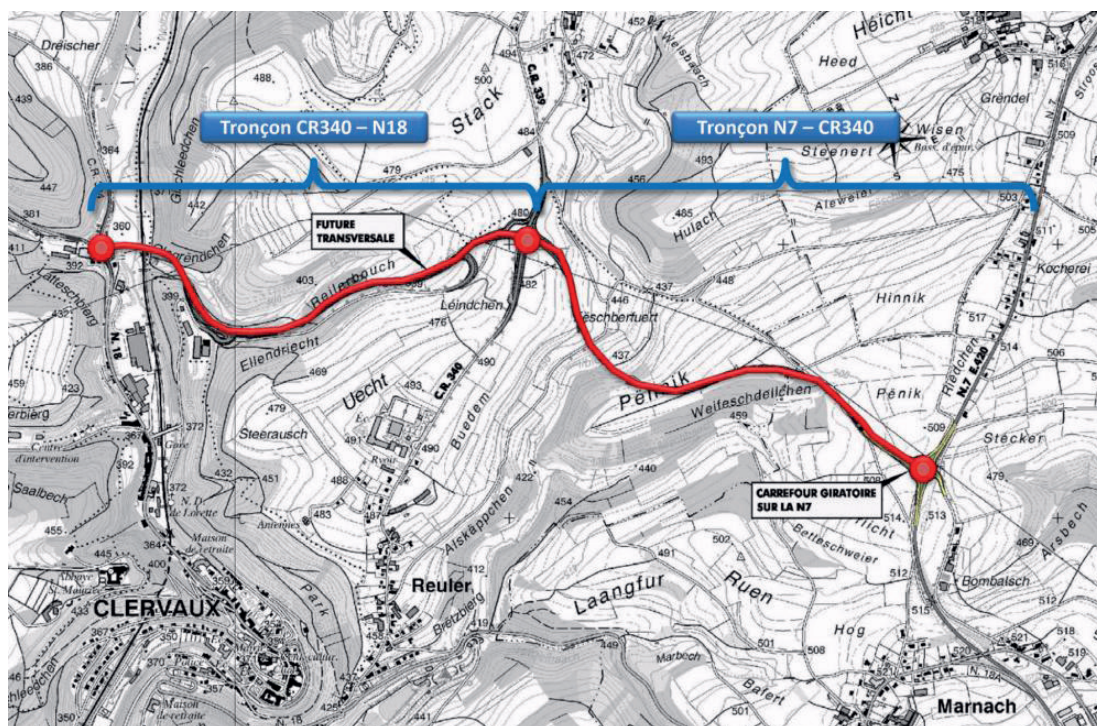
La transversale de Clervaux fait depuis lors partie des « Projets d'autoroutes et liaisons d'ordre supérieur » proposés dans le cadre de la stratégie globale pour une mobilité durable d'avril 2012 et fait également partie des mesures d'infrastructures routières proposées dans le cadre du Plan Directeur Sectoriel « Transports » (PST).

La transversale de Clervaux a été officiellement inaugurée le 29 juillet 2024.

Remarques préliminaires

La transversale de Clervaux relie la N18 à la route Européenne E421 (N7) en contournant la ville de Clervaux par le Nord. Celle-ci fait partie intégrante de la N18 et constitue un maillon essentiel d'un réseau routier de haut niveau de service de la région Nord du pays, présentant une structure triangulaire dont les côtés, convergeant à Wemperhardt, sont formés par la N12 à l'Ouest ainsi que la E421/N7 à l'Est, et dont la N18 constitue la base dès lors complétée par la transversale de Clervaux.

Au niveau local et national, la transversale de Clervaux rattache la zone d'activités de Lentzweiler / Eselborn à la route Européenne E421 (N7) à l'Est en contournant la ville de Clervaux et déleste les routes à faible gabarit traversant les petits villages de la région.



Description technique du tracé

Tracé en plan et profil en long

La transversale de Clervaux traverse un site rural et forestier à relief accidenté. L'objectif de la conception du tracé ayant été la bonne intégration paysagère, la route ne présente volontairement pas les caractéristiques d'une voie express rectiligne et à chaussées séparées. Toutefois, les critères de dimensionnement assurent la sécurité malgré une part importante de circulation en trafic lourd dans la zone d'étude. Ainsi, la route dispose par exemple d'une voie additionnelle sur une section qui présente une forte déclivité en rampe, permettant dès lors le dépassement en toute sécurité des véhicules lents.

La route a une longueur d'environ 3,7 km. Elle comporte 3 ouvrages d'art, 3 ouvrages ponctuels ainsi que 6 bassins de rétention assurant le traitement qualitatif des eaux de ruissellement.

La transversale de Clervaux est connectée à l'actuel point d'intersection entre la N18 et le CR334, qui est aménagé comme giratoire marquant l'entrée Nord de l'agglomération de Clervaux.

Le tracé se dirige en direction Est en franchissant la vallée de la Clerve. Entre la transversale de Clervaux et le CR340, le croisement a été aménagé comme carrefour giratoire.

La section N18 – CR340 présente la plus forte déclivité du projet, à savoir 6,4%, sur une distance de quelque 1,4km. Une analyse des différentiels de vitesse entre véhicules légers et véhicules lourds avait montré l'opportunité de l'intégration d'une voie additionnelle en rampe (gabarit 2+1) assurant les manœuvres de dépassement en toute sécurité.

La jonction à la N7 a été réalisée moyennant un carrefour giratoire.

L'aménagement de la transversale a également permis d'intégrer une liaison cyclable entre la N18 et la N7.

La transversale de Clervaux est une route en rase campagne dimensionnée pour une vitesse de base de 70 km/h à 90 km/h tenant compte de l'intégration de la route dans une zone à relief difficile. La piste cyclable connexe intégrée sur l'accotement en section courante ou bien sur le trottoir de service au niveau des ouvrages de franchissement dispose d'une largeur de 2,50m.

Le projet d'aménagement de la transversale peut être divisé en deux tronçons avec 5 lots séparés. Le tronçon N7-CR340 comprend les lots 1 à 3, tandis que le tronçon CR340-N18 comprend les lots 4 et 5.

Description des différents lots

Tronçon N7-CR340

Lot 1 : Giratoire de raccordement sur la N7

Le lot 1 comprend la jonction à la N7 réalisée avec un giratoire qui marque tant le début de la transversale que le début et la fin du futur tronçon sécurisé de la N7 entre Marnach et Hosingen. Les travaux ont débuté en août 2014 et ont été achevés en septembre 2016.

Des travaux complémentaires n'ont pas été nécessaires pour ce lot. Toutefois, les coûts des travaux ont été dépassés :

Estimation initiale : 1°652°866,62 euros TTC

Montant final des travaux : 1°659°865 euros TTC

Dépassement budgétaire : 6°998,38 euros TTC (indice 779,82).

Lot 2 : Viaduc Irbich

Le lot 2 comprend l'ouvrage qui enjambe le vallon de l'Irbich. Le pont a été construit avec une structure mixte, combinant une charpente métallique et du béton. Il présente une longueur totale de 265m et une hauteur maximale de 38m. Le gabarit intègre deux bandes de circulation, un trottoir de service et un trottoir réservé pour l'itinéraire cyclable N18 – N7 (PC7b).

Les travaux de construction du viaduc Irbich ont commencé en avril 2016 et ont été achevés en avril 2021.

Les adaptations et modifications du projet qui sont survenues lors de l'exécution du projet n'ont pas eu d'impact financier. Au contraire, les coûts sont restés en dessous des estimations.

Estimation des travaux : 12°207°808,56 euros TTC.

Montant final des travaux : 11°326°178,11 euros TTC.

Économie au niveau du budget : 881°630,45 euros TTC (indice 779,82).

Lot 3 : La section courante CR339 – N7/E421

Le lot 3 comprend la voirie entre le giratoire de la N7 et le viaduc Irbich, le giratoire construit à l'intersection de la transversale avec le CR339, ainsi que la voirie reliant ce dernier au viaduc Irbich.

Deux ouvrages hydrauliques ont été réalisés, servant de passage pour petite faune. Ces ouvrages permettent aux animaux sauvages de passer en dessous de la nouvelle N18, contribuant ainsi à la réduction du risque d'accidents liés aux collisions entre véhicules et animaux.

Lors de travaux de terrassement à droite du nouveau giratoire, il a été constaté que la quantité de roche à terrasser, nécessitant l'emploi de machines appropriées, était plus importante qu'initialement estimée. Une étude géotechnique complémentaire réalisée au cours des travaux a mis en évidence un risque d'instabilité d'un mât de moyenne tension se trouvant à proximité du tranché. Des mesures complémentaires de stabilisation ont donc dû être réalisées. Ces mesures comprenaient la mise en place d'une paroi en pieux tangents et le renforcement d'un talus avec du béton projeté et des ancrages passifs.

Pour le stockage des matériaux excédentaires et afin d'éviter leur mise en décharge, trois dépôts ont été autorisés pour ce projet, dont le plus grand nécessite encore un remodelage avant le reboisement pour mieux l'intégrer dans le paysage

À cause des éléments ci-dessus, les coûts initialement estimés ont été dépassés.

Estimation des coûts : 15°631°000,00 euros TTC.

Montant final des travaux : 16°245°274,85 euros TTC.

Dépassement budgétaire : 614°274,85 euros TTC.

Tronçon CR340-N18

Lot 4 : Section courante N18 – CR339

Le lot 4 comprend 6 parties en tout. Les parties 1 à 3 peuvent être attribuées au lot 4b1. Celui-ci comprend le giratoire de raccordement à la N18, la voirie et des réseaux divers ainsi qu'un ouvrage

biotope. La partie 4 est attribuée au lot 4a2 et comprend le viaduc de la Clerve. Le lot 4a1 comprend la partie 5 qui comprend le viaduc Olëgrendchen.

Finalement, le lot 4b2, qui représente la partie 6, comprend le barrage de compensation sur la Clerve.

Partie 1 : Carrefour de raccordement à la N18

La partie 1 comprend la réalisation du raccordement au réseau routier existant à Clervaux moyennant un giratoire. Afin de réaliser ce projet, la Clerve a été déplacée et renaturée, et le CR334 réhaussé de 4 mètres sur un tronçon de 200 mètres.

Dans le cadre des travaux préparatifs, des travaux complémentaires ont dû être réalisés : deux maisons à proximité du nouveau rond-point ont été démolies.

Partie 2 : Voirie et réseaux divers

La partie 2 comprend l'aménagement de la voirie entre le nouveau giratoire à l'intersection de la transversale et du CR339 jusqu'au giratoire à l'entrée de la ville de Clervaux. La sécurisation des talus avec des ancrages et du béton projeté, la pose des réseaux secs et d'assainissement et la construction des bassins de rétention et des déshuileurs sont également compris dans cette partie.

En raison du rayon réduit du virage et pour augmenter la sécurité routière, une glissière centrale, y compris deux atténuateurs de chocs ont été installés entre l'ouvrage biotope source et le viaduc Olegrëndchen. En outre, des conditions imposées au cours du chantier par différentes autorisations environnementales ont imputé des adaptations et travaux complémentaires par rapport au projet initialement planifié.

Pour réduire l'impact sur la forêt existante, le CR339 existant n'a pas pu être déplacé comme initialement prévu. Vu la limite imposée par les contraintes environnementales et celle donnée par le tracé de la transversale, le CR339 se retrouve désormais en porte-à-faux au-dessous des mesures de stabilisation.

En conséquence, les pentes des talus sont devenues beaucoup plus raides, entraînant une augmentation importante des zones à renforcer. Ces stabilisations sont réalisées par ancrages passifs et du béton projeté.

Partie 3 : Ouvrage sur pilotis franchissant le biotope source

La partie 3 comprend un ouvrage sur pilotis de 31,6 mètres de long qui enjambe un biotope source en vue de protéger la faune et la flore. L'ouvrage a 16,50 mètres de largeur afin d'intégrer trois bandes de circulation et deux trottoirs de service. Les adaptations et modifications exécutées au cours du projet n'ont pas eu d'impact financier.

Les coûts totaux des parties 1 à 3 (Lot 4b1) avaient été estimés à 11°173°500,00 euros TTC. À la suite d'un dépassement de 5°164°192,86 euros TTC, le montant final des travaux s'élève à 16°337°692,86 euros TTC.

Partie 4 : Viaduc de la Clerve

La partie 4 comprend le viaduc qui enjambe la vallée de la Clerve. Il mesure 156 m et permet de franchir 3 voies de chemins de fer, la Clerve et la piste cyclable PC21. L'ouvrage présente une largeur de 18,37 mètres, ce qui permet d'accueillir trois bandes de circulation et deux trottoirs. Une de ces bandes de circulation est réservée à la nouvelle liaison cyclable PC7b (N18-N7).

Bien qu'il y ait eu des travaux complémentaires pour cet ouvrage, ces derniers n'ont pas eu d'impact financier sur le budget. Au contraire, avec un montant final de 10°521°714,72 euros TTC, une économie de 125°285,28 euros TTC a pu être réalisée par rapport au budget des travaux initial de 10°647°000,00 euros TTC.

Partie 5 : Viaduc Olëgrendchen

La partie 5 comprend le viaduc Olëgrendchen ainsi que les travaux pour le tronçon de route intermédiaire. La largeur de 18,37 mètres de cet ouvrage permet d'accueillir trois bandes de circulation et deux trottoirs, dont l'un est réservé à la nouvelle liaison cyclable nationale. Un dépassement de 1°043°577,78 euros TTC est enregistré pour cette partie. Ce dépassement porte le montant total des travaux de 5°674°500 euros TTC initialement prévus à 6°718°077,78 euros TTC.

Le dépassement budgétaire pour cette partie peut s'expliquer par une mise en adjudication des travaux pendant la pandémie Covid-19. Celle-ci a mené à des prix plus élevés pour les matières premières et l'énergie. Le résultat de l'adjudication dépassait de 25% le montant du devis.

Partie 6 : Barrage de compensation sur la Clerve

La partie 6 comprend la construction d'un barrage de compensation sur la Clerve. Les études hydrauliques dans la vallée de la Woltz/Clerve ont entraîné plusieurs mesures à prendre afin de gérer les hautes eaux. Une de ces mesures de compensation est l'aménagement d'un barrage pour la retenue d'un volume d'eau de 20'000 m³ en amont du Lycée Edward Steichen. La digue sera aménagée de manière à n'avoir aucun effet négatif sur la continuité écologique du cours d'eau Woltz/Clerve.

Les études détaillées n'étaient pas encore finalisées lors de l'élaboration de la loi de financement. Lors de l'élaboration des études, il a été constaté que le remblai ferroviaire longeant la rétention devra être étanchéifié afin d'éviter des infiltrations d'eau qui pourraient détremper l'assise ferroviaire en cas de crue. De plus, ces zones de travail se trouvent en zone marécageuse et sont inaccessibles. Un ouvrage provisoire doit être construit pour réaliser les travaux.

Finalement, des études géologiques ont montré que le dessous du futur barrage est trop perméable. Pour empêcher des infiltrations, un rideau étanche d'une profondeur de 9 mètres doit être construit.

Les coûts des travaux avaient été estimés à 1'989'000 euros TTC. Le montant estimé des travaux complémentaires s'élève à 6'410'636,86 euros TTC soit un dépassement de 4'421'636,86 euros TTC.

Considérant les économies et les dépassements totaux pour le lot 4, il présente un dépassement total de 10'504.122,23 euros TTC à l'indice 779,82.

Lot 5 : Passage supérieur près du giratoire N7

Le passage supérieur se situe à proximité du carrefour de raccordement de la transversale de Clervaux à la N7. Il permet de rétablir la voirie vicinale longeant la N7 du côté Ouest et est emprunté par la piste cyclable nationale PC7.

Plusieurs adaptations ont dû être réalisées pour cet ouvrage. Les études étaient encore très sommaires lors de la présentation du projet en 2018. Des adaptations ont été faites pour mieux intégrer la nouvelle piste cyclable nationale PC7.

Ensuite, après l'ouverture partielle de la transversale, la hauteur de l'ouvrage a été augmentée de 50 centimètres. Cela a eu comme conséquence des adaptations au niveau des culées ainsi qu'un rehaussement du profil des chemins vicinaux.

Les rampes d'accès donnant accès au nouvel ouvrage ont également dû être stabilisées avec de la terre armée.

Le plus grand dépassement est toutefois dû au fait que les travaux ont été mis en adjudication pendant la pandémie Covid-19 avec une hausse des prix qui en découlait.

Un dépassement de 906'517,84 euros TTC a été enregistré pour ce lot, ce qui porte le montant initialement estimé des travaux de 766'350 euros TTC à 1'672'867,84 euros TTC.

Voirie agricole

La zone d'implantation de la transversale de Clervaux a fait l'objet d'un projet de remembrement. L'enveloppe budgétaire de la voirie agricole a été définie dans le cadre des études d'avant-projet et a été intégrée dans le projet de remembrement précité. Un certain nombre de petits ponts ont également été construit dans ce contexte.

Les travaux étaient estimés à 1'820'657,33 euros TTC. Le montant final des travaux s'élève à 1'478'867,20 euros TTC, ce qui correspond à une économie de 341'790,13 euros TTC à l'indice 779,82.

Mesures compensatoires

De nombreuses mesures compensatoires ont été planifiées pour intégrer au mieux la nouvelle route dans son environnement. Ces mesures comprennent entre autres la construction de passages pour la

faune dans le lot 3 et la réalisation d'un ouvrage biotope source dans le lot 4b1. De plus, de nombreuses petites mesures ont été réalisées afin de répondre aux exigences des autorisations environnementales.

Les travaux des mesures compensatoires étaient estimés à 585.000,00 euros TTC. Un dépassement de 33°139,17 euros TTC à l'indice 779,82 a porté le montant final à 618°139,17 euros TTC.

Travaux auxiliaires

Pour les travaux auxiliaires, une réserve de 3% du montant total des travaux était prévue. Les travaux étaient estimés à 1°864°430,47 euros TTC. Une économie de 206°402,09 euros TTC à l'indice 779,82 réduit le montant final des travaux à 1°658°028,39 euros TTC.

Études et contrats d'ingénieurs

Les coûts pour les études de planification, d'exécution ainsi que pour la surveillance des travaux étaient compris dans l'enveloppe budgétaire. Les études étaient estimées à 8°961°695,82 euros TTC. Le montant final des études s'élève à 8°324°113,32 euros TTC, ce qui représente une économie de 637°582,51 euros TTC à l'indice 779,82.

Conclusion

En raison des motifs mentionnés, une rallonge financière par rapport à la loi de financement du 7 septembre 2018 relative à l'aménagement de la transversale de Clervaux s'avère nécessaire.

Le montant de cette rallonge, imputable sur les avoirs du Fonds des Routes, atteint 10 millions d'euros TTC à l'indice 779,82 par rapport au montant initial de 73 millions d'euros TTC. Le montant total s'élève désormais à 83°000°000 euros TTC. Ramené à la valeur actuelle de 1°149,68 de l'indice semestriel des prix à la construction d'octobre 2024, le montant total de la rallonge s'élève à 14°800°000 euros TTC.

Pour plus de détails, il est renvoyé au commentaire des articles et aux documents parlementaires.

*

IV. AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT

Dans son avis du 7 octobre 2025, le Conseil d'État ne formule pas d'observations particulières quant au fond du projet de loi 8605.

*

V. COMMENTAIRE DES ARTICLES

À titre liminaire, il y a lieu de noter que la commission parlementaire décide de faire siennes toutes les suggestions d'ordre légistique du Conseil d'État dans son avis du 7 octobre 2025.

Article 1^{er}.

L'adaptation du programme de construction rend nécessaire une adaptation de l'enveloppe budgétaire de la loi du 7 septembre 2018 relative à l'aménagement de la transversale de Clervaux (N18-CR340-N7).

Cet article n'appelle ni d'observations de la part du Conseil d'État quant au fond ni d'observations de la part de la commission parlementaire.

Article 2.

Cet article définit l'enveloppe budgétaire servant au financement par le biais des avoirs du Fonds des routes, rattachée à l'indice semestriel des prix de la construction valable au 1^{er} octobre 2024 (valeur 1 149,68). Il comporte en outre la clause usuelle d'adaptation des coûts à l'évolution de cet indice.

Cet article n'appelle ni d'observations de la part du Conseil d'État quant au fond ni d'observations de la part de la commission parlementaire.

Article 3.

Cet article précise que les dépenses sont imputables sur les avoirs du Fonds des routes.

Le Conseil d'État, dans son avis du 7 octobre 2025, suggère de libeller l'article sous revue comme suit :

« Les dépenses visées à l'article 2 sont imputables sur les crédits du Fonds des routes. »

La commission décide de suivre le Conseil d'État.

Article 4.

Cet article dispose que les travaux en question sont déclarés d'utilité publique, afin de pouvoir procéder en cas de besoin aux acquisitions nécessaires par la voie d'expropriations.

Cet article n'appelle ni d'observations de la part du Conseil d'État quant au fond ni d'observations de la part de la commission parlementaire.

*

Sous le bénéfice des observations qui précèdent, la Commission de la Mobilité et des Travaux publics recommande à la Chambre des Députés d'adopter le projet de loi n° 8605 dans la teneur qui suit :

*

VI. TEXTE PROPOSÉ PAR LA COMMISSION

PROJET DE LOI

relative à l'adaptation du projet de construction pour l'aménagement de la transversale de Clervaux

Art. 1^{er}. Le Gouvernement est autorisé à adapter en termes réels les dépenses concernant la loi du 7 septembre 2018 relative à l'aménagement de la transversale de Clervaux (N18-CR340-N7).

Art. 2. Les dépenses résultant de l'adaptation du projet visé par la loi précitée du 7 septembre 2018 ne peuvent pas dépasser la somme de 14 800 000 euros. Ce montant correspond à la valeur 1 149,68 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1^{er} octobre 2024. Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, ce montant est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix de la construction précité.

Art. 3. Les dépenses visées à l'article 2 sont imputables sur les crédits du Fonds des routes.

Art. 4. Les travaux visés par les dépenses à l'article 1^{er} sont déclarés d'utilité publique.

Luxembourg, le 26 février 2026

La Présidente
Corinne CAHEN

Le Rapporteur
Marc HANSEN