

Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Réunion retransmise en direct¹

Procès-verbal de la réunion du 08 janvier 2026

Ordre du jour :

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions du 24 octobre, des 7, 8 et 28 novembre 2024 ainsi que du 6 février, du 27 mars, du 13 novembre et du 11 décembre 2025
2. 8605 Projet de loi relative à l'adaptation du projet de construction pour l'aménagement de la transversale de Clervaux
 - Désignation d'un rapporteur
 - Présentation du projet de loi et examen des articles
 - Examen des avis
3. 8607 Projet de loi relative à l'adaptation du projet de construction relatif à la réalisation du pôle d'échange Howald et du réaménagement de la rue des Scillas
 - Désignation d'un rapporteur
 - Présentation du projet de loi et examen des articles
 - Examen des avis
4. Divers

*

Présents : Mme Corinne Cahen, Mme Francine Closener, M. Yves Cruchten, Mme Claire Delcourt, M. Emile Eicher, M. Félix Eischen, M. Marc Goergen, M. Gusty Graas, M. Michel Lemaire, Mme Mandy Minella, M. Meris Sehovic

Mme Yuriko Backes, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics

Mme Nancy Arendt, remplaçant M. Charles Weiler

M. Dr Jean-Paul Lickes, Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

M. Max Dörner, Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

M. Gilbert Schmit, Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

M. Romain Spaus, Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

M. Roland Fox, Directeur de l'Administration des ponts et chaussées

M. Hugo Dewar, du groupe politique DP

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Paul Galles, M. Marc Lies, M. Charles Weiler
M. David Wagner, observateur délégué

*

Présidence : Mme Corinne Cahen, Présidente de la Commission

*

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions du 24 octobre, des 7, 8 et 28 novembre 2024 ainsi que du 6 février, du 27 mars, du 13 novembre et du 11 décembre 2025

Les projets de procès-verbal des réunions du 24 octobre, des 7, 8 et 28 novembre 2024 ainsi que du 6 février, du 27 mars, du 13 novembre et du 11 décembre 2025 sont approuvés à l'unanimité par les membres présents de la commission parlementaire.

2. 8605 Projet de loi relative à l'adaptation du projet de construction pour l'aménagement de la transversale de Clervaux

À titre liminaire, Madame la Présidente demande si la commission est d'accord pour que, lors de la prochaine séance, le rapporteur soit désigné en priorité, cette désignation ne pouvant être effectuée à ce stade. La commission marque son accord.

Tout d'abord, Madame la Ministre précise, s'agissant du premier projet relatif à l'adaptation du projet de construction pour l'aménagement de la transversale de Clervaux, qu'il s'inscrit dans le cadre d'un projet de loi de 2018, par lequel un budget de 73 millions d'euros avait été approuvé. Les travaux, entamés en 2015, ont donné lieu à d'importantes réalisations, dont l'inauguration de la transversale de Clervaux en juin 2024. Elle indique que, si des coûts supplémentaires ont été constatés, des économies ont également pu être réalisées ; une fois l'ensemble consolidé, le surcoût net s'élève à 10 millions d'euros, soit 14,8 millions d'euros après indexation au mois d'octobre 2024. Elle explique que plusieurs travaux additionnels se sont avérés nécessaires, notamment en raison de l'adaptation et de la complétion du programme de construction afin de satisfaire aux prescriptions découlant de différentes autorisations environnementales. À cet égard, elle mentionne en particulier la réalisation 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, afin de prévenir tout risque d'inondation, notamment pour le lycée. Elle souligne également que l'évolution des prix des matériaux de construction depuis la période de la pandémie de Covid-19 a contribué à l'augmentation des coûts. Elle rappelle qu'en juillet 2024, le Conseil de Gouvernement a approuvé le projet de loi afférent, lequel a été déposé à la Chambre des Députés le même mois, et qu'en octobre 2024, le Conseil d'État a rendu un avis globalement favorable, assorti de quelques remarques d'ordre légistique, auxquelles il est proposé de donner suite.

Madame la Ministre indique ensuite vouloir donner quelques précisions au sujet du second projet inscrit à l'ordre du jour, à savoir l'adaptation du projet de

construction relatif à la réalisation du pôle d'échange Howald et du réaménagement de la rue des Scillas. Elle rappelle que ce projet trouve également son origine dans un projet de loi de 2018, par lequel un budget de 130 millions d'euros avait été voté, et que le chantier a démarré en 2020. Elle constate que, là encore, les crédits initialement alloués s'avèrent insuffisants, en raison de travaux supplémentaires rendus nécessaires par l'adaptation et la complétion du programme de construction, ainsi que par des opérations de dépollution et de décontamination dont l'ampleur a été sous-estimée. Elle précise que les coûts additionnels s'élèvent à 34,5 millions d'euros, tandis que des économies d'environ 12,6 millions d'euros ont pu être réalisées, conduisant à un surcoût net de 22 millions d'euros. Après indexation, un montant supplémentaire d'environ 10 millions d'euros s'y ajoute, portant le total à 32,5 millions d'euros, dont près d'un tiers correspond à l'indexation, ce qu'elle qualifie de considérable. Elle rappelle enfin que, pour ce second projet également, le Conseil de Gouvernement a approuvé le projet de loi en juillet 2024, celui-ci ayant été déposé à la Chambre des Députés le même mois, et que le Conseil d'État a rendu en octobre 2025 un avis favorable, dont il convient de tenir compte, notamment en adaptant certains aspects légistiques proposés.

Le Directeur de l'Administration des ponts et chaussées (ci-après « le Directeur ») se dit satisfait de pouvoir enfin présenter officiellement à la commission parlementaire les raisons précises des dépassements budgétaires liés au projet de la transversale de Clervaux, au lieu de se limiter à annoncer une hausse de coût sans pouvoir en expliquer immédiatement les causes. Il rappelle que cette infrastructure relie la N7 à la N18 et vise principalement à détourner le trafic, notamment les poids lourds en provenance de la N7 à destination de la zone d'activités de Lentzweiler, afin de le soustraire au centre de Clervaux, où la situation était devenue intenable en matière de sécurité routière. Il souligne que le projet a pu avancer relativement rapidement grâce à la mise à disposition préalable de terrains dans le cadre d'un remembrement et à une exécution par lots distincts, adjugés séparément. Bien que la route soit ouverte depuis 2024, certains aménagements complémentaires restent à finaliser, en particulier l'aménagement d'un dépôt sur une décharge ainsi que la construction du barrage de compensation.

S'agissant du bilan financier, il précise que l'augmentation globale ne résulte pas uniquement de surcoûts, mais que des économies ont également été réalisées sur plusieurs postes, certaines prestations ayant été exécutées à un coût inférieur aux estimations initiales. Il cite notamment des économies sur certains raccordements et placements, sur un ouvrage biotope ainsi que sur un ouvrage d'art. Il met en avant, à titre d'exemple, la maîtrise budgétaire du viaduc d'Irbich, réalisé sans dépassement et même en deçà du budget, grâce à une conduite de chantier rigoureuse et à la vigilance des équipes techniques.

Il indique par ailleurs que plusieurs lots n'ont entraîné que des écarts limités, absorbables dans les marges usuelles prévues pour imprévus.

Le Directeur identifie toutefois plusieurs facteurs majeurs expliquant les dépassements significatifs. Il met en évidence, en premier lieu, le lot 4B1, pour lequel un surcoût d'environ 5 millions d'euros est imputable à des adaptations géotechniques imprévues : la contrainte de maintenir une voirie existante en raison de la présence d'une zone boisée a rendu nécessaires des travaux de stabilisation importants, comprenant notamment la mise en place d'ancrages et de béton projeté, ainsi que la construction de murs en gabions. Il rappelle

que, même en terrain rocheux, sa structure peut engendrer des ruptures et nécessiter des mesures importantes de sécurisation.

En deuxième lieu, il mentionne les surcoûts sur certains viaducs liés à des contraintes techniques apparues en cours de chantier.

Il précise que certains travaux initialement prévus dans un lot ont été transférés vers un autre afin d'éviter un renchérissement excessif, sans toutefois empêcher la hausse globale.

Enfin, il insiste sur l'impact financier du barrage de compensation destiné à la protection contre les crues, imposé afin de prévenir tout risque d'inondation, notamment pour le lycée de Clervaux. Il explique que la planification de ce barrage a été retardée par la nécessité de finaliser les procédures d'autorisation et les études complémentaires, notamment géotechniques et hydrauliques, liées aux effets du volume de retenue sur les remblais ferroviaires, lesquels doivent être rendus étanches afin d'éviter toute déstabilisation. Ce poste représente à lui seul un surcoût estimé à plusieurs millions d'euros.

Il mentionne enfin un dernier ajustement concernant l'élargissement d'un ouvrage au niveau du raccordement oriental à la N7, requis en cours de projet pour permettre un passage plus fluide du trafic agricole et du trafic cyclable, impliquant également l'installation de glissières de sécurité, ce qui a entraîné une augmentation supplémentaire du coût.

Le Directeur conclut en indiquant que ces éléments constituent les causes principales des dépassements repris dans la fiche financière et détaillés dans l'exposé des motifs.

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

Monsieur Yes Cruchten (LSAP) estime avoir compris que le projet présentait un degré de complexité certain, de sorte que certains éléments n'ont pas pu être anticipés et ont entraîné, en conséquence, une augmentation de certains postes de dépenses. Il demande dès lors si, selon l'appréciation des intervenants, ce type de situation peut être considéré comme normal dans le cadre de projets particulièrement complexes, ou s'il s'agit au contraire d'un cas exceptionnel, compte tenu notamment du montant additionnel à approuver, qu'il évalue à près de 15 millions d'euros, soit environ 20% du budget initial.

Il formule ensuite une question plus technique au sujet des travaux de stabilisation présentés, en particulier de la paroi en béton et des injections avec ancrages : il aimerait savoir si la photographie projetée illustre l'état définitif de l'ouvrage, avec trois rangées de gabions, ou si ces gabions sont appelés à être prolongés jusqu'au sommet.

Enfin, il revient sur l'ouvrage destiné au franchissement pour le trafic agricole et les cyclistes, dont le coût estimé est passé d'environ 760.000 euros à près de 1,7 million d'euros. Il demande pour quelle raison l'élargissement de cette passerelle s'est avéré nécessaire et s'interroge, plus généralement, sur l'existence de normes ou de standards applicables à ce type d'infrastructure, dans la mesure où la nécessité de permettre le passage d'engins agricoles devrait, selon lui, pouvoir être anticipée dès la conception.

Le Directeur répond qu'il existe effectivement des normes applicables à ce type d'ouvrages, notamment en matière de dimensionnement selon des classes de charge. Il précise toutefois que, dans le cas d'espèce, il est apparu en cours de projet que le standard initialement retenu correspondait à une classe inférieure à celle qui aurait été souhaitable. Il a dès lors été décidé de viser une catégorie supérieure, notamment afin de permettre l'intégration future de la piste cyclable dite « Skyline », dans une perspective de promotion renforcée de la mobilité douce. Il souligne par ailleurs que le surcoût ne s'explique pas uniquement par l'augmentation des dimensions, mais également par le fait que l'ouvrage concerné ne comporte pas de structure en acier et qu'il a été réalisé dans le cadre de l'un des derniers lots attribués, à une période où les prix du marché étaient exceptionnellement élevés. Il indique que cette hausse conjoncturelle des prix n'a pas pu être entièrement compensée par les mécanismes d'indexation prévus, ce qui a conduit, en combinaison avec l'augmentation des quantités, à un écart financier disproportionné par rapport aux estimations initiales.

En ce qui concerne la question relative aux gabions, il explique qu'il aurait été possible d'étendre ce traitement esthétique jusqu'à la partie supérieure de la paroi, mais que l'administration a estimé que la solution retenue était suffisante : la présence de gabions et d'un parement en pierre en partie basse a été jugée adéquate, tandis que la partie supérieure a été laissée en béton, afin d'éviter d'engager des dépenses supplémentaires dans une finition purement esthétique. Il considère que cette approche ne porte pas atteinte à la qualité paysagère du site et permet de maintenir un équilibre raisonnable entre intégration visuelle et maîtrise des coûts.

Enfin, concernant la question de savoir si un tel dépassement est « normal » dans un projet de cette nature, il indique que la majorité des surcoûts provient de facteurs liés au sol, à la géotechnique et à la construction de la digue, domaines dans lesquels il est nécessaire d'adapter les solutions techniques aux réalités constatées sur le terrain. Il souligne qu'à la différence d'un projet de bâtiment, où la plupart des éléments deviennent entièrement maîtrisables une fois les fondations réalisées, les travaux d'infrastructure en terrain naturel impliquent toujours une part d'incertitude, même lorsque des sondages préalables et l'appui d'experts ont été mobilisés. Il ajoute que, dans l'idéal, l'administration souhaiterait pouvoir intégrer un facteur de risque plus important dans les budgets afin d'absorber ce type d'aléas sans devoir solliciter des crédits additionnels. Or, pour ce projet précis, les marges prévues au titre des « divers et imprévus » se sont révélées exceptionnellement faibles. Il conclut qu'une démarche est désormais en cours pour renforcer l'évaluation des risques en amont des projets, notamment grâce à l'intervention d'un ingénieur spécialisé, afin d'ajuster plus adéquatement les provisions pour imprévus et de réduire à l'avenir la nécessité de solliciter des votes de crédits supplémentaires.

Monsieur Marc Goergen (Piraten) précise qu'il se sent désormais rassuré à la lumière des explications fournies, le document ayant initialement pu laisser transparaître une lecture différente, alors que les éléments présentés lui paraissent en réalité cohérents, logiques et convaincants. Il souligne en particulier, comme point très positif, que l'Administration a assuré elle-même la conception et l'architecture du projet, ce qui permet d'éviter une situation fréquemment observée au niveau communal, où une hausse du coût des travaux entraîne mécaniquement une augmentation proportionnelle des honoraires d'architecte, avec pour conséquence un renchérissement

supplémentaire du projet. Il relève que cette approche constitue un élément particulièrement appréciable, au regard des critiques récurrentes formulées à l'égard de certains projets communaux.

Il exprime toutefois une interrogation quant à la manière dont l'évolution des prix de l'énergie a été intégrée dans les hypothèses financières. Tout en comprenant que les coûts énergétiques ont fortement augmenté durant la période liée à la pandémie de Covid-19, il rappelle que, selon les projections régulièrement exposées par le ministre compétent, une baisse des prix est attendue à partir de 2026, laquelle devrait se poursuivre en 2027, notamment sous l'effet des mesures d'aide adoptées et d'une stabilisation progressive du marché. Dans cette perspective, il s'interroge sur la pertinence de retenir, pour des projets dont le démarrage n'est envisagé qu'à l'horizon 2028 et qui se trouvent encore au stade des études, des hypothèses basées sur les niveaux exceptionnellement élevés de 2022 ou 2023. Il demande dès lors si l'Administration a veillé à ce que les entreprises soumissionnaires fondent leurs offres sur des prix de l'énergie correspondant aux niveaux anticipés pour 2026-2027 - supposés plus bas -, plutôt que sur ceux, plus coûteux, d'années antérieures, alors même que le marché et les dispositifs publics de soutien sont appelés à réduire les charges énergétiques.

Le Directeur indique que la question des prix de l'énergie doit être appréciée dans une approche plus large et ne se limite pas aux seuls tarifs de l'électricité facturés aux consommateurs. Il précise que le prix du pétrole constitue un facteur déterminant dans le coût global des travaux, non seulement en tant que combustible, mais également parce qu'il intervient directement dans la fabrication de certains matériaux, en particulier l'asphalte. À cet égard, il souligne que les entreprises doivent acquérir le bitume au prix du marché, sans qu'il n'existe de mécanisme de subvention applicable à cette composante, de sorte qu'aucune intervention publique ne permettrait d'en atténuer significativement le coût.

Il précise que, pour l'établissement des devis et des estimations budgétaires, l'Administration se fonde systématiquement sur les prix réellement observés sur le marché au moment de la préparation des projets. Il indique que l'Administration des ponts et chaussées dispose, en raison du volume important de marchés publics qu'elle gère, d'une base de données interne permettant de suivre l'évolution des prix et d'analyser les offres reçues lors des soumissions. À cet égard, il relève qu'une tendance récente est observée : lors des dernières procédures, un nombre étonnamment réduit d'entreprises a participé, ce qui peut contribuer à une hausse des prix, même dans un contexte où l'on pourrait s'attendre à une diminution. Il estime qu'il convient donc de prendre en considération l'ensemble de ces paramètres afin de produire une estimation financière réaliste et prudente. Il considère en effet qu'il ne serait ni pertinent ni utile d'élaborer un budget sur la base d'une baisse hypothétique des prix, au risque de devoir revenir ultérieurement devant le parlement pour solliciter des crédits supplémentaires.

Enfin, il assure que l'Administration exerce un suivi rigoureux de l'exécution des chantiers, grâce à la présence et à la vigilance des équipes de maîtrise d'œuvre et des ingénieurs sur le terrain, afin d'éviter toute augmentation injustifiée des coûts. Il souligne également l'importance de la coordination et de la préparation en amont - notamment en matière d'autorisations, de planification et de conception - afin de prévenir les interruptions ou ralentissements de chantier susceptibles d'engendrer des coûts additionnels

et de nourrir des revendications financières de la part des entreprises. Selon lui, une organisation rigoureuse permet ainsi de limiter les risques de dépassement et de maintenir les dépenses dans des proportions maîtrisées.

Monsieur Emile Eicher (CSV) indique avoir deux questions, principalement relatives au calendrier d'exécution. Il rappelle que deux éléments restent à réaliser, dont celui qui concerne plus directement la commune de Clervaux, à savoir le bassin de rétention. Il souligne l'importance particulière de cet ouvrage au regard d'une inondation survenue entre-temps, ayant causé des dégâts considérables, et rappelle qu'un tel dispositif avait déjà été annoncé lors de la construction du lycée. Il souhaite dès lors connaître la date prévue pour la mise en adjudication et la réalisation effective de ce chantier, afin qu'il puisse être mené à terme dans les meilleurs délais. La deuxième question porte sur l'autre élément encore inachevé, à savoir le remblai de colline (« Hiwwelbuedem »), dont il constate que les volumes diminuent progressivement au fil des évacuations, tout en s'interrogeant sur le rythme de mise en forme et sur l'échéancier relatif à sa stabilisation et à son reboisement ultérieur.

Il ajoute ensuite une remarque d'ordre plus général, en relevant que les communes ont connu la même évolution que l'État en matière de renchérissement des coûts, les prix ayant fortement augmenté dans le secteur de la construction, notamment en raison de la hausse du pétrole et des matériaux tels que l'acier. Il suggère, dans cette perspective, qu'il serait opportun que les communes et l'État se concertent plus étroitement afin de redéfinir les procédures d'adjudication et d'éliminer certaines erreurs commises par le passé.

Enfin, il se dit satisfait de l'achèvement de la transversale, qu'il considère comme indispensable, dans la mesure où la commune n'aurait pas pu lancer ses propres travaux à Clervaux tant que cette route n'était pas ouverte, faute d'accès suffisants. Il exprime toutefois une forme de compassion à l'égard des équipes de l'Administration, évoquant les discussions auxquelles il a parfois assisté sur des détails, tels que la protection de petits éléments paysagers ou d'arbres isolés. Il estime qu'il conviendrait de tirer des enseignements de ces expériences afin de simplifier et d'accélérer les procédures, gagner du temps et éviter des blocages répétés qui, selon lui, ne sont bénéfiques à personne.

Madame la Ministre souligne que la coopération entre les communes et l'État revêt une importance particulière. À cet égard, elle se félicite qu'à l'initiative de son ministère, une réunion sera organisée le 4 février 2026 entre le SYVICOL et le Ministère, à laquelle l'Administration des ponts et chaussées sera également associée. Elle précise qu'un ordre du jour a d'ores et déjà été établi et invite Monsieur Emile Eicher, s'il dispose de points supplémentaires à y inscrire - notamment ceux qu'il vient d'évoquer - à les transmettre afin qu'ils puissent être abordés lors de cette réunion.

Le Directeur précise encore que ces procédures ne sont pas établies par l'Administration des ponts et chaussées elle-même, laquelle veille avant tout à en assurer l'application correcte, ce qui n'est pas toujours simple. Il souligne que les acteurs doivent aujourd'hui maîtriser non seulement les aspects techniques liés aux travaux de génie civil, mais également les exigences relatives à la protection de l'environnement, de la faune et de la flore. Il insiste toutefois sur le fait que les équipes sont très sensibilisées à ces enjeux, qu'elles ont pleinement conscience des impacts liés à tout chantier et qu'elles

s'attachent à limiter les atteintes à la nature et à mettre en œuvre les compensations requises, conformément aux obligations réglementaires. Il ajoute que la collaboration avec les autres administrations est, de manière générale, bonne et qu'un effort de compréhension mutuelle est indispensable : ceux qui construisent doivent aussi comprendre les exigences environnementales, et réciproquement, ce qui contribue à améliorer progressivement les pratiques.

Revenant sur la question des prix, il rappelle qu'au-delà de l'indexation via l'indice de la construction, des mécanismes de révision des prix permettent de tenir compte des évolutions de marché. Il précise qu'il est arrivé que des entreprises aient remis des offres à une période où les prix étaient particulièrement élevés et qu'en fonction de la structure des marchés - notamment lorsque certains matériaux comme l'acier y représentent une part importante - l'Administration a déjà pu demander des remboursements à des entrepreneurs lorsque les prix se sont ensuite repliés. Il indique qu'une mécanique spécifique est en place afin d'assurer ce suivi.

S'agissant du calendrier, il précise qu'à ce stade, la planification prévoit une intervention sur le chantier en 2028. Ce calendrier s'explique par les travaux préparatoires indispensables, notamment pour garantir la stabilité du remblai de la CFL, qui pourrait nécessiter des opérations de génie civil spécialisé (injections, ancrages ou autres dispositifs techniques). Il indique que, préalablement à ces interventions, il convient également de mener des études environnementales afin d'évaluer précisément la présence de biotopes, ainsi que de la faune et de la flore, et de définir les mesures de compensation adaptées. Ces études sont en cours et devraient se poursuivre en 2026 et 2027, dans le cadre de la procédure d'autorisation propre à la digue, laquelle constitue un projet distinct nécessitant une instruction spécifique, indépendamment du fait qu'elle ait déjà été envisagée dans le cadre du complexe du lycée.

Le Directeur estime enfin que, une fois ces étapes franchies, le chantier de la digue ne devrait pas s'étendre sur plusieurs années, l'ouvrage consistant principalement en un remblai, même si les mesures de stabilisation éventuelles relatives au remblai ferroviaire pourraient requérir davantage de temps. Il conclut en indiquant que l'échéance de 2028 lui paraît réaliste et qu'une fois le chantier engagé, son achèvement devrait pouvoir intervenir relativement rapidement.

3. 8607 Projet de loi relative à l'adaptation du projet de construction relatif à la réalisation du pôle d'échange Howald et du réaménagement de la rue des Scillas

À titre liminaire, Madame la Présidente, Corinne Cahen, est désignée rapporteur du projet de loi.

Le Directeur revient sur le projet relatif au pôle d'échange du Howald et au réaménagement de la rue des Scillas, en rappelant qu'il s'agit d'une rallonge à la loi de financement adoptée en août 2018. Il souligne la nature multimodale de l'opération, étroitement liée à l'extension du tram prévue par la loi de 2017 pour le tronçon « Gare - Cloche d'Or ». L'Administration des ponts et

chaussées devait y aménager les assises routières, les grands déplacements de réseaux et les aménagements de voirie, tandis que Luxtram S.A. assumait la mise en œuvre des équipements ferroviaires (plateforme, équipements, ligne aérienne de contact, sous-stations). Il précise que le projet a dû être mené sous forte contrainte de calendrier, en raison du rythme d'avancement du tram, ce qui a entraîné des situations de coactivité, des complications de coordination et certains retards, notamment liés à des questions foncières et à l'utilité publique.

Il précise que le projet a été réalisé en plusieurs lots, mais que la structure du financement arrêtée dans la loi de 2018 reposait encore sur une logique budgétaire par postes (installation de chantier, voirie, assainissement, ouvrages d'art), qui ne correspondait pas nécessairement aux lots de soumission. Il a dès lors fallu procéder à un travail de « décomposition » afin de permettre un suivi fiable et une comparaison cohérente entre les montants prévus par la loi et les coûts réellement constatés.

S'agissant des causes principales des dépassements, il met d'abord en évidence l'ampleur inattendue des terres polluées : sur la base des études préalables et du cadastre des sites pollués (CASIPO), environ 1°200 tonnes relevant d'une classe de décharge nécessitant une évacuation à l'étranger avaient été anticipées, alors que le volume réel a atteint près de 70°000 tonnes, à un coût de l'ordre de 50 à 60 euros par tonne, faute de filières adaptées au Luxembourg. Cette situation a provoqué un surcoût majeur et a ralenti le chantier, du fait des analyses et des procédures spécifiques relatives aux matériaux contaminés.

Il souligne ensuite l'impact de la hausse exceptionnelle des prix lors des soumissions, qui a fortement renchéri les travaux de voirie et certains ouvrages, sans que l'indexation puisse absorber ces écarts. À cela se sont ajoutés plusieurs ajustements techniques non prévus, notamment la rénovation du tunnel du Rangwee, la modification de certaines intersections, ainsi que des adaptations imposées par les exigences de certification du tram, entraînant une reconfiguration d'accès et d'aménagements complémentaires, y compris sur la rue Eugène Welter. Il évoque également les difficultés rencontrées lors du déplacement de la Drosbach et des réseaux existants, dont la localisation réelle s'est révélée plus complexe que prévu.

Enfin, il relève que, pour le pôle d'échange du Howald, une part importante du surcoût résulte principalement de prix unitaires nettement supérieurs aux estimations, sans modification majeure des quantités. Il conclut en indiquant que, malgré certaines économies ponctuelles, l'accumulation de multiples écarts et de mesures environnementales supplémentaires imposées en cours de chantier explique le dépassement global observé.

Madame la Ministre souligne l'importance d'examiner les dossiers en détail afin de pouvoir en rendre compte de manière transparente et d'aborder, avec honnêteté, les difficultés rencontrées. Elle rappelle que, au-delà des coûts et surcoûts, la question de la coordination constitue un enjeu central.

À cet égard, elle relève que les échanges ont mis en évidence que la coopération entre l'Administration des ponts et chaussées et Luxtram S.A. n'a pas toujours été aisée. Forte de près de deux années d'expérience dans ses fonctions, elle indique que cette problématique a été identifiée rapidement au sein du ministère, ce qui a conduit à engager, avec les différentes

administrations concernées, un travail visant à repenser la coordination des projets futurs dès leur phase initiale.

Elle reconnaît que cette démarche n'est pas toujours simple, mais insiste sur le fait qu'un mandat commun a été donné afin d'améliorer de manière proactive, en amont, la coordination pour les projets à venir. Elle constate que cette approche produit déjà des résultats encourageants et se dit globalement confiante et positive quant à l'amélioration progressive de la concertation entre les administrations, y compris dans le cadre du travail de coordination mené au ministère.

Madame Corinne Cahen (DP) souligne que l'acquisition du terrain concerné constitue, à ses yeux, une réelle opportunité, dans la mesure où elle permet une meilleure organisation du trafic au niveau du carrefour. Elle rappelle, à cet égard, des épisodes d'inondation passés ayant causé d'importants dégâts, ce qui met en évidence l'importance de traiter durablement les problématiques hydrauliques afin d'éviter leur répétition. Elle formule ensuite deux questions. La première porte sur la problématique de la pollution des sols : elle s'interroge sur le caractère systématique des analyses réalisées, sur la nature des substances polluantes identifiées, ainsi que sur leur origine et leur ancienneté, exprimant sa surprise face à l'ampleur de la pollution constatée sous le site. La seconde question concerne le calendrier, et vise à obtenir une indication sur la date prévisible de l'achèvement du chantier.

Le Directeur précise, en réponse, que les analyses ne sont pas automatiques en tant que telles, mais qu'elles s'inscrivent dans un cadre procédural précis. Lorsqu'un site est identifié comme zone à risque, notamment sur la base du cadastre des sites pollués (CASIPO), il appartient au maître d'ouvrage de mettre en place les mesures organisationnelles et techniques nécessaires afin de procéder, en cours de chantier, aux analyses requises par des laboratoires spécialisés indépendants. Il indique que les pollutions mises en évidence sur ce site ne sont pas d'origine naturelle, mais résultent principalement d'activités humaines anciennes, en particulier sous les emprises routières et industrielles. Il mentionne notamment la présence de polyhydrocarbures aromatiques (PAK), issus de matériaux bitumineux anciens tels que le goudron ou le macadam à base de liants goudronneux, largement utilisés par le passé pour les infrastructures routières, ainsi que la présence de métaux lourds et d'hydrocarbures provenant d'anciennes activités industrielles ou de fuites de carburants. Il souligne que ces substances, accumulées sur plusieurs décennies, dépassent aujourd'hui les seuils admissibles et nécessitent un traitement et une évacuation spécifiques.

S'agissant du calendrier, le Directeur indique que les infrastructures routières principales sont d'ores et déjà en service et que les travaux liés au tram, notamment la pose du second rail entre la rue des Scillas et les lycées, sont en voie d'achèvement, avec une entrée prochaine en phase de tests. Les suites du projet, notamment les prolongements ultérieurs de la rue des Scillas et les liaisons avec les développements urbains environnants, dépendent désormais de l'adoption du projet de loi afférent, de la coordination avec les projets d'aménagement communaux et régionaux, ainsi que de l'avancement d'autres infrastructures structurantes prévues dans le secteur. Il conclut en indiquant que ces travaux font actuellement l'objet d'études et d'avant-projets visant à limiter, autant que possible, les risques de nouvelles surprises lors de leur mise en œuvre.

Concernant la nécessité d'une meilleure coordination entre les nombreux acteurs impliqués dans des projets d'une telle ampleur, Monsieur Marc Goergen (Piraten) relève que cette question a déjà été abordée à plusieurs reprises en commission et constate que, dans le cas présent, de nombreux partenaires étaient concernés, notamment Luxtram, la CFL, les communes ainsi que l'Administration des ponts et chaussées. Il estime dès lors que, pour les projets futurs, une coordination renforcée en amont est indispensable et se félicite de la mission confiée à M. Jean-Paul Lickes à cet effet, tout en reconnaissant la complexité de cette tâche. Il formule toutefois une question d'ordre budgétaire, souhaitant savoir si certains coûts liés à des interventions sur des infrastructures de la CFL, mentionnés dans les tableaux financiers, relèvent du budget de l'Administration des ponts et chaussées ou s'ils ont été imputés au budget propre de la CFL, étant donné que celle-ci dispose par ailleurs de ses propres crédits d'infrastructure.

En réponse, le Directeur précise que les dépenses restent imputées au budget de l'Administration des ponts et chaussées lorsque le projet relève de sa compétence, y compris lorsque les travaux concernent des infrastructures appartenant à la CFL. Il explique que la mention de la CFL dans les tableaux financiers correspond à des coûts induits par des interventions rendues nécessaires du fait de la proximité ou de l'impact des travaux sur des installations ferroviaires existantes, telles que le déplacement de poteaux, de caténaires ou d'autres équipements, ainsi que les frais d'accompagnement et de surveillance requis par la CFL pour garantir la sécurité et la continuité de l'exploitation. Ces frais doivent être remboursés à la CFL par l'Administration, même si les deux entités relèvent de l'État. Il précise en revanche qu'aucun financement n'est prévu, dans ce cadre, pour les infrastructures propres de la gare CFL du Howald, à l'exception de certains aménagements ponctuels directement liés au projet routier, tels que des travaux sur des quais rendus nécessaires par la réalisation de l'ouvrage.

Le Directeur conclut en rappelant que la coordination constitue un exercice complexe reposant sur l'interaction de nombreux acteurs, la disponibilité des informations et les contraintes de calendrier. Il souligne que, si la volonté de coopération est bien présente, une communication renforcée et un temps suffisant consacré aux échanges en amont sont essentiels pour améliorer durablement l'efficacité et la cohérence des projets.

Monsieur Emile Eicher (CSV) s'interroge sur les coûts liés à l'évacuation des terres, et plus particulièrement sur la part représentée par le transport, dans la mesure où les matériaux doivent être acheminés vers des sites situés à l'étranger. Il évoque par ailleurs des réflexions antérieures relatives à la possibilité de traiter, sur le territoire national, les terres faiblement polluées (PLK) et souhaite connaître l'état d'avancement de ces travaux ou orientations.

En réponse, le Directeur précise que les coûts de transport sont effectivement intégrés dans les frais d'évacuation, chaque kilomètre parcouru par les camions étant pris en compte dans les montants facturés par les entreprises, en complément des coûts de mise en décharge. Il souligne que ces coûts peuvent varier en fonction des sites de destination et que des risques existent lorsque des décharges initialement prévues refusent finalement les matériaux, situation qui doit néanmoins être assumée financièrement. Il indique que ces cas de figure sont encadrés contractuellement dans les cahiers des charges appliqués au Luxembourg.

S'agissant de la valorisation des matériaux sur le territoire national, le Directeur indique que, dans la mesure du possible et lorsque les caractéristiques des terres le permettent, l'Administration privilégie leur réutilisation directe sur le chantier. Il mentionne notamment le recours à des traitements « à froid » consistant à stabiliser des matériaux faiblement pollués à l'aide de liants (ciment ou émulsion bitumineuse), afin de les réemployer comme couches de fondation ou de structure, tout en assurant une traçabilité précise de leur localisation. Il ajoute que les matériaux non pollués font, quant à eux, l'objet d'un équilibrage des masses afin de limiter les transports.

Le Directeur précise enfin que la création de solutions nationales de traitement ou de stockage pour certains types de matériaux dépasserait le champ de compétences de l'Administration des ponts et chaussées. Il conclut toutefois que, du point de vue du maître d'ouvrage, de telles solutions seraient évidemment bienvenues, dans la mesure où elles permettraient de réduire les transports et les coûts associés.

4. Divers

La commission est informée que les prochaines réunions sont programmées pour le 15 janvier, consacrée à l'enquête menée par le Parquet européen dans le cadre du cofinancement européen par le FEDER/REACT-EU du projet d'électrification des bus du réseau RGTR, à la demande du groupe parlementaire CSV, ainsi que pour le 19 janvier, portant sur l'analyse des risques liés à l'utilisation de drones pour les infrastructures critiques nationales, en particulier l'aéroport, à la demande du groupe parlementaire LSAP. Madame la Présidente propose que ces deux réunions se tiennent à huis clos, puisqu'elles portent sur des questions touchant à la sécurité nationale et aux intérêts stratégiques du pays.

Procès-verbal approuvé et certifié exact
--