



CHAMBRE DES DÉPUTÉS
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Dossier consolidé

Projet de loi 4817

Projet de loi relatif à la construction d'ateliers centraux pour l'administration des Ponts et Chaussées et d'un bâtiment administratif pour l'Unité Centrale de la Police de la Route (UCPR) à Bertrange

Date de dépôt : 27-06-2001

Date de l'avis du Conseil d'État : 13-07-2001

Liste des documents

Date	Description	Nom du document	Page
27-06-2001	Déposé	4817/00	<u>3</u>
13-07-2001	Avis du Conseil d'Etat (13.7.2001)	4817/01	<u>47</u>
09-10-2001	Nouvelle version du chapitre B de l'exposé des motifs - Dépêche du Ministre aux Relations avec le Parlement au Président de la Chambre des Députés (9.10.2001)	4817/04	<u>50</u>
11-10-2001	Rapport de commission(s) : Commission des Travaux publics Rapporteur(s) :	4817/03	<u>55</u>
08-11-2001	Dispense du second vote constitutionnel par le Conseil d'Etat (08-11-2001) Evacué par dispense du second vote (08-11-2001)	4817/05	<u>64</u>
09-01-2002	Fiche financière (9.1.2001)	4817/02	<u>67</u>
31-12-2001	Publié au Mémorial A n°143 en page 2928	4817	<u>70</u>

4817/00

N° 4817

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2000-2001

PROJET DE LOI

relatif à la construction d'ateliers centraux pour
l'administration des Ponts et Chaussées et d'un bâtiment administratif pour
l'Unité Centrale de la Police de la Route (UCPR) à Bertrange

* * *

*(Dépôt: le 27.6.2001)***SOMMAIRE:**

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (20.6.2001)	1
2) Texte du projet de loi	2
3) Exposé des motifs.....	2

*

ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT

Nous HENRI, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Sur le rapport de Notre Ministre des Travaux Publics et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

Article unique.– Notre Ministre des Travaux Publics est autorisée à déposer en Notre nom à la Chambre des Députés le projet de loi relatif à la construction d'ateliers centraux pour l'administration des Ponts et Chaussées et d'un bâtiment administratif pour l'Unité Centrale de la Police de la Route (UCPR) à Bertrange.

Palais de Luxembourg, le 20 juin 2001

La Ministre des Travaux Publics,
Erna HENNICOT-SCHOEPGES

HENRI

*

TEXTE DU PROJET DE LOI

Art. 1er.– Le Gouvernement est autorisé à procéder à la construction d’ateliers centraux pour l’administration des Ponts & Chaussées et d’un bâtiment administratif pour l’Unité Centrale de la Police de la Route (UPCR) à Bertrange.

Art. 2.– Les dépenses occasionnées par la présente loi ne peuvent dépasser la somme de 2.216.000.000.– francs (54.933.205.– euros), sans préjudice de l’incidence des hausses légales pouvant intervenir jusqu’à l’achèvement des travaux.

Les dépenses sont imputables à charge des crédits du Fonds d’investissements publics administratifs.

*

EXPOSE DES MOTIFS

A. ATELIERS CENTRAUX DE L’ADMINISTRATION DES PONTS & CHAUSSEES

I. Historique

En 1978, l’Etat fit l’acquisition de l’ancienne usine de fabrication de la Chaux de Contern S.A.

En 1979, un premier hangar fut occupé par les services de distribution d’eau et des canalisations de la division des eaux de l’administration des Ponts & Chaussées. Ces services y aménagèrent un atelier mécanique, ainsi qu’un magasin pour l’entrestockage des pièces de rechange nécessaires à l’accomplissement de leurs missions.

Le service d’entretien des autoroutes occupa en 1980 deux hangars (pour le stockage du sel et du matériel de signalisation). Ce service, créé en 1974, avec la mise en service de l’autoroute A4 (Luxembourg-Esch/Alzette), occupait trois maisons et un petit hangar à Helfenterbruck. Avec la mise en service de l’autoroute A3 et du boulevard de Contournement, ce dépôt ne suffisait plus de sorte qu’il fut décidé de transférer provisoirement le service d’entretien des autoroutes à Bertrange. Au fil des années d’autres hangars et des bureaux furent aménagés, puisque, avec la mise en service de nouvelles autoroutes, ce service ne cessait de croître tant en personnel qu’en matériel. Toutes ces transformations, réalisées avec des crédits budgétaires limités, ne devaient couvrir que les besoins élémentaires et urgents, en attendant la construction d’un nouveau centre d’exploitation pour les autoroutes projeté à la Cloche d’Or. En 1982, l’étude de ce centre fut confiée au bureau d’étude suisse Bonnard et Gardel. Pour des raisons multiples ce projet n’a jamais abouti.

En 1981, le service d’entretien des stations d’épuration et des canalisations de la division des eaux a également déménagé sur le site de Bertrange. Des garages pour les vidangeuses et des locaux pour le personnel furent aménagés.

Au début des années 90, les services techniques de la division des services régionaux de Luxembourg, occupant des ateliers loués rue Albert 1er, devaient quitter les lieux puisque le bail venait à expiration. Il fut alors décidé de construire de nouveaux ateliers sur le site de Bertrange. Les ateliers de serrurerie, de menuiserie, de sérigraphie et de signalisation furent occupés en 1994. L’atelier mécanique fut provisoirement aménagé dans une partie de ces nouveaux hangars, en attendant la construction d’un nouvel atelier mécanique. Cet atelier reste toujours au stade de projet, malgré que les crédits pour la construction de cet atelier figurent depuis quelques années dans le budget de l’Etat, mais ils furent reportés d’année en année.

En 1995, l’Etat fit l’acquisition d’un bâtiment (bâtiment Luxelec) adjacent au site de Bertrange, ainsi que de plusieurs parcelles situées derrière ce bâtiment.

En 1997, après quelques travaux de transformation, le laboratoire d’essai des matériaux des Ponts & Chaussées fut transféré dans ce bâtiment, étant donné que les locaux et laboratoires occupés par ce service rue Albert 1er ne suffisaient plus aux besoins du laboratoire et n’étaient surtout pas conformes aux exigences de la loi du 9 mai 1995 relative aux établissements dangereux, insalubres ou incommodes.

Dans la foulée, une partie du service de l’éclairage public, dont les attributions furent reprises par les Ponts & Chaussées, a également été aménagé dans ce bâtiment. La partie centrale de ce bâtiment est

occupée provisoirement par les équipes de marquage de la division des services régionaux de Luxembourg, qui devraient être transférées dans de nouveaux garages prévus au projet du nouvel atelier mécanique.

En 1997, le service des arbres, nouvellement créé au sein de l'administration des Ponts & Chaussées, fut installé dans des locaux aménagés dans le bâtiment occupé par la division des ouvrages d'art (anciennement division des eaux).

La décision d'équiper les autoroutes d'un système d'information dynamique (CITA) a nécessité la construction d'un bâtiment pour la salle de contrôle et de supervision des autoroutes. Il fut décidé de construire ce bâtiment sur le site de Bertrange, vu l'étroite collaboration entre l'exploitant de la salle de contrôle et les équipes d'intervention du centre d'intervention et d'entretien des autoroutes. Ce bâtiment fut occupé en 1999.

Dans le cadre de la fusion de la police et de la gendarmerie, il fut décidé de créer une brigade des autoroutes (unité nationale de police de la route) dont le personnel serait recruté de l'ancienne brigade volante de la gendarmerie. Etant donné que les agents de cette brigade seraient présents dans la salle de contrôle du CITA et vu la collaboration entre cette unité et le centre d'intervention et d'entretien des autoroutes en cas d'intervention, il fut décidé de stationner cette unité sur le site de Bertrange. La brigade volante fut transférée fin 1999 à Bertrange où elle occupe provisoirement des locaux adjacents au bâtiment CITA occupés jusque-là par le service des arbres, qui fut transféré dans un autre bâtiment.

Le nombre des services installés sur le site de Bertrange n'a donc cessé d'augmenter et presque tous occupent des locaux provisoires en attendant une solution définitive.

II. Les services actuels et leurs attributions

1. Division Centrale de la Voirie (DCV)

- études d'impact, avant-projets et projets d'exécution de la grande voirie
- coordination et surveillance des travaux des chantiers de la grande voirie
- études détaillées des ouvrages d'art et tunnels, équipements des tunnels, mesures de protection phonique
- entretien de la grande voirie, comprenant la réfection des couches de roulement, le renouvellement du marquage et de la signalisation verticale, la réfection et la réhabilitation des ouvrages d'art et des tunnels
- les études et l'exécution des plantations le long de la grande voirie
- les études de modification du réseau et des aménagements de sécurité
- *Centre d'Intervention et d'Entretien des Autoroutes (CIEA)*
 - gestion de la grande voirie
 - entretien et maintenance des chaussées, tunnels, ouvrages d'art, signalisation et équipement en général
 - gestion des plans de viabilité hivernale et réalisation du service hivernal
 - permanence de 7 jours/7 jours et 24 hrs/24 hrs et intervention d'urgence sur le réseau
 - réparation des dégâts causés par les accidents, surveillance des travaux de réparation, ainsi que gestion des procès-verbaux
 - police de la voirie
- *Contrôle et Information du Trafic sur les Autoroutes (CITA)*
 - études du projet, adjudication, coordination et surveillance des travaux
 - réceptions des fournitures en usines et sur site
 - permanence à la salle de contrôle, surveillance des équipements, commandes des équipements et exécution des plans d'action
 - élaboration de plans de gestion du trafic
 - gestion des contrats de maintenance des équipements du système

- échanges d'information de trafic avec des partenaires locaux et étrangers
- gestion du trafic en étroite collaboration avec la police grand-ducale

2. Division des Services Régionaux de Luxembourg (DSRL)

- *Ateliers techniques Central (ATC)*
 - acquisition, entretien, maintenance et gestion du parc de véhicules
 - missions en relation avec la signalisation verticale et horizontale
- *Service de l'Eclairage Public (SEP)*
 - études de nouvelles installations d'éclairage public
 - entretien et maintenance des installations d'éclairage et des équipements techniques des tunnels
- *Services des Arbres (SDA)*
 - études et projets des nouvelles plantations le long de la voirie de l'Etat
 - travaux de plantations et d'entretien des arbres solitaires et d'alignement
 - surveillance des travaux de plantations faits par des entreprises

3. Division des Ouvrages d'Art (DOA)

- élaboration de projets, avant-projets et principes de réhabilitation des ouvrages d'art
- coordination et surveillance des travaux de construction d'ouvrages d'art
- travaux d'auscultation et de mensuration des ouvrages d'art
- inspection périodique, prévisites, préinspections et inspections détaillées, visuelles et instrumentées des ouvrages
- gestion et entretien des cours d'eau navigables
- assistance technique pour les réparations et modernisation des écluses
- travaux de réhabilitation et d'assainissement, mesures anticrues, entretien et aménagement divers pour les hangars d'Esch-sur-Sûre et de Rosport

4. Division des Services Spéciaux (DSS)

- *Laboratoire d'essai des Matériaux (LABO)*
 - essais et analyses des matériaux comme les bétons, mortiers, granulats, graviers, sables, pierres briques, dalles de trottoir, sols, tuyaux TPC, liants et enrobés hydrocarbonés, goudrons, bitumes, émulsions, sels de déneigement, eaux, fluides, éléments de construction
 - contrôle et réception des matériaux fournis et mis en oeuvre aux chantiers publics et privés
 - contrôle des centrales à béton
 - contrôle des postes d'enrobage dans le cadre de la procédure de certification
 - contrôle des installations de production des granulats en vue de la certification
 - certification Benor des ciments luxembourgeois
 - essais interlaboratoire dans le cadre de la normalisation européenne de l'essai de résistance du béton au gel/dégel
 - élaboration du règlement, transposition des dispositions à prendre pour l'application du règlement pour la certification d'installations d'enrobage et d'enrobés hydrocarbonés pour la construction routière
 - assistance et suivi en vue de la valorisation des scories provenant des fours à arc électrique
 - campagne de prospection dans les pays limitrophes dans le but d'élargir la gamme des sables et pierres à utiliser dans la construction routière

- *Service géologique (SE) uniquement dépôt des carottes*
 - reconnaissance géologique et géotechnique pour des projets de génie civil de construction de routes ou d'ouvrage d'arts
 - travaux de terrain dans l'intérêt de la carte géologique générale et détaillée
 - prise de levés de terrain
 - étude lithologique des différentes formations
 - réalisation et présentation des cartes relatives aux observations de la géophysique aéroportée, champ aéromagnétique et radioactivité naturelle (champ de l'uranium, thorium et potassium)
 - reconnaissance et travaux hydrogéologiques dans le cadre de l'alimentation en eau potable du pays

III. Les besoins

Comme il ressort déjà de l'historique, la plupart des services installés sur le site de Bertrange occupent des locaux provisoires en attendant une solution définitive.

1) Division Centrale de la Voirie

De 1980 à 2000, la longueur du réseau autoroutier est passée de 36,8 km à 113,7 km. La longueur des bretelles des échangeurs est passée de 35 km à 66,5 km. Avec la mise en service dans les prochaines années de l'autoroute vers la Sarre et de l'autoroute du Nord, le réseau va atteindre 160 km. Déjà maintenant, les locaux et hangars existants ne suffisent plus aux besoins du Centre d'Intervention et d'Entretien des Autoroutes.

- le hangar pour le stockage des fondants chimiques est trop petit, de sorte qu'on a des temps de chargement trop importants en période hivernale. D'autre part, la capacité de stockage est trop faible de sorte qu'on pourrait rapidement arriver à une rupture de stock en cas de problèmes d'approvisionnement des fondants.
- les hangars abritant les véhicules sont trop petits, de sorte que bon nombre de véhicules ne peuvent être stationnés sous abri avec le risque de problèmes de démarrage.
- les locaux sociaux des ouvriers sont trop petits et ne remplissent plus les critères requis. Les installations sanitaires sont insuffisantes et laissent à désirer du point de vue hygiénique.
- les magasins sont disséminés dans plusieurs hangars de sorte que la gestion du matériel est difficile, voire impossible.

Afin de résoudre tous ces problèmes il est prévu dans le cadre du projet de construire

- de nouveaux garages pour les camions, engins multiusages et voitures de service
- un nouveau magasin centralisé où tout le matériel sera entreposé, permettant une meilleure gestion des stocks.
- un nouveau hangar pour les camionnettes, remorques, remorques de signalisation et autres petits équipements
- de nouveaux locaux avec des installations sanitaires adéquates pour le personnel.

Dans le cadre de la construction d'un nouveau bâtiment pour l'unité nationale de police de la route, il est prévu d'aménager de nouveaux bureaux pour la division centrale de la voirie qui sera transférée à Bertrange. Il est également prévu de construire des locaux d'archives pour les besoins de la DCV.

2) Division des Services régionaux de Luxembourg

L'atelier mécanique, qui a déjà été décidé il y a quelques années a été intégré dans le projet afin de présenter un concept d'ensemble cohérent. De nouveaux garages et un dépôt sont prévus pour les services du marquage routier.

Dans le cadre du projet il est prévu de créer dans les ateliers existants des locaux et un petit dépôt pour le service des arbres.

Les services techniques et ateliers du service de l'éclairage public doivent quitter leur dépôt actuel à Capellen qui sera repris par le service de l'énergie de l'Etat. Ce service et ces ateliers seront transférés à

Bertrange, où un nouveau bâtiment est prévu et où seront regroupés les bureaux qui sont logés actuellement dans le bâtiment Luxelec, les services techniques et les ateliers. Les camions élévateurs du SEP trouveront leur place dans de nouveaux garages.

3) Division des Ouvrages d'art

Les services de la division des ouvrages d'art devront quitter le hangar qu'ils occupent actuellement étant donné que ce hangar sera démoli pour la construction du bâtiment de l'unité nationale de police de la route. Ces services seront déplacés dans le bâtiment Luxelec dans la partie laissée vacante par le service de l'éclairage public. Ces services recevront enfin des installations sanitaires adéquates.

4) Division des Services spéciaux

Le service géologique sera transféré de Luxembourg à Bertrange, d'une part parce que les locaux actuels sont devenus trop petits et d'autre part parce que ce service a beaucoup de synergies avec le laboratoire d'essai des matériaux. A cette fin le bâtiment Luxelec sera agrandi et transformé afin de pouvoir abriter les bureaux et laboratoires des deux services. Il est prévu de créer un espace public, utilisé par les deux services, où peuvent avoir lieu des formations. Il est également prévu d'aménager dans cet espace une bibliothèque accessible au public.

*

B. BATIMENT DE L'UNITE CENTRALE DE LA POLICE DE LA ROUTE (UCPR)

1. La brigade volante (BV) de la gendarmerie grand-ducale est le prédécesseur de l'UCPR de la police grand-ducale. Elle faisait partie des unités spéciales de la gendarmerie et était gérée par son commandement, qui dépendait du commandant des unités spéciales de la gendarmerie. Les missions de la brigade volante consistaient à surveiller la circulation routière sur le réseau autoroutier et les grands axes, à effectuer des escortes et à participer à l'instruction routière des écoliers.

2. L'UCPR reprend les missions de la brigade volante. Il faut cependant remarquer que la stratégie d'emploi de la nouvelle unité prévoit en plus:

- que le commandant de l'UCPR est responsable de l'ensemble de la sécurité sur le réseau autoroutier,
- que l'UCPR participe à la gestion active du CITA,
- que l'UCPR se spécialise dans l'exécution des contrôles,
- que l'UCPR dispense l'instruction des policiers,
- que l'UCPR traite tous les accidents sur le réseau autoroutier et rédige tous les procès-verbaux en question.

3. Ainsi l'avant-projet du règlement grand-ducal concernant l'administration du corps de police grand-ducale prévoit ce qui suit:

Article 17:

(1) L'unité centrale de police de la route est chargée, sous l'autorité du directeur général, de la surveillance et du contrôle routier sur la voirie à déterminer par le directeur général de la police, y compris le relevé et le traitement des accidents, d'escortes particulières et de contrôles spécialisés ainsi que de l'assistance des services régionaux de circulation. Le cadre de ces missions, les modalités de prestation de support et les formes de coopération vis-à-vis des autres services de police sont déterminés par le directeur général de la police.

(2) Cette unité est dirigée par un commandant issu du cadre supérieur de la police; ce dernier est responsable de l'organisation du service et veille à la bonne exécution de celui-ci suivant les directives émises par le directeur général et dans le respect des lois, règlements et instructions en vigueur. Il peut être assisté d'un commandant adjoint issu de la carrière des inspecteurs.

Commentaire de l'article

Article 17:

L'unité centrale de police de la route est appelée à assurer la surveillance continue dans le temps et dans l'espace de la circulation sur l'ensemble de la grande voirie nationale tels les autoroutes, les voies de contournement et les grands axes routiers, y compris le relevé et le traitement des accidents survenus sur ce type de voirie.

Elle assure par ailleurs toutes missions d'escorte, d'honneur et de circulation à l'occasion de visites officielles de hautes personnalités, de compétitions sportives, de transports de fonds et de transports à dimensions exceptionnelles.

Enfin, cette unité prend en charge l'éducation et la prévention routière notamment dans les écoles par le biais d'un théâtre de guignol, d'un jardin de circulation et de séances d'instruction, et ce en coopération avec les services régionaux.

Cette unité ne fonctionne donc pas différemment de l'ancienne brigade volante de la gendarmerie qui assurait tout cet éventail de missions déjà sous l'ancien régime, hormis le fait que cette unité porte une plus grande attention en termes de répression et de prévention au réseau autoroutier et qu'elle traite les accidents de la circulation sur ce genre de voirie.

4. La superficie des locaux occupés antérieurement par la brigade volante sur le site Verlorenkost était d'environ 1.056 m² répartie de la manière suivante:

4.1. Bâtiment administratif, 1 rue Curie:

1er étage:		
Bureaux		286,30 m ²
Salle Briefing (commun)		95,00 m ²
Cuisine		3,50 m ²
Toilettes		12,00 m ²
Archives (2)		25,80 m ²
Escalier et couloirs		48,80 m ²
Bureaux commandement		35,00 m ²
Total:		506,40 m²
Rez-de-chaussée:		
Réception:		16,00 m²
Sous-sol:		
Emplacement voitures	(2 voitures)	30,00 m ²
Emplacement motos	(25 motos)	88,00 m ²
Couloir et entrée		204,00 m ²
Total:		322,00 m²
Vestiaires		15,80 m ²
Douches et toilettes		15,80 m ²
Total:		31,60 m²

4.2. Garage Central de la Police Grand-Ducale:

10 voitures ont été placées au Garage Central, faute d'emplacement dans le bâtiment. Ces voitures occupent une superficie de $3 \times 6 \times 10 =$	180,00 m ²
Total:	1.056 m²

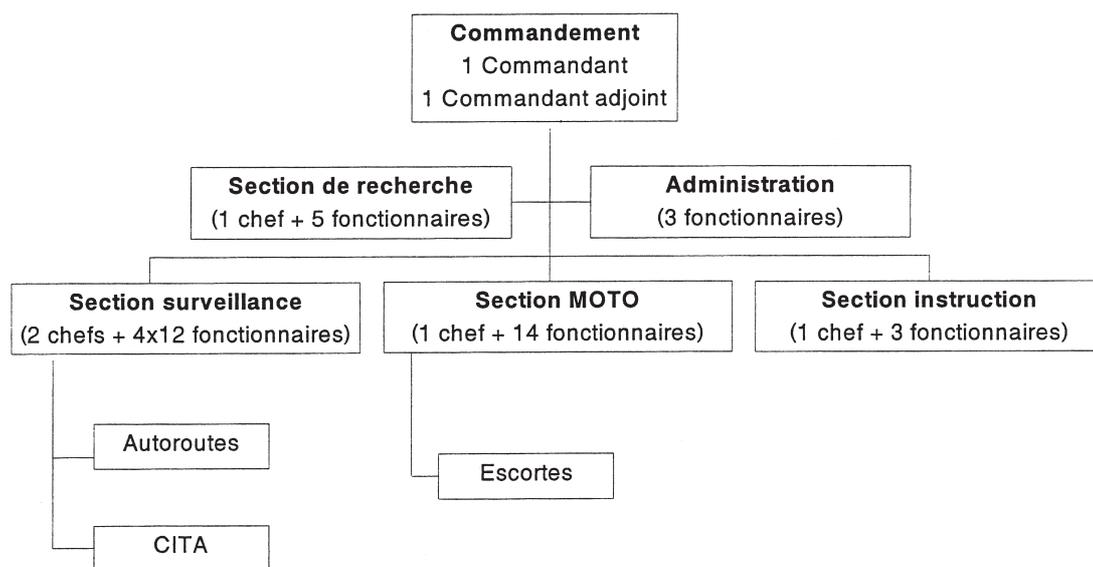
A remarquer que les pneus d'hiver des 12 véhicules ont été stockés dans le garage central de la Police Grand-Ducale. Or, à l'avenir il faudra prévoir un entrepôt des pneus de rechange pour le parc automobile dans le nouveau bâtiment de l'UCPR.

5. On a vu que le réseau autoroutier atteindra à moyen terme une longueur d'environ 160 kilomètres.

6. Afin de pouvoir réaliser ses missions, en particulier le traitement administratif des accidents de la route sur un réseau de 160 kilomètres, il est prévu, à partir de l'année 2002, d'augmenter progressivement les effectifs pour aboutir au nombre de 80 policiers et de 2 artisans à l'UCPR, équipés d'un parc automobile comprenant:

- 35 véhicules,
- 50 motos.

Ci-après l'organigramme de l'UCPR – version finale –:



N.B. La section surveillance comprendra une majorité de motocyclistes pour assurer en partie la surveillance routière et pour faire l'apport en personnel pour les multiples escortes.

7. Conclusions:

La brigade volante avec 27 fonctionnaires, un parc automobile de 12 véhicules et 25 motos occupait jadis 1.056 m².

L'UCPR, avec des missions élargies (traitement administratif des accidents sur le réseau autoroutier, participation à la gestion CITA; sections de recherche et instruction) aura un effectif de 82 personnes, et sera dotée de 30 voitures et de 50 motos.

Compte tenu du triplement des effectifs et des moyens, et en raison des missions supplémentaires, une surface de 4100 m² sera nécessaire à cette unité.

II. PARTIE TECHNIQUE

A. Ateliers centraux de l'administration des Ponts & Chaussées

1. Situation

Les ateliers centraux de l'administration des Ponts & Chaussées se trouvent sur un terrain situé à Bertrange/Gare au nord de la voie ferrée.

Le terrain est actuellement délimité:

- vers le sud par la rue du chemin de fer,
- vers l'est par la rue (N35) faisant la connexion de la route d'Arlon (N6) avec la rue de Luxembourg (CR181) allant à Bertrange.

La nouvelle route de liaison N34 (route d'Arlon – rue de l'Industrie) délimitera le terrain vers le nord.

La desserte du site se fait actuellement par la rue du chemin de fer et son passage à niveau exploité par une société pétrolière.

Un accès direct à la nouvelle route de liaison N34 permettra d'améliorer considérablement les interventions des différentes divisions.

Le terrain classé dans le PAG de la Commune de Bertrange dans la zone d'activités (secteur artisanal, tertiaire et communal) touche vers l'ouest à un terrain également classé zone d'activités. Au-delà de la nouvelle route de liaison au nord et de la voie ferrée au sud se trouvent des zones d'habitation.

Le terrain de forme rectangulaire a une longueur en moyenne de 380 m tandis que la largeur est de 190 m avec une superficie totale d'environ 7 ha. Il présente une légère pente de deux mètres du nord vers le sud ainsi que de l'ouest vers l'est.

Les anciens bâtiments et halls de production de la S.A. Chaux de Contern sont dans un état délabré de façon qu'ils ne peuvent plus être utilisés.

Les bâtiments récents seront adaptés au plan d'ensemble.

2. Conception d'ensemble

La conception d'ensemble du projet est particulièrement conditionnée par une organisation rigoureuse du site permettant un fonctionnement optimal des différents services ainsi que par la situation et la nature du terrain.

Les destinations fonctionnelles des bâtiments à construire sur le site sont les suivantes:

- un atelier mécanique pour tous les services de l'administration des Ponts & Chaussées
- des garages pour camions lourds pour les différents services de l'administration des Ponts & Chaussées
- des garages pour camionnettes et voitures
- des ateliers et des magasins
- des bureaux et équipements sociaux pour les différents services de l'administration des Ponts & Chaussées
- un dépôt des fondants chimiques
- des garages et un immeuble administratif pour la police autoroutière (UCPR).

La construction des garages en série linéaire, le long de la rue du chemin de fer et de la future N34, permet une exploitation optimale du terrain aussi bien du point de vue surface constructible que du point de vue organisation.

Il en résulte deux rues intérieures dont la largeur tient compte du rayon de braquage des différents engins. Ceci permet un bon fonctionnement et une circulation optimale à l'intérieur de l'enceinte tout en intégrant sur le site les bâtiments existants qui ne seront pas démolis.

La construction des garages le long des rues bordant le terrain permet de délimiter d'une façon précise le site vers l'extérieur. Les garages constitueront une protection acoustique et visuelle pour les zones d'habitation des environs.

2.1. Organisation du site

Le site sera divisé en trois zones qui répondent aux différentes fonctions des services et qui permettent un développement en phases. Les trois zones seront desservies par deux accès sur la rue du chemin de fer ainsi que par un accès sur la nouvelle route N34.

1ère zone:

A l'ouest du site, l'atelier mécanique sera construit en premier lieu. Il formera un ensemble d'exploitation avec l'atelier de signalisation existant et le garage du marquage à construire. Ces trois ateliers ainsi que la station à Diesel et la balance qui se trouveront à côté, seront gérés et exploités par le même personnel.

2e zone:

Le bâtiment CITA (Contrôle et Information du Trafic sur les Autoroutes) achevé en 1999 et dans lequel se trouvent actuellement les bureaux de la DCV (Division Centrale de la Voirie), sera agrandi pour abriter des bureaux supplémentaires et les archives de la DCV. Les bureaux de la police autoroutière, qui travaille en étroite collaboration avec la DCV et le CITA, seront logés dans ce même bâtiment de même que leurs garages.

Les halls abritant les engins pour le service hivernal, et les autres locaux prévus pour la DCV (garages pour les camionnettes et voitures, magasin, etc.) seront regroupés dans la partie centrale du site à côté du bâtiment CITA. Ici se trouvera aussi le dépôt des fondants chimiques, situé entre ces garages et le bâtiment dit Luxelec.

3e zone:

Dans la troisième zone du site, dans laquelle se trouve le hall existant avec le service du laboratoire d'analyse et d'essai de matériaux, se regrouperont les services présentant des synergies avec ce dernier. En effet dans ce même hall, qui sera transformé et agrandi vers le nord, seront regroupés et annexés, et le service DOA (Division des Eaux et Ouvrages d'Art), et le service géologique et le service archéologique.

Le hall existant qui gardera surtout ses fonctions de laboratoire et de dépôt, sera complété par un immeuble administratif, qui sera le bâtiment d'identification du site avec les bureaux des différents services. Au rez-de-chaussée de cet immeuble sera aménagée une salle d'exposition qui permettra au service géologique ainsi qu'au service du laboratoire d'analyse et d'essai de matériaux, d'offrir des formations publiques, en rapport avec le jardin géologique récemment aménagé.

Le service de SEP (Service de l'Eclairage public) qui sera regroupé sur le site, sera agrandi par des surfaces de bureaux et des garages. En contact avec le public, il trouvera son emplacement à côté d'une entrée vis-à-vis du bâtiment logeant le service du laboratoire d'analyse et d'essai de matériaux.

De façon générale, le site est conçu de façon à ce que les bureaux des différents services, les équipements sociaux ainsi que le réfectoire du site soient regroupés à côté des entrées, en venant de la rue du chemin de fer. Les emplacements de parking pour le personnel des Ponts & Chaussées et les visiteurs sont prévus à l'extérieur du site, le long de la rue de chemin de fer, pour ne pas entraver le fonctionnement normal du service.

3. Conception architecturale

La conception architecturale est marquée par le caractère industriel des bâtiments.

Ce caractère est souligné par

- la composition d'un ensemble fonctionnel
- la typologie des bâtiments (en majorité des garages)
- l'utilisation des matériaux
- le système de construction (halles en acier et bâtiments en béton)

Seul le bâtiment existant CITA avec l'immeuble administratif de la police autoroutière, aura un caractère architectural différent.

La volumétrie des bâtiments, conditionnée par les fonctions auxquelles ils sont destinés, respectivement par les engins qu'ils doivent abriter, est définie de manière à faire du site une composition d'ensemble.

Les garages, délimitant le site vers l'extérieur, seront réalisés au moyen d'une construction métallique et seront organisés selon une trame de 6 m (resp. de 5,5 m). La trame correspond à la largeur des différents engins.

Chaque garage sera muni d'un auvent permettant au personnel de travailler et de circuler à l'extérieur, à l'abri des intempéries. Il permettra en outre de stocker du matériel de travail à l'extérieur, à proximité des différents lieux de travail.

Les façades des garages seront recouvertes d'un revêtement métallique, qui sera structuré par des bandes horizontales d'une cinquantaine de centimètres. Ces bandes seront accentuées par le jeu de l'ombre. Les joints verticaux ne seront pas mis en évidence.

Afin d'intégrer les bâtiments existants de façon optimale, tant du point de vue fonctionnel que du point de vue architectural, le hall existant contenant le service du laboratoire d'analyse et d'essai de matériaux, la DOA etc. sera également doté de la même façade.

Les entrées des halls donnant sur les rues intérieures seront vitrées pour laisser passer la lumière dans les garages et seront structurées par les grandes portes sectionnelles vitrées.

Dans la rangée centrale des bâtiments se situant entre les garages à l'intérieur du site, se trouve le dépôt des fondants chimiques utilisés en période hivernale contre le gel. A cause du stockage de NaCl et de CaCl très agressifs par rapport à l'acier, une construction en bois doit être prévue. Les façades de ce dépôt seront également structurées par des bandes horizontales d'une cinquantaine de centimètres, accentuées par le jeu de l'ombre.

La façade du bâtiment de la police autoroutière, qui se trouve dans la même rangée, sera également réalisée en reprenant l'idée de ces bandes horizontales.

Ainsi ces bandes, de dimension identique reprises sur toutes les façades (garages, police autoroutière et fondants chimiques) permettent de garder une unité à travers le site, indépendamment des matériaux utilisés.

Tout décor inutile nécessitant un investissement important ou un entretien accru sera évité. L'architecture du complexe aura donc un caractère très fonctionnel, mettant en évidence d'une manière simple et harmonieuse les volumes et les espaces.

4. Conception des installations techniques

Le bâtiment existant „atelier de signalisation“ ne sera pas transformé lors du réaménagement du site. Les autres bâtiments, à l'exception du bâtiment des „essais matériaux“ et de la nouvelle partie du bâtiment C.I.T.A., vont être démolis et reconstruits lors des travaux de réaménagement.

Le concept d'approvisionnement en énergie thermique prévoit deux chaufferies distinctes. Le combustible utilisé sera le gaz naturel.

La première chaufferie, se trouvant près de la rue du chemin de fer, comporte deux chaudières à condensation d'une puissance approximative de 2 x 520 KW.

La deuxième chaufferie, se trouvant dans le fond du terrain comporte une chaudière à condensation d'une puissance approximative de 350 KW.

La conduite de gaz existante doit être modifiée en fonction du nouvel emplacement des chaufferies. Chaque bâtiment est pourvu d'une sous-station de chauffage, qui sera alimentée par des conduites de chauffage à distance.

La régulation de toute l'installation sera réalisée par une gestion technique centralisée (GTC). Les eaux pluviales seront recueillies afin de pouvoir être réutilisées pour l'arrosage des alentours.

La station de transformation et le groupe diesel existant seront déplacés dans une première phase avant d'être intégrés dans le bâtiment D.C.V./S.E.P. Garage et Magasin.

Tous les bâtiments seront pourvus d'une détection incendie. L'éclairage extérieur sera réalisé par un éclairage en façade. La surveillance du site sera assurée par des caméras vidéo disposées aux accès.

Le bâtiment administratif de la police autoroutière et le C.I.T.A. ainsi que toutes les zones recevant du public seront chauffés par des radiateurs tubulaires. Les locaux annexes seront chauffés par des radiateurs à plaques.

Les toilettes ainsi que les vestiaires du bâtiment seront ventilés mécaniquement. Le local séchoir sera pourvu d'un groupe de ventilation séparé afin de garantir un séchage des vestes et uniformes y déposés. Les grandes salles de réunion seront ventilées et climatisées pour garantir un maximum de confort.

Le parking fermé du bâtiment administratif disposera d'une ventilation mécanique, d'un système d'extinction du genre „sprinkler“ et d'un bassin de rétention des eaux d'extinction. Les eaux usées provenant de la surface du parking seront traitées par un séparateur d'hydrocarbures avant d'être évacuées dans la canalisation publique.

Le bâtiment administratif sera équipé d'un réseau d'armoires incendie armées (R.I.A.) et d'appareils sanitaires en nombre suffisant alimentés en eau chaude et froide.

L'atelier mécanique sera chauffé par des plaques chauffantes suspendues à la toiture, et les zones annexes par des radiateurs et par des aérothermes. L'atelier mécanique sera équipé de réseaux R.I.A., d'air comprimé et d'extractions séparées pour les gaz d'échappement des camions et voitures. L'atelier mécanique sera muni d'une installation de lavage pour camions et voitures. Afin de réduire les besoins en eau sanitaire, la station de lavage sera équipée d'une récupération des eaux pluviales. Les eaux usées provenant des surfaces de l'atelier seront traitées par un séparateur d'hydrocarbures avant d'être évacuées dans la canalisation publique. Une ventilation mécanique est prévue pour les vestiaires et les toilettes. Pour les travaux de réparation et de maintenance des camions et des voitures, deux ponts de levage d'une capacité de 2,5 et 6 tonnes seront installés dans l'atelier mécanique.

L'extension du laboratoire et du service géologique comprend trois étages. Pour la nouvelle entrée au rez-de-chaussée il est prévu un chauffage au sol ainsi qu'une ventilation mécanique. Les autres locaux seront chauffés par des radiateurs tubulaires et à plaques. Les appareils sanitaires installés dans la nouvelle partie seront branchés sur l'installation existante. Une ventilation mécanique est prévue pour les toilettes.

Les garages et magasins seront chauffés par des plaques chauffantes suspendues à la toiture. Les zones annexes seront chauffées par des radiateurs et par des aérothermes. Les eaux usées provenant des surfaces du garage et du magasin seront traitées par un séparateur d'hydrocarbures avant d'être évacuées dans la canalisation publique. Une ventilation mécanique est prévue pour les vestiaires et les toilettes. La zone „équipements sociaux“ sera équipée d'une kitchenette avec une petite extraction séparée.

5. Conception constructive

Le module de 6 m (resp. de 5,5 m) adopté pour les constructions métalliques correspond à la largeur des différents engins.

La profondeur des bâtiments (20 m) et la largeur des routes principales internes (30 m) qui forment l'espace entre les garages résultent de la longueur et du rayon de braquage des engins.

Dans les halls où les engins n'occupent pas toute la profondeur du garage, une galerie à deux niveaux est prévue comme surface de magasin ou comme locaux de travail pour les différents exploitants du site.

Les façades – à l'exception du dépôt des fondants chimiques – sont des revêtements métalliques. Tous les halls sont munis de murs à caissons avec isolation thermique adéquate. Ces murs à caissons contribuent également à porter le revêtement métallique extérieur. Des murs de protection intérieurs en maçonnerie sont prévus.

Dans les toitures des garages et des ateliers seront intégrées des bandes translucides pour garantir l'éclairage naturel.

Les planchers des halls techniques et des garages seront du type industriel à haute compression, réalisés en dalles monolithiques.

La rapidité d'exécution et de mise en oeuvre des ateliers est primordiale. Le système porteur doit en conséquence être composé d'éléments en acier pouvant être assemblés facilement et rapidement. Cette remarque est également valable pour les éléments de bardage extérieurs.

En ce qui concerne le projet architectural, les contraintes se situent au niveau:

- de la toiture (plate, avec légère pente pour l'évacuation des eaux);

- de la géométrie et de la finition des bardages extérieurs pour l’aspect architectural;
- des fonctions des différents ateliers: présence de pont roulant, bureaux et ateliers nécessitant des parois „en dur“ pour l’accrochage d’armoires et outils;
- de la protection des structures vis-à-vis de la circulation des camions (risque de dégâts aux façades) et des agents atmosphériques (sel de déverglaçage).

Enfin, comme pour toute structure de type industriel, les travaux d’entretien des structures doivent être limités au minimum.

En conséquence, vu la conception répétitive des ateliers, le système structural s’impose par lui-même. Il est composé de portiques identiques équidistants de 6 m, espacées dans le sens longitudinal.

6. Portiques

Pour les ateliers de mécanique, les portiques sont modulés sur des trames de 6 mètres. Ils sont composés de 2 colonnes porteuses espacées de 15 mètres et d’une poutre transversale supérieure avec porte-à-faux pour les auvents et pour les vestiaires/bureaux.

Pour des raisons économiques et de facilité d’assemblage, ces portiques seront constitués de profilés métalliques laminés à chaud en sections standard du commerce. Le dimensionnement définitif est subordonné aux charges de travail du pont roulant.

7. Toitures

En fonction de la répétition des portiques, un système de toiture plate avec une pente légère (1-2%) vers l’arrière des bâtiments est aisément réalisable.

Des panneaux métalliques autoportants d’aspect varié, comportant une isolation thermique, constituent une solution préfabriquée éprouvée, rapide d’exécution et peu coûteuse. Ces panneaux reposeront sur des pannes métalliques régulièrement espacées entre les portiques.

8. Bardages extérieurs

Des bardages métalliques avec isolation thermique à l’intérieur peuvent être fixés à un système constitué de montants et lisses horizontales prévus à cet effet le long des pignons. Ce bardage métallique devra être protégé à l’extérieur par des plots en béton ou métalliques ou encore par des glissières de sécurité. En outre, une maçonnerie intérieure devra permettre l’accrochage d’armoires de rangement.

9. Structures des „vestiaires et/ou bureaux“

A l’intérieur des halls, des vestiaires et/ou bureaux sont à réaliser localement sur la dernière travée de 5 mètres.

Pour les éléments de plancher, des éléments de dalles en béton préfabriquées sont prévus. Cette solution présente l’avantage d’être rapidement réalisable et de garantir une finition nette (sous-face dalle lisse).

10. Agencements intérieurs

Les agencements intérieurs seront simples, robustes et appropriés à la destination des ateliers centraux de l’Administration des Ponts & Chaussées.

Les planchers des ateliers seront réalisés en béton industriel.

Les recouvrements des sols pour les parties publiques au rez-de-chaussée des bâtiments – équipements sociaux, bureaux, exposition – seront réalisés en béton industriel coloré.

Les sols des bureaux seront couverts d’un linoléum facile à l’entretien.

Les vestiaires et les sanitaires seront en carrelage.

Les recouvrements des murs seront principalement en maçonnerie apparente peinte.

Les couleurs utilisées sur le site seront en général claires afin d’offrir aux occupants un environnement accueillant.

Tous les matériaux utilisés sur le site seront robustes et simples.

11. Aménagements extérieurs

Vu que la conception du projet vise essentiellement un fonctionnement rigoureux du site, permettant aux véhicules des différents services une circulation optimale dans l'enceinte, l'aménagement d'espaces verts se concentre aux zones périphériques à l'exception d'une zone verte de récréation au milieu du site.

Les éléments et matériaux utilisés pour l'aménagement de l'extérieur seront de caractère robuste et simple.

Au sud, entre les garages et la rue du chemin de fer, est prévue une double rangée de stationnement. Une allée, plantée d'arbres à longue tige et parallèle à la rue, borde les emplacements de parking.

A l'est, le talus, longeant le hall existant en bordure de la rue (N35), sera recouvert de haies vives. Ces haies vont incorporer le jardin géologique et donneront ainsi un caractère plus attrayant au talus.

Au nord, du côté de la nouvelle route de liaison (N34) un mur antibruit vert limitera le site ce qui constituera aussi bien une protection visuelle que sonore pour le quartier d'habitation en amont.

Vers l'ouest, la haie vive, existante le long de l'atelier de signalisation et de l'atelier mécanique à construire, sera maintenue respectivement complétée.

A l'intérieur du site une aire de repos en gravier sera définie par quelques arbres offrant de l'ombre. Cet endroit sera aménagé avec des éléments simples: bancs en bois/métal, qui correspondront au caractère général du site.

B. Bâtiment de l'Unité Centrale de la Police de la Route (UCPR)

1. Généralités

Le bâtiment s'inscrit dans le projet global du site en tenant compte du changement d'orthogonalité d'implantation défini par le plan directeur.

Si l'implantation suit le schéma directeur de l'ensemble (clarté des lignes extérieures, volumes et façades), il se distingue néanmoins des halls, garages et dépôts de par sa fonction et sa destination.

Situé à l'entrée principale du site cet immeuble administratif abritant le C.I.T.A. (Contrôle et Informations du Trafic sur les Autoroutes), la D.C.V. (Division Centrale de la Voirie) et l'U.C.P.R. (Unité Centrale de la Police de la Route), sert également de réception, de poste de surveillance et de central informatique et télématique, d'où l'implantation du parking visiteurs en face du bâtiment, côté rue du chemin de fer.

L'immeuble de taille plus importante que les halls attenants distribue trois niveaux d'occupation élevant ainsi le niveau de corniche au-dessus des halls.

Les volumes et façades se veulent d'expression simple, traités horizontalement dans la continuité des halls. Les façades seront principalement constituées de tôles laquées et de bétons architectoniques. Les surfaces vitrées éclairent valablement les différents locaux.

Ce rattachement du C.I.T.A. existant à la nouvelle orthogonalité par un changement directionnel de façade sera marqué par un souci particulier d'inscription dans la logique définie du site. L'immeuble de bureaux ne se distinguera pas seulement en plan de l'alignement tracé par les halls, mais également en hauteur.

Le bâtiment ne comporte pas de sous-sol, la nappe phréatique se trouvant à 60 cm sous le niveau naturel.

Les accès au bâtiment sont situés le long de la voie de desserte ouest, et du côté sud pour le C.I.T.A. et la D.C.V.

Le rez-de-chaussée comporte trois niveaux distincts en raison des fonctions différentes et des pentes de la voirie.

Le niveau du 1^{er} étage, situé à la cote 296,52, est constant et continu sans décrochement, permettant ainsi une exploitation rationnelle de l'immeuble.

L'étage supérieur est également constant et continu sans décrochement, en vue des mêmes possibilités, même en cas de restructuration et réoccupation éventuelle ultérieure.

2. Descriptif de la construction

Les murs extérieurs seront réalisés en voiles béton armé avec, au rez-de-chaussée, des éléments architectoniques rapportés sur structure ou bien des éléments sandwichs suivant calculs de stabilité.

Les façades des étages seront de type métallique thermolaqué avec protection solaire fixe, traitées horizontalement en guise de continuité de l'expression des halls. Un souci particulier sera attribué à la liaison avec le bâtiment existant du C.I.T.A. Une trame modulée horizontalement et verticalement, permettant le placement de fenêtres de différentes dimensions, ordonnera les façades.

Fenêtres et portes seront en aluminium ou en acier thermolaqué à coupure thermique et vitrage isolant.

Conformément aux directives de la Police Grand-Ducale le bâtiment de l'U.C.P.R. sera équipé de fenêtres anti-effraction, de portes blindées et d'un système d'alarme périphérique connecté au réseau ALARMIS. Un système hiérarchique de clés d'accès ou de cartes magnétiques équipera toutes les portes.

L'immeuble n'est pas climatisé, hormis les locaux des serveurs informatiques. Les garages, motos et véhicules seront ventilés mécaniquement.

Une ventilation est prévue dans les W.-C., kitchenettes, vestiaires, séchoirs d'uniformes, salles de briefing, de conférences et archives. Une ventilation légère équipera les locaux fermés intérieurs.

Le chauffage de type traditionnel (radiateurs) sera distribué depuis une sous-station de chauffage à relier sur la chaudière centrale du site. La régulation se fera par sonde extérieure, avec programmation jour/nuit, semaine/week-end, été/hiver. Les locaux destinés à la Police et à l'Administration des Ponts & Chaussées auront des régulations différenciées.

Les matériaux employés pour la construction, le parachèvement et les équipements techniques seront de type difficilement inflammable et à faible dégagement de gaz toxiques en cas de feu. Les matériaux employés seront de type assemblé, le cas échéant avec des colles et vernis neutres.

Les cloisons de séparation des bureaux et dépendances seront de type modulaire préfabriqué et amovible.

Les sols recevront un béton de remplissage enrobant les équipements techniques (électricité, chauffage) puis une chape isophonique finie d'un revêtement en carrelage pour les pièces humides et remises; les couloirs, bureaux et dépendances recevront du tapis plain. Les marches des cages d'escaliers de secours et paliers seront en chape lissée, l'escalier principal, les paliers et halls seront recouverts de granit, respectivement de chapes teintées par technique corrosive. Le finissage au sol du garage se fera au moyen d'une chape dure, ou bien dalle lissée à l'hélicoptère.

Les bureaux seront pourvus de faux plafonds techniques et à amélioration acoustique d'aspect fini pour installations électriques encastrées et suspendues.

Les postes de travail des bureaux seront alimentés en électricité, réseau téléphone, interphone et informatique par boîtiers de sols posés sur chemins de câbles.

Le mobilier sera de type simple mais robuste, surfaces stratifiées, pieds métalliques canaux à câbles intégrés, tables modulables dans les bureaux avec ou sans poste ordinateur, coin conférence adjacent éventuel. Les sièges seront ergonomiques sur pieds à roulettes molles pour les bureaux, les sièges de briefing seront empilables, les sièges-fauteuils sont prévus pour les salles de conférences, et pour les coins d'accueils ou d'attente. Armoires modulables, de mêmes aspects et finitions que les bureaux, dimensions appropriées au matériel de bureau et classeurs. Les archives de la Police seront équipées de rayonnages et d'armoires métalliques. Les archives des Ponts & Chaussées seront équipées de rayonnages sur rails à récupérer à l'archive existante, au besoin ce système sera complété.

C. Programme de construction

A. Ateliers centraux de l'administration des Ponts & Chaussées

Atelier mécanique

- 1 unité de halle à 6m pour lavage camions et voitures
- 1 unité pour contrôle freins camions avec fosse
- *Atelier mécanique voiture et camions*
 - 3 unités section camions, poids lourds
 - 1 unité avec fosse
 - 1 pont élévateur de 20 t
 - 1 pont élévateur de 12 t
 - 1 pont roulant sur 2 unités de 6 t
 - 2 unités section voitures, fourgons, etc.
 - 1 contrôle freins à intégrer au sol
 - 1 pont élévateur de 4 t
- *Atelier auto-électrique*
 - 4 unités de halle
 - 2 ponts élévateurs de 4 t
 - 1 pont roulant sur 2 unités de 2,5 t
- *Equipements sociaux*
 - bloc sanitaire avec vestiaires pour 12 personnes
- *Bureaux et archives*
 - 1 bureau chef de service
 - 1 bureau chef d'atelier
 - 2 bureaux à 2 personnes
 - 1 salle de formation
 - 1 local copies etc.
 - archives
 - 1 local technique

Marquage

- *Garages pour véhicules*
 - 8 cellules pour camionnettes, remorques et machines non immatriculées
- *Magasin*
 - stockage de peinture sur rayonnages métalliques (thermoplastique, peintures à 2 composants, peintures aux solvants)
- *Atelier*
 - local pour réparation et entretien des équipements
- *Equipements sociaux*
 - bloc sanitaire avec vestiaires pour 20 personnes
 - salle de réunion/locaux de travail pour 20 personnes

*Station à diesel**Balance**Division centrale de la voirie (DCV)*

- *Garages pour camions lourds*
 - 14 cellules pour camions avec entreposage des saleuses et des chasse-neige devant les camions (en été)
 - 8 cellules pour unimogs avec entreposage des saleuses et des chasse-neige devant les unimogs (en été) + 4 cellules pour balayeuses
- *Garages pour camionnettes et remorques*
 - 16 emplacements pour camionnettes
 - 40 emplacements pour remorques
- *Garages pour voitures et compresseurs*
 - 15 emplacements pour voitures
 - 4 emplacements pour compresseurs
- *Magasin*
 - matériel de garage
 - petit matériel d'entretien
 - signalisation DCV
 - emplacement pour 20 faucheuses
- *Dépôts fondants chimiques:*
 - Stockage NaCl dans deux halls en bois: capacité de stockage environ 3.500 t
 - Chargement NaCl à l'aide d'un silo en bois placé entre les deux halls de stockage: capacité du silo de chargement: 150-200 t
(le remplissage du silo est réalisé au moyen d'une pelle mécanique qui transporte le sel dans une fosse à l'intérieur des halls, à partir d'où un engin de levage expédie le NaCl dans le silo)
 - Stockage saumure en annexe aux deux halls de stockage de NaCl: 4 réservoirs avec deux stations de pompage: capacité de stockage: 80 m³
 - Stockage CaCl dans un silo en bois en annexe au silo de bois de NaCl, placé entre les deux halls de stockage de NaCl: capacité de 150-200 t: chargement du silo par camion-citerne
- *Dépôts extérieurs:*
 - dépôt DCV
 - centre de déchets
- *Equipements sociaux DCV et réfectoire collectif du site Bertrange*
 - vestiaires, douches, toilettes pour 75 personnes (60 ouvriers et 15 cantonniers)
 - réfectoire collectif du site de Bertrange, réfectoire pour 200 personnes servant également comme salle commune pour tout le site (estimation de 250 employés sur le site) avec cuisine et locaux annexés (frigo, dépôt etc.)

Service de l'éclairage public (SEP)

- *Garages pour camions*
 - 4 cellules pour camion-élévateur + 1 cellule camion-grue

- *Garages pour camionnettes, voitures*
 - 2 emplacements pour camionnettes
 - 8 emplacements pour voitures
- *Magasin*
 - matériel électrique, accessible par élévateur palette
- *Dépôt extérieur*
 - sous-toit accessible par camion-grue
- *Equipements sociaux*
 - bloc sanitaire avec vestiaires, douches pour 10 personnes
 - séjour avec kitchenette pour 21 personnes
- *Bureaux et archives*
 - 1 bureau chef de service
 - 1 bureau chef d'équipe entretien
 - 4 bureaux à 1 personne
 - 3 bureaux à 2 personnes
 - 1 salle de dessin
 - 1 salle de réunion
 - 2 salles de travail à plusieurs personnes (équipe entretien)
 - 1 local copies etc.
 - archives

Division des eaux et ouvrages d'art (DOA)

- *Garages pour camions:*
 - 3 cellules pour camions + 1 cellule nacelle de visite
- *Garages pour camionnettes, voitures, remorques:*
 - 4 emplacements pour camionnette
 - 1 emplacement remorque de signalisation
 - 2 emplacements pour remorque
 - 1 emplacement pour voiture de transport
- *Ateliers et magasins*
 - atelier + magasin DOA (Service des Ouvrages d'Art)
 - atelier, magasin + dépôt produits d'entretien ESE (Entretien des Stations d'Épuration)
- *Dépôt*
 - dépôt extérieur couvert échantillons
 - dépôt extérieur matériaux de récupération
 - (– dépôt carottes ensemble avec dépôt carottes du service géologique)
- *Equipements sociaux*
 - bloc sanitaire avec vestiaires, douches pour 6 personnes
 - séjour avec kitchenette pour 10 personnes
- *Bureaux et archives*
 - bureaux + salle de travail Service des Ouvrages d'Art
 - bureaux + salle de travail Service ESE

- bureaux + salle de travail Equipe topographique
- archives Service des Ouvrages d'Art
- local matériel Equipe topographique (surveillance des ouvrages d'art)

Service géologique et laboratoire d'analyse et d'essai de matériaux

- *Exposition et formation publique*
 - exposition de roches et de cartes géologiques
 - salle de consultation et de documentation publique
 - salle de formation pour 25 personnes (servant également comme salle de réunion)

Service géologique

- *Bureaux*
 - bureau chef de service
 - 8 bureaux à 1 personne
 - bureau informatique
 - salle de consultation des plans
- *Locaux d'archivage*
 - stockage publications du SGL
 - bibliothèque, archives
 - collection de roches
- *Locaux techniques*
 - atelier de sciage, tamisage, polissage (synergie avec Laboratoire d'analyse et d'essai de matériaux et serv. archéologique)
 - local pour microscopie et photographie (synergie avec service archéologique)
 - local pour serveur, plotter, tireuse de plans, copie etc. (ensemble avec Laboratoire d'analyse et d'essai de matériaux et service archéologique)
- *Dépôt carottes de forage*
(ensemble avec la Division des ouvrages d'art et le Laboratoire d'analyse et d'essai de matériaux)
- *Garages*
 - 3 emplacements pour voitures
- *Groupe Fontainiers*
 - 1 bureau pour 2 personnes
 - 1 atelier avec dépôt
 - 1 emplacement camionnette

Laboratoire d'analyse et d'essai de matériaux

- *Bureaux/archives*
 - bureau chef de service
 - 6 bureaux à 1 personne
 - salle de réunion (existante ensemble avec le service géologique)
 - archives
- *Laboratoire*
 - Le laboratoire ne sera pas réorganisé
 - Certains locaux en annexe du laboratoire: réception des matériaux etc. sont à réorganiser et à transformer

- *Dépôt*
 - dépôt carottes (ensemble avec le service géologique et le DOA)
- *Garages*
 - 6 emplacements pour voitures

Service archéologique

- atelier de sciage, tamisage, polissage (synergie avec service géologique)
- local pour microscopie et photographie (synergie avec service archéologique)
- 1 bureau
- archives

B. Bâtiment de l'Unité Centrale de la Police de la Route (UCPR)

Le bâtiment est scindé en décroché verticalement en deux administrations distinctes:

- la Police Grand-Ducale U.C.P.R.
- les Services des Ponts & Chaussées C.I.T.A. et D.C.V.

I. Unité Centrale de la Police de la Route, (prévue pour un effectif de 80 personnes)

L'U.C.P.R. est composée des sections suivantes:

- Direction et secrétariat
- Section Surveillance et Contrôles, Escortes
- Section Instructions
- Section des Recherches
- Section CITA

Programme des locaux

Le rez-de-chaussée comporte:

- l'entrée de l'immeuble, service et public, escalier et ascenseur
- une cage d'escalier de secours, et une cage en commun avec la D.C.V.
- le garage pour voitures, camionnettes (30 emplacements)
- le garage pour camionnettes (5 emplacements)
- le garage pour motos (50 emplacements)
- le bureau de l'artisan mécanicien
- une remise pneus hiver/été
- une remise théâtre du guignol et jardin de circulation
- locaux techniques de chauffage et électricité

Le 1er étage comporte: (en relation de proximité avec le garage):

- l'accueil visiteurs (sas de sécurité)
- six locaux d'audition (procès-verbaux)
- deux cellules d'arrêt
- le séjour (lounge) de la section surveillance, contrôles et escortes avec kitchenette
- une cuisine équipée
- les vestiaires, douches, hommes et femmes
- la chambre forte (armes, archives spéciales)
- le séchoir uniforme (cuir et tous temps)
- les archives de l'UCPR
- un bloc sanitaire visiteurs, audition

Le 2e étage comporte: (administration et bureaux)

- la salle de briefing de l'UCPR
- remise chaises et tables, matériel didactique
- la direction et secrétariat (3 bureaux, 3 personnes)
- une salle de réunions
- un local copieurs et reproductions
- une salle informatique/archives de l'année
- le bureau du contrôleur
- Section Surveillance Contrôles, Escortes (13 bureaux, 25 personnes)
- Section Instructions (3 bureaux, 5 personnes)
- Section des Recherches (4 bureaux, 7 personnes)
- deux blocs W.-C., hommes/femmes
- une kitchenette

Surfaces brutes de l'U.C.P.R.

Rez-de-chaussée:	$35,56 \times 42,0 + 7,2 \times 29,0 + 5,5 \times 7,5 + 6,0 \times 7,2 = 1.745 \text{ m}^2$
Premier étage:	$18,0 \times 42,0 + 29,0 \times 13,0 = 1.133 \text{ m}^2$
Deuxième étage:	$18,0 \times 42,0 + 29,0 \times 13,0 = 1.133 \text{ m}^2$
Surface brute totale:	4.011 m²

Ponts & Chaussées C.I.T.A. et D.C.V. (en italiques l'existant à conserver)

Prévu pour un effectif de 44 personnes et 12 personnes à temps partiel (cantonniers)

Programme des locaux

Le rez-de-chaussée comporte:

- Remise local technique (matériel électronique)
- Le bureau des cantonniers avec vestiaires et sanitaire/douche (12 personnes)
- *L'entrée et accueil du site*
- *Bureaux opérateurs et maintenance CITA (2 bureaux à 2 personnes)*
- *Salle de contrôle (écrans et gestion) CITA en relation avec local technique (informatique de la salle de contrôle)*
- W.-C. hommes/femmes
- *Local chauffage, ventilation, local électrique, UPS*
- Entrée secondaire, escalier, ascenseur

Le 1er étage comporte:

- archives CITA et DCV avec bureaux archivistes, réception et sortie documents
- reproduction
- 5 bureaux à une personne
- deux salles de réunions
- copieuses, archives annuelles, éclairage zénithal
- la cage d'escalier et un escalier de secours
- bureaux (1 à 2 personnes CITA)
- *bureaux (2 à 2 personnes CITA)*
- W.-C. kitchenette
- *salle de conférence CITA*

- un débarras
- une remise femme de charge

Le 2e étage comporte:

- deux bureaux à 1 personne
- 12 bureaux (à 2 personnes DCV)
- un bureau (4 personnes)
- bloc et W.-C. nettoyage
- la cage d'escalier et un escalier de secours
- Accès toiture pour *entretien climatisation CITA*

Surfaces brutes du C.I.T.A. et D.C.V. (nouvelle construction)

Rez-de-chaussée:	$13,0 \times 12,4 + 9,0 \times 6,3 + 4,0 \times 7,0 =$	245 m ²
Premier étage:	$13,0 \times 12,4 + 29,5 \times 14,0 + 15,7 \times 13,0 =$	778 m ²
Deuxième étage:	$29,5 \times 14,0 + 15,7 \times 13,0 =$	617 m ²
Surface brute totale:		1.640 m²

Surfaces brutes du C.I.T.A. (construction existante)

Rez-de-chaussée:	$17,5 \times 17,0 + 13,5 \times 13,5 =$	480 m ²
Premier étage:	$17,5 \times 17,0 + 7,0 \times 7,0 =$	347 m ²
Surface brute totale:		827 m²

Surfaces brutes totales du C.I.T.A. et D.C.V.

Surface brute totale:	$827 \text{ m}^2 + 1.640 \text{ m}^2 =$	2.467 m²
------------------------------	---	----------------------------

Le programme exprimé en surfaces

<i>U.C.P.R.</i>	<i>Surf. brutes:</i>	<i>Cumuls</i>	<i>Surf. brutes:</i>	<i>C.I.T.A. et D.C.V.</i>
<i>Rez-de-chaussée</i>				<i>Rez-de-chaussée</i>
Garage 30 voitures et 50 motos:	1.354 m ²		91 m ²	Bureaux cantonniers, vestiaires
Garages 5 camionnettes:	129 m ²		124 m ²	Remises techniques
Hall d'entrée et cages d'escaliers, couloirs:	67 m ²		65 m ²	Circulation, escalier
Bureau artisans, remises et local techn.:	195 m ²	245 m²	245 m²	Total Rez-de-chaussée
Total Rez-de-chaussée	1.745 m²	1.745 m²		
<i>1er étage:</i>				<i>1er étage</i>
Vestiaires et sanitaires:	444 m ²		16 m ²	Sanitaires
Séjour police de la route:	85 m ²		263 m ²	Bureaux
Cuisine:	9 m ²		43 m ²	Salles de réunions
Séchoir uniformes:	68 m ²		247 m ²	Archives
Chambre forte:	23 m ²		209 m ²	Couloir, escalier, ascenseur
Salles d'auditions:	78 m ²	778 m²	778 m²	Total 1er étage
Cellules d'arrêt:	19 m ²			
Sanitaires:	22 m ²			
Archives:	101 m ²			
Bureau et accueil visiteurs:	30 m ²			
Attente visiteurs:	18 m ²			
Couloirs, escaliers, ascenseur:	236 m ²			
Total 1er étage	1.133 m²	1.133 m²		
<i>2e étage</i>				<i>2e étage</i>
Bureaux direction et secrétariat:	99 m ²		410 m ²	Bureaux
Bureaux section d'instruction:	88 m ²		25 m ²	Sanitaires
Salle de briefing avec remise:	135 m ²		43 m ²	Salle de réunions
Bureaux section de recherche et contrôle:	157 m ²		139 m ²	Couloirs, escaliers, ascenseur
Bureaux section surveillance, escortes:	195 m ²	617 m²	617 m²	Total 2e étage
Coin d'attente visiteurs:	10 m ²			
Salle de réunion:	44 m ²			
Salle d'informatique et copies:	17 m ²			
Remises:	68 m ²			
Kitchenette:	9 m ²			
Sanitaires:	18 m ²			
Couloirs, escaliers, ascenseur:	293 m ²			
Total 2e étage	1.133 m²	1.133 m²		
Total brut planchers: (nouvelle construction)		5.651 m²		

Le programme exprimé en volumes:

	<i>surface</i>	<i>hauteur</i>	<i>volume</i>
Report surfaces rez-de-chaussée U.C.P.R.	1.745 m ²		
Report surfaces rez-de-chaussée CITA et DCV	245 m ²		
Surface totale et volume rez-de-chaussée	1.990 m ²	4,82 m	9.591 m³
Report surfaces 1er étage U.C.P.R.	1.133 m ²		
Report surfaces 1er étage CITA et DCV	778 m ²		
Surface total et volume 1er étage	1.911 m ²	3,50 m	6.689 m³
Report surfaces 2e étage U.C.P.R.	1.133 m ²		
Report surfaces 2e étage CITA et DCV	617 m ²		
Surface total et volume 2e étage	1.750 m ²	3,50 m	6.125 m³
Volume toiture 2e étage	1.750 m ²	1,00 m	1.750 m³
Volume toiture terrasse 1er étage (15,5 x 16,5)	255 m ²	1,00 m	255 m³
Volume toiture raccord CITA (13,5 x 12,0)	162 m ²	1,00 m	162 m³
Volume total à construire			24.572 m³

*

III. DEVIS

(à la date du 6.6.2001)

A. Ateliers pour l'Administration des Ponts & Chaussées (y inclus Atelier mécanique)

Gros oeuvre fermé	666.000.000
Installations techniques	214.200.000
Parachèvements	275.400.000
Total	1.1551.600.000

B. Bâtiment administratif de l'Unité, Centrale de Police de la Route (UCPR) et extension du bâtiment CITA

Gros oeuvre fermé	123.900.000
Installations techniques	53.500.000
Parachèvements	75.500.000
Total	252.900.000

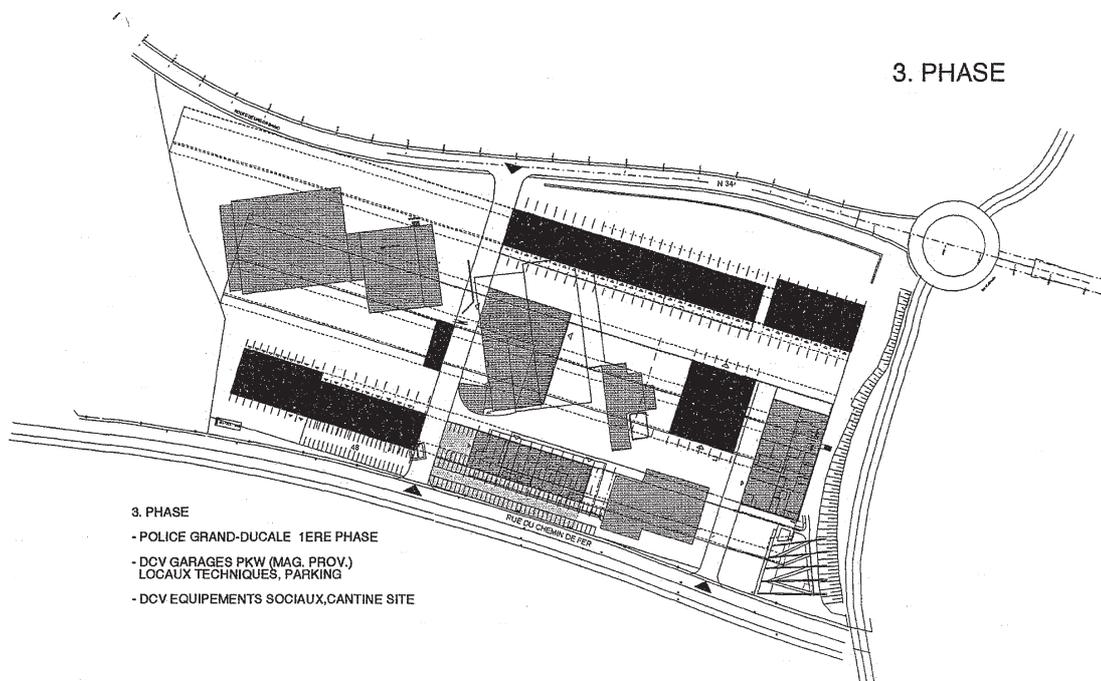
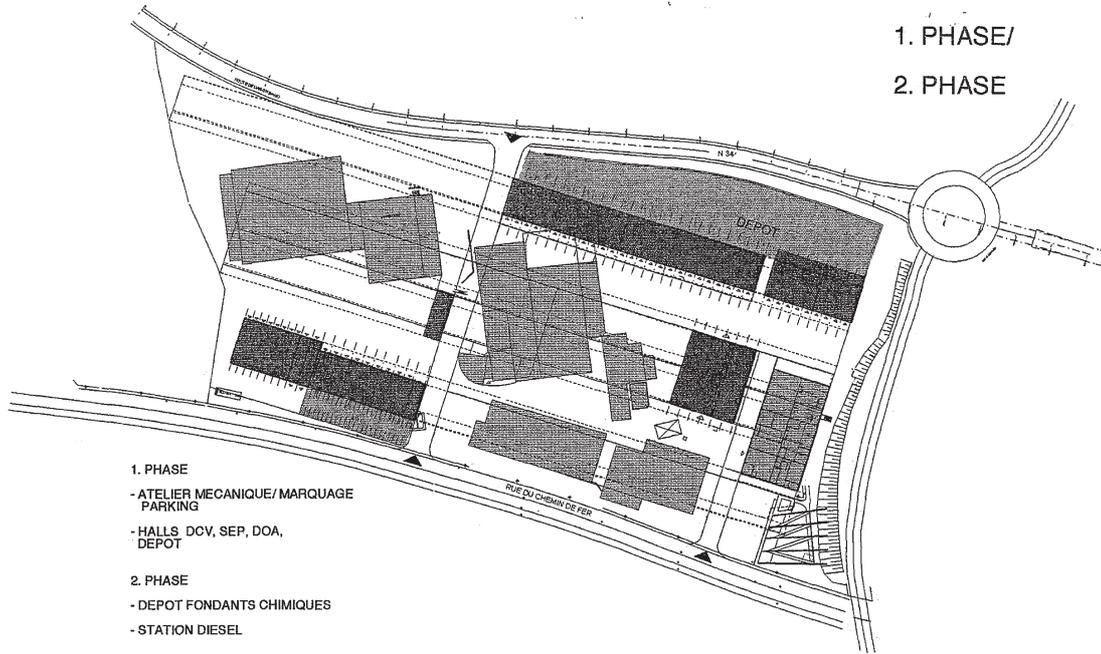
C. Décor artistique 21.100.000**Coût construction (HTVA)** **1.429.600.000**

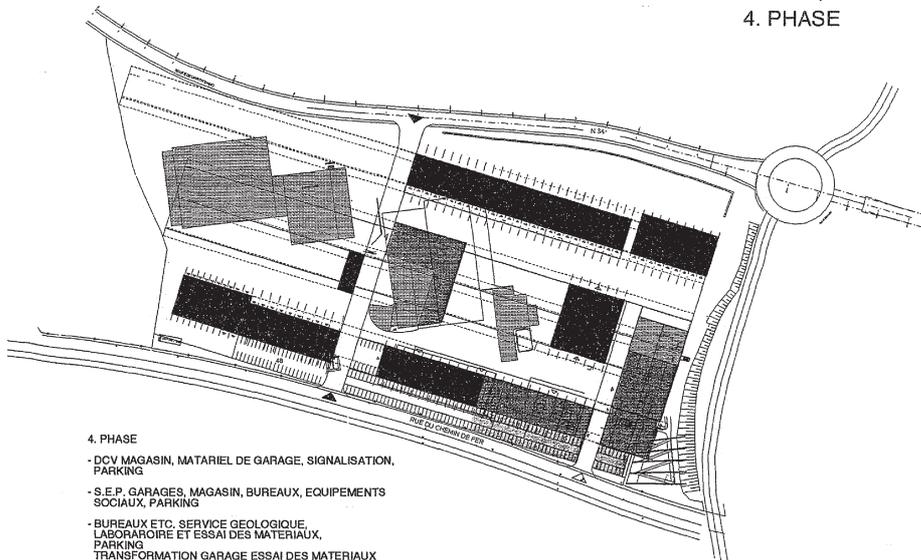
Travaux de démolition	34.200.000
alentours	183.800.000
	57.800.000
Equipements mobiliers A.) 44.500.000	44.500.000
Equipement mobiliers B.) 13.500.000	13.500.000
Equipements spéciaux A.)	52.400.000
Frais	14.000.000
Réserve pour imprévus	71.400.000

Coût complémentaire (HTVA)	414.000.000
Total travaux (HTVA)	1.843.600.000
TVA 15%	276.540.000
Total travaux (TTC)	2.120.140.000
Honoraires	167.300.000
TVA 12%	20.076.000
Honoraires (TTC)	187.376.000
Total général TTC	2.307.516.000
Total général arrondi en [LUF]	2.308.000.000
Total général arrondi en [euros]	57.201.827
Budget voté sur l'article 35 de la loi budgétaire à retrancher (Mémorial A No 140 du 27/12/2000)	- 110.000.000
Déplacement du service éclairage public de Capellen vers Bertrange	18.000.000
Total général arrondi en [LUF]	2.216.000.000
Total général arrondi en [euros]	54.933.205

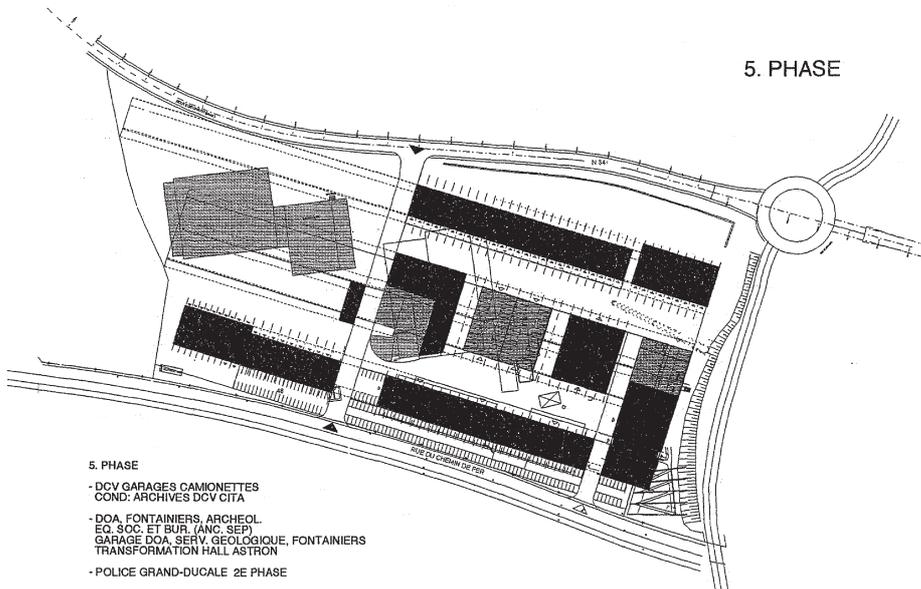
*

IV. PLANS





4. PHASE
- DCV MAGASIN, MATARIEL DE GARAGE, SIGNALISATION, PARKING
 - S.E.P. GARAGES, MAGASIN, BUREAUX, EQUIPEMENTS SOCIAUX, PARKING
 - BUREAUX ETC. SERVICE GEOLOGIQUE, LABORATOIRE ET ESSAI DES MATERIAUX, PARKING
 - TRANSFORMATION GARAGE ESSAI DES MATERIAUX

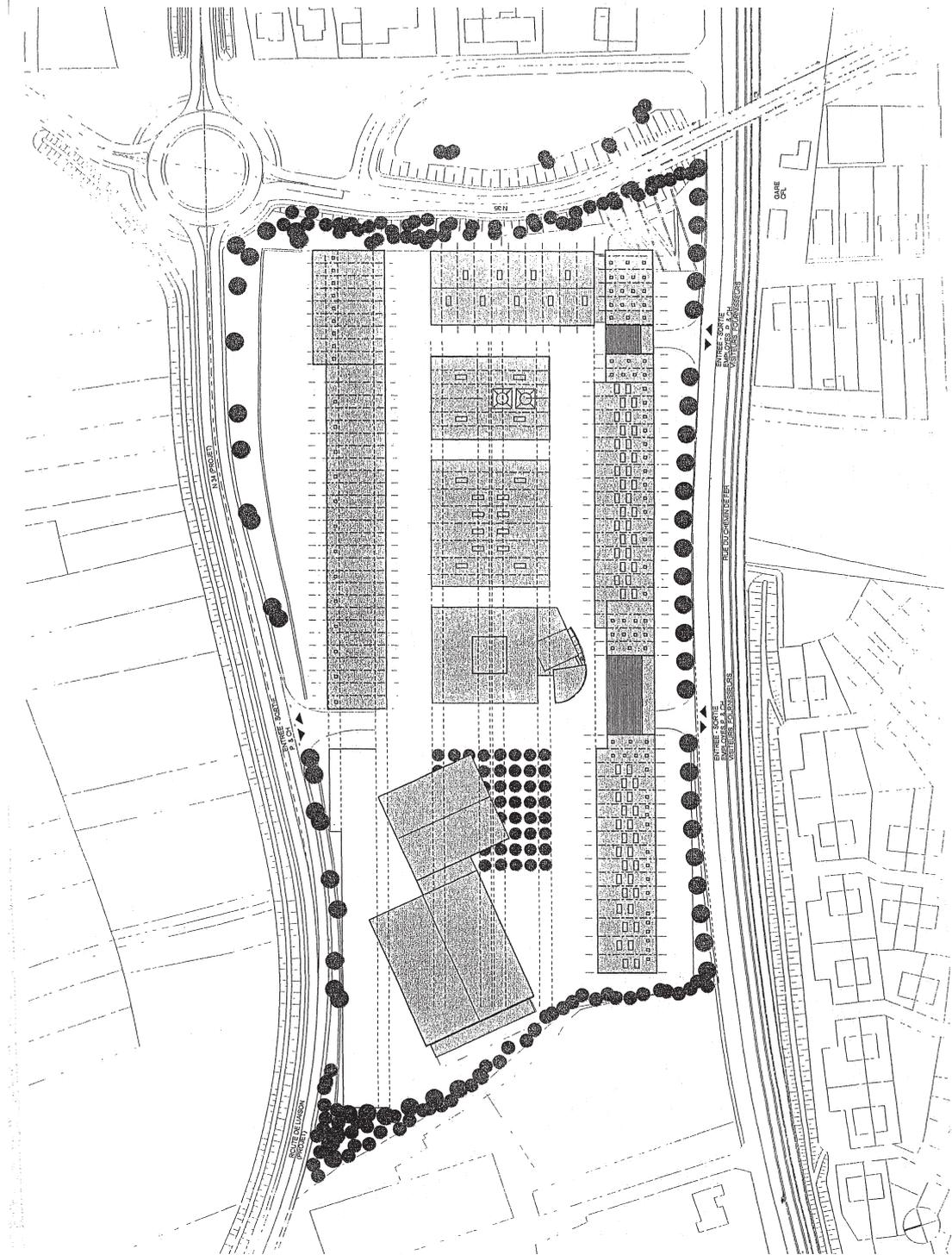


5. PHASE
- DCV GARAGES CAMIONNETTES
 - COND. ARCHIVES DCV CITA
 - DOA, FONTAINIERS, ARCHEOL.
 - EQ. SOC. ET BUR. (ANC. SEP)
 - GARAGE DOA, SERV. GEOLOGIQUE, FONTAINIERS
 - TRANSFORMATION HALL ASTRON
 - POLICE GRAND-DUCALE 2E PHASE

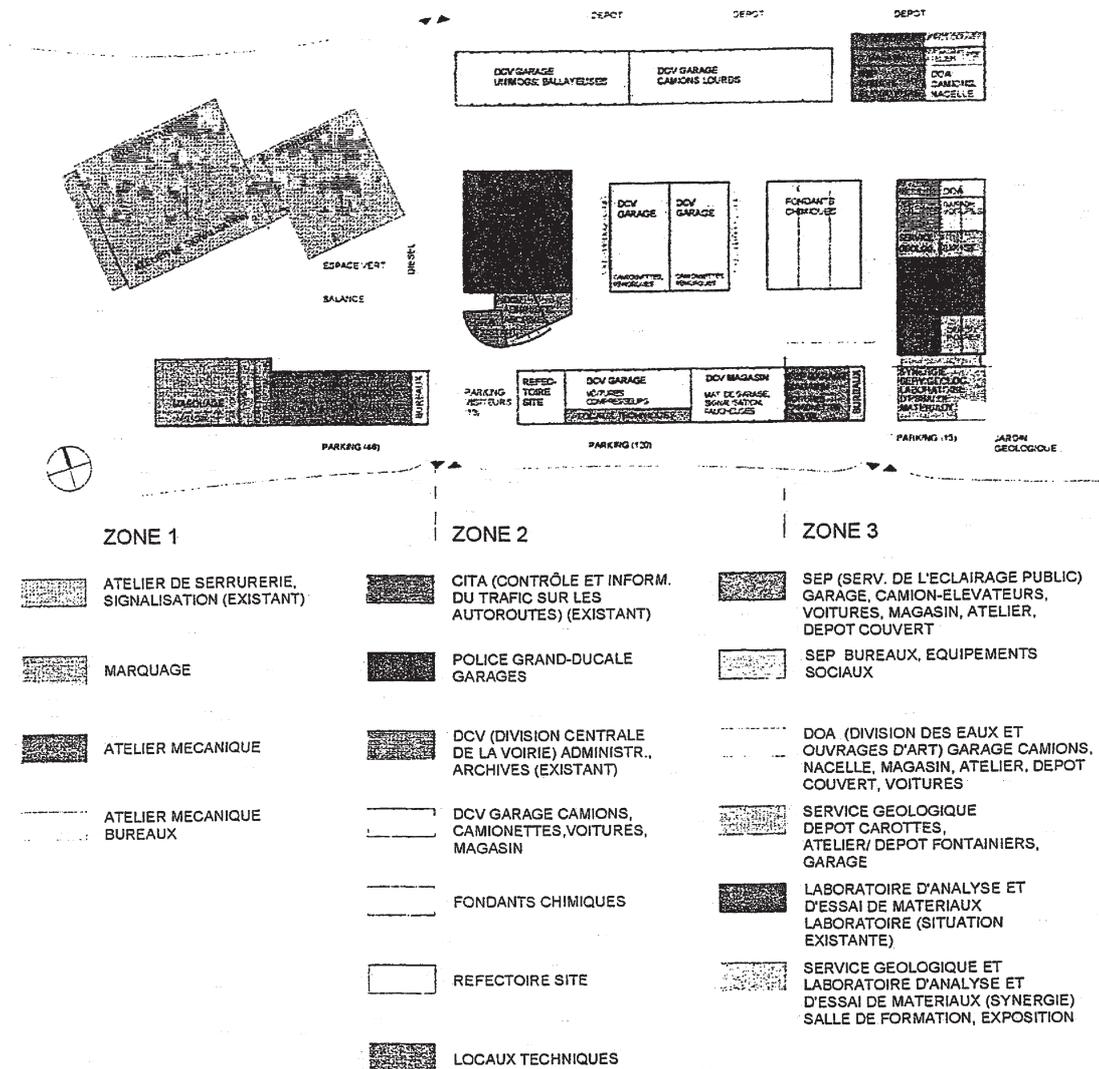
6

PROJET	Ateliers centraux de l'Administration des Ports et Chaussées à Bertrange	PLAN	Diagramme phasage
MAITRE DE L'OUVRAGE	Ministère des Travaux publics / Administration des Bâtiments publics	ECHELLE	
ARCHITECTES	Bruck & Weckert Architectes 91, rue Ad Fischer L-1521 Luxembourg	DATE	Janvier 2001

PROJET	Ateliers centraux de l'Administration des Ponts et Chaussées à Bertrange	PLAN	Plan de masse
MAÎTRE DE L'OUVRAGE	Ministère des Travaux publics / Administration des Bâtiments publics	ECHELLE	1/1500
ARCHITECTES	Bruck & Weckerle Architectes 91, rue Ad Fischer L-1521 Luxembourg	DATE	Janvier 2001



REZ-DE-CHAUSSEE



ORGANISATION DU SITE

LE SITE EST DIVISE EN TROIS ZONES QUI REPENDENT AUX DIFFERENTES FONCTIONS DES SERVICES EXPLOITANT LE SITE ET QUI PERMETTENT UN DEVELOPPEMENT EN PHASES DU SITE.

ZONE 1:

A L'OUEST DU SITE SONT PREVUS L'ATELIER MECANIQUE ET LE MARQUAGE. ILS FORMERONT UN ENSEMBLE D'EXPLOITATION AVEC L'ATELIER DE SIGNALISATION ET LA SERRURIE EXISTANT. CES ATELIERS AINSI QUE LA STATION A DIESEL ET LA BALANCE QUI SE TROUVERONT A CÔTÉ, SERONT GERES ET EXPLOITES PAR LE MEME PERSONNEL.

ZONE 2:

LE BÂTIMENT CITA (CONTRÔLE ET INFORMATION DU TRAFIC SUR LES AUTOROUTES) ACHÉVÉ EN 1999 ET DANS LEQUEL SE TROUVENT ÉGALEMENT LES BUREAUX DE LA DCV (DIVISION CENTRALE DE LA VOIRIE), SERA AGRANDI POUR ABRITER DES BUREAUX SUPPLEMENTAIRES ET LES ARCHIVES DE LA DCV. LES BUREAUX DE LA POLICE AUTOROUTIERE QUI TRAVAILLE EN ETROITE COLLABORATION AVEC LA DCV ET LE CITA, SERONT LOGES DANS CE MEME BÂTIMENT AINSI QUE LEURS GARAGES.

LES HALLS DE LA DCV ABRITANT LES ENGINS POUR LE SERVICE HIVERNAL ET LES AUTRES LOCAUX PREVUS POUR LA DCV (GARAGES POUR LES CAMIONNETTES, VOITURES, MAGASIN, ETC.) SERONT REGROUPES DANS LA PARTIE CENTRALE DU SITE A CÔTÉ DU BÂTIMENT CITA. DANS CETTE PARTIE DU SITE SE TROUVE ÉGALEMENT LE DEPOT POUR LES FONDANTS CHIMIQUES.

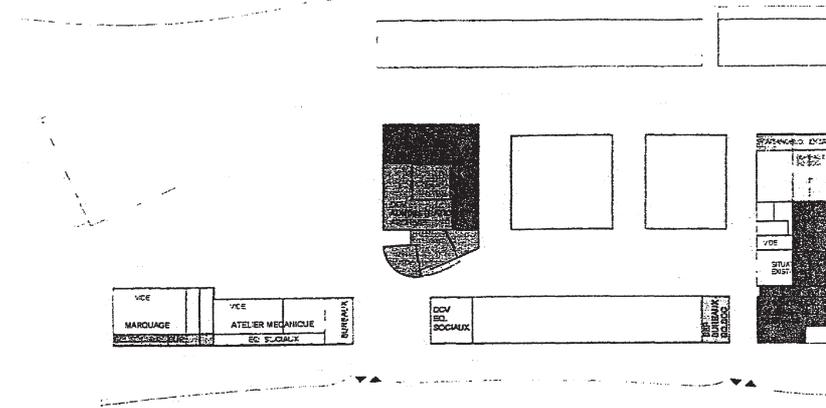
ZONE 3:

DANS LA TROISIEME ZONE DU SITE, DANS LAQUELLE SE TROUVE LE HALL EXISTANT AVEC LE SERVICE DU LABORATOIRE D'ANALYSE ET D'ESSAI DE MATERIAUX, SE REGROUPERONT LES SERVICES PRESENTANT DES SYNERGIES AVEC CE DERNIER: LE SERVICE DOA (DIVISION DES EAUX ET OUVRAGES D'ART), LE SERVICE GEOLOGIQUE ET LE SERVICE ARCHEOLOGIQUE.

LE HALL EXISTANT, QUI GARDERA SES FONCTIONS DE LABORATOIRE ET DE DEPÔT, SERA COMPLETE PAR UN IMMEUBLE ADMINISTRATIF, QUI SERA LE BÂTIMENT D'IDENTIFICATION DU SITE AVEC LES BUREAUX DES DIFFERENTS SERVICES. AU REZ-DE-CHAUSSEE DE CET IMMEUBLE SERA AMENAGE UNE SALLE D'EXPOSITION QUI PERMETTRA AU SERV. GEOLOGIQUE AINSI QU'AU SERVICE DU LABO. D'ANALYSE ET D'ESSAI DE MATERIAUX, D'OFFRIR DES FORMATIONS PUBLIQUES, EN ETROIT RAPPORT AVEC LE JARDIN GEOLOGIQUE RECENTMENT AMENAGE.

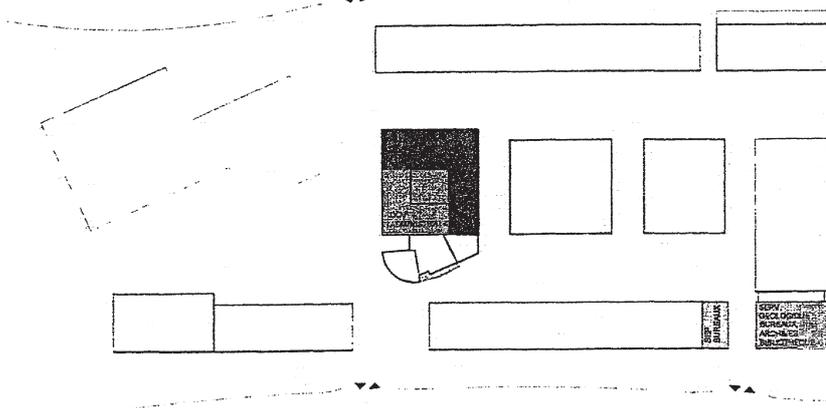
LE SERVICE DU SEP (SERVICE DE L'ECLAIRAGE PUBLIC) SERA AGRANDI PAR DES SURFACES DE BUREAUX ET DES GARAGES. EN CONTACT AVEC LE PUBLIC, IL TROUVERA SON EMPLACEMENT A CÔTÉ DE L'ENTREE VIS-A-VIS DU BÂTIMENT LOGEANT LE LABORATOIRE D'ESSAI DE MATERIAUX.

1ER ETAGE



- | | | | | | |
|--|---|--|------------------------------|--|--|
| | MARQUAGE
EQ. SOCIAUX,
SALLE D'INSTRUCTION | | POLICE GRAND-DUCALE | | DOA BUREAUX/
EQ. SOCIAUX |
| | ATELIER MECANIQUE
BUREAUX, EQ. SOCIAUX | | DCV ADMINISTRATION, ARCHIVES | | SERVICE GEOLOGIQUE
BUREAUX FONTAINIERS |
| | | | DCV EQ. SOCIAUX | | SERVICE ARCHEOLOGIQUE |
| | | | | | LABORATOIRE D'ESSAI
DE MATERIAUX
BUREAUX |
| | | | | | SEP BUREAUX, EQ. SOCIAUX |

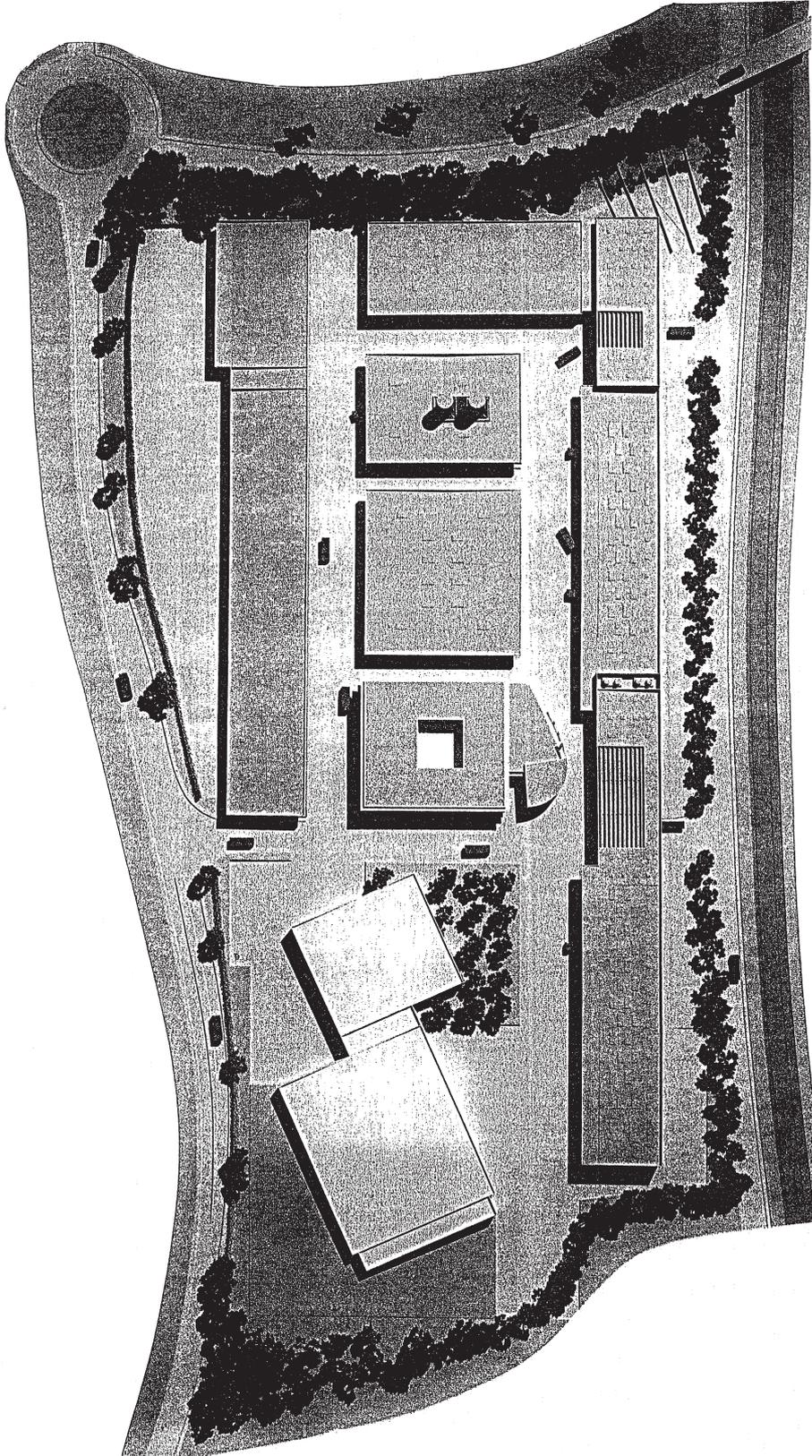
2EME ETAGE



- | | | | |
|--|---------------------|--|---|
| | POLICE GRAND-DUCALE | | SERVICE GEOLOGIQUE
BUREAUX, BIBLIOTHEQUE,
ARCHIVES, MICROSCOPIE |
| | DCV ADMINISTRATION | | SEP BUREAUX |

PLAN Diagramme des fonctions
 Ateliers centraux de l'Administration des Ponts et Chaussées à Bertrange
 MAIRIE DE L'OUVRAGE Ministère des Travaux publics / Administration des Bâtiments publics
 ARCHITECTES Bruck & Weckert Architectes 91, rue Ad. Fischer L-1521 Luxembourg
 ECHELLE
 DATE Janvier 2001

PROJET	Ateliers centraux de l'Administration des Ponts et Chaussées à Bertrange	PHOTO MAQUETTE
MAITRE DE L'OUVRAGE	Ministère des Travaux publics / Administration des Bâtiments publics	Vue aérienne du site
ARCHITECTES	Bruck & Weckerle Architectes 91, rue Ad. Fischer L-1521 Luxembourg	© A. Weisgerber



PROJET

Ateliers centraux de l'Administration des Ponts et Chaussées à Bertrange

PHOTO MAQUETTE

MAITRE DE L'OUVRAGE

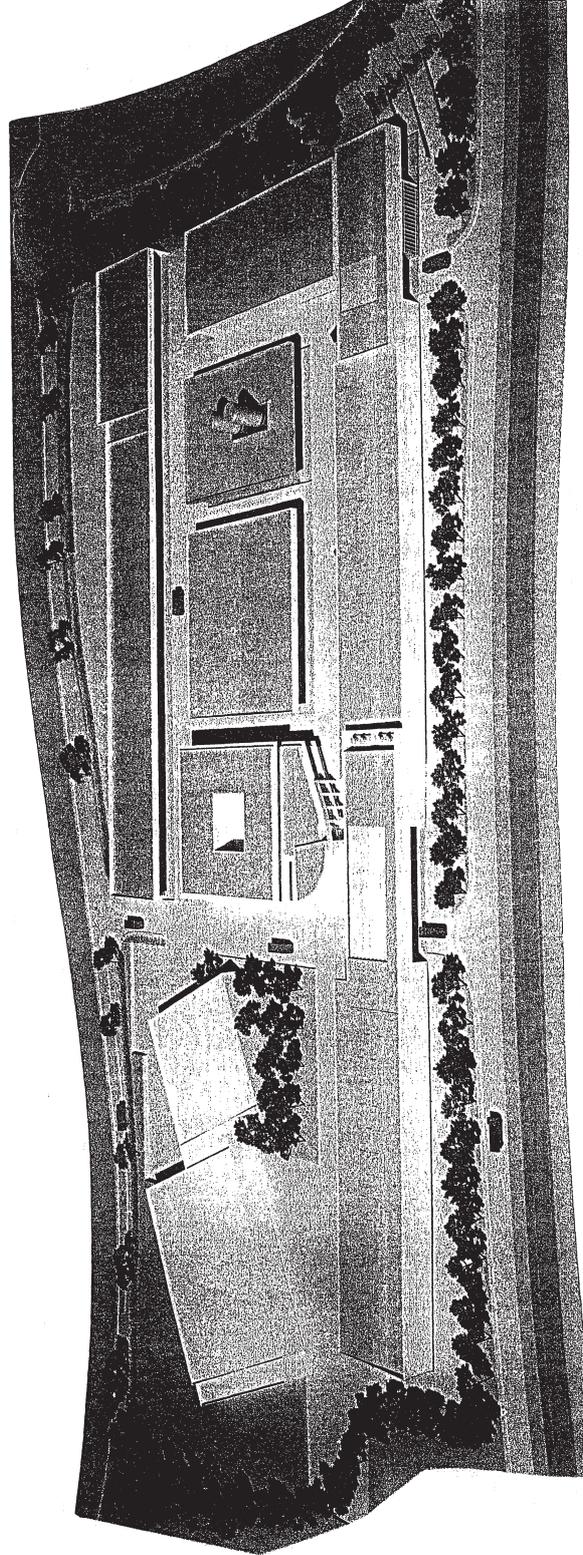
Ministère des Travaux publics / Administration des Bâtiments publics

Vue vers le nord à partir de la rue du

ARCHITECTES

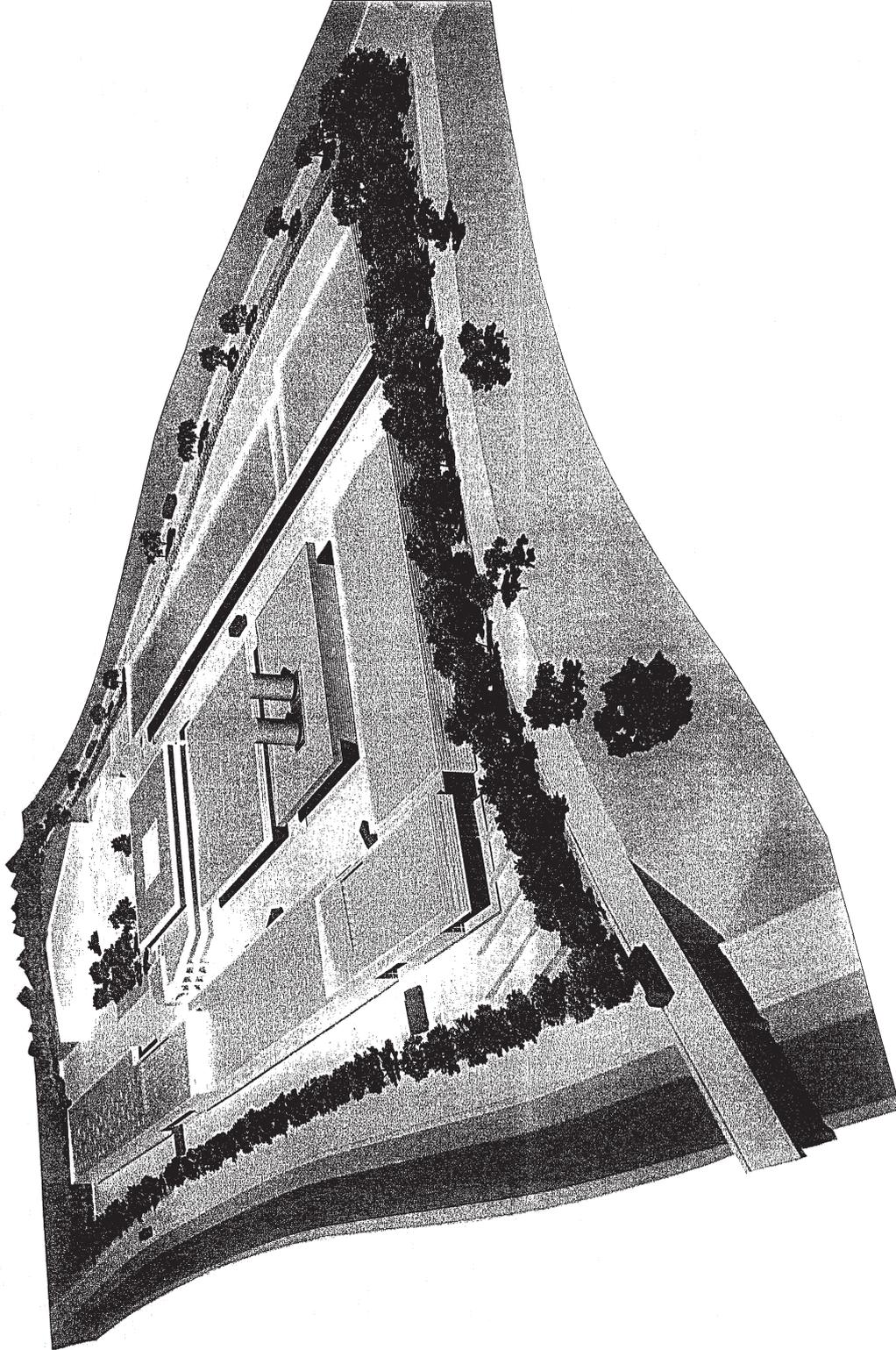
Bruck & Weckerle Architectes 91, rue Ad. Fischer L-1521 Luxembourg

chemin de fer © A. Weisgerber

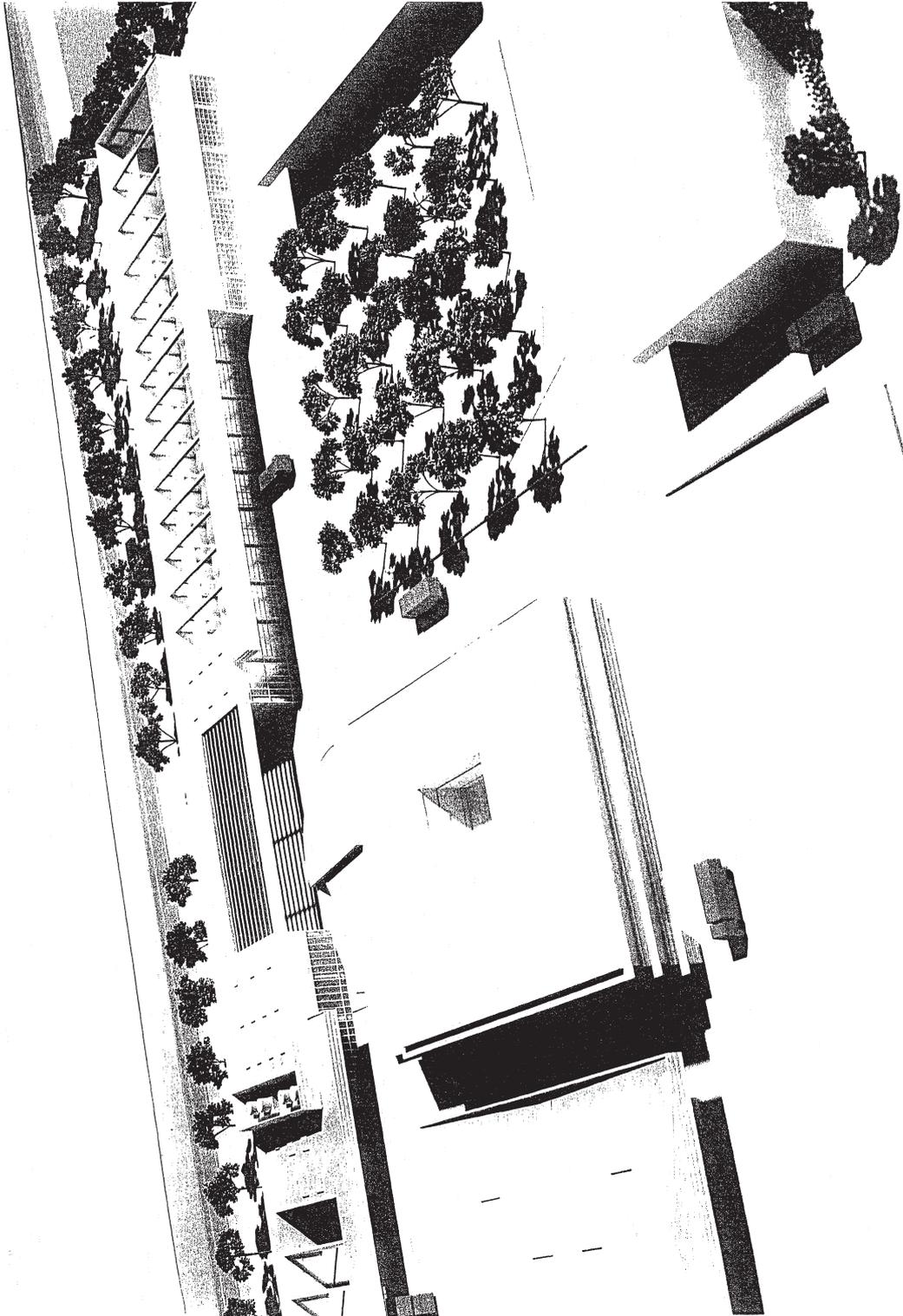


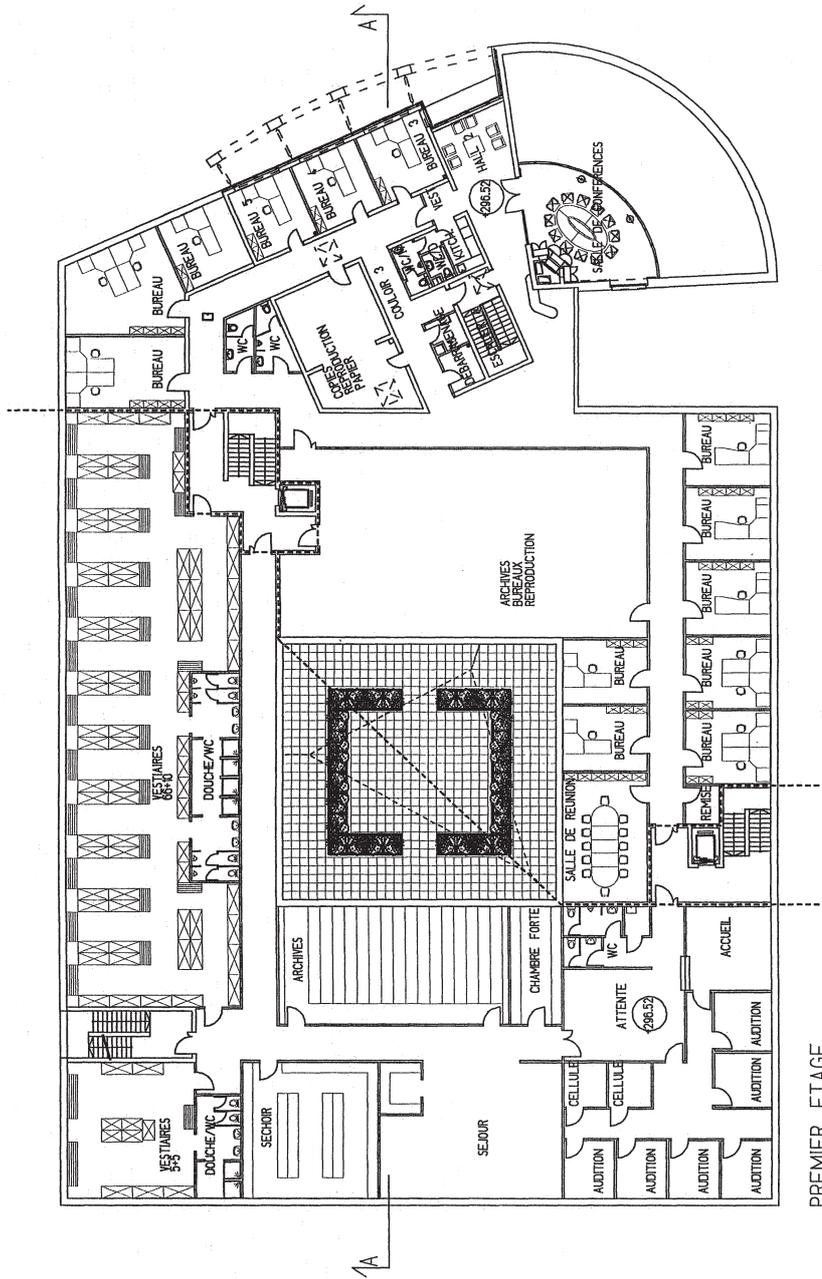
PROJET Ateliers centraux de l'Administration des Ponts et Chaussées à Bertrange
MAÎTRE DE L'OUVRAGE Ministère des Travaux publics / Administration des Bâtiments publics
ARCHITECTES Bruck & Weckerle Architectes 91, rue Ad. Fischer L-1521 Luxembourg

PHOTO MAQUETTE
Vue vers l'ouest le long de la rue du
chemin de fer © A. Weisgerber



PROJET Ateliers centraux de l'Administration des Ponts et Chaussées à Bertrange **PHOTO MAQUETTE**
MAÎTRE DE L'OUVRAGE Ministère des Travaux publics / Administration des Bâtiments publics **Vue sur l'espace vert au centre du site**
ARCHITECTES Bruck & Weckerle Architectes 91, rue Ad. Fischer L-1521 Luxembourg **© A. Weisgerber**





PREMIER ETAGE

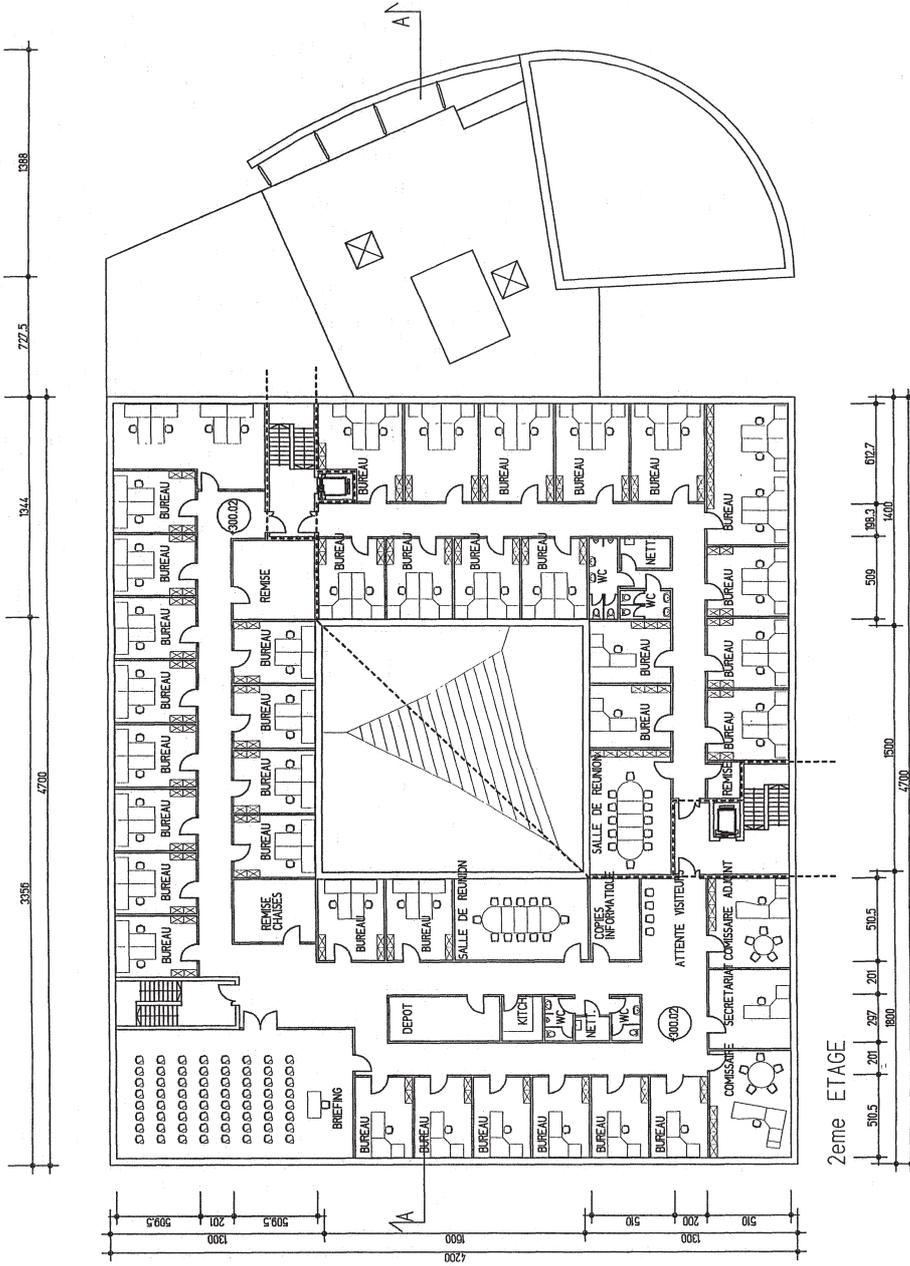
Grand Duché de Luxembourg
 MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS
 Administration des Bâtiments Publics

Administration des Ponts et Chaussées
 Cita et D.C.V.
 POLICE GRAND-DUCALE
 Unité Centrale de la Police de la Route

Jean-Claude Lutz
 Architecte diplômé
 101, rue de Bonnevoie
 L-1261 LUXEMBOURG
 Tél: 404484 Fax: 404482

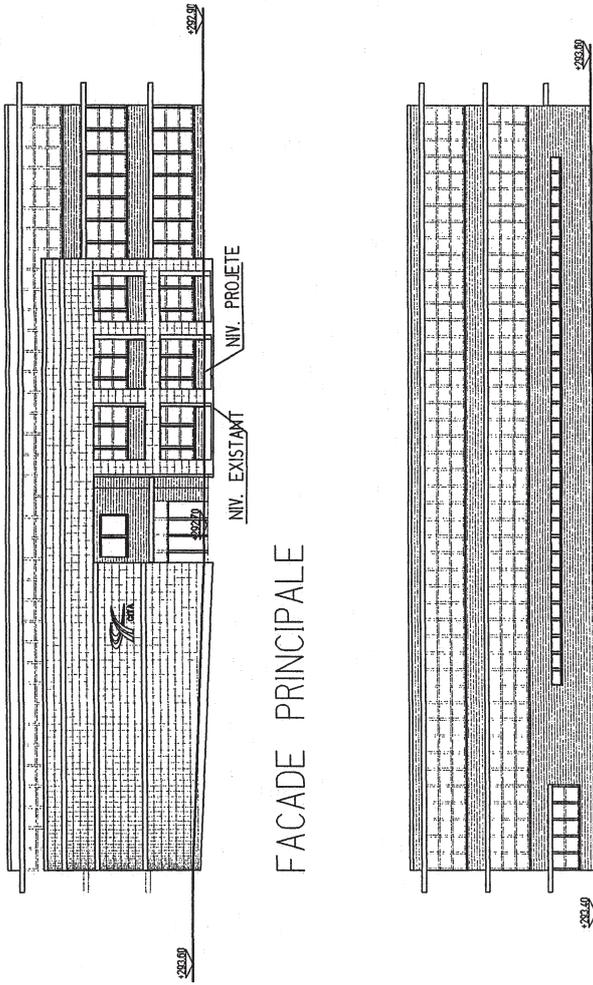
PREMIER ETAGE

Plan numero 9954-106
 Echelle 1/250
 Date 26.07.2000



2eme ETAGE

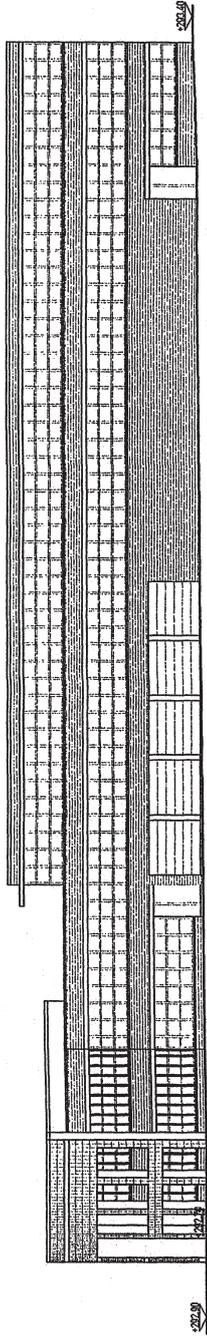
<p>Grand Duché de Luxembourg MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS Administration des Batiments Publics</p>	<p>Administration des Ponts et Chaussées Cita et D.C.V. POLICE GRAND-DUCALE Unité Centrale de la Police de la Route</p>	<p>Jean-Claude Lutz Architecte diplômé 101, rue de Biberivelle L-1261 LUXEMBOURG Tél: 404484 Fax: 404482</p>	<p>2eme ETAGE</p> <p>Plan numero 9954-107</p> <p>Echelle 1/250</p> <p>Date 28.07.2000</p>
---	--	--	--



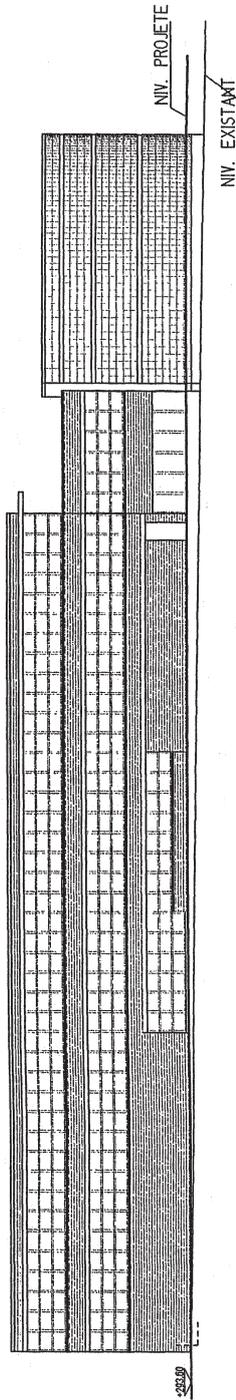
FACADE PRINCIPALE

FACADE POSTERIEURE

<p>Grand Duché de Luxembourg MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS Administration des Batiments Publics</p>	<p>Administration des Ponts et Chaussées Cita et D.C.V. POLICE GRAND-DUCALE Unité Centrale de la Police de la Route</p>	<p>Jean-Claude Lutz Architecte diplômé 101, rue de Bonnevoie L-1261 LUXEMBOURG Tel: 404484 Fax: 404482</p>	<p>FACADES PRINCIPALE ET POSTERIEURE</p> <p>Plan numero 9954-109</p> <p>Echelle 1/250</p> <p>Date 28.07.2000</p>
---	--	--	---



FACADE LATÉRALE DROITE



FACADE LATÉRALE GAUCHE

<p>Grand Duché de Luxembourg MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS Administration des Bâtiments Publics</p>	<p>Administration des Ponts et Chaussées Cifa et D.C.V. POLICE GRAND-DUCALE Unité Centrale de la Police de la Route</p>	<p>Jean-Claude Lutz Architecte diplômé 101, rue de Bonnevoie L-1261 LUXEMBOURG Tel: 404484 Fax: 404482</p>	<p>FACADES LATÉRALES</p> <table border="1"> <tr> <td data-bbox="1316 582 1364 728">Plan numero 9954-110</td> <td data-bbox="1316 414 1364 582">Echelle 1/250</td> <td data-bbox="1316 302 1364 414">Date 28.07.2000</td> </tr> </table>	Plan numero 9954-110	Echelle 1/250	Date 28.07.2000
Plan numero 9954-110	Echelle 1/250	Date 28.07.2000				

Service Central des Imprimés de l'Etat

4817/01

N° 4817¹**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2000-2001

PROJET DE LOI

**relatif à la construction d'ateliers centraux pour
l'administration des Ponts et Chaussées et d'un bâtiment administratif pour
l'Unité Centrale de la Police de la Route (UCPR) à Bertrange**

* * *

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

(13.7.2001)

Le projet de loi susmentionné a été transmis pour avis au Conseil d'Etat par une dépêche du Premier Ministre, Ministre d'Etat, en date du 25 juin 2001.

Le projet, élaboré par la ministre des Travaux publics, était accompagné d'un exposé des motifs, d'un commentaire des articles ainsi que des annexes contenant les plans de construction et le devis estimatif des dépenses y afférentes.

L'autorisation demandée est exigée en conformité avec l'article 99 de la Constitution.

Il y a lieu de constater que la fiche financière prévue à l'article 79 de la loi modifiée du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'Etat fait défaut. Ce document est à produire avant le vote de la loi par la Chambre des députés.

*

Le site actuel de Bertrange (ancienne usine de fabrication de Chaux de Contern S.A. et bâtiment Luxelec) regroupe un certain nombre de services de l'Administration des ponts et chaussées. Il s'agit de la division centrale de la voirie (DCV), du centre d'intervention et d'entretien des autoroutes (CIEA), du contrôle et information du trafic sur les autoroutes (CITA), de la division des services régionaux de l'arrondissement de Luxembourg (DSRL), à savoir les ateliers techniques Central (ATC), le service de l'éclairage public (SEP), le service des arbres (SDA), ainsi que de la division des ouvrages d'art (DOA) et de la division des services spéciaux (DSS) comprenant le laboratoire d'essai des matériaux (LABO) et le service géologique (SE). La brigade des autoroutes ou unité nationale de police de la route, créée dans le cadre de la fusion de la police et de la gendarmerie, a été transférée fin 1999 sur le même site.

Aussi, au cours des années, le nombre des services y installés n'a-t-il cessé d'augmenter bien qu'il s'agisse de locaux provisoires en attendant une solution globale définitive.

Le réseau autoroutier ayant considérablement augmenté depuis 1980, la division centrale de la voirie se trouve à l'étroit au site de Bertrange, les locaux et les hangars ne suffisant plus depuis longtemps aux besoins de centre d'intervention et d'entretien des autoroutes.

Il en a été de même des autres services ou divisions de l'Administration des ponts et chaussées cités ci-dessus suite à cette évolution.

*

L'unité centrale de la police de la route a vu ses attributions ou autres missions considérablement augmenter dans le cadre de la loi du 31 mai 1999 portant création d'un corps de police grand-ducale et d'une inspection générale de la police. Il est ainsi prévu d'augmenter progressivement les effectifs actuels de cette unité pour aboutir au nombre de 80 policiers et 2 artisans, équipées d'un parc automobile comprenant 35 véhicules et 50 motos.

*

Le site, se trouvant à Bertrange-Gare près de la voie ferrée, sera divisé en trois zones qui répondent aux différentes fonctions des services concernés et qui permettent son développement par étapes ou phases.

La première zone comprend l'atelier mécanique avec les ateliers abritant les activités complémentaires. La deuxième zone sera réservée au bâtiment CITA y compris les archives de la division centrale voirie et les bureaux de la police autoroutière. Enfin la troisième zone dans laquelle se trouve le service du laboratoire d'essai des matériaux, abritera et y regroupera les services annexes tels que la division des eaux et le service d'ouvrages d'art ainsi que le service géologique et archéologique.

La conception architecturale de l'ensemble décrit ci-avant est essentiellement marquée par le caractère industriel et fonctionnel des bâtiments. Vu que le fonctionnement du site commande une circulation optimale des véhicules dans l'enceinte même, les aménagements extérieurs et notamment les espaces verts sont logés dans les zones périphériques à l'exception d'une zone verte de récréation centrale.

*

Les dépenses occasionnées par les travaux d'aménagement et de construction couverts par le présent projet s'élèvent à la somme de 2.216.000.000 francs ou 54.933.205 euros sans préjudice de l'incidence des hausses légales pouvant intervenir jusqu'à l'achèvement des travaux et de ce fait tout dépassement du devis estimatif doit faire l'objet d'une autorisation par voie législative.

Les dépenses prévues sont imputables sur les crédits du fonds d'investissements publics administratifs.

*

Le Conseil d'Etat, vu les arguments exposés par les administrations concernées, marque son accord avec le projet de loi sous avis dont le texte donne lieu aux observations suivantes:

Article 1er

Le Conseil d'Etat propose de remplacer les termes „... est autorisé à procéder à ...“ par ceux „... est autorisé à faire procéder à ...“.

Article 2

Le Conseil d'Etat recommande de faire un nouvel article 3 qui a pour objet le deuxième alinéa de l'article 2 sous avis.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 13 juillet 2001.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Marcel SAUBER

4817/04

N° 4817⁴

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2001-2002

PROJET DE LOI

relatif à la construction d'ateliers centraux pour
l'administration des Ponts et Chaussées et d'un bâtiment administratif pour
l'Unité Centrale de la Police de la Route (UCPR) à Bertrange

* * *

NOUVELLE VERSION DU CHAPITRE B DE L'EXPOSE DES MOTIFS

**DEPECHE DU MINISTRE AUX RELATIONS AVEC LE PARLEMENT
AU PRESIDENT DE LA CHAMBRE DES DEPUTES**

(9.10.2001)

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous faire parvenir en annexe une nouvelle version du chapitre B de la partie générale de l'exposé des motifs du projet de loi sous rubrique. Ledit chapitre a en effet été adapté sur demande de Monsieur le Ministre de l'Intérieur.

Il s'agit d'une adaptation purement textuelle sans aucune influence sur l'exécution du projet. Ainsi, ni le programme de construction, ni les plans, ni le devis ne sont modifiés.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de ma haute considération.

*Le Ministre aux Relations
avec le Parlement,*
François BILTGEN

*

„B. BATIMENT DE L'UNITE CENTRALE DE LA POLICE DE LA ROUTE

1. La Brigade Volante (BV) de la Gendarmerie Grand-Ducale est le prédécesseur de l'UCPR de la Police grand-ducale. Elle faisait partie des unités spéciales de la gendarmerie et était gérée par son commandement, qui dépendait du commandant des unités spéciales de la gendarmerie. Les missions de la brigade volante consistaient à surveiller la circulation routière sur le réseau autoroutier et les grands axes, à effectuer des escortes et à participer à l'instruction routière des écoliers.

2. L'UCPR reprend les missions de la Brigade Volante. Il faut cependant remarquer que la stratégie d'emploi de la nouvelle unité prévoit en plus:

- que le commandant de l'UCPR est responsable de l'ensemble de la sécurité sur le réseau autoroutier,
- que l'UCPR participe à la gestion active du CITA,
- que l'UCPR se spécialise dans l'exécution des contrôles,
- que l'UCPR traite tous les accidents sur le réseau autoroutier et rédige tous les procès-verbaux en question.

3. Ainsi l'avant-projet de règlement grand-ducal concernant l'administration du corps de police grand-ducale prévoit ce qui suit:

Article 17.

(1) L'Unité Centrale de Police de la Route est chargée, sous l'autorité du directeur général, de la surveillance et du contrôle routier sur la voirie à déterminer par le directeur général de la police, y compris le relevé et le traitement des accidents, d'escortes particulières et de contrôles spécialisés ainsi que de l'assistance des services régionaux de circulation. Le cadre de ces missions, les modalités de prestation de support et les formes de coopération vis-à-vis des autres services de police sont déterminés par le directeur général de la police.

(2) Cette unité est dirigée par un commandant issu du cadre supérieur de la police; ce dernier est responsable de l'organisation du service et veille à la bonne exécution de celui-ci suivant les directives émises par le directeur général et dans le respect des lois, règlements et instructions en vigueur. Il peut être assisté d'un commandant adjoint issu de la carrière des inspecteurs.

Commentaire de l'article

Article 17:

L'unité centrale de police de la route est appelée à assurer la surveillance continue dans le temps et dans l'espace de la circulation sur l'ensemble de la grande voirie nationale tels les autoroutes, les voies de contournement et les grands axes routiers, y compris le relevé et le traitement des accidents survenus sur ce type de voirie.

Elle assure par ailleurs toutes missions d'escorte, d'honneur et de circulation à l'occasion de visites officielles de hautes personnalités, de compétitions sportives, de transports de fonds et de transports à dimensions exceptionnelles.

Enfin, cette unité prend en charge l'éducation et la prévention routières notamment dans les écoles par le biais d'un théâtre de guignol, d'un jardin de circulation et de séances d'instruction, et ce en coopération avec les services régionaux.

Cette unité ne fonctionne donc pas différemment de l'ancienne brigade volante de la Gendarmerie qui assurait tout cet éventail de missions déjà sous l'ancien régime, hormis le fait que cette unité porte une plus grande attention en termes de répression et de prévention au réseau autoroutier et qu'elle traite les accidents de la circulation sur ce genre de voirie.

4. La superficie des locaux occupés antérieurement par la brigade volante sur le site Verlorenkost était d'environ 1.056 m² répartie de la manière suivante:

4.1. *Bâtiment administratif, 1, rue Curie:*

1er étage:		
Bureaux		286,30 m ²
Salle Briefing (commun)		95,00 m ²
Cuisine		3,50 m ²
Toilettes		12,00 m ²
Archives (2)		25,80 m ²
Escalier et couloirs		48,80 m ²
Bureaux commandement		35,00 m ²
Total:		506,40 m²
Rez-de-chaussée:		
Réception:		16,00 m²
Sous-sol:		
Emplacement voitures	(2 voitures)	30,00 m ²
Emplacement motos	(25 motos)	88,00 m ²
Couloir et entrée		204,00 m ²
Total:		322,00 m²
Vestiaires		15,80 m ²
Douches et toilettes		15,80 m ²
Total:		31,60 m²

4.2. *Garage Central de la Police Grand-Ducale:*

10 voitures ont été placées au Garage Central, faute d'emplacement dans le bâtiment.	
Ces voitures occupent une superficie de 3 x 6 x 10 =	180,00 m ²
Total:	1.056,00 m²

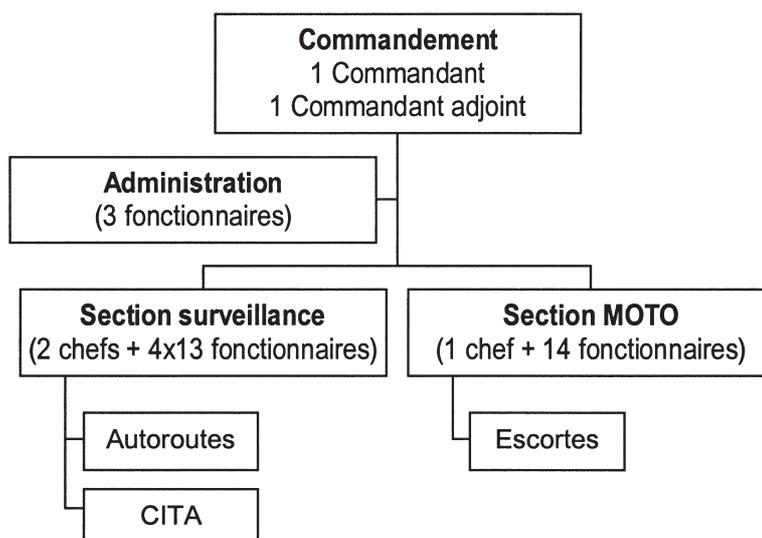
A remarquer que les pneus d'hiver des 12 véhicules ont été stockés dans le garage central de la Police Grand-Ducale. Or, à l'avenir il faudra prévoir un entrepôt des pneus de rechange pour le parc automobile dans le nouveau bâtiment de l'UCPR.

5. On a vu que le réseau autoroutier atteindra à moyen terme une longueur totale d'environ 160 kilomètres.

6. Afin de pouvoir réaliser ses missions et en particulier le traitement administratif des accidents de la route sur un réseau de 160 kilomètres, il est prévu, à partir de l'année 2002, d'augmenter progressivement les effectifs pour atteindre 74 policiers et 2 artisans à l'UCPR, équipés d'un parc automobile comprenant:

- 35 véhicules,
- 50 motos.

Ci-après l'organigramme de l'UCPR – version finale:



N.B. La section surveillance comprendra une majorité de motocyclistes pour assurer en partie la surveillance routière et pour faire l'apport en personnel pour les multiples escortes.

7. Conclusions:

La brigade volante avec 27 fonctionnaires, un parc automobile de 12 véhicules et 25 motos occupait jadis 1.056 m².

L'UCPR, avec des missions élargies (traitement administratif des accidents sur le réseau autoroutier, participation à la gestion CITA) aura un effectif de 76 personnes, et sera dotée de 35 voitures et 50 motos.

Compte tenu du triplement des effectifs et des moyens, et en raison des missions supplémentaires, une surface de 4.100 m² sera nécessaire à cette unité.“

4817/03

N° 4817³**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2001-2002

PROJET DE LOI

relatif à la construction d'ateliers centraux pour
l'administration des Ponts et Chaussées et d'un bâtiment administratif pour
l'Unité Centrale de la Police de la Route (UCPR) à Bertrange

* * *

RAPPORT DE LA COMMISSION DES TRAVAUX PUBLICS

(11.10.2001)

La Commission se compose de: M. Nicolas STROTZ, Président-Rapporteur, MM. Niki BETTENDORF, Willy BOURG, Gusty GRAAS, Ady JUNG, Jean-Pierre KOEPP, Nico LOES, Jos SCHEUER, John SCHUMMER, Mme Renée WAGENER et M. Georges WOHLFART, Membres.

*

Le projet de loi soumis à l'examen de la Commission des Travaux Publics propose la construction d'ateliers centraux pour l'administration des Ponts et Chaussées et d'un bâtiment administratif pour l'Unité Centrale de la Police de la Route (UCPR) à Bertrange.

Il a été déposé à la Chambre des Députés par Madame la Ministre des Travaux Publics en date du 27 juin 2001.

*

1. CONSIDERATIONS GENERALES**a) Ateliers centraux de l'administration des Ponts et Chaussées**

Depuis 1979, l'administration des Ponts et Chaussées regroupe un certain nombre de ses services sur le site de Bertrange, ancien lieu d'implantation de l'usine de fabrication Chaux de Contern S.A., acquis en 1978 par l'Etat.

Les services de cette administration, qui se sont installés au fur et à mesure sur le site en question sont les suivants:

- *Division Centrale de la Voirie (DCV)*
 - Centre d'Intervention et d'Entretien des Autoroutes (CIEA)
 - Contrôle et Information du Trafic sur les Autoroutes (CITA)
- *Division des Services Régionaux de Luxembourg (DSRL)*
 - Ateliers techniques Central (ATC)
 - Service de l'Eclairage Public (SEP)
 - Service des Arbres (SDA)
- *Division des Ouvrages d'Art (DOA)*
- *Division des Services Spéciaux (DSS)*
 - Laboratoire d'essai des Matériaux (LABO)
 - Service géologique (SE) {dépôt des carottes uniquement}

La plupart de ces services occupent des locaux provisoires en attendant une solution définitive.

En effet, suite à l'évolution du réseau routier et surtout du réseau autoroutier – la longueur de ce dernier est passée entre 1980 et 2000 de 36,8 km à 113,7 km et celle des bretelles des échangeurs de 35 km à 66,5 km – les besoins des différents services n'ont cessé d'augmenter de sorte que les locaux et les hangars actuellement disponibles ne suffisent plus depuis bon nombre d'années.

C'est ainsi que pour ce qui est de la Division Centrale de la Voirie, le hangar pour le stockage des fondants chimiques est trop petit, avec en conséquence des temps de chargement importants en période hivernale. S'y ajoute une capacité de stockage insuffisante avec un risque de rupture de stock en cas de problèmes d'approvisionnement des fondants.

De même les hangars abritant les véhicules sont trop petits de sorte qu'un certain nombre de véhicules ne peuvent être stationnés sous abri avec le risque de problèmes de démarrage pouvant en résulter.

Les locaux sociaux des ouvriers ne remplissent plus les critères requis. Ainsi les installations sanitaires sont-elles insuffisantes et ne sont plus conformes du point de vue hygiénique.

Finalement les magasins sont éparpillés dans différents hangars ce qui rend difficile pour ne pas dire impossible une gestion efficace du matériel.

Les autres services connaissent des problèmes analogues.

b) Bâtiment de l'Unité Centrale de la Police de la Route (UCPR)

L'unité centrale de la police de la route a vu ses attributions ou autres missions considérablement augmenter dans le cadre de la fusion de la police et de la gendarmerie (loi du 31 mai 1999 portant création d'un corps de police grand-ducale et d'une inspection générale de la police).

Vu l'étroite collaboration de l'UCPR, dont le personnel a été recruté auprès de l'ancienne brigade volante de la gendarmerie, avec le CITA, il a été décidé de stationner cette unité sur le site de Bertrange. Ceci a été le cas fin 1999 et elle occupe ainsi provisoirement des locaux adjacents au bâtiment CITA, occupés jusque-là par le service des arbres qui a été transféré dans un autre bâtiment.

En date du 2 octobre 2001, le Ministère des Travaux Publics informe la Chambre (par l'intermédiaire de Monsieur le Ministre aux Relations avec le Parlement) que l'exposé des motifs du projet de loi No 4817 déposé en date du 27 juin 2001 à la Chambre des Députés (pages 6, 7 et 8) se base sur un organigramme de l'UCPR qui n'est pas conforme à la loi du 31 mai 1999 précitée.

C'est ainsi que les pages en question de l'exposé des motifs sont à adapter comme suit :

„B. BATIMENT DE L'UNITE CENTRALE DE LA POLICE DE LA ROUTE

1. La Brigade Volante (BV) de la Gendarmerie Grand-Ducale est le prédécesseur de l'UCPR de la Police grand-ducale. Elle faisait partie des unités spéciales de la gendarmerie et était gérée par son commandement, qui dépendait du commandant des unités spéciales de la gendarmerie. Les missions de la brigade volante consistaient à surveiller la circulation routière sur le réseau autoroutier et les grands axes, à effectuer des escortes et à participer à l'instruction routière des écoliers.

2. L'UCPR reprend les missions de la Brigade Volante. Il faut cependant remarquer que la stratégie d'emploi de la nouvelle unité prévoit en plus:

- que le commandant de l'UCPR est responsable de l'ensemble de la sécurité sur le réseau autoroutier,
- que l'UCPR participe à la gestion active du CITA,
- que l'UCPR se spécialise dans l'exécution des contrôles,
- que l'UCPR traite tous les accidents sur le réseau autoroutier et rédige tous les procès-verbaux en question.

3. Ainsi l'avant-projet de règlement grand-ducal concernant l'administration du corps de police grand-ducale prévoit ce qui suit:

„Article 17.

(1) L'Unité Centrale de Police de la Route est chargée, sous l'autorité du directeur général, de la surveillance et du contrôle routier sur la voirie à déterminer par le directeur général de la police, y

compris le relevé et le traitement des accidents, d'escortes particulières et de contrôles spécialisés ainsi que de l'assistance des services régionaux de circulation. Le cadre de ces missions, les modalités de prestation de support et les formes de coopération vis-à-vis des autres services de police sont déterminés par le directeur général de la police.

(2) Cette unité est dirigée par un commandant issu du cadre supérieur de la police; ce dernier est responsable de l'organisation du service et veille à la bonne exécution de celui-ci suivant les directives émises par le directeur général et dans le respect des lois, règlements et instructions en vigueur. Il peut être assisté d'un commandant adjoint issu de la carrière des inspecteurs."

Commentaire de l'article

Article 17:

L'unité centrale de police de la route est appelée à assurer la surveillance continue dans le temps et dans l'espace de la circulation sur l'ensemble de la grande voirie nationale tels les autoroutes, les voies de contournement et les grands axes routiers, y compris le relevé et le traitement des accidents survenus sur ce type de voirie.

Elle assure par ailleurs toutes missions d'escorte, d'honneur et de circulation à l'occasion de visites officielles de hautes personnalités, de compétitions sportives, de transports de fonds et de transports à dimensions exceptionnelles.

Enfin, cette unité prend en charge l'éducation et la prévention routières notamment dans les écoles par le biais d'un théâtre de guignol, d'un jardin de circulation et de séances d'instruction, et ce en coopération avec les services régionaux.

Cette unité ne fonctionne donc pas différemment de l'ancienne brigade volante de la Gendarmerie qui assurait tout cet éventail de missions déjà sous l'ancien régime, hormis le fait que cette unité porte une plus grande attention en termes de répression et de prévention au réseau autoroutier et qu'elle traite les accidents de la circulation sur ce genre de voirie.

4. La superficie des locaux occupés antérieurement par la brigade volante sur le site Verlorenkost était d'environ 1.056 m² répartie de la manière suivante:

4.1. Bâtiment administratif, 1, rue Curie:

1er étage:		
Bureaux		286,30 m ²
Salle Briefing (commun)		95,00 m ²
Cuisine		3,50 m ²
Toilettes		12,00 m ²
Archives (2)		25,80 m ²
Escalier et couloirs		48,80 m ²
Bureaux commandement		35,00 m ²
Total:		506,40 m²
Rez-de-chaussée:		
Réception:		16,00 m²
Sous-sol:		
Emplacement voitures	(2 voitures)	30,00 m ²
Emplacement motos	(25 motos)	88,00 m ²
Couloir et entrée		204,00 m ²
Total:		322,00 m²
Vestiaires		15,80 m ²
Douches et toilettes		15,80 m ²
Total:		31,60 m²

4.2. Garage Central de la Police Grand-Ducale:

10 voitures ont été placées au Garage Central, faute d'emplacement dans le bâtiment. Ces voitures occupent une superficie de 3 x 6 x 10 =	180,00 m ²
Total:	1.056,00 m²

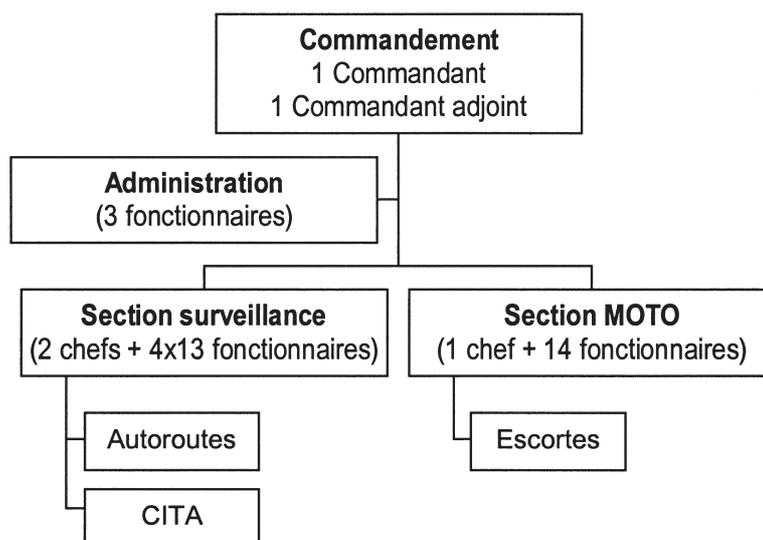
A remarquer que les pneus d'hiver des 12 véhicules ont été stockés dans le garage central de la Police Grand-Ducale. Or, à l'avenir il faudra prévoir un entrepôt des pneus de rechange pour le parc automobile dans le nouveau bâtiment de l'UCPR.

5. On a vu que le réseau autoroutier atteindra à moyen terme une longueur totale d'environ 160 kilomètres.

6. Afin de pouvoir réaliser ses missions et en particulier le traitement administratif des accidents de la route sur un réseau de 160 kilomètres, il est prévu, à partir de l'année 2002, d'augmenter progressivement les effectifs pour atteindre 74 policiers et 2 artisans à l'UCPR, équipés d'un parc automobile comprenant:

- 35 véhicules,
- 50 motos.

Ci-après l'organigramme de l'UCPR – version finale:



N.B. La section surveillance comprendra une majorité de motocyclistes pour assurer en partie la surveillance routière et pour faire l'apport en personnel pour les multiples escortes.

7. Conclusions:

La brigade volante avec 27 fonctionnaires, un parc automobile de 12 véhicules et 25 motos occupait jadis 1.056 m².

L'UCPR, avec des missions élargies (traitement administratif des accidents sur le réseau autoroutier, participation à la gestion CITA) aura un effectif de 76 personnes, et sera dotée de 35 voitures et 50 motos.

Compte tenu du triplement des effectifs et des moyens, et en raison des missions supplémentaires, une surface de 4.100 m² sera nécessaire à cette unité.“

2. APERCU TECHNIQUE SUCCINCT

Les ateliers centraux de l'administration des Ponts et Chaussées se trouvent sur un terrain situé à Bertrange/Gare au nord de la voie ferrée.

Les anciens bâtiments et halls de production de la S.A. Chaux de Contern sont dans un état délabré de façon qu'ils ne peuvent plus être utilisés.

La conception d'ensemble du projet est particulièrement conditionnée par une organisation rigoureuse du site permettant un fonctionnement optimal des différents services ainsi que par la situation et la nature du terrain.

C'est ainsi que le site sera divisé en trois zones qui répondent aux différentes fonctions des services et qui permettent un développement en phases. Les trois zones seront desservies par deux accès sur la rue du chemin de fer ainsi que par un accès sur la nouvelle route N34.

La première zone comprendra l'atelier mécanique qui sera construit en premier lieu. Il formera un ensemble d'exploitation avec l'atelier de signalisation existant et le garage du marquage à construire. Ces trois ateliers ainsi que la station à Diesel et la balance qui se trouveront à côté seront gérés et exploités par le même personnel.

La deuxième zone comprendra le bâtiment CITA qui sera agrandi pour héberger des bureaux supplémentaires, les archives de la DCV, les bureaux et les garages de la police autoroutière. Les halls abritant les engins pour le service hivernal ainsi que les autres locaux de la DCV (garages, magasins) seront regroupés dans la partie centrale du site à côté du CITA. Le dépôt des fondants chimiques sera situé entre ces garages et le LABO.

La troisième zone regroupe le service du laboratoire d'analyse et d'essai des matériaux (LABO) ainsi que les services présentant des synergies avec ce dernier comme la DOA, le service géologique et le service archéologique. Le hall existant du LABO sera complété par un immeuble administratif, bâtiment d'identification du site. Cet immeuble sera doté d'une salle d'exposition et de formation, ceci en rapport avec le jardin géologique déjà existant.

La conception architecturale de l'ensemble est marquée par le caractère industriel des bâtiments. Seul le bâtiment existant du CITA avec l'ensemble administratif de la police autoroutière aura un caractère architectural différent. Des bandes horizontales d'une cinquantaine de centimètres seront reprises sur toutes les façades pour permettre ainsi de garder une unité à travers le site et ceci indépendamment des matériaux utilisés. Tout décor (à l'exception du décor artistique) nécessitant un investissement important ou un entretien accru sera évité. L'architecture d'ensemble aura ainsi un caractère très fonctionnel avec une mise en évidence d'une manière simple et harmonieuse des volumes et des espaces.

En ce qui concerne les installations techniques, on retient que le concept d'approvisionnement en énergie thermique prévoit deux chaufferies distinctes et que le combustible utilisé sera le gaz naturel.

Dans ce contexte, et afin de réduire au maximum la consommation en énergie, la Commission recommande de recourir, dans la mesure du possible, à des matériaux de construction dits écologiques et de prévoir une installation photovoltaïque afin de compléter l'approvisionnement énergétique.

Les eaux pluviales seront recueillies afin de pouvoir être réutilisées pour l'arrosage des alentours.

Tous les bâtiments seront pourvus d'une détection incendie. L'éclairage extérieur sera réalisé par un éclairage en façade et la surveillance du site sera assurée par des caméras vidéo disposées aux accès.

Les eaux usées provenant des surfaces du parking, de l'atelier, du garage et du magasin seront traitées par un séparateur d'hydrocarbures avant d'être évacuées dans la canalisation publique.

L'atelier mécanique sera équipé de réseaux d'armoires incendie armées, d'air comprimé et d'extractions séparées pour les gaz d'échappement des camions et voitures. Il sera muni d'une installation de lavage pour camions et voitures équipée d'une récupération des eaux pluviales.

Vu que la conception du projet vise essentiellement un fonctionnement rigoureux du site, permettant aux véhicules des différents services une circulation optimale dans l'enceinte, l'aménagement d'espaces verts se concentre aux zones périphériques à l'exception d'une zone verte de récréation au milieu du site. Cette dernière sera définie par quelques arbres offrant de l'ombre et sera aménagée d'éléments simples (bancs en bois/métal) qui correspondent au caractère général du site.

*

3. AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Le Conseil d'Etat s'est prononcé sur le projet de loi dont question dans sa séance du 13 juillet 2001. Son avis est positif.

La fiche financière telle que prévue par l'article 79 de la loi du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'Etat est parvenue à la Chambre des Députés en date du 5 octobre 2001.

Le Conseil d'Etat propose de modifier le texte du projet de loi de la manière suivante:

Art 1er.– „Le Gouvernement est autorisé à faire procéder à la construction d'ateliers centraux pour l'administration des Ponts et Chaussées et d'un bâtiment administratif pour l'Unité Centrale de la Police de la Route (UCPR) à Bertrange.“

Art. 2.– Il est proposé de prévoir un nouvel article 3 qui a pour objet le deuxième alinéa de l'article 2, à savoir:

Art. 3.– „Les dépenses sont imputables à charge des crédits du Fonds d'investissements publics administratifs.“

*

4. DEVIS

Le devis du projet de loi s'élève à 2.216.000.000 LUF (54.933.205 euros) sans préjudice des hausses légales pouvant intervenir jusqu'à l'achèvement des travaux.

Ce devis ne comprend pas les coûts d'investissements de l'atelier mécanique (110.000.000 LUF ou 2.730.000 euros) dont le financement est autorisé par le biais de la loi budgétaire 2001 (article 35 sub (1), 2ième tiret). De cette manière, la construction de ce dernier pourra d'ores et déjà être démarrée, sans attendre le vote par la Chambre des Députés du présent projet de loi. Ceci se justifie par le caractère prioritaire de l'atelier mécanique. L'administration des Ponts et Chaussées demande en effet sa réalisation depuis maintes années.

Du point de vue financier, l'atelier mécanique sera traité en conséquence comme un projet séparé. Or comme le programme de construction à la base du projet de loi No 4817 correspond à un concept d'ensemble du point de vue urbanistique, il a été décidé d'y intégrer le bâtiment de l'atelier mécanique.

La marche à suivre précitée présuppose cependant l'inscription de l'atelier mécanique dans les projets de budget des exercices subséquents jusqu'à l'achèvement complet des travaux.

La Commission, consciente de l'urgence qui existe pour le bâtiment de l'atelier mécanique, se déclare d'accord avec la procédure proposée par le Gouvernement.

Le détail du devis qui comprend en plus les frais de déplacement du service de l'éclairage public de Capellen vers Bertrange, se présente comme suit:

A. Ateliers pour l'Administration des Ponts et Chaussées (y inclus atelier mécanique)

Gros oeuvre fermé	666.000.000
Installations techniques	214.200.000
Parachèvements	275.400.000
Total	1.155.600.000

B. Bâtiment administratif de l'Unité Centrale de Police de la Route (UCPR) et extension du bâtiment CITA

Gros oeuvre fermé	123.900.000
Installations techniques	53.500.000
Parachèvements	75.500.000
Total	252.900.000

C. Décor artistique

Total	21.100.000
Coût construction (HTVA)	1.429.600.000

D. Coût complémentaire

Travaux de démolition	34.200.000
alentours	183.800.000
Equipements mobiliers (P. & Ch.)	44.700.000
Equipements mobiliers (UCPR)	13.500.000
Equipements spéciaux A.)	52.400.000
Frais	14.000.000
Réserve pour imprévus	71.400.000
Total coût complémentaire (HTVA)	414.000.000
Total Travaux (HTVA)	1.843.600.000
TVA 15%	276.540.000
Total Travaux (TTC)	2.120.140.000
Honoraires	167.300.000
TVA 12%	20.076.000
Honoraires (TTC)	187.376.000
Total Général TTC	2.307.516.000
Total général arrondi en [LUF]	2.308.000.000
Total général arrondi en [euros]	57.201.827
Atelier mécanique: budget voté sur l'article 35 de la loi budgétaire à retrancher (Mémorial A No 140 du 27.12.2000)	- 110.000.000
Déplacement du service éclairage public de Capellen vers Bertrange: à ajouter	18.000.000
Total général arrondi en [LUF]	2.216.000.000
Total général arrondi en [euros]	54.933.205

Les dépenses sont imputables sur le fonds d'investissements publics administratifs.

*

5. CONCLUSION

La Commission des Travaux Publics reconnaît l'utilité et la nécessité du présent projet de construction.

C'est ainsi qu'elle recommande à la Chambre des Députés de voter le projet de loi dans la teneur suivante, qui tient compte des observations du Conseil d'Etat émises lors de son examen des articles:

*

TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

PROJET DE LOI

**relatif à la construction d'ateliers centraux pour
l'administration des Ponts et Chaussées et d'un bâtiment administratif pour
l'Unité Centrale de la Police de la Route (UCPR) à Bertrange**

Art. 1er.– Le Gouvernement est autorisé à faire procéder à la construction d'ateliers centraux pour l'administration des Ponts et Chaussées et d'un bâtiment administratif pour l'Unité Centrale de la Police de la Route (UCPR) à Bertrange.

Art. 2.– Les dépenses occasionnées par la présente loi ne peuvent dépasser la somme de 2.216.000.000.– francs (54.933.205.– euros), sans préjudice de l'incidence des hausses légales pouvant intervenir jusqu'à l'achèvement des travaux.

Art. 3.– Les dépenses sont imputables à charge des crédits du Fonds d'investissements publics administratifs.

Luxembourg, le 11 octobre 2001.

Le Président-Rapporteur,
Nicolas STROTZ

4817/05

N° 4817⁵

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2001-2002

PROJET DE LOI

**relatif à la construction d'ateliers centraux pour
l'administration des Ponts et Chaussées et d'un bâtiment administratif pour
l'Unité Centrale de la Police de la Route (UCPR) à Bertrange**

* * *

**DISPENSE DU SECOND VOTE CONSTITUTIONNEL
PAR LE CONSEIL D'ETAT**

(8.11.2001)

Le Conseil d'Etat,

appelé par dépêche du Premier Ministre, Ministre d'Etat, du 31 octobre 2001 à délibérer sur la question de dispense du second vote constitutionnel du

PROJET DE LOI

**relatif à la construction d'ateliers centraux pour
l'administration des Ponts et Chaussées et d'un bâtiment administratif pour
l'Unité Centrale de la Police de la Route (UCPR) à Bertrange**

qui a été adopté par la Chambre des députés dans sa séance du 25 octobre 2001 et dispensé du second vote constitutionnel;

Vu ledit projet de loi et l'avis émis par le Conseil d'Etat en sa séance du 13 juillet 2001;

se déclare d'accord

avec la Chambre des députés pour dispenser le projet de loi en question du second vote prévu par l'article 59 de la Constitution.

Ainsi décidé en séance publique du 8 novembre 2001.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Marcel SAUBER

Service Central des Imprimés de l'Etat

4817/02

N° 4817²

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2000-2001

PROJET DE LOI

relatif à la construction d'ateliers centraux pour
l'administration des Ponts et Chaussées et d'un bâtiment administratif pour
l'Unité Centrale de la Police de la Route (UCPR) à Bertrange

* * *

FICHE FINANCIERE

(9.1.2001)

**ATELIERS CENTRAUX DE L'ADMINISTRATION
DES PONTS & CHAUSSEES ET BATIMENTS ADMINISTRATIFS DE L'UNITE
CENTRALE DE POLICE DE LA ROUTE (UCPR) A BERTRANGE**

Note d'accompagnement du projet de loi du 22 novembre 2000, concernant les frais de consommation et d'entretien annuels conformément à l'article 79 de la loi du 8 juin sub A) sur le Budget, la Comptabilité et la Trésorerie de l'Etat.

A. Frais de consommation

1. Consommation électricité	2.825.000.-
2. Consommation chauffage et ventilation	2.000.000.-
3. Consommation d'eau	<u>650.000.-</u>
Total Consommations annuelles H. T.V.A. (LUF/a)	5.475.000.-

B. Frais d'entretien et de maintenance

1. Installations techniques	3.200.000.-
2. Bâtiment (entretien préventif)	30.000.000.-
3. Nettoyage journalier des surfaces occupées	7.600.000.-
4. Nettoyage façades	2.900.000.-
5. Alentours	<u>3.200.000.-</u>
	46.900.000.-
Total Frais d'entretien H. T.V.A. (LUF/a)	52.375.000.-
Total général annuel arrondi H. T.V.A. (LUF/a)	53.000.000.-

Service Central des Imprimés de l'Etat

4817



RECUEIL DE LEGISLATION

A — N° 143

20 décembre 2001

Sommaire

Arrêté ministériel du 22 octobre 2001 portant fixation de la part de l'Etat et de la part des communes dans les rémunérations du personnel enseignant des classes spéciales pour l'année 1999.....	page 2926
Règlement ministériel du 5 novembre 2001 modifiant le règlement ministériel modifié du 9 août 1993 fixant la compétence des bureaux d'imposition et de recette de l'administration des contributions directes.....	2926
Règlement ministériel du 16 novembre 2001 fixant les groupes de métiers auxquels est dévolu un siège de la Chambre des Métiers.....	2927
Arrêté grand-ducal du 19 novembre 2001 portant délégation de signature à Monsieur Jean-Claude JUNCKER, Premier Ministre, Ministre d'Etat, pour les affaires relevant du Ministère du Travail et de l'Emploi, du Département aux Relations avec le Parlement et du Département des Cultes ..	2928
Loi du 23 novembre 2001 relative à la construction d'ateliers centraux pour l'administration des Ponts et Chaussées et d'un bâtiment administratif pour l'Unité Centrale de la Police de la Route (UCPR) à Bertrange	2928
Règlement ministériel du 23 novembre 2001 portant fixation des indemnités d'apprentissage pour certains métiers et professions dans le cadre de l'apprentissage pour adultes	2929
Règlement grand-ducal du 26 novembre 2001 portant modification de l'article 3 point 15 du règlement grand-ducal du 4 novembre 1997 déterminant les éléments de l'information préalable et les dispositions du contrat relatifs aux voyages, vacances ou séjours à forfait, en exécution des articles 9, 11 et 12 de la loi du 14 juin 1994 portant réglementation des conditions d'exercice des activités relatives à l'organisation et à la vente de voyages ou de séjours et portant transposition de la directive du 13 juin 1990 concernant les voyages, vacances et circuits à forfait.....	2930
Règlement grand-ducal du 27 novembre 2001 portant prorogation du délai de mise en conformité des régimes complémentaires de pension.....	2930
Règlement grand-ducal du 29 novembre 2001 modifiant le règlement grand-ducal du 23 juillet 1999 concernant la nomenclature des actes et services des masseurs-kinésithérapeutes et des masseurs pris en charge par l'assurance maladie	2930
Convention internationale sur l'élimination de toutes les formes de discrimination raciale, signée à New York, le 7 mars 1966 – Adhésion du Kenya – Déclaration de l'Azerbaïdjan	2931
Protocole sur les marques routières, additionnel à l'Accord européen complétant la Convention sur la signalisation routière, ouverte à la signature, à Vienne, le 8 novembre 1968, conclu à Genève, le 1 ^{er} mars 1973 – Succession de la République fédérale de Yougoslavie.....	2931
Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR), conclu à Genève, le 1 ^{er} juillet 1970 – Succession de la République fédérale de Yougoslavie.....	2932
Accord européen complétant la Convention sur la circulation routière, ouverte à la signature à Vienne, le 8 novembre 1968, conclu à Genève, le 1 ^{er} mai 1971 – Succession de la République fédérale de Yougoslavie	2932
Convention douanière relative aux conteneurs, 1972, signée à Genève, le 2 décembre 1972 – Adhésion de la République fédérale de Yougoslavie	2932
Convention sur l'interdiction de l'emploi, du stockage, de la production et du transfert des mines antipersonnel et sur leur destruction, signée à Ottawa, le 4 décembre 1997 – Adhésion du Nigéria – Ratification de l'Algérie	2932

Arrêté ministériel du 22 octobre 2001 portant fixation de la part de l'Etat et de la part des communes dans les rémunérations du personnel enseignant des classes spéciales pour l'année 1999.

*Le Ministre de l'Éducation Nationale,
de la Formation Professionnelle et des Sports,*

Vu l'art. 5. de la loi du 24 décembre 1996 portant modification

- I) 1) des articles 239 et 240 du code des assurances sociales;
- 2) des articles 31 et 33 de la loi modifiée du 30 juillet 1960 concernant la création d'un fonds national de solidarité
- II) de la loi du 9 août 1921 portant révision des traitements des fonctionnaires et complétant la loi du 28 décembre 1920, portant allocation d'une indemnité de vie chère supplémentaire.

Arrête:

Art. 1^{er}. Pour l'année 1999, les rémunérations du personnel enseignant des classes spéciales sont prises en charge par l'Etat et le secteur communal d'après les indications contenues aux colonnes 2 et 3 du tableau qui fait suite au présent arrêté.

Art. 2. Le présent arrêté, suivi du tableau susmentionné, sera inséré au Mémorial.

Luxembourg, le 22 octobre 2001.

*Le Ministre de l'Éducation Nationale,
de la Formation Professionnelle et des Sports,*
Anne Brasseur

SPECIAL 1999

Communes	Part des communes	Part de l'Etat	Total
Berdorf	226.726	906.911	1.133.637
Bertrange	706.783	2.827.134	3.533.917
Betttembourg	635.936	2.543.745	3.179.681
Clervaux	618.932	2.475.730	3.094.662
Colmar-Berg	461.131	1.844.525	2.305.656
Diekirch	1.791.517	7.166.072	8.957.589
Differdange	3.123.056	12.492.233	15.615.289
Dudelange	6.887.171	27.548.702	34.435.873
Echternach	959.799	3.839.205	4.799.004
Esch-sur-Alzette	5.581.006	22.324.037	27.905.043
Ettelbruck	1.271.872	5.087.490	6.359.362
Hesperange	1.872.343	7.489.374	9.361.717
Kehlen	585.637	2.342.550	2.928.187
Luxembourg	18.815.229	79.781.862	98.597.091
Mersch	1.116.370	4.465.488	5.581.858
Pétange	4.313.263	17.253.065	21.566.328
Rumelange	622.484	2.489.939	3.112.423
Sanem	4.871.604	19.486.431	24.358.035
Schifflange	2.249.994	12.179.665	14.429.659
Steinfort	635.936	2.543.745	3.179.681
Steinsel	276.064	1.104.258	1.380.322
Wincrange	103.553	414.216	517.769
TOTAL	57.726.406	238.606.377	296.332.783

Règlement ministériel du 5 novembre 2001 modifiant le règlement ministériel modifié du 9 août 1993 fixant la compétence des bureaux d'imposition et de recette de l'administration des contributions directes.

Le Ministre des Finances,

Vu l'article 13 de la loi modifiée du 17 avril 1964 portant réorganisation de l'administration des contributions directes et des accises;

Vu le règlement grand-ducal modifié du 19 octobre 1977 fixant l'organisation de l'administration des contributions directes et des accises;

Sur la proposition du directeur des contributions;