



---

CHAMBRE DES DÉPUTÉS  
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

# Dossier consolidé

Projet de loi 5477

Projet de loi relatif à l'adaptation budgétaire du projet de construction d'une route reliant Luxembourg à Ettelbruck

Date de dépôt : 23-05-2005

Date de l'avis du Conseil d'État : 21-06-2005

Auteur(s) : Monsieur Claude Wiseler, Ministre des Travaux publics

## Liste des documents

<b>Date</b>	<b>Description</b>	<b>Nom du document</b>	<b>Page</b>
22-07-2005	Résumé du dossier	Résumé	<u>3</u>
23-05-2005	Déposé	5477/00	<u>5</u>
21-06-2005	Avis du Conseil d'Etat (21.6.2005)	5477/01	<u>12</u>
05-07-2005	Dépêche de la Secrétaire d'Etat aux Relations avec le Parlement au Président de la Chambre des Députés (5.7.2005)	5477/02	<u>17</u>
07-07-2005	Rapport de commission(s) : Commission des Travaux publics Rapporteur(s) : Monsieur Aly Kaes	5477/03	<u>20</u>
12-07-2005	Dépêche de la Secrétaire d'Etat aux Relations avec le Parlement au Ministre des Travaux publics (12.7.2005)	5477/04	<u>28</u>
15-07-2005	Dispense du second vote constitutionnel par le Conseil d'Etat (15-07-2005) Evacué par dispense du second vote (15-07-2005)	5477/05	<u>31</u>
31-12-2005	Publié au Mémorial A n°140 en page 2507	5457,5464,5476,5477	<u>34</u>

# Résumé

N° 5477

**Projet de loi relatif à l'adaptation budgétaire du projet de construction d'une route reliant Luxembourg à Ettelbruck**

L'objet du projet de loi consiste à adapter les dépenses inscrites à l'article 7 de la loi du 27 juillet 1997 autorisant le Gouvernement à procéder à la construction d'une route reliant Luxembourg à Ettelbruck, dépenses qui s'élevaient à l'époque à la somme de 14.800.000.000 francs luxembourgeois (environ 370.000.000 euros), y compris huit cent cinquante millions de francs qui étaient réservés aux mesures compensatoires prévues à l'article 5, paragraphe b). Ces adaptations qui se chiffrent à 229.000.000.- euros sont notamment dues à l'évolution du chantier et à des dépenses supplémentaires non couvertes par l'enveloppe financière autorisée par la loi du 27 juillet 1997.

5477/00

## N° 5477

## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2004-2005

**PROJET DE LOI**

**relatif à l'adaptation budgétaire du projet de construction d'une  
route reliant Luxembourg à Ettelbruck**

\* \* \*

*(Dépôt: le 23.5.2005)***SOMMAIRE:**

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (13.5.2005).....	1
2) Texte du projet de loi.....	2
3) Exposé des motifs.....	2
4) Fiche financière.....	4
5) Devis estimatif.....	5

\*

**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 autorisé à déposer en Notre nom à la Chambre des Députés le projet de loi relatif à l'adaptation budgétaire du projet de construction d'une route reliant Luxembourg à Ettelbruck.

Château de Berg, le 13 mai 2005

*Le Ministre des Travaux Publics,*  
Claude WISELER

HENRI

\*

## TEXTE DU PROJET DE LOI

**Art. 1.–** Le Gouvernement est autorisé à adapter en termes réels les dépenses concernant la loi du 27 juillet 1997 autorisant le Gouvernement à procéder à la construction d'une route reliant Luxembourg à Ettelbruck.

**Art. 2.–** Les dépenses résultant de l'adaptation du projet visé par la loi du 27 juillet 1997 précitée ne peuvent pas dépasser la somme de 229.000.000 euros. Ce montant correspond à la valeur 588,92 de l'indice semestriel des prix à la construction au 1er avril 2004. Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, ce montant est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix de la construction précité.

**Art. 3.–** Les dépenses sont imputables à charge des crédits du fonds des routes.

**Art. 4.–** Le tiret 5 de l'article 5 b) de la loi du 27 juillet 1997 autorisant le Gouvernement à procéder à la construction d'une route reliant Luxembourg à Ettelbruck est supprimé.

L'article 5 b) sub tiret 7 de la loi du 27 juillet 1997 précitée est modifié comme suit: „– un passage souterrain pour petit gibier“.

**Art. 5.–** Le premier alinéa de l'article 6 de la loi du 27 juillet 1997 précitée est remplacé par la disposition suivante „Les mesures visées à l'article 5 b) ci-dessus devront être exécutées au plus tard trois années après l'achèvement du chantier de construction de la Route du Nord“.

\*

## EXPOSE DES MOTIFS

### a) Dispositions relatives aux adaptations budgétaires

En guise de très succincte introduction historique du présent projet de loi, il est à rappeler que la loi du 27 juillet 1997 autorisant le Gouvernement à procéder à la construction d'une route reliant Luxembourg à Ettelbruck est à la base de la construction du tronçon Luxembourg-Mersch de la grande voirie du Nord.

Les travaux de la route du Nord ont commencé au cours de l'année 1998 avec la mise en chantier des viaducs sur Glaasbuurgronn et Groussheck.

Au cours de l'année 2002, les travaux de la jonction Grünewald, de la liaison entre la A1 et la RN 11 avec aménagement d'un raccordement provisoire à cette dernière, des viaducs de Glaasbuurgronn et de Groussheck, ainsi que des élargissements Nord et Sud de la A1 (section 1) ont pu être achevés. Ainsi ce tronçon a été mis en service en date du 13 septembre 2002.

En ce qui concerne le planning, la mise en service du tronçon Lorentzweiler-Mersch, initialement prévu pour la fin 2004 est reportée fin 2006 suite au retard pris notamment dans les difficultés encourues par le chantier du tunnel de Gosseldange.

La mise en service complète de la route du Nord est estimée actuellement à fin 2010, le report de cette date étant dû au démarrage différé du tunnel du Grouft.

Dans son article 7, la loi du 27 juillet 1997 précitée stipule:

„Les dépenses occasionnées par l'exécution du tronçon Luxembourg-Mersch visé à l'article 1er de la présente loi se chiffrent à quatorze milliards huit cents millions de francs y compris huit cent cinquante millions de francs réservés aux mesures dont question à l'article 5, alinéa b), sans préjudice des hausses légales pouvant intervenir jusqu'à l'achèvement des travaux.

Elles sont imputables à charge des crédits du fonds des routes.“

L'objet du présent projet de loi consiste à adapter les dépenses ci-dessus autorisées.

Il s'est en effet avéré que suite à l'évolution du chantier, des dépenses supplémentaires, non couvertes par l'enveloppe financière autorisée par la loi du 27 juillet 1997, sont à attendre.

C'est ainsi qu'une partie de la hausse est imputable sur la section 1. Le devis initial de cette section sera dépassé notamment suite à la modification de la jonction du Grünewald avec des ouvrages d'art

supplémentaires et à l'élargissement de la A1 entre l'échangeur de Kirchberg et de Senningerberg, travaux qui au départ n'avaient pas été prévus à être réalisés dans le cadre de la route du Nord.

Les raisons du dépassement de la section 2 sont imputables au tunnel Grouft et notamment à l'élargissement à trois voies du tube montant et à l'aménagement d'un tunnel de secours d'une longueur de 80 m, avec chemin de fuite. Ce tunnel de secours rajouté en PK 7875 est à considérer comme une mesure de sécurité supplémentaire, qui n'est dictée par aucune directive en la matière, mais qui apporte un surplus de sécurité important en cas d'incident dans le tunnel.

Par ailleurs, dans les zones de traversées de la nappe phréatique, sur une longueur estimée à 700 m respectivement dans les zones à risque de gonflement des marnes, sur une longueur de 400 m, il est prévu de réaliser un profil fermé c'est-à-dire un profil de fer à cheval avec contre-voûte.

Enfin, le coût des équipements électromécaniques adapté aux nouvelles normes et directives européennes en vigueur fait partie du nouveau devis.

Le dépassement à prévoir pour la section 3 est à imputer à un éclairage spécifique dans l'intérêt d'une intégration optimale de l'ouvrage dans le paysage.

A la section 4, l'on constate un dépassement du génie civil du tunnel de Gosseldange dû notamment aux problèmes rencontrés autour de la galerie 8 ainsi qu'un dépassement des équipements électromécaniques pour les adaptations aux directives européennes.

En conclusion, l'on peut donc avancer les raisons suivantes pour expliquer le dépassement des crédits votés par la loi du 27 juillet 1997 précitée:

*pour la section 1:*

- élargissement non prévu de la A1
- jonction de Grünwald, modification substantielle du concept de l'échangeur adapté aux besoins réels du trafic

*pour la section 2:*

- Construction d'un château d'eau après l'élaboration d'études plus détaillées en ce qui concerne le ravitaillement en eau des tunnels
- tunnel Grouft, dépassement très substantiel dû à la 3e voie dans le tube montant et à la galerie d'accès de secours supplémentaire, décidées pour des raisons de sécurité, à la contre-voûte dans les terrains très difficiles et aux adaptations des équipements électromécaniques au standard des directives européennes
- le devis détaillé du tunnel Staffelter dépasse le devis estimatif de 1996 de façon significative, les prix unitaires ayant été adaptés au prix adjugés pour les deux autres tunnels.

*pour la section 3:*

- aucun dépassement notable sur les travaux de génie civil. Le dépassement à prévoir est à imputer à un éclairage spécifique dans l'intérêt d'une intégration optimale de l'ouvrage dans le paysage.

*pour la section 4:*

- dépassement du génie civil du tunnel de Gosseldange dû notamment aux problèmes rencontrés autour de la galerie 8
- dépassement des équipements électromécaniques pour les adaptations aux directives européennes

*sur toutes les sections:*

- sous-estimation des études

Il en résulte que le coût des travaux est actuellement estimé à 560.000.000 euros, base indice des prix à la construction de 1997.

Afin de tenir compte d'autres aléas ou imprévus, il y a lieu de procéder à une adaptation des dépenses autorisées par la loi du 27 juillet 1997 d'un montant arrondi de 229.000.000 euros.



## b) Dispositions relatives aux mesures compensatoires

Il s'est avéré que la construction d'un passage à gibier sur la route nationale N11 est techniquement très difficile voire impossible à réaliser en raison de la topographie du terrain.

Par ailleurs, les experts en matière de chasse sont d'avis qu'un tel ouvrage très coûteux n'apporte pas les résultats escomptés sur le plan cynégétique alors qu'il serait aménagé parallèlement à la nouvelle autoroute.

Pour ce qui est des 14 passages souterrains pour petit gibier, 13 passages seront irréalisables sur le plan technique en raison du profil en long de l'autoroute qui ne sera pas posée à même le sol naturel mais logée à quelque 7 mètres de profondeur.

Le comité interministériel chargé du suivi des mesures compensatoires, institué en vertu de l'article 8 de la loi précitée, partage cette façon de voir.

Les sommes économisées par la suppression de ces ouvrages serviront utilement au financement des mesures compensatoires supplémentaires à réaliser en raison de certaines modifications apportées à la construction de l'autoroute, tels l'élargissement du tunnel „Grouft“ et la suppression de terrains forestiers sur une étendue plus importante qu'initialement prévue.

\*

## FICHE FINANCIERE

(conformément à l'article 79 de la loi du 8 juin 1999 sur le Budget,  
la Comptabilité et la Trésorerie de l'Etat)

### ROUTE DU NORD

#### Tronçon Kirchberg-Mersch

#### *Frais de maintenance*

#### **Tunnels**

Tunnel Stafelter .....	1.850 m
Passage à gibier Rengelbour .....	100 m
Tunnel Grouft .....	2.966 m
Tunnel Gousselerbiërg .....	2.695 m
<b>Total .....</b>	<b>7.611 m</b>

Entretiens courant: 255.600 euros/km x 7,611 = **1.945.371,6** euros/an

#### **Section courante**

Echangeur Kirchberg - échangeur Waldhaff.....	750 m
Echangeur Waldhaff - tunnel Stafelter.....	270 m
Tunnel Stafelter - passage à gibier Rengelbour.....	1.374 m
Passage à gibier Rengelbour - tunnel Grouft.....	1.300 m
Tunnel Grouft - viaduc Lorentzweiler .....	500 m
Viaduc Lorentzweiler - tunnel Gousselerbiërg .....	150 m
Tunnel Gousselerbiërg - échangeur Schoenfels.....	700 m
<b>Total .....</b>	<b>5.044 m</b>

Entretiens courant: 22.500 euros/km x 5,044 = **113.490** euros/an

#### **Bretelles**

Jonction Grünwald .....	3.724 m
Echangeur Waldhaff .....	628 m

Echangeur Lorentzweiler.....	1.437 m
<b>Total .....</b>	<b>5.789 m</b>

Entretiens courant: 9.700 euros/km x 5,789 = **56.153,3** euros/an

#### Ouvrages d'art

Viaducs Glaasbuurgronn et Grousheck (211 m +184,50 m) .....	395,50 m
Jonction Grünwald (74 m + 152,70 + 60 m) .....	286,70 m
OA5 Waldhaff .....	92 m
Passage inférieur OA1 .....	35 m
Ech. Lorentzweiler OA2.....	132,50 m
Passage inférieur CFL .....	180 m
Viaduc de Lorentzweiler .....	890 m
<b>Total .....</b>	<b>2011,7 m</b>

Entretiens courant: 153.400 euros/km x 2,0117 = **308.594,78** euros/an

#### Récapitulatif

Tunnels.....	1.945.371,60 euros/an
Section courante.....	113.490,00 euros/an
Bretelles .....	56.153,30 euros/an
Ouvrages d'art .....	308.594,78 euros/an
<b>Total .....</b>	<b>2.423.609,68 euros/an</b>

\*

### DEVIS ESTIMATIF

à la date du 1er avril 2004 (indice des prix à la construction: 588,92)

section I	23.720.585,54 €	indice avril 2004
section II	139.949.254,17 €	indice avril 2004
section III	3.710.005,14 €	indice avril 2004
section IV	21.210.169,76 €	indice avril 2004
études	17.688.348,11 €	indice avril 2004
divers, imprévus et pour arrondir	22.250.563,26 €	indice avril 2004
<b>Total:</b>	<b>228.528.925,98 €</b>	<b>TTC</b>
<b>Total général arrondi</b>	<b>229.000.000,00 €</b>	<b>TTC</b>

Service Central des Imprimés de l'Etat

5477/01

N° 5477<sup>1</sup>

## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2004-2005

**PROJET DE LOI**

**relatif à l'adaptation budgétaire du projet de construction d'une  
route reliant Luxembourg à Ettelbruck**

\* \* \*

**AVIS DU CONSEIL D'ETAT**

(21.6.2005)

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 12 mai 2005.

Le projet, élaboré par le ministre des Travaux publics, était accompagné d'un exposé des motifs, comprenant un devis estimatif des dépenses supplémentaires à assumer et 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.

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

\*

La loi du 27 juillet 1997 autorisant le Gouvernement à procéder à la construction d'une route reliant Luxembourg à Ettelbruck a autorisé le Gouvernement à faire procéder „à la construction d'une nouvelle route de Luxembourg à Ettelbruck, partant à partir de Senningerberg, de la route de Luxembourg à Echternach (E42), à la voirie de la vallée de l'Alzette dans la région de Lorentzweiler et de Mersch et à la voirie du Nord du pays à partir des contournements de Mersch, de Colmar-Berg et de Schieren ainsi que du contournement d'Ettelbruck en direction de Bastogne et de Wemperhardt“ (art. 1er).

Les dépenses relatives à ces travaux d'aménagement et de construction avaient été arrêtées à quatorze milliards huit cents millions de francs y compris huit cent cinquante millions de francs réservés aux mesures compensatoires prévues sans préjudice des hausses légales pouvant intervenir jusqu'à l'achèvement des travaux (env. 370.000.000 euros).

D'après l'exposé des motifs, „l'objet du présent projet de loi consiste à adapter les dépenses ci-dessus autorisées. Il s'est en effet avéré que suite à l'évolution du chantier, des dépenses supplémentaires, non couvertes par l'enveloppe financière autorisée par la loi du 27 juillet 1997, sont à attendre“. Le Conseil d'Etat prend acte de ce que ces dépenses supplémentaires à attendre s'élèvent à 229.000.000 euros (valeur 588,92 de l'indice semestriel des prix à la construction au 1er avril 2004), soit à 2/3 (61%) du coût estimatif initialement arrêté.

Et les auteurs du projet de loi de citer de façon détaillée toutes les raisons ayant nécessité une modification, voire une adaptation du devis initial. Ainsi, ils exposent que

„En conclusion, l'on peut donc avancer les raisons suivantes pour expliquer le dépassement des crédits votés par la loi du 27 juillet 1997 précitée:

- pour la section 1:      – élargissement non prévu de la A1  
                                  – jonction de Grünewald, modification substantielle du concept de l'échangeur adapté aux besoins réels du trafic
- pour la section 2:      – construction d'un château d'eau après l'élaboration d'études plus détaillées en ce qui concerne le ravitaillement en eau des tunnels  
                                  – tunnel Grouft, dépassement très substantiel dû à la 3e voie dans le tube montant et à la galerie d'accès de secours supplémentaire, décidées pour des raisons de sécurité, à la contre-voûte dans les terrains très

difficiles et aux adaptations des équipements électromécaniques au standard des directives européennes

- le devis détaillé du tunnel Staffelter dépasse le devis estimatif de 1996 de façon significative, les prix unitaires ayant été adaptés aux prix adjugés pour les deux autres tunnels
- pour la section 3: – aucun dépassement notable sur les travaux de génie civil. Le dépassement à prévoir est à imputer à un éclairage spécifique dans l'intérêt d'une intégration optimale de l'ouvrage dans le paysage
- pour la section 4: – dépassement du génie civil du tunnel de Gosseldange dû notamment aux problèmes rencontrés autour de la galerie 8
- dépassement des équipements électro-mécaniques pour les adaptations aux directives européennes
- sur toutes les sections: – sous-estimation des études.

Il en résulte que le coût des travaux est actuellement estimé à 560.000.000 euros, base indice des prix à la construction de 1997.

Afin de tenir compte d'autres aléas ou imprévus, il y a lieu de procéder à une adaptation des dépenses autorisées par la loi du 27 juillet 1997 d'un montant arrondi de 229.000.000 euros.“

Le Conseil d'Etat estime qu'il y a eu erreur matérielle de la part des auteurs quant au coût total estimé à 560.000.000 euros du tronçon Luxembourg-Ettelbruck alors que l'addition du premier devis et des dépenses supplémentaires donne un total de 599.000.000 euros (370.000.000 + 229.000.000), sans tenir compte des hausses légales intervenues depuis le lancement du chantier.

Quoi qu'il en soit, le Conseil d'Etat, s'il peut admettre à la rigueur le caractère imprévu de certaines dépenses dont notamment l'adaptation des mesures de sécurité dans le tunnel Grouft aux exigences communautaires, doit cependant remarquer que d'autres ne sont point compatibles avec une conception, préparation et planification sérieuses d'un projet de construction d'une telle envergure. En effet, faut-il le rappeler, les surcoûts évalués des travaux supplémentaires dépassent de deux tiers les dépenses du devis estimatif initial. Il voudrait dans ce contexte renvoyer également aux frais de maintenance et d'entretien dudit tronçon arrêtés par la fiche financière jointe en annexe du projet sous avis. Ces frais s'élèvent à 2.423.609,28 euros par an.

Le Conseil d'Etat estime finalement qu'une telle ampleur, voire de telles anomalies sont purement inacceptables et surtout contraires à une gestion responsable des deniers publics.

Il faut en effet admettre que la transparence des finances publiques et partant l'intérêt du contribuable exigent que les départements ministériels et autres administrations publiques responsables d'un projet de construction agissent avec tout le sérieux nécessaire pour éviter de tels écarts en recourant à tous les moyens et voies à leur disposition.

Le Conseil d'Etat doit renvoyer dans ce contexte à ses avis concernant l'adaptation budgétaire d'un certain nombre de projets de construction dont notamment Campus Geesseknäppchen, Centre pénitentiaire, Musée d'art moderne Grand-Duc Jean, Centre national sportif et culturel, Parc Hosingen – Centre écologique, Liaison routière avec la Sarre, Centre de recherche Henri-Tudor et Centre de technologie de l'Education à Luxembourg-Kirchberg, réaménagement de la Croix de Gasperich et du carrefour formé par l'A4 et la rue de Merl moyennant un giratoire avec passage souterrain, réaménagement du complexe de l'Abbaye Neumünster, transformation et restauration des maisons Printz et Richard à Luxembourg, restructuration et extension du lycée technique Nic-Biever de Dudelange, remise en état de certains bâtiments du Centre pénitentiaire de Givenich, Salle de Concert à Luxembourg-Kirchberg (cf. doc. parl. No 4717<sup>1</sup>, sess. ord. 2000-2001, No 4876<sup>1</sup>, sess. ord. 2001-2002, No 5266<sup>1</sup>, sess. ord. 2003-2004, No 5267<sup>1</sup>, sess. ord. 2003-2004, No 5102<sup>1</sup>, sess. ord. 2002-2003, No 5365<sup>1</sup>, 1re sess. extraord. 2004, No 5413, sess. ord. 2004-2005, No 4685<sup>1</sup>, sess. ord. 2000-2001).

Cette liste, il est vrai, ne semble pas être définitive au vu du projet sous avis et, malgré les rappels et autres critiques itératives du Conseil d'Etat, la fixation des responsabilités en cause et des mesures ou sanctions appropriées à appliquer en conséquence n'est toujours pas intervenue en dépit d'une démarche plus rigoureuse préconisée et proposée récemment par le ministre compétent avec l'aval de la commission du contrôle de l'exécution budgétaire de la Chambre des députés.

\*

Le Conseil d'Etat, vu l'ampleur des dépenses supplémentaires et des frais annuels de maintenance, espère que toutes les dépenses relatives à la réalisation du tronçon routier Luxembourg-Ettelbruck ont été identifiées et surtout ont été évaluées correctement par les auteurs du projet de loi, car il est évident qu'un nouveau dépassement, voire toute modification du montant total actuel nécessiteront une nouvelle autorisation du législateur.

Le Conseil d'Etat, compte tenu de son avis du 5 février 1997 (cf. doc. parl. No 4263<sup>3</sup>, sess. ord. 1996-1997), des observations ci-dessus et surtout de l'état du chantier, marque son accord avec le projet de loi sous avis tout en soulignant l'ampleur financière du premier investissement et des frais récurrents d'entretien.

Le texte du projet de loi donne lieu aux observations suivantes:

#### *Article 2*

Afin de retenir un prix rattaché à une valeur indiciaire aussi récente que possible, le Conseil d'Etat recommande de remplacer le montant actuellement arrêté par celui qui correspond à la dernière valeur connue de l'indice semestriel des prix de la construction au moment du vote de la loi. Il peut d'ores et déjà marquer son accord avec la modification du texte à intervenir à cet égard.

#### *Article 4*

D'après l'exposé des motifs, il est précisé que le passage à gibier sur la route nationale N11 „est techniquement très difficile voire impossible à réaliser en raison de la topographie du terrain“. Et les auteurs de continuer à exposer que „pour ce qui est des 14 passages souterrains pour petit gibier, 13 passages seront irréalisables sur le plan technique en raison du profil en long de l'autoroute qui ne sera pas posée à même le sol naturel mais logée à quelque 7 mètres de profondeur“.

Le Conseil d'Etat doit marquer son étonnement quant à ces déclarations, dans la mesure où ces faits ont dû être connus par les auteurs de la loi de 1997 lors de la fixation des mesures compensatoires relatives à la construction du tronçon routier concerné. Quoi qu'il en soit, le Conseil d'Etat devrait s'opposer formellement aux intentions des auteurs d'employer les sommes ainsi économisées au financement de mesures compensatoires supplémentaires dues à certaines modifications „apportées à la construction de l'autoroute, tels l'élargissement du tunnel „Grouft“ et la suppression de terrains forestiers ...“ pour le cas où ces mesures ne rentreraient pas dans le champ d'application de l'article 5 de la loi précitée du 27 juillet 1997. Cette loi a en effet été prise en vertu de l'article 99 de la Constitution, d'où la nécessité d'opérer d'éventuels changements d'affectation des sommes y figurant par la voie législative. Seule une modification de l'article 5 en cause à l'effet de le compléter en énonçant les mesures compensatoires envisagées pourrait alors trouver l'accord du Conseil d'Etat.

Le Conseil d'Etat recommande encore une modification d'ordre purement rédactionnel de l'alinéa 2 par référence à l'alinéa 1 de l'article sous examen.

L'alinéa 2 se lira comme suit:

„Le tiret 7 de l'article 5 b) de la loi du 27 juillet 1997 précitée est modifié comme suit:

- un passage souterrain pour petit gibier.“

#### *Article 5*

Le Conseil d'Etat estime qu'il y a lieu de remplacer, conformément à l'article 7 de la loi du 27 juillet 1997, les termes „de la Route du Nord“ par ceux de „de la route reliant Luxembourg à Mersch“.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 21 juin 2005.

*Le Secrétaire général,*

Marc BESCH

*Le Président,*

Pierre MORES

Service Central des Imprimés de l'Etat



5477/02

N° 5477<sup>2</sup>

## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2004-2005

**PROJET DE LOI****relatif à l'adaptation budgétaire du projet de construction d'une  
route reliant Luxembourg à Ettelbruck**

\* \* \*

**DEPECHE DE LA SECRETAIRE D'ETAT  
AUX RELATIONS AVEC LE PARLEMENT AU PRESIDENT  
DE LA CHAMBRE DES DEPUTES**

(5.7.2005)

Monsieur le Président,

A la demande du Ministre des Travaux Publics qui se réfère à l'avis émis par le Conseil d'Etat au sujet du projet de loi sous rubrique en date du 21 juin 2005, j'ai l'honneur de vous informer qu'il aimerait prendre position quant à une observation retenue par la Haute Corporation dans le prédit avis.

En ce qui concerne les mesures compensatoires supplémentaires à réaliser en raison de certaines modifications apportées à la construction de l'autoroute, le Conseil d'Etat précise qu'il „*devrait s'opposer formellement aux intentions des auteurs d'employer les sommes ainsi économisées au financement de mesures compensatoires supplémentaires dues à certaines modifications* „apportées à la construction de l'autoroute, tels l'élargissement du tunnel „Grouft“ et la suppression de terrains forestiers ...“ *pour le cas où ces mesures ne rentreraient pas dans le champ d'application de l'article 5 de la loi précitée du 27 juillet 1997*“.

Si le Gouvernement partage l'approche du Conseil d'Etat, il importe cependant de souligner que les mesures compensatoires supplémentaires prévues à réaliser dans le cadre des modifications prémentionnées se feront toutes dans le cadre actuel de l'article 5 de la loi du 27 juillet 1997, à savoir du point sub b), premier tiret: „*la compensation par de nouvelles plantations forestières supprimées par la nouvelle route*“.

Dés lors, Monsieur le Ministre des Travaux Publics est d'avis qu'une modification de l'article 5 de la loi du 27 juillet 1997 ne s'impose pas.

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

*Pour la Secrétaire d'Etat aux Relations  
avec le Parlement,*

Daniel ANDRICH

*Conseiller de Gouvernement Ire classe*

Service Central des Imprimés de l'Etat

5477/03

**N° 5477<sup>3</sup>****CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2004-2005

**PROJET DE LOI****relatif à l'adaptation budgétaire du projet de construction d'une  
route reliant Luxembourg à Ettelbruck**

\* \* \*

**RAPPORT DE LA COMMISSION DES TRAVAUX PUBLICS**

(7.7.2005)

La Commission se compose de: M. Lucien CLEMENT, Président; M. Ali KAES, Rapporteur; Mme Anne BRASSEUR, MM. Emile CALMES, Fernand DIEDERICH, Mme Viviane LOSCHETTER, MM. Robert MEHLEN, Marcel SAUBER, Jos SCHEUER, Roland SCHREINER et Mme Nelly STEIN, Membres.

\*

**I. ANTECEDENTS**

Le 23 mai 2005, Monsieur le Ministre des Travaux publics Claude Wiseler a déposé le projet de loi sous rubrique à la Chambre des Députés. Le texte du projet était accompagné d'un exposé des motifs ainsi que d'une fiche financière regroupant les dépenses supplémentaires à assumer par l'Etat.

En date du 12 mai 2005, le projet de loi a été transmis au Conseil d'Etat qui a émis son avis le 21 juin 2005.

Dans sa réunion du 1er juin 2005, la Commission des Travaux publics a désigné son rapporteur en la personne de Monsieur Ali Kaes. Au cours de la même réunion, la Commission a procédé à l'examen du texte. L'avis du Conseil d'Etat a fait l'objet de la réunion du 29 juin 2005.

Le présent rapport a été analysé et adopté dans la réunion du 7 juillet 2005.

\*

**II. OBJET DE LA LOI**

L'objet du présent projet de loi consiste à adapter les dépenses inscrites à l'article 7 de la loi du 27 juillet 1997 autorisant le Gouvernement à procéder à la construction d'une route reliant Luxembourg à Ettelbruck, dépenses qui s'élevaient à l'époque à la somme de 14.800.000.000 francs luxembourgeois (environ 370.000.000 euros), y compris huit cent cinquante millions de francs qui étaient réservés aux mesures compensatoires prévues à l'article 5, paragraphe b). Ces adaptations qui se chiffrent à 229.000.000.- euros sont notamment dues à l'évolution du chantier et à des dépenses supplémentaires non couvertes par l'enveloppe financière autorisée par la loi du 27 juillet 1997.

\*

### III. LE DETAIL DES ADAPTATIONS BUDGETAIRES

Le devis initial de la *section 1* sera dépassé notamment suite à la modification de la jonction du Grünewald avec des ouvrages d'art supplémentaires et à l'élargissement de la A1 entre l'échangeur de Kirchberg et de Senningerberg, travaux dont la réalisation n'avait au départ pas été prévue dans le cadre de la route du Nord.

Les raisons du dépassement de la *section 2* sont imputables au tunnel „Grouft“ et notamment à l'élargissement à trois voies du tube montant et à l'aménagement d'un tunnel de secours d'une longueur de 80 m, avec chemin de fuite. Ce tunnel de secours rajouté en PK 7875 est à considérer comme une mesure de sécurité supplémentaire, qui n'est dictée par aucune directive en la matière, mais qui apporte un surplus de sécurité important en cas d'incident dans le tunnel. Par ailleurs, dans les zones de traversées de la nappe phréatique, sur une longueur estimée à 700 m, respectivement dans les zones à risque de gonflement des marnes, sur une longueur de 400 m, il est prévu de réaliser un profil fermé c'est-à-dire un profil de fer à cheval avec contre-voûte. Enfin, le coût des équipements électromécaniques adapté aux nouvelles normes et directives européennes en vigueur fait partie du nouveau devis.

La *section 3* sera complétée par un éclairage spécifique dans l'intérêt d'une intégration optimale de l'ouvrage dans le paysage.

Les dépenses relatives à la *section 4* seront adaptées en raison d'un dépassement du génie civil du tunnel de Gosseldange dû notamment aux problèmes rencontrés autour de la galerie 8 ainsi qu'un dépassement des équipements électromécaniques pour les adapter aux directives européennes.

Précisons à cet égard que les études relatives aux sections ont été toutes sous-estimées ce qui engendrera également des dépenses supplémentaires. Afin de se faire une image succincte des travaux supplémentaires à réaliser pour les différentes sections, les auteurs du projet de loi ont pris le soin de dresser un tableau récapitulatif qui se présente comme suit:

<i>Sections</i>	<i>Travaux à réaliser</i>
Section 1	Elargissement non prévu de la A1 Jonction de Grünewald, modification substantielle du concept de l'échangeur adapté aux besoins réels du trafic
Section 2	Construction d'un château d'eau après l'élaboration d'études plus détaillées en ce qui concerne le ravitaillement en eau des tunnels Tunnel „Grouft“, dépassement très substantiel dû à la 3e voie dans le tube montant et à la galerie d'accès de secours supplémentaire, décidées pour des raisons de sécurité, à la contre-voûte dans les terrains très difficiles et aux adaptations des équipements électromécaniques au standard des directives européennes Le devis détaillé du tunnel Staffelter dépasse le devis estimatif de 1996 de façon significative, les prix unitaires ayant été adaptés au prix adjugés pour les deux autres tunnels.
Section 3	Le dépassement à prévoir est à imputer à un éclairage spécifique dans l'intérêt d'une intégration optimale de l'ouvrage dans le paysage.
Section 4	Dépassement du génie civil du tunnel de Gosseldange dû notamment aux problèmes rencontrés autour de la galerie 8 Dépassement des équipements électromécaniques en raison d'adaptations aux directives européennes

Pour le détail des dépenses, il est renvoyé à la fiche financière jointe en annexe du projet de loi sous rubrique.

\*

#### IV. DISPOSITIONS RELATIVES AUX MESURES COMPENSATOIRES

L'article 5 de la loi précitée prévoit en son point b) „– un passage à gibier sur la route nationale N11“ ainsi que „–14 passages souterrains pour petit gibier.“. Or, il s'est avéré que la construction d'un passage à gibier sur la route nationale N11 est techniquement très difficile voire impossible à réaliser en raison de la topographie du terrain. Les experts en matière de chasse doutent par ailleurs de l'efficacité d'un tel ouvrage très coûteux sur le plan cynégétique. Pour ce qui est des 14 passages souterrains pour petit gibier, 13 passages seront irréalisables sur le plan technique en raison du profil en long de l'autoroute qui ne sera pas posée à même le sol naturel mais logée à quelque 7 mètres de profondeur. Tel est également l'avis du comité interministériel chargé du suivi des mesures compensatoires, institué en vertu de l'article 8 de la loi précitée. Les auteurs ont raisonné que les sommes économisées par la suppression de ces ouvrages serviront utilement au financement des mesures compensatoires supplémentaires à réaliser en raison de certaines modifications apportées à la construction de l'autoroute, tels l'élargissement du tunnel „Grouft“ et la suppression de terrains forestiers sur une étendue plus importante qu'initialement prévue.

\*

#### V. AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Dans son avis du 21 juin 2005, le Conseil d'Etat a formulé certaines critiques qui rejoignent en fait celles formulées à l'égard d'autres grands projets d'investissements ayant fait l'objet de dépassements budgétaires. S'il peut admettre à la rigueur le caractère imprévu de certaines dépenses dont notamment l'adaptation des mesures de sécurité dans le tunnel Grouft aux exigences communautaires, il doit cependant remarquer que d'autres ne sont point compatibles avec une conception, préparation et planification sérieuses d'un projet de construction d'une telle envergure. La Haute Corporation se heurte notamment au fait que les surcoûts évalués des travaux supplémentaires dépassent de deux tiers les dépenses du devis estimatif initial. Une telle ampleur, voire de telles anomalies seraient purement inacceptables et contraires à une gestion responsable des deniers publics. Il déplore en outre le fait que la fixation des responsabilités en cause et des mesures ou sanctions appropriées à appliquer en conséquence n'est toujours pas intervenue en dépit d'une démarche plus rigoureuse préconisée et proposée récemment par le ministre compétent avec l'aval de la Commission du Contrôle de l'exécution budgétaire de la Chambre des Députés. La Commission est d'accord pour dire qu'en présence de la nouvelle procédure proposée pour l'avenir par le Ministre des Travaux publics pour le vote et la préparation des devis, un certain nombre de critiques soulevées maintenant, n'auraient plus de fondement. Or, une procédure prévue pour l'avenir ne peut pas s'appliquer pour des projets en voie de réalisation suivant l'ancienne procédure.

Le Conseil d'Etat remarque également qu'il devrait s'opposer formellement aux intentions des auteurs d'employer les sommes ainsi économisées au financement de mesures compensatoires supplémentaires dues à certaines modifications „apportées à la construction de l'autoroute, tels l'élargissement du tunnel „Grouft“ et la suppression de terrains forestiers ...“ pour le cas où ces mesures ne rentreraient pas dans le champ d'application de l'article 5 de la loi précitée du 27 juillet 1997. Cette loi a en effet été prise en vertu de l'article 99 de la Constitution, d'où la nécessité d'opérer d'éventuels changements d'affectation des sommes y figurant par la voie législative. Seule une modification de l'article 5 en cause à l'effet de le compléter en énonçant les mesures compensatoires envisagées pourrait alors trouver l'accord du Conseil d'Etat.

Le Ministère des Travaux publics veillera à ce que les crédits devenus disponibles suite à la suppression de certains passages à gibier, seront utilisés conformément aux dispositions de l'article 5 de la loi du 27 juillet 1997 sur la route du Nord. A cet effet, le ministère a adressé une lettre au Conseil d'Etat pour lui donner cette garantie et éviter ainsi le risque d'un éventuel refus de la dispense du second vote constitutionnel. Il y est précisé que si le Gouvernement partage l'approche du Conseil d'Etat, il importe cependant de souligner que les mesures compensatoires supplémentaires prévues à réaliser dans le cadre des modifications prémentionnées se feront toutes dans le cadre actuel de l'article 5 de la loi du 27 juillet 1997, à savoir du point sub b), premier tiret : „La compensation par de nouvelles plantations forestières supprimées par la nouvelle route.“

Dès lors le Ministre des Travaux publics est d'avis qu'une modification de l'article 5 de la loi du 27 juillet 1997 ne s'impose pas. Une copie de cette lettre a également été envoyée à la Commission des Travaux publics.

Le Conseil d'Etat espère finalement que toutes les dépenses relatives à la réalisation du tronçon routier Luxembourg-Ettelbruck ont été identifiées et surtout ont été évaluées correctement par les auteurs du projet de loi, car il est évident qu'un nouveau dépassement, voire toute modification du montant total actuel nécessiteront une nouvelle autorisation du législateur.

\*

## VI. TRAVAUX DE LA COMMISSION

Quant aux travaux en cours, les responsables du ministère ont précisé que les nappes phréatiques n'ont pas encore été touchées, mais que l'approvisionnement gratuit de la commune de Lorentzweiler sera fixé dans une convention qui déterminera entre autres les quantités compensatoires fournies par le SEBES égalant le volume d'eau perdu par l'atteinte aux sources de la commune.

Les 14 passages pour gibier prévus initialement avaient été retenus sur base de considérations théoriques. Il ne s'agit pas de passages à gibier sous forme de ponts au-dessus de la route, mais de passages souterrains pour petit gibier. Le ministre a fait savoir qu'il n'est pas évident de prévoir au stade d'un avant-projet sommaire les problèmes de réalisation pouvant se présenter lors de l'élaboration des études subséquentes et des plans détaillés.

Le Ministère de l'Environnement est en charge des mesures compensatoires, seul leur financement étant assuré par le Ministère des Travaux publics. Un document renseignant sur le détail des mesures compensatoires sera distribué à la commission, dès qu'il sera mis à jour. Les mesures réalisées jusqu'ici sont plutôt modestes, ce qui s'explique par les problèmes en matière d'acquisition de terrains.

Pour ce qui est de l'impact en matière de trafic de poids lourds provoqué par le chantier, il est précisé qu'une grande partie des transports à destination du chantier passent par voie ferroviaire. Quant aux transports routiers inévitables, les entreprises s'efforcent de choisir les trajets les plus courts, en aménageant également des dépôts temporaires (par exemple pour les déchets inertes) et en évitant de faire augmenter le trafic dans les localités de la vallée de l'Alzette.

Malgré le fait que les frais des mesures de stabilisation n'ont été réglés que provisoirement et partiellement à cause du différend entre l'entreprise et l'Etat, les travaux de génie civil dans le tunnel de Gosseldange ont pu être achevés. En attendant les conclusions sur la question des responsabilités, l'entreprise a été invitée à terminer les travaux suivant les conditions fixées par l'Administration des Ponts et Chaussées dans le cadre d'un avenant au marché initial. Suite aux problèmes rencontrés lors de la construction du tunnel de Gosseldange, l'Administration des Ponts et Chaussées a dû élaborer de nouvelles procédures pour le suivi du projet de tunnel „Grouft“, procédures fixées en étroite collaboration avec des experts étrangers.

Il est finalement précisé que la construction du tunnel Staffelter permet de respecter l'environnement ainsi que l'équilibre naturel de la région. La Chambre des Députés s'est prononcée par le biais du vote de la loi de 1997 pour la construction du tunnel Staffelter et le projet sera par conséquent réalisé conformément à cette décision.

En ce qui concerne l'observation du Conseil d'Etat au sujet du coût total estimé, la Commission tient à préciser que le montant inscrit dans le projet de loi sous rubrique résulte du fait que les auteurs du projet de loi et la Haute Corporation n'ont pas pris en compte les mêmes indices des prix de la construction. Le montant tel qu'il a été inscrit dans le texte sous examen reste donc le même.

\*



## VII. COMMENTAIRE DES ARTICLES

### *Article 1er*

Sans observation.

### *Article 2*

Afin de retenir un prix rattaché à une valeur indiciaire aussi récente que possible, le Conseil d'Etat recommande de remplacer le montant actuellement arrêté par celui qui correspond à la dernière valeur connue de l'indice semestriel des prix de la construction au moment du vote de la loi.

La Commission décide néanmoins de maintenir l'indice tel qu'il est inscrit dans la version initiale du projet de loi.

### *Article 3*

Sans observation.

### *Article 4*

D'après l'exposé des motifs, il est précisé que le passage à gibier sur la route nationale N11 „est techniquement très difficile voire impossible à réaliser en raison de la topographie du terrain“. Et les auteurs de continuer à exposer que „pour ce qui est des 14 passages souterrains pour petit gibier, 13 passages seront irréalisables sur le plan technique en raison du profil en long de l'autoroute qui ne sera pas posée à même le sol naturel mais logée à quelque 7 mètres de profondeur“.

Le Conseil d'Etat doit marquer son étonnement quant à ces déclarations, dans la mesure où ces faits ont dû être connus par les auteurs de la loi de 1997 lors de la fixation des mesures compensatoires relatives à la construction du tronçon routier concerné. Le Conseil d'Etat devrait s'opposer formellement aux intentions des auteurs d'employer les sommes ainsi économisées au financement de mesures compensatoires supplémentaires dues à certaines modifications „apportées à la construction de l'autoroute, tels l'élargissement du tunnel „Grouft“ et la suppression de terrains forestiers ...“ pour le cas où ces mesures ne rentreraient pas dans le champ d'application de l'article 5 de la loi précitée du 27 juillet 1997. Cette loi a en effet été prise en vertu de l'article 99 de la Constitution, d'où la nécessité d'opérer d'éventuels changements d'affectation des sommes y figurant par la voie législative. Seule une modification de l'article 5 en cause à l'effet de le compléter en énonçant les mesures compensatoires envisagées pourrait alors trouver l'accord du Conseil d'Etat.

Le Ministère des Travaux publics veillera à ce que les crédits devenus disponibles suite à la suppression de certains passages à gibier, seront utilisés conformément aux dispositions de l'article 5 de la loi du 27 juillet 1997 sur la route du Nord. A cet effet, le ministère a adressé une lettre au Conseil d'Etat pour lui donner cette garantie et éviter ainsi le risque d'un éventuel refus de la dispense du second vote constitutionnel. Il y est précisé que si le Gouvernement partage l'approche du Conseil d'Etat, il importe cependant de souligner que les mesures compensatoires supplémentaires prévues à réaliser dans le cadre des modifications prémentionnées se feront toutes dans le cadre actuel de l'article 5 de la loi du 27 juillet 1997, à savoir du point sub b), premier tiret: „La compensation par de nouvelles plantations forestières supprimées par la nouvelle route.“

Dès lors le Ministre des Travaux publics est d'avis qu'une modification de l'article 5 de la loi du 27 juillet 1997 ne s'impose pas. Une copie de cette lettre a également été envoyée à la Commission des Travaux publics.

Le Conseil d'Etat recommande encore une modification d'ordre purement rédactionnel de l'alinéa 2 par référence à l'alinéa 1 de l'article sous examen.

L'alinéa 2 se lira comme suit:

„Le tiret 7 de l'article 5 b) de la loi du 27 juillet 1997 précitée est modifié comme suit:

– un passage souterrain pour petit gibier.“

La Commission se rallie à la modification proposée.

### *Article 5*

Le Conseil d'Etat estime qu'il y a lieu de remplacer, conformément à l'article 7 de la loi du 27 juillet 1997, les termes „de la Route du Nord“ par ceux de „de la route reliant Luxembourg à Mersch“.

La Commission décide de se rallier au Conseil d'Etat.

**VIII. TEXTE COORDONNE**

Compte tenu de ce qui précède, la Commission des Travaux publics invite la Chambre des Députés à adopter le projet de loi sous objet dans la teneur qui suit:

\*

**TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION****PROJET DE LOI****relatif à l'adaptation budgétaire du projet de construction d'une route reliant Luxembourg à Ettelbruck**

**Art. 1er.**– Le Gouvernement est autorisé à adapter en termes réels les dépenses concernant la loi du 27 juillet 1997 autorisant le Gouvernement à procéder à la construction d'une route reliant Luxembourg à Ettelbruck.

**Art. 2.**– Les dépenses résultant de l'adaptation du projet visé par la loi du 27 juillet 1997 précitée ne peuvent pas dépasser la somme de 229.000.000 euros. Ce montant correspond à la valeur 588,92 de l'indice semestriel des prix à la construction au 1er avril 2004. Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, ce montant est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix de la construction précité.

**Art. 3.**– Les dépenses sont imputables à charge des crédits du fonds des routes.

**Art. 4.**– Le tiret 5 de l'article 5 b) de la loi du 27 juillet 1997 autorisant le Gouvernement à procéder à la construction d'une route reliant Luxembourg à Ettelbruck est supprimé.

Le tiret 7 de l'article 5 b) de la loi du 27 juillet 1997 précitée est modifié comme suit:

„– un passage souterrain pour petit gibier.“

**Art. 5.**– Le premier alinéa de l'article 6 de la loi du 27 juillet 1997 précitée est remplacé par la disposition suivante „Les mesures visées à l'article 5 b) ci-dessus devront être exécutées au plus tard trois années après l'achèvement du chantier de construction de la route reliant Luxembourg à Mersch“.

Luxembourg, le 7 juillet 2005

*Le Rapporteur,*  
Ali KAES

*Le Président,*  
Lucien CLEMENT

Service Central des Imprimés de l'Etat

5477/04

**N° 5477<sup>4</sup>**

**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2004-2005

---

**PROJET DE LOI**

**relatif à l'adaptation budgétaire du projet de construction d'une  
route reliant Luxembourg à Ettelbruck**

\* \* \*

**DEPECHE DE LA SECRETAIRE D'ETAT  
AUX RELATIONS AVEC LE PARLEMENT AU MINISTRE  
DES TRAVAUX PUBLICS**

(12.7.2005)

Monsieur le Ministre,

Me référant à votre lettre du 4 juillet 2005, par laquelle vous m'avez demandé de transmettre votre prise de position relative au projet de loi sous rubrique au Conseil d'Etat, j'ai l'honneur de vous informer que la Haute Corporation a pris note de ce que les mesures compensatoires supplémentaires qu'il est prévu de réaliser se feront toutes dans le cadre de l'article 5 de la loi du 27 juillet 1997 autorisant le Gouvernement à procéder à la construction d'une route reliant Luxembourg à Ettelbruck.

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

*Pour la Secrétaire d'Etat  
aux Relations avec le Parlement,*

Daniel ANDRICH

*Conseiller de Gouvernement Ire classe*

Transmis pour information à Monsieur le Président de la Chambre des Députés.

*Pour la Secrétaire d'Etat  
aux Relations avec le Parlement,*

Daniel ANDRICH

*Conseiller de Gouvernement Ire classe*

Service Central des Imprimés de l'Etat

5477/05

**N° 5477<sup>5</sup>**

**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2004-2005

---

**PROJET DE LOI**

**relatif à l'adaptation budgétaire du projet de construction d'une  
route reliant Luxembourg à Ettelbruck**

\* \* \*

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

(15.7.2005)

*Le Conseil d'Etat,*

appelé par dépêche du Premier Ministre, Ministre d'Etat, du 15 juillet 2005 à délibérer sur la question de dispense du second vote constitutionnel du

**PROJET DE LOI**

**relatif à l'adaptation budgétaire du projet de construction d'une  
route reliant Luxembourg à Ettelbruck**

qui a été adopté par la Chambre des députés dans sa séance du 14 juillet 2005 et dispensé du second vote constitutionnel;

Vu ledit projet de loi et l'avis émis par le Conseil d'Etat en sa séance du 21 juin 2005;

*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 15 juillet 2005.

*Le Secrétaire général,*  
Marc BESCH

*Le Président,*  
Pierre MORES



Service Central des Imprimés de l'Etat

5457,5464,5476,5477

**MEMORIAL**  
Journal Officiel  
du Grand-Duché de  
Luxembourg



**MEMORIAL**  
Amtsblatt  
des Großherzogtums  
Luxemburg

**RECUEIL DE LEGISLATION**

A — N° 140

26 août 2005

**Sommaire**

Règlement grand-ducal du 25 juillet 2005 portant approbation des plans des parcelles sujettes à emprise et de la liste des propriétaires de ces parcelles en vue de la construction de la route de contournement de Junglinster .....	page 2506
Loi du 3 août 2005 relative à la transformation et à l'extension de l'Annexe Jenker du Lycée Technique Mathias Adam à Differdange .....	2506
Loi du 3 août 2005 relative aux mesures constructives préparatoires de la liaison Micheville ....	2506
Loi du 3 août 2005 modifiant la loi du 6 avril 1999 relative à la construction d'une cité judiciaire au plateau du St-Esprit à Luxembourg .....	2507
Loi du 3 août 2005 relative à l'adaptation budgétaire du projet de construction d'une route reliant Luxembourg à Ettelbruck .....	2507
Règlement ministériel du 16 août 2005 concernant la réglementation et la signalisation routières sur la route N5 entre Rodange et le passage frontalier à l'occasion de travaux routiers en France .....	2508
Règlement ministériel du 17 août 2005 concernant la réglementation et la signalisation routières sur l'autoroute A7, direction Schoenfels .....	2509
Règlement ministériel du 18 août 2005 concernant la réglementation et la signalisation routières sur la route N16, les CR149 et CR162 aux alentours de Mondorf-les-Bains à l'occasion d'une course cycliste, samedi le 3 septembre 2005 .....	2509
Règlement grand-ducal du 19 août 2005 modifiant le règlement grand-ducal modifié du 30 mai 1996 fixant les modalités de remplacement en médecine et médecine dentaire ainsi que la procédure à suivre pour obtenir l'autorisation de remplacement .....	2510
Règlement ministériel du 19 août 2005 concernant la réglementation et la signalisation routières sur différents tronçons de route de la voirie de l'Etat pendant le «5 <sup>e</sup> Muselduathlon» dimanche le 4 septembre 2005 .....	2510
Règlement ministériel du 19 août 2005 concernant la réglementation temporaire de la circulation sur le CR164 entre Bergem et Foetz à l'occasion du «Championnat des clubs cyclistes luxembourgeois», dimanche le 28 août 2005 .....	2511
Règlement ministériel du 19 août 2005 concernant la réglementation et la signalisation routières sur le CR303 entre Roodt et Rambrouch, à l'occasion du «6 <sup>e</sup> Cross international pour moissonneuses-batteuses», en date du 28 août 2005 .....	2511
Règlement ministériel du 19 août 2005 concernant la réglementation et la signalisation routières sur la route N7C et le CR115 entre Roost et Cruchten, à l'occasion d'une course internationale de vitesse motos au circuit de Colmar-Berg, les 3 et 4 septembre 2005 .....	2512