



CHAMBRE DES DÉPUTÉS
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Dossier consolidé

Projet de loi 6395

Projet de loi relatif à la construction de la liaison Micheville entre la route N 31 et l'autoroute A 4

Date de dépôt : 15-02-2012

Date de l'avis du Conseil d'État : 02-04-2012

Auteur(s) : Monsieur Claude Wiseler, Ministre du Développement durable et des Infrastructures

Liste des documents

Date	Description	Nom du document	Page
21-05-2012	Résumé du dossier	Résumé	<u>3</u>
15-02-2012	Déposé	6395/00	<u>5</u>
02-04-2012	Avis du Conseil d'Etat (30.3.2012)	6395/01	<u>20</u>
18-04-2012	Rapport de commission(s) : Commission du Développement durable Rapporteur(s) : Monsieur Marc Spautz	6395/02	<u>23</u>
24-04-2012	Premier vote constitutionnel (Vote Positif) En séance publique n°24 Une demande de dispense du second vote a été introduite	6395	<u>28</u>
10-05-2012	Dispense du second vote constitutionnel par le Conseil d'Etat (10-05-2012) Evacué par dispense du second vote (10-05-2012)	6395/03	<u>31</u>
18-04-2012	Commission du Développement durable Procès verbal (39) de la reunion du 18 avril 2012	39	<u>34</u>
29-02-2012	Commission du Développement durable Procès verbal (32) de la reunion du 29 février 2012	32	<u>46</u>
11-06-2012	Publié au Mémorial A n°119 en page 1564	6395,6396	<u>81</u>

Résumé

6395 : RESUME

Le projet de loi a pour objet la réalisation de la section courante entre la route N31 et l'autoroute A4 au nord de la cité Raemerich, la construction d'un échangeur et d'un giratoire au droit du crassier d'Ehlerange, le raccordement de celui-ci au rond-point Raemerich, ainsi que la construction d'un ouvrage au-dessus du giratoire d'Ehlerange et d'un ouvrage au dessus de la route N31. S'y ajoute le traitement des terres polluées avec leur mise en dépôt consécutive, respectivement leur évacuation vers une décharge appropriée. Ces travaux comportent des investissements maximaux de 138.000.000 d'euros, à la valeur 658,44 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1^{er} octobre 2010. Etant donné que ce montant dépasse le seuil de 40.000.000 d'euros prévu par l'article 80 de la loi modifiée du 8 juillet 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'Etat, le projet requiert l'approbation du législateur en vertu de l'article 99 de la Constitution.

L'autorisation prévue dans le cadre du projet de loi constitue la troisième phase de la réalisation de la liaison Micheville, c'est-à-dire la création d'une nouvelle liaison routière appelée à connecter de façon appropriée, d'une part, la région limitrophe française, et, d'autre part, le site de Belval-Ouest au réseau autoroutier luxembourgeois.

En effet, le Gouvernement a déjà été autorisé par la loi du 3 août 2005 relative aux mesures constructives préparatoires de la liaison Micheville à réaliser la première phase d'une artère routière traversant le site de Belval selon un axe nord-sud partiellement en souterrain, à savoir la construction de la structure portante du tunnel faisant la jonction entre l'accès sud et donnant sur le « Square-Mile » aménagé au centre du site, un raccordement provisoire sur le chemin repris 168 et le déplacement des réseaux aériens et souterrains d'infrastructures ainsi que les études afférentes. L'enveloppe budgétaire de cette première phase était limitée à 76.000.000 d'euros (à la valeur 600,88 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1^{er} octobre 2004).

La loi du 29 juillet 2008 relative à la construction de la liaison Micheville entre la route N31 et le projet routier afférent sur le territoire français a autorisé le Gouvernement à réaliser la deuxième phase du raccordement routier, notamment à achever le gros œuvre du tunnel de Micheville au sud et au nord, à parachever le tunnel avec des travaux de voirie et des équipements techniques, à construire un passage souterrain au sud des voies ferrées avec raccordement de la route N31, à réaménager celle-ci et à la raccorder au rond-point Raemerich, ainsi qu'à traiter des terres polluées et les mettre consécutivement en dépôt. Les dépenses occasionnées par cette loi ne pouvaient dépasser le montant de 115.500.000 d'euros (à la valeur 646,07 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1^{er} avril 2007).

6395/00

N° 6395

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2011-2012

PROJET DE LOI**relatif à la construction de la liaison Micheville
entre la Route Nationale 31 et l'Autoroute A.4**

* * *

*(Dépôt: le 15.2.2012)***SOMMAIRE:**

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (8.2.2012).....	1
2) Texte du projet de loi.....	2
3) Commentaire des articles.....	2
4) Exposé des motifs.....	2
5) Fiches financières.....	5
6) Plans.....	6

*

ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT

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

Sur le rapport de Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

Article unique.– Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures est autorisé à déposer en Notre nom à la Chambre des Députés le projet de loi relatif à la construction de la liaison Micheville entre la Route Nationale 31 et l'Autoroute A.4.

Château de Berg, le 8 février 2012

*Le Ministre du Développement durable
et des Infrastructures,*

Claude WISELER

HENRI

*

TEXTE DU PROJET DE LOI

Art. 1: Le Gouvernement est autorisé à réaliser les travaux de construction en rapport avec la liaison Micheville comprenant la réalisation de la section courante entre la R.N.31 et l'A.4 au nord de la cité Raemerich, la construction d'un échangeur et d'un giratoire au droit du crassier d'Ehlerange ainsi que le raccordement de celui-ci au rond-point Raemerich, la construction d'un ouvrage au-dessus du giratoire d'Ehlerange (O.A.01) et d'un ouvrage au-dessus de la R.N.31 (O.A.03), ainsi que le traitement des terres polluées avec leur mise en dépôt consécutive, respectivement leur évacuation vers une décharge appropriée.

Art. 2: Les dépenses occasionnées par la présente loi ne peuvent pas dépasser le montant de 138.000.000 Euros. Ce montant correspond à la valeur de 685.44 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1er octobre 2010. Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, le montant est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix de la construction précitée.

Art. 3: Les dépenses seront imputées à charge des crédits du Fonds des Routes.

*

COMMENTAIRE DES ARTICLES

L'article 1er arrête le principe de l'autorisation gouvernementale de procéder à la mise en oeuvre du projet de loi et définit les principaux travaux afférents à la réalisation du tronçon de la liaison Micheville compris entre la route nationale R.N.31 et l'Autoroute A.4 au nord de la cité Raemerich.

L'article 2 détermine l'enveloppe budgétaire servant au financement du projet rattachée à l'indice semestriel des prix de la construction valable en octobre 2010 (valeur 685.44). Il comporte en outre la clause usuelle d'adaptation des coûts à l'évolution de cet indice.

L'article 3 précise que les crédits budgétaires en question seront inscrits au Fonds des Routes du ministère des Travaux Publics qui fera fonction de maître de l'ouvrage.

*

EXPOSE DES MOTIFS

Historique

Par la loi du 3 août 2005 le gouvernement a été autorisé à réaliser les mesures constructives préparatoires de la liaison Micheville comprenant la construction de la seule structure portante du tunnel sous la zone urbanisée du site Belval sur une longueur de 432 mètres, de l'accès Sud au site Belval donnant accès sur le Square Mile ainsi que de certaines déviations de réseaux d'infrastructures souterraines et aériennes dans l'intérêt de la réalisation du projet.

Par la loi du 29 juillet 2008 le gouvernement a été autorisé à réaliser la suite des travaux de construction en rapport avec la liaison Micheville comprenant l'achèvement du gros oeuvre du tunnel de Micheville au Sud et au Nord, le parachèvement du tunnel avec les travaux de voirie et les équipements techniques, la construction d'un giratoire avec passage souterrain au sud des voies ferrées avec raccordement au projet sur territoire français, le raccordement provisoire à la R.N.31, le réaménagement de la R.N.31 et le raccordement au rond-point Raemerich, ainsi que le traitement des terres polluées et leur mise en dépôt consécutive.

Les travaux du présent projet de loi ont pour finalité de permettre une mise en service définitive de la liaison Micheville entre le projet français du contournement d'Audun-le-Tiche et l'Autoroute A.4, et autorisera le gouvernement à réaliser la dernière partie du projet à savoir le contournement Nord de la cité de Raemerich.

L'ensemble du tracé a été décrit en détail dans l'exposé des motifs concernant la loi du 3 août 2005 et se résume comme suit:

La liaison Micheville prend son origine à la hauteur du point de croisement avec le CR 110 en quittant le tracé de l'autoroute d'Esch, est déviée vers le Nord en direction du crassier d'Ehlerange, contourne la cité Raemerich par le Nord, enjambe la RN 31 par un ouvrage d'art, traverse le plateau du St. Esprit par une dalle fondée sur pieux, descend dans un tunnel sous le site des friches de Belval et revient en surface au Sud des voies de triage d'ARCELOR où elle se termine sur un giratoire. La situation générale est par ailleurs représentée sur un plan à l'annexe II du présent document.

L'ouvrage principal de la liaison Micheville est un tunnel d'une longueur de 735 m qui est situé sous le boulevard principal du site de Belval entre le Square Mile et la Terrasse des Hauts-Fourneaux.

Objectif

Le présent projet de loi a pour objectif de pouvoir mettre en service la totalité de la Liaison Micheville s'étendant du Rond-Point au Sud des voies ferrées jusqu'à l'Autoroute A.4 en contournant la cité Raemerich par le Nord.

Description des travaux

Les travaux visés par le présent projet de loi peuvent être résumés comme suit:

- La section courante (L = 1.650 m)
Ce tronçon correspond à la section courante entre la R.N.31 et l'Autoroute A.7 en contournant la cité Raemerich par le nord.
- L'échangeur d'Ehlerange et un giratoire
Cet échangeur permet le raccord de la route de liaison au rond-point Raemerich par l'intermédiaire d'un nouveau giratoire (diamètre 80 m) et d'une nouvelle chaussée entre les deux giratoires, et permet l'accès à la future zone industrielle d'Ehlerange.
- Un ouvrage sur le giratoire de l'échangeur d'Ehlerange (OA 01) (L = 94 m)
L'OA 01 est un passage supérieur qui permet à la route de liaison de franchir l'échangeur d'Ehlerange.
L'ouvrage a une largeur de 24 mètres et une longueur de 94 mètres et reçoit 2x2 voies de circulation.
L'ouvrage, du point de vue statique, est un pont dalle en béton précontraint fondé sur pieux.
- L'aménagement de voies bus au droit de l'échangeur d'Ehlerange
Des voies bus seront aménagées, dans les deux sens de circulation, entre l'Autoroute A.4 et le rond-point Raemerich, de même que sur les 2 bretelles d'entrée et de sortie (côté est) sur l'autoroute A.4.
- Un ouvrage sur la R.N.31 (OA 03) (L = 122 m)
L'OA 03 est un passage supérieur qui permet à la route de liaison de franchir la R.N.31.
L'ouvrage a une largeur de 29 mètres et une longueur de 122 mètres et reçoit 2 x 3 voies de circulation.
L'ouvrage, du point de vue statique, est un pont dalle en béton précontraint habillé d'une structure métallique secondaire, support de panneaux acoustiques. L'ouvrage sera réalisé en béton coulé en place sur fondations profondes type pieux.
- Des travaux préparatoires, à savoir:
 - o Préparation d'une plate-forme au droit du crassier d'Ehlerange destinée à recevoir de nouveaux pylônes Sotel dans le cadre de la déviation des réseaux;
 - o Démolition des ouvrages existants sur la R.N.31 et sur la route des étangs;
 - o Démolition du remblai du chemin de fer Arcelor (au droit de l'Accès Nord du site);
 - o Le traitement des terres polluées avec leur mise en dépôt consécutive, respectivement leur évacuation vers une décharge appropriée.

L'aspect particulier de la dépollution du site

La loi du 29 juillet 2008 relative à la construction de la liaison Micheville entre la R.N.31 et le projet routier afférent sur le territoire français autorisait le gouvernement à réaliser, outre les travaux

de voirie et d'ouvrage d'art proprement dit, également le traitement des terres polluées et leur mise en dépôt consécutive pour un montant de 22.748.693 €(TVA comprise). Comme ce procédé avec toutes les procédures d'autorisation requises n'était pas compatible avec les délais de la mise en service de la 1ère phase, l'Administration des Ponts et Chaussées a pris l'initiative d'envisager une autre alternative qui consistait à évacuer les terres contaminées vers une décharge appropriée située en Allemagne. Comme AGORA détenait encore les terrains destinés à être dépollués et comme elle détenait encore des certificats de volume de décharge acquis par le biais d'une soumission, il a été proposé de demander à AGORA de prendre en charge leur décontamination avant leur cession à l'Etat. Cette proposition a été exposée par Monsieur le Ministre du Développement Durable et des Infrastructures à la Comexbu lors des réunions du 22 novembre 2010, du 14 février 2011, du 7 mars 2011 et a trouvé l'accord de la Commission. Par la suite une partie du terrain dépollué nécessaire à la réalisation du dernier tronçon du tunnel Central Gate a été acquise suivant une convention avec AGORA pour un montant de 14.977.249,28 € Comme la loi de financement du 29 juillet 2008 ne prévoit pas l'acquisition des emprises, ce montant n'est plus comptabilisé dans cette loi. Cette façon de procéder a été présentée à la Comexbu lors de la réunion du 6 juin 2011.

Le volet financier

Toutes les dépenses à réaliser à charge de cette troisième loi de financement de la liaison Micheville sont reprises en détail sur la fiche financière annexée à la présente. Sont également repris dans cette fiche les coûts engendrés par la surveillance des travaux, la coordination de sécurité et les mesures compensatoires.

Le coût global de la présente loi s'élève à 138.000.000 Euros (toutes taxes comprises) et correspond à la valeur de l'indice semestriel de la construction d'octobre 2010 (685,44).

*

FICHES FINANCIERES

FICHE FINANCIERE (Travaux)

Investissements en rapport avec la troisième phase du projet

indice des prix de la construction de octobre 2010: 685,44

	<i>Définitions des Travaux / Investissements</i>	<i>Montant partiel</i>	<i>Devis (hors TVA)</i>
I	Travaux de préparation du terrain et installation de chantier Déboisement, débardage, dessouchage et débroussaillage, décapage terre végétale, installation de chantier, préparation plateforme pour déplacement pylônes Sotel, remblais chemin de fer	4.676.273,00 €	4.676.273,00 €
II	Dépollution et démolitions Evacuation des boues restantes du plateau Saint-Esprit	23.500.000,00 €	23.500.000,00 €
III	Travaux de terrassement pour section courante, bretelles et tremie sud (déblais) Décapage, déblais, transport et mise en dépôt sur décharge	8.840.425,00 €	8.840.425,00 €
IV	Travaux de terrassement pour section courante, bretelles et tremie sud (remblais) Remblais	1.380.247,00 €	1.380.247,00 €
V	Ouvrages d'art tunnel Equipements techniques	2.000.000,00 €	2.000.000,00 €
VI	Ouvrages d'art courants O.A.01 (92 ml): gros oeuvre O.A.01: garde corps + habillage + éclairage Murs de soutènement O.A.01 O.A.03: gros oeuvre (122 ml) O.A.03: structure métallique O.A.03: mesures antibruit transparents + éclairage O.A.03: portiques pour CITA O.A.03: démolition ouvrage existant	8.592.893,10 € 773.394,60 € 4.435.041,60 € 14.321.488,50 € 3.942.259,20 € 2.737.680,00 € 228.140,00 € 285.175,00 €	35.316.072,00 €
VII	Travaux de voirie Travaux de finition Travaux de réseaux divers Travaux de chaussée	366.164,70 € 2.609.921,60 € 3.384.456,90 €	6.360.543,20 €
VIII	Equipements de la voirie Signalisation, marquage, glissières Equipements CITA Protections acoustiques	681.454,18 € 5.136.925,00 € 1.711.050,00 €	7.529.429,18 €
IX	Déplacement réseaux particuliers Sotel Soteg, Sudgaz	3.878.380,00 € 3.484.838,50 €	7.363.218,50 €
X	Travaux de finition	9.000.000,00 €	9.000.000,00 €
XI	Surveillance et sécurité (phase actuelle) Surveillance des travaux et assistance technique, gardiennage Coordination de sécurité	4.009.540,00 € 570.350,00 €	4.579.890,00 €
XII	Ingénierie et procédures études, procédures, demandes d'autorisation	3.200.000,00 €	3.200.000,00 €

	<i>Définitions des Travaux / Investissements</i>	<i>Montant partiel</i>	<i>Devis (hors TVA)</i>
XIII	Mesures compensatoires		1.500.000,00 €
	Mesures compensatoires	1.500.000,00 €	
XIV	Divers et imprévus	3.992.450,00 €	3.992.450,00 €
	Montant total Hors TVA:	119.238.547,88 €	119.238.547,88 €
	TVA 15%:		17.885.782,18 €
	Montant total TVA incluse:		137.124.330,06 €
	Arrondi à:		138.000.000,00 €

*

FICHE FINANCIERE (Entretien)

Investissements en rapport avec la troisième phase du projet Coût annuel des travaux d'entretien et d'exploitation

indice des prix de la construction de octobre 2010: 685,44

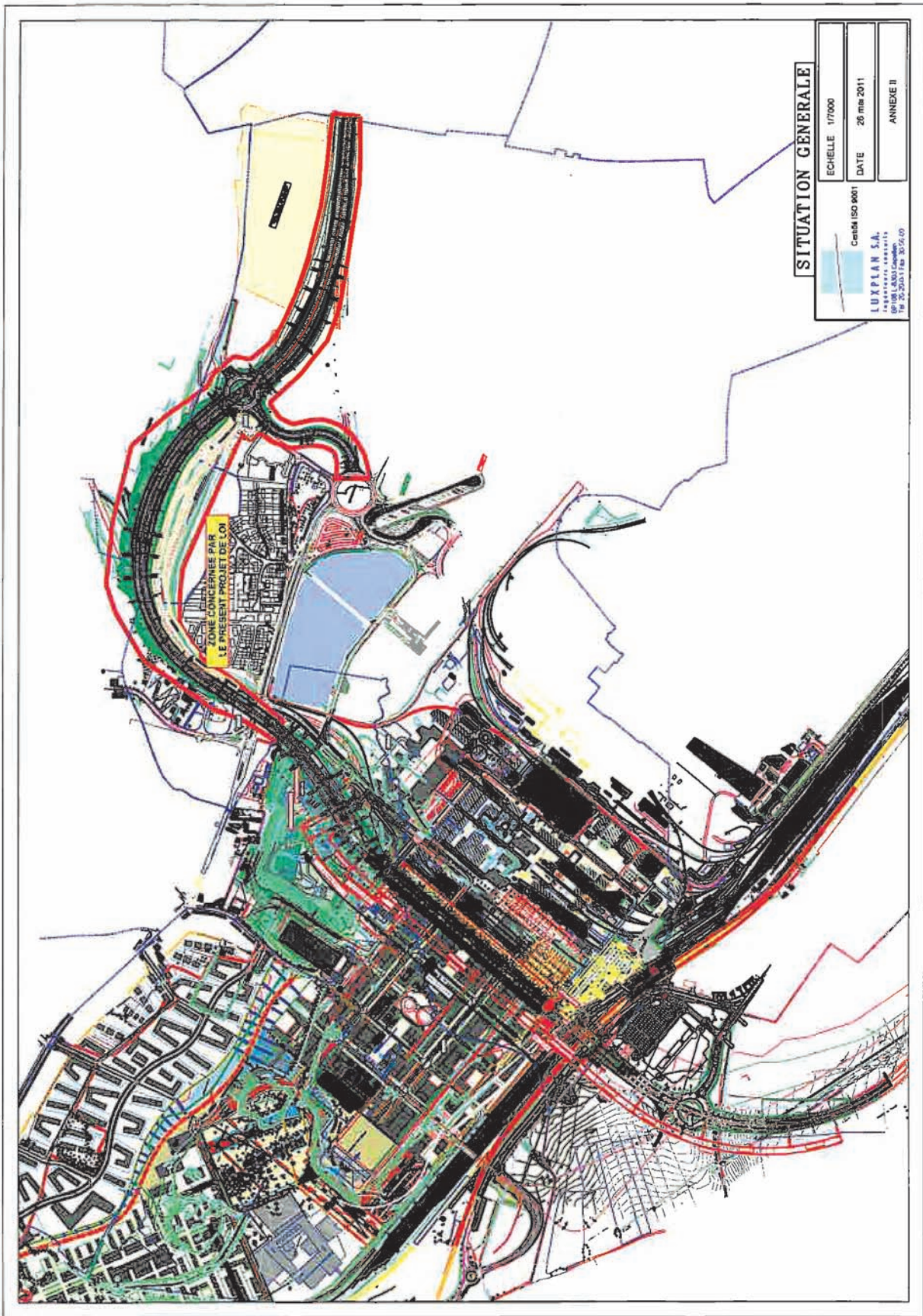
	<i>Définitions des Travaux / Investissements</i>	<i>Montant partiel</i>	<i>Devis (hors TVA)</i>
	Coûts d'entretien et d'exploitation		777.899,35 €
	Voirie	404.738,63 €	
	Ouvrages d'art	373.160,72 €	
	Montant total Hors TVA:	777.899,35 €	777.899,35 €
	TVA 15%:		116.684,90 €
	Montant total TVA incluse:		894.584,25 €
	Arrondi à:		900.000,00 €

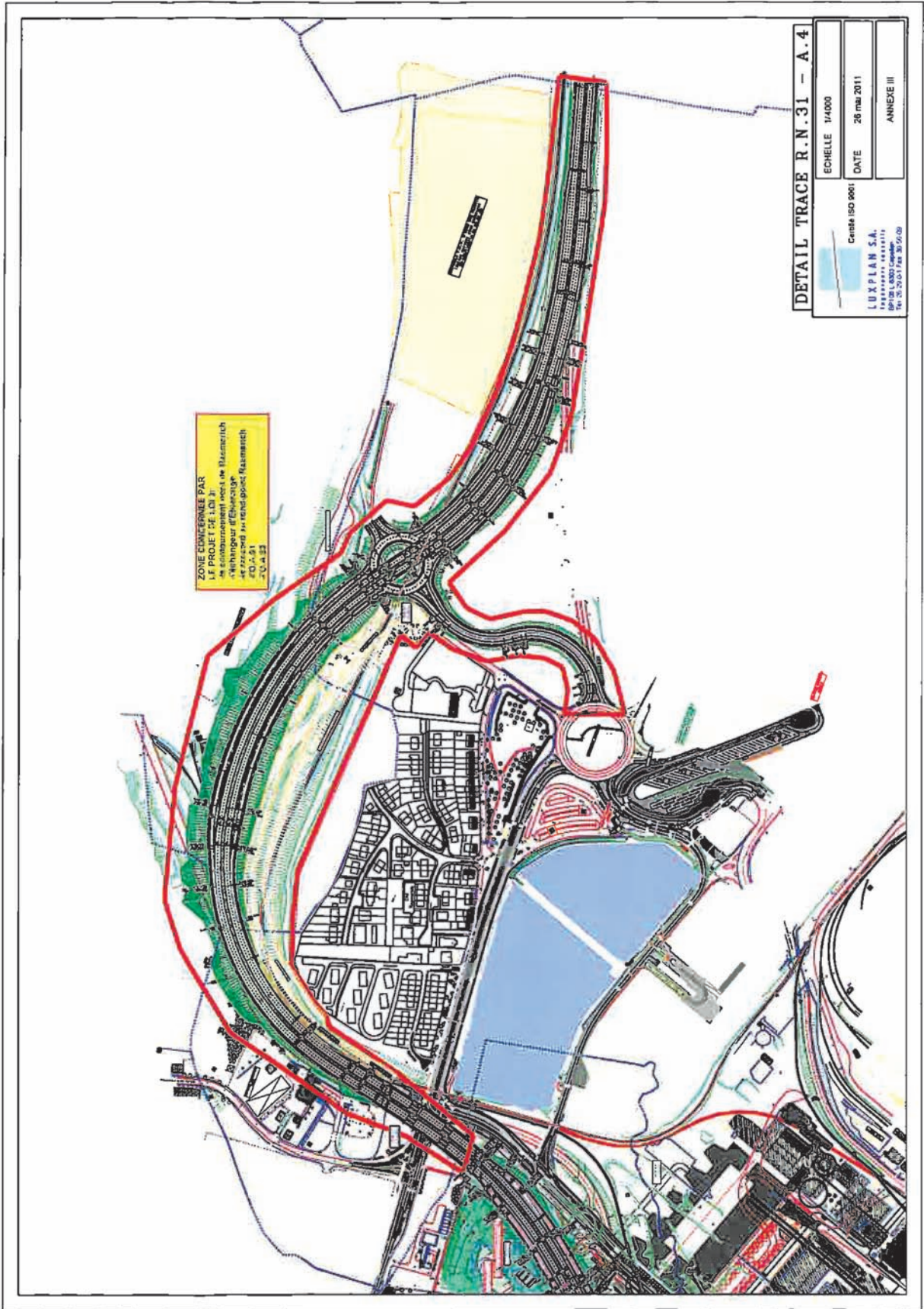
*

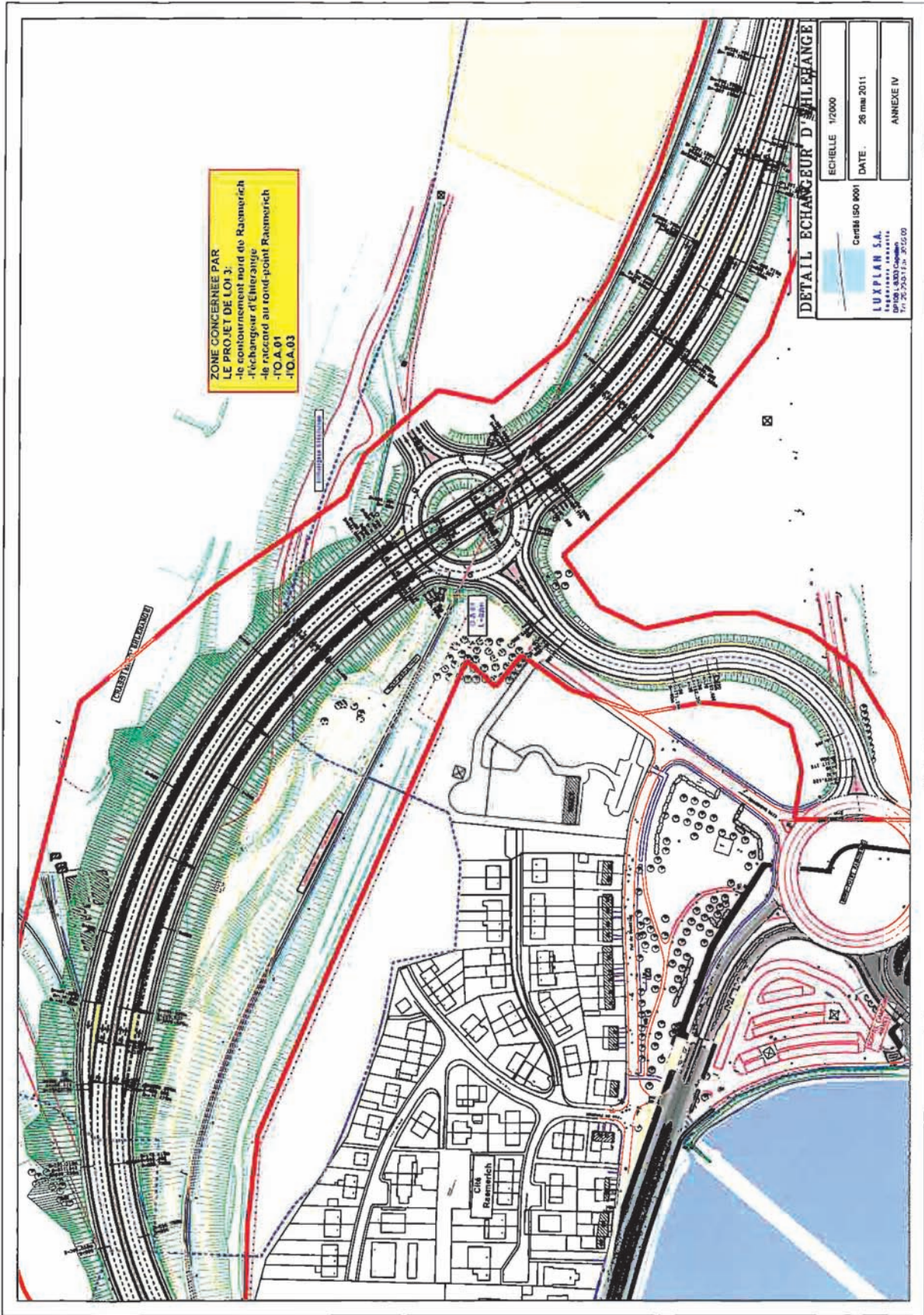
PLANS

SOMMAIRE:

Annexe I:	situation générale
Annexe II:	détail tracé R.N.31 – A.4
Annexe III:	détail échangeur d'Ehlerange
Annexe IV:	vue en plan O.A.01
Annexe V:	coupe type O.A.01
Annexe VI:	vue en plan O.A.03
Annexe VII:	coupe type O.A.03







CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

6395/01

N° 6395¹**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2011-2012

PROJET DE LOI**relatif à la construction de la liaison Micheville
entre la Route Nationale 31 et l'Autoroute A.4**

* * *

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

(30.3.2012)

Par dépêche du Premier Ministre, Ministre d'Etat, du 8 février 2012, le Conseil d'Etat a été saisi du projet de loi susmentionné. Le projet de loi, élaboré par le ministre du Développement durable et des Infrastructures, était accompagné d'un exposé des motifs, d'un commentaire des articles, de plans de construction, d'une fiche financière ainsi que d'une fiche d'évaluation d'impact.

*

CONSIDERATIONS GENERALES

Le projet de loi sous avis a pour objet la réalisation de la section courante entre la route N 31 et l'autoroute A 4 au nord de la cité Raemerich, la construction d'un échangeur et d'un giratoire au droit du crassier d'Ehlerange, le raccordement de celui-ci au rond-point Raemerich, ainsi que la construction d'un ouvrage au-dessus du giratoire d'Ehlerange et d'un ouvrage au dessus de la route N 31. S'y ajoute le traitement des terres polluées avec leur mise en dépôt consécutive, respectivement leur évacuation vers une décharge appropriée.

L'autorisation prévue dans le cadre de la loi en projet constitue la troisième phase du volet luxembourgeois de la création d'une nouvelle liaison routière appelée à connecter de façon appropriée, d'une part, la région limitrophe française, et, d'autre part, le site de Belval-Ouest au réseau autoroutier luxembourgeois. Cette troisième phase de la réalisation de la liaison Micheville comporte des investissements maximaux de 138.000.000 euros, à la valeur 658,44 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1er octobre 2010. Il y a lieu de constater que ce montant dépasse largement le seuil de 40.000.000 euros prévu par l'article 80 de la loi modifiée du 8 juillet 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'Etat et que partant la troisième phase du projet de raccordement routier du site de Belval-Ouest requiert l'approbation du législateur en vertu de l'article 99 de la Constitution.

En effet, le Gouvernement avait déjà été autorisé par la loi du 3 août 2005 relative aux mesures constructives préparatoires de la liaison Micheville à réaliser la première phase d'une artère routière traversant le site de Belval selon un axe nord-sud partiellement en souterrain, à savoir la construction de la structure portante du tunnel faisant la jonction entre l'accès sud et donnant sur le „Square-Mile“ aménagé au centre du site, un raccordement provisoire sur le chemin repris 168 et le déplacement des réseaux aériens et souterrains d'infrastructures ainsi que les études afférentes. L'enveloppe budgétaire de cette première phase était limitée à 76.000.000 euros (à la valeur 600,88 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1er octobre 2004). La loi du 29 juillet 2008 relative à la construction de la liaison Micheville entre la Route Nationale 31 et le projet routier afférent sur le territoire français autorisait le Gouvernement à réaliser la deuxième phase du raccordement routier, notamment à achever le gros œuvre du tunnel de Micheville au sud et au nord, de parachever le tunnel avec des travaux de voirie et des équipements techniques, de construire un passage souterrain au sud des voies ferrées avec raccordement de la route N 31, de réaménager celle-ci et de la raccorder au rond-point Raemerich, ainsi que de traiter des terres polluées et de les mettre consécutivement en dépôt. Les dépenses occasionnées par la loi précitée ne pouvaient dépasser le montant de 115.500.000 euros (à la valeur 646,07 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1er avril 2007).

Selon l'exposé des motifs, la troisième phase du projet, qui fait l'objet du projet de loi sous avis, a pour finalité de permettre la mise en service définitive de la liaison Micheville entre le projet français du contournement d'Audun-le-Tiche et l'autoroute A 4. Bien qu'un échéancier exact des travaux restants fasse défaut au dossier, le Conseil d'Etat ne peut que saluer de voir apparaître à l'horizon l'achèvement des travaux en relation avec la liaison Micheville. Le Conseil d'Etat tient cependant à réitérer ses propos quant au saucissonnage procédural du projet d'ensemble qui, à ses yeux, va à l'encontre des principes de la transparence et de la bonne gouvernance et qui risque de compromettre la liberté décisionnelle de la Chambre des députés, qui n'a pratiquement pas d'autre choix que d'approuver toute tranche de réalisation successive du moment qu'elle a acquiescé à la première tranche. Dans cet ordre d'idées, le Conseil d'Etat déplore que l'exposé des motifs ne dise mot au sujet des moyens financiers effectivement utilisés pour réaliser les phases 1 et 2 du projet, respectivement quant au respect des enveloppes financières accordées par le législateur. En outre, le Conseil d'Etat estime qu'il aurait été souhaitable de connaître les effets de la mise en service définitive de la liaison Micheville sur les usagers actuels de la Collectrice du Sud A 13 et de l'autoroute A 4, en prenant en compte la situation difficile du trou d'aiguille du tunnel d'Ehlerange reliant la Collectrice du Sud A 13 et l'autoroute A 4. C'est seulement à la lumière de ces informations qu'il sera possible d'apprécier valablement le bien-fondé des investissements globaux frôlant la barre des 350 millions d'euros.

Quant au principe, le Conseil d'Etat constate que les investissements projetés sont la conséquence logique des investissements autorisés par les lois précitées de 2005 et 2008. Il marque donc son accord avec le projet de loi sous avis et prend acte de ce que les dépenses occasionnées par ce projet sont rattachées à la valeur semestrielle des prix de la construction au 1er octobre 2010.

*

EXAMEN DU TEXTE

Observation préliminaire

Il y a lieu de maintenir les formes retenues par d'autres lois et règlements pour désigner les routes nationales, les autoroutes et les ouvrages d'art en parlant de „route N 31“ ou „RN 31“ au lieu de „R.N. 31“, de l'„autoroute A 4“ au lieu de l'„Autoroute A.4“ et de l'„OA 01“ respectivement de l'„OA 03“ au lieu de l'„O.A. 01“ et de l'„O.A. 03“.

Intitulé

Suite à l'observation préliminaire, l'intitulé du projet de loi s'énoncera comme suit:

„Projet de loi relatif à la construction de la liaison Micheville entre la route N 31 et l'autoroute A 4“

Article 1er

Cet article ne donne pas lieu à observation, abstraction faite de l'observation préliminaire ci-dessus.

Article 2

Sans observation, sauf qu'il y a lieu de rédiger correctement l'indication de la devise selon laquelle est exprimé le coût du projet, en écrivant „euros“ au lieu du terme „Euros“ *in fine* de la première phrase.

Article 3

Le Conseil d'Etat recommande d'utiliser la forme de l'indicatif présent et d'écrire:

„Art. 3. Les dépenses sont imputées à charge du Fonds des Routes.“

Ainsi délibéré en séance plénière, le 30 mars 2012.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Pour le Président,
Le Vice-Président,
Victor GILLEN

6395/02

N° 6395²**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2011-2012

PROJET DE LOI**relatif à la construction de la liaison Micheville
entre la route N 31 et l'autoroute A 4**

* * *

RAPPORT DE LA COMMISSION DU DEVELOPPEMENT DURABLE

(18.4.2012)

La Commission se compose de: M. Fernand BODEN, Président; M. Marc SPAUTZ, Rapporteur; Mme Anne BRASSEUR, MM. Lucien CLEMENT, Georges ENGEL, Fernand ETGEN, Mmes Marie-Josée FRANK, Josée LORSCHÉ, Lydia MUTSCH, MM. Roger NEGRI, Marcel OBERWEIS et Serge URBANY, Membres.

*

I. ANTECEDENTS

Le 15 février 2012, Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures a déposé le projet de loi sous rubrique à la Chambre des Députés. Le texte était accompagné d'un exposé des motifs, d'une fiche financière ainsi que de documents graphiques.

Le Conseil d'Etat a rendu son avis le 30 mars 2012.

Lors d'une réunion du 29 février 2012, la Commission du Développement durable a désigné Monsieur Marc Spautz comme rapporteur du projet.

Au cours de sa réunion du 18 avril 2012, la Commission a analysé le projet de loi sous rubrique ainsi que l'avis du Conseil d'Etat y afférent.

Au cours de la même réunion, la Commission du Développement durable a adopté le présent rapport.

*

II. CONSIDERATIONS GENERALES**1. Objet de la loi**

Le projet de loi vise à autoriser la troisième phase et la mise en service définitive de la liaison Micheville entre le projet français du contournement d'Audun-le-Tiche et l'autoroute A4, pour un montant de 138 millions d'euros. Les travaux afférents comprendront la réalisation de la section courante d'une longueur de 1.650 m entre la Nationale 31 et l'A4 au nord de la cité Raemerich, la construction d'un échangeur et d'un giratoire à proximité du crassier d'Ehlerange et le raccordement de celui-ci au rond-point Raemerich.

La construction d'un pont au-dessus du giratoire d'Ehlerange et un système de traitement des terres polluées avec leur évacuation vers une décharge appropriée sont également prévus dans cette dernière phase de travaux.

Ce projet de liaison entre Esch-sur-Alzette (L) et Micheville (F) a pour but de faciliter l'accès au site d'Esch-Belval, grâce à un tunnel souterrain, en le raccordant aux principaux axes routiers et désengorger les routes dans les environs d'Esch.

Ainsi la troisième et dernière phase du projet d'aménagement de la liaison Micheville entre le projet français du contournement d'Audun-le-Tiche et l'autoroute A4 est lancée.

2. Historique de la „liaison Micheville“

La liaison entre Esch-sur-Alzette (L) et Micheville (F) a l'ambition d'être l'artère principale de Belval.

Le projet déroule en effet, sur 3.300 mètres de longueur, toutes les infrastructures d'une voie expresse à 2 fois 2 voies de circulation. C'est à partir de l'échangeur de Lankhelz que sera déviée et prolongée l'A4 qui aboutit actuellement au giratoire de Raemerich. Du nord au sud, elle longera la centrale T.G.V. (Turbine Gaz Vapeur), le site du crassier de Ehlerange, les terrains de la SOTEL, le plateau St Esprit puis traversera Belval en souterrain. Elle débouchera finalement sur un nouveau rond point.

Le projet s'articule autour de son principal ouvrage de génie civil, un tunnel de 735 mètres en tranchée couverte. Il permet le passage de la voie expresse sous Belval. Les connexions au réseau routier existant seront assurées par trois nouveaux échangeurs. Le premier assurera les communications avec le crassier d'Ehlerange et les quartiers d'Esch-sur-Alzette Est. Le second, au sud-ouest de la Cité Raemerich, sera dédié à la desserte nord de Belval. Le troisième assurera, côté français, les liaisons locales et régionales ainsi que l'accès sud de Belval.

Par la loi du 3 août 2005, le gouvernement a été autorisé à réaliser les mesures constructives préparatoires de la liaison Micheville comprenant la construction de la seule structure portante du tunnel sous la zone urbanisée du site Belval sur une longueur de 432 mètres, de l'accès Sud au site Belval donnant accès sur le Square Mile ainsi que de certaines déviations de réseaux d'infrastructures souterraines et aériennes dans l'intérêt de la réalisation du projet.

En 2008, le gouvernement a été autorisé à réaliser la suite des travaux de construction en rapport avec la liaison Micheville comprenant l'achèvement du gros œuvre du tunnel de Micheville au Sud et au Nord, le parachèvement du tunnel avec les travaux de voirie et les équipements techniques, la construction d'un giratoire avec passage souterrain au sud des voies ferrées avec raccordement au projet sur territoire français, le raccordement provisoire à la R.N.31, le réaménagement de la R.N.31 et le raccordement au rond-point Raemerich, ainsi que le traitement des terres polluées et leur mise en dépôt consécutive.

Les travaux du présent projet de loi ont pour finalité de permettre une mise en service définitive de la liaison Micheville entre le projet français du contournement d'Audun-le-Tiche et l'Autoroute A.4, et autorisera le gouvernement à réaliser la dernière partie du projet à savoir le contournement Nord de la cité de Raemerich.

3. La dépollution du site

La loi du 29 juillet 2008 relative à la construction de la liaison Micheville entre la R.N.31 et le projet routier afférent sur le territoire français autorisait le gouvernement à réaliser, outre les travaux de voirie et d'ouvrage d'art proprement dit, également le traitement des terres polluées et leur mise en dépôt consécutive pour un montant de 22.748.693 euros.

Comme ce procédé avec toutes les procédures d'autorisation requises n'était pas compatible avec les délais de la mise en service de la 1ère phase, l'Administration des Ponts et Chaussées a pris l'initiative d'envisager une autre alternative qui consistait à évacuer les terres contaminées vers une décharge appropriée située en Allemagne. Comme AGORA détenait encore les terrains destinés à être dépollués et comme elle détenait encore des certificats de volume de décharge acquis par le biais d'une soumission, il a été proposé de demander à AGORA de prendre en charge leur décontamination avant leur cession à l'Etat.

Par la suite une partie du terrain dépollué nécessaire à la réalisation du dernier tronçon du tunnel Central Gate a été acquise suivant une convention avec AGORA pour un montant de 14.977.249,28 euros. Comme la loi de financement du 29 juillet 2008 ne prévoit pas l'acquisition des emprises, ce montant n'est plus comptabilisé dans cette loi.

4. Le volet financier

Le coût global de la présente loi s'élève à 138.000.000 euros.

*

III. L'AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Le Conseil d'Etat constate que les investissements projetés sont la conséquence logique des investissements autorisés par les lois de 2005 et 2008. Il marque donc son accord avec le projet de loi sous avis.

La Haute Corporation tient cependant à réitérer ses propos quant au saucissonnage procédural du projet d'ensemble qui, à ses yeux, va à l'encontre des principes de la transparence et de la bonne gouvernance et qui risque de compromettre la liberté décisionnelle de la Chambre des députés, qui n'a pratiquement pas d'autre choix que d'approuver toute tranche de réalisation successive du moment qu'elle a acquiescé à la première tranche.

En outre, le Conseil d'Etat estime qu'il aurait été souhaitable de connaître les effets de la mise en service définitive de la liaison Micheville sur les usagers actuels de la Collectrice du Sud A 13 et de l'autoroute A 4, en prenant en compte la situation difficile du trou d'aiguille du tunnel d'Ehlerange reliant la Collectrice du Sud A 13 et l'autoroute A 4.

*

IV. COMMENTAIRE DES ARTICLES

Observation préliminaire

Le Conseil d'Etat souligne qu'il y a lieu de maintenir les formes retenues par d'autres lois et règlements pour désigner les routes nationales, les autoroutes et les ouvrages d'art en parlant de „route N 31“ ou „RN 31“ au lieu de „R.N. 31“, de l'„autoroute A 4“ au lieu de l'„Autoroute A.4“ et de l'„OA 01“ respectivement de l'„OA 03“ au lieu de l'„O.A. 01“ et de l'„O.A. 03“.

Intitulé

Suite à l'observation préliminaire, l'intitulé du projet de loi s'énoncera, selon le Conseil d'Etat, comme suit:

„Projet de loi relatif à la construction de la liaison Micheville entre la route N 31 et l'autoroute A 4“

La commission parlementaire décide de suivre cette proposition.

Article 1er

Cet article ne donne pas lieu à observation, abstraction faite de l'observation préliminaire ci-dessus.

De la même manière que ci-dessus, la Commission décide de suivre cette proposition.

Article 2

Sans observation, sauf qu'il y a lieu de rédiger correctement l'indication de la devise selon laquelle est exprimé le coût du projet, en écrivant „euros“ au lieu du terme „Euros“ *in fine* de la première phrase.

La commission parlementaire décide de suivre cette proposition.

Article 3

Le Conseil d'Etat recommande d'utiliser la forme de l'indicatif présent et d'écrire:

„Art. 3. Les dépenses sont imputées à charge du Fonds des Routes.“

La commission parlementaire décide de suivre cette proposition.

*

V. TRAVAUX PARLEMENTAIRE

La Commission a pris note du courrier envoyé par différentes associations à la Chambre des Députés. Ce courrier aborde les questions des procédures environnementales faites par les autorités françaises en vue de la construction de la continuation de la liaison Micheville du côté français.

La Commission estime qu'il importe que les travaux avancent du côté français le plus rapidement possible, étant donné qu'il est important que la mise en service de ces deux tronçons puisse se faire dans un délai à peu près similaire. Il est évident que les procédures de planification et d'autorisation doivent se faire dans le cadre de la réglementation communautaire en vigueur.

*

VI. TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

Compte tenu de ce qui précède, la Commission du Développement durable recommande à la Chambre des Députés d'adopter le projet de loi sous rubrique dans la teneur qui suit:

*

PROJET DE LOI relatif à la construction de la liaison Micheville entre la route N 31 et l'autoroute A 4

Art. 1. Le Gouvernement est autorisé à réaliser les travaux de construction en rapport avec la liaison Micheville comprenant la réalisation de la section courante entre la route N 31 et l'autoroute A 4 au nord de la cité Raemerich, la construction d'un échangeur et d'un giratoire au droit du crassier d'Ehlerange ainsi que le raccordement de celui-ci au rond-point Raemerich, la construction d'un ouvrage au-dessus du giratoire d'Ehlerange (OA 01) et d'un ouvrage au-dessus de la RN 31 (OA 03), ainsi que le traitement des terres polluées avec leur mise en dépôt consécutive, respectivement leur évacuation vers une décharge appropriée.

Art. 2. Les dépenses occasionnées par la présente loi ne peuvent pas dépasser le montant de 138.000.000 euros. Ce montant correspond à la valeur de 685,44 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1er octobre 2010. Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, le montant est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix de la construction précitée.

Art. 3. Les dépenses sont imputées à charge du Fonds des Routes.

Luxembourg, le 18 avril 2012,

Le Rapporteur,
Marc SPAUTZ

Le Président,
Fernand BODEN

6395

Bulletin de Vote (Vote Public)

Page 1/2

Date: 24/04/2012 15:53:47
 Scrutin: 4
 Vote: PL 6395 Liaison Micheville
 Description: Projet de loi 6395

Président: M. Mosar Laurent
 Secrétaire A: M. Frieseisen Claude
 Secrétaire B: Mme Barra Isabelle

	Oui	Abst	Non	Total
Présents:	48 41	6	3	50 49
Procuration:	7	2	1	10
Total:	47 48	8	4	60 59

Nom du député	Vote	(Procuration)	Nom du député	Vote	(Procuration)
déi gréng					
M. Adam Claude	Abst	(Mme Loschetter Vivia)	M. Bausch François	Abst	
M. Braz Félix	Abst	(M. Gira Camille)	M. Gira Camille	Abst	
M. Kox Henri	Abst		Mme Lorsché Josée	Abst	
Mme Loschetter Viviane	Abst				

CSV

Mme Adehm Diane	Oui		Mme Andrich-Duval Sylv	Oui	
Mme Arendt Nancy	Oui		M. Boden Fernand	Oui	(M. Oberweis Marcel)
M. Clement Lucien	Oui		Mme Doerner Christine	Oui	
M. Eicher Emile	Oui		M. Eischen Félix	Oui	
Mme Frank Marie-Josée	Oui		M. Gloden Léon	Oui	
M. Hauptert Norbert	Oui	(Mme Arendt Nancy)	M. Kaes Ali	Oui	
M. Lies Marc	Oui		Mme Mergen Martine	Oui	(M. Wilmes Serge)
M. Meyers Paul-Henri	Oui		M. Mosar Laurent	Oui	
M. Oberweis Marcel	Oui		M. Roth Gilles	Oui	
M. Schaaf Jean-Paul	Oui		Mme Scholtes Tessy	Oui	
M. Spautz Marc	Oui		M. Weber Robert	Oui	
M. Weiler Lucien	Oui		M. Weydert Raymond	Oui	
M. Wilmes Serge	Oui		M. Wolter Michel	Oui	

LSAP

M. Angel Marc	Oui		Mme Dall'Agnol Claudia	Oui	
M. Diederich Fernand	Oui		M. Engel Georges	Oui	
M. Fayot Ben	Oui	(M. Negri Roger)	M. Haagen Claude	Oui	
M. Klein Jean-Pierre	Oui		M. Lux Lucien	Oui	
Mme Mutsch Lydia	Oui	(Mme Dall'Agnol Claud)	M. Negri Roger	Oui	
M. Scheuer Ben	Oui		Mme Spautz Vera	Oui	
			<i>n. Bechy</i>	<i>oui</i>	

DP

M. Bauler André	Oui		M. Berger Eugène	Oui	(M. Etgen Fernand)
M. Bettel Xavier	Oui		Mme Brasseur Anne	Oui	(M. Meisch Claude)
M. Etgen Fernand	Oui		M. Helminger Paul	Oui	
M. Meisch Claude	Oui		Mme Polfer Lydie	Oui	
M. Wagner Carlo	Oui				

ADR

M. Colombera Jean	Non		M. Gibéryen Gast	Non	(M. Henckes Jacques-Y)
M. Henckes Jacques-Yve	Non		M. Kartheiser Fernand	Non	

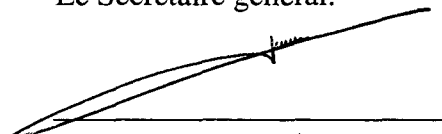
déi Lénk

M. Urbany Serge	Abst				
-----------------	------	--	--	--	--

Le Président:



Le Secrétaire général:



Date: 24/04/2012 15:53:47
 Scrutin: 4
 Vote: PL 6395 Liaison Micheville
 Description: Projet de loi 6395

Président: M. Mosar Laurent
 Secrétaire A: M. Frieseisen Claude
 Secrétaire B: Mme Barra Isabelle

	Oui	Abst	Non	Total
Présents:	40 41	6	3	50 49
Procuration:	7	2	1	10
Total:	47 48	8	4	60 59

n'ont pas participé au vote:

Nom du député

Nom du député


LSAP

M. Bodry Alex

Le Président:



Le Secrétaire général:



6395/03

N° 6395³

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2011-2012

PROJET DE LOI

**relatif à la construction de la liaison Micheville
entre la route N 31 et l'autoroute A 4**

* * *

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

(8.5.2012)

Le Conseil d'Etat,

appelé par dépêche du Premier Ministre, Ministre d'Etat, du 25 avril 2012 à délibérer sur la question de dispense du second vote constitutionnel du

PROJET DE LOI

**relatif à la construction de la liaison Micheville
entre la route N 31 et l'autoroute A 4**

qui a été adopté par la Chambre des députés dans sa séance du 24 avril 2012 et dispensé du second vote constitutionnel;

Vu ledit projet de loi et l'avis émis par le Conseil d'Etat en sa séance du 30 mars 2012;

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 mai 2012.

Le Secrétaire général,

Marc BESCH

Pour le Président,

La Vice-Présidente,

Viviane ECKER

CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

CHAMBRE DES DÉPUTÉS

Session ordinaire 2011-2012

RM/vg

Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 18 avril 2012

ORDRE DU JOUR :

1. Adoption des projets de procès-verbal des réunions des 13, 14, 15, 20 et 28 mars 2012
2. 6310 Projet de loi portant transposition de la directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires et portant modification
 - 1) de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne ;
 - 2) de la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile
 - Rapporteur : Monsieur Marc Spautz
 - Examen de l'avis complémentaire du Conseil d'Etat et adoption d'un projet de rapport
3. 6395 Projet de loi relatif à la construction de la liaison Micheville entre la Route Nationale 31 et l'Autoroute A.4.
 - Rapporteur : Monsieur Marc Spautz
 - Présentation du projet de loi, examen de l'avis du Conseil d'Etat et adoption d'un projet de rapport
4. 6396 Projet de loi relatif à l'adoption budgétaire du projet de construction d'une route reliant Luxembourg à Ettelbruck
 - Rapporteur : Monsieur Lucien Clement
 - Présentation du projet de loi, examen de l'avis du Conseil d'Etat et adoption d'un projet de rapport
5. 6367 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 21 juin 1976 relative à la lutte contre le bruit
 - Rapporteur : Monsieur Marc Spautz
 - Présentation du projet de loi et examen de l'avis du Conseil d'Etat
6. Divers

*

Présents : M. Eugène Berger, M. Fernand Boden, M. Lucien Clement, M. Fernand Diederich (remplaçant M. Georges Engel), M. Fernand Etgen, Mme Marie-Josée Frank, M. Paul Helminger, Mme Josée Lorsché, Mme Lydia Mutsch, M. Roger Negri, M. Marcel Oberweis, M. Ben Scheuer, M. Marc Spautz,

M. Claude Wiseler, Ministre du Développement durable et des Infrastructures,

M. Marco Schank, Ministre délégué au Développement durable et aux Infrastructures,

M. Max Nilles, M. Paul Rasqué, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures,

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

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

Excusée : Mme Anne Brasseur

*

Présidence : M. Fernand Boden, Président de la Commission

*

1. Adoption des projets de procès-verbal des réunions des 13, 14, 15, 20 et 28 mars 2012

Les projets de procès-verbal sous rubrique sont adoptés.

2. 6310 Projet de loi portant transposition de la directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires et portant modification
1) de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne ;
2) de la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile

Les membres de la Commission procèdent à l'examen de l'avis complémentaire du Conseil d'Etat datant du 20 mars 2012, avis émis suite aux amendements parlementaires du 9 février 2012.

Pour ce qui est des amendements 1, 2, 3, 4 et 5 et 8, ceux-ci trouvent l'accord du Conseil d'Etat.

L'amendement 6 trouve également l'accord du Conseil d'Etat, qui estime cependant qu'il y a lieu de supprimer la première phrase du nouveau paragraphe 12 du nouvel article 9, alors

que le recours en annulation est de droit commun et qu'il est dès lors superfétatoire de le rappeler dans un texte particulier. La commission parlementaire décide de suivre cette proposition.

L'amendement 7, qui vise notamment à modifier le régime de fixation des redevances aéroportuaires, n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat, sauf en ce qui concerne le pouvoir accordé au ministre de fixer le montant de ces redevances. Le Conseil d'Etat s'oppose en effet formellement au libellé du paragraphe 1^{er} de l'article 11 nouveau, alors que la fixation du montant des redevances est un acte réglementaire qui relève, aux termes de l'article 36 de la Constitution, de la compétence du Grand-Duc. Ce montant devrait dès lors être fixé par règlement grand-ducal. La Commission décide de donner droit à cette opposition formelle et de remplacer l'expression « le ministre ayant les Transports aériens dans ses attributions » par le terme « règlement grand-ducal ».

*

Monsieur le Rapporteur présente ensuite son projet de rapport, lequel est adopté à l'unanimité des membres présents.

3. 6395 Projet de loi relatif à la construction de la liaison Micheville entre la route N 31 et l'autoroute A 4

Monsieur le Rapporteur, ainsi que les représentants de l'Administration des ponts et chaussées présentent le projet de loi sous rubrique, pour le détail duquel il est prié de se référer au document parlementaire afférent.

En bref, le projet de loi a pour objet la réalisation de la section courante entre la route N31 et l'autoroute A4 au nord de la cité Raemerich, la construction d'un échangeur et d'un giratoire au droit du crassier d'Ehlerange, le raccordement de celui-ci au rond-point Raemerich, ainsi que la construction d'un ouvrage au-dessus du giratoire d'Ehlerange et d'un ouvrage au-dessus de la route N31. S'y ajoute le traitement des terres polluées, leur mise en dépôt et leur évacuation vers une décharge appropriée. Ces travaux comportent des investissements maximaux de 138.000.000 euros, à la valeur 658,44 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1^{er} octobre 2010. Etant donné que ce montant dépasse le seuil de 40.000.000 euros prévu par l'article 80 de la loi modifiée du 8 juillet 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'Etat, le projet requiert l'approbation du législateur en vertu de l'article 99 de la Constitution.

L'autorisation prévue dans le cadre du projet de loi constitue la troisième phase de la réalisation de la liaison Micheville, c'est-à-dire la création d'une nouvelle liaison routière appelée à connecter, d'une part, la région limitrophe française et, d'autre part, le site de Belval-Ouest au réseau autoroutier luxembourgeois. En effet, le Gouvernement a déjà été autorisé par :

- la loi du 3 août 2005 relative aux mesures constructives préparatoires de la liaison Micheville à réaliser la première phase d'une artère routière traversant le site de Belval selon un axe nord-sud partiellement en souterrain, à savoir la construction de la structure portante du tunnel faisant la jonction entre l'accès sud et donnant sur le « Square-Mile » aménagé au centre du site, un raccordement provisoire sur le chemin repris 168 et le déplacement des réseaux aériens et souterrains d'infrastructures ainsi que les études afférentes. L'enveloppe budgétaire de cette première phase était limitée à 76.000.000

euros (à la valeur 600,88 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1^{er} octobre 2004) ;

- la loi du 29 juillet 2008 relative à la construction de la liaison Micheville entre la route N31 et le projet routier afférent sur le territoire français à réaliser la deuxième phase du raccordement routier, notamment à achever le gros œuvre du tunnel de Micheville au sud et au nord, à parachever le tunnel avec des travaux de voirie et des équipements techniques, à construire un passage souterrain au sud des voies ferrées avec raccordement de la route N31, à réaménager celle-ci et à la raccorder au rond-point Raemerich, ainsi qu'à traiter des terres polluées et les mettre en dépôt. Les dépenses occasionnées par cette loi ne pouvaient dépasser le montant de 115.500.000 euros (à la valeur 646,07 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1^{er} avril 2007).

*

Les membres de la Commission examinent ensuite l'avis du conseil d'Etat datant du 30 mars 2012. Dans cet avis, Le Conseil d'Etat constate que les investissements projetés sont la conséquence logique des investissements autorisés par les lois de 2005 et 2008 et marque donc son accord avec le projet de loi sous rubrique.

La Haute Corporation réitère cependant ses critiques quant au saucissonnage procédural du projet d'ensemble qui, selon elle, va à l'encontre des principes de transparence et de bonne gouvernance et qui risque de compromettre la liberté décisionnelle de la Chambre des Députés, qui n'a pratiquement pas d'autre choix que d'approuver toute tranche de réalisation successive du moment qu'elle a acquiescé à la première tranche.

Pour ce qui est du commentaire des articles, le Conseil d'Etat souligne qu'il y a lieu de maintenir les formes retenues par d'autres textes législatifs pour désigner les routes nationales, les autoroutes et les ouvrages d'art en parlant de « route N 31 » ou « RN 31 » au lieu de « R.N. 31 », de l' « autoroute A 4 » au lieu de l' « Autoroute A.4 » et de l'« OA 01 » respectivement de l'« OA 03 » au lieu de l'« O.A. 01 » et de l' « O.A. 03 ».

Intitulé

De l'avis du Conseil d'Etat, l'intitulé du projet de loi s'énoncera comme suit :

Projet de loi relatif à la construction de la liaison Micheville entre la route N 31 et l'autoroute A 4

La commission parlementaire fait sienne cette nouvelle formulation.

Article 1^{er}

Cet article ne donne pas lieu à observation, abstraction faite de l'observation ci-dessus concernant la désignation des routes nationales, autoroutes et ouvrages d'art. De la même manière que ci-dessus, la Commission décide de suivre les remarques du Conseil d'Etat. L'article 1^{er} se lira comme suit :

Art. 1. *Le Gouvernement est autorisé à réaliser les travaux de construction en rapport avec la liaison Micheville comprenant la réalisation de la section courante entre la route N 31 et l'autoroute A 4 au nord de la cité Raemerich, la construction d'un échangeur et d'un giratoire au droit du crassier d'Ehlerange ainsi que le raccordement de celui-ci au rond-point Raemerich, la construction d'un ouvrage au-dessus du giratoire d'Ehlerange (OA 01) et d'un ouvrage au-dessus de la RN 31 (OA 03), ainsi que le traitement des terres polluées avec*

leur mise en dépôt consécutive, respectivement leur évacuation vers une décharge appropriée.

Article 2

La Haute Corporation est d'avis qu'il y a lieu de rédiger correctement l'indication de la devise selon laquelle est exprimé le coût du projet, en écrivant « euros » au lieu du terme « Euros » *in fine* de la première phrase. La commission parlementaire décide de suivre cette remarque du Conseil d'Etat. L'article 2 se lira comme suit :

Art. 2. *Les dépenses occasionnées par la présente loi ne peuvent pas dépasser le montant de 138.000.000 euros. Ce montant correspond à la valeur de 685.44 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1er octobre 2010. Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, le montant est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix de la construction précitée.*

Article 3

Le Conseil d'Etat recommande d'utiliser la forme de l'indicatif présent et d'écrire :

« **Art. 3.** *Les dépenses sont imputées à charge du Fonds des Routes.* »

La commission parlementaire fait sienne cette recommandation.

*

Les membres de la commission parlementaire procèdent à un échange de vues dont il y a lieu de retenir ce qui suit :

- il est précisé que, dans le respect du principe du pollueur-payeur, un contrat a été signé en 2001 avec l'ancien propriétaire, dans lequel ce dernier s'engageait à prendre en charge, jusqu'à un certain plafond, les frais d'assainissement des terres contaminées. Ces frais se sont cependant révélés plus élevés que prévu. A noter également que les terres contaminées sont évacuées vers une décharge appropriée située en Allemagne ;
- la Commission prend note du courrier envoyé par différentes associations à la Chambre des Députés. Ce courrier aborde les questions des procédures environnementales faites par les autorités françaises en vue de la construction de la continuation de la liaison Micheville du côté français. La Commission estime qu'il importe que les travaux avancent du côté français le plus rapidement possible, étant donné que la mise en service de ces deux tronçons devrait pouvoir se faire dans un délai à peu près similaire. Il est évident que les procédures de planification et d'autorisation doivent être réalisées dans le cadre de la réglementation communautaire en vigueur. Après un bref échange de vues, il est demandé à Monsieur le Rapporteur d'insérer un paragraphe sur ce point dans son rapport.

*

Monsieur le Rapporteur présente ensuite son projet de rapport, lequel est adopté avec l'abstention du groupe *déi gréng*.

4. 6396 Projet de loi relatif à l'adoption budgétaire du projet de construction d'une route reliant Luxembourg à Ettelbruck

Monsieur le Rapporteur, ainsi que les représentants de l'Administration des ponts et chaussées présentent le projet de loi sous rubrique, pour le détail duquel il est prié de se référer au document parlementaire afférent.

En bref, le projet de loi a pour objet d'adapter les dépenses inscrites dans 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 366.882.417 euros (à l'indice semestriel des prix de la construction d'une valeur de 492,65) ainsi que celles inscrites dans la loi du 3 août 2005, à savoir 229.000.000 euros (à l'indice semestriel des prix de la construction d'une valeur de 588,92). Ces adaptations qui se chiffrent à 58.100.000 euros sont notamment dues à l'évolution du chantier et à des dépenses supplémentaires non couvertes par l'enveloppe financière autorisée par les lois de 1997 et 2005.

*

Les membres de la Commission examinent ensuite l'avis du Conseil d'Etat datant du 30 mars 2012. Dans cet avis, le Conseil d'Etat marque son accord avec le projet de loi sous rubrique mais souligne de manière générale qu'une gestion financière transparente dans le respect de l'intérêt légitime du contribuable va de pair avec une planification détaillée et un suivi financier exact d'un tel projet d'envergure. Il s'agit d'éviter en premier lieu des dépassements financiers tout court et, en conséquence, le vote continu de plusieurs lois pour réaliser un seul projet.

Pour ce qui est du commentaire des articles, le Conseil d'Etat n'a pas d'observation à émettre à l'endroit des articles 1^{er} et 2, qui se liront comme suit :

Art. 1. *Le Gouvernement est autorisé à adapter en termes réels les dépenses concernant les lois du 27 juillet 1997 et du 3 août 2005 autorisant le Gouvernement à procéder à la construction d'une route reliant Luxembourg à Ettelbruck.*

Art. 2. *Les dépenses résultant de l'adaptation des projets de loi précités ne peuvent pas dépasser la somme de 58.100.000 euros. Ce montant correspond à la valeur de 685,44 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1er octobre 2010. 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.*

En ce qui concerne l'article 3, le Conseil d'Etat recommande d'utiliser la forme de l'indicatif présent et d'écrire :

Art. 3. *Les dépenses sont imputées à charge du Fonds des Routes.*

La Commission du Développement durable décide de donner suite à cette remarque.

*

Les membres de la commission parlementaire procèdent à un échange de vues dont il y a lieu de retenir ce qui suit :

- la manière de calculer le coût réel de ce projet prête à discussion. En effet, dans son avis précité, le Conseil d'Etat évalue ce coût à quelque 850 millions d'euros, en le ramenant à l'indice de construction actuel. Il estime ainsi que le projet connaît un dépassement de l'ordre de 63% par rapport au coût initialement arrêté. Cette manière de calculer de la Haute Corporation est remise en question par Monsieur le Ministre qui, tout en

reconnaissant que le budget initial a été largement dépassé du fait qu'il est extrêmement difficile de prévoir les coûts avec exactitude pour un projet d'une telle envergure, est quant à lui d'avis que la Route du Nord devrait finalement coûter quelque 580 millions d'euros ;

- en ce qui concerne les mesures de sécurité dans les tunnels, leur mise en place a été prévue conformément à la législation européenne, à savoir la directive 2004/54/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant les exigences de sécurité minimales applicables aux tunnels du réseau routier transeuropéen. Les décisions définitives quant à leur installation ont également tenu compte, à la fois de leur coût et de leur utilité en cas d'accident ;
- pour ce qui est des mesures compensatoires, un budget total de 21 millions d'euros est prévu. Pour l'instant, 10,2 millions d'euros sont engagés et 5,3 millions d'euros ont d'ores et déjà été dépensés. Les mesures comportent notamment des plantations écologiques, l'agrandissement du domaine forestier Grünwald, la renaturation de la Mamer, l'aménagement de zones humides,... A la demande de la Commission, un tableau récapitulatif des différentes mesures compensatoires déjà réalisées sera élaboré par les responsables du Ministère et transmis à la Chambre des Députés.

*

Monsieur le Rapporteur présente ensuite son projet de rapport, lequel est adopté avec l'abstention du groupe *déi gréng*.

5. 6367 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 21 juin 1976 relative à la lutte contre le bruit

Monsieur le Rapporteur, ainsi que les représentants du Ministère présentent le projet de loi sous rubrique, pour le détail duquel il est prié de se référer au document parlementaire afférent.

En bref, le projet de loi a pour but de modifier la loi modifiée du 21 juin 1976 relative à la lutte contre le bruit. L'objectif de la modification est de fournir une base légale à un futur règlement grand-ducal instituant un régime d'aides en faveur des propriétaires de bâtiments d'habitation construits avant le 31 août 1986 en vue de l'amélioration de l'isolation acoustique contre le bruit aérien en provenance de l'aéroport de Luxembourg, et ce dans le cadre des plans d'action à établir en application de la directive 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement. Pour atteindre l'objectif du projet de loi, il est prévu de compléter l'article 2, paragraphe 1^{er}, de la loi précitée du 21 juin 1976 par un nouveau point 10 formulé comme suit :

« 10. créer des régimes d'aides financières destinés à soutenir des mesures d'évaluation, de prévention, de réduction ou de suppression du bruit. »

D'après l'exposé des motifs, la formulation générale du texte proposé permettra au pouvoir réglementaire d'établir des régimes d'aides même en dehors du cadre de la directive 2002/49/CE précitée. En effet, alors que les textes actuellement en vigueur ne prévoient qu'indirectement l'hypothèse de la création d'un régime d'aides pour lutter contre le bruit, la question de la base légale adéquate des règlements grand-ducaux instaurant les régimes d'aide ne se posera plus suite à la modification projetée.

*

Les membres de la commission parlementaire procèdent à un échange de vues dont il y a lieu de retenir ce qui suit :

- dans une première phase, il est prévu que le régime d'aides mis en place concerne uniquement le bruit aérien en provenance de l'aéroport de Luxembourg. Il n'est pas exclu que, dans une seconde phase, des mesures individuelles soient prises afin de lutter contre le bruit en provenance des autoroutes ou des lignes ferroviaires. Il s'agit cependant d'une question politique qui reste à trancher ;
- le régime d'aides prévu par le projet sous rubrique concerne 317 maisons individuelles et 38 bâtiments d'habitation en copropriété ;
- les communes concernées par ce régime d'aides financières sont Betzdorf, Flaxweiler, Hesperange, Luxembourg, Niederaanven, Sandweiler et Schuttrange. A noter que ces communes ne sont pas concernées dans leur entièreté. En effet, le projet de règlement grand-ducal retient que, dans une première phase, seuls les bâtiments en proximité directe de l'aéroport sont éligibles, c'est-à-dire les logements les plus exposés se trouvant dans la zone $L_{den} \geq 70$ dB et $L_{night} \geq 60$ dB. Ces bâtiments ont été identifiés sur base de la cartographie stratégique du bruit établie conformément aux dispositions de la directive 2002/49/CE.

*

Les membres de la Commission examinent ensuite l'avis du Conseil d'Etat datant du 30 mars 2012. Dans cet avis, le Conseil d'Etat constate que la disposition prévue est contraire à :

- l'article 99 de la Constitution, selon lequel aucune charge grevant le budget pour plus d'un exercice ne peut être établie que par une loi spéciale. En effet, l'impact budgétaire engendré par le régime d'aides proposé s'étalera sur les exercices 2012 à 2022 ;
- l'article 103 de la Constitution, alors qu'elle entend déléguer au pouvoir exécutif le droit de créer un régime d'aides financières destiné à soutenir des mesures d'évaluation, de prévention, de réduction ou de suppression du bruit. La Constitution dispose en effet qu'*« aucune pension, aucun traitement d'attente, aucune gratification à la charge du trésor ne peuvent être accordés qu'en vertu de la loi »* ;
- l'article 32, paragraphe 3 de la Constitution qui n'autorise le Grand-Duc dans les matières réservées à la loi à prendre des règlements et arrêtés qu'aux fins, dans les conditions et suivant les modalités spécifiées par la loi.

Pour que le projet de loi réponde aux exigences de la Constitution, la Haute Corporation exige que les critères et modalités d'octroi des régimes d'aides envisagés, de même que les montants maxima, soient sous peine d'opposition formelle inscrits dans la loi, le détail pouvant être relégué au sein d'un règlement grand-ducal.

Suite à cette opposition formelle et afin de lui faire droit, le Ministère propose d'amender le texte de la future loi. Cet amendement ainsi que son commentaire sont repris en annexe du présent procès-verbal. Après un bref échange de vues, la commission parlementaire charge le Ministère de rédiger un amendement gouvernemental.

6. Divers

La réunion initialement prévue le 19 avril 2012 à 16h00 est reportée au 3 mai 2012 à 10h30.

Luxembourg, le 24 avril 2012

La secrétaire,
Rachel Moris

Le Président,
Fernand Boden

Projet de loi 6367

Prise de position du Gouvernement concernant l'avis du Conseil d'Etat du 30 mars 2012

La loi modifiée du 21 juin 1976 relative à la lutte contre le bruit est complétée par un article 2bis formulé comme suit :

« 2bis. Régime d'aides en faveur des propriétaires de bâtiments d'habitation construits avant le 31 août 1986 en vue de l'amélioration de l'isolation acoustique contre le bruit aérien en provenance de l'aéroport de Luxembourg

1. Il est créé un régime d'aides en faveur des propriétaires de bâtiments d'habitation et d'appartements construits avant le 31 août 1986 en vue de l'amélioration de l'isolation acoustique contre le bruit aérien en provenance de l'aéroport de Luxembourg.
2. Le régime d'aides se limite aux investissements ayant pour but la lutte curative contre le bruit aérien sur le territoire des communes de Betzdorf, Flaxweiler, Hespérange, Luxembourg, Niederanven, Sandweiler et Schuttrange pour les exercices 2012 à 2022.
3. Les investissements éligibles concernent les éléments de construction suivants :
 - les fenêtres ;
 - les caissons à rouleaux ;
 - la ventilation contrôlée ;
 - le tapissage et la plâtrerie ;
 - la toiture ;
 - la dalle de grenier.Sont également éligibles, le conseil, l'exécution et la réception des travaux en matière d'amélioration de l'isolation acoustique.
4. Les aides susvisées sont cumulatives.
5. Le montant maximal des aides pour une maison d'habitation est limité à 12.500 euros et pour un appartement à 6.250 euros.
6. Un règlement grand-ducal précise le détail du régime d'aides visé par le présent article. »

Commentaire

Suite à l'opposition formelle soulevée par le Conseil d'Etat dans son avis du 30 mars 2012, le Gouvernement propose de compléter la loi modifiée du 21 juin 1976 relative à la lutte contre le bruit par un article 2bis se proposant de traiter du régime d'aide à instaurer.

Le projet initial ayant pour objet de compléter l'article 2 par un point 10 serait ainsi à abandonner.

Le texte proposé devrait tenir compte des critiques de la Haute Corporation.

Concernant l'article 99 de la Constitution (charge grevant le budget pour plus d'un exercice), les montants annuels maxima seront fixés par les futures lois budgétaires compte tenu de la situation financière de l'Etat. Le tableau ci-après reprend les estimations de la fiche financière.

Exercice	Montant maximal
2012	525.000
2013	1.873.000
2014	1.123.000
2015	823.000
2016	525.000
2017	300.000
2018	261.000
2019	149.000
2020	149.000
2021	149.000
2022	112.000

L'actuelle loi budgétaire prévoit un montant de 400.000 euros pour la « *Participation de l'Etat au financement de projets d'investissements par des particuliers dans l'intérêt de la réduction du bruit dans l'environnement* ». Il s'agit d'un crédit non limitatif et sans distinction d'exercice (v. l'article 52.010).

Concernant l'article 103 de la Constitution (création par le législateur du régime d'aides), le régime d'aides est créé par la loi elle-même.

Concernant l'article 32, paragraphe 3, de la Constitution (critères et modalités à fixer par la loi), le cercle des bénéficiaires est limité par la loi, les projets d'investissements éligibles sont précisés par la loi, les montants maxima pour les projets - cumulables - sont déterminés par la loi et le détail du régime d'aides sera précisé par un règlement grand-ducal.

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2011-2012

RM/vg

Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 29 février 2012 (10h30)

ORDRE DU JOUR :

1. 6393 Projet de loi concernant les équipements sous pression transportables
- Désignation d'un rapporteur
2. 6395 Projet de loi relatif à la construction de la liaison Micheville entre la Route Nationale 31 et l'Autoroute A.4.
- Désignation d'un rapporteur
3. 6396 Projet de loi relatif à l'adoption budgétaire du projet de construction d'une route reliant Luxembourg à Ettelbruck
- Désignation d'un rapporteur
4. 6345 Projet de règlement grand-ducal portant exécution et sanction du règlement (CE) n°1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route
- Adoption d'une prise de position de la Commission
5. 6287 Projet de loi relatif à la construction du Lycée technique Gilsdorf
- Rapporteur : Monsieur Lucien Clement
- Examen du projet de loi et de l'avis du Conseil d'Etat
6. Divers

*

Présents : M. Eugène Berger, M. Fernand Boden, M. Lucien Clement, M. Georges Engel, M. Fernand Etgen, Mme Marie-Josée Frank, M. Camille Gira, M. Roger Negri, M. Marc Spautz,

M. Claude Wiseler, Ministre du Développement durable et des Infrastructures

M. Romain Diederich, M. Guy Staus, M. Tom Weisgerber, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures,

M. Jean Leyder, M. Patrick Recken, M. Louis Reuter, de l'Administration des

bâtiments publics,

M. Romain Spaus, de l'Administration des ponts et chaussées,

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

Excusées : Mme Anne Brasseur, Mme Lydia Mutsch

*

Présidence : M. Fernand Boden, Président de la Commission

*

1. 6393 Projet de loi concernant les équipements sous pression transportables

M. Marcel Oberweis est nommé Rapporteur du projet de loi sous rubrique.

2. 6395 Projet de loi relatif à la construction de la liaison Micheville entre la Route Nationale 31 et l'Autoroute A4

M. Marc Spautz est nommé Rapporteur du projet de loi sous rubrique.

3. 6396 Projet de loi relatif à l'adoption budgétaire du projet de construction d'une route reliant Luxembourg à Ettelbruck

M. Lucien Clement est nommé Rapporteur du projet de loi sous rubrique.

4. 6345 Projet de règlement grand-ducal portant exécution et sanction du règlement (CE) n°1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route

Les membres de la Commission adoptent le projet d'avis repris en annexe 1 du présent procès-verbal.

5. 6287 Projet de loi relatif à la construction du Lycée technique Gilsdorf

Monsieur le Rapporteur présente le projet de loi sous rubrique, pour les détails duquel il est prié de se reporter au document parlementaire afférent.

En bref, le projet a pour objet d'autoriser le Gouvernement à procéder à la construction d'un Lycée technique agricole à Gilsdorf. Il s'agit de doter le lycée technique agricole des infrastructures répondant à ses besoins, compte tenu de l'évolution de la population scolaire et des différentes formations. Les coûts liés à la construction de ce nouveau lycée sont de

100.000.000 euros. Il s'ensuit que l'autorisation du projet de construction par la voie législative s'impose en vertu de l'article 99 de la Constitution, car le seuil fixé à l'article 80 de la loi modifiée du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'Etat est dépassé.

Outre les infrastructures scolaires proprement dites comprenant salles de classe, salles spéciales et ateliers, le projet comporte un restaurant scolaire, un internat, des infrastructures sportives, une gare d'autobus et un parking.

A noter encore qu'il est prévu d'implanter ultérieurement, sur le site destiné à accueillir le nouveau lycée, un bâtiment pour les laboratoires de l'Administration des services techniques de l'agriculture (ASTA), ainsi que des locaux administratifs pour la Chambre d'agriculture. Ces deux projets de construction ne sont pas couverts par le projet de loi 6287. La voirie, les infrastructures d'adduction et d'évacuation et l'installation de chauffage à construire en vertu du projet de loi sous rubrique sont cependant conçues de manière à pouvoir desservir également ces futures constructions.

Monsieur le Rapporteur commente également l'avis du Conseil d'Etat datant du 11 octobre 2011. Celui-ci émet, entre autres, les remarques suivantes :

- il constate que le projet de construction du nouveau lycée n'est pas en phase avec le règlement grand-ducal du 6 janvier 2006 déclarant obligatoire le plan directeur sectoriel « Lycées » ;
- le projet de loi ne donnant aucune indication sur l'actuel propriétaire du terrain du nouveau lycée, il se demande si ce terrain fait déjà partie des domaines de l'Etat ou s'il reste à acquérir ;
- il note que le projet de loi ne contient aucune information ni sur l'état d'avancement des procédures découlant de l'application de la législation relative à l'aménagement au niveau communal, et, le cas échéant, de celle relative à la protection de la nature et des ressources naturelles, ni au sujet des incidences du projet sur l'environnement.

Les responsables du Ministère présentent ensuite le document PowerPoint repris en annexe 2 du présent procès-verbal. Suite à cette présentation, il est procédé à un échange de vues dont il y a lieu de retenir ce qui suit :

- si les représentants des groupes parlementaires DP et *déi gréng* reconnaissent que le projet de construire un nouveau lycée agricole dans le nord du pays est un projet important et nécessaire, ils estiment que le site retenu n'est pas optimal. Ils critiquent notamment, à l'instar du Conseil d'Etat, le fait que le projet de construction ne soit pas en phase avec le règlement grand-ducal précité du 6 janvier 2006. Ils sont en outre d'avis que le projet est incompatible avec le concept de la région *Nordstad* et avec le concept IVL car situé en milieu rural ;
- en réponse à ces critiques, Monsieur le Ministre fait valoir que la construction d'un lycée technique agricole constitue un besoin prioritaire. Or, les gouvernements successifs sont, depuis de nombreuses années, en quête d'un site adéquat dans le nord du pays en vue d'y implanter cette structure scolaire mais les recherches sont restées jusqu'à présent infructueuses. Les besoins étant devenus, au fil des années, de plus en plus impérieux, Monsieur le Ministre explique avoir fait diligenter, en collaboration avec Madame la Ministre de l'Education nationale et de la Formation professionnelle, une étude visant à déterminer les sites potentiels pour accueillir ce lycée technique dans le nord du pays. Il insiste sur le fait que le site d'implantation finalement retenu est celui qui correspondait le

mieux aux critères de sélection en vigueur et notamment aux exigences de l'aménagement durable. En effet, les avantages de ce site sont les suivants :

- la superficie disponible est importante. Or, un des critères de sélection était la présence de surfaces labourables à proximité ou à distance raisonnable du site du nouveau lycée afin de couvrir, dans la mesure du possible, les besoins de l'enseignement pratique sur place et de ne pas perdre de temps inutile dans les transports. Ce critère excluait d'office de retenir un terrain en milieu urbain ;
 - l'Etat luxembourgeois possédait déjà une partie du terrain, ce qui permettait de passer outre une partie de la procédure d'acquisition ;
 - il existe déjà une structure scolaire dans les environs et cette proximité peut être mise à profit au niveau des infrastructures ;
- la discussion autour de l'implantation du futur lycée technique agricole n'est pas à appréhender sous un angle unique mais plutôt comme une réflexion d'ensemble concernant, au total, cinq lycées. De ce fait, Monsieur le Ministre donne à considérer qu'il faut réfléchir à la réorganisation complète de la structure scolaire dans la région *Nordstad*. En effet, les projets relatifs à l'aménagement du lycée technique d'Ettelbruck, du lycée technique pour professions de santé, du Centre national de formation professionnelle continue et du *Nordstadlycée* sont, malgré des besoins évidents, tenus en suspens à cause du blocage dû au lycée technique agricole. Monsieur le Ministre évoque les différents sites en discussion en vue d'accueillir ces différentes structures scolaires mais requiert, pour des raisons évidentes de confidentialité, la plus grande discrétion de la part des personnes présentes ;
- suite à une intervention d'un membre de la commission parlementaire requérant des indications plus précises au sujet de l'augmentation du trafic routier que le nouveau site ne manquera pas d'engendrer, notamment aux abords immédiats et à l'intérieur des localités de Diekirch et de Gilsdorf, les responsables gouvernementaux informent qu'une étude est en cours de réalisation concernant l'accès au site du futur établissement ainsi que la réorganisation du trafic dans la ville de Diekirch et dans toute la région *Nordstad*. Il est en outre rappelé que, lorsque le nouveau lycée technique agricole deviendra opérationnel, le *Nordstadlycée* déménagera, réduisant d'autant les problèmes de circulation ;
- Monsieur le Ministre déclare comprendre les craintes exprimées par le bourgmestre de Diekirch devant l'ampleur du projet à construire. Pour rappel, il est en effet prévu que le campus du nouveau lycée technique agricole accueillera, outre le lycée lui-même, un internat, un bâtiment pour l'ASTA, ainsi que des locaux administratifs pour la Chambre d'agriculture. Dans ce contexte, Monsieur le Ministre fait valoir que la construction du nouvel internat se justifie par le fait que le Lycée technique agricole est le seul établissement scolaire de sa spécialité du Grand-Duché et que l'internat devra en conséquence héberger des élèves auxquels l'éloignement de leur domicile ne permet pas un aller-retour quotidien. En outre, c'est la Chambre d'agriculture elle-même qui a exprimé le désir d'avoir des locaux administratifs sur place ;
- parmi les autres critiques formulées à l'encontre du projet, figure son intégration dans le paysage. En réponse à une question afférente, il est signalé que l'étude relative aux incidences du projet sur l'environnement (« *Strategische Umwelt Prüfung* » ou SUP) n'est pas encore prête ;
- le nouveau lycée sera réalisé sur un terrain en forte pente. Le représentant du groupe *déi gréng* estime que la configuration du site et la déclivité du terrain poseront problème lors de la construction et engendreront des coûts supplémentaires ;

- l'actuel lycée, avec ses annexes, se trouve en tout et pour tout disséminé sur cinq sites différents. Le futur lycée sera quant à lui implanté sur trois sites.

Examen des articles

Le Conseil d'Etat propose de donner à l'intitulé du projet de loi la teneur suivante :

Projet de loi relatif à la construction d'un Lycée technique agricole à Gilsdorf

La commission parlementaire fait sienne cette proposition.

Les trois articles du projet de loi ne donnent pas lieu à observation de la part du Conseil d'Etat et se lisent comme suit :

Art. 1. *Le Gouvernement est autorisé à procéder à la construction du Lycée technique agricole à Gilsdorf.*

Art. 2. *Les dépenses occasionnées par la présente loi ne peuvent pas dépasser le montant de 100.000.000 euros. Ces montants correspondent à la valeur 678,72 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1er avril 2010. 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 sur les crédits du Fonds d'investissements publics scolaires.*

Luxembourg, le 7 mars 2012

La secrétaire,
Rachel Moris

Le Président,
Fernand Boden

ANNEXE 1

PROJET DE REGLEMENT GRAND-DUCAL portant exécution et sanction du règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route

AVIS DE LA COMMISSION DU DEVELOPPEMENT DURABLE (29.02.2012)

Le projet de règlement grand-ducal a. portant exécution et sanction du règlement (CE) No 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route, b. modifiant le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points a été déposé à la Chambre des Députés le 20 octobre 2011 par la Ministre aux Relations avec le Parlement, à la demande du Ministre du Développement durable et des Infrastructures.

Au texte du projet de règlement grand-ducal étaient joints un exposé des motifs et un commentaire des articles.

L'avis de la Chambre des Salariés date du 22 novembre 2011, celui de la Chambre de Commerce du 5 décembre 2011.

Le présent projet de règlement grand-ducal trouve sa base légale dans le règlement (CE) No 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route, dans la loi modifiée du 12 juin 1965 sur les transports routiers et dans la loi modifiée du 9 août 1971 concernant l'exécution et la sanction des décisions et des directives ainsi que la sanction des règlements des Communautés européennes en matière économique, technique, agricole, forestière, sociale et en matière de transports. Le règlement (CE) s'inscrit dans le cadre de l'instauration au sein de l'Union européenne d'une politique commune des transports et actualise les règles pour l'accès au marché des transports internationaux de marchandises par route sur le territoire de l'Union. Il établit les conditions auxquelles les transporteurs non résidents peuvent effectuer des transports dans un Etat membre et fonde les principes pour éviter des restrictions à la libre prestation de services de transport en raison de la nationalité ou du lieu d'établissement du transporteur.

*

Dans son avis du 31 janvier 2012, le Conseil d'Etat ne marque pas son accord avec l'approche préconisée consistant dans l'adoption dans un même texte des sanctions du règlement européen sur base de la loi modifiée du 9 août 1971 concernant l'exécution et la sanction des décisions et des directives ainsi que la sanction des règlements des Communautés européennes en matière économique, technique, agricole, forestière, sociale et en matière de transports, le traitement particulier du cabotage sur base de la loi modifiée du 12 juin 1965 sur les transports routiers, et l'abrogation de deux règlements grand-ducaux.

*

Par lettre du 14 février 2012 la Ministre aux Relations avec le Parlement a fait parvenir la prise de position du Ministre du Développement durable et des Infrastructures sur l'avis émis par le Conseil d'Etat. Tout en se déclarant d'accord avec la proposition de la Haute Corporation de scinder le projet de règlement en deux, le Gouvernement tient à remarquer qu'il y a lieu de scinder le texte en trois règlements grand-ducaux séparés, à savoir:

- un premier règlement grand-ducal avec les dispositions relatives au règlement (CE) n° 1072/2009 et abrogeant le règlement grand-ducal du 15 mars 1993. Sa base légale est constituée par la loi modifiée du 9 août 1971 concernant l'exécution et la sanction des décisions et des directives ainsi que la sanction des décisions et des règlements des Communautés européennes en matière économique, technique, agricole, forestière, sociale et en matière de transports;
- un deuxième règlement grand-ducal avec les dispositions concernant les transports effectués au Luxembourg par des transporteurs originaires de pays tiers pour lesquels les dispositions du règlement (CE) n° 1072/2009 ne s'appliquent pas, et abrogeant le règlement grand-ducal du 14 avril 1992. Sa base légale est constituée par la loi modifiée du 12 juin 1965 sur les transports routiers, et
- un troisième de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal du 26 août 1993 sur les avertissements taxés. Sa base légale est constituée par la loi modifiée du 14 février 1955 portant réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

Etaient joints à la lettre :

- 1) le texte avec commentaire du projet de règlement grand-ducal portant exécution et sanction du règlement (CE) n°1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route;
- 2) le texte avec commentaire du projet de règlement grand-ducal réglant les transports de marchandises par route effectués par des transporteurs originaires de pays tiers, avec un commentaire, et
- 3) le texte du projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points.

*

Dans la mesure où seul le projet sous 1) a besoin de l'agrément de la Conférence des Présidents, le Gouvernement a également fait parvenir un texte coordonné du projet sous 1), les textes commentés sous 2) et 3) étant joints à titre d'information.

*

En ce qui concerne le projet de règlement grand-ducal sous 1), le Gouvernement observe que, dans la mesure du possible, il est fait droit aux observations du Conseil d'Etat. Néanmoins, à l'article 8 (ancien article 10), il préfère ne pas supprimer simplement cet article, mais remplacer l'immobilisation par la confiscation, tout en respectant l'argumentation du Conseil d'Etat.

Toujours selon le Gouvernement, le Conseil d'Etat se contredit dans ses observations relatives aux articles 3 et 4 en ce que pour une même procédure, mais pour deux documents différents, il se déclare à l'article 3 d'accord avec une délégation au niveau du ministre et à l'article 4 il invoque la Constitution pour dire que cette délégation n'est pas possible. Le Gouvernement opte dès lors de suivre également à l'article 3 l'observation faite par le Conseil d'Etat dans le cadre de l'article 4.

Enfin, le Gouvernement insiste que les dispositions reprises maintenant dans le deuxième règlement grand-ducal sont absolument nécessaires, car autrement les infractions commises par des transporteurs originaires de pays

tiers resteraient impunies, alors que des infractions identiques ou similaires commises par des transporteurs communautaires sont sanctionnées. Il préfère donc de ne pas simplement supprimer ces dispositions, mais de les mettre dans un règlement grand-ducal séparé.

*

Au vu de ce qui précède, la Commission du Développement durable donne son assentiment au texte du projet de règlement grand-ducal portant exécution et sanction du règlement (CE) n°1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route, tel qu'il a été amendé suite à l'avis du Conseil d'Etat.



MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DES INFRASTRUCTURES
Administration des bâtiments publics

Division des travaux neufs

ANNEXE 2

MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DES INFRASTRUCTURES

PROJET DE LOI RELATIF A LA CONSTRUCTION D'UN LYCEE TECHNIQUE AGRICOLE A GILSDORF

29 février 2012

SITUATION ACTUELLE

Infrastructures actuelles du LTA réparties sur 3 sites différents:

- bâtiment central, rue Salentiny à Ettelbruck,
(pensionnat, salle de sports, ateliers, nouveau pavillon ainsi que des serres)
- annexe à la laiterie « Laduno » à Erpeldange,
(4 salles de classes et 3 ateliers) (location)
- hall pour travaux pratiques
(paysagiste-pépiniériste) à Colmar-Berg.

SITUATION PROJETEE

- Regroupement de toutes les activités sur un même site
- Installation d'infrastructures répondant aux besoins du LTA
- Possibilité d'aménager des surfaces de cultures extérieures supplémentaires

PROGRAMME DE CONSTRUCTION

Capacité du nouveau lycée: 800 élèves

Structure d'enseignement:

- 29 salles de classe
- 27 salles spéciales et salles de classes polyvalentes
(informatique, biologie, chimie, physique, agriculture, horticulture, environnement naturel et forestier, éducation artistique)
- 18 ateliers et laboratoires avec salles de préparation et aires de stockage
(ajustage, mécanique, électrotechnique, bois, horticulture, constructions métalliques, machines horticoles, forestières et agricoles, agriculture, horticulture, environnement naturel et forestier, atelier de réparation,...)
- 1 hall avec aire de travail (paysagisme), emplacements machines agricoles et stockage
- 2400 m² de serres et tunnels
- 1 salle de sport multifonctionnelle à 1 unité

Structures d'administration:

- Bureaux, salles de réunion, salles pour enseignants

Structures d'accueil:

- Salle polyvalente (200 personnes)
- Restaurant (150 places) et cafétéria (60 places)
- Bibliothèque
- SPOS

Internat pour 60 élèves

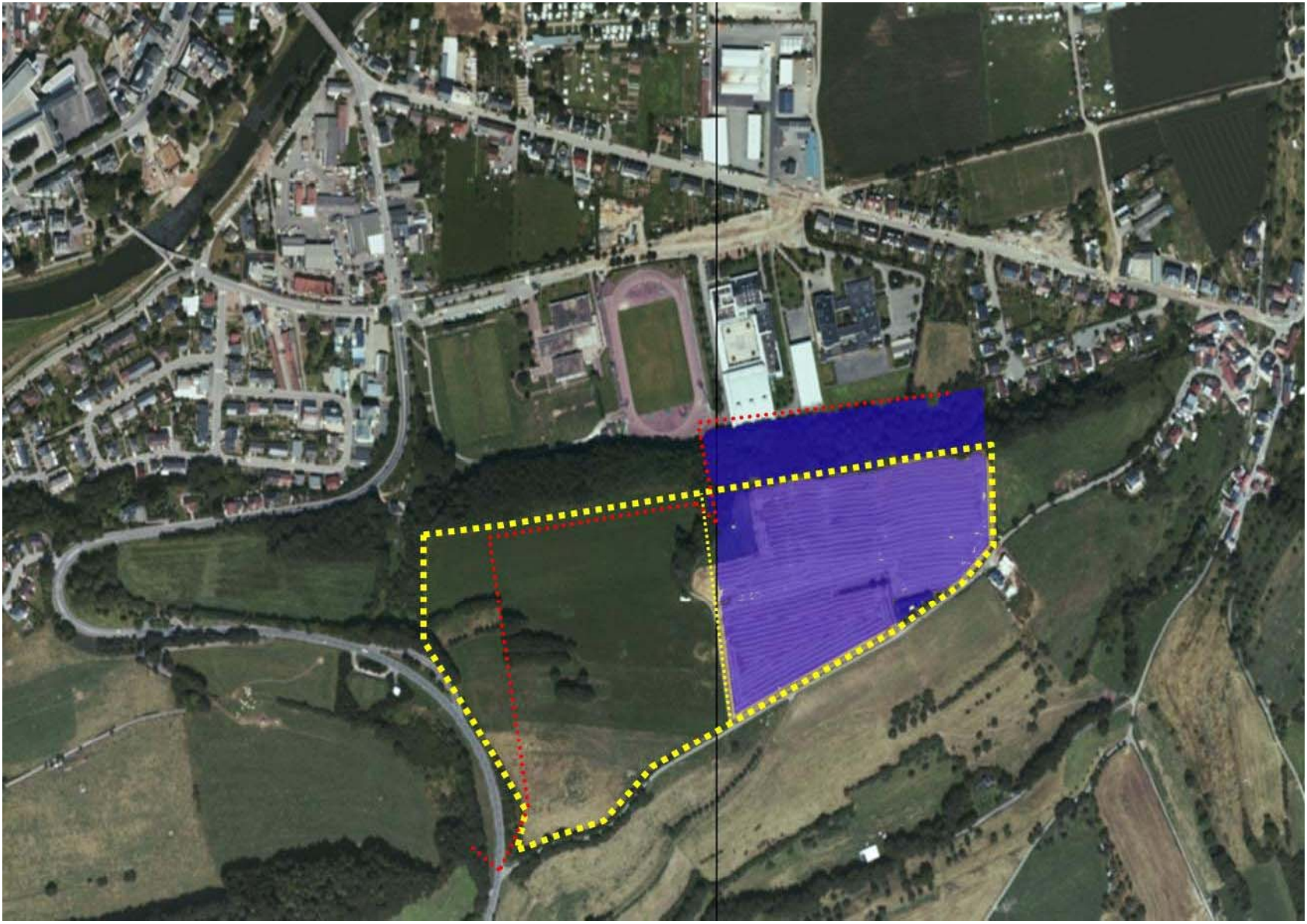
Aménagements extérieurs

- Parking d'environ 100 emplacements
- Terrain de sport extérieur
- Quai de bus
- 6,35 ha surfaces en pleins champs (horticulture, arboretum, pépinière)

PARTIE URBANISTIQUE

Implantation

- Terrain d'une superficie d'environ 15 hectares
- Site d'implantation à la périphérie de Diekirch et de Gilsdorf sur le territoire de la commune de Bettendorf
- Majeure partie du terrain dans le périmètre d'agglomération (zone de bâtiments et d'aménagement publics)
- Accès à l'ouest sur le territoire de la commune de Diekirch
- Site bordé à l'ouest par la N14, au sud par la rue « um Knaeppchen »
- Au nord, terrain descendant vers la rue Joseph Merten



Accès

- Accès carrossable du complexe scolaire assuré depuis la nationale N14
- Aménagement d'un nouveau giratoire sur la N14
- Chemin piétonnier existant à l'ouest réaménagé et prolongé
- Nouvelle liaison piétonnière depuis la rue Joseph Merten



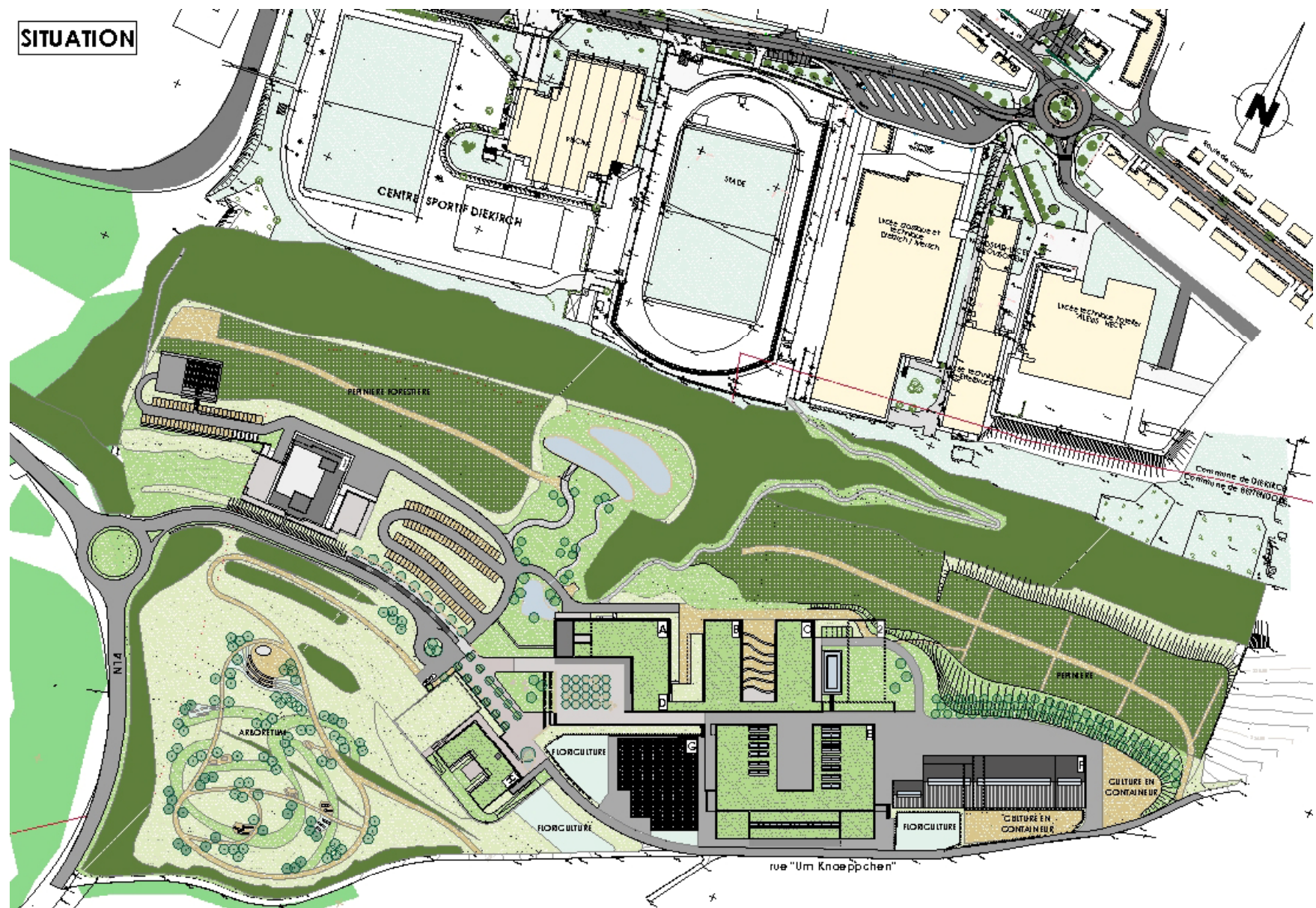


Situation actuelle, rue « um Knaeppchen »



Situation actuelle, vue vers Diekirch

SITUATION



PARTI ARCHITECTURAL

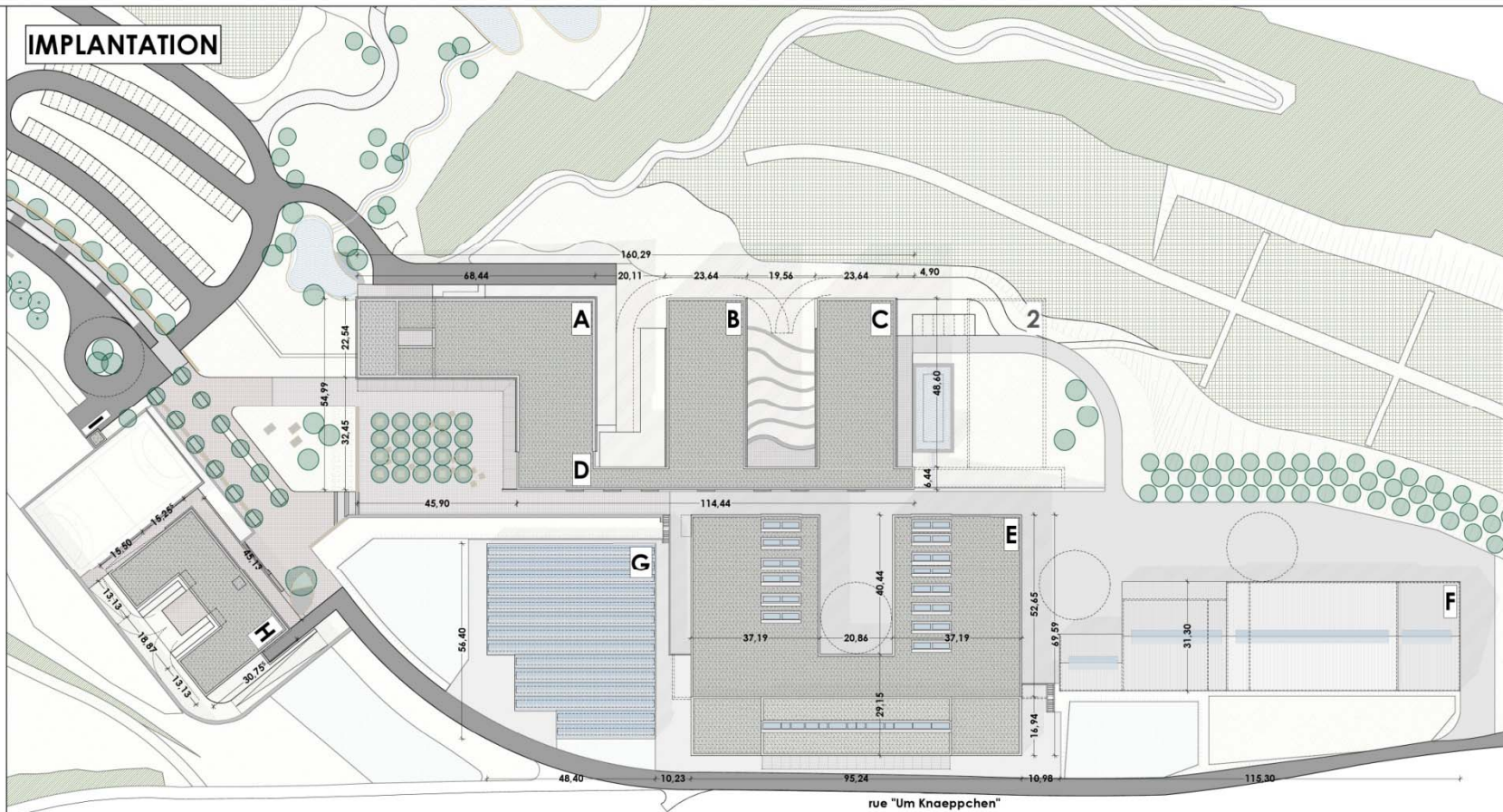
Concept général et fonctionnel

- Parti architectural découlant du parti urbanistique:
 - > intégration des volumes dans l'environnement existant
 - > respect de la topographie du site
 - > minimisation de l'impacte visuel
- Complexe des serres à l'entrée du campus contribue à l'identification du lycée
- Aménagement de plusieurs volumes regroupés entre eux
- Salles de classe orientées nord
- Ateliers orientés vers rue « um Knaeppchen »
- Aires extérieures réservées pour aménagement surfaces en pleins champs

PERSPECTIVE



IMPLANTATION



LEGENDE

- | | | | |
|---|--|------------------------|---|
| A structures d'accueil, administration, enseignants, sport,... | D foyer d'entrée, circulation principale, ... | G serres | 1 laboratoire ASTA / chambre d'agriculture + MBR |
| B salles normales, spéciales,... | E ateliers travaux pratiques, entretien, réparation, stockage,... | H internat | 2 extension possible |
| C salles spéciales, sas décontamination, ... | F chaufferie, hall applications machines, hall de stockage, garage, ... | I poste "CREOS" | |

Echelle: 1 5 10 20 30 40 50

Date: 08.10.2010

G:\3 - PROJETS\0722-LTA Gilsdorf\0722-Plan\0722-Projet de loi\0722-APD06 Layout-Loi.pln

Lycée technique agricole à Gilsdorf

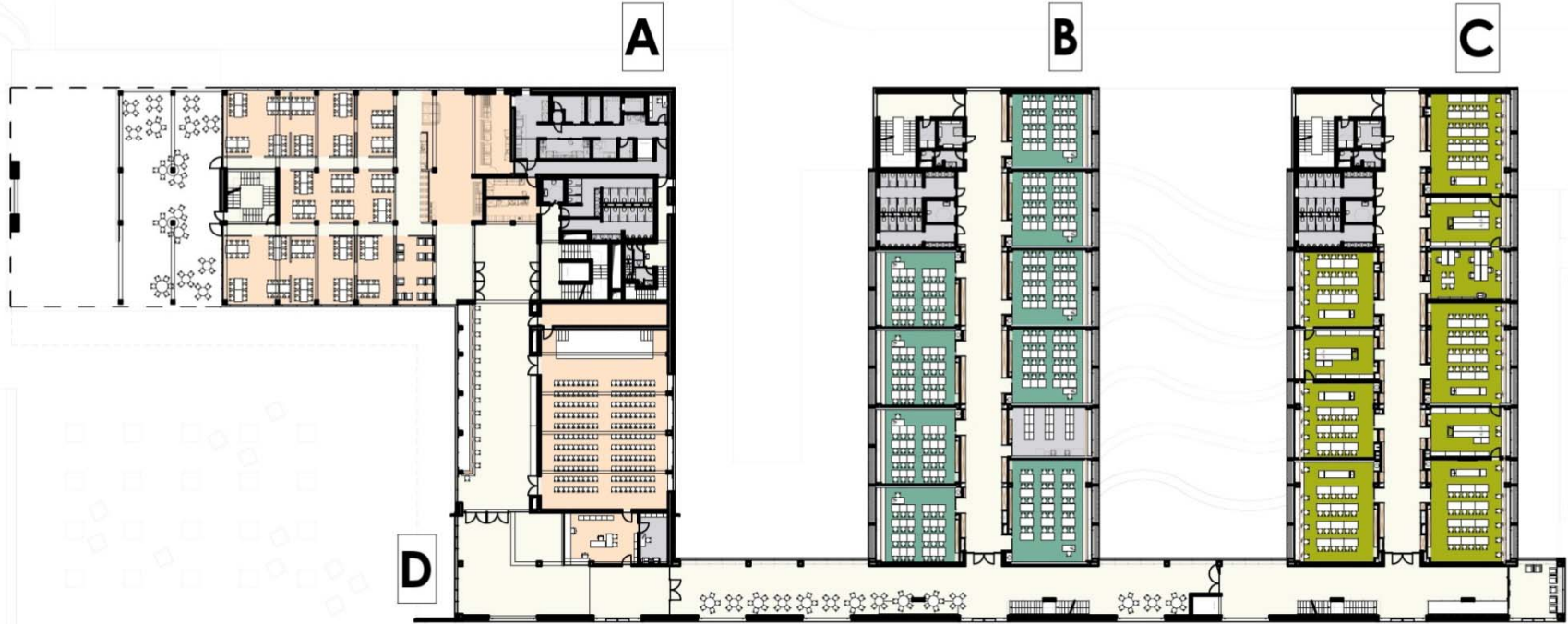
- Projet de loi -

L'ensemble est composé de huit bâtiments

Administration, accueil et enseignement

- Entrée sur place centrale du campus
- Trois volumes reliés par une desserte centrale
- Deux ailes nord-sud regroupant les salles de classes et salles spéciales
- Classes orientées sur cours intérieures
- Hall sportif multifonctionnel au sous-sol

Administration, accueil et enseignement



niveau entrée place centrale



niveau +1

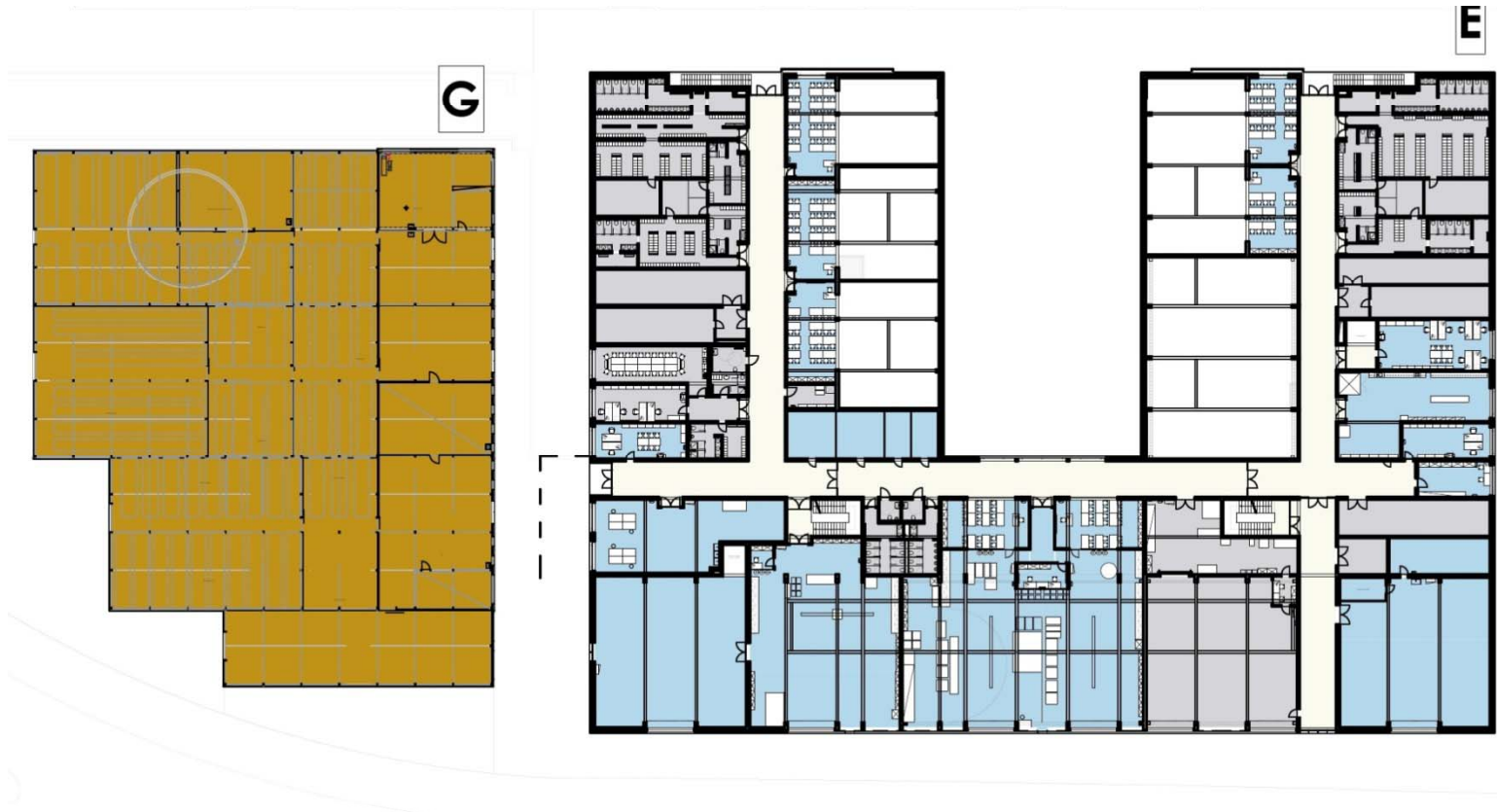
Ateliers, halls de stockage et serres

- Ateliers regroupés dans bâtiment à deux étages
- A l'écart des salles de classes
- Déclivité du terrain permettant deux accès carrossables

- Halls à l'extrémité est du site pour
 - > travaux pratiques paysagistes
 - > machines agricoles
 - > stockage matériel
 - > centrale de production d'énergie

- Serres en quatre parties comme élément prépondérant
 - > trois compartiments vitrés pour cultures
 - > une 'aire de travail' en construction massive

Ateliers, serres



niveau entrée « rue Knaeppchen »

Internat

- Délimite la place centrale
- Indépendant des structures scolaires du lycée
- Bâtiment se développant autour d'une cour intérieure
- 60 chambres avec espaces de séjour, répartis sur les trois niveaux
- Administration, restaurant, ateliers aménagés au niveau de l'entrée

Internat



niveau entrée



Niveau +1

Concept énergétique

- Infrastructure scolaire
 - > à consommation énergétique minimale
 - > offrant confort maximal aux utilisateurs

- Concept basé sur:
 - > très bonne isolation thermique de l'enveloppe
 - > masse du bâtiment comme climatiseur naturel (ventilation nocturne)
 - > ventilation naturelle
 - > réduction des installations techniques au nécessaire
 - > éclairage naturel par grandes surfaces vitrées

- Chauffage à copeaux de bois
 - > énergies renouvelables
 - > aspect éducatif lié aux cours enseignés au LTA

Façades



SURFACES ET VOLUMES

- Bâtiment A et D (structures d'accueil, sport, infrastructures communes):	3'295 m ²
- Bâtiment B (salles de classes):	2'340 m ²
- Bâtiment C (salles spéciales):	2'440 m ²
- Bâtiment E (ateliers):	6'495 m ²
- Bâtiment F et I (hall machines agricoles, production d'énergie):	2'785 m ²
- Bâtiment G (serres):	2'400 m ²
- Bâtiment H (internat):	1'900 m ²
Total surfaces nettes utiles:	21'655 m²
Total surfaces brutes:	38'616 m²
Volume brut:	173'211 m³

DEVIS ESTIMATIF Indice 678,72 – 1^{er} avril 2010

Coût de la construction:	51'500'000.-
Gros œuvres clos:	28'000'000.-
Installations techniques:	11'300'000.-
Parachèvements:	12'200'000.-
Coût complémentaire:	25'050'000.-
Total hors taxes et honoraires:	76'550'000.-
Total TTC:	100'000'000.-

Impressions



6395,6396



RECUEIL DE LEGISLATION

A — N° 119

11 juin 2012

Sommaire

Loi du 25 mai 2012 relative à la construction de la liaison Micheville entre la route N31 et l'autoroute A4 page 1564

Loi du 25 mai 2012 relative à l'adaptation budgétaire du projet de construction d'une route reliant Luxembourg à Ettelbruck 1564

Institut Luxembourgeois de Régulation – Règlement E12/08/ILR du 4 mai 2012 portant acceptation des tarifs d'utilisation du réseau et des tarifs des services accessoires à l'utilisation du réseau de distribution d'électricité, géré par Sudstrom S.à r.l. & Co S.e.c.s. – Secteur Electricité 1565

**Loi du 25 mai 2012 relative à la construction de la liaison Micheville
entre la route N31 et l'autoroute A4.**

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

Notre Conseil d'État entendu;

De l'assentiment de la Chambre des Députés;

Vu la décision de la Chambre des Députés du 24 avril 2012 et celle du Conseil d'État du 8 mai 2012 portant qu'il n'y a pas lieu à second vote;

Avons ordonné et ordonnons:

Art. 1^{er}. Le Gouvernement est autorisé à réaliser les travaux de construction en rapport avec la liaison Micheville comprenant la réalisation de la section courante entre la route N31 et l'autoroute A4 au nord de la cité Raemerich, la construction d'un échangeur et d'un giratoire au droit du crassier d'Ehlerange ainsi que le raccordement de celui-ci au rond-point Raemerich, la construction d'un ouvrage au-dessus du giratoire d'Ehlerange (OA01) et d'un ouvrage au-dessus de la RN31 (OA03), ainsi que le traitement des terres polluées avec leur mise en dépôt consécutive, respectivement leur évacuation vers une décharge appropriée.

Art. 2. Les dépenses occasionnées par la présente loi ne peuvent pas dépasser le montant de 138.000.000 euros. Ce montant correspond à la valeur de 685,44 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1^{er} octobre 2010. Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, le montant est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix de la construction précité.

Art. 3. Les dépenses sont imputées à charge du Fonds des Routes.

Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Mémorial pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

*Le Ministre du Développement
durable et des Infrastructures,
Claude Wiseler*

*Le Ministre des Finances,
Luc Frieden*

Château de Berg, le 25 mai 2012
Henri

Doc. parl. 6395; sess. ord. 2011-2012.

**Loi du 25 mai 2012 relative à l'adaptation budgétaire du projet de construction
d'une route reliant Luxembourg à Ettelbruck.**

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

Notre Conseil d'État entendu;

De l'assentiment de la Chambre des Députés;

Vu la décision de la Chambre des Députés du 24 avril 2012 et celle du Conseil d'État du 8 mai 2012 portant qu'il n'y a pas lieu à second vote;

Avons ordonné et ordonnons:

Art. 1^{er}. Le Gouvernement est autorisé à adapter en termes réels les dépenses concernant les lois du 27 juillet 1997 et du 3 août 2005 autorisant le Gouvernement à procéder à la construction d'une route reliant Luxembourg à Ettelbruck.

Art. 2. Les dépenses résultant de l'adaptation des projets de loi précités ne peuvent pas dépasser la somme de 58.100.000 euros. Ce montant correspond à la valeur de 685,44 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1^{er} octobre 2010. 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 imputées à charge du Fonds des Routes.

Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Mémorial pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

*Le Ministre du Développement
durable et des Infrastructures,
Claude Wiseler*

*Le Ministre des Finances,
Luc Frieden*

Château de Berg, le 25 mai 2012.
Henri

Doc. parl. 6396; sess. ord. 2011-2012.

Institut Luxembourgeois de Régulation

Règlement E12/08/ILR du 4 mai 2012

portant acceptation des tarifs d'utilisation du réseau et des tarifs des services accessoires à l'utilisation du réseau de distribution d'électricité, géré par Sudstrom S.à r.l. & Co S.e.c.s.

Secteur Electricité

La Direction de l'Institut Luxembourgeois de Régulation,

Vu les articles 5 et 20 de la loi du 1^{er} août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité;

Vu le règlement E09/03/ILR du 2 février 2009 fixant les méthodes de détermination des tarifs d'utilisation des réseaux de transport, de distribution et industriels et des services accessoires à l'utilisation des réseaux;

Vu la demande de Sudstrom S.à r.l. & Co S.e.c.s. du 12 janvier 2012;

Vu la demande de Sudstrom S.à r.l. & Co S.e.c.s. du 1^{er} mars 2012;

Arrête:

Art. 1^{er}. Les tarifs d'utilisation du réseau de distribution d'électricité géré par Sudstrom S.à r.l. et Co S.e.c.s. sont acceptés comme suit:

En moyenne tension (20 kV), les tarifs applicables sont les suivants:

	Durée d'utilisation annuelle < 3.000 h	Durée d'utilisation annuelle > 3.000 h
Composante puissance	15,86 EUR/kW	76,87 EUR/kW
Composante énergie	2,97 cts/kWh	0,93 cts/kWh

Pour les utilisateurs raccordés au niveau de tension 5 kV, les tarifs applicables sont les tarifs moyenne tension (20 kV) dont la composante énergie est augmentée d'une prime de 0,18 cts/kWh.

En basse tension (0,4 kV), les tarifs applicables sont les suivants:

- Pour les utilisateurs avec enregistrement de la courbe de charge:

	Durée d'utilisation annuelle < 3.000 h	Durée d'utilisation annuelle > 3.000 h
Composante puissance	24,69 EUR/kW	116,82 EUR/kW
Composante énergie	4,56 cts/kWh	1,48 cts/kWh

- Pour les utilisateurs sans enregistrement de la courbe de charge:

Prime fixe annuelle	24 EUR
Composante énergie	6,40 cts/kWh

Art. 2. Les tarifs accessoires à l'utilisation du réseau de distribution d'électricité géré par Sudstrom S.à r.l. et Co S.e.c.s., à savoir les tarifs pour la location des éléments du comptage, pour la lecture et la mise à disposition de valeurs, ainsi que pour la facturation, sont acceptés comme suit:

Tarifs de comptage	EUR/mois
Eintarif Drehstrom Zähler	2,65 EUR/mois
Zweitarif Drehstrom Zähler inklusive Rundsteuerempfänger	3,33 EUR/mois
Mittelspannungszähler/Niederspannungszähler mit Lastprofil inklusive Modem	24,91 EUR/mois
Mittelspannungszähler/Niederspannungszähler mit Leistungsmessung	26,18 EUR/mois

Art. 3. L'Institut accepte au titre de tarif accessoire à l'utilisation du réseau la redevance, fixée à 60 EUR, pour le raccordement d'une installation photovoltaïque dans le cas d'un raccordement basse tension existant d'une intensité de 40 ampères par phase.

Art. 4.

- a) L'Institut accepte la redevance forfaitaire unique de 800 EUR pour le raccordement au réseau basse tension à l'intérieur d'une zone délimitée, avec mise à disposition d'une intensité de 40 ampères par phase.
- b) L'Institut accepte la redevance forfaitaire unique de 3.050 EUR pour le raccordement au réseau basse tension à l'intérieur d'une zone délimitée d'un utilisateur disposant d'une intensité de 50 ampères par phase.
- c) L'Institut accepte la redevance forfaitaire unique de 5.130 EUR pour le raccordement au réseau basse tension à l'intérieur d'une zone délimitée d'un utilisateur disposant d'une intensité de 63 ampères par phase.

- d) L'Institut accepte la redevance forfaitaire unique de 8.700 EUR pour le raccordement au réseau basse tension à l'intérieur d'une zone délimitée d'un utilisateur disposant d'une intensité de 80 ampères par phase.
- e) L'Institut accepte la redevance forfaitaire unique de 13.560 EUR pour le raccordement au réseau basse tension à l'intérieur d'une zone délimitée d'un utilisateur disposant d'une intensité de 100 ampères par phase.

Art. 5. Les tarifs acceptés par le présent règlement entrent en vigueur au 1^{er} jour du deuxième mois suivant celui de leur publication au Mémorial.

Art. 6. Le présent règlement sera publié au Mémorial et sur le site Internet de l'Institut.

La Direction

(s.) Paul Schuh

(s.) Jacques Prost

(s.) Camille Hierzig

Le présent règlement a été approuvé par arrêté ministériel du 24 mai 2012.
