



CHAMBRE DES DÉPUTÉS
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Dossier consolidé

Projet de loi 6396

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

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	6396/00	<u>5</u>
02-04-2012	Avis du Conseil d'Etat (30.3.2012)	6396/01	<u>14</u>
19-04-2012	Rapport de commission(s) : Commission du Développement durable Rapporteur(s) :	6396/02	<u>17</u>
24-04-2012	Premier vote constitutionnel (Vote Positif) En séance publique n°24 Une demande de dispense du second vote a été introduite	6396	<u>20</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)	6396/03	<u>23</u>
18-04-2012	Commission du Développement durable Procès verbal (39) de la reunion du 18 avril 2012	39	<u>26</u>
29-02-2012	Commission du Développement durable Procès verbal (32) de la reunion du 29 février 2012	32	<u>38</u>
11-06-2012	Publié au Mémorial A n°119 en page 1564	6395,6396	<u>73</u>

Résumé

6396 : RESUME

L'objet du projet de loi consiste à 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.

6396/00

N° 6396

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2011-2012

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

* * *

(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) Exposé des motifs	2
4) Annexes	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 l'adaptation budgétaire du projet de construction d'une route reliant Luxembourg à Ettelbruck.

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 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.

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

*

EXPOSE DES MOTIFS

Objectif

L'objet du présent projet de loi consiste à 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.

Historique

La loi spéciale du 27 juillet 1997 autorisant le Gouvernement à procéder à la construction d'une route reliant Luxembourg à Ettelbruck est à la base de la construction du tronçon Luxembourg-Mersch de la grande voirie du Nord. Le tracé fut choisi après de longues discussions parmi une multitude de variantes.

Le 30 avril 1992, la Chambre des Députés avait demandé au gouvernement de poursuivre les études en vue de proposer un tracé ayant un impact aussi réduit que possible sur l'environnement naturel et humain.

Le 10 février 1995, le Gouvernement s'est prononcé en faveur de la variante „écologique“. Ce choix fut confirmé le 13 juillet 1995 par le vote d'une motion par la Chambre des Députés qui invite le Gouvernement à analyser l'impact sur l'environnement de cette variante „Est“.

Comme déjà annoncé dans l'exposé des motifs de la loi initiale, „de toutes les variantes étudiées au fil des années, ce fut de loin celle au coût budgétaire le plus élevé qui a été retenue, ce qui démontre la volonté politique du Gouvernement de minimiser l'impact négatif de la nouvelle route sur l'environnement naturel et humain“.

La loi de 1997 n'a été votée que sur la base d'un projet très sommaire, dont les estimations de coûts et de délais n'étaient pas fondées sur des études approfondies.

Les études d'avant-projet sommaire et d'avant-projet détaillé n'ont été lancées qu'après le vote de la première loi.

Néanmoins, les travaux de la Route du Nord ont déjà pu démarrer au cours de l'année 1998 avec la mise en chantier des viaducs Glaasbuurgrohn et Groussheck, et c'est en date du 13 septembre 2002 que le premier tronçon entre l'autoroute de Trèves et l'échangeur Waldhaff sur la RN11 a été mis en service. Lors de ces 4 années, les travaux de la jonction Grünewald, de la liaison entre l'A1 et la RN11 avec aménagement d'un raccordement provisoire à cette dernière, des viaducs Glaasbuurgrohn et Groussheck ainsi que des élargissements Nord et Sud de l'A1 (section 1) ont pu être achevés.

Les travaux sur le tronçon Mersch-Lorentzweiler ont démarré en début de l'année 2000 avec le chantier du tunnel Gosselerberg, premier grand tunnel de la route du Nord, dont l'adjudication a eu

lieu en 1999. Le chantier du viaduc de Lorentzweiler a commencé en 2001, suivi en 2003 par l'échangeur de Lorentzweiler. La mise en service du tronçon Lorentzweiler-Mersch suite aux retards pris notamment dans les difficultés encourues par le chantier du tunnel de Gosseldange, a eu lieu le 24 janvier 2008.

En ce qui concerne le tronçon Waldhaff-Lorentzweiler, les travaux de construction du tunnel Grouft ont débuté le 14 février 2005. Bien que l'ouverture de la soumission ait déjà eu lieu en 2003, le chantier n'a pas pu être adjugé qu'en fin de l'année 2004 pour des raisons procédurales.

Avec une longueur d'environ 2.960 mètres et une pente longitudinale de 4,5% à creuser dans une géologie difficile à travers la nappe phréatique, le tunnel Grouft constitue la pièce maîtresse de la route du Nord.

Or, suite aux grandes catastrophes de tunnels survenus en 1999 (tunnel du Mont Blanc et tunnel des Tauern) et en 2001 (tunnel du Gotthard), la conception des tunnels a changé de fond en comble. C'est en 2000 que l'Administration des Ponts et Chaussées a présenté une note technique sur l'aménagement d'une 3ème voie dans le tube montant du tunnel Grouft, nécessaire pour des raisons de sécurité sur laquelle l'étude détaillée du projet s'est basée à partir de l'année 2001. Vu la prise de conscience des risques liés à l'exploitation des tunnels au niveau international, la situation normative se trouvait en constante évolution depuis l'année 2000 et il a fallu adapter plusieurs fois les projets des 3 tunnels de la route du Nord.

Les travaux du tunnel Stafelter ont commencé le 15 septembre 2008 et le chantier de la section courante entre les deux tunnels ainsi que la réalisation du grand passage à gibier ont été lancés à partir de la fin 2009.

Le 19 mai 2005, le projet de loi d'une première rallonge budgétaire fut déposé à la Chambre des députés sur base de documents d'exécution et projets détaillés permettant d'avancer un budget total beaucoup plus réaliste comparé à la loi de 1997.

En ce qui concerne les plannings, le délai initial avancé en 1997, prévoyant l'ouverture de la route du Nord en 2006, était intenable entre autres pour des raisons similaires:

- la loi de 1997 ne tenait pas compte de la complexité extrême du projet liée à la présence des 3 tunnels;
- les adaptations des projets suite aux graves catastrophes de tunnels à l'étranger;
- l'ouverture du tunnel Gousselerbiert a été retardée en raison des problèmes géologiques rencontrés lors de l'avancement du chantier, des difficultés lors de l'adjudication des installations techniques et de la durée prolongée des phases de test pour l'homologation du tunnel;
- le début des travaux du tunnel Grouft a pris un retard de trois ans dû à des difficultés d'acquisition des emprises nécessaires et à des procédures judiciaires poursuivies lors de l'adjudication des travaux de génie civil.

Il y a lieu de signaler que le dépassement de 41,7 millions d'euros de l'enveloppe budgétaire de 558.448.080 EUR autorisée par la deuxième loi de financement (2005) – premier montant calculé sur base d'études réelles et non pas sur base d'une étude préliminaire tel qu'il avait été le cas lors du vote de la première loi de financement – est de l'ordre de 7% (chiffres ramenés à la valeur 492,65 de l'indice semestriel des prix à la construction en vigueur au moment du vote de la loi initiale). Il est à souligner qu'il s'agit d'un projet d'une très grande envergure et complexité et que suivant les expériences internationales, les projets de construction de tunnels routiers peuvent atteindre des dépassements de l'ordre de 30% du coût initial vu l'importance des risques (risques géologiques, risques technologiques et risques financiers).

Détermination des adaptations budgétaires nécessaires

Sur base des documents fournis semestriellement à la Commission du Contrôle de l'exécution budgétaire de la Chambre des Députés, et notamment des tableaux élaborés en juin 2011, il s'est avéré qu'une nouvelle adaptation budgétaire est nécessaire.

Pour déterminer le montant de cette nouvelle adaptation, les auteurs du projet de loi se sont basés sur le dernier état financier daté au 10 juin 2011 (annexe 1) et sur la liste des engagements encore à réaliser pour finaliser le projet de construction (annexe 2), pour en déduire le montant nécessaire de la présente loi (annexe 3). Ce montant a été calculé en déduisant les engagements encore disponibles des engagements nécessaires pour finaliser la route du Nord avec des réserves de 11.721.169,79 € pour

couvrir tous risques imprévisibles de sorte que le budget supplémentaire net arrondi (indice date 1ère loi de financement: 492,65) se chiffre à 30.000.000 € (annexe 4).

Justification des dépassements par rapport aux budgets votés

Ci-après sont repris les justificatifs concernant les principaux dépassements par rapport aux budgets votés.

1. Tunnel Grouft

a. Avenant 1

► *Prestations hors marché*

La direction des travaux a décidé d'installer un éclairage plus performant pouvant servir – après la réalisation des travaux de bétonnage du tunnel – au passage de sécurité des camions devant traverser le tube pour rejoindre la décharge „Schwunnendall“ tout comme pour la mise en place des équipements techniques du tunnel jusqu'au moment de l'installation de l'éclairage définitif.

► *Dépassement sur marché de base*

- > Mise en place, à la demande de la direction des travaux, de silencieux sur les ventilateurs extérieurs dans le but de minimiser les nuisances acoustiques de la population avoisinante.
- > Amélioration de la membrane d'étanchéité entre le béton de remplissage, resp. le rocher et le béton de la voûte, dans l'intérêt d'un meilleur compartimentage.
- > Changement du système de drainage dans l'intérêt de la pérennité des tuyaux utilisés, tuyaux faisant preuve d'une plus grande résistance aux sollicitations des jets d'eaux d'une installation à haute pression.

b. Avenant 2

► *Prestations hors marché*

- > Le tunnel ne devant pas seulement être conforme à la directive européenne 2004/54/CE du Parlement Européen concernant les exigences de sécurité minimales applicables aux tunnels du réseau transeuropéen mais également aux directives RABT („Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Strassentunnels“) qui ont été modifiées en 2006, il s'est avéré nécessaire de compartimenter l'alimentation électrique non seulement sur 2 sections, mais sur 3, de sorte qu'il a été inéluctable d'ajouter un local technique supplémentaire.
- > Adaptation des fondations du portail d'entrée côté Nord avec la réalisation d'un éclairage indirect. Ces mesures ont nécessité la réalisation d'une partie des soubassements routiers, occurrence qui a alourdi le bilan financier de l'avenant 2 du tunnel Grouft mais qui aura des répercussions diminutives lors du décompte de la section „voirie“.

► *Dépassement sur marché de base*

- > Modification à la technique de l'étalement et du ferrailage aux abords du raccordement de la galerie de sécurité partant de la galerie 6 vers le CR122 entre Lorentzweiler et Blaschette.
- > Mise en conformité des portes des galeries transversales pour les mettre en conformité avec les normes RABT (modifiées en 2006).

c. Avenant 3

► *Prestations hors marché*

- > Achèvement de l'infrastructure d'incendie par la mise en place sur la conduite d'eau existante des poteaux d'incendie définitifs et des régulateurs de pression (poste conduisant à une moins-value dans le lot des équipements techniques).
- > Evacuation de quantités de matériaux d'excavation – ne pouvant pas être réutilisés comme prévu sur d'autres chantiers – sur la décharge du „Schwunnendall“.

► *Dépassement sur les marchés de base*

- > Evacuation des matériaux réutilisables entre-stockés aux abords du portail Sud sur la section courante vers le site de Höhenhof pour la mise en oeuvre de la couche portante du futur tarmac pour avions entre les P1 et P7.

- > Mise en place d'un système d'inspection et de drainage de la membrane d'étanchéité derrière le béton de la voûte.

d. Dépassement de quantités

- > Dépassement massif des armatures du béton armé de la voûte intérieure dû à une sous-estimation dans le dossier de soumission et à une modification de la norme „Eurocode“ applicable aux calculs du béton armé.
- > Dépassement des quantités de béton projeté nécessité pour une stabilisation du front de taille conforme au plan de sécurité des agents y travaillant.
- > Renforcement des pieds de la longrine de fondation de la voûte intérieure dans l'intérêt d'une plus grande stabilité garantissant la pérennité de cet ouvrage implanté dans des sous-sols de qualité médiocre.
- > Augmentation de la section de forage dans des sols de la classe 4 exigeant la mise en place de cintres lourds et ayant une répercussion sur le calcul des délais déterminants.
- > Multiplication des changements de l'atelier d'excavation due à une géologie hétérogène variant entre des sols meubles et des roches dures.

2. Dépassement: tunnel Stafelter

- > Le montant adjugé résulte du résultat de la soumission publique du 12 décembre 2007.

3. Dépassement: Peintures tunnels Grouft et Stafelter, signalisation verticale

- > Ces dépassements résultent d'une adaptation du devis aux prix résultant du marché du tunnel Gousselerbiereg.

4. Echangeur de Lorentzweiler – avenant 2

- > Réalisation d'un mur de soutènement entre la bretelle de l'échangeur en direction de Lintgen le long d'une propriété privée en vue de limiter l'emprise sur cette propriété.
- > Remplacement d'un fonçage sous les voies ferrées par une tranchée à ciel ouvert compliqué d'exécution vu sa réalisation – particulièrement durant les nuits et durant les coupures du courant des caténaies.

5. Dépassement: Equipements électromécaniques

- > Ces dépassements sont le résultat d'une nouvelle estimation du bureau d'études réalisé sur la base des prix des équipements analogues du tunnel Gousselerbiereg.

6. Dépassement: direction des travaux – surveillance

- > Ces dépassements s'expliquent par l'allongement des délais de réalisation, par la nécessité de réaliser les décomptes au-delà des périodes de travaux proprement dits et par une sous-estimation initiale des effectifs sur place.

7. Régies – tunnels Gousselerbiereg, Grouft et Stafelter

- > Ces postes en régie servent à l'exécution de menus marchés dans les domaines allant de prestations de services et de fournitures jusqu'à l'exécution de travaux.

Il s'agit en règle générale de marchés inférieurs aux seuils prévus au règlement grand-ducal portant exécution de la loi du 25 juin 2009 sur les marchés publics qui sont confiés soit à des prestataires spécialisés soit à des entreprises de la région.

8. Litige tunnel Gousselerbiere

- > Il s'agit du montant pour décompter le tunnel Gousselerbiere (y compris le règlement du litige et paiement d'intérêts de retard).

9. Dépassement: Finalisation des études et coordination sécurité santé

- > Il s'agit d'une estimation pour finaliser l'ensemble des études techniques et électromécaniques pour la section actuellement en construction de la Route du Nord, des études techniques de la voirie et, en ce qui concerne le poste „sécurité santé“, d'une augmentation due à l'allongement des délais de réalisation.

10. Risque planning, reprise dossiers techniques

- > Ce montant est dû aux suppléments de l'assistance technique à la maîtrise d'ouvrage et à la direction des travaux ainsi qu'à la reprise des dossiers due au rallongement des délais.

11. Postes médicaux avancés

- > Le projet des postes médicaux avancés n'était pas prévu sous cette forme dans le devis initial.

*

ANNEXES

Annexe 1: Situation financière 10 juin 2011

Annexe 2: Engagements à réaliser pour finaliser le projet

Annexe 3: Explications concernant le budget nécessité et composants de ce budget

*

ANNEXE 1

Situation financière 10 juin 2011

Loi du 27 juillet 1997 366.882.417 € à l'indice 492,65 (14.4.1997)

Loi du 3 août 2005: 229.000.000 € à l'indice 588,62 (14.4.2004), soit 191.565.663 € à l'indice 492,65

Budget total voté indexé sur date de la 1ère loi: 558.488.080 € à l'indice 492,65

<i>Montant engagé décompté (€)</i>	<i>Montant liquidé (€)</i>	<i>Montant engagé décompté sur date 1ère loi (€)</i>	<i>Montant liquidé sur date 1ère loi (€)</i>
<i>Totaux engagements/liquidations</i>			
632.026.338,81	540.349.030,11	531.475.174,39	462.850.983,37
<i>Budget total voté indexé sur date 1ère loi</i>			
		558.448.080,00	558.448.080,00

*

ANNEXE 2

Engagements à réaliser pour finaliser le projet

réserves	pos.	Engagements nécessaires pour finaliser RDN en date du 11.11.2009 avec montants modifiés en raison de devis actualisés	Montants	Montants indexés
			10.6.2011 (685,44)	10.6.2011 (1ère loi: 492,65)
	1	Finalisation études tunnels et coordination SS	2.576.036,12 €	1.851.488,38 €
	2	règlement litiges (Gousselerbiere et pylône 14) y. c. intérêts de retard	1.550.077,58 €	1.114.095,65 €
	3	Mise en peinture tunnel Grouft	530.373,51 €	381.198,22 €
	4	Mise en peinture tunnel Stafelter	740.000,00 €	531.864,20 €
	5	Portiques architecturés – échangeur Lorentzweiler (6)	240.000,00 €	172.496,50 €
	6	Ouvertures rapides (2 Lorentzweiler, 3 Plateau dont 2 aux portails, 1 Waldhaff)	225.000,00 €	161.715,47 €
	7	Marquage Waldhaff-Lorentzweiler (8.750 m)	300.000,00 €	215.620,62 €
	8	Clôtures type „Route du Nord“ h = 2 m (6.900 m SECC + 2*1.000 m échangeurs)	325.000,00 €	233.589,01 €
	9	Glissières de sécurité (3,45 km SECC, latéralement)	900.000,00 €	646.861,87 €
	10	Projet réseaux vers Heisdorf (conduite eau, CREOS, P&T)	15.996,17 €	11.497,02 €
	11	Déviations RN7 à Lorentzweiler	401.002,74 €	288.214,87 €
	12	Réaménagements définitif échangeur Lorentzweiler + remise en état (p. ex. Vallée Alzette)	750.000,00 €	539.051,56 €
	13	Charpente métallique Portail Nord Grouft (Stèles 29 m + Auvents 2 et 3 voies)	1.200.000,00 €	862.482,49 €
	14	Eclairage section courante et échangeurs	550.000,00 €	395.304,48 €
	15	Divers travaux et fournitures, finitions, adaptations de fin chantier, plantations, gardiennage	801.900,71 €	576.354,44 €
	16	Enrobés (2ème Binder, SMA 0/8 SECC et SMA claire 0/8 dans tunnels)	6.300.000,00 €	4.528.033,09 €
	17	Tunnel Grouft, Avenant 3	229.972,85 €	165.289,63 €
*	18	Tunnel Stafelter, génie-civil, Avenants et dépassements evtl. (estimés à 7,5%)	7.602.000,00 €	5.463.826,59 €
*	19	Section courante (dépassements + Avenants estimés à 5%)	900.000,00 €	646.861,87 €
	20	Régie Grouft, Stafelter, section courante non prévue au PDL2	2.161.452,19 €	1.553.512,23 €
	21	Postes médicaux avancés (Lorentzweiler, tunnel de secours, Waldhaff)	3.000.000,00 €	2.156.206,23 €
	22	Electromécanique du tunnel Grouft	31.332.476,20 €	22.519.760,16 €
	23	Electromécanique du tunnel Stafelter	8.215.000,00 €	5.904.411,40 €
*	24	Electromécanique (dépassements et avenants estimés à 5%)	2.900.000,00 €	2.084.332,69 €
	25	Signalétique tunnels Stafelter et Grouft	1.140.000,00 €	819.358,37 €
	26	Signalisation verticale	180.000,00 €	129.372,37 €
*	27	Risque „planning“: reprise dossiers techniques, rallongement assistance MO et DT	1.825.000,00 €	1.311.692,12 €
	28	Solde mesures compensatoires (21.070950 moins passage gibier et M.C.)	15.589.927,74 €	11.205.033,12 €
*	29	Divers et imprévus (2,5% lignes 1-28)	3.081.045,49 €	2.214.456,50 €
			95.562.261,31 €	68.683.981,14 €
			Coût actuel	Coût indice 1ère loi

ANNEXE 3

Explications concernant le budget nécessité et composants de ce budget

1. Engagements nécessaires pour finaliser la route du nord (<i>indice date 1ère loi de financement: 492,65</i>)	68.683.981,14 €
2. Budget disponible pour engagement (<i>indice date 1ère loi de financement: 492,65</i>):	26.972.905,61 €
3. Crédits supplémentaires devant être mis à disposition par la Chambre des Députés pour permettre la finalisation de la route du nord (<i>indice date 1ère loi de financement: 492,65</i>) {3=1-2}:	41.711.075,53 € *
4. Réserves incluses dans montant sub 3. (<i>indice date 1ère loi de financement: 492,65</i>):	11.721.169,78 € **
5. Budget supplémentaire nécessité net (<i>indice date 1ère loi de financement: 492,65</i>): {5=3-4}	29.989.905,75 €
6. Budget supplémentaire nécessité net arrondi (<i>indice date 1ère loi de financement: 492,65</i>)	30.000.000,00 €

* Les crédits supplémentaires devant être mis à disposition par la Chambre des Députés pour permettre la finalisation de la route du nord d'un montant de 41.711.075,53 € (*indice date 1ère loi de financement: 492,65*) correspondent à 58.033.978,71 € à l'indice semestriel des prix à la construction d'octobre 2010, 685,44, soit 58.100.000 € arrondis.

** La somme de 11.721.169,78 € correspond au total des positions sub. 18, 19, 24, 27 et 29 du tableau de l'annexe 2 ci-dessus.

6396/01

N° 6396¹**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2011-2012

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

* * *

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 texte du projet de loi, élaboré par le ministre du Développement durable et des Infrastructures, était accompagné d'un exposé des motifs comprenant 3 annexes, dont la première annexe reprend l'état financier à la date du 10 juin 2011, la deuxième énumère les engagements qui restent à réaliser pour finaliser le projet de construction et la troisième définit le montant faisant l'objet de la loi sous avis. Une fiche financière afférente ainsi qu'une fiche d'évaluation d'impact étaient jointes au texte du projet de loi.

*

CONSIDERATIONS GENERALES

L'autorisation demandée est exigée en vertu de l'article 99 de la Constitution, vu que le 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 Gouvernement a été autorisé par la loi du 27 juillet 1997 à procéder à la construction d'une route reliant Luxembourg à Ettelbruck (doc. parl. n° 4263). Les dépenses relatives aux travaux d'aménagement et de construction ont été arrêtées à quatorze milliards huit cents millions de francs, soit 366.882.417 euros à la valeur 492,65 de l'indice semestriel des prix de la construction. Par la loi du 3 août 2005 relative à l'adaptation budgétaire du projet de construction d'une route reliant Luxembourg à Ettelbruck, une enveloppe financière supplémentaire de 229.000.000 euros à la valeur 588,92 de l'indice semestriel des prix de la construction a été arrêtée (191.565.662 euros à la valeur 492,65 de ce même indice).

Le Conseil d'Etat constate que le projet de loi sous avis a pour objet d'adapter une seconde fois le budget pour la construction de la route reliant Luxembourg à Ettelbruck, dite Route du Nord, et ceci pour un montant maximal de 58.100.000 euros. Il ne refuse pas de se rallier à certaines justifications faisant partie intégrante de l'exposé des motifs des dépassements par rapport aux budgets votés. Cependant, il ne peut faire sienne l'argumentation des auteurs de l'exposé des motifs suggérant une bonne gestion financière du projet en admettant que le dépassement de crédits serait de l'ordre de 7% par rapport au coût initial, tout en renvoyant aux expériences internationales avec des dépassements potentiels de l'ordre de 30% pour des projets d'envergure comparable. Même en reprenant la méthode de calcul des auteurs et en se basant sur la seule valeur 492,65 de l'indice semestriel des prix de la construction, le Conseil d'Etat doit constater que le coût initial arrêté par la Chambre des députés par le vote de la loi du 27 juillet 1997 autorisant le Gouvernement à procéder à la construction d'une route reliant Luxembourg à Ettelbruck s'élevait à 366.882.417 euros et nullement à 558.448.080 euros. En effet, le montant de 558.448.080 euros a été fixé par la première loi d'adaptation budgétaire datant du 3 août 2005, autorisant à ce stade une augmentation budgétaire de 52,21% par rapport au coût initial. S'y ajoutent les 58.100.000 euros (41.758.527 euros à la valeur 492,65 de l'indice semestriel des prix de la construction) du projet de loi sous avis, ce qui fait monter le coût du projet de construction à

600.206.607 euros, toujours à la valeur 492,65 de l'indice semestriel des prix de la construction. Le projet connaît donc un dépassement de l'ordre de 63,6% par rapport au coût initialement arrêté. En adaptant le coût du projet de l'indice actuellement en vigueur (la valeur de l'indice semestriel des prix de la construction date du 1er octobre 2011 et est fixée à 707,11 points) et en tenant compte de nouvelles augmentations de la valeur de l'indice précité pendant la période d'achèvement du chantier, il y a lieu de constater que le coût du projet dépassera le montant de 850.000.000 euros.

Dans son avis du 21 juin 2005 sur le projet de loi relatif à l'adaptation budgétaire du projet de construction d'une route reliant Luxembourg à Ettelbruck (doc. parl. n° 5477¹), le Conseil d'Etat avait osé espérer que, vu l'ampleur des dépenses supplémentaires faisant l'objet de la loi du 3 août 2005 précitée, toutes les dépenses en rapport avec la réalisation du tronçon routier Luxembourg-Ettelbruck auraient été identifiées et évaluées correctement. Aujourd'hui, il y a lieu de constater qu'il n'en est rien. Même si le Conseil d'Etat peut admettre le bien-fondé de certaines adaptations au niveau de la sécurité technique des tunnels, dont notamment la mise en conformité avec les normes RABT modifiées en 2006 (*Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Strassentunnels*), il ne peut s'empêcher de s'interroger sur le caractère imprévu de certaines dépenses supplémentaires faisant l'objet du présent projet de loi. Le Conseil d'Etat doit rappeler 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 projet d'envergure. En effet, 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.

*

EXAMEN DES ARTICLES

Articles 1er et 2

Sans observation.

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

6396/02

N° 6396²**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2011-2012

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

* * *

RAPPORT DE LA COMMISSION DU DEVELOPPEMENT DURABLE

(18.4.2012)

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

En date du 18 avril 2012, la Commission du Développement durable a analysé le projet de loi ainsi que l'avis du Conseil d'Etat. Au cours de cette même réunion, la Commission a adopté le présent rapport.

*

II. CONSIDERATIONS GENERALES

L'objet du présent projet de loi consiste à 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 ainsi que celles inscrites dans la loi du 3 août 2005, à savoir 229.000.000 euros. L'autorisation demandée est exigée en vertu de l'article 99 de la Constitution, vu que le 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.

Les adaptations budgétaires prévues se chiffrent à 58.100.000 euros.

Sur base des documents fournis semestriellement à la Commission du Contrôle de l'exécution budgétaire de la Chambre des Députés, il s'est avéré qu'une nouvelle adaptation budgétaire est nécessaire. Pour déterminer le montant de cette nouvelle adaptation, les auteurs du projet de loi se sont basés sur le dernier état financier daté au 10 juin 2011 et sur la liste des engagements encore à réaliser pour finaliser le projet de construction, pour en déduire le montant nécessaire de la présente loi. Ce montant a été calculé en déduisant les engagements encore disponibles des engagements nécessaires pour finaliser la route du Nord avec des réserves de 11.721.169,79 € pour couvrir tous risques imprévisibles de sorte que le budget supplémentaire net arrondi (indice date 1ère loi de financement: 492,65) se chiffre à 30.000.000 €.

Des dépassements par rapport aux budgets votés sont à constater au niveau des tunnels Grouft, Stafelter et Gousselerbiérg (y compris le règlement du litige), de l'échangeur de Lorentzweiler, des équipements électromécaniques, de la direction des travaux, de la finalisation des études et de la coordination du poste „sécurité santé“ ainsi qu'au niveau des postes médicaux avancés.

*

III. LE CONSEIL D'ETAT

La Haute Corporation 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.

*

IV. COMMENTAIRE DES ARTICLES

Articles 1er et 2

Sans observation.

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 suivre cette recommandation.

*

V. 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 l'adaptation budgétaire du projet de construction d'une route reliant Luxembourg à Ettelbruck

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.

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

Luxembourg, le 18 avril 2012,

Le Rapporteur,
Lucien CLEMENT

Le Président,
Fernand BODEN

6396

Bulletin de Vote (Vote Public)

Page 1/2

Date: 24/04/2012 17:04:30
 Scrutin: 6
 Vote: PL 6396 Nordstross
 Description: Projet de loi 6396

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

	Oui	Abst	Non	Total
Présents:	39	4	5	48
Procuration:	9	1	2	12
Total:	48	5	7	60

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

CSV

Mme Adehm Diane	Oui		Mme Andrich-Duval Sylv	Oui	
Mme Arendt Nancy	Oui	(M. Oberweis Marcel)	M. Boden Fernand	Oui	(Mme Doerner Christin)
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	(M. Spautz Marc)	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	(M. Schaaf Jean-Paul)

LSAP

M. Angel Marc	Oui		M. Bodry Alex	Oui	
Mme Dall'Agnol Claudia	Oui		M. Diederich Fernand	Oui	
M. Engel Georges	Oui		M. Fayot Ben	Oui	(Mme Dall'Agnol Claud)
M. Haagen Claude	Oui		M. Klein Jean-Pierre	Oui	
M. Lux Lucien	Oui		Mme Mutsch Lydia	Oui	(M. Engel Georges)
M. Negri Roger	Oui		M. Scheuer Ben	Oui	
Mme Spautz Vera	Oui				

DP

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

ADR

M. Colombero Jean	Abst		M. Gibéryen Gast	Abst	(M. Henckes Jacques-Y)
M. Henckes Jacques-Yve	Abst		M. Kartheiser Fernand	Abst	

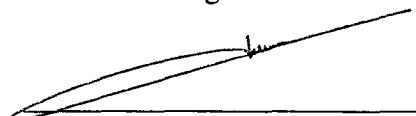
déi Lénk

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

Le Président:



Le Secrétaire général:



Date: 24/04/2012 17:04:30
Scrutin: 6
Vote: PL 6396 Nordstross
Description: Projet de loi 6396

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

	Oui	Abst	Non	Total
Présents:	39	4	5	48
Procuration:	9	1	2	12
Total:	48	5	7	60

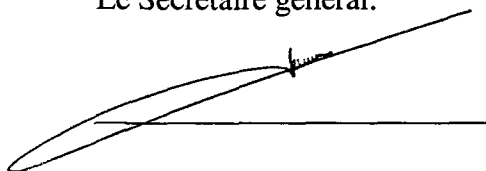
n'ont pas participé au vote:

Nom du député

Nom du député

Le Président:

Le Secrétaire général:



6396/03

N° 6396³

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2011-2012

PROJET DE LOI

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

* * *

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

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

qui a été adopté par la Chambre des députés dans sa séance du 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 DEPUTES

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 Grünewald, 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 intégralité. 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 Lden ≥ 70 dB et Lnight ≥ 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 À LA CONSTRUCTION D'UN LYCÉE TECHNIQUE AGRICOLE À 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

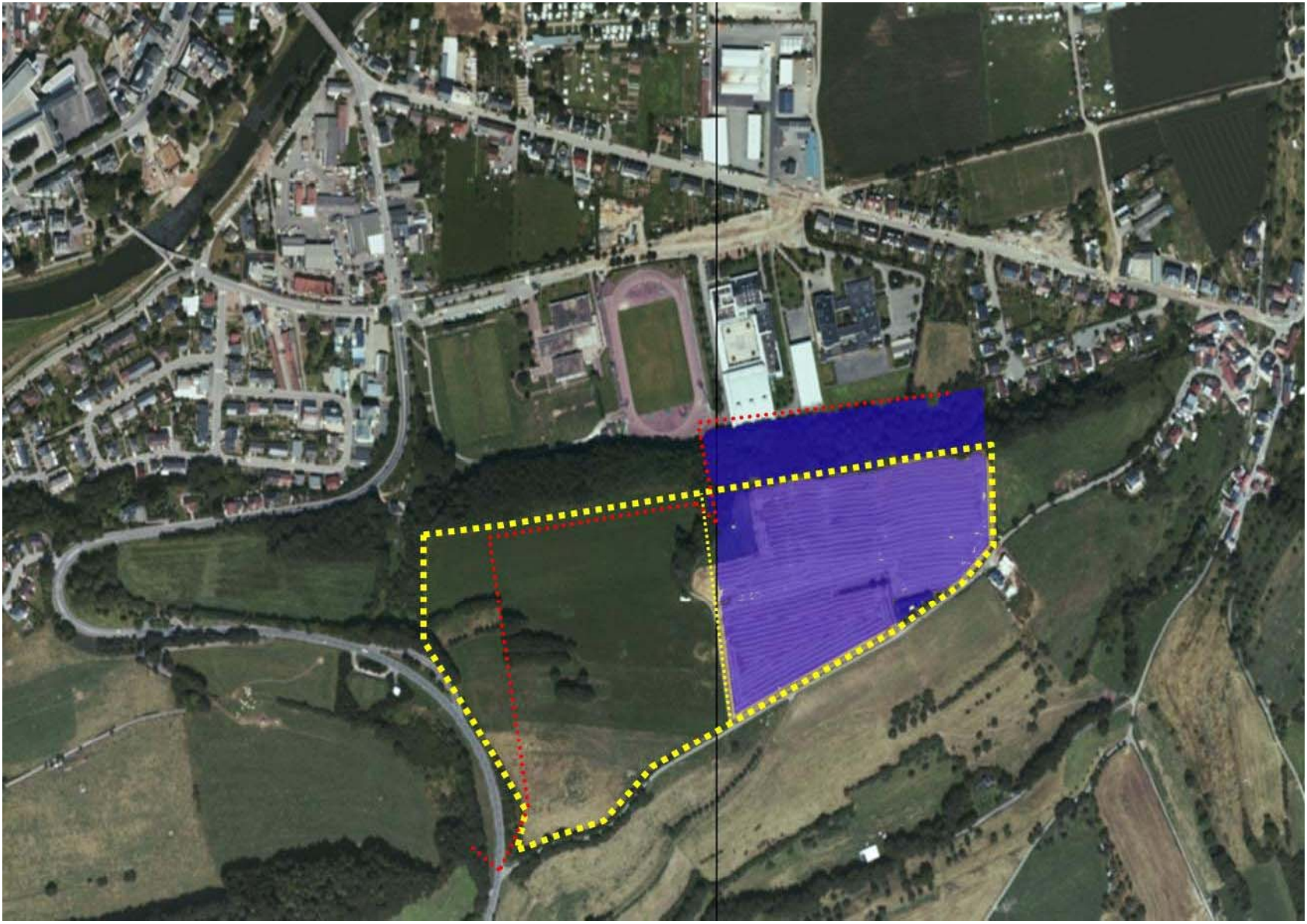
Aménagements extérieurs

- 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



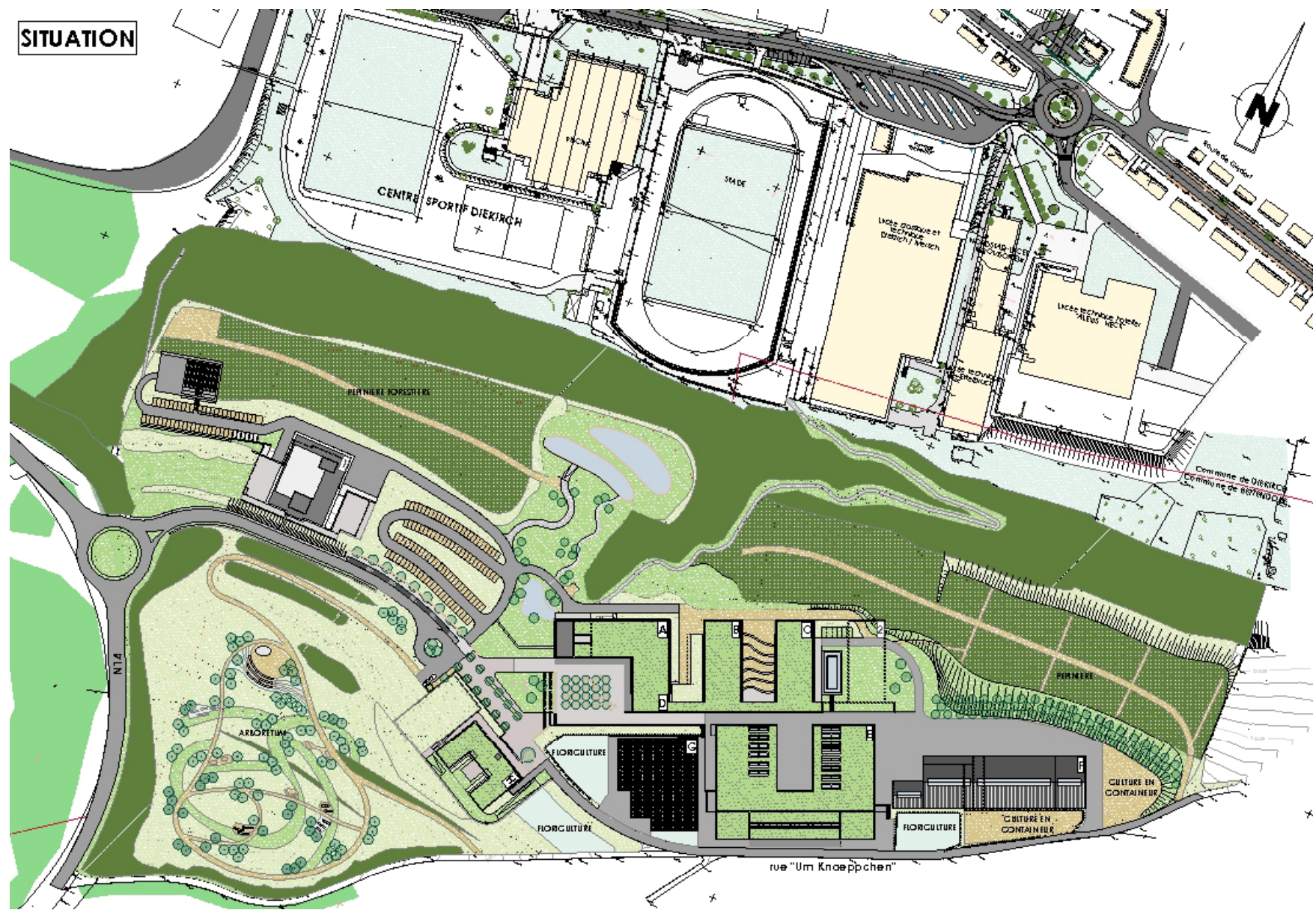


Situation actuelle, rue « um Knaeppchen »



Situation actuelle, vue vers Diekirch

SITUATION



PARTI ARCHITECTURAL

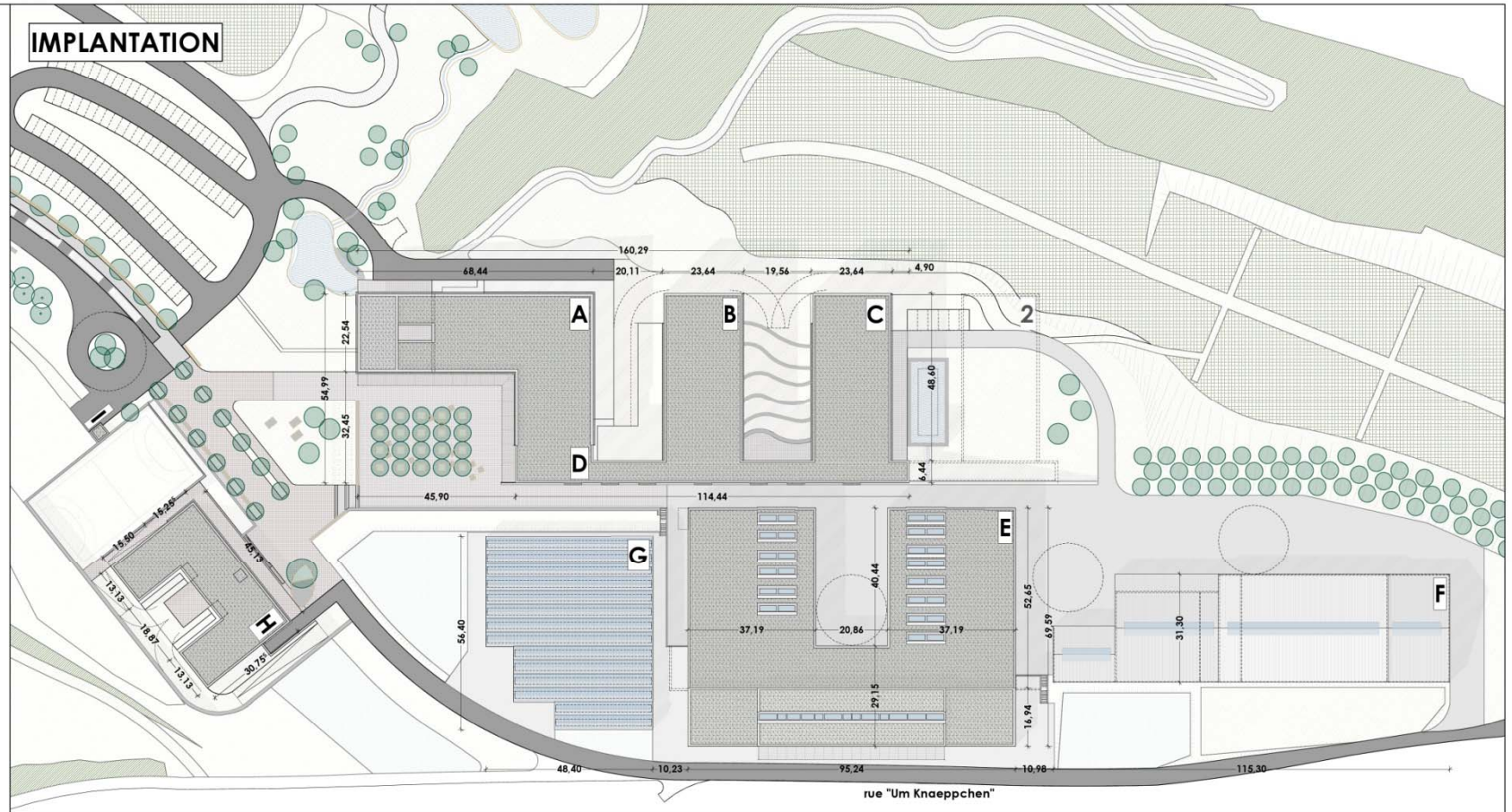
Concept général et fonctionnel

- 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" | |



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

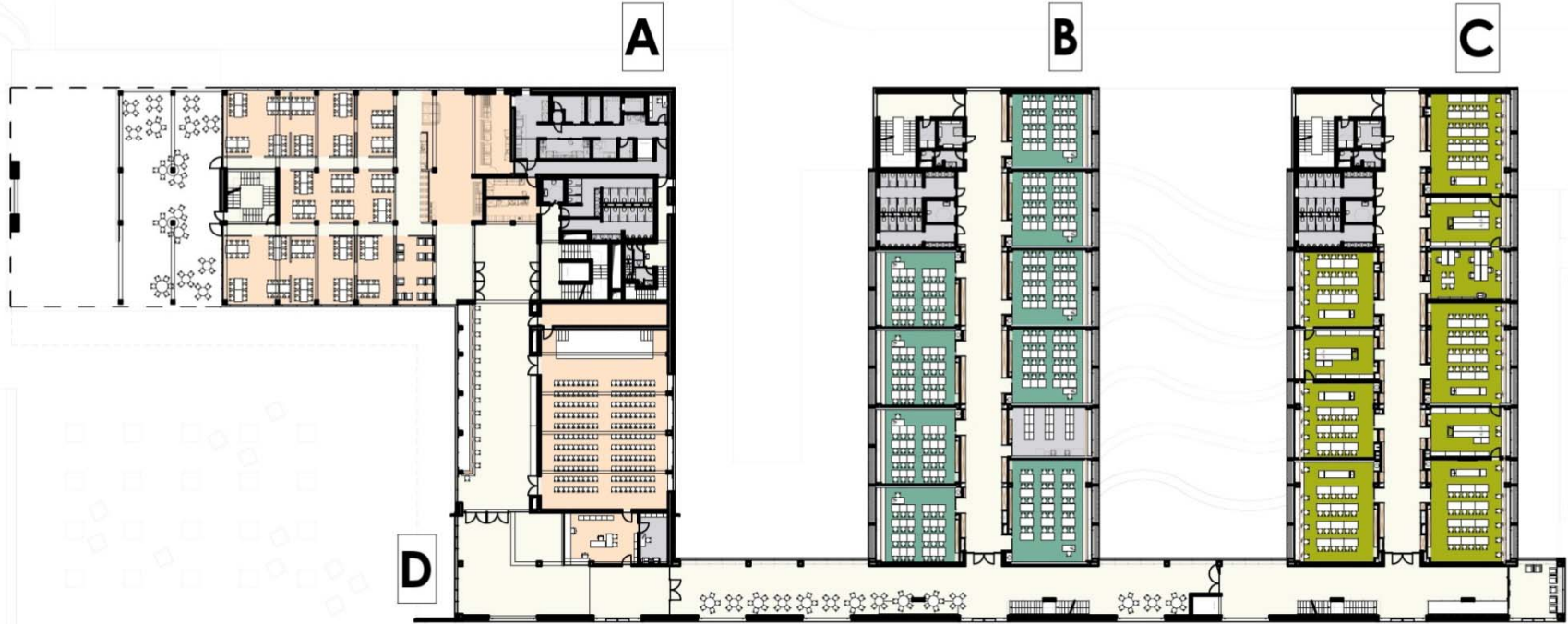
- Projet de loi -

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

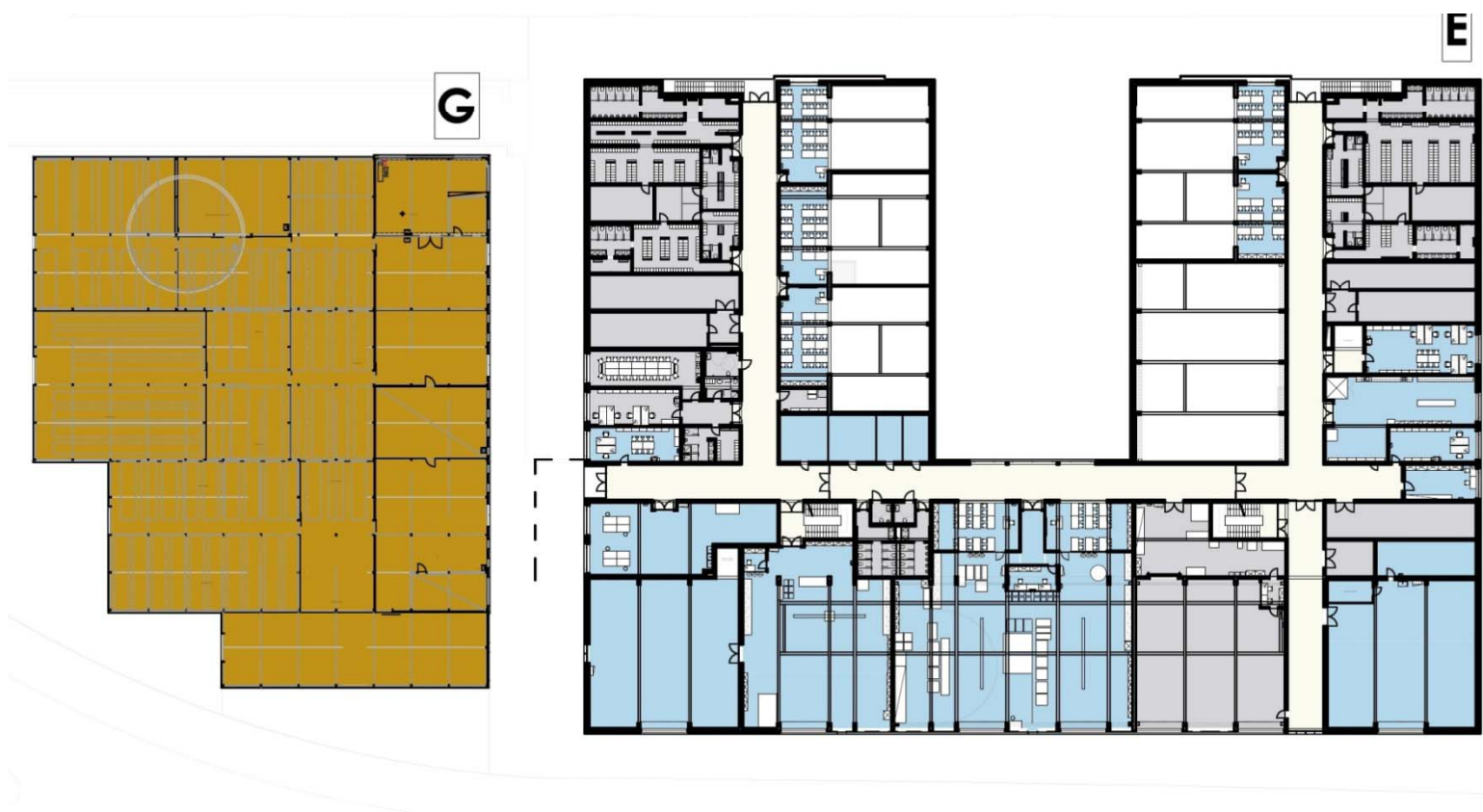
Ateliers, halls de stockage et serres

- 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



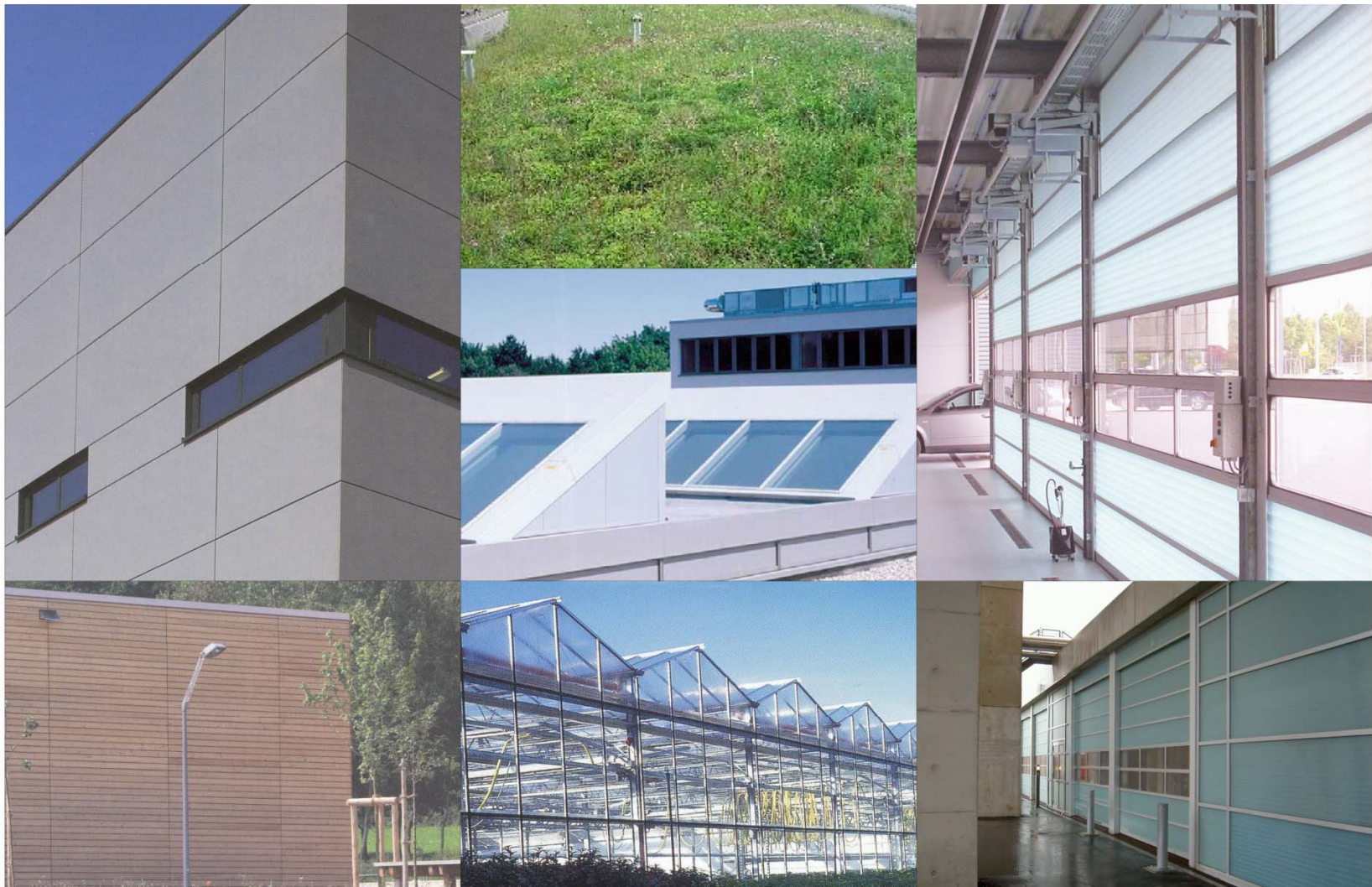
SURFACES ET VOLUMES

- 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

MEMORIAL
Journal Officiel
du Grand-Duché de
Luxembourg



MEMORIAL
Amtsblatt
des Großherzogtums
Luxemburg

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*

Château de Berg, le 25 mai 2012
Henri

*Le Ministre des Finances,
Luc Frieden*

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*

Château de Berg, le 25 mai 2012.
Henri

*Le Ministre des Finances,
Luc Frieden*

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.
