



---

CHAMBRE DES DÉPUTÉS  
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

# Dossier consolidé

Débat d'orientation 6452

Débat d'orientation sur le financement des grands projets d'infrastructure réalisés par l'Etat

Date de dépôt : 17-07-2012

## Liste des documents

<b>Date</b>	<b>Description</b>	<b>Nom du document</b>	<b>Page</b>
17-07-2012	Déposé	6452/00	<u>3</u>
24-10-2012	Commission du Développement durable Procès verbal ( 05 ) de la reunion du 24 octobre 2012	05	<u>39</u>
17-10-2012	Commission du Développement durable Procès verbal ( 04 ) de la reunion du 17 octobre 2012	04	<u>56</u>
18-09-2012	Commission du Développement durable Procès verbal ( 60 ) de la reunion du 18 septembre 2012	60	<u>109</u>
24-10-2012	Financement des grands projets d'infrastructure réalisés par l'Etat	Document écrit de dépôt	<u>151</u>

6452/00

**N° 6452****CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2012-2013

**DEBAT D'ORIENTATION****sur le financement des grands projets d'infrastructure réalisés par l'Etat**

\* \* \*

**PAPIER DE DISCUSSION**

(24.10.2012)

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

\*

**I. ANTECEDENTS**

Afin d'optimiser le suivi financier des grands projets d'infrastructure réalisés par l'Etat, la Commission du Contrôle de l'exécution budgétaire a décidé en date du 20 avril 2009, une nouvelle procédure à suivre en matière de préparation et de présentation de nouveaux projets d'infrastructure dépassant le seuil de 10 millions d'euros. Conformément à cette nouvelle procédure, la Commission du Développement durable a examiné au cours des réunions des 18 septembre 2012, la liste des projets d'infrastructure à soumettre à l'approbation de la Chambre des Députés permettant l'imputation des dépenses pour frais d'études à charge des fonds d'investissement.

\*

**II. TRAVAUX PARLEMENTAIRES**

La Commission a examiné la liste des projets d'infrastructure à soumettre à l'approbation de la Chambre des Députés. Il y a lieu de retenir succinctement de la présentation et des observations afférentes de la Commission ce qui suit:

**1) Projets de l'Administration des bâtiments publics*****Cinquième extension de la Cour de justice de l'Union européenne***

L'agrandissement de la Cour de justice de l'Union européenne a été prévu en étroite collaboration avec les autorités européennes. D'une manière générale, les membres de la commission parlementaire approuvent ce projet, car il pérennise la présence de la CJUE au Luxembourg, avec plus de 2.500 personnes qui y travailleront lorsque cette cinquième extension sera achevée.

Il faut savoir qu'une convention a été conclue entre l'Etat luxembourgeois et la Cour de justice, combinant des prestations de location et l'achat différé des bâtiments. Ainsi, si l'Etat luxembourgeois préfinance le projet et si l'Administration des bâtiments publics est chargée de la construction, la CJUE remboursera le capital et les intérêts sur une période de 20 ou 25 ans. A l'issue de cette période, la propriété de l'immeuble sera transférée à la CJUE.

Il est précisé que les travaux concernant la deuxième phase de la quatrième extension de la Cour de justice (projet Perrault) seront finalisés avec la mise à niveau des annexes A, B et C du Palais de la

Cour. Ces travaux seront achevés en juillet 2013 (voir projet de loi n° 6019 devenu la loi du 18 décembre 2009 relative à la mise à niveau des annexes A, B et C du Palais de la Cour de justice des Communautés européennes à Luxembourg-Kirchberg).

Le programme de construction prévoit l'implantation des entités suivantes:

- direction générale du personnel et des finances;
- direction générale des infrastructures;
- service du conseiller juridique pour les affaires administratives;
- direction générale bibliothèque et documentation;
- unité d'audit interne;
- partie de la direction générale de la traduction.

La surface brute s'élève à 43.700 m<sup>2</sup> pour les bâtiments et 5.900 m<sup>2</sup> pour le parking souterrain.

Les coûts s'élèveront à 151.800.000 euros.

### ***Réaménagement et extension du Palais de justice à Diekirch***

Le Palais de justice de Diekirch fera l'objet d'un agrandissement et d'un assainissement énergétique. La présentation du projet a donné lieu à l'échange de vues suivant parmi les membres de la commission parlementaire:

- les réflexions préliminaires ont inclus des options alternatives comprenant la construction d'un bâtiment entièrement neuf dans le centre de Diekirch plutôt que la rénovation du bâtiment existant. Ces options n'ont cependant pas été retenues, étant donné que les différents terrains envisageables étaient soit trop excentrés, soit de taille inadéquate, soit indisponibles dans l'immédiat;
- le niveau de sécurité du bâtiment sera amélioré;
- au regard de son intérêt esthétique, l'aspect extérieur du bâtiment sera bien entendu maintenu. Il s'ensuit que l'assainissement énergétique se fera uniquement par l'intérieur (notamment: remplacement des fenêtres et isolation de la toiture);
- l'Administration des bâtiments publics est en contact étroit et permanent avec le Ministère de la Justice, afin de parer au mieux aux besoins actuels et futurs de ses services.

La surface brute projetée est de 3.100 m<sup>2</sup> et selon le programme de construction il est prévu que le bâtiment devra héberger 12 magistrats (tribunal), 13 greffiers (tribunal), 7 magistrats (parquet), 10 secrétaires (parquet), 1 salle de séance, 1 salle des avocats, 1 salle d'audience et 2 chambres du conseil.

Les coûts s'élèveront à 12.000.000 euros.

### ***Lycée de Mondorf-les-Bains***

Avec ceux de Clervaux et de Differdange, le projet de construction d'un Lycée à Mondorf fait partie de la phase 2 du plan directeur sectoriel „Lycées“. Ce projet est à l'état sommaire et aucune date, ni aucun budget n'ont encore été précisément définis. Monsieur le Ministre souhaite obtenir l'autorisation de la Chambre des Députés, afin de pouvoir charger le Comité d'acquisition de s'enquérir des terrains disponibles à l'achat.

Le programme de construction prévoit une capacité d'accueil de 900 à 1.200 élèves répartis sur environ 50 classes. Aussi bien l'enseignement secondaire que l'enseignement secondaire technique y seront proposés.

### ***Projet d'extension des ateliers Kräizbiërg à Dudelange***

Le projet d'extension et de réaménagement des ateliers Kräizbiërg à Dudelange vise le regroupement et l'extension des différentes activités sur le site de la Fondation afin de pouvoir faire face à un nombre croissant de demandes.

Si, actuellement une centaine de personnes handicapées travaillent sur le site, encadrées de 23 moniteurs/chefs d'atelier, leur nombre pourrait augmenter à moyen terme à 200 personnes tandis que le personnel encadrant devrait atteindre 50 personnes. La Fondation occupe à ce stade 8 salariés administratifs, thérapeutiques, techniques et de soins. Cet effectif devrait également être dédoublé.

Les ateliers de la Fondation Kräüzbièrg à Dudelange seront agrandis. A l'exception de l'ancienne imprimerie, il a été décidé de conserver les structures existantes, dont le bâtiment des serres, l'ancienne résidence Emile Mayrisch et le bâtiment des ateliers, auxquelles seront attribuées de nouvelles fonctions. L'ensemble sera complété par un nouveau bâtiment qui longera et clôturera le parc côté rue de Zouffgen.

Pour des raisons évidentes de sécurité, il sera également profité de ces travaux d'extension pour créer une voie d'accès périphérique afin que les véhicules automobiles n'aient plus à traverser le site, comme c'est le cas actuellement.

Le projet prévoit la construction de nouveaux ateliers, ainsi que la mise en conformité et le réaménagement des bâtiments existants.

Le programme de construction prévoit un département administration, un département créatif et artisanal, un département prestations et services ainsi qu'un département multi-print.

Le volume à transformer est d'environ 8.630 m<sup>3</sup> et le total du volume nouvellement construit sera de 25.000 m<sup>3</sup>. L'aménagement extérieur aura une surface de 18.900 m<sup>2</sup>.

Les coûts s'élèveront à 22.000.000 euros.

### *Mise en conformité et rénovation du domaine thermal à Mondorf*

Le Domaine thermal regroupe plusieurs activités sur un même site, à savoir le thermalisme proprement dit avec les soins en rapport avec la thérapie prescrite, le spa et la détente ainsi que l'hôtellerie et la restauration. Ces activités tournent autour de la source thermale qui fait la réputation du site.

Aujourd'hui les bâtiments „Les thermes“ et „Parc Hôtel“ bâtis en 1985 respectivement en 1988 nécessitent une remise en état de fond en comble pour se conformer aux normes et prescriptions en vigueur.

La partie „Santé“ consiste à effectuer d'importants travaux dans une optique de rénovation et de modernisation mais également de réorganisation.

La partie „Mondorf Domaine thermal“ concerne les départements „Wellness & Fitness“, „Spa“ et „Parc Hôtel“.

La partie „bâtiments“ consiste en leur mise en conformité, notamment au niveau du compartimentage, des garde-corps et des installations techniques (éclairage de secours, ...) ainsi que dans la rénovation et dans l'assainissement énergétique des toitures, façades, verrières, piscines et installations techniques (chauffage, ventilation, ...).

Les surface et volume bruts du projet sont respectivement 31.000 m<sup>2</sup> et 125.000 m<sup>3</sup>. Le coût du projet n'est pas encore défini.

Il est précisé que l'Etat prendra en charge uniquement les parties „Santé“ et „Bâtiments“ du coût des travaux. Il est en effet évident que la rénovation des départements „Wellness & Fitness“, „Spa“ et „Hôtel“ ne seront pas à sa charge. Pour des raisons d'économies et d'organisation, l'Etat et le domaine thermal ont décidé de réaliser un projet commun au lieu de plusieurs projets distincts.

L'Etat étant propriétaire de l'entièreté du bâtiment, il est tenu de respecter la législation commodoincommodo. Ainsi, les coûts des travaux de mise en conformité, de sécurité, de compartimentage et d'assainissement énergétique seront entièrement à sa charge.

Les responsables de l'Administration des bâtiments publics ont fourni aux membres de la Commission une note détaillée concernant la répartition des coûts du projet de rénovation, ainsi qu'une copie de la convention signée entre l'Etat et le domaine thermal.

## **2) Projets du Fonds des Routes**

- *Nouvelle N3 – modules „nord“ et „central“*
- *Prolongement du boulevard Raiffeisen/CR231 vers la Z.A. Howald, modification des échangeurs „Hesperange“ et „Croix de Gasperich“, aménagement des infrastructures de transport routières du nouveau quartier Midfield*

Il est prévu que la „nouvelle N3“ prendra son départ sur la N3 au sud de Alzingen, se raccordera à la rue des Scillas et se prolongera à partir de la rue Rangwee le long des installations ferroviaires pour rejoindre de nouveau la route de Thionville/N3 en amont du pont Buchler à Bonnevoie.

Le projet se subdivise en 3 modules, à savoir les modules nord, central et sud, définis dans la stratégie MODU comme „nouvelle N3“, qui a pour but de déclasser entre autres, la route de Thionville et permettra ainsi de procéder à une reconfiguration fondamentale de l'espace public à travers les localités Alzingen, Fentange, Hesperange, Howald et le quartier de Bonnevoie. Ce délestage durable du réseau routier primaire existant aura pour conséquence une réduction des nuisances du trafic motorisé resp. une hausse de la qualité de vie pour près de 25.000 résidents.

Le présent projet concerne les modules „nord“ et „central“ étant donné que, pour le module „sud“, à savoir le contournement sud de Alzingen, la Chambre des Députés a déjà donné son accord par voie de motion en 2011.

La mise en place du module „nord“ de la nouvelle N3 est indispensable pour réorganiser l'actuelle N3 en vue d'un prolongement du tram depuis la Gare Centrale vers les nouveaux quartiers Ban de Gasperich, Midfield et Z.A. Howald, resp. vers les pôles d'échange Howald, Clôche d'Or et Bonnevoie définis dans la stratégie MODU.

Le module „central“ servira comme desserte des potentialités des nouveaux quartiers Ban de Gasperich, Midfield et Z.A. Howald et raccordera la nouvelle N3 sur la section Rue des Scillas-Rangwee à la gare centrale. Finalement le module central accueillera le tram et mettra en place des mesures de priorisation pour le bus.

L'estimation grossière des coûts pour les deux modules en question prévoit des dépenses d'environ 52.100.000 euros.

Le prolongement du boulevard Raiffeisen/CR231 vers la Z.A. Howald devra assurer le raccordement autoroutier ainsi qu'un croisement performant avec la nouvelle N3 (carrefour avec feux tricolores priorisant les bus). Il permettra également la mise en place d'un triangle performant constitué par le boulevard Raiffeisen, la rue des Scillas et le boulevard Kockelscheuer constituant l'épine dorsale de desserte interne des nouveaux quartiers Midfield, Ban de Gasperich et Z.A. Howald. Le projet comprend par ailleurs la modification des échangeurs de Hesperange et de la Croix de Gasperich ainsi que l'aménagement des infrastructures de transport routières du nouveau quartier „Midfield“.

L'estimation très sommaire des coûts s'élève à un total de 94.400.0000 euros.

Suite à la présentation concomitante des deux projets sous rubrique, il a été précisé qu'ils ne sont en aucun cas définitifs et que le tracé des routes tel que projeté actuellement n'est qu'une ébauche et pourra, le cas échéant, se révéler très différent lors de sa concrétisation.

Suite à une question afférente, il est encore précisé qu'en dehors du quartier Midfield où il sera évidemment et par la force des choses construit une nouvelle voirie, aucune capacité supplémentaire pour le trafic individuel n'a été prévue: l'élargissement des voies est uniquement engendré par les besoins du futur tram.

#### **• Réhabilitation du Viaduc de Serningerbaach**

La réhabilitation du Viaduc de Serningerbaach comprend 2 volets:

- mise en conformité de la structure métallique;
- remise en état des encorbellements, de l'étanchéité et des superstructures.

Ce viaduc a été construit entre 1983 et 1985 afin de permettre à l'autoroute A1 de traverser la vallée de la Serningerbaach au niveau de Wasserbillig. Le viaduc est constitué de deux ouvrages parallèles. Chaque ouvrage est un pont continu mixte à 8 travées pour une longueur totale de 605 mètres.

Vu l'importance du trafic sur l'autoroute A1, le phasage proposé des travaux permet le maintien de la circulation à 2x2 voies pendant toute la durée du chantier, estimée à environ trente mois.

Les coûts des travaux s'élèveront à quelque 10.800.000 euros.

### **3) Projets du Fonds du Rail**

#### ***Modernisation de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen: réélectrification de la ligne, suppression du passage à niveau à Kleinbettingen et reconstruction de passages supérieurs***

Dans le cadre du projet EuroCap-Rail, la Chambre des Députés a donné son accord de principe en décembre 2006 pour le projet „Optimisation de la ligne Luxembourg-Kleinbettingen: modernisation et

renouvellement des infrastructures de la ligne et redressement des courbes“. La situation économique et financière du pays a eu pour conséquence une redéfinition du planning de mise en œuvre des grands projets d’investissement et il a notamment été décidé d’étaler les dépenses du projet EuroCap-Rail sur une période allongée de sorte qu’il est proposé de réaliser ce projet en trois phases, à savoir le renouvellement des postes directeurs, la modification aux installations de traction électrique et les travaux de voie et de génie civil.

La loi du 19 juin 2012 autorise la réalisation de la première phase, soit le renouvellement des postes directeurs de la ligne.

En date du 13 octobre 2011, la Chambre a donné son accord de principe par la voie de motion pour la réalisation de la deuxième phase, soit l’exécution des travaux de modification aux installations de traction électrique en vue du basculement de la tension 3 kV courant continu vers la tension 25 kV 50 Hz. Lors de la poursuite des études d’avant-projet détaillé relatives au projet de renouvellement des installations de traction électrique sur la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen prévoyant la mise en place d’une caténaire conforme aux spécifications techniques d’interopérabilité en vigueur et alimentée à une tension de 25 kV 50 Hz, une augmentation de la distance d’isolement au droit de trois passages supérieurs situés aux points kilométriques 8,913 (Mamer-Lycée), 9,984 (Mamer) et 17,030 (Kleinbettingen) s’est montrée nécessaire.

En plus, la configuration future des voies en gare de Kleinbettingen, qui sera réalisée dans le cadre de la phase 3, prévoit au droit du passage supérieur situé au point kilométrique 17,030 à Kleinbettingen et datant de 1955, l’aménagement de cinq voies (ce qui impliquerait le remplacement de l’ouvrage existant par un nouvel ouvrage de grande portée), ainsi que l’aménagement d’appareils de voie de l’actuel passage à niveau n° 85. Il s’avère donc opportun de supprimer ledit passage à niveau actuel par la construction d’un nouveau passage supérieur au point kilométrique 17,250 permettant, par un déplacement sommaire avec raccordement des chemins ruraux existants à la voirie projetée, l’économie d’une reconstruction d’un ouvrage de grandes dimensions au point kilométrique 17,030.

En outre, il était prévu de remplacer la sous-station 65 kV/3 kV à Hollerich, mise en service en 1957 et ne pouvant plus garantir une alimentation stable et fiable, par une nouvelle sous-station 65 kV/25 kV 50 Hz dans le poste de transformation 220/65/20 kV de CREOS à Bertrange. Toutefois, une étude de compatibilité en ce qui concerne la réélectrification de la ligne en question a révélé que la solution la plus adéquate est une alimentation de la ligne en 2 x 25 kV 50 Hz à partir de la sous-station de Berchem. Par ce nouveau concept, la construction d’une nouvelle sous-station à Bertrange s’avère superflue.

Au vu de ce qui précède et dans le but:

- d’exploiter la ligne ferroviaire Luxembourg-Kleinbettingen en 2 x 25 kV 50 Hz,
- d’éviter une reconstruction coûteuse du passage supérieur situé au point kilométrique 17,030,
- de garantir une distance d’isolement suffisante au passage supérieur situé au point kilométrique 8,913,
- de garantir une distance d’isolement suffisante au passage supérieur situé au point kilométrique 9,984,
- de réduire le nombre d’incidents aux installations de traction électrique,
- d’augmenter la fiabilité et la disponibilité des installations de traction électrique et
- de favoriser l’interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel,

il est proposé de procéder dans le cadre du projet du renouvellement des installations de traction électrique de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen également à la reconstruction des trois passages supérieurs en question et à la suppression du passage à niveau n° 85 à Kleinbettingen.

L’ensemble du projet comprendra donc:

- la réélectrification de la ligne en 2 x 25 kV 50 Hz avec:
  - o remplacement des supports caténaires,
  - o remplacement de la caténaire 3 kV par une caténaire type V 200 STI avec feeder négatif,
  - o remplacement des appareils d’interruption,
  - o aménagement de deux postes à autotransformateurs à Merl et à Kleinbettingen,
  - o aménagement d’un poste de comptage à la frontière belgo-luxembourgeoise,
  - o adaptation du circuit de retour de traction électrique et



- o adaptation du circuit de protection;
- la suppression du passage à niveau n° 85 avec:
  - o construction d'un nouveau passage supérieur au point kilométrique 17,250 avec ses voiries d'accès,
  - o création de raccords des voiries précitées aux infrastructures routières existantes,
  - o mesures de protection acoustique et de compensations écologiques,
  - o démolition du passage supérieur situé au point kilométrique 17,030 et adaptation du tracé des chemins ruraux et
  - o construction d'un souterrain pour piétons au droit du passage à niveau existant;
- la reconstruction du passage supérieur situé au point kilométrique 8,913 à Mamer-Lycée à l'emplacement exact du passage supérieur existant;
- la reconstruction du passage supérieur situé au point kilométrique 9,984 à Mamer avec:
  - o possibilité du déplacement des voies projeté dans le cadre du projet EuroCap-Rail – phase 3,
  - o abaissement conjoint du profil en long de la ligne ferroviaire sur une longueur de 500 mètres et
  - o adaptation des ouvrages adjacents au pont (murs de soutènement situés en amont et en aval le long des voies ferrées).

Le coût de l'ensemble du projet à l'actuel niveau d'études APS est estimé à un montant de 65.000.000 euros.

#### *Gare d'Esch-sur-Alzette: réaménagement et extension du bâtiment-voyageurs*

Ce projet sera réalisé dans le cadre de la construction, par la Ville d'Esch-sur-Alzette, de la nouvelle auberge de jeunesse sur le site de la gare d'Esch-sur-Alzette.

Il est prévu de réaménager les 270 m<sup>2</sup> de surfaces commerciales au rez-de-chaussée et de créer des surfaces de bureau d'environ 1.790 m<sup>2</sup> répartis sur cinq étages au-dessus du hall de la gare.

Le coût de ce projet est actuellement estimé à 12.500.000 euros. Ce montant comprend aussi les travaux de remise en état du bâtiment-voyageurs existant, qui représentent environ un tiers du montant total.

Il est prévu de procéder à une location des nouvelles surfaces commerciales ainsi créées dans le bâtiment-voyageurs. Le revenu de location annuel est estimé à un montant de 588.000 euros. En considérant les frais de gestion et d'entretien ultérieur du bâtiment estimés à un montant de 117.000 euros par an, soit un revenu net d'un montant de 471.000 euros, l'investissement engagé sera entièrement amorti après une période de 27 ans.

A noter que préalablement à l'exécution du projet sous rubrique, il est prévu de procéder prochainement à la modernisation de l'espace de vente actuel qui ne répond plus aux critères de qualité et de confort pour la clientèle des transports en commun. Ces travaux, non compris dans le projet sous rubrique, sont estimés à un montant de 1.050.000 euros.

\*

### **III. SUIVI DES PROJETS D'INFRASTRUCTURE SOUMIS A L'APPROBATION DE LA CHAMBRE DES DEPUTES DEPUIS 2005**

Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures a présenté à la Commission du Développement durable le suivi des projets d'infrastructure approuvés par la Chambre des Députés depuis 2005, selon la nouvelle procédure législative relative à l'optimisation du suivi financier des grands projets d'infrastructure.

Une liste de tous ces projets ainsi que leur état d'avancement est annexée au présent rapport.

\*

#### IV. CONCLUSION

La Commission du Développement durable n'a pas d'objection particulière à formuler à l'encontre des différents projets présentés sur la liste des nouveaux projets à soumettre à l'approbation de la Chambre des Députés en 2012.

Elle avise donc favorablement les projets examinés qui contribuent tous à l'amélioration des infrastructures de notre pays et propose à la Chambre des Députés de marquer son accord à l'élaboration des études nécessaires à la réalisation des projets en cause.

Luxembourg, le 24 octobre 2012,

*Le Président-Rapporteur,*  
Fernand BODEN

\*

#### ANNEXES

1. Projets soumis par l'Administration des Bâtiments publics
2. Projets soumis par le Fonds des Routes
3. Suivi des projets de l'Administration des Bâtiments publics soumis à l'approbation de la Chambre des Députés depuis 2005
4. Suivi des projets du Fonds des Routes soumis à l'approbation de la Chambre des Députés depuis 2006
5. Suivi des projets du Fonds du Rail soumis à l'approbation de la Chambre des Députés depuis 2006

\*

#### ANNEXE 1

##### **Projets soumis par l'Administration des Bâtiments publics**

##### *Nouvelle procédure législative conc. l'optimisation du suivi financier des grands projets*

*Liste des nouveaux projets à soumettre à l'approbation de la Chambre des  
Députés permettant l'imputation des dépenses pour frais d'études à charge  
des fonds d'investissement.*

30 juin 2012

##### FIPADM:

CJ9 – 5e extension du Palais de la Cour de justice	non défini
Palais de Justice Diekirch: réaménagement et extension	EUR 12.000.000.–

##### FIPSCOL:

Lycée Mondorf	non défini
---------------	------------

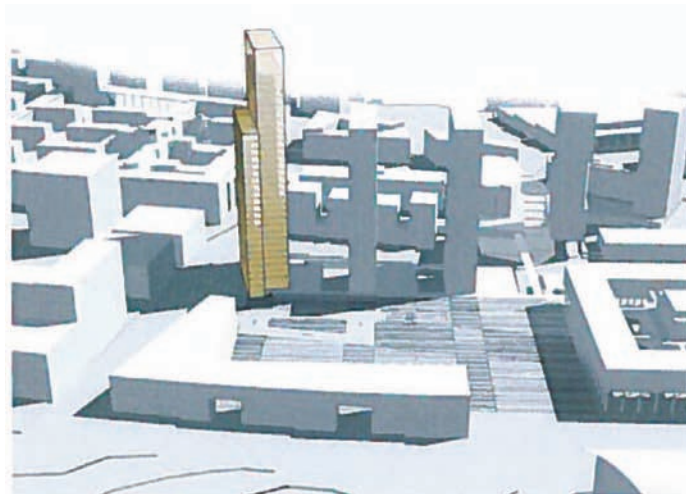
##### FIPSASO:

Fondation Kräizbiërg	EUR 22.000.000.–
Domaine Thermal Mondorf – mise en conformité	non défini

\*

**CJ9 5ème Extension de la Cour de Justice de l'Union européenne**

- Description:** Après la réalisation des bâtiments de la 4ème extension du Palais de la Cour de Justice de l'Union Européenne (2008) et la rénovation des annexes Erasmus, Thomas More et bâtiment C (2013), l'évolution des ressources humaines de la CJUE à l'horizon 2019 conduit à la nécessité de surfaces supplémentaires.
- Implantation:** En 2010 une esquisse urbanistique de la nouvelle extension de la CJUE a été élaborée. Cette dernière se présente sous la forme d'une troisième tour à ériger dans le prolongement des deux tours de la 4ème extension de la CJUE, au nord de ces dernières.
- Programme:** Implantation des entités suivantes (programme de juin 2011):
- La direction générale du personnel et des finances
  - La direction générale des infrastructures
  - Le service du conseiller juridique pour les affaires administratives
  - La direction générale bibliothèque et documentation
  - L'unité d'audit interne
  - Une partie de la direction générale de la traduction
- Surface brute:** – Bâtiments: 43.700 m<sup>2</sup>  
– Parking souterrain: 5.900 m<sup>2</sup>
- Budget:** 151.800.000.– €TTC



**PJD Réaménagement et extension du Palais de Justice à Diekirch**

- Implantation:** Le bâtiment actuel du Palais de Justice se trouve près de l'église sur la place „Kluuster“. Ce bâtiment historique est une des constructions dominantes de la ville de Diekirch.
- Description:** Dans l'étude de faisabilité, il a été retenu de construire une annexe dans la cour arrière du Palais de Justice permettant un accès direct aux fourgons avec accès de sécurité.
- augmentation des surfaces de bureaux
  - mise en état générale du bâtiment
- Programme:**
- 12 magistrats (Tribunal)
  - 3 Greffiers (Tribunal)
  - 7 magistrats (Parquet)
  - 10 secrétaires (Parquet)
  - 1 salle de séance
  - 1 salle des avocats
  - 1 salle d'audience
  - 2 chambres du conseil
- Surface brute:**
- actuelle: 2.750 m<sup>2</sup>
  - projetée: 3.100 m<sup>2</sup>
- Budget:** 12.000.000.– €TTC



### LMO Lycée Mondorf-les-Bains

**Description:** Le Lycée Mondorf est un des trois lycées prévus dans la phase 2 inscrit au plan directeur sectoriel „Lycées“, zone du Sud-Est.

**Implantation:** Terrain d'implantation d'environ 9 ha appartenant à l'Etat, à la Commune et à des propriétaires privés, à proximité des infrastructures sportives existantes.

**Programme:**

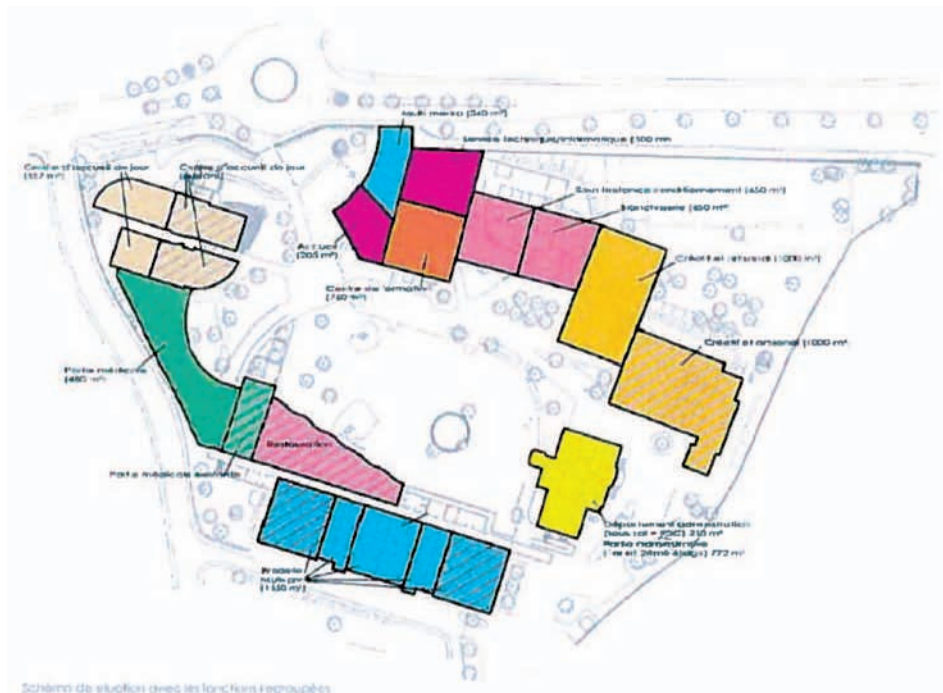
- Capacité d'accueil: 900-1.200 élèves, lycée avec ES et EST
- Environ 50 classes
- Remembrement des terrains auprès de l'ONR
- Procédure de reclassement des terrains par la Commune en cours

**Budget:** Non défini



### CMD Projet d'extension des ateliers Kräizbiërg à Dudelange (Fondation Kräizbiërg)

- Implantation:** L'implantation des nouveaux bâtiments se fait sur le site existant de la Fondation Kräizbiërg.
- Concept:**
- Construction de nouveaux ateliers
  - Mise en conformité et réaménagement des bâtiments existants
  - Adaptations des bâtiments
  - Travaux en plusieurs phases
  - Département administration: atelier comptabilité (existant), atelier commercial et administratif (à créer).
- Programme:**
- Département créatif et artisanal: ateliers de jardinage, poterie et créatif (existant).
  - Département prestations et services: atelier sous-traitance et conditionnement, atelier restauration (existant), atelier blanchisserie (à créer).
  - Département multi-print: atelier imprimerie et atelier multimédia (existant), atelier broderie (à créer).
- Volume et surface:**
- volume à transformer: ~ 8.630 m<sup>3</sup>
  - volume construit: ~ 25'000 m<sup>3</sup>
  - aménagement extérieur: ~ 18'900 m<sup>2</sup>
- Budget:** 22.000.000.– €



### PHM Mise en conformité/Rénovation du Domaine thermal à Mondorf

- Programme:** Le Domaine thermal regroupe plusieurs activités sur un même site à savoir le thermalisme proprement dit avec les soins en rapport avec la thérapie prescrite, le spa et la détente ainsi que l'hôtellerie et la restauration. Ces activités tournent autour de la source thermale qui fait la réputation du site.  
Vu les avantages opérationnels et financiers, il est prévu de procéder à la réalisation d'un projet commun. La partie thérapie et détente est financée par le biais du Fonds spécial pour les investissements hospitaliers et les propres moyens du Domaine thermal, alors que la partie „Bâtiment“ par le FIPSASO.
- Etat des lieux:** Aujourd'hui les bâtiments „Les thermes“ et „Parc Hôtel“ bâtis en 1985 respectivement en 1988 nécessitent une remise en état de fond en comble pour se conformer aux normes et prescriptions en vigueur.  
La partie „Santé“ consiste à effectuer d'importants travaux dans une optique de rénovation et de modernisation mais également de réorganisation.  
La partie „Mondorf Domaine thermal“ concerne les départements „Wellness & Fitness“, „Spa“ et „Parc Hôtel“.  
La partie „bâtiments“ consiste en leur mise en conformité, notamment au niveau du compartimentage, des gardes-corps et des installations techniques (éclairage de secours, ...) ainsi que dans la rénovation et dans l'assainissement énergétique des toitures, façades, verrières et installations techniques (chauffage, ventilation, ...).
- Surface brute:** ~ 31.000 m<sup>2</sup>
- Volume brut:** ~ 125.000 m<sup>3</sup>
- Budget:** non défini



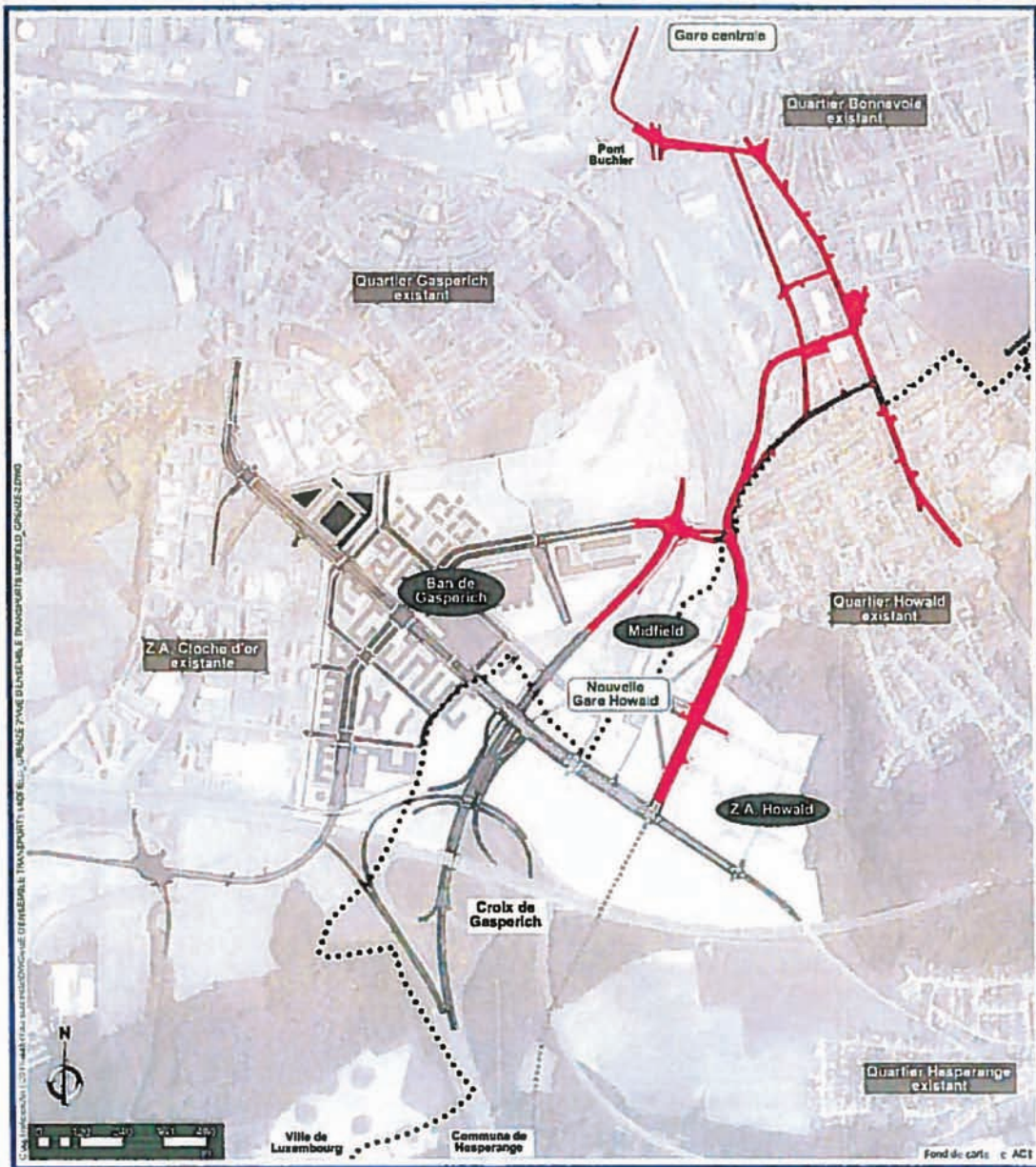
\*

ANNEXE 2

Projets soumis par le Fonds des Routes

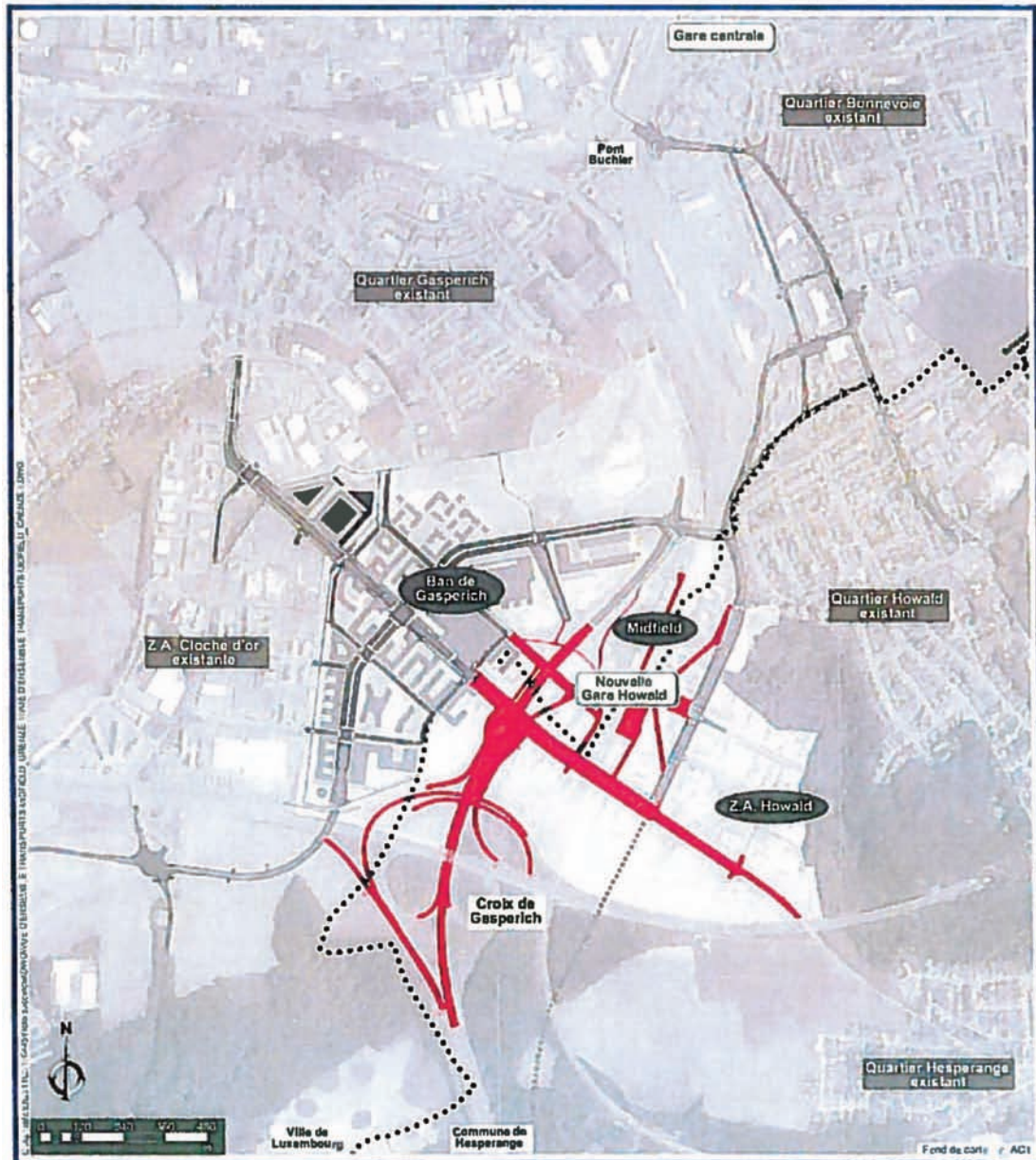
Nouvelle N3

Modules „central“ et „nord“

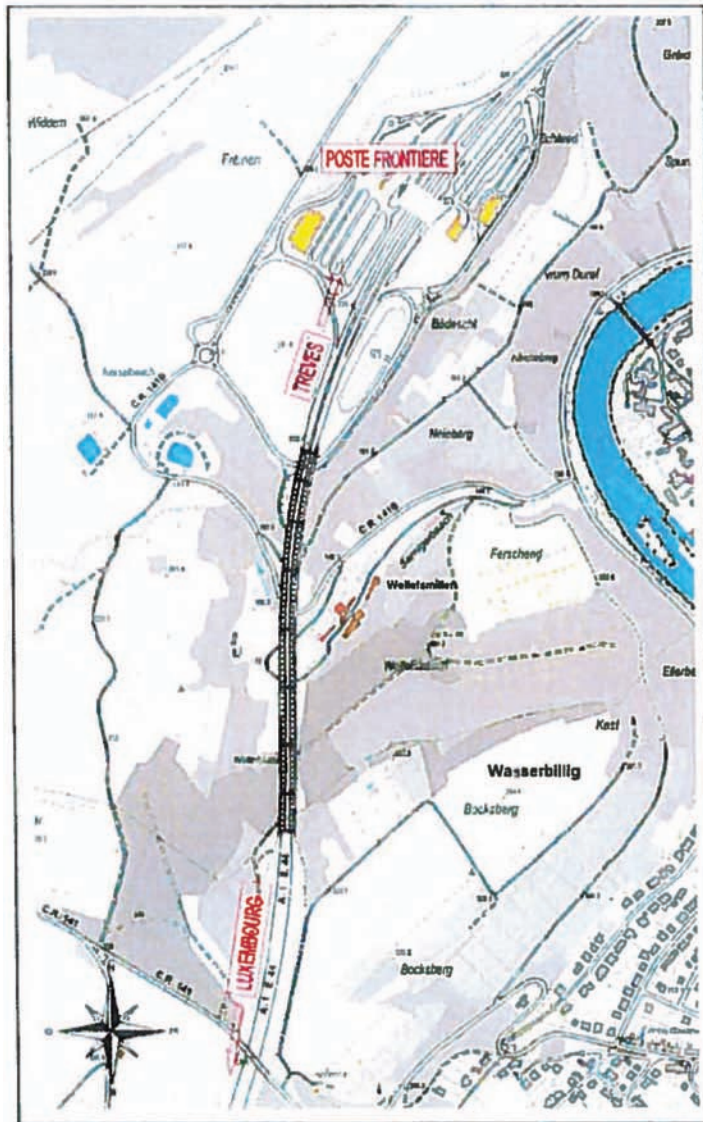




**Prolongement du boulevard Raiffeisen/CR 231 vers la Z.A. Howald  
+ modification des échangeurs „Hesperange [B3/CR 231]“ et  
„Croix de Gasperich“ + aménagement des infrastructures de  
transport routières du nouveau quartier Midfield**



Réhabilitation du Viaduc de Sernigerbaach



\*

ANNEXE 3

Suivi des projets de l'Administration des Bâtiments publics soumis à l'approbation de la Chambre des Députés depuis 2005

<i>Libellé du projet</i>	<i>Montant initial</i>	<i>Coût prévisionnel 10/2012</i>	<i>Etat d'avancement 10/2012</i>	<i>Remarques 10/2012</i>
<b>2005</b>				
Bâtiment Konrad Adenauer (extension pour le PE), Kirchberg	300.000.000		Travaux de terrassement achevés. Nouveaux dossiers de soumission en élaboration suite aux appels d'offres initiaux insatisfaisants.	Le PE a repris la maîtrise d'ouvrage à partir des études d'exécution du projet; suite aux problèmes d'adjudication le PE a demandé à l'Etat de conclure un partenariat renforcé.
Cour des Comptes des CE (2e extension)	non défini		Achèvement des travaux en octobre 2012. Mise en service du bâtiment prévue pour décembre 2012.	
Cour de Justice des CE (mise en conformité des bâtiments A, B et C)	non défini	/		voir 2007
Lycée Pôle Nord (Clervaux)	100.000.000	/		voir Lycée Clervaux, 2007
Lycée Pôle Sud	100.000.000	/		voir Lycée Differdange, 2007
Lycée Pôle Sud-Est	100.000.000	200.000 (PPP)	Terrain pour l'implantation se situe à Mondorf.	Acquisitions et reclassement en cours.
Neie Lycée, Luxembourg-Verlorenkost	60.000.000	/		voir Neie Lycée Mersch, 2006
Lycée technique Victor Hugo Esch: agrandissement ateliers	8.200.000		Travaux terminés aux étages et mise en service du lycée comme annexe du LHC en septembre. Ateliers et installation ascenseur à terminer pour fin 2012.	
Lycée technique du Centre: réaménagement et agrandissement	60.000.000	22.000.000	Etude de faisabilité pour hall de sports et restaurant scolaire (en commun avec le LTML) approuvée par la CAC, le réaménagement des bâtiments existants reste à être étudié	

<i>Libellé du projet</i>	<i>Montant initial</i>	<i>Coût prévisionnel 10/2012</i>	<i>Etat d'avancement 10/2012</i>	<i>Remarques 10/2012</i>
Athénée Luxembourg: rénovation	85.000.000	89.000.000	Loi votée le 14 juin 2012; début travaux préparatoires (désamiantage, démolitions) fin 2012	
Maison de soins Esch/Alzette	24.500.000	/	Etude de faisabilité par ABP	Dossier repris par Servior
<b>2006</b>				
Centre Marienthal	21.300.000	21.300.000	Travaux de gros oeuvre et de toiture en cours	
Laboratoire de médecine vétérinaire et de médecine légale (2e phase)	40.000.000	47.200.000	Dossier de gros oeuvre clos finalisé; début travaux fin 2012/début 2013.	Le programme présenté à la Chambre en 2006 prévoyait les laboratoires de la médecine vétérinaire et de la gestion de l'eau. Le programme actuel prévoit les laboratoires de la médecine vétérinaire, de la radioprotection, de la pathologie moléculaire et de la médecine légale
Service incendie et sauvetage de l'Aéroport	non défini	/		Dossier repris par LuxAirport
Neie Lycée à Mersch (PPP)	non défini	/	projet PPP; mise en service janvier 2012	
IEES (LTPES), bâtiment définitif à Mersch (PPP)	non défini	/	projet PPP; mise en service janvier 2012	
Lycées Nordstad (LT, LS, CNFPC, SPORTS)	non défini	/		– Nordstad-Lycée, infrastructures sportives et lycée technique agricole: voir 2007 – CNFPC: voir 2008
<b>2007</b>				
Laboratoire pour l'ASTA et bureaux pour la Chambre d'Agriculture	23.000.000	25.000.000	Programme, projet et implantation à revoir	
Dépôt des Ponts et Chaussées à Mersch	non défini	16.000.000	Dossiers de soumission finalisés; en attente de l'autorisation Min. Env.	
Dépôt des Ponts et Chaussées à Echternach	non défini	6.500.000	Projet en suspens	
Mise en conformité des annexes A, B et C de la Cour de Justice de l'UE	non défini	5.500.000 (part études)	Chantier en cours depuis 01/2011; fin des travaux prévu pour 05/2013	La loi du 18.12.2009 prévoit un budget estimatif de 88.000.000

<i>Libellé du projet</i>	<i>Montant initial</i>	<i>Coût prévisionnel 10/2012</i>	<i>Etat d'avancement 10/2012</i>	<i>Remarques 10/2012</i>
Foyer Don Bosco	7.000.000	9.900.000	Debut chantier automne 2012	
Lycée technique agricole à Gilsdorf	100.000.000	100.000.000	Projet voté le 27.3.2012; études d'exécution et procédures d'autorisation en cours, 1ère soumission en 2013	
Infrastructures sportives à Diekirch	non défini		Acquisition du complexe sportif pas finalisée; en attente de la confirmation de la faisabilité d'une extension (étude hydrologique de la commune en cours, résultats attendus pour fin 2012)	
Nordstad-Lycée	non défini		Etude d'implantation en cours	
Lycée technique à Clervaux	non défini	75.450.000	Accord Conseil de Gouvernement du 20.7.2012, vote de la loi prévue pour fin 2012, 1ère soumission mi 2013, début travaux 2014.	
Lycée plateau funiculaire à Differdange	non défini	85.000.000	Procédures d'acquisition des terrains en cours, début avant-projet sommaire en octobre 2012	
<b>2008</b>				
Maison d'arrêt à Ueschterhaff	non défini	155.000.000	Avant-projet détaillé pour début 2013, vote de la loi prévue pour mi 2013.	
Aménagement des Rotondes à Luxembourg-Bonnevoie	non défini	4.200.000	En attente des autorisations commodo et de bâtir.	
Bâtiment administratif – 11, rue Notre-Dame	3.750.000	4.000.000	Chantier terminé. Décomptes des travaux en cours.	
Lycée technique pour professions de santé à Ettelbruck	45.000.000	30.000.000	1ère soumission mi 2013, si procédure PAG finalisée.	Projet-pilote à énergie positive
CNFPC à Ettelbruck	non défini			Terrain d'implantation non défini; comité d'acquisition en prospection
Lycée Hubert Clement à Esch/Alzette	35.000.000	46.500.000	Projet voté le 27.3.2012; procédure 1ère soumission (désamiantage) en cours; travaux de démolition en printemps 2013	

<i>Libellé du projet</i>	<i>Montant initial</i>	<i>Coût prévisionnel 10/2012</i>	<i>Etat d'avancement 10/2012</i>	<i>Remarques 10/2012</i>
Centre d'Education différenciée à Esch/Alzette	11.110.000		Projet en suspens	
CIPA Bofferdange	non défini	20.000.000	Etude de faisabilité achevée, projet en suspens	
<b>2009</b>				
Modernisation des bâtiments existants de la caserne Herrenberg	non défini		Projet en suspens	
Lycée technique de Bonnevoie – Extension et modernisation	non défini/PPP		Analyses et expertises préliminaires en cours	
Ecole de la Deuxième Chance à Luxembourg	40.000.000	38.000.000	Etudes d'avant-projet sommaire achevées	Terrain d'implantation: modification du POS nécessaire; procédures en cours auprès de la Ville de Luxembourg
Lycée technique des Arts et Métiers: cantine et sports	25.000.000	22.600.000	Travaux en cours depuis avril 2012; achèvement prévisible des travaux fin 2014/début 2015	
Centre de Logopédie à Luxembourg/ Strassen	20.000.000	26.300.000	Etudes APD en cours	
Athénée – Structure temporaire	32.000.000	29.900.000	Mise en service septembre 2012	
Lycée Sports-Etudes à l'INS Fetschenhof	11.000.000	16.000.000 (avec hall sportif)	Début des travaux en septembre 2011, mise en service partielle en septembre 2012.	Etudes pour le hall de sport (2 unités) en cours
Lycée technique pour Professions de Santé-Sud	non défini	/	/	voir 2011
Cour des Comptes, rue Monterey	7.500.000	9.100.000	Travaux de gros œuvre en cours depuis septembre 2012	
Bâtiment Jean Monnet 2 pour la Commission européenne	non défini	16.000.000 (part études)	Suite aux concours international d'architecture, négociations en cours avec les bureaux primés	Budget global estimé à 430.000.000
<b>2010</b>				
Bâtiment administratif pour la Police à Verlorenkost	25.000.000	29.000.000	Début des travaux juin 2012, achèvement des travaux pour juin 2014	
Bibliothèque nationale au Kirchberg	non défini	112.500.000	Etudes APD et projet de loi achevés	

<i>Libellé du projet</i>	<i>Montant initial</i>	<i>Coût prévisionnel 10/2012</i>	<i>Etat d'avancement 10/2012</i>	<i>Remarques 10/2012</i>
Lycée technique du Centre (réfectoire, sports)	non défini	21.000.000	Etude de faisabilité achevée, études APS en cours	
Lycée technique Michel Lucius (bloc 2000)	non défini	16.300.000	Etudes APD en cours.	
Uni Luxembourg, anc. Ecole Vauban (Max-Planck-Institut)	non défini	23.200.000	En attente confirmation définitive du programme supplémentaire conc. la bibliothèque.	
Lycée Echternach (aile gendarmerie, sports)	non défini	18.000.000	Aile Gendarmerie: demande d'autorisation de construire introduite en juillet 2012, début du chantier en 2013 Nouveau hall des sports: étude hydraulique en cours	
HMC Capellen	non défini	27.400.000	Etudes APS en cours.	En attente de la finalisation du nouveau PAG de la Commune de Mamer.
<b>2011</b>				
Lycée technique pour professions de santé-Sud à Bascharage	22.000.000	22.000.000	Travaux de gros œuvre de l'annexe en cours. Installation de classes provisoires de fin 2012 à Pâques 2013. Démolition du bâtiment principal à partir de Pâques 2013.	
Nouveau bâtiment pour l'Administration de la nature et des forêts à Diekirch	10.000.000	11.000.000	Travaux de gros œuvre clos et couvert en cours.	

\*

## ANNEXE 4

## Suivi des projets du Fonds des Routes soumis à l'approbation de la Chambre des Députés depuis 2006

<i>Projet</i>	<i>Année de présentation</i>	<i>Statut du projet</i>
Reconstruction du pont frontalier Grevenmacher	2006	La convention bilatérale entre la République fédérale d'Allemagne et le Grand-Duché de Luxembourg signée le 21.10.2010, approuvée par la loi du 12.11.2011 fut ratifiée et est entrée en vigueur le 1.4.2012. La procédure de soumission fut lancée fin 2011.
Reconstruction des tabliers des ponts OA498 et OA499 portant la N27 sur le lac du barrage à Insborn et à Lultzhausen	2006	Le dossier d'appel de candidature a été approuvé en date du 27.8.10. Résultat de la soumission approuvé le 14.3.2011. Le chantier de reconstruction de l'OA499 entre Esch-sur-Sûre et Lultzhausen a commencé en septembre 2011. Après démolition du pont existant et reconstruction du nouveau pont, la route a de nouveau pu être ouverte à la circulation. La reconstruction de l'OA498 entre Lultzhausen et Insborn est prévue dès septembre 2012 également pour une durée de 9 mois.
Réaménagement du boulevard Raiffeisen à la Cloche d'Or	2006	Loi votée le 16 décembre 2010. Crédits votés: 70.295.000 €. Présentation du dossier de soumission du 1er lot (bd Raiffeisen et partie Nord bd Kockelscheuer) fin novembre 2011. Approbation du dossier en suspens, en attendant l'acquisition des terrains restants. Présentation du dossier du lot 2 (bd Kockelscheuer entre bd Raiffeisen et la A6) en juillet 2012, pour raccorder le quartier sud du Ban de Gasperich à la voirie existante.
Réhabilitation des ouvrages d'art du barrage à Rosport	2006	La loi a été votée le 13 mai 2009. Les chantiers de réhabilitation des ouvrages d'art OA384 et OA385, ainsi que du chenal d'amenée de l'usine hydroélectrique commencés en 2010 et 2011 ont pu être terminés de telle façon que la centrale hydroélectrique est de nouveau fonctionnelle depuis début 2012. L'exécution de travaux hors eaux est en cours. La mise en soumission des travaux concernant la mise en conformité de la continuité de la Sûre à Rosport est en cours de préparation.
Construction d'un évacuateur de crues au barrage principal à Esch-sur-Sûre et d'un tunnel de décharge dans la localité Esch-sur-Sûre	2006	Etudes en cours, l'avant-projet fut présenté en août 2011 et les procédures d'autorisations sont entamées.



<i>Projet</i>	<i>Année de présentation</i>	<i>Statut du projet</i>
Réhabilitation du pont Adolphe à Luxembourg	2007	<p>Pont provisoire: Loi du 16 juin 2011. Crédits votés: 23.000.000 €. Toutes autorisations nécessitées accordées. Reconstruction des ponts OA710 et OA711 achevée. Analyse des offres pour la construction du pont provisoire en cours.</p> <p>Pont Adolphe: Projet de loi en cours d'instance législative. Crédits à voter: 62.900.000 €. Travaux préparatoires en cours.</p>
Mise à 2 x 3 voies des A3 et A6 entre la Croix de Bettembourg et l'échangeur de Mamer.	2007	<p>Etudes en cours.</p> <p>A3 tronçon Berchem-Gasperich: 1ère priorité, études à coordonner avec CFL pour nouvelle ligne ferroviaire Luxembourg-Bettembourg.</p> <p>A6 tronçon Cessange-Gasperich: 2ème priorité.</p> <p>A3 tronçon Gasperich-Berchem à réaliser après tronçon Berchem-Gasperich.</p> <p>Demandes d'autorisation en instruction.</p>
Mise à 2 x 2 voies de la route N1 entre l'échangeur de Irrgarten et l'aéroport de Luxembourg	2007	<p>Projet remanié vu l'abandon de la ligne ferroviaire. Actuellement, la définition d'une coupe-type tenant compte des besoins des transports publics et d'une ligne d'autobus performante entre la gare et l'aéroport.</p> <p>APD en cours de finalisation.</p> <p>Projet reporté en 2014.</p>
Elimination des passages à niveau dans la traversée de Schiffflange	2007	<p>APD approuvé en date du 29.11.2010.</p> <p>Présentation du dossier d'exécution en décembre 2012. Travaux à partir mi-2013.</p>
Nouveau Viaduc de Mersch servant de franchissement de la N7 au-dessus de l'Alzette et de la ligne ferroviaire du Nord	2007	<p>APD approuvé en date du 30.3.10.</p> <p>Etude d'exécution et acquisitions en cours.</p> <p>Optimisation du projet d'exécution par nouvelle répartition des lots d'exécution pour pouvoir accélérer les travaux en faveur du projet multimodal adjacent. Finalisation du dossier de soumission de l'ouvrage au-dessus de la ligne ferroviaire de Dudelange avec intégration de la plateforme en remblai d'une première partie de la route de liaison entre l'échangeur et le projet multimodal. Présentation de la demande d'autorisation de bâtir auprès des instances communales en juillet 2012.</p>

<i>Projet</i>	<i>Année de présentation</i>	<i>Statut du projet</i>
Contournement de Bascharage et de Dippach	2007	<p>Les études du tracé ont été repris sur le métier.</p> <p>Dossier de présentation du projet dans le cadre de l'évaluation des incidences sur l'environnement en cours d'élaboration.</p> <p>Tracé alternatif présenté par l'Administration Communale de Sanem en été 2011, fait l'objet d'une étude plus détaillée par les Ponts et Chaussées. En ce qui concerne le contournement de Bascharage, l'étude d'impact est en cours.</p> <p>Coordination entre les différents plans sectoriels nécessaire.</p> <p>Faisabilité d'une variante Nord du contournement de Dippach en étude.</p>
Elimination du passage à niveau PN20 à l'intérieur de Lorentzweiler	2007	<p>APS approuvé, dossiers d'autorisation et acquisition des emprises en cours.</p> <p>Travaux à partir de fin 2014.</p>
Nouvelle transversale reliant la N7 à la N18 au nord de Clervaux	2007	<p>APS approuvé le 10.4.09 par le ministère du Développement durable et des Infrastructures.</p> <p>La procédure de remembrement est entamée en vue de l'acquisition des terrains.</p> <p>L'évaluation des biotopes touchés par le tracé a été présentée au Ministre délégué en vue de la définition des mesures compensatoires.</p> <p>Début des travaux prévu pour 2013.</p> <p>APS de la variante 2B du Viaduc Irbich approuvé le 18.7.11 par MDDI.</p> <p>Demande autorisation environnementale introduite le 1.8.11 (n° 74116).</p> <p>Demande AGE introduite le 1.8.11.</p> <p>Pont Ierbecht: Autorisations nécessaires en cours d'instruction.</p> <p>Dossier d'exécution en élaboration.</p>
Réaménagement de l'échangeur de Pontpierre (N13/A4)	2007	<p>APD approuvé en printemps 2011.</p> <p>Acquisition des emprises et élaboration du dossier d'exécution en cours.</p> <p>Modification du projet en vue de l'intégration d'un couloir bus sur l'autoroute A4, avec adaptation du plan des emprises.</p> <p>Optimisation du phasage du projet pour faciliter le déplacement des conduites de gaz.</p> <p>La demande d'autorisation de bâtir en cours de préparation.</p>

<i>Projet</i>	<i>Année de présentation</i>	<i>Statut du projet</i>
Contournement d'Ettelbruck/Feulen (N7-N15)	2007	Etude de plusieurs variantes avec étude d'impact. Présentation des études d'impact fin 2012. Présentation des dossiers d'autorisations en 2013. Travaux reportés après 2016.
Route de la Sarre (A13). Loi supplémentaire pour la réalisation du tronçon manquant entre les échangeurs de Hellange et de Frisange et pour l'aménagement d'une station de service	2007	L'exécution se fera sous le régime des autorisations existantes. Analyse financière des lois votées pour déterminer si le vote d'une loi supplémentaire pour finaliser l'autoroute de la Sarre est nécessaire. En ce qui concerne le tronçon de Hellange, les études ont été reprises pour finaliser le dossier de soumission dès que le droit d'accéder sur les terrains pour compléter les études géotechniques sera accordé.
Route de la Sarre (A13). Loi supplémentaire pour l'aménagement d'une station de service Groufbiérg	2007	En attente/Nouveau site pour l'aire de service en discussion avec les responsables communaux.
Mise à 2 x 2 voies de la B7 (contournement d'Ettelbruck) entre le viaduc de Colmar-Berg et Ettelbruck	2008	Les études ont démarré, une étude de sécurité est en cours. L'étude du projet a été poursuivie et la répartition des lots a été revue en vue d'optimiser le phasage. Premier tronçon entre Colmar-Berg et l'échangeur d'Ettelbruck: à réaliser en fonction du contournement d'Ettelbruck. Fouilles archéologiques en faveur de la villa gallo-romaine de Schieren à lancer au préalable.
Elargissement de l'assise de la N27A (ancienne B7) entre le rond-point Fridhaff et l'échangeur d'Erpeldange	2008	Avant-projet définitif en cours. Le raccordement de la zone d'activités devra se faire en fonction de la mise à 2x2 voies du tronçon Fridhaff-Echangeur Erpeldange.
Contournement de Heinerscheid (N7/E421)	2008	Le tracé a été approuvé par MDDI sur base de l'étude des variantes et de la notice d'impact. Un plan d'emprises sommaire est en cours d'élaboration en vue de la définition d'un corridor dans le PAG et de la définition d'un éventuel projet de remembrement. Projet reporté après 2014. MoDu: Projet Phase 3.

<i>Projet</i>	<i>Année de présentation</i>	<i>Statut du projet</i>
Contournement de Hosingen (N7/E421)	2008	<p>Le tracé a été approuvé par MDDI sur base de l'étude des variantes et de la notice d'impact.</p> <p>Projet reporté après 2014.</p> <p>AC Hosingen devra prévoir couloir pour emprises de 45 m large dans leur PAG.</p> <p>MoDu: Projet Phase 2.</p> <p>Screening terminé.</p> <p>L'étude d'incidences sur les zones NATURA 2000 (FFH-Verträglichkeitsprüfung) a été lancée dans le cadre des travaux liés au PST.</p>
Optimisation dédoublement de l'autoroute A4 entre l'échangeur Ehlerange/Lankelz et l'échangeur Foetz	2008	<p>Etude en cours de l'échangeur de Lankelz pour phase intermédiaire compatible avec le projet global.</p> <p>Le projet d'ensemble a été repris sur le métier en vue de l'intégration d'un couloir pour bus entre Luxembourg et Esch/Alzette (A4).</p> <p>L'étude d'incidences sur les zones NATURA 2000 (FFH-Verträglichkeitsprüfung) a été lancée dans le cadre des travaux liés au PST.</p> <p>Le projet a été remanié en fonction du nouveau couloir pour autobus entre Leudelange et Raemich sur la A4. Des optimisations locales au droit des échangeurs, notamment sur la A13 à Lankelz, pourront ainsi être projetés, en vue d'une réalisation anticipée.</p>
Réaménagement de l'échangeur de Sanem sur la collectrice du Sud (A13)	2008	<p>APS approuvé en date du 30.3.9, APD en cours d'élaboration.</p> <p>L'importance du projet a été reconfirmée dans le cadre de réflexions relatives à la relance de la zone d'activités et d'un projet potentiel d'une décharge, afin de doubler l'unique accès au droit de l'échangeur Gadderscheier.</p>
Réaménagement de l'échangeur Gadderscheier sur la Collectrice du Sud (A13)	2008	<p>APS est terminé.</p> <p>Autorisation environnementale et permission de cours d'eau en cours d'élaboration.</p> <p>Lancement d'une première phase de travaux consistant à des confortements des talus et à l'élargissement de la bretelle dès obtention des autorisations. Une deuxième phase d'exécution est prévue en 2013.</p>
Voirie d'accès vers la nouvelle maison d'arrêt de Sanem	2008	<p>APS approuvé en date du 15.6.10, projet d'exécution en cours.</p> <p>L'acquisition des emprises nécessaires a été entamée par le comité d'acquisition. Les études du projet détaillé sont en cours.</p>
Contournement de Olm-Kehlen (N6-A6-N12)	2009	<p>Etudes APS en cours.</p> <p>Etude d'évaluation des incidences sur l'environnement en cours.</p>

<i>Projet</i>	<i>Année de présentation</i>	<i>Statut du projet</i>
Nouveau dépôt de carburant à l'aéroport de Luxembourg	2009	<p>Etudes en cours/Pourparlers avec ITM en cours.            Mise en service prévue pour 2017 au plus tard.            Le projet du dépôt de kérosène a dû être remanié pour tenir compte de la zone franche.            Sur base de la nouvelle disposition des réservoirs et de la plateforme, l'étude sera reprise par les Ponts et Chaussées en vue de réaliser les travaux dans les délais imposés.</p>
Pôle d'échanges multimodal de la gare d'Ettelbruck dans le cadre du développement de la „Nordstad“	2010	<p>Etudes en cours.            Accord de principe MDDI le 9.3.2011.            La réalisation du couloir pour bus de la Gare d'Ettelbruck venant d'Erpeldange/Dreieck est prévue pour 2013.            Suite à des discussions quant à l'intégration urbaine avec les autorités communales, l'étude d'une variante de la disposition du parking P&amp;R, et dont les coûts sont plus élevés et qui nécessite une reconsidération de l'ensemble a été élaborée.            La réalisation du couloir pour autobus entre la gare et le carrefour Dreieck, tenue en suspens en attendant les résultats de l'étude de variante du projet, sera reprise.</p>
Boulevard de Merl	2011	<p>Un accord entre les Ponts et Chaussées et les services techniques de la Ville de Luxembourg sur le tracé de la partie Sud entre la N5 et la A4 a été trouvé en début 2012.</p>
Contournement de Cessange	2011	L'étude a été lancée récemment.
Contournement Nord de Strassen	2011	Les acquisitions d'emprises n'avancent pas.
Contournement Nord de Diekirch	2011	APS en cours d'être finalisé en tenant compte des recommandations EIE approuvée le 1.2.2012.
Contournement Sud de Alzingen	2011	L'étude d'incidences sur les zones NATURA 2000 (FFH-Verträglichkeitsprüfung) a été lancée dans le cadre des travaux liés au PST.
Contournement de Troisvierges	2011	APS élaboré.
Nouveau pôle d'échanges intermodal du Höhenhof	2011	<p>Les études ont été lancées. Actuellement, il y a lieu de modifier le programme du projet pour tenir compte des changements au niveau du programme des parkings relais P&amp;R et des nouveaux concepts des lignes d'autobus, en étude au département des transports et de la Communauté des transports.</p>

\*

ANNEXE 5

Suivi des projets du Fonds du Rail soumis à l'approbation de la Chambre des Députés depuis 2006

Grands projets d'infrastructure ferroviaire  
Accords de Principe prononcés par la Chambre des Députés

Légende:

procédures d'approbation achevées; projet à entamer ou en cours de réalisation
procédure 97/11 en cours
changement concept
nouveau projet proposé

Motion	Projet	Montant estimé	Motion du	Source	Etat d'avancement
2006/1	Nouvelle ligne ferroviaire à deux voies entre Luxembourg et Esch-sur-Alzette.	481.653.200 €	19.12.2006	APS de novembre 2003 – Bauindex 579,98 vom 1.10.2003	En suspens.
2006/2	Gare périphérique de Cessange (espace public).	25.000.000 €	19.12.2006	Strategiepapier mobilité.lu 24.1.2002 – Bauindex 554,26 vom 1.10.2001	Suite crise économique remplacement à court terme de ce projet par le <b>nouveau projet „Création d'un point d'échange à Hollerich“</b> . (voir motion 2011/36)
2006/3	Modifications au niveau de la Gare centrale nécessaires dans le cadre des projets 1 et 2 (y compris les infrastructures ferroviaires dans la Gare de Cessange).	232.783.520 €	19.12.2006	Hauptbahnhof Luxemburg inklusive Peripheriebahnhöfe Howald und Cessingen – Technischer Abschlußbericht vom 12.9.2005 – Bauindex 608,08 vom 1.4.2005	Suite crise économique remplacement à court terme de ce projet par le <b>nouveau projet „Création d'un point d'échange à Hollerich“</b> . (voir motion 2011/36)
2006/4	Nouvelle ligne ferroviaire à deux voies entre Luxembourg et Bettembourg.	383.300.000 €	19.12.2006	APS d'août 2006 – Bauindex 625,70 vom 1.4.2006	Procédure 97/11 achevée. Phase APD en cours.
2006/5	Gare périphérique de Howald (espace public).		19.12.2006	montant approuvé 42.878.500 €	Aménagement <b>phase 1</b> : approuvé par la loi du 17.12.2010 (Projet 25). Raccordement des voies 10 + 11 en 2012. Etudes en cours pour renouvel. inst. ferr. Luxbg Sud et construction quai à voyageurs. Début travaux pour quai prévu pour 2016.

<i>Motion</i>	<i>Projet</i>	<i>Montant estimé</i>	<i>Motion du</i>	<i>Source</i>	<i>Etat d'avancement</i>
2006/6	Modifications au niveau de la Gare centrale nécessaires dans le cadre des projets 4 et 5 (y compris les infrastructures ferroviaires dans la Gare de Howald).	203.300.000 €	19.12.2006	APS d'août 2006 – Bauindex 625,70 vom 1.4.2006	Etudes en cours suite: – à l'abandon du projet train-tram, – à l'abandon de la nouvelle ligne L-Es, – au nouveau concept d'exploitation.
2006/7	Installation d'un nouveau Poste Directeur pour la Gare de Luxembourg.	27.045.800 €	19.12.2006	Hauptbahnhof Luxemburg inklusive Peripheriebahnhöfe Howald und Cessingen – Technischer Abschlußbericht vom 12.19.2005 – Bauindex 608,08 vom 1.4.2005	Estimation actuelle: 74.500.000 €. APD à présenter en vue d'un projet de loi. (nouveau bâtiment modulaire: – projet à part estimé à 5.500.000 € – APD pour bâtiment achevé)
2006/8	Réaménagement de la Gare de Luxembourg avec les têtes Sud et Ouest (sans les projets 3 et 6).	475.880.000 €	19.12.2006	Hauptbahnhof Luxemburg inklusive Peripheriebahnhöfe Howald und Cessingen – Technischer Abschlußbericht vom 12.9.2005 – Bauindex 608,08 vom 1.4.2005	Etudes en cours suite: – à l'abandon du projet train-tram, – à l'abandon de la nouvelle ligne L-Es, – au nouveau concept d'exploitation incluant le nouvel arrêt „Pont Rouge“.
2006/9	Extension du réseau ferré dans la Ville de Luxembourg (tram léger).	121.940.000 €	19.12.2006	Dossier „Extension du réseau ferré dans la Ville de Luxembourg“ de mars 2006 – Bauindex 618,55 von Oktober 2005	GIE LUXTRAM
2006/10	Gare périphérique de Kirchberg (LUXEXPO).	p.m.	19.12.2006	Etude de faisabilité suite aux conclusions du groupe de travail „Extension du réseau ferré en Ville de Luxembourg“	Concours d'architecte achevé. Projet reporté.
2006/11	Tunnel de raccordement en direction d'Obercorn.	75.000.000 €	19.12.2006	Strategiepapier mobilité.lu 24.1.2002 – Bauindex 554,26 vom 1.10.2001	APS finalisé. Projet reporté.

<i>Motion</i>	<i>Projet</i>	<i>Montant estimé</i>	<i>Motion du</i>	<i>Source</i>	<i>Etat d'avancement</i>
2006/12	Optimisation ligne Kleinbettingen (Modernisation et renouvellement des infrastructures de la ligne et redressement des courbes dans le cadre du projet Eurocapprail).	85.000.000 € (coût global estimé en 2006)  Phase 1: montant approuvé: 42 mio € (voir motion 2010/33)  Phase 2: estimation actuelle: 65 mio € (voir proposition 39)	19.12.2006	Estimation CFL; indice des prix de la construction 618,55 du 1.10.2005	<b>Changement</b> suite crise économique: Projet scindé en 3 phases (Postes Directeurs, caténaires, génie civil + voie).  Phase 1 – Postes Directeurs: Accord de principe du 21.10.2010; Loi du 19.6.2012. (voir motion 2010/33)  Phase 2 – Caténaires: Accord de principe prononcé en date du 13.10.2011. (voir motion 2011/35)
2006/13	Gare de Differdange. Renouvellement et modernisation des installations fixes.	50.000.000 €	19.12.2006	Montant approuvé 51.000.000 €	Approuvé par la loi du 19 juin 2012 (Projet 28). Etudes d'exécution en cours. Une commande sera placée courant 2012.
2006/14	Gare de Luxembourg. Reconstruction d'un passage supérieur (rue d'Alsace).		19.12.2006	Montant approuvé 19.250.000 €	Approuvé par la loi du 05.6.2009 (Projet 24). Travaux de finition en cours. Achèvement 2e semestre 2012.
2009/15	Ligne du Nord. Reconstruction d'un pont-rivière PK 46,930 (Ettelbruck).		19.11.2009	Montant approuvé 16.800.000 €	Projet approuvé par motion du 19.11.2009 Travaux achevés à 95%. Travaux de finition en cours (serrurerie passerelle pour piétons; éclairage). Inauguration prévue pour le 9 novembre 2012.
2006/16	Aménagement d'une voie d'évitement à Michelau.		19.12.2006	Montant approuvé 11.452.681 €	Approuvé par la loi du 24.7.2000 (Projet 3) Etude de faisabilité en vue double voie entre Clervaux et tunnel Pfaffenmühle (Tv) en cours.



<i>Motion</i>	<i>Projet</i>	<i>Montant estimé</i>	<i>Motion du</i>	<i>Source</i>	<i>Etat d'avancement</i>
2007/17	Suppression des passages à niveau n° 91, 91a et 92 à Schiffflange (participation Fonds du Rail).	7.254.000 €	24.10.2007	Concept global visant la suppression des passages à niveau PN91, PN91a et PN92 à Schiffflange. Dossier de synthèse du 2.5.2007. Montant total: 16.120.000 €. Participation Fonds du Rail: 45%	Inscrit au plan pluriannuel FR 2013. Coût estimé: 8.000.000 € Les études sont en cours. Le début des travaux est prévu pour 2014.
2007/18	Suppression du passage à niveau n° 18 à Heisdorf (participation Fonds du Rail).	5.371.703 €	24.10.2007	Dossier d'avant-projet établi par les P&Ch datant d'août 2005. Montant total: 9.313.616 €. Estimation frais CFL: 1.000.000 €. (indice 608,08) Participation Fonds du Rail: 50%	APS clôturé. Pilotage assumé par P&Ch. Procédures d'emprises en suspens.
2007/19	Suppression du passage à niveau n° 20b à Lorentzweiler (participation Fonds du Rail).	4.888.292 €	24.10.2007	Dossier d'avant-projet établi par les P&Ch datant d'octobre 2004. Montant total: 9.089.745 €. (indice 588,92) Participation Fonds du Rail: 50%	APS clôturé Pilotage assumé par P&Ch
2007/20	Triage Bettembourg/Dudelange. Extension des faisceaux de débranchement et de réception.	16.000.000 €	24.10.2007	Programme pluriannuel 2007-2016	Remplacement de ce projet par le projet „ <b>modernisation et renouvellement complets des installations fixes</b> “ accordé en 2008. (voir motion 2008/23)
2007/21	Bettembourg-Dudelange. Un nouveau terminal intermodal et un nouveau terminal d'autoroute ferroviaire. (Changement libellé: Nouveaux terminaux intermodaux Rail/Route à Bettembourg-Dudelange)	p.m.	24.10.2007	Estimation préliminaire.	Procédure 97/11 en cours: – consultation du public en janvier 2012 – dossier relatif aux avis de l'enquête publique transmis à MDDI le 12.9.2012 en vue de la décision du Gouvernement en Conseil.

<i>Motion</i>	<i>Projet</i>	<i>Montant estimé</i>	<i>Motion du</i>	<i>Source</i>	<i>Etat d'avancement</i>
					(travaux préparatoires sur site: – projet à part estimé à 35.000.000 € – commencement de ces travaux prévu pour début 2013)
2008/22	Gare de Bettembourg. Modernisation et renouvellement des infrastructures ferroviaires. (sauf Modul B3 – modification des installations fixes en Gare de Bettembourg, entrée Nord)	p.m.	23.10.2008	Augmentation du trafic. Age et usure avancés des installations en service.	Dossier APD et projet de loi pour 2013.
2008/23	Triage de Bettembourg/Dudelange. Modernisation et renouvellement complets des installations fixes.	p.m.	23.10.2008	Augmentation du trafic. Age et usure avancés des installations en service.	Remplacement du projet „ <b>Extension des faisceaux de débranchement et de réception</b> “ accordé en 2007 par ce projet. Etudes APD en cours. (voir motion 2007/20)
2008/24	Suppression du passage à niveau n° 4a à Bettembourg.	p.m.	23.10.2008	Remplacement du passage à niveau existant par un passage supérieur routier enjambant les voies ferrées	Coût estimé: 9.000.000 €. Procédure d'adjudication achevée. Difficultés emprises.
2008/25	Gare Belval-Usines. Modernisation et renouvellement complets des installations fixes.	p.m.	23.10.2008	Age et usure avancés des installations en service.	Concept général en cours.
2008/26	Port de Mertert. Modernisation et extension des installations fixes.	p.m.	23.10.2008	Renouvellement des installations de voie. Adjonction de voies supplémentaires. Renouvellement des installations de signalisation et du poste directeur.	APS achevé.
2008/27	Réaménagement des alentours de la gare d'Ettelbruck.	p.m.	23.10.2008	Réaménagement du bâtiment voyageurs. Création d'une gare routière. Adjonction d'un deuxième souterrain pour voyageurs.	Etude de faisabilité en cours. APD pour fin 2013.

<i>Motion</i>	<i>Projet</i>	<i>Montant estimé</i>	<i>Motion du</i>	<i>Source</i>	<i>Etat d'avancement</i>
2008/28	Construction d'une sous-station 225kV/ 2x25kV à Flebour.	11.000.000 €	23.10.2008	Stratégie globale de fiabilisation et d'augmentation de capacité électrique du réseau ferré luxembourgeois.	Concept général finalisé.
2008/29	Installation d'un système de suivi et de régulation de la circulation des trains en temps réel.	p.m.	23.10.2008	Augmentation de la fluidité du trafic ferroviaire par des mesures disposi- tives préventives.	Coût estimé: 8.900.000 €. Travaux en cours.
2008/30	Gestion centralisée nationale des instal- lations de génie technique.	p.m.	23.10.2008	Surveillance à distance des multiples installations de génie technique. Interface avec les services d'urgence et de l'ordre public.	Projet réalisé dans le cadre du projet nouvelle gare ferroviaire Belval-Université. Concept général achevé. Intégration continue des différentes installations mises en services (vidéo- surveillance, système d'alarme des bâtiments)
2008/31	Suppression des passages à niveau n° 13 et n° 14 à Oberkorn.	p.m.	23.10.2008	Augmentation du trafic ferroviaire et des temps de fermeture. Enclavement de quartiers d'habitation.	Coût estimé: 24.000.000 € Etudes APD en phase de finalisation. Soumission génie civil: fin 2012/début 2013. Début travaux sur site prévu pour juin 2013.
2009/32	Ligne du Nord. Renouvellement com- plet de différents tronçons de voie avec amélioration de la plate-forme en vue de la mise en œuvre de traverses en béton.	85.000.000 €	19.11.2009	Montant approuvé 96.200.000 €	Approuvé par la loi du 19 juin 2012 (Projet 26) Commencement des travaux sur site prévu pour 2013.

<i>Motion</i>	<i>Projet</i>	<i>Montant estimé</i>	<i>Motion du</i>	<i>Source</i>	<i>Etat d'avancement</i>
2010/33	Modernisation de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen. 1ère phase: Renouvellement des postes directeurs sur la situation actuelle.	41.500.000 €	21.10.2010	Montant approuvé 42.000.000 €	Approuvé par la loi du 19 juin 2012 (Projet 27) Commande adjugée en date du 9 août 2012. Livraison matériel: fin 2012/début 2013. Début des travaux sur site en 2013. Mise en service prévue pour novembre 2014. (voir motion 2006/12)
2011/34	Point d'arrêt Differdange. Mise en conformité des quais à voyageurs, du souterrain avec escaliers et ascenseurs.	16.000.000 €	13.10.2011	Réaménagement de l'entrée de la Ville de Differdange. Mise en conformité de l'arrêt existant.	Etudes APD en cours.
2011/35	Modernisation de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen. 2e phase: Renouvellement des installations de traction électrique.	36.420.000 €	13.10.2011	Renouvellement et modernisation des installations de traction électrique datant de 1956/57.	Etudes APD entamées. Changement planning Eurocaprail suite crise économique. (voir motion 2006/12) Nouvel accord requis suite changement contenu (voir proposition 39)
2011/36	Création d'un point d'échange à Hollerich	25.342.000 €	13.10.2011	Nouveau concept d'exploitation	Concept général en cours. Changement concept suite crise économique. (voir motions 2006/2 et 2006/3)
2011/37	Raccordement ferroviaire Kirchberg. Nouvel arrêt „Pont Rouge“.	100.000.000 €	13.10.2011	Raccordement du Kirchberg par l'aménagement d'un nouvel arrêt aux abords du Pont G-D Charlotte.	La finalisation des études APS est prévue pour début 2013.

<i>Motion</i>	<i>Projet</i>	<i>Montant estimé</i>	<i>Motion du</i>	<i>Source</i>	<i>Etat d'avancement</i>
2011/38	Gare de Bettembourg. Renouvellement et modernisation des installations de signalisation et de télécommunications.	p.m.	13.10.2011	Age et usure des installations en service; postes directeurs actuels datant de 1978 et 1982. Intégration ligne Bettembourg-Dudelange-Usines(-Volmerange-les-Mines) et nouvelle ligne Luxembourg-Bettembourg dans Poste Directeur Bettembourg.	Les études APS sont en cours. (nouveau bâtiment modulaire: – projet à part estimé à 5.600.000 € – APD pour bâtiment achevé)
39	Modernisation ligne Luxembourg-Kleinbettingen. Phase 2: Réélectrification. Suppression du passage à niveau PN 85 à Kleinbettingen. Reconstruction PS aux PK 8,913 et PK 9,984	65.000.000 €		Projet Eurocaprail	<b>Nouveau projet proposé.</b> Etudes en cours.
40	Gare Esch-sur-Alzette. Réaménagement du bâtiment voyageurs avec extension.	12.500.000 €		Nouvel aménagement du site de la gare d'Esch-sur-Alzette.	(Voir motion 2011/35) <b>Nouveau projet proposé.</b> Etudes en cours.

CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

05



## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2012-2013

---

RM/pk

### Commission du Développement durable

#### Procès-verbal de la réunion du 24 octobre 2012 (10h30)

##### ORDRE DU JOUR :

1. 6393 Projet de loi concernant les équipements sous pression transportables
  - Rapporteur : Monsieur Marcel Oberweis
  - Présentation et adoption d'un projet de rapport
2. 6452 Débat sur le financement des grands projets d'infrastructure réalisés par l'Etat
  - Rapporteur : Monsieur Fernand Boden
  - Présentation et adoption d'une version complétée du projet de rapport
3. 6124 Projet de loi portant modification de la loi modifiée du 21 mai 1999 concernant l'aménagement du territoire et modifiant :
  1. la loi modifiée du 15 mars 1979 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique;
  2. la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes;
  3. la loi modifiée du 19 juillet 2004 concernant l'aménagement communal et le développement urbain;
  4. la loi du 10 août 1993 relative aux parcs naturels
    - Rapporteur: Monsieur Gilles Roth
    - Examen de l'avis complémentaire du Conseil d'Etat
4. Divers

\*

Présents : M. Eugène Berger, M. Fernand Boden, M. Lucien Clement, M. Georges Engel, Mme Marie-Josée Frank, Mme Josée Lorsché, M. Roger Negri, M. Marcel Oberweis, M. Gilles Roth, M. Ben Scheuer, M. Marc Spautz

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

Mme Isabelle Didier, M. Romain Diederich, M. Alain Disiviscour, M. Dawid Gawlik, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

Excusée : Mme Lydia Mutsch



\*

Présidence : M. Fernand Boden, Président de la Commission

\*

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

Monsieur le Rapporteur présente son projet de rapport, pour les détails duquel il est prié de se référer au document parlementaire afférent.

Les membres de la Commission constatent, qu'à l'endroit de l'article 21 du projet de loi, il n'a pas été fait droit à une proposition du Conseil d'Etat d'écrire « *la loi modifiée du 20 mai 2008 relative à la création d'un Institut luxembourgeois de la normalisation, de l'accréditation, de la sécurité et qualité des produits et services* » plutôt que « *la législation relative à l'ILNAS* ». Au vu de l'argumentation de la Haute Corporation, ils décident de suivre cette suggestion et de modifier l'article 21 en conséquence.

Pour le surplus, le projet de rapport ne soulève aucun commentaire et est adopté à l'unanimité des membres présents, qui suggèrent de retenir le modèle de base pour les débats en séance plénière.

### **2. 6452 Débat sur le financement des grands projets d'infrastructure réalisés par l'Etat**

Monsieur le Président-Rapporteur présente la version complétée du projet de papier de discussion sur le financement des grands projets d'infrastructure réalisés par l'Etat. Pour le détail de ce papier de discussion, il est prié de se référer au document parlementaire afférent. Ce document est adopté à l'unanimité des membres présents.

Monsieur le Président-Rapporteur signale qu'il déposera un projet de motion à l'occasion des débats en séance publique. Une ébauche de ce projet peut être consultée sur le courrier électronique interne (courrier n°131021).

### **3. 6124 Projet de loi portant modification de la loi modifiée du 21 mai 1999 concernant l'aménagement du territoire et modifiant:** **1. la loi modifiée du 15 mars 1979 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique;** **2. la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes;** **3. la loi modifiée du 19 juillet 2004 concernant l'aménagement communal et le développement urbain;** **4. la loi du 10 août 1993 relative aux parcs naturels**

Les membres de la commission parlementaire examinent l'avis complémentaire du Conseil d'Etat du 25 septembre 2012 relatif au projet de loi sous rubrique, qui a été émis suite à :

- un amendement gouvernemental élaboré par le Ministre du Développement durable et des Infrastructures ;
- une série de 39 amendements qui ont été proposés par la Commission du Développement durable.

\*

Des observations préliminaires de la Haute Corporation, il peut être retenu ce qui suit :

- le Conseil d'Etat constate que la Commission du Développement durable s'est ralliée aux considérations, qu'il a émises dans son avis du 16 septembre 2011, relatives à la suppression des dispositions concernant les plans directeurs régionaux qui n'ont jamais été concrétisées au cours des treize ans d'application de la loi modifiée du 21 mai 1999 concernant l'aménagement du territoire ;
- il note également qu'il a été suivi dans sa proposition de modifier les textes légaux concernés plutôt que de prévoir des aménagements de ces dispositions ou des dérogations à celles-ci dans la loi précitée du 21 mai 1999 ;
- il estime que l'application combinée de la procédure d'adoption des plans directeurs sectoriels et de celle relative à l'adaptation des plans d'aménagement communaux à ces plans engendrent un déficit d'information, ainsi que des possibilités insuffisantes d'intervention des personnes concernées. En effet, les deux procédures font abstraction d'une consultation effective du public. Le Conseil d'Etat est d'avis que ce défaut de consultation du public est difficilement tolérable au regard notamment des servitudes que les instruments juridiques visés risquent de comporter pour les propriétaires fonciers ;
- le Conseil d'Etat doute du fait que les orientations des plans directeurs sectoriels, qui lient les communes quant aux résultats à atteindre, soient suffisamment précises pour permettre aux bourgmestres de juger si les instruments communaux en matière d'aménagement sont ou non en ligne avec ces orientations. De l'avis de la Haute Corporation, ce problème se posera d'ailleurs de manière particulièrement aiguë pendant la période se situant entre la date de l'entrée en vigueur du plan directeur sectoriel et la mise en conformité afférente des plans d'aménagement communaux et pendant laquelle le bourgmestre devra donc à lui tout seul trancher sur les exigences applicables et sur la façon d'appliquer celles-ci. Etant donné le manque de sécurité juridique qui serait créé par cette situation, le Conseil d'Etat préférerait revenir à sa proposition formulée dans son avis du 16 septembre 2011 où il avait insisté sur la nécessité de concevoir la portée des instruments d'aménagement étatique de sorte à faire clairement ressortir quels éléments sont obligatoires et quels éléments se limitent à des recommandations. L'approche alors préconisée par le Conseil d'Etat n'est à son avis pas suivie dans la proposition de la commission parlementaire de distinguer entre, d'une part, les prescriptions et orientations qui lient les communes quant aux résultats à atteindre et, d'autre part, les autres orientations. De l'avis de la Haute Corporation, ce sont notamment les orientations comportant pour les communes une obligation de résultat qui pourraient poser problème, car elles risquent de placer les communes devant des problèmes d'interprétation et des choix politiques difficiles. A cet égard, le Conseil d'Etat rappelle qu'en vertu de l'article 67 de la loi communale du 13 décembre 1988, le bourgmestre est chargé de l'exécution des lois et règlements de police et que cette compétence d'exécuter exclut *a priori* toute interprétation. Dans ces conditions, le Conseil d'Etat recommande vivement de renoncer aux éléments des plans directeurs sectoriels qui, tout en étant considérés formellement comme orientations, comportent néanmoins des obligations pour les communes quant aux résultats à atteindre. Il plaide pour ne garder que deux instruments, à savoir, d'une part, les prescriptions qui sont des

dispositions comportant un caractère contraignant pour les communes et, d'autre part, les recommandations sans portée obligatoire pour celles-ci.

La Haute Corporation constate encore que l'imprécision du concept d' « orientations liant les communes quant aux résultats à atteindre » est difficilement compatible avec les sanctions dont il est question à l'amendement 29. Le terme « orientations » pose encore aux yeux du Conseil d'Etat un autre problème, car l'orientation dont il est question à l'amendement 7 en relation avec les effets du programme directeur paraît comporter d'autres effets que ceux qu'il est prévu de donner à la même notion quand celle-ci est employée en relation avec les plans directeurs sectoriels. Le Conseil d'Etat réitère donc sa proposition de viser, à côté des prescriptions des plans directeurs sectoriels qui s'imposeront aux communes, uniquement des recommandations que les communes suivront dans les limites qu'elles jugeront indiquées.

Les membres de la Commission se déclarent d'accord pour suivre l'optique préconisée par le Conseil d'Etat et pour ne retenir que les deux termes « prescriptions » et « recommandations ».

Les responsables du Ministère expliquent cependant que, peu importe la façon dont la problématique est appréhendée, il existe deux sortes de prescriptions :

- certaines prescriptions sont d'applicabilité directe. Elles ont des effets immédiats et imposent clairement à la commune, qui ne bénéficie d'aucune marge d'interprétation, ce qu'elle peut et ce qu'elle ne peut pas faire. Il en est ainsi, par exemple, en ce qui concerne la réservation de couloirs en vue de la construction d'infrastructures de transports ;
- d'autres prescriptions ont un caractère contraignant indirect pour la commune et ne sortent leurs effets que lorsque cette dernière les transpose dans son plan d'aménagement général. Il en est ainsi, par exemple, en ce qui concerne la définition des espaces prioritaires pour le développement de l'habitat (« *Siedlungsschwerpunkte* ») : le plan directeur sectoriel « logements » impose un ensemble de critères aux communes. Sur base de ces critères et en les respectant, les communes pourront décider du lieu exact de l'implantation des espaces prioritaires pour le développement de l'habitat.

Tous les autres instruments sont des recommandations qui ne lient pas les communes. Il s'agit de dispositions dont le résultat n'est pas contraignant : la commune doit prendre les recommandations en considération mais elle peut décider de ne pas s'y tenir en motivant son choix.

Les membres de la Commission du Développement durable reviendront en détail sur ce point lors de l'examen de l'amendement 21.

- le Conseil d'Etat insiste pour que soient reconsidérés les délais imposés aux communes pour aligner leurs plans d'aménagement au programme directeur et aux plans directeurs sectoriels. En vertu de l'article 9, paragraphe 2 de la loi modifiée du 19 juillet 2004 concernant l'aménagement du territoire et le développement urbain, le conseil communal est de toute façon tenu de vérifier tous les six ans si son plan d'aménagement général doit être soumis à révision. Le Conseil d'Etat se demande si la révision périodique de leur plan d'aménagement général qu'impose ledit article 9 de la loi de 2004 ne suffit pas pour assurer en temps utile l'alignement nécessaire de la planification locale aux exigences étatiques en matière d'aménagement du territoire ;
- Le Conseil d'Etat constate, pour finir, que 21 articles sur les 28 que comporte la loi de 1999 subiront des changements en plus de l'ajout de trois articles nouveaux et de la suppression de deux articles. Il se demande donc si, dans l'optique d'une lecture plus aisée et d'une meilleure visibilité des dispositions légales en matière d'aménagement du territoire, il ne serait pas plus judicieux d'abroger purement et simplement la loi de 1999 et de la remplacer par une loi nouvelle intégrant tant les articles à modifier que ceux que la commission parlementaire entend laisser en l'état.

Les membres de la Commission procèdent ensuite à l'examen de l'avis du Conseil d'Etat relatif aux amendements introduits.

**Amendement 1 portant sur le nouvel article 1<sup>er</sup> du projet de loi (article 2 initial)**

La commission parlementaire a donné la teneur suivante au nouvel article 1<sup>er</sup> du projet de loi :

**Art. 1.** *L'article 1<sup>er</sup> de la loi modifiée du 21 mai 1999 concernant l'aménagement du territoire est remplacé par le texte suivant :*

*« Art. 1. 1. L'aménagement du territoire organise le territoire national et en assure le développement en respectant les particularités et les ressources propres des diverses régions qui le composent. Il a pour objectif d'assurer aux habitants du pays des conditions de vie optimales par une mise en valeur harmonieuse et un développement durable de ses régions en valorisant leurs ressources respectives et en maintenant un équilibre structurel et économique entre elles.*

*2. L'aménagement du territoire identifie et définit d'une manière prospective les enjeux majeurs de l'organisation et du développement du territoire. Il assure à l'échelle nationale, à l'échelle de la région d'aménagement, ainsi qu'à l'échelle intercommunale la coordination de l'action politique et administrative en vue de l'utilisation rationnelle du sol et de l'espace et de la protection des paysages.*

*Il a pour objet de contribuer à la conception des initiatives et de surveiller et de coordonner les mesures destinées :*

*(a) à la valorisation optimale des ressources économiques et humaines;*

*(b) à la gestion responsable de l'environnement, en général, et des ressources naturelles et énergétiques, en particulier;*

*(c) au développement harmonieux des structures urbaines et rurales, y compris l'habitat et les réseaux de communication et d'approvisionnement, dans le respect du patrimoine culturel et naturel;*

*(d) à la mise en œuvre de la contribution nationale à la politique transfrontalière et interrégionale et*

*(e) à la protection de la population et des biens contre les risques naturels ainsi que les nuisances environnementales.*

*3. Le programme directeur de l'aménagement du territoire ainsi que les prescriptions et orientations des plans directeurs sectoriels et les plans d'occupation du sol s'imposent en matière d'aménagement communal et de développement urbain. »*

Dans son avis complémentaire du 25 septembre 2012, le Conseil d'Etat constate que, alors que les auteurs de l'amendement prennent soin de souligner la distinction qu'ils entendent faire entre, d'une part, le terme « région » qui est à considérer dans le sens littéraire et, d'autre part, la notion de « région d'aménagement » au sens technique, cette rigueur de distinction entre « région » et « région d'aménagement » ne se retrouve plus dans le texte des amendements subséquents lorsque ceux-ci recourent à l'emploi de l'adjectif « régional » pouvant, selon le cas, concerner la région au sens littéraire ou la région d'aménagement. Pour cette raison, le Conseil d'Etat exprime une nette préférence pour retenir le seul terme « région » qui à l'origine constitue une unité naturelle, économique ou démographique, mais à laquelle les responsables de l'aménagement du territoire peuvent réserver la vocation d'un aménagement cohérent axé autour d'un centre de développement ou d'attraction. La Haute Corporation rappelle en outre sa préférence pour un texte évoquant le seul échelon régional, difficile à différencier de l'échelon intercommunal. Elle propose dès lors d'écrire au

paragraphe 2 de l'article 1<sup>er</sup> : « Il assure à l'échelle nationale et régionale la coordination ... ». La commission parlementaire décide de faire sienne cette proposition.

En ce qui concerne le libellé du paragraphe 3, le Conseil d'Etat constate qu'il n'est pas en phase avec le libellé proposé aux amendements 21, 29, 31 et 33. En vertu de ce paragraphe, non seulement les prescriptions et les orientations des plans directeurs sectoriels et des plans d'occupation du sol s'imposeraient en matière d'aménagement communal et de développement urbain. Or, la Haute Corporation estime qu'il est inutile de paraphraser une disposition reprise avec une portée bien plus précise au nouveau texte que revêtira l'article 19 de la loi de 1999. En outre, les plans d'occupation du sol ne font guère état d'orientations mais doivent être conçus à une échelle de précision telle qu'ils remplacent les exigences découlant tant des plans d'aménagement communaux généraux que des plans d'aménagement communaux particuliers. Pour ces raisons, le Conseil d'Etat propose de renoncer au paragraphe 3, car il estime que les propositions de texte introduites par la commission parlementaire pour les articles subséquents sont amplement suffisantes pour établir la hiérarchie souhaitée entre les instruments de l'aménagement du territoire étatique et ceux de l'aménagement communal. Dans la mesure où il sera suivi sur ce point, il conviendra d'ajouter au paragraphe 1<sup>er</sup> de la nouvelle version que l'amendement 7 prévoit de donner à l'article 6 une deuxième phrase libellée comme suit : « Le plan d'aménagement général et les plans d'aménagement particuliers des communes doivent être conformes aux orientations du programme directeur ». La commission parlementaire fait sienne cette proposition.

Au regard de ce qui précède, l'article 1<sup>er</sup> du projet de loi se lira comme suit :

**Art. 1.** *L'article 1<sup>er</sup> de la loi modifiée du 21 mai 1999 concernant l'aménagement du territoire est remplacé par le texte suivant :*

*« Art. 1. 1. L'aménagement du territoire organise le territoire national et en assure le développement en respectant les particularités et les ressources propres des diverses régions qui le composent. Il a pour objectif d'assurer aux habitants du pays des conditions de vie optimales par une mise en valeur harmonieuse et un développement durable de ses régions en valorisant leurs ressources respectives et en maintenant un équilibre structurel et économique entre elles.*

*2. L'aménagement du territoire identifie et définit d'une manière prospective les enjeux majeurs de l'organisation et du développement du territoire. Il assure à l'échelle nationale et régionale la coordination de l'action politique et administrative en vue de l'utilisation rationnelle du sol et de l'espace et de la protection des paysages.*

*Il a pour objet de contribuer à la conception des initiatives et de surveiller et de coordonner les mesures destinées :*

*(a) à la valorisation optimale des ressources économiques et humaines;*

*(b) à la gestion responsable de l'environnement, en général, et des ressources naturelles et énergétiques, en particulier;*

*(c) au développement harmonieux des structures urbaines et rurales, y compris l'habitat et les réseaux de communication et d'approvisionnement, dans le respect du patrimoine culturel et naturel;*

*(d) à la mise en œuvre de la contribution nationale à la politique transfrontalière et interrégionale et*

*(e) à la protection de la population et des biens contre les risques naturels ainsi que les nuisances environnementales.*

*3. Le programme directeur de l'aménagement du territoire ainsi que les prescriptions et orientations des plans directeurs sectoriels et les plans d'occupation du sol s'imposent en matière d'aménagement communal et de développement urbain.*»

\*

## **Amendement 2 portant sur le nouvel article 2 (article 3 initial)**

La commission parlementaire a donné la teneur suivante au nouvel article 2 du projet de loi :

**Art. 2.** *L'article 2 de la loi précitée du 21 mai 1999 est remplacé par le texte suivant :*

« **Art. 2.** 1. *Sans préjudice des attributions organiques d'autres départements ministériels, le ministre ayant l'Aménagement du territoire dans ses attributions, appelé par la suite «le ministre», est chargé de l'exécution des dispositions de la présente loi. A cet effet, il reçoit communication de tous les dossiers, documents et renseignements nécessaires à l'accomplissement de sa mission de la part des départements ministériels et des services généraux qui en dépendent sans pouvoir pour autant entraver la marche de leurs activités.*

2. *Le ministre participe à la programmation et à la définition des lieux d'implantation des projets d'envergure intercommunale, régionale, nationale ou transfrontalière réalisés dans le cadre des investissements publics et il examine tous les propositions et projets initiés par les autres membres du Gouvernement pour autant que la réalisation de ces propositions et projets soit susceptible d'avoir une répercussion directe sur les objectifs de l'aménagement du territoire définis à l'article 1<sup>er</sup>.*

*A cet effet les départements ministériels, les administrations publiques qui en dépendent ainsi que les administrations communales informent le ministre de tous les projets et études ayant trait aux objectifs de la présente loi et d'envergure intercommunale, régionale, nationale ou encore transfrontalière, notamment ceux ayant un impact sur l'utilisation du sol et de l'espace et sur l'équilibre régional et interrégional, et lui fournissent tous les documents y afférents, y compris ceux de nature législative et réglementaire.*

*Le ministre peut solliciter auprès des autres membres du Gouvernement et auprès des administrations placées sous leur autorité d'être associé à l'élaboration des propositions et projets visés par le présent paragraphe.*

3. *Le ministre coordonne les moyens d'aménagement définis à l'article 3, qui sont à mettre en œuvre en vue des mesures à prendre ou des décisions à proposer au Gouvernement. En cas de désaccord avec un autre membre du Gouvernement sur la mise en œuvre de la politique de l'aménagement du territoire et des instruments afférents, le ministre établit un rapport circonstancié sur l'objet du désaccord et sur les divergences de vue et en réfère au Gouvernement qui en décide.*

4. *Le ministre est assisté d'un Conseil supérieur de l'aménagement du territoire, appelé par la suite «Conseil supérieur». »*

A l'instar de sa proposition à l'endroit de l'amendement 1, le Conseil d'Etat propose de supprimer la référence à l'échelon intercommunal et de ne viser que les projets d'envergure régionale, nationale et transfrontalière. La Commission fait sienne cette proposition et l'article 2 du projet de loi se lira comme suit :

**Art. 2.** *L'article 2 de la loi précitée du 21 mai 1999 est remplacé par le texte suivant :*

« **Art. 2.** 1. *Sans préjudice des attributions organiques d'autres départements ministériels, le ministre ayant l'Aménagement du territoire dans ses attributions, appelé par la suite «le ministre», est chargé de l'exécution des dispositions de la présente loi. A cet effet, il reçoit communication de tous les dossiers, documents et renseignements nécessaires à*

*l'accomplissement de sa mission de la part des départements ministériels et des services généraux qui en dépendent sans pouvoir pour autant entraver la marche de leurs activités.*

*2. Le ministre participe à la programmation et à la définition des lieux d'implantation des projets d'envergure ~~intercommunale~~, régionale, nationale ou transfrontalière réalisés dans le cadre des investissements publics et il examine tous les propositions et projets initiés par les autres membres du Gouvernement pour autant que la réalisation de ces propositions et projets soit susceptible d'avoir une répercussion directe sur les objectifs de l'aménagement du territoire définis à l'article 1<sup>er</sup>.*

*A cet effet les départements ministériels, les administrations publiques qui en dépendent ainsi que les administrations communales informent le ministre de tous les projets et études ayant trait aux objectifs de la présente loi et d'envergure ~~intercommunale~~, régionale, nationale ou encore transfrontalière, notamment ceux ayant un impact sur l'utilisation du sol et de l'espace et sur l'équilibre régional et interrégional, et lui fournissent tous les documents y afférents, y compris ceux de nature législative et réglementaire.*

*Le ministre peut solliciter auprès des autres membres du Gouvernement et auprès des administrations placées sous leur autorité d'être associé à l'élaboration des propositions et projets visés par le présent paragraphe.*

*3. Le ministre coordonne les moyens d'aménagement définis à l'article 3, qui sont à mettre en œuvre en vue des mesures à prendre ou des décisions à proposer au Gouvernement. En cas de désaccord avec un autre membre du Gouvernement sur la mise en œuvre de la politique de l'aménagement du territoire et des instruments afférents, le ministre établit un rapport circonstancié sur l'objet du désaccord et sur les divergences de vue et en réfère au Gouvernement qui en décide.*

*4. Le ministre est assisté d'un Conseil supérieur de l'aménagement du territoire, appelé par la suite «Conseil supérieur». »*

\*

### **Amendement 3 ayant pour objet l'insertion d'un nouvel article dans le projet de loi**

Parallèlement à son choix de faire abstraction des plans sectoriels régionaux, la commission parlementaire a décidé d'insérer un nouvel article dans la loi de 1999 afin de subdiviser le territoire national en « régions d'aménagement » définies dans le programme directeur et composées de plusieurs communes contiguës. La manière de procéder au développement de ces zones se ferait sur base de conventions entre l'Etat et les communes concernées. La Commission propose de donner la teneur suivante au nouvel article 3 du projet de loi :

**Art. 3.** *La loi précitée du 21 mai 1999 est complétée par un nouvel article 2-1, libellé comme suit:*

*« Art. 2-1. Le territoire national est subdivisé en un nombre limité de régions d'aménagement définies dans le programme directeur, qui en désigne également les centres de développement et d'attraction respectifs.*

*Le ministre peut, suite à l'accord du Gouvernement en conseil, procéder à la conclusion de conventions Etat - communes, visant un développement territorial intégratif, coordonné et durable, avec des communes contiguës, formant un ensemble intercommunal fonctionnel en termes d'aménagement du territoire, avec les communes membres d'un parc naturel ou avec l'ensemble des communes d'une région d'aménagement.*

*Le ministre accompagne techniquement et financièrement la mise en œuvre des conventions précitées. »*

Dans son avis complémentaire du 25 septembre 2012, le Conseil d'Etat rappelle qu'en vertu de l'article 107 de la Constitution, les communes constituent certes des collectivités autonomes, mais restent placées sous la surveillance de l'Etat. *A priori*, les relations entre l'Etat et les communes se conçoivent dès lors plutôt sous forme de relations de tutelle que de relations conventionnelles.

La Haute Corporation se demande ensuite si la rigidité prévue par le premier alinéa de l'article sous rubrique est vraiment nécessaire. En effet, dans la mesure où le législateur opte pour la voie conventionnelle, les communes peuvent prétendre à l'application du principe de la liberté contractuelle en se prononçant ou non pour l'adhésion à un projet de convention qui leur est proposé à cet effet par l'Etat. De l'avis du Conseil d'Etat, il y a dès lors lieu soit de supprimer purement et simplement le premier alinéa, soit d'en modifier le libellé en vue de faire de l'obligation de créer dans le programme directeur des régions d'aménagement une simple faculté, d'autant plus que la coopération contractuelle avec les communes prévue à l'alinéa 2 ne paraît pas devoir respecter les limites tracées d'une région d'aménagement. Suite à un bref échange de vues, la commission parlementaire décide de maintenir l'alinéa 1<sup>er</sup>, mais de remplacer l'expression : « le territoire national est subdivisé... » par l'expression : « le territoire national peut être subdivisé... ».

A l'endroit de l'alinéa 2, la commission fait sienne la proposition de libellé du Conseil d'Etat : « Le ministre peut, suite à l'accord du Gouvernement en conseil, conclure pour compte de l'Etat avec plusieurs communes contiguës ou avec des communes membres d'un parc naturel des conventions visant un développement territorial intégré, coordonné et durable. »

Quant à l'alinéa 3, il est, de l'avis de la Haute Corporation, superfétatoire et pourrait être supprimé. En effet, il est inutile de préciser dans le texte de la loi que le ministre accompagne techniquement et financièrement la mise en œuvre des conventions. Il paraît en effet bien plus logique, afin de respecter la liberté contractuelle et de laisser aux communes une marge appropriée pour déterminer avec l'Etat les critères de la coopération envisagée, de régler ces questions dans la convention. La Commission fait sienne cette proposition.

Au regard de ce qui précède, l'article 3 du projet de loi se lira comme suit :

**Art. 3.** *La loi précitée du 21 mai 1999 est complétée par un nouvel article 2-1, libellé comme suit:*

« **Art. 2-1.** *Le territoire national peut être subdivisé en un nombre limité de régions d'aménagement définies dans le programme directeur, qui en désigne également les centres de développement et d'attraction respectifs.*

Le ministre peut, suite à l'accord du Gouvernement en conseil, conclure pour compte de l'Etat avec plusieurs communes contiguës ou avec des communes membres d'un parc naturel des conventions visant un développement territorial intégré, coordonné et durable.  
~~Le ministre accompagne techniquement et financièrement la mise en œuvre des conventions précitées.~~»

\*

#### **Amendement 4 portant sur l'article 4 du projet de loi**

La commission parlementaire a donné la teneur suivante à l'article 4 du projet de loi :



**Art. 4.** L'article 3 de la loi précitée du 21 mai 1999 est remplacé par le texte suivant :

« **Art. 3.** 1. La politique d'aménagement à mettre en œuvre par le Gouvernement dans l'intérêt des objectifs visés à l'article 1<sup>er</sup> de la présente loi concerne principalement:

- les mesures ayant trait à l'occupation du sol y compris les plans d'aménagement communaux et celles résultant de l'application de la législation sur la protection de la nature et des ressources naturelles;
- les investissements publics dans les domaines suivants: zones d'activités économiques, voies de communication, approvisionnement en eau et en énergie, évacuation et traitement des déchets solides et liquides, zones et équipements de loisirs et de tourisme, immeubles et équipements administratifs, scolaires, socioculturels, militaires, hospitaliers, sanitaires, sportifs ainsi que logements ;
- toute infrastructure et tout équipement ayant un impact majeur sur l'aménagement du territoire, l'utilisation du sol ou l'équilibre entre les régions d'aménagement.

2. Les moyens à mettre en œuvre par le ministre pour l'exécution de la politique d'aménagement du territoire du Gouvernement sont notamment:

- le programme directeur d'aménagement du territoire;
- les plans directeurs sectoriels;
- les plans d'occupation du sol ;
- les conventions Etat – communes.

3. Le ministre fait périodiquement, et au moins tous les trois ans, au nom du Gouvernement rapport à la Chambre des députés sur la situation en matière d'aménagement du territoire.

4. Lors de la détermination des objectifs en matière d'aménagement du territoire, le Gouvernement collabore avec les Etats et les régions voisins en vue de coordonner les politiques d'aménagement respectives. La mise en œuvre de cette politique se fera principalement au niveau intercommunal transfrontalier. »

Au paragraphe 1er du nouvel article 3 de la loi de 1999, le Conseil d'Etat propose de remplacer la fin du texte figurant derrière le troisième tiret par « ... ou l'équilibre interrégional ». La Commission fait sienne cette proposition.

Au quatrième tiret du paragraphe 2 du nouvel article 3 de la loi de 1999, le Conseil d'Etat suggère d'écrire : « - les conventions entre l'Etat et des communes conclues au terme de l'article 2-1 ». La commission parlementaire fait également sienne cette proposition.

A regard de ce qui précède, l'article sous rubrique se lira comme suit :

**Art. 4.** L'article 3 de la loi précitée du 21 mai 1999 est remplacé par le texte suivant :

« **Art. 3.** 1. La politique d'aménagement à mettre en œuvre par le Gouvernement dans l'intérêt des objectifs visés à l'article 1<sup>er</sup> de la présente loi concerne principalement:

- les mesures ayant trait à l'occupation du sol y compris les plans d'aménagement communaux et celles résultant de l'application de la législation sur la protection de la nature et des ressources naturelles;
- les investissements publics dans les domaines suivants: zones d'activités économiques, voies de communication, approvisionnement en eau et en énergie, évacuation et traitement des déchets solides et liquides, zones et équipements de loisirs et de tourisme, immeubles et équipements administratifs, scolaires, socioculturels, militaires, hospitaliers, sanitaires, sportifs ainsi que logements ;
- toute infrastructure et tout équipement ayant un impact majeur sur l'aménagement du territoire, l'utilisation du sol ou l'équilibre interrégional.

2. Les moyens à mettre en œuvre par le ministre pour l'exécution de la politique d'aménagement du territoire du Gouvernement sont notamment:

- le programme directeur d'aménagement du territoire;
- les plans directeurs sectoriels ;
- les plans d'occupation du sol ;
- les conventions entre l'Etat et des communes conclues au terme de l'article 2-1.

3. Le ministre fait périodiquement, et au moins tous les trois ans, au nom du Gouvernement rapport à la Chambre des députés sur la situation en matière d'aménagement du territoire.

4. Lors de la détermination des objectifs en matière d'aménagement du territoire, le Gouvernement collabore avec les Etats et les régions voisins en vue de coordonner les politiques d'aménagement respectives. La mise en œuvre de cette politique se fera principalement au niveau intercommunal transfrontalier. »

\*

### **Amendement 5 portant sur l'article 5 du projet de loi**

La commission parlementaire a donné la teneur suivante à l'article 5 du projet de loi :

**Art. 5.** L'article 4 de la loi précitée du 21 mai 1999 est remplacé par le texte suivant :

« **Art. 4.** 1. Le programme directeur d'aménagement du territoire, appelé par la suite «le programme directeur», assure l'intégration et la coordination des politiques sectorielles ayant un impact sur l'aménagement du territoire dans le cadre des objectifs prévus à l'article 1<sup>er</sup>. Le programme directeur peut être complété par une partie graphique.

2. Le programme directeur arrête les orientations et les objectifs du Gouvernement en ce qui concerne le développement durable du cadre de vie de la population, la valorisation des ressources humaines et naturelles, le développement des activités économiques, ainsi que les mesures à prendre en vue de leur réalisation. »

Cet amendement n'a soulevé aucun commentaire de la part du Conseil d'Etat.

\*

### **Amendement 6 portant sur l'article 6 du projet de loi**

La commission parlementaire a donné la teneur suivante à l'article 6 du projet de loi :

**Art. 6.** L'article 5 de la loi précitée du 21 mai 1999 est remplacé par le texte suivant :

« **Art. 5.** 1. Le programme directeur est élaboré sur décision du Gouvernement.

2. Le projet de programme directeur est élaboré par le ministre en collaboration avec un groupe de travail dont la composition, l'organisation et le fonctionnement sont arrêtés par règlement grand-ducal. Le projet de programme directeur est transmis aux communes et au Conseil supérieur qui disposent d'un délai de trois mois à compter de cette transmission pour se prononcer. Le ministre établit un rapport de synthèse des observations qui sont parvenues de la part des communes au ministre ayant l'Intérieur dans ses attributions dans le délai précité. Ce rapport ainsi que l'avis du Conseil supérieur, s'il est parvenu au ministre dans le délai précité, sont joints au projet de programme directeur. Le ministre propose au

Gouvernement les suites à réserver auxdits avis et les modifications éventuelles du projet de programme directeur.

3. Le projet de programme directeur fait l'objet d'une déclaration du ministre au nom du Gouvernement devant la Chambre des députés.

4. Au terme de cette phase d'élaboration et de consultation, sur proposition du ministre, le Gouvernement en conseil arrête le programme directeur qui est publié au Mémorial.

5. Le programme directeur peut être complété ou modifié. La procédure à suivre est la même que celle effectuée lors de la première élaboration. »

Cet amendement trouve l'assentiment du Conseil d'Etat et ne donne pas lieu à observation de sa part.

\*

### **Amendement 7 portant sur l'article 7 du projet de loi**

La commission parlementaire a donné la teneur suivante à l'article 7 du projet de loi :

**Art. 7.** L'article 6 de la loi précitée du 21 mai 1999 est remplacé par le texte suivant :

« **Art. 6.** (1) Dès sa publication au Mémorial, le programme directeur oriente les démarches et décisions du Gouvernement et des pouvoirs locaux.

2. Le programme directeur peut être précisé, soit pour la totalité du territoire national, soit pour une partie déterminée seulement, par des plans directeurs sectoriels ou par des plans d'occupation du sol qui comportent une partie écrite et une partie graphique. La partie graphique complète et visualise les mesures d'aménagement arrêtées par la partie écrite. »

Etant donné que la commission parlementaire a, à l'endroit de l'amendement 1 décidé de suivre la proposition du Conseil d'Etat de faire abstraction du paragraphe 3 dans la nouvelle version de l'article 1<sup>er</sup> de la loi de 1999, il faut en conséquence compléter le paragraphe 1<sup>er</sup> du nouvel article 6. La Haute Corporation propose de réserver la teneur suivante audit paragraphe 1<sup>er</sup> : « (1) Dès sa publication au Mémorial, le programme directeur oriente les démarches et les décisions du Gouvernement et des communes. Les plans d'aménagement général et les plans d'aménagement particulier des communes doivent être conformes aux orientations du programme directeur ».

Ainsi, le nouveau libellé de l'article sous rubrique est :

**Art. 7.** L'article 6 de la loi précitée du 21 mai 1999 est remplacé par le texte suivant :

« **Art. 6.** (1) Dès sa publication au Mémorial, le programme directeur oriente les démarches et les décisions du Gouvernement et des communes. Les plans d'aménagement général et les plans d'aménagement particulier des communes doivent être conformes aux orientations du programme directeur.

2. Le programme directeur peut être précisé, soit pour la totalité du territoire national, soit pour une partie déterminée seulement, par des plans directeurs sectoriels ou par des plans d'occupation du sol qui comportent une partie écrite et une partie graphique. La partie graphique complète et visualise les mesures d'aménagement arrêtées par la partie écrite. »

\*

### **Amendement 8 ayant pour objet l'insertion d'un nouvel article dans le projet de loi**

La commission parlementaire a inséré un nouvel article 8 dans le projet de loi, libellé comme suit :

**Art. 8.** *L'intitulé du chapitre III de la loi précitée du 21 mai 1999 est remplacé par l'intitulé suivant :*

*« Plans directeurs sectoriels »*

Cet amendement n'a soulevé aucun commentaire de la part du Conseil d'Etat.

\*

### **Amendement 9 portant sur le nouvel article 9 du projet de loi (article 8 initial)**

La commission parlementaire a donné la teneur suivante à l'article 9 du projet de loi :

**Art. 9.** *L'article 7 de la loi précitée du 21 mai 1999 est remplacé par le texte suivant :*

*« Art. 7. Le plan directeur sectoriel concerne un ou plusieurs secteurs d'activités ou d'interventions gouvernementales. Il intègre et précise pour le secteur d'activité concerné les options nationales et les programmations sectorielles dont il assure la coordination. La partie graphique complète et visualise les options d'aménagement arrêtées par la partie écrite. »*

Cet amendement n'a soulevé aucun commentaire de la part du Conseil d'Etat.

\*

### **Amendement 10 portant sur le nouvel article 10 du projet de loi (article 9 initial)**

La commission parlementaire a donné la teneur suivante à l'article 10 du projet de loi :

**Art. 10.** *L'article 8 de la loi précitée du 21 mai 1999 est supprimé.*

Cet amendement, qui prévoit la suppression des dispositions relatives aux plans directeurs régionaux, n'a soulevé aucun commentaire de la part du Conseil d'Etat.

\*

### **Amendement 11 portant sur le nouvel article 11 du projet de loi (article 10 initial)**

L'amendement sous rubrique a trait à la nouvelle version qu'il est prévu de donner à l'article 9 de la loi de 1999 qui règle la procédure d'adoption des plans directeurs sectoriels. La commission parlementaire a donné la teneur suivante à l'article 11 du projet de loi :

**Art. 11.** *L'article 9 de la loi précitée du 21 mai 1999 est remplacé par le texte suivant :*

*« Art. 9. 1. Les projets de plans directeurs sectoriels sont à la demande soit du ministre, soit du ou des ministres ayant dans leurs attributions les ressorts visés, élaborés par des groupes de travail comprenant des représentants des ministères et des administrations de l'Etat. Les communes concernées peuvent être entendues en leur avis.*

*2. Sur décision du Gouvernement en conseil, publiée sous forme abrégée au Mémorial et insérée dans trois journaux quotidiens imprimés au niveau national, le projet de plan*

*directeur sectoriel est transmis aux communes concernées ainsi qu'au Conseil supérieur qui disposent d'un délai de trois mois pour se prononcer. Le ministre établit un rapport de synthèse des observations qui sont parvenues dans le délai précité de la part des communes et syndicats de communes consultés au ministre ayant l'Intérieur dans ses attributions. Ce rapport ainsi que l'avis du Conseil supérieur, s'il est parvenu au ministre dans le délai précité, sont joints au projet de plan directeur sectoriel. Le ministre propose au Gouvernement les suites à réserver auxdits avis et les modifications éventuelles du projet de plan directeur.*

*3. Le projet de plan directeur sectoriel fait l'objet d'une déclaration du ministre au nom du Gouvernement devant la Chambre des députés.*

*4. Le plan directeur sectoriel est déclaré obligatoire par règlement grand-ducal et publié au Mémorial.*

*5. L'exécution des plans déclarés obligatoires est d'utilité publique. L'Etat peut requérir l'expropriation des fonds pour autant qu'ils soient réservés à des fins d'utilité publique conformément aux dispositions du chapitre VI de la présente loi.*

*6. Pour chaque plan directeur sectoriel, il est institué une commission de suivi composée de représentants de l'Etat. Cette commission a pour mission d'assurer le suivi de la mise en œuvre à moyen et à long terme, d'informer régulièrement de cette mise en œuvre le ministre et de proposer, le cas échéant, des modifications.*

*La composition, l'organisation et le fonctionnement de la commission sont arrêtés par règlement grand-ducal.*

*7. Le ministre informe périodiquement, et au moins tous les trois ans, le Gouvernement et les communes concernées, ainsi que la Chambre des députés, sur l'état de la mise en œuvre des plans directeurs sectoriels.»*

Dans son avis complémentaire du 25 septembre 2012, le Conseil d'Etat constate qu'au paragraphe 1<sup>er</sup>, la commission parlementaire a décidé de ne pas suivre sa proposition de faire participer les communes aux groupes de travail institués pour élaborer les projets de plans directeurs sectoriels, mais de prévoir à la place une consultation facultative des communes lors de la phase d'élaboration de ces projets. Dans la mesure où il s'agit ici d'une simple faculté laissée à l'appréciation du Gouvernement et qu'elle ne revêt pas de caractère normatif, le Conseil d'Etat estime qu'il pourra être fait abstraction de la deuxième phrase du paragraphe 1<sup>er</sup>, d'autant plus qu'une consultation formelle et obligatoire des communes est de toute façon prévue au paragraphe 2.

En ce qui concerne l'ajout que la Commission du Développement durable propose en début de la première phrase du paragraphe 2, il ne donne, quant au fond, pas lieu à observation de la part du Conseil d'Etat. Ce dernier renvoie cependant au problème qu'il a soulevé dans ses observations préliminaires : la procédure prévue omet tant au niveau de l'élaboration des plans directeurs sectoriels qu'au niveau de l'alignement obligatoire à ces plans des instruments d'aménagement locaux toute consultation du public. Le Conseil d'Etat craint que cette omission ne soit synonyme d'un manque d'information des intéressés leur enlevant notamment la possibilité de réclamer lorsque leurs intérêts sont en jeu, alors que les plans directeurs sectoriels comportent un potentiel important de servitudes incisives pour les propriétaires fonciers. Il estime dès lors que le nouveau texte que la commission parlementaire prévoit de donner à l'article 9 de la loi du 21 mai 1999 devrait être complété en conséquence. De l'avis de la Haute Corporation, il conviendrait d'insérer un nouveau paragraphe derrière le paragraphe 2 du texte prévu par l'amendement, dont le libellé pourrait s'inspirer des dispositions du texte que l'amendement 15 entend réserver à la nouvelle version de l'article 13 de la loi de 1999.

Quant à la forme, le Conseil d'Etat signale que la formule usuelle pour indiquer l'obligation de publication d'une norme ou décision dans la presse est libellée comme suit : « inséré dans quatre journaux quotidiens imprimés et publiés au Grand-Duché ». Il doute pourtant de la conformité de cette formule avec le droit européen, dont le principe de la libre prestation de services s'applique également aux organes de presse. La Haute Corporation a donc une nette préférence pour le libellé suivant : « inséré dans quatre quotidiens publiés au Luxembourg ».

Pour finir et au regard de la consultation publique que le Conseil d'Etat préconise, il faudra à son avis prolonger d'un mois le délai de réponse accordé aux communes et porter celui-ci à quatre mois.

Au paragraphe 5, le Conseil d'Etat est d'avis qu'il est superfétatoire de préciser qu'une expropriation de fonds intervenant dans les conditions du chapitre VI de la loi de 1999 ne peut avoir lieu qu' « à des fins d'utilité publique ». En effet, l'article 16 de la Constitution retient déjà l'utilité publique parmi les critères requis pour procéder à une expropriation. En outre, l'article 20 de la loi de 1999 vise exclusivement des expropriations pour cause d'utilité publique. La Haute Corporation demande dès lors de faire abstraction du bout de phrase « pour autant qu'ils sont réservés à des fins d'utilité publique ».

Au paragraphe 6, les précisions relatives à la composition de la commission de suivi des plans directeurs sectoriels avaient leur sens dans la mesure où le Conseil d'Etat avait préconisé la présence de délégués communaux dans ces commissions. Si la commission parlementaire écarte cette solution, la Haute Corporation est d'avis qu'il est inutile de garder le bout de phrase « composée de représentants de l'Etat », l'alinéa 2 du paragraphe concerné étant suffisant à cet égard.

Dans ces conditions, le Conseil d'Etat propose de réserver le libellé suivant à la nouvelle version qu'il est prévu de donner à l'article 9 de la loi de 1999 :

**Art. 9.** (1) *Les projets de plans directeurs sectoriels sont à la demande soit du ministre, soit du ou des ministres concernés par l'objet du plan directeur sectoriel visé, élaborés par des groupes de travail comprenant des représentants des ministères et des administrations de l'Etat concernés.*

(2) *Sur décision du Gouvernement en conseil, publiée sous forme abrégée au Mémorial et insérée dans quatre quotidiens publiés au Luxembourg, le projet de plan directeur sectoriel est transmis aux communes concernées ainsi qu'au Conseil supérieur qui disposent d'un délai de quatre mois pour se prononcer.*

(3) *Dès sa réception par la commune, le projet de plan directeur sectoriel est déposé pendant trente jours à la maison communale où le public peut en prendre connaissance. Le dépôt est publié par voie d'affiches apposées dans la commune de la manière usuelle et portant invitation à prendre connaissance des pièces. En outre, le Gouvernement diffuse à deux reprises, et ce à une semaine d'intervalle, un avis de publication dans la presse. Cet avis précise les délais et la procédure à respecter par les intéressés.*

*Le collège des bourgmestre et échevins doit tenir au moins une réunion d'information de la population en présence du ministre ou de son délégué dans les trente jours qui suivent le dépôt public du projet de plan. Cette réunion peut être tenue conjointement avec d'autres communes.*

*Les observations des intéressés concernant le projet de plan doivent être présentées par écrit au collège des bourgmestre et échevins dans les quarante-cinq jours à compter du dépôt public effectué conformément à l'alinéa 1er.*

*(4) Le ministre établit un rapport de synthèse des observations qui dans le délai visé au paragraphe 2 sont parvenues de la part des communes et syndicats de communes consultés au ministre ayant l'Intérieur dans ses attributions. Ce rapport ainsi que l'avis du Conseil supérieur, s'il est parvenu au ministre dans le délai précité, sont joints au projet de plan directeur sectoriel. Le ministre propose au Gouvernement les suites à réserver auxdits avis et les modifications éventuelles du projet de plan directeur sectoriel.*

*(5) Le projet de plan directeur sectoriel fait l'objet d'une déclaration du ministre au nom du Gouvernement devant la Chambre des députés.*

*(6) Le plan directeur sectoriel est déclaré obligatoire par règlement grand-ducal et publié au Mémorial.*

*(7) L'exécution des plans déclarés obligatoires est d'utilité publique. L'Etat peut requérir l'expropriation des fonds conformément aux dispositions du chapitre VI.*

*(8) Pour chaque plan directeur sectoriel, il est institué une commission de suivi. Cette commission a pour mission d'assurer le suivi de la mise en œuvre à moyen et à long terme, d'informer régulièrement de cette mise en œuvre le ministre et de proposer, le cas échéant, des modifications.*

*La composition, l'organisation et le fonctionnement de la commission sont arrêtés par règlement grand-ducal.*

*(9) Le ministre informe périodiquement, et au moins tous les trois ans, le Gouvernement et la Chambre des députés ainsi que les communes concernées sur l'état de la mise en œuvre des plans directeurs sectoriels.*

Concernant les remarques du Conseil d'Etat à propos de la nécessaire consultation du public au niveau de l'élaboration des plans directeurs sectoriels, ainsi qu'au niveau de l'alignement à ces plans des instruments d'aménagement locaux, les responsables du Ministère sont d'avis que la proposition de la Haute Corporation est difficilement réalisable dans la pratique : en effet, comment le Ministre ou son délégué pourrait-il assister à une réunion d'information de la population dans les trente jours qui suivent le dépôt public du projet de plan, alors que plus de cent communes sont potentiellement concernées par quatre projets de plans directeurs sectoriels ?

Si les membres de la Commission comprennent le souci exprimé par les responsables du Ministère, ils sont pourtant d'avis qu'au regard de l'importance que revêtent les plans directeurs sectoriels, il est nécessaire de trouver une solution afin que le citoyen puisse, dès le début de la procédure, donner son avis en la matière.

L'examen de l'amendement 11 et du nouveau libellé que le Conseil d'Etat propose de réserver à l'article 9 de la loi de 1999 sera poursuivi au cours de la prochaine réunion.

Luxembourg, le 7 novembre 2012

La secrétaire,  
Rachel Moris

Le Président,  
Fernand Boden

04





## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2012-2013

---

RM/pk

### Commission du Développement durable

#### Procès-verbal de la réunion du 17 octobre 2012 (14h00)

##### ORDRE DU JOUR :

1. 6393 Projet de loi concernant les équipements sous pression transportables
  - Rapporteur: Monsieur Marcel Oberweis
  - Examen de l'avis complémentaire du Conseil d'Etat
2. 6452 Débat sur le financement des grands projets d'infrastructure réalisés par l'Etat
  - Rapporteur: Monsieur Fernand Boden
  - Présentation et adoption d'un projet de rapport
  - Examen et suivi des projets d'infrastructure présentés à la Chambre des Députés depuis 2005
3. Divers

\*

Présents : M. Eugène Berger, M. Fernand Boden, Mme Anne Brasseur, M. Lucien Clement, M. Georges Engel, Mme Marie-Josée Frank, Mme Josée Lorsché, M. Roger Negri, M. Marcel Oberweis, M. Ben Scheuer

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

M. Alain Disiviscour, M. Jeannot Poeker, M. Tom Weisgerber, M. Ricky Wohl, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures

M. Jean Leyder, Mme Anne Negretti, de l'Administration des bâtiments publics

M. René Biver, de l'Administration des ponts et chaussées

M. Henri Werdel, Mme Laurence Zenner, de la Société nationale des chemins de fers luxembourgeois

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

Excusés : Mme Lydia Mutsch, M. Marc Spautz

\*

Présidence : M. Fernand Boden, Président de la Commission

\*

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

Pour rappel, le projet de loi sous rubrique a pour objet de transposer en droit national la directive 2010/35/UE du Parlement européen et du Conseil du 16 juin 2010 concernant les équipements sous pression transportables et abrogeant les directives du Conseil 76/767/CEE, 84/525/CEE, 84/526/CEE, 84/527/CEE et 1999/36/CE.

Au cours de sa réunion du 19 juillet 2012, la Commission du Développement durable a adopté une série d'amendements parlementaires afin de donner suite aux critiques du Conseil d'Etat. Ainsi, le texte du projet de loi initial, que le Conseil d'Etat avait renoncé à analyser, a été entièrement reformulé. Dans son avis complémentaire du 25 septembre 2012, le Conseil d'Etat note que :

- il a été suivi dans son approche de ne pas s'accommoder d'une transposition incomplète de la directive 2010/35/UE précitée ;
- tout renvoi à la directive 2008/68/CE est dorénavant remplacé par le renvoi aux « annexes des accords internationaux sur le transport des marchandises dangereuses » et la définition de ce renvoi est insérée dans l'article 2, point 26. Le Conseil d'Etat approuve ce renvoi à une norme ayant un effet direct en droit national et ceci d'autant plus que les accords précités ont été repris dans la législation nationale par divers textes de loi ;
- l'annexe 1 et l'annexe 3 de la directive 2010/35/UE ont été incluses dans leur intégralité dans le projet de loi, ce qui contribue à la lisibilité du texte ;
- le terme « autorité compétente » est précisé dans l'ensemble du nouveau texte et remplacé par le terme « ILNAS ». Vu que cette administration réunira les fonctions d'organisme national d'accréditation, de notification et de surveillance de la qualité des produits et services, la commission parlementaire a également remplacé les termes « organisme national d'accréditation » et « autorité de notification » par le terme « ILNAS » aux endroits indiqués. Dans ce contexte, et en ce qui concerne la problématique du renvoi à un texte de loi qui n'a pas encore reçu l'assentiment de la Chambre des Députés, la Haute Corporation ne peut pas se rallier à la proposition de la commission parlementaire de faire référence uniquement à « la législation relative à l'ILNAS ». En effet, la référence à un texte normatif doit être précise et viser le texte actuellement en vigueur. Le Conseil d'Etat propose dès lors d'écrire « loi modifiée du 20 mai 2008 relative à la création d'un Institut luxembourgeois de la normalisation, de l'accréditation, de la sécurité et qualité des produits et services ». En effet, le renvoi à un texte normatif est dynamique, de sorte qu'en cas de modification ou de remplacement ultérieur du texte en question le renvoi est censé viser la dernière version du texte normatif en vigueur ;
- la commission parlementaire a ajouté un nouvel article 16 au projet de loi disposant qu' « il ne peut être fait obstacle à la libre circulation, la mise à disposition sur le marché ou l'utilisation au Luxembourg des équipements sous pression transportables conformes à la directive 2010/35/UE concernant les équipements sous pression transportables ». Le

Conseil d'Etat approuve cette analogie de démarche par rapport à la législation concernant la sécurité des jouets ;

- la Commission a renoncé à insérer au projet de loi un article autorisant le Gouvernement à établir, sur le territoire du Grand-Duché, des exigences applicables sur site pour le stockage à moyen ou à long terme ou pour l'utilisation sur site d'équipements sous pression transportables. Le Conseil d'Etat remarque qu'une autorisation d'exploitation pour des dépôts de stockage est requise sous certaines conditions par les dispositions de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés et le règlement grand-ducal modifié du 16 juillet 1999 portant nomenclature et classification des établissements classés. Il se demande donc si cette démarche de renonciation est cohérente avec les objectifs du projet de loi n° 6315. Suite à un bref échange de vues, la commission parlementaire décide, à l'instar de la Commission européenne qui n'a pas abordé le sujet du stockage dans la directive, de ne pas faire référence au stockage dans le présent projet de loi. Si des dispositions spécifiques dans le domaine du stockage s'avéraient comme nécessaires, elles devront être reprises par la législation sur les établissements classés.

### **Article 1<sup>er</sup>**

L'article 1<sup>er</sup>, tel qu'amendé par la commission parlementaire, se lit comme suit :

#### **Article 1<sup>er</sup> - Champ d'application**

*1. La présente loi définit des règles détaillées concernant les équipements sous pression transportables conçus et utilisés pour le transport des marchandises dangereuses par route, par chemin de fer et par voie navigable en vue de renforcer la sécurité et de garantir la libre circulation de ces équipements à l'intérieur de l'Union européenne.*

*2. La présente loi s'applique:*

- a) aux nouveaux équipements sous pression transportables définis à l'article 2, paragraphe 1<sup>er</sup>, qui ne portent pas les marquages de conformité prévus par les directives 84/525/CEE, 84/526/CEE, 84/527/CEE ou 1999/36/CE, aux fins de leur mise à disposition sur le marché;*
- b) aux équipements sous pression transportables définis à l'article 2, paragraphe 1<sup>er</sup>, qui portent les marquages de conformité prévus par la présente loi ou les directives 84/525/CEE, 84/526/CEE, 84/527/CEE ou 1999/36/CE, aux fins de leur contrôle périodique, contrôle intermédiaire, contrôle exceptionnel et utilisation;*
- c) aux équipements sous pression transportables définis à l'article 2, paragraphe 1<sup>er</sup>, qui ne portent pas les marquages de conformité prévus par la directive 1999/36/CE, en ce qui concerne la réévaluation de la conformité.*

*3. La présente loi ne s'applique pas aux équipements sous pression transportables mis sur le marché avant la date de mise en œuvre de la directive 1999/36/CE, soit le 1<sup>er</sup> juillet 2001, et qui n'ont pas été soumis à une réévaluation de la conformité.*

*4. La présente loi ne s'applique pas aux équipements sous pression transportables utilisés exclusivement pour le transport des marchandises dangereuses entre des Etats membres de l'Union européenne et des pays tiers effectués conformément aux accords internationaux sur le transport des marchandises dangereuses et à leurs annexes.*

Pour ce qui est du paragraphe 2 de cet article, le Conseil d'Etat est d'avis qu'il faut éviter tout renvoi à une directive européenne et se référer à l'intitulé de la seule mesure nationale de transposition. Dans cet ordre d'idées, il convient de mentionner le texte légal ayant assuré la transposition, sinon de se référer aux mesures d'exécution de la loi qui sert de base au

règlement grand-ducal ayant assuré la transposition, alors que le principe de la hiérarchie des normes interdit qu'une norme juridique supérieure comporte une référence à une norme qui lui est inférieure dans la hiérarchie des sources de droit. La commission parlementaire décide de ne pas suivre la recommandation du Conseil d'Etat et de maintenir le renvoi aux directives, étant donné que la norme nationale ayant transposé les directives en question était un règlement grand-ducal. Le règlement grand-ducal en question avait comme base légale 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 des transports. Cette loi sert uniquement de base légale pour transposer des directives européennes (en général des textes d'ordre technique) par le biais de règlements grand-ducaux sans devoir légiférer. Un renvoi à cette loi ne permettrait donc pas aux intéressés de retrouver les dispositions recherchées.

Au paragraphe 3, le Conseil d'Etat propose d'omettre la référence à la directive européenne et d'écrire : « (3) *La présente loi ne s'applique pas aux équipements sous pression transportables mis sur le marché avant le 1er juillet 2001, et qui n'ont pas été soumis à une réévaluation de la conformité* ». La commission parlementaire fait sienne cette proposition.

## **Article 2**

L'article, tel qu'amendé par la Commission, se lit comme suit :

### **Article 2 - Définitions**

*Aux fins de la présente loi on entend par:*

1) «*équipement sous pression transportable*»:

*a) tous les récipients à pression, leurs robinets et autres accessoires le cas échéant, tels qu'ils sont couverts par le chapitre 6.2 des annexes des accords internationaux sur le transport des marchandises dangereuses;*

*b) les citernes, les véhicules-batteries ou les wagons-batteries, les conteneurs à gaz à éléments multiples (CGEM), leurs robinets et autres accessoires le cas échéant, tels qu'ils sont couverts par le chapitre 6.8 des annexes des accords internationaux sur le transport des marchandises dangereuses, lorsque l'équipement visé au point a) ou b) est utilisé conformément à ces annexes pour le transport de gaz de la classe 2, à l'exclusion des gaz ou produits désignés par les chiffres 6 ou 7 dans le code de classification, et pour le transport de matières dangereuses d'autres classes indiquées dans l'annexe I de la présente loi.*

*Les équipements sous pression transportables comprennent les cartouches à gaz (no ONU 2037), mais ne comprennent pas les aérosols (no ONU 1950), les récipients cryogéniques ouverts, les bouteilles de gaz pour appareils respiratoires, les extincteurs d'incendie (no ONU 1044), les équipements sous pression transportables exemptés au titre du point 1.1.3.2 des annexes des accords internationaux sur le transport des marchandises dangereuses et les équipements sous pression transportables exemptés des règles de construction et d'épreuves des emballages conformément aux dispositions spéciales du point 3.3 des annexes des accords internationaux sur le transport des marchandises dangereuses;*

2) «*mise sur le marché*», *la première mise à disposition d'un équipement sous pression transportable sur le marché de l'Union européenne;*

- 3) «mise à disposition sur le marché», toute fourniture d'un équipement sous pression transportable destiné à être distribué ou utilisé sur le marché de l'Union européenne dans le cadre d'une activité commerciale ou d'un service public, à titre onéreux ou gratuit;
- 4) «utilisation», le remplissage, le stockage temporaire lié au transport, la vidange et le remplissage à nouveau d'un équipement sous pression transportable;
- 5) «retrait», toute mesure visant à empêcher la mise à disposition sur le marché ou l'utilisation d'un équipement sous pression transportable;
- 6) «rappel», toute mesure visant à obtenir le retour d'un équipement sous pression transportable qui a déjà été mis à la disposition de l'utilisateur final;
- 7) «fabricant», toute personne physique ou morale qui fabrique un équipement sous pression transportable ou des éléments d'un tel équipement, ou fait concevoir ou fabriquer un tel équipement, et le commercialise sous son nom ou sa marque;
- 8) «mandataire», toute personne physique ou morale établie dans l'Union européenne ayant reçu mandat écrit d'un fabricant pour agir en son nom aux fins de l'accomplissement de tâches déterminées;
- 9) «importateur», toute personne physique ou morale établie dans l'Union européenne qui met un équipement sous pression transportable ou des éléments d'un tel équipement provenant d'un pays tiers sur le marché de l'Union européenne;
- 10) «distributeur», toute personne physique ou morale établie dans l'Union européenne, autre que le fabricant ou l'importateur, qui met un équipement sous pression transportable ou des éléments d'un tel équipement à disposition sur le marché;
- 11) «propriétaire», toute personne physique ou morale établie dans l'Union européenne qui possède un équipement sous pression transportable;
- 12) «opérateur», toute personne physique ou morale établie dans l'Union européenne qui utilise un équipement sous pression transportable;
- 13) «opérateur économique», le fabricant, le mandataire, l'importateur, le distributeur, le propriétaire ou l'opérateur agissant dans le cadre d'une activité commerciale ou de service public, à titre onéreux ou gratuit;
- 14) «évaluation de la conformité», l'évaluation et la procédure d'évaluation de la conformité définies dans les annexes des accords internationaux sur le transport des marchandises dangereuses;
- 15) «marquage Pi», un marquage indiquant que l'équipement sous pression transportable est conforme aux exigences applicables en matière d'évaluation de la conformité définies dans les annexes des accords internationaux sur le transport des marchandises dangereuses et dans la présente loi;
- 16) «réévaluation de la conformité», la procédure visant à évaluer a posteriori, à la demande du propriétaire ou de l'opérateur, la conformité d'un équipement sous pression transportable fabriqué et mis sur le marché avant la date de mise en application de la directive 1999/36/CE, soit le 1<sup>er</sup> juillet 2001;

17) «*contrôle périodique*», le *contrôle périodique et les procédures régissant les contrôles périodiques définis dans les annexes des accords internationaux sur le transport des marchandises dangereuses*;

18) «*contrôle intermédiaire*», le *contrôle intermédiaire et les procédures régissant les contrôles intermédiaires définis dans les annexes des accords internationaux sur le transport des marchandises dangereuses*;

19) «*contrôle exceptionnel*», le *contrôle exceptionnel et les procédures régissant les contrôles exceptionnels définis dans les annexes des accords internationaux sur le transport des marchandises dangereuses*;

20) «*organisme national d'accréditation*», l'*unique organisme dans un État membre chargé de l'accréditation, qui tire son autorité de cet État*;

21) «*accréditation*», une *attestation délivrée par un organisme national d'accréditation selon laquelle un organisme notifié satisfait aux exigences définies au point 1.8.6.8, deuxième paragraphe, des annexes des accords internationaux sur le transport des marchandises dangereuses*;

22) «*autorité de notification*», l'*autorité désignée par un État membre conformément à l'article 17 de la directive 2010/35/UE concernant les équipements sous pression transportables*;

23) «*organisme notifié*», un *organisme de contrôle satisfaisant aux exigences définies dans les annexes des accords internationaux sur le transport des marchandises dangereuses et aux conditions définies dans les articles 16 et 18 de la présente loi et notifié conformément à l'article 22*;

24) «*notification*», la *procédure d'attribution du statut d'organisme notifié à un organisme de contrôle, comprenant la communication de l'information à la Commission européenne et aux États membres*;

25) «*surveillance du marché*», les *tâches effectuées et les mesures prises par les autorités publiques pour s'assurer que l'équipement sous pression transportable est, pendant sa durée de vie, conforme aux exigences énoncées dans les annexes des accords internationaux sur le transport des marchandises dangereuses et dans la présente loi, et ne porte pas atteinte à la santé, à la sécurité ou à tout autre aspect de la protection de l'intérêt public*.

26) «*accords internationaux sur le transport des marchandises dangereuses et à leurs annexes*»,

– l'*Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR), du Protocole de signature y relatif et des Annexes A et B audit Accord, en date, à Genève, du 30 septembre 1957, approuvé par la loi du 23 avril 1970 portant approbation de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR), du Protocole de signature y relatif et des Annexes A et B audit Accord, en date, à Genève, du 30 septembre 1957*;

– le *Protocole portant amendement des articles 1(a), 14(1) et 14(3)b de l'Accord européen du 30 septembre 1957 relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR), adopté à Genève, le 28 octobre 1993, approuvé par la loi du 24 juillet 1995 portant approbation du Protocole portant amendement des articles 1(a), 14(1) et*

14(3)b) de l'Accord européen du 30 septembre 1957 relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR), adopté à Genève, le 28 octobre 1993;

- la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF), du Protocole sur les privilèges et immunités de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF), des Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs et des bagages (CIV) et des Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM), signés à Berne le 9 mai 1980, approuvée par la loi du 4 mai 1983 portant approbation de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF), du Protocole sur les privilèges et immunités de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF), des Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs et des bagages (CIV) et des Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM), signés à Berne le 9 mai 1980;
- le Protocole, signé à Vilnius, le 3 juin 1999, portant modification de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF), du 9 mai 1980, approuvé par la loi du 15 juin 2006 portant approbation du Protocole, signé à Vilnius, le 3 juin 1999, portant modification de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF), du 9 mai 1980;
- l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN), fait à Genève le 26 mai 2000, approuvé par la loi du 13 mars 2007 portant approbation de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN), fait à Genève le 26 mai 2000.

Au paragraphe 16 de l'article 2, le Conseil d'Etat propose d'omettre la référence à la directive européenne et d'écrire : « ... la conformité d'un équipement sous pression transportable fabriqué et mis sur le marché avant le 1er juillet 2001 ». La Commission du Développement durable fait sienne cette suggestion. Ainsi, le paragraphe (16) de l'article 2 se lira comme suit :

(16) «réévaluation de la conformité»: la procédure visant à évaluer a posteriori, à la demande du propriétaire ou de l'opérateur, la conformité d'un équipement sous pression transportable fabriqué et mis sur le marché avant la date de mise en application de la directive 1999/36/CE, soit le 1<sup>er</sup> juillet 2001;

### **Article 3**

L'article 3 amendé n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit :

#### **Article 3 – Compétences nationales**

1. L'autorité nationale compétente pour exercer les attributions résultant pour le Grand-Duché de Luxembourg de l'application de la directive 2010/35/UE, est le membre du Gouvernement qui a les Transports dans ses attributions, dénommé ci-après « le Ministre ».

2. L'autorité nationale d'accréditation pour exercer les attributions résultant pour le Grand-Duché de Luxembourg de l'application de la directive 2010/35/UE est l'Institut luxembourgeois de la normalisation, de l'accréditation, de la sécurité et qualité des produits et services, dénommé ci-après « l'ILNAS ».

3. L'autorité nationale de notification pour exercer les attributions résultant pour le Grand-Duché de Luxembourg de l'application de la directive 2010/35/UE est l'ILNAS.

4. L'autorité nationale compétente pour exercer la surveillance du marché résultant pour le Grand-Duché de Luxembourg de l'application de la directive 2010/35/UE est l'ILNAS.

#### **Article 4**

L'article 4 amendé se lit comme suit :

#### **Article 4 – Obligations des fabricants**

1. Lorsqu'ils mettent sur le marché leur équipement sous pression transportable, les fabricants veillent à ce qu'il ait été conçu et fabriqué et soit accompagné des documents requis conformément aux exigences énoncées dans les annexes des accords internationaux sur le transport des marchandises dangereuses et dans la présente loi.

2. Lorsque la procédure d'évaluation de la conformité prévue dans les annexes des accords internationaux sur le transport des marchandises dangereuses et dans la présente loi a établi la conformité de l'équipement sous pression transportable aux dispositions applicables, le fabricant appose le marquage Pi conformément à l'article 15 de la présente loi.

3. Les fabricants conservent la documentation technique mentionnée dans les annexes des accords internationaux sur le transport des marchandises dangereuses. Ils la conservent pendant la période prévue dans lesdites annexes.

4. Les fabricants qui estiment ou ont des raisons de croire qu'un équipement sous pression transportable qu'ils ont mis sur le marché n'est pas conforme aux annexes des accords internationaux sur le transport des marchandises dangereuses ou à la présente loi prennent sans délai les mesures correctives nécessaires pour le mettre en conformité, le retirer ou le rappeler, s'il y a lieu. En outre, si l'équipement sous pression transportable présente un risque, les fabricants en informent immédiatement l'ILNAS, en fournissant des précisions, notamment, sur la non-conformité et sur les mesures correctives adoptées.

5. Les fabricants fournissent les documents illustrant tous ces cas de non-conformité et les mesures correctives.

6. Sur requête motivée de l'ILNAS, les fabricants lui communiquent toutes les informations et tous les documents nécessaires pour démontrer la conformité de l'équipement sous pression transportable, dans une des trois langues administratives du Luxembourg. À la demande de l'ILNAS, ils coopèrent à toute mesure prise en vue d'éliminer les risques présentés par des équipements sous pression transportables qu'ils ont mis sur le marché.

7. Les fabricants ne communiquent des informations qu'aux opérateurs qui satisfont aux exigences définies dans les annexes des accords internationaux sur le transport des marchandises dangereuses et dans la présente loi.

Le Conseil d'Etat propose de remplacer les termes « à la requête » par ceux plus appropriés de « à la demande » au paragraphe (6) de l'article 4. La Commission fait sienne cette proposition et ledit paragraphe se lira comme suit :

(6) À la demande de l'ILNAS, les fabricants lui communiquent toutes les informations et tous les documents nécessaires pour démontrer la conformité de l'équipement sous pression transportable, dans une des trois langues administratives du Luxembourg.



À la demande de l'ILNAS, ils coopèrent à toute mesure prise en vue d'éliminer les risques présentés par des équipements sous pression transportables qu'ils ont mis sur le marché.

## **Article 5**

L'article 5 amendé n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit :

### **Article 5. – Mandataires**

1. Les fabricants peuvent désigner un mandataire par un mandat écrit.

Les obligations énoncées à l'article 4, paragraphes 1<sup>er</sup> et 2, et l'établissement de la documentation technique ne relèvent pas du mandat du mandataire.

2. Le mandataire exécute les tâches précisées dans le mandat reçu du fabricant. Le mandat autorise le mandataire, au minimum:

a) à garder la documentation technique à la disposition de l'ILNAS pendant au moins la période précisée dans les annexes des accords internationaux sur le transport des marchandises dangereuses pour les fabricants;

b) à la demande motivée de l'ILNAS, à lui communiquer toutes les informations et tous les documents nécessaires pour démontrer la conformité de l'équipement sous pression transportable, dans une des trois langues administratives du Luxembourg;

c) à la demande de l'ILNAS, à coopérer avec lui à la mise en œuvre de toute mesure prise en vue d'éliminer les risques présentés par les équipements sous pression transportables couverts par le mandat.

3. L'identité et l'adresse du mandataire sont indiquées sur le certificat de conformité visé dans les annexes des accords internationaux sur le transport des marchandises dangereuses.

4. Les mandataires ne communiquent des informations qu'aux opérateurs qui satisfont aux exigences définies dans les annexes des accords internationaux sur le transport des marchandises dangereuses et dans la présente loi.

## **Article 6**

L'article 6 amendé se lit comme suit :

### **Article 6. – Obligations des importateurs**

1. Les importateurs ne mettent sur le marché de l'Union européenne que des équipements sous pression transportables qui sont conformes aux annexes des accords internationaux sur le transport des marchandises dangereuses et à la présente loi.

2. Avant de mettre un équipement sous pression transportable sur le marché, les importateurs s'assurent que la procédure appropriée d'évaluation de la conformité a été appliquée par le fabricant. Ils s'assurent que le fabricant a établi la documentation technique et que l'équipement sous pression transportable porte le marquage Pi et est accompagné du certificat de conformité visé dans les annexes des accords internationaux sur le transport des marchandises dangereuses.

Lorsqu'un importateur estime ou a des raisons de croire qu'un équipement sous pression transportable n'est pas en conformité avec les annexes des accords internationaux sur le transport des marchandises dangereuses ou la présente loi, il ne peut mettre cet équipement

sur le marché qu'après sa mise en conformité. En outre, si l'équipement sous pression transportable présente un risque, l'importateur en informe le fabricant ainsi que l'ILNAS.

3. Les importateurs indiquent leur nom et l'adresse à laquelle ils peuvent être joints soit sur le certificat de conformité visé dans les annexes des accords internationaux sur le transport des marchandises dangereuses, soit sur un document joint au certificat.

4. Tant qu'un équipement sous pression transportable est sous leur responsabilité, les importateurs s'assurent que les conditions de stockage ou de transport ne compromettent pas sa conformité aux exigences énoncées dans les annexes des accords internationaux sur le transport des marchandises dangereuses.

5. Les importateurs qui estiment ou ont des raisons de croire qu'un équipement sous pression transportable qu'ils ont mis sur le marché n'est pas conforme aux annexes des accords internationaux sur le transport des marchandises dangereuses ou à la présente loi prennent sans délai les mesures correctives nécessaires pour le mettre en conformité, le retirer ou le rappeler, s'il y a lieu. En outre, si l'équipement sous pression transportable présente un risque, les importateurs en informent immédiatement le fabricant et l'ILNAS, en fournissant des précisions, notamment, sur la non-conformité et sur les mesures correctives adoptées.

Les importateurs fournissent les documents nécessaires à l'appui de tous ces cas de non-conformité et des mesures correctives.

6. Pendant au moins la période précisée dans les annexes des accords internationaux sur le transport des marchandises dangereuses pour les fabricants, les importateurs gardent une copie de la documentation technique à la disposition de l'ILNAS et font en sorte que la documentation technique puisse être fournie à celui-ci sur demande.

7. Sur requête motivée de l'ILNAS, les importateurs lui communiquent toutes les informations et tous les documents nécessaires pour démontrer la conformité de l'équipement sous pression transportable, dans une des trois langues administratives du Luxembourg. A la demande de l'ILNAS, ils coopèrent concernant toute mesure visant à éliminer les risques posés par des équipements sous pression transportables qu'ils ont mis à disposition sur le marché.

8. Les importateurs ne communiquent des informations qu'aux opérateurs qui satisfont aux exigences définies dans les annexes des accords internationaux sur le transport des marchandises dangereuses et dans la présente loi.

Au paragraphe (7) de l'article sous rubrique, la Haute Corporation propose de remplacer les termes « à la requête » par ceux plus appropriés de « à la demande ». La Commission fait sienne cette proposition et ledit paragraphe se lira comme suit :

(7) À la demande de l'ILNAS, les importateurs lui communiquent toutes les informations et tous les documents nécessaires pour démontrer la conformité de l'équipement sous pression transportable, dans une des trois langues administratives du Luxembourg.

À la demande de l'ILNAS, ils coopèrent concernant toute mesure visant à éliminer les risques posés par des équipements sous pression transportables qu'ils ont mis à disposition sur le marché.

## **Article 7**

L'article 7 amendé se lit comme suit :

### **Article 7. – Obligations des distributeurs**

1. Les distributeurs ne mettent à disposition sur le marché de l'Union européenne que des équipements sous pression transportables qui sont conformes aux annexes des accords internationaux sur le transport des marchandises dangereuses et à la présente loi. Avant de mettre un équipement sous pression transportable à disposition sur le marché, les distributeurs s'assurent que l'équipement sous pression transportable porte le marquage Pi et qu'il est accompagné du certificat de conformité et de l'adresse de contact visés à l'article 6, paragraphe 3, de la présente loi.

Lorsqu'un distributeur estime ou a des raisons de croire qu'un équipement sous pression transportable n'est pas en conformité avec les annexes des accords internationaux sur le transport des marchandises dangereuses ou la présente loi, il ne peut mettre cet équipement à disposition sur le marché qu'après sa mise en conformité. En outre, si l'équipement sous pression transportable présente un risque, le distributeur en informe le fabricant ou l'importateur ainsi que l'ILNAS.

2. Tant qu'un équipement sous pression transportable est sous leur responsabilité, les distributeurs s'assurent que les conditions de stockage ou de transport ne compromettent pas sa conformité aux exigences énoncées dans les annexes des accords internationaux sur le transport des marchandises dangereuses.

3. Les distributeurs qui estiment ou ont des raisons de croire qu'un équipement sous pression transportable qu'ils ont mis à disposition sur le marché n'est pas conforme aux annexes des accords internationaux sur le transport des marchandises dangereuses ou à la présente loi s'assurent que les mesures correctives nécessaires sont prises pour le mettre en conformité, le retirer ou le rappeler, s'il y a lieu. En outre, si l'équipement sous pression transportable présente un risque, les distributeurs en informent immédiatement le fabricant, l'importateur, le cas échéant, ainsi que l'ILNAS, en fournissant des précisions, notamment, sur la non-conformité et sur les mesures correctives adoptées.

Les distributeurs fournissent les documents nécessaires à l'appui de tous ces cas de non-conformité et de mesures correctives.

4. Sur requête motivée de l'ILNAS, les distributeurs lui communiquent toutes les informations et tous les documents nécessaires pour démontrer la conformité de l'équipement sous pression transportable, dans une des trois langues administratives du Luxembourg. A la demande de l'ILNAS, ils coopèrent concernant toute mesure visant à éliminer les risques posés par un équipement sous pression transportable qu'ils ont mis à disposition sur le marché.

5. Les distributeurs ne communiquent des informations qu'aux opérateurs qui satisfont aux exigences définies dans les annexes des accords internationaux sur le transport des marchandises dangereuses et dans la présente loi.

Au paragraphe (4) de l'article sous rubrique, la Haute Corporation propose de remplacer les termes « à la requête » par ceux plus appropriés de « à la demande ». La Commission fait sienne cette proposition et ledit paragraphe se lira comme suit :

(4) A la demande de l'ILNAS, les distributeurs lui communiquent toutes les informations et tous les documents nécessaires pour démontrer la conformité de l'équipement sous pression transportable, dans une des trois langues administratives du Luxembourg. A la demande de l'ILNAS, ils coopèrent concernant toute mesure visant à éliminer les risques posés par un équipement sous pression transportable qu'ils ont mis à disposition sur le marché.

## **Articles 8 à 12**

Les articles 8 à 12 amendés n'appellent pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et se lisent comme suit :

### **Article 8. – Obligations des propriétaires**

*1. Lorsqu'un propriétaire estime ou a des raisons de croire qu'un équipement sous pression transportable n'est pas en conformité avec les annexes des accords internationaux sur le transport des marchandises dangereuses, y compris les exigences relatives au contrôle périodique, ou la présente loi, il ne peut mettre cet équipement à disposition ni l'utiliser qu'après sa mise en conformité. En outre, si l'équipement sous pression transportable présente un risque, le propriétaire en informe le fabricant, l'importateur ou le distributeur ainsi que l'ILNAS.*

*Les propriétaires fournissent les documents nécessaires à l'appui de tous ces cas de non-conformité et des mesures correctives.*

*2. Tant qu'un équipement sous pression transportable est sous leur responsabilité, les propriétaires s'assurent que les conditions de stockage ou de transport ne compromettent pas sa conformité aux exigences énoncées dans les annexes des accords internationaux sur le transport des marchandises dangereuses.*

*3. Les propriétaires ne communiquent des informations qu'aux opérateurs qui satisfont aux exigences définies dans les annexes des accords internationaux sur le transport des marchandises dangereuses et dans la présente loi.*

*4. Le présent article ne s'applique pas aux personnes privées prévoyant d'utiliser ou utilisant un équipement sous pression transportable pour leur usage personnel ou domestique ou pour leurs activités sportives ou de loisir.*

### **Article 9. – Obligations des opérateurs**

*1. Les opérateurs n'utilisent que des équipements sous pression transportables qui sont conformes aux exigences énoncées dans les annexes des accords internationaux sur le transport des marchandises dangereuses et dans la présente loi.*

*2. Si l'équipement sous pression transportable présente un risque, l'opérateur en informe le propriétaire ainsi que l'ILNAS.*

### **Article 10. – Cas dans lesquels les obligations des fabricants s'appliquent aux importateurs et aux distributeurs**

*Un importateur ou un distributeur est considéré comme un fabricant aux fins de la présente loi et il est soumis aux obligations incombant au fabricant en vertu de l'article 4 lorsqu'il met un équipement sous pression transportable sur le marché sous son propre nom ou sa propre marque, ou modifie un équipement sous pression transportable déjà mis sur le marché de telle sorte que la conformité aux exigences applicables peut en être affectée.*

### **Article 11. – Identification des opérateurs économiques**

*A la demande de l'ILNAS, les opérateurs économiques identifient à l'intention desdites autorités, pendant une période d'au moins dix ans :*

- a) tout opérateur économique qui leur a fourni un équipement sous pression transportable;*
- b) tout opérateur économique auquel ils ont fourni un équipement sous pression transportable.*

## **Article 12. – Conformité et évaluation de la conformité des équipements sous pression transportables**

1. Les équipements sous pression transportables visés à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 2, point a), satisfont aux exigences applicables en matière d'évaluation de la conformité, de contrôle périodique, de contrôle intermédiaire et de contrôle exceptionnel énoncées dans les annexes des accords internationaux sur le transport des marchandises dangereuses et dans les chapitres III et IV de la présente loi.

2. Les équipements sous pression transportables visés à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 2, point b), satisfont aux spécifications de la documentation en vertu de laquelle ils ont été fabriqués. Les équipements sont soumis à des contrôles périodiques, à des contrôles intermédiaires et à des contrôles exceptionnels conformément aux annexes des accords internationaux sur le transport des marchandises dangereuses et aux exigences des chapitres III et IV de la présente loi.

3. Les certificats d'évaluation de la conformité et les certificats de réévaluation de la conformité, ainsi que les rapports de contrôle périodique, de contrôle intermédiaire et de contrôle exceptionnel délivrés par un organisme notifié d'un autre Etat membre de l'Union européenne sont reconnues au Luxembourg.

Une évaluation de la conformité séparée peut être réalisée pour les parties démontables d'un équipement sous pression transportable rechargeable.

## **Article 13**

L'article 13 amendé se lit comme suit :

### **Article 13. – Réévaluation de la conformité**

La réévaluation de la conformité d'un équipement sous pression transportable visé à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 2, point c), fabriqué et mis en service avant la date d'entrée en vigueur de la directive 1999/36/CE, soit le 1<sup>er</sup> juillet 2001, est établie conformément à la procédure de réévaluation de la conformité définie dans l'annexe II de la présente loi.

Le marquage Pi est apposé conformément à l'annexe II de la présente loi.

Le Conseil d'Etat propose d'omettre la référence à la directive européenne et d'écrire : « ...fabriqué et mis sur le marché avant le 1er juillet 2001, est établie ... ». La commission parlementaire fait sienne cette proposition et l'article 13 se lira comme suit :

### **Article 13. – Réévaluation de la conformité**

La réévaluation de la conformité d'un équipement sous pression transportable visé à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 2, point c), fabriqué et mis sur le marché avant ~~en service avant la date d'entrée en vigueur de la directive 1999/36/CE, soit le 1<sup>er</sup> juillet 2001,~~ est établie conformément à la procédure de réévaluation de la conformité définie dans l'annexe II de la présente loi.

Le marquage Pi est apposé conformément à l'annexe II de la présente loi.

## **Article 14**

L'article 14 amendé se lit comme suit :

### **Article 14. – Principes généraux du marquage Pi**

1. Le marquage Pi n'est apposé que par le fabricant ou, dans le cas d'une réévaluation de la conformité, selon les dispositions de l'annexe II de la présente loi. En ce qui concerne les bouteilles de gaz auparavant conformes aux directives 84/525/CEE, 84/526/CEE ou 84/527/CEE, le marquage Pi est apposé par l'organisme notifié ou sous le contrôle de celui-ci.

2. Le marquage Pi n'est apposé que sur les équipements sous pression transportables qui:

a) satisfont aux exigences relatives à l'évaluation de la conformité énoncées dans les annexes des accords internationaux sur le transport des marchandises dangereuses et dans la présente loi; ou

b) satisfont aux exigences relatives à la réévaluation de la conformité visées à l'article 13.

Il n'est apposé sur aucun autre équipement sous pression transportable.

3. En apposant ou en faisant apposer le marquage Pi, le fabricant indique qu'il assume la responsabilité de la conformité de l'équipement sous pression transportable à toutes les exigences applicables définies dans les annexes des accords internationaux sur le transport des marchandises dangereuses et dans la présente loi.

4. Aux fins de la présente loi, le marquage Pi est le seul marquage attestant de la conformité de l'équipement sous pression transportable aux exigences applicables définies dans les annexes des accords internationaux sur le transport des marchandises dangereuses et dans la présente loi.

5. Il est interdit d'apposer sur des équipements sous pression transportables des marquages, des signes ou des inscriptions de nature à induire en erreur les tiers sur la signification ou la représentation graphique du marquage Pi. Tout autre marquage apposé sur l'équipement sous pression transportable ne doit pas porter préjudice à la visibilité, à la lisibilité et à la signification du marquage Pi.

6. Le marquage Pi est apposé sur les parties démontables de l'équipement sous pression transportable rechargeable ayant une fonction directe de sécurité.

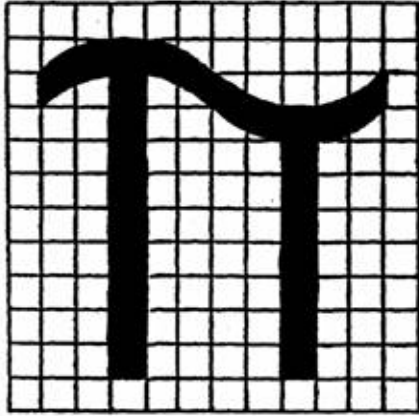
Pour ce qui est du paragraphe 1<sup>er</sup> de cet article, le Conseil d'Etat est d'avis qu'il faut éviter tout renvoi à une directive européenne et se référer à l'intitulé de la seule mesure nationale de transposition. Dans cet ordre d'idées, il convient de mentionner le texte légal ayant assuré la transposition, sinon de se référer aux mesures d'exécution de la loi qui sert de base au règlement grand-ducal ayant assuré la transposition, alors que le principe de la hiérarchie des normes interdit qu'une norme juridique supérieure comporte une référence à une norme qui lui est inférieure dans la hiérarchie des sources de droit. La Commission décide de ne pas suivre la recommandation du Conseil d'Etat, et ceci pour les mêmes raisons que celles développées à l'endroit de l'article 1<sup>er</sup>.

## **Article 15**

L'article 15 amendé se lit comme suit :

### **Article 15. – Règles et conditions d'apposition du marquage Pi**

1. Le marquage Pi correspond au symbole ci-dessous selon la représentation graphique suivante:



2. Le marquage Pi a une hauteur minimale de 5 mm. Pour les équipements sous pression transportables dont le diamètre n'excède pas 140 mm, la hauteur minimale est de 2,5 mm.

3. Les proportions données sur papier millimétré au paragraphe 1<sup>er</sup> sont respectées. La grille ne fait pas partie du marquage.

4. Le marquage Pi est apposé de manière visible, lisible et permanente sur l'équipement sous pression transportable ou sur sa plaque signalétique, ainsi que sur les parties démontables de l'équipement sous pression transportable rechargeable ayant une fonction directe de sécurité.

5. Le marquage Pi est apposé avant la mise sur le marché du nouvel équipement sous pression transportable ou des parties démontables de l'équipement sous pression transportable rechargeable ayant une fonction directe de sécurité.

6. Le marquage Pi est suivi du numéro d'identification de l'organisme notifié intervenant dans les contrôles initiaux et les essais.

Le numéro d'identification de l'organisme notifié est apposé par l'organisme lui-même ou, sur instruction de celui-ci, par le fabricant.

7. Le marquage de la date du contrôle périodique ou, le cas échéant, du contrôle intermédiaire, est accompagné du numéro d'identification de l'organisme notifié responsable du contrôle périodique.

8. En ce qui concerne les bouteilles à gaz auparavant conformes aux directives 84/525/CEE, 84/526/CEE ou 84/527/CEE qui ne portent pas le marquage Pi, lorsque le premier contrôle périodique est effectué conformément à la présente loi, le numéro d'identification de l'organisme notifié responsable est précédé du marquage Pi.

Pour ce qui est du paragraphe 8 de cet article, le Conseil d'Etat est d'avis qu'il faut éviter tout renvoi à une directive européenne et se référer à l'intitulé de la seule mesure nationale de transposition. Dans cet ordre d'idées, il convient de mentionner le texte légal ayant assuré la transposition, sinon de se référer aux mesures d'exécution de la loi qui sert de base au règlement grand-ducal ayant assuré la transposition, alors que le principe de la hiérarchie des normes interdit qu'une norme juridique supérieure comporte une référence à une norme qui lui est inférieure dans la hiérarchie des sources de droit. Ici encore, la commission parlementaire décide de ne pas suivre la recommandation du Conseil d'Etat

## **Article 16**

L'article 16 amendé se lit comme suit :

**Article 16. – Libre circulation des équipements sous pression transportables**

*Il ne peut être fait obstacle à la libre circulation, la mise à disposition sur le marché ou l'utilisation au Luxembourg des équipements sous pression transportables conformes à la directive 2010/35/UE concernant les équipements sous pression transportables.*

Le Conseil d'Etat constate que le libellé de cet article s'inspire d'une proposition de texte qu'il a faite dans son avis complémentaire du 16 novembre 2010 concernant le projet de loi relative à la sécurité des jouets et inscrite dans la loi du 15 décembre 2010 relative à la sécurité des jouets. Il y marque son accord.

**Articles 17 à 21**

Les articles sous rubrique n'appellent pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et se lisent comme suit :

**Article 17. – Exigences concernant les organismes notifiés**

*1. Aux fins de la notification, un organisme notifié satisfait aux exigences définies dans les annexes des accords internationaux sur le transport des marchandises dangereuses et dans la présente loi.*

*2. Une autorité compétente au sens des annexes des accords internationaux sur le transport des marchandises dangereuses peut être un organisme notifié pour autant qu'elle satisfasse aux exigences définies dans les annexes des accords internationaux sur le transport des marchandises dangereuses et dans la présente loi et qu'elle n'assume pas également les tâches de l'autorité de notification.*

*3. L'organisme notifié est constitué conformément au droit national et possède la personnalité juridique.*

*4. L'organisme notifié participe aux activités de normalisation pertinentes et aux activités du groupe de coordination des organismes notifiés, ou veille à ce que son personnel d'évaluation en soit informé, et applique comme lignes directrices les décisions et les documents administratifs issus des travaux de ce groupe.*

**Article 18. – Demande de notification**

*1. Un organisme de contrôle soumet une demande de notification à l'ILNAS.*

*2. Cette demande est accompagnée d'une description:*

- a) des activités liées à l'évaluation de la conformité, au contrôle périodique, au contrôle intermédiaire, aux contrôles exceptionnels et à la réévaluation de la conformité;*
- b) des procédures relatives au point a);*
- c) de l'équipement sous pression transportable pour lequel l'organisme affirme être compétent;*
- d) d'un certificat d'accréditation délivré par l'ILNAS au sens du règlement (CE) no 765/2008, attestant que l'organisme de contrôle satisfait aux exigences définies à l'article 17 de la présente loi.*

**Article 19. – Obligations opérationnelles des organismes notifiés**



1. Les organismes notifiés effectuent des évaluations de la conformité, des contrôles périodiques, des contrôles intermédiaires et des contrôles exceptionnels conformément aux conditions de la notification et aux procédures définies dans les annexes des accords internationaux sur le transport des marchandises dangereuses.

2. Les organismes notifiés effectuent des réévaluations de la conformité conformément à l'annexe II de la présente loi.

#### **Article 20. – Obligation des organismes notifiés en matière d'information**

1. Les organismes notifiés communiquent à l'ILNAS les éléments suivants:

- a) tout refus, restriction, suspension ou retrait d'un certificat;
- b) toute circonstance ayant une incidence sur la portée et les conditions de la notification;
- c) toute demande d'information sur les activités réalisées qu'ils ont reçue des autorités de surveillance du marché;
- d) sur demande, les activités réalisées dans le cadre de leur notification et toute autre activité réalisée, y compris les activités et sous-traitances transfrontalières.

2. Les organismes notifiés fournissent aux autres organismes notifiés au titre de la présente loi qui effectuent des activités similaires d'évaluation de la conformité, de contrôle périodique, de contrôle intermédiaire et de contrôle exceptionnel couvrant les mêmes équipements sous pression transportables, des informations pertinentes sur les questions relatives aux résultats négatifs et, sur demande, aux résultats positifs de l'évaluation de la conformité.

#### **Article 21. – Procédure applicable aux équipements sous pression transportables qui présentent un risque au niveau national**

1. Lorsque l'ILNAS prend des mesures conformément à l'article 20 du règlement (CE) no 765/2008 et conformément à la législation relative à l'ILNAS ou qu'il a des raisons suffisantes de croire qu'un équipement sous pression transportable couvert par la présente loi présente un risque pour la santé ou la sécurité des personnes ou pour d'autres aspects relatifs à la protection de l'intérêt public couverts par la présente loi, il effectue une évaluation de l'équipement sous pression transportable en cause en tenant compte de toutes les exigences définies dans la présente loi. Si besoin est, les opérateurs économiques concernés coopèrent avec l'ILNAS, notamment en lui permettant d'entrer dans leurs locaux et en lui fournissant des échantillons le cas échéant. Si, au cours de cette évaluation, l'ILNAS constate que l'équipement sous pression transportable ne respecte pas les exigences définies dans les annexes des accords internationaux sur le transport des marchandises dangereuses et dans la présente loi, il demande immédiatement à l'opérateur économique concerné de prendre toutes les mesures correctives nécessaires pour mettre l'équipement sous pression transportable en conformité avec ces exigences, le retirer du marché ou le rappeler dans un délai raisonnable, proportionné à la nature du risque, selon la décision prise par l'ILNAS.

L'ILNAS informe l'organisme notifié concerné en conséquence.

L'article 21 du règlement (CE) no 765/2008 et les dispositions de la législation relative à l'ILNAS s'appliquent aux mesures correctives visées au deuxième alinéa du présent paragraphe.

2. Lorsque l'ILNAS considère que la non-conformité n'est pas limitée au territoire national, il informe la Commission européenne et les autres Etats membres des résultats de l'évaluation et des mesures qu'il a demandées à l'opérateur économique de prendre.

3. L'opérateur économique s'assure que toutes les mesures correctives appropriées sont prises pour les équipements sous pression transportables qu'il a mis à disposition sur le marché de l'Union européenne.

4. Lorsque l'opérateur économique concerné ne prend pas les mesures correctives qui s'imposent dans le délai visé au paragraphe 1<sup>er</sup>, deuxième alinéa, l'ILNAS prend toutes les mesures provisoires appropriées pour interdire ou restreindre la mise à disposition de l'équipement sous pression transportable au Luxembourg, pour le retirer du marché ou pour le rappeler.

L'ILNAS en informe immédiatement la Commission européenne et les autres États membres.

5. Les informations visées au paragraphe 4 contiennent toutes les précisions disponibles, notamment les données nécessaires pour identifier l'équipement sous pression transportable non conforme, son origine, la nature de la non-conformité alléguée et le risque encouru, ainsi que la nature et la durée des mesures nationales prises et les arguments avancés par l'opérateur économique concerné. En particulier, l'ILNAS indique si la non-conformité de l'équipement sous pression transportable est liée:

- a) au non-respect des exigences relatives à la santé ou à la sécurité des personnes ou à d'autres aspects relatifs à la protection des intérêts publics définis dans les annexes des accords internationaux sur le transport des marchandises dangereuses et dans la présente loi, ou
- b) à des lacunes des normes ou codes techniques visés dans les annexes des accords internationaux sur le transport des marchandises dangereuses ou dans d'autres dispositions de la présente loi.

## **Article 22**

L'article 22 amendé se lit comme suit :

### **Article 22. – Equipements sous pression transportables conformes qui présentent un risque pour la santé et la sécurité**

1. Lorsque l'ILNAS constate, après avoir effectué une évaluation conformément à l'article 21, paragraphe 1<sup>er</sup>, qu'un équipement sous pression transportable, quoique conforme aux annexes des accords internationaux sur le transport des marchandises dangereuses et à la présente loi, présente un risque pour la santé ou la sécurité des personnes ou pour d'autres aspects relatifs à la protection de l'intérêt public, il demande à l'opérateur économique concerné de prendre toutes les mesures appropriées pour faire en sorte que l'équipement sous pression transportable en cause, une fois mis sur le marché, ne présente plus ce risque, ou pour retirer l'équipement du marché ou le rappeler dans un délai raisonnable, proportionné à la nature du risque, selon ce qu'il décide.

2. L'opérateur économique s'assure que les mesures correctives s'appliquent à tous les équipements sous pression transportables en cause qu'il a mis à disposition sur le marché ou qu'il utilise dans toute l'Union européenne.

3. L'ILNAS informe immédiatement la Commission européenne et les autres États membres. Les informations fournies contiennent toutes les précisions disponibles, notamment les données nécessaires pour identifier l'équipement sous pression transportable en cause, l'origine et la chaîne d'approvisionnement de l'équipement, la nature du risque encouru, ainsi que la nature et la durée des mesures nationales prises.

Au paragraphe 1<sup>er</sup>, le Conseil d'Etat propose de formuler la première partie de la phrase de la façon suivante : « Lorsque l'ILNAS constate, après avoir effectué une évaluation

conformément à l'article 21, paragraphe 1er de la présente loi, qu'un équipement ... ». La Commission du Développement durable fait sienne cette proposition.

### **Article 23**

L'article 23 amendé se lit comme suit :

#### **Article 23. – Non-conformité formelle**

1. Sans préjudice de l'article 21, lorsque l'ILNAS fait l'une des constatations suivantes, il demande à l'opérateur économique concerné de mettre un terme à la non-conformité en question:

a) le marquage Pi a été apposé en violation des articles 12, 13, 14 ou 15;

b) le marquage Pi n'a pas été apposé;

c) la documentation technique n'est pas disponible ou n'est pas complète;

d) les exigences des annexes des accords internationaux sur le transport des marchandises dangereuses et celles de la présente loi n'ont pas été satisfaites.

2. Si la non-conformité visée au paragraphe 1<sup>er</sup> persiste, l'ILNAS peut restreindre ou interdire la mise à disposition sur le marché de l'équipement sous pression transportable ou il veille à ce que celui-ci soit rappelé ou retiré du marché.

La ligne de partage de compétence tracée par la législation relative à l'ILNAS doit, selon le Conseil d'Etat, être respectée. Partant, le Conseil d'Etat recommande de faire abstraction de l'article sous rubrique. La commission parlementaire décide de faire sienne cette recommandation et de biffer l'article.

### **Articles 24 à 27**

Ces articles se lisent comme suit :

#### **Article 24. – Personnes compétentes en matière d'investigation dans le cadre de la surveillance du marché**

Le contrôle de la conformité des équipements sous pression transportables est effectué conformément aux dispositions de la législation relative à l'ILNAS.

#### **Article 25. – Les mesures administratives dans le cadre de la surveillance du marché**

Lorsqu'un équipement sous pression transportable ne satisfait pas aux exigences de la présente loi, les mesures administratives dans le cadre de la surveillance du marché sont prises conformément aux dispositions de la législation relative à l'ILNAS.

#### **Article 26. – Les sanctions pénales dans le cadre de la surveillance du marché**

1. Est punie d'une amende de 251 euros à 25.000 euros et d'une peine d'emprisonnement de 8 jours à un an ou d'une de ces peines seulement, toute personne qui a mis sur le marché ou qui a mis à disposition sur le marché un équipement sous pression transportable dont elle sait ou dont elle aurait dû savoir que celui-ci n'est pas conforme aux prescriptions de la présente loi ou aux dispositions légales ou réglementaires transposant les directives visées par la présente loi.

2. Est punie des mêmes peines, le maximum de l'amende prévue étant porté à 125.000 euros, toute personne qui ne s'est pas conformée aux décisions prises en application de l'article 25.

3. Est punie d'une amende de 25 euros à 250 euros, le distributeur qui a mis à disposition sur le marché un équipement sous pression transportable qui n'est pas conforme aux prescriptions de la présente loi ou aux dispositions légales ou réglementaires transposant les directives visées par la présente loi. La confiscation du produit peut être ordonnée.

4. Est punie des peines prévues au paragraphe 1<sup>er</sup>, le distributeur qui a commis de nouveau la contravention spécifiée au paragraphe 3 avant l'expiration d'un délai d'un an à partir du jour où une précédente condamnation du chef d'une telle contravention ou d'un des délits spécifiés aux paragraphes 1<sup>er</sup> et 2 du présent article sera devenue irrévocable.

### **Article 27. – Les avertissements taxés**

En cas de contraventions punies conformément aux dispositions de l'article 26 (3), des avertissements taxés peuvent être décernés conformément aux dispositions de la législation relative à l'ILNAS, étant précisé que le montant à percevoir par avertissement taxé ne peut pas dépasser le maximum de l'amende prévue à l'article 26 (3).

De l'avis du Conseil d'Etat, ces articles sont superfétatoires et doivent être supprimés, car ils reprennent les dispositions figurant aux articles 17 à 19 de la loi du 20 mai 2008 relative à la création d'un Institut luxembourgeois de la normalisation, de l'accréditation, de la sécurité et qualité des produits et services. La commission parlementaire décide de suivre le Conseil d'Etat et de biffer les articles sous rubrique.

### **Nouvel article 23**

Cet article se lit comme suit :

### **Article 28. – Reconnaissance de l'équivalence**

1. Les certificats d'agrément CEE de modèles pour les équipements sous pression transportables délivrés conformément aux directives 84/525/CEE, 84/526/CEE et 84/527/CEE et les attestations d'examen CE de la conception délivrées conformément à la directive 1999/36/CE sont reconnus équivalents aux certificats d'agrément de type prévus par les annexes des accords internationaux sur le transport des marchandises dangereuses et sont soumis aux dispositions relatives à la reconnaissance limitée dans le temps des agréments de type visées auxdites annexes.

2. Les robinets et accessoires visés à l'article 3, paragraphe 3, de la directive 1999/36/CE et portant la marque prévue par la directive 97/23/CE (1) conformément à l'article 3, paragraphe 4, de la directive 1999/36/CE peuvent encore être utilisés.

Le Conseil d'Etat est d'avis qu'il faut éviter tout renvoi à une directive européenne et se référer à l'intitulé de la seule mesure nationale de transposition. Dans cet ordre d'idées, il convient de mentionner le texte légal ayant assuré la transposition, sinon de se référer aux mesures d'exécution de la loi qui sert de base au règlement grand-ducal ayant assuré la transposition, alors que le principe de la hiérarchie des normes interdit qu'une norme juridique supérieure comporte une référence à une norme qui lui est inférieure dans la hiérarchie des sources de droit. La Commission décide de ne pas suivre la recommandation du Conseil d'Etat, et ceci pour les mêmes raisons que celles développées à l'endroit de l'article 1<sup>er</sup>.

## **Nouvel article 24**

L'article sous rubrique, qui n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat, se lit comme suit :

### **Article 29. – Disposition transitoire**

*En ce qui concerne les récipients à pression et à leurs robinets et autres accessoires utilisés pour le transport des matières des numéros ONU 1745, 1746 et 2495 les dispositions de la présente loi s'appliquent à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2013.*

## **Annexes**

Les deux annexes se lisent comme suit :

### **ANNEXE I**

#### **Liste des marchandises dangereuses autres que celles de la classe 2**

<i>Numéro ONU</i>	<i>Classe</i>	<i>Matière dangereuse</i>
1051	6.1	CYANURE D'HYDROGENE STABILISE contenant moins de 3 % d'eau
1052	8	FLUORURE D'HYDROGENE ANHYDRE
1745	5.1	PENTAFLUORURE DE BROME Le transport en citernes est exclu
1746	5.1	TRIFLUORURE DE BROME Le transport en citernes est exclu
1790	8	ACIDE FLUORHYDRIQUE contenant plus de 85 % de fluorure d'hydrogène
2495	5.1	PENTAFLUORURE D'IODE Le transport en citernes est exclu

\*

### **ANNEXE II**

#### **Procédure de réévaluation de la conformité**

1. La méthode visant à garantir que les équipements sous pression transportables visés à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 2, point c), fabriqués et mis en service avant les dates de mise en œuvre de la directive 1999/36/CE, soit le 1<sup>er</sup> juillet 2001, satisfont aux dispositions pertinentes des annexes des accords internationaux sur le transport des marchandises dangereuses et aux dispositions pertinentes de la présente loi, applicables au moment de la réévaluation de la conformité, est définie dans la présente annexe.

2. Le propriétaire ou l'opérateur doit fournir à un organisme notifié répondant à la norme EN ISO/IEC 17020:2004 type A, notifié pour la réévaluation de la conformité, les informations concernant l'équipement sous pression transportable qui permettent à cet organisme de

*l'identifier précisément (origine, règles appliquées en matière de conception et, en ce qui concerne les bouteilles à acétylène, également des indications relatives à la masse poreuse). Ces informations comprennent, le cas échéant, les restrictions d'utilisation prescrites, les notes concernant d'éventuels dommages ou les réparations qui ont été effectuées.*

*3. L'organisme notifié de type A, notifié pour la réévaluation de la conformité, évalue si l'équipement sous pression transportable fournit au minimum le même degré de sécurité que l'équipement sous pression transportable visé dans les annexes des accords internationaux sur le transport des marchandises dangereuses. L'évaluation est effectuée sur la base des informations fournies conformément au paragraphe 2 et, le cas échéant, de contrôles supplémentaires.*

*4. Si les résultats de l'évaluation prévue au paragraphe 3 sont satisfaisants, l'équipement sous pression transportable est soumis au contrôle périodique prévu dans les annexes des accords internationaux sur le transport des marchandises dangereuses. S'il est satisfait aux exigences de ce contrôle périodique, le marquage Pi est apposé par ou sous le contrôle de l'organisme notifié responsable du contrôle périodique conformément à l'article 14, paragraphes 1 à 5. Le marquage Pi est suivi du numéro d'identification de l'organisme notifié responsable du contrôle périodique. L'organisme notifié responsable du contrôle périodique délivre un certificat de réévaluation conformément au paragraphe 6.*

*5. Lorsque les récipients à pression sont fabriqués en série, chaque récipient à pression, y compris ses robinets et autres accessoires utilisés pour le transport, font l'objet d'une réévaluation de la conformité par un organisme notifié, notifié pour le contrôle périodique des récipients sous pression transportables concernés, sous réserve que la conformité du type ait été évaluée conformément au paragraphe 3 par un organisme notifié de type A, responsable de la réévaluation de la conformité, et qu'un certificat de réévaluation de type ait été délivré. Le marquage Pi est suivi du numéro d'identification de l'organisme notifié responsable du contrôle périodique.*

*6. Dans tous les cas, l'organisme notifié responsable du contrôle périodique délivre le certificat de réévaluation comportant, au minimum, les mentions suivantes:*

- a) l'identification de l'organisme notifié délivrant le certificat et, s'il est différent, le numéro d'identification de l'organisme notifié de type A responsable de la réévaluation de la conformité conformément au paragraphe 3;*
- b) le nom et l'adresse du propriétaire ou de l'opérateur spécifié au paragraphe 2;*
- c) dans le cas de l'application de la procédure visée au paragraphe 5, les données identifiant le certificat de réévaluation de type;*
- d) les données d'identification de l'équipement sous pression transportable sur lequel le marquage Pi a été apposé, y compris au minimum le ou les numéros de série; et*
- e) la date de délivrance.*

*7. Un certificat de réévaluation de type est délivré.*

*Lorsque la procédure prévue au paragraphe 5 est appliquée, l'organisme de type A responsable de la réévaluation de la conformité délivre le certificat de réévaluation de type, qui comprend au moins les mentions suivantes:*

- a) l'identification de l'organisme notifié délivrant le certificat;*
- b) le nom et l'adresse du fabricant et du titulaire de l'original de l'agrément de type pour l'équipement sous pression transportable en cours de réévaluation, lorsque le titulaire n'est pas le fabricant;*

- c) les données identifiant l'équipement sous pression transportable appartenant à la série;
- d) la date de délivrance; et
- e) la mention suivante: «le présent certificat n'autorise pas la fabrication d'équipements sous pression transportables ou d'éléments d'un tel équipement. »

8. En apposant ou en faisant apposer le marquage Pi, le propriétaire ou l'opérateur indique qu'il assume la responsabilité de la conformité de l'équipement sous pression transportable avec toutes les exigences définies dans les annexes des accords internationaux sur le transport des marchandises dangereuses et dans la présente loi applicables au moment de la réévaluation.

La Haute Corporation propose d'omettre la référence à la directive 1999/36/CE à l'annexe II, point 1 et de remplacer le bout de phrase « (...) mis en service avant les dates de mise en œuvre de la directive 1999/36/CE, soit (...) » par les termes « (...) mis sur le marché avant (...) ». La commission parlementaire fait sienne cette proposition.

\*

La Commission charge Monsieur le Rapporteur de préparer son projet de rapport en vue de son adoption au cours de la prochaine réunion.

## **2. 6452 Débat sur le financement des grands projets d'infrastructure réalisés par l'Etat**

### **- Présentation et adoption d'un projet de rapport**

Monsieur le Président-Rapporteur présente son projet de rapport, pour les détails duquel il est prié de se reporter au courrier électronique n°116069. Suite à une modification purement rédactionnelle, il est adopté à l'unanimité des membres présents<sup>1</sup>.

### **- Examen et suivi des projets d'infrastructure présentés à la Chambre des Députés depuis 2005**

Il est tout d'abord procédé à l'examen des projets présentés par le Fonds du Rail.

Pour les détails de la présentation, il est prié de se référer au document PowerPoint repris en annexe du présent procès-verbal. A noter que ce document reprend uniquement les projets dont la procédure d'approbation est achevée et qui sont à entamer ou en cours de réalisation.

La présentation du projet relatif à la construction de la gare périphérique de Howald (motion 2006/5) ne soulève pas de commentaire de la part des membres de la Commission. Il en est de même pour ce qui est de la présentation du projet relatif au renouvellement et à la modernisation des installations fixes de la gare de Differdange (motion 2006/13).

En ce qui concerne le projet de reconstruction d'un passage supérieur permettant l'accès à la Rue d'Alsace (motion 2006/14), il est précisé qu'après l'achèvement des travaux, la Ville de Luxembourg deviendra propriétaire de l'ouvrage construit et qu'elle sera, en conséquence, responsable de la maintenance et de l'entretien.

---

<sup>1</sup> Note du secrétariat : une version complétée du projet de rapport sera soumise à l'approbation de la Commission du Développement durable en date du 24 octobre prochain.

Suite à une question afférente, il est précisé que la reconstruction du pont-rivière à Ettelbruck (motion 2006/15) a été conçue de telle manière que les problèmes d'inondation seront résorbés.

Pour le projet d'aménagement d'une voie d'évitement à Michelau (motion 2006/16), Monsieur le Ministre précise qu'il est évident que si l'étude de faisabilité qui est en cours de réalisation devait aboutir à la conclusion que la solution alternative se révélait plus avantageuse, il viendrait expliquer en détail cette solution alternative aux membres de la Commission et requérir leur avis quant à la meilleure façon de procéder.

Le projet concernant la suppression de trois passages à niveaux à Schifflange (motion 2007/17) est un projet fortement sollicité par l'administration communale de Schifflange, qui a d'ailleurs d'ores et déjà procédé à une modification de son PAG en ce sens. Le projet rencontre en outre assez peu d'opposition au sein de la population étant donné les importantes nuisances de circulation engendrées par l'existence de ces passages à niveau.

Il faut savoir que ce projet est un projet commun du Fonds du Rail, de l'Administration des ponts et chaussées et de l'Administration communale de Schifflange. A une question afférente, il est précisé que, pour les projets de ce type, la répartition de la prise en charge des frais n'est soumise à aucune règle précise et se négocie au cas par cas dans le cadre de signatures de conventions entre les administrations et les communes concernées. Il est également indiqué que le Fonds du Rail prend toujours à sa charge les coûts engendrés par les suppressions des passages à niveau et que, si un projet est réalisé au croisement entre un passage à niveau et une route nationale, l'Administration des ponts et chaussées et le Fonds du Rail se répartissent les frais selon une clé de répartition 50/50.

Si les membres de la Commission jugent, de manière générale, très positive la collaboration entre le Fonds du Rail, l'Administration des ponts et chaussées et les autorités communales, ils sont cependant d'avis qu'une ligne de conduite précise devrait être mise en place, afin que toutes les communes soient traitées exactement de la même façon, sur base de critères transparents.

Les mêmes remarques sont faites pour ce qui est des projets de suppression de passages à niveau à Bettembourg et à Oberkorn (motions 2008/24 et 2008/31).

A une question afférente, il est répondu que l'installation du système de suivi et de régulation de la circulation des trains en temps réel (motion 2008/29) n'a pas engendré de difficultés techniques majeures. Il est notamment précisé que les CFL ont pu bénéficier de l'aide de l'ÖBB (*Österreichische Bundesbahnen*) par le biais de contrats de coopération. A noter également qu'il est prévu de mettre en place une interface qui connectera le système de suivi au nouveau projet télématique que la Communauté des Transports est en train de mettre en place.

En ce qui concerne le projet relatif à la création d'une gestion centralisée nationale des installations de génie technique (motion 2008/30), le respect de la procédure est remis en cause par un membre de la Commission. En effet, alors que la motion votée par la Chambre des Députés en 2008 évoque la création d'une centrale nationale, une centrale de gestion des installations de génie technique a finalement été construite pour le site de Belval-Université. Monsieur le Ministre donne à considérer qu'il est apparu que le projet de création d'une gestion centralisée nationale devenait superfétatoire, car redondant avec la centrale de gestion technique de Belval. Si les membres de la Commission du Développement durable apprécient qu'une solution pratique ait été recherchée, notamment dans un souci d'économie, ils demandent à être tenus au courant si un tel événement devait se reproduire.



En ce qui concerne les projets relatifs à la suppression du passage à niveau à Oberkorn (motion 2008/31), au renouvellement complet de différents tronçons de voie de la ligne du Nord (motion 2009/32), au renouvellement des postes directeurs dans le cadre de la modernisation de la ligne Luxembourg-Kleinbettingen (motion 2010/33), ainsi qu'à la mise en conformité des quais à voyageurs, du souterrain avec escaliers et ascenseurs à Differdange (motion 2011/34), ils ne soulèvent aucune question ni commentaire de la part des membres de la Commission du Développement durable.

\*

Suite à une demande afférente, Monsieur le Ministre tiendra, le cas échéant, les membres de la Commission informés de tout nouveau développement pour ce qui concerne le projet de construction du nouveau centre de remisage et de maintenance des CFL.

\*

Les projets présentés par l'Administration des bâtiments publics et par l'Administration des ponts et chaussées seront examinés au cours d'une prochaine réunion.

### **3.            Divers**

Les prochaines réunions auront respectivement lieu le 24 octobre 2012 à 10h30 et à 14h00, ainsi que le 7 novembre 2012 à 10h30 et à 14h00.

Luxembourg, le 26 octobre 2012

La secrétaire,  
Rachel Moris

Le Président,  
Fernand Boden

# Examen et suivi des projets d'infrastructure présentés à la Chambre des Députés depuis 2005



Réunion de la  
Commission du Développement durable

Mercredi, le 17 octobre 2012

# Présentation des projets ferroviaires

**en cours d'exécution  
ou  
à entamer**

## Gare périphérique de Howald (espace public)

Motion adoptée par la Chambre des Députés en sa séance publique du 19 décembre 2006

### 1. Objet du projet :

La nouvelle gare périphérique de Howald est située aux abords de la capitale et constitue un élément clef dans le concept retenu par le groupe de travail « Extension du réseau ferré dans la Ville de Luxembourg ». Ainsi elle permettra un accès direct par chemin de fer classique aux principales zones d'activités situées dans la périphérie de la Ville de Luxembourg tel que p.ex. le quartier de la Cloche d'Or.

Le présent projet, dans le cadre duquel un projet d'architecte est à élaborer suite à l'affinement du Master Plan « Ban de Gasperich », contient le bâtiment de la gare, l'espace public y afférent ainsi que tous les aménagements nécessaires pour garantir l'intermodalité au niveau de la gare périphérique.

### 2. Approbation du projet :

La **phase 1** du projet a été approuvée par le législateur en date du **17 décembre 2010 (Projet 25)**

Budget approuvé : **42 878 500 €** (indice du 1.04.2008)

La phase 1 du projet comprend la réalisation d'un quai à voyageurs unique avec tous les travaux d'infrastructures ferroviaires connexes. L'accessibilité vers le quai est assurée par le biais d'une passerelle provisoire.

Le positionnement du quai en première phase correspond à la situation définitive projetée à long terme. Le quai sera raccordé à la zone industrielle „Rue des Scillas“ et à l'arrêt d'autobus „Howald-Ronnebësch“.



6452 - Dossier consolidé : 84

Gestionnaire de l'Infrastructure

**3. Etat d'avancement :**

Le projet „Gare périphérique de Howald – Aménagement Phase 1“ est subdivisé en 3 projets partiels:

- Raccordement voies 10 + 11 : aménagement d'une liaison supplémentaire entre les voies 10 et 11 au Sud de la gare centrale
- Howald Phase 1a: adaptations au triage de Luxembourg: renouvellement des installations ferroviaires à Luxembourg Sud (voies 150 – 154)
- Howald Phase 1b: adaptations de l'Arrêt Howald: construction d'un quai à voyageurs unique



Une première partie des travaux relative à la liaison entre les voies 10 et 11 a été finalisée pour fin juin 2012. Le restant des travaux concernant les voies 10 et 11 est prévu pour octobre et la mise en service de la liaison est programmée pour novembre 2012.

Réalisé au 30.09.2012 : 453 199,04 €  
Taux de réalisation financier : 1,06 %  
Taux de réalisation technique : 2 %

En ce qui concerne le renouvellement des installations ferroviaires à Luxembourg Sud et la construction d'un quai à voyageurs, les études sont en cours. Le début des travaux sur site en vue de la construction du quai est prévu pour 2016.



6452 - Dossier consolidé : 85

## Gare de Differdange. Renouvellement et modernisation des installations fixes

Motion adoptée par la Chambre des Députés en sa séance publique du 19 décembre 2006

### 1. Objet du projet :

Au courant des années à venir une partie importante des installations fixes de la gare devra être renouvelée en raison des états vétustes et obsolètes des équipements fixes. Les derniers renouvellements importants datent des années 1950 et 1960.

Le projet comprend pour l'essentiel les travaux suivants :

- l'intégration des installations de sécurité dans le poste directeur de Pétange
- la modernisation des installations de télécommunications
- le renouvellement des installations de voie et de la plate-forme
- les adaptations des infrastructures en relation avec les nouveaux plans de voie
- l'adaptation et la modernisation des installations de traction électrique.

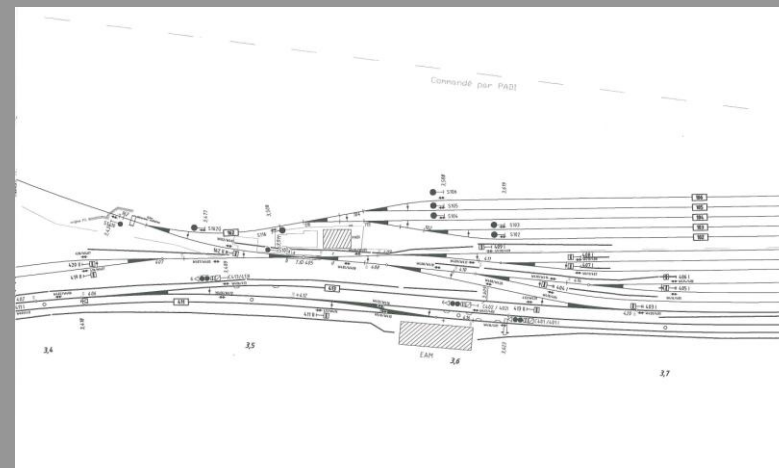
### 2. Approbation du projet :

Le projet a été approuvé par le législateur en date du **19 juin 2012 (Projet 28)**

Budget approuvé : **51 000 000 €** (indice du 1.10.2010)

### 3. Etat d'avancement :

Les études d'exécution sont en cours. Une commande pour les nouvelles installations de signalisation sera placée courant 2012.



## Gare de Luxembourg. Reconstruction d'un passage supérieur (rue d'Alsace)

Motion adoptée par la Chambre des Députés en sa séance publique du 19 décembre 2006

### 1. Objet du projet :

Le projet concerne le passage supérieur permettant l'accès à la rue d'Alsace, reliant les lotissements du quartier de Gasperich et le quartier de la gare. L'ouvrage enjambe dans le secteur ouest de la Gare de Luxembourg les voies ferrées des lignes de Luxembourg à Kleinbettingen (au point kilométrique 0,858) et de Pétange à Luxembourg.

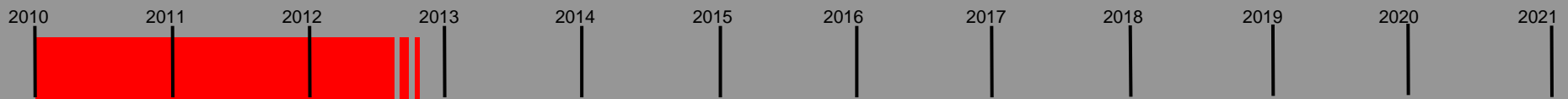
Une expertise de l'ouvrage, construit en 1903, réalisée par un bureau de contrôle a confirmé l'état de vétusté avancé du pont et a amené les CFL à réduire la surcharge admissible. La surveillance annuelle réalisée par le bureau de contrôle a fait apparaître une évolution rapide et alarmante des défauts de sorte qu'un remplacement de l'ouvrage a été décidé.

Un nouveau pont-route de type bow-string métallique à travée unique de 119 m est substitué à l'ancien ouvrage.

### 2. Approbation du projet :

Le projet a été approuvé par le législateur en date du **5 juin 2009 (Projet 24)**

Budget approuvé : **19 250 000 €** (indice du 1.04.2008)



6452 - Dossier consolidé : 87

Projets d'infrastructure ferroviaire – MOTIONS – situation octobre 2012

**3. Etat d'avancement :**

Les travaux sur site ont été entamés en juin 2010.

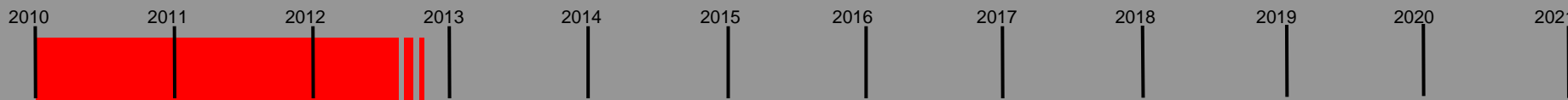
Afin de garantir pendant la durée du chantier une liaison routière sur l'axe de l'actuelle rue d'Alsace, un ripage latéral de l'ouvrage existant a été réalisé en octobre 2010. Après le ripage latéral de l'ouvrage existant, le nouvel ouvrage a été construit.

Fin août – début septembre 2011 la rampe d'accès côté Hollerich a été entièrement renouvelée. Pendant ce temps le passage était hors service, la circulation routière était déviée.

Le 17 septembre 2011 le nouveau pont a été ouvert à la circulation et l'ancien ouvrage a été démoli.

**Réalisé au 30.09.2012 : 9 792 835,50 €**  
**Taux de réalisation financier : 50,87 %**  
**Taux de réalisation technique : 95 %**

Quelques travaux de finition sont encore à clarifier avec la Ville de Luxembourg. Après achèvement de ces derniers, la réception ainsi que le transfert de propriété de l'ouvrage auront lieu.



6452 - Dossier consolidé : 88





## Ligne du Nord. Reconstruction d'un pont rivière au PK 46,930 à Ettelbruck

Motion adoptée par la Chambre des Députés en sa séance publique du 19 novembre 2009

### 1. Objet du projet :

Le projet concerne un pont rail qui enjambe le cours d'eau de l'Alzette sur le territoire de la Commune d'Ettelbruck et qui livre passage aux deux voies principales de la ligne du Nord ainsi qu'à une voie de service qui dessert la cour à marchandises de la gare d'Ettelbruck.

Ce pont a été construit en 1860 et a subi d'importantes transformations en 1884 et 1900. En 1945 d'importants travaux de réparation ont été exécutés suite à des dommages de guerre.

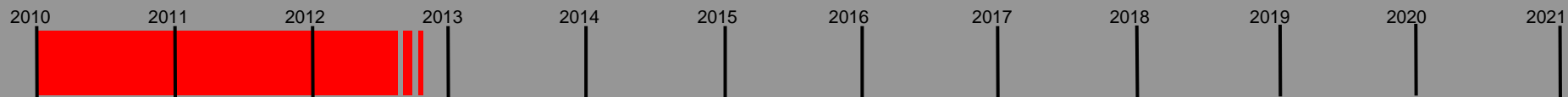
Au cours des dernières années des défauts alarmants comme par exemple des fissures dans la structure métallique des tabliers ont été constatés et le remplacement de l'ouvrage a été décidé.

Le nouvel ouvrage est de type bow-string métallique à travée unique de 59 m, d'une largeur de 19 m' et d'une hauteur approximative de 13 m'. Une passerelle piétonne de 3 m' de largeur est fixée en console d'un côté de l'ouvrage.

### 2. Approbation du projet :

Le projet a été approuvé dans le cadre du programme pluriannuel d'investissement.

Budget approuvé : **16 800 000 €**



6452 - Dossier consolidé : 90

**3. Etat d'avancement :**

Les travaux relatifs à la reconstruction du pont rivière ont débuté en janvier 2010.

Le nouvel ouvrage a été construit à proximité de l'ouvrage à remplacer, ce qui a permis de maintenir la circulation ferroviaire pendant toute la durée des travaux.

Lors du weekend du 1er novembre 2010, le nouvel ouvrage (construction métallique, dalle en béton et étanchéité réalisées) a été mis en place par une opération de ripage transversal.

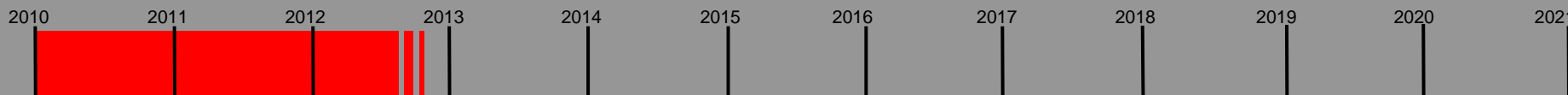
**Réalisé au 31.08.2012 : 8 924 020,50 €**

**Taux de réalisation financier : 53,12 %**

**Taux de réalisation technique : 98 %**

Actuellement 95% des travaux sont achevés. Les travaux de finition, tels que les travaux de serrurerie pour la passerelle pour piétons et la mise en place de l'éclairage, sont en cours.

L'inauguration du nouvel ouvrage est prévue pour le 9 novembre 2012.



6452 - Dossier consolidé : 91



## Ligne du Nord. Aménagement d'une voie d'évitement à Michelau et pose de liaison d'appareil de voie supplémentaire à Dommeldange et Mersch.

Motion adoptée par la Chambre des Députés en sa séance publique du 19 décembre 2006

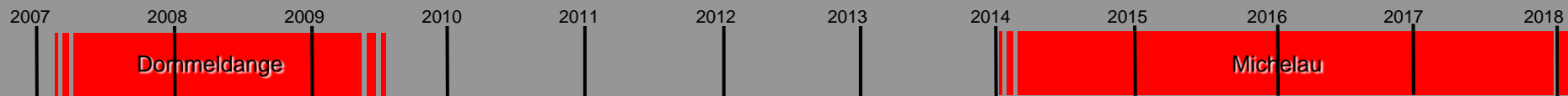
### 1. Objet du projet :

Entre Luxembourg et Troisvierges la ligne nécessite dans le cadre de l'évolution du trafic voyageurs des adaptations de capacité en terme de circulations.

### 2. Approbation du projet :

Le projet a été approuvé par le législateur en date du **3 juin 2003 (Projet 3 – partie b)**

Budget approuvé : **15 578 099 €** (adaptation à l'indice du 1.10.2006)



6452 - Dossier consolidé : 93

Projets d'infrastructure ferroviaire – MOTIONS – situation octobre 2012

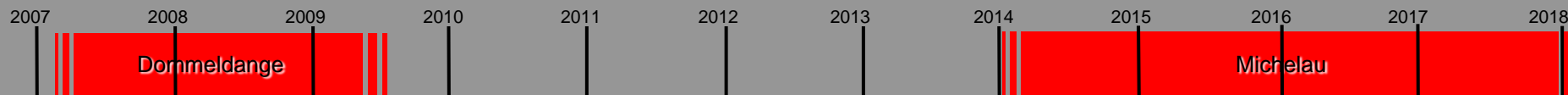
3. Etat d'avancement :

Les travaux en vue de l'augmentation de la capacité de la ligne sont toujours en cours.

Réalisé au 30.09.2012 : 1 039 688 €  
Taux de réalisation financier : 6,7 %  
Taux de réalisation technique : 6,7 %

Lors d'une première phase, une liaison supplémentaire d'appareils de voie a été réalisée en Gare de Dommeldange. Ces travaux comprenaient en particulier des travaux de voie et des travaux d'adaptation des installations de signalisation et des installations de traction électrique.

En ce qui concerne le projet d'aménagement d'une voie d'évitement à Michelau en vue d'une amélioration de la régularité entre Ettelbruck et Troisvierges, une étude de faisabilité d'une solution alternative consistant en une mise à double voie du tronçon de ligne entre la gare de Clervaux et le Tunnel Pfaffenmühle au sud de Troisvierges, est en cours.



6452 - Dossier consolidé : 94

## Suppression des passages à niveau N°91, 91a et 92 à Schifflange (participation Fonds du Rail).

Motion adoptée par la Chambre des Députés en sa séance publique du 24 octobre 2007

### 1. Objet du projet :

En étroite concertation, l'Administration des Ponts et Chaussées, l'Administration Communale de Schifflange et les CFL ont développé un concept d'ensemble d'aménagements permettant entre autres en fin de compte la suppression des 3 passages à niveau Nos 91, 91a et 92 à Schifflange. L'élément-clé du concept est une nouvelle route d'accès, qui reliera le rond-point formant jonction des CR 168 et 169 à l'avenue de la Libération au centre de Schifflange

Il est proposé de partager les frais suivant une clé de financement de 10/45/45 entre la Commune de Schifflange, le Fonds du Rail et l'Administration des Ponts et Chaussées.

D'autres éléments s'inscrivant dans le concept d'ensemble et à imputer sur les crédits afférents du Fonds du Rail sont :

- le souterrain pour piétons construit en 1999 au droit du PN91a, préfinancé par la Commune et à rembourser par le Fonds du Rail dès suppression effective dudit PN ;
- un souterrain pour piétons/cyclistes à créer entre l'avenue de la Résistance et l'avenue de la Libération ;
- la modernisation des quais, accès et installations voyageurs de l'arrêt Schifflange.

### 2. Approbation du projet :

Le projet a été approuvé dans le cadre du programme pluriannuel d'investissement. Budget approuvé : **8 000 000 €**

### 3. Etat d'avancement :

Le projet est inscrit au plan pluriannuel des investissements à charge du Fonds du Rail pour l'exercice 2013.

Les études sont en cours. Le début des travaux sur site est prévu pour 2014.



6452 - Dossier consolidé : 95

## Suppression du passage à niveau N°4a à Bettembourg.

Motion adoptée par la Chambre des Députés en sa séance publique du 23 octobre 2008

### 1. Objet du projet :

Le projet de suppression du passage à niveau No 4a à Bettembourg consiste à remplacer le passage à niveau existant par un passage supérieur routier enjambant les voies ferrées à partir de la rue Dicks et aboutissant sur les terrains de la parcelle « Valvasori », acquise en 2006 par l'Etat. L'ouvrage projeté est destiné à assurer une liaison purement intra-quartier en accueillant du trafic purement local.

### 2. Approbation du projet :

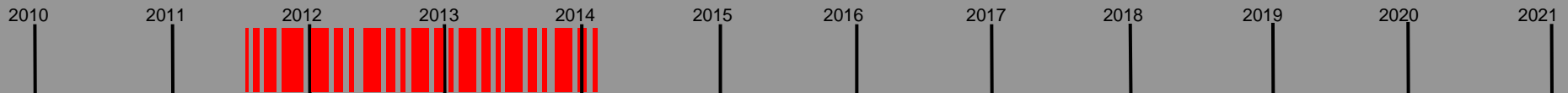
Le projet a été approuvé dans le cadre du programme pluriannuel d'investissement.

Budget approuvé : 9 000 000 €

### 3. Etat d'avancement :

L'adjudication des travaux a été prononcée en 2011.

Toutefois les difficultés rencontrées lors des procédures d'emprises persistent.



6452 - Dossier consolidé : 96



## Réseau ferré luxembourgeois. Installation d'un système de suivi et de régulation de la circulation des trains en temps réel.

Motion adoptée par la Chambre des Députés en sa séance publique du 23 octobre 2008

### 1. Objet du projet :

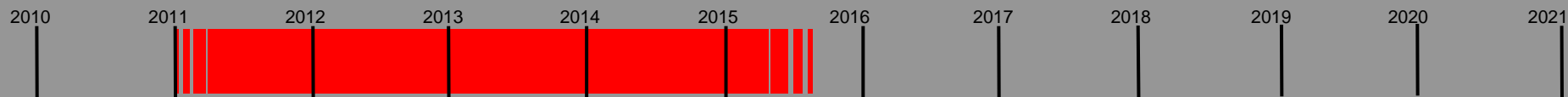
L'objectif essentiel d'un tel système est d'informer le(s) régulateur(s) de la circulation sur l'identité, la position et la succession des trains sur le réseau ferré luxembourgeois afin de leur permettre de prévoir des mesures de disposition nécessaires pour parer à d'éventuels conflits et d'augmenter ainsi la fluidité et la régularité du trafic ferroviaire.

Les missions du système informatisé comprennent la supervision et la disposition des trains sur l'entièreté du réseau ferré luxembourgeois y compris les échanges avec les réseaux limitrophes. Les correspondances pourront être gérées en temps réel. Un archivage complété par des statistiques des données permettra l'analyse des retards des trains.

### 2. Approbation du projet :

Le projet a été approuvé dans le cadre du programme pluriannuel d'investissement.

Budget approuvé : **8 900 000 €**



6452 - Dossier consolidé : 97

Gestionnaire de l'Infrastructure

**3. Etat d'avancement :**

Réalisé au 30.09.2012 : 720 870,67 €

Taux de réalisation financier : 8,1 %

Taux de réalisation technique : 10 %

Les travaux d'études pour la conception d'un réseau de transmission des données pour rapatrier en temps réel les données locales sur le trafic au nouveau central de supervision à Luxembourg ainsi que les travaux d'études pour la modernisation et l'aménagement d'installations de suivi automatique des numéros des trains se poursuivent.

Les localités de la « Supervision Trafic » (ancienne « Permanence ») ont été ameublées et une installation d'essai a été mise en service au mois de février 2012.

Une liaison de transmission de données a été mise en service à l'aide de fibres optiques entre Wasserbillig et Luxembourg, entre Kleinbettingen et Luxembourg ainsi qu'entre Pétange et Luxembourg.

Le 09 août 2012, des modules informatiques permettant le planning et la disposition des trains ont été installés sur un environnement Test de la Supervision Trafic.

Début novembre 2012, les lignes Luxembourg - Wasserbillig, Luxembourg - Kleinbettingen et Luxembourg - Pétange, ainsi que les postes Luxembourg PDL et Luxembourg PAiCR seront disponibles dans le système Test.



## Réseau ferré luxembourgeois. Gestion centralisée nationale des installations de génie technique.

Motion adoptée par la Chambre des Députés en sa séance publique du 23 octobre 2008

### 1. Objet du projet :

Il s'avère nécessaire de créer une centrale nationale en vue de la surveillance à distance des multiples installations de génie technique du réseau ferré luxembourgeois, telles, à titre non exhaustif, les installations de protection contre l'incendie, les installations de ventilation et de climatisation, les chauffages, les ascenseurs et escaliers mécaniques, la vidéosurveillance ou encore les contrôle d'accès.

Cette centrale permettra de détecter toute perturbation dans le fonctionnement de ces différentes installations et de déclencher ainsi immédiatement les actions de dépannage. De plus, elle servira d'interface avec les diverses entités représentant les services d'urgence et de l'ordre public.

### 2. Approbation du projet :

Il est important de noter qu'aucun crédit de financement n'a été accordé sur base de la motion 2008/30 et que la réalisation d'une centrale de gestion nationale des installations de génie technique a eu lieu dans le cadre du projet « nouvelle gare ferroviaire Belval-Université ».

En effet, le règlement grand-ducal du 21 juillet 2009 déterminant les conditions d'aménagement et d'exploitation concernant la gare ferroviaire Belval-Université impose une centrale de gestion des installations techniques du site de la nouvelle gare ferroviaire.

La gestion technique centralisée ainsi conçue pour le site Belval-Université permet également l'intégration d'autres installations de génie technique mises en service sur le réseau ferré luxembourgeois.

3. Etat d'avancement :

Actuellement le concept général de cette gestion centralisée nationale est achevé.  
De nouvelles installations de génie technique sont intégrées continuellement et les frais y relatifs sont imputés sur les crédits respectifs.



## Suppression des passages à niveau N°13 et N°14 à Oberkorn.

Motion adoptée par la Chambre des Députés en sa séance publique du 23 octobre 2008

### 1. Objet du projet :

Les passages à niveau N°13 et N°14 à Oberkorn donnent chacun accès à un quartier d'habitations n'ayant pas d'autre accès routier à proximité, sauf un détour par la France. Leur population ressent particulièrement les temps de fermeture des barrières qui augmentent en fonction des actuelles et futures densifications du trafic ferroviaire.

En collaboration avec l'Administration Communale, les CFL proposent la suppression des deux passages à niveau moyennant la création d'une nouvelle voirie, qui par un nouveau pont passera en-dessous de la ligne de Pétange à Esch/Alzette pour donner accès aux deux quartiers d'habitations. Sont encore à l'étude la nécessité supplémentaire et la localisation de passages souterrains pour piétons et cyclistes, ainsi que les éventuelles répercussions sur l'arrêt ferroviaire « Oberkorn ».

### 2. Approbation du projet :

Le projet a été approuvé dans le cadre du programme pluriannuel d'investissement.

Budget approuvé : **24 000 000 €**



6452 - Dossier consolidé : 101

Projets d'infrastructure ferroviaire – MOTIONS – situation octobre 2012

3. Etat d'avancement :

Réalisé au 30.09.2012 : 270 127,19€

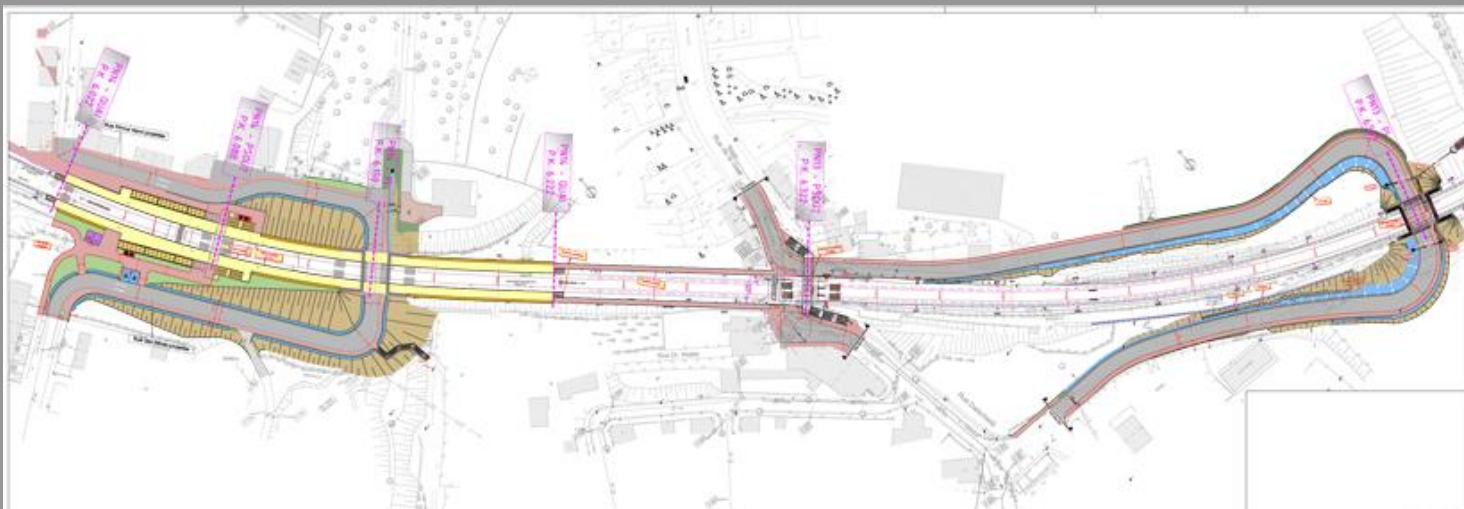
Taux de réalisation financier : 1,13 %

Taux de réalisation technique : 0 %

Les études d'avant-projet détaillé se trouvent dans la phase de finalisation.

La procédure de mise en soumission des travaux de génie civil sera entamée fin 2012 / début 2013.

Le commencement des travaux sur site est prévu pour juin 2013.



6452 - Dossier consolidé : 102

Projets d'infrastructure ferroviaire – MOTIONS – situation octobre 2012

## Ligne du Nord.

### Renouvellement complet de différents tronçons de voie avec amélioration de la plate-forme en vue de la mise en œuvre de traverses en béton.

Motion adoptée par la Chambre des Députés en sa séance publique du 19 novembre 2009

#### 1. Objet du projet :

Dans le cadre du projet de renouvellement complet de différents tronçons de voie de la ligne du Nord, il est prévu de réaliser:

- suite à l'âge des installations de voie existantes datant des années 1983 à 1988, le renouvellement de la voie courante, sur une longueur totale de  $\pm 47$  km,
- la modernisation des différents composants, comprenant notamment la mise en oeuvre de traverses en béton monobloc avec fixation élastique des rails nécessitant moins d'entretien courant que la voie actuelle,
- le renforcement du profil des rails par la mise en oeuvre systématique de rails UIC60 bien adaptés à des charges lourdes,
- le remplacement du ballast en matériel de haut-fourneau par du ballast en pierre naturelle pour améliorer le maintien dans le temps de la géométrie de la voie et de réduire ainsi la fréquence des interventions de bourrage/dressage de la voie,
- des travaux de génie civil en vue de l'amélioration de la stabilité de la plateforme pour permettre la pose de traverses en béton et de l'évacuation des eaux superficielles pour garantir l'assainissement correct du corps de la voie.

#### 2. Approbation du projet :

Le projet a été approuvé par le législateur en date du **19 juin 2012 (Projet 26)**

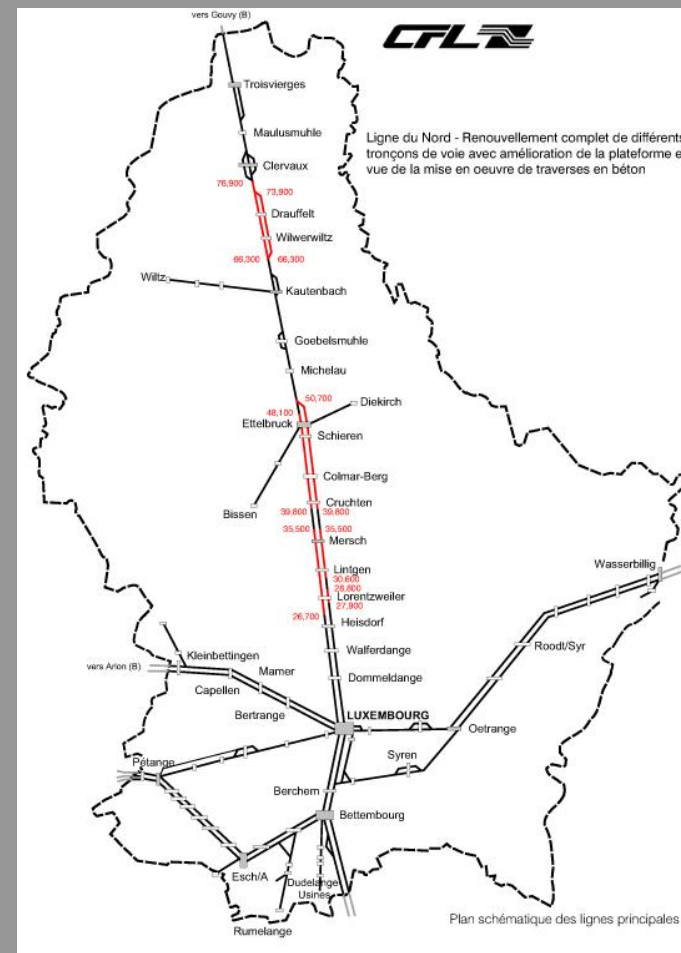
Budget approuvé : **96 200 000 €** (indice du 1.10.2010)



6452 - Dossier consolidé : 103

**3. Etat d'avancement :**

Le lancement des procédures de soumission et d'adjudication ainsi que le commencement des travaux sur site sont prévus pour 2013.





## Ligne de Luxembourg à Kleinbettingen. 1<sup>ère</sup> phase : Renouvellement des Postes Directeurs sur la situation actuelle.

Motion adoptée par la Chambre des Députés en sa séance publique du 21 octobre 2010

### 1. Objet du projet :

Dans le cadre du projet « Eurocaprail », la Chambre des Députés avait donné son accord de principe par voie de motion lors du débat d'orientation du 19.12.2006 pour le projet « Optimisation de la ligne Luxembourg – Kleinbettingen. Modernisation et renouvellement des infrastructures de la ligne et redressement des courbes. » .

L'analyse de la situation économique et financière du pays en début d'année 2010 par le Gouvernement s'est soldée par une redéfinition du planning de mise en œuvre des grands projets à réaliser. Ainsi il a été décidé, entre autres, d'étaler les dépenses du projet « Eurocaprail » sur une période allongée, de sorte qu'il est proposé de réaliser ce projet en plusieurs phases.

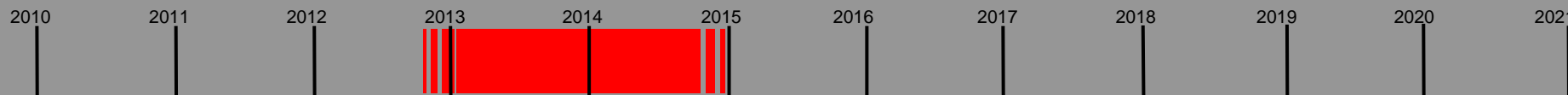
Afin de tenir compte des impératifs de sécurité, il importe de procéder dans une 1<sup>ère</sup> phase au renouvellement des postes directeurs de la ligne :

Ce projet consiste dans le remplacement des postes à relais des gares de Bertrange-Strassen, Mamer et Kleinbettingen et du poste d'annonce de Capellen par un poste de signalisation informatisé (PSI) en gare de Kleinbettingen et de postes décentralisés en gares de Bertrange-Strassen et de Mamer, intégrés dans le PSI précité. Le poste d'annonce de Capellen sera intégré dans le poste décentralisé de Mamer. Conformément à la stratégie de modernisation et d'homogénéisation des installations techniques du réseau ferré luxembourgeois adoptée par les CFL, les postes informatisés seront du type „ESTW L90“.

### 2. Approbation du projet :

Le projet a été approuvé par le législateur en date du **19 juin 2012 (Projet 27)**

Budget approuvé : **42 000 000 €** (indice du 1.10.2010)



6452 - Dossier consolidé : 105

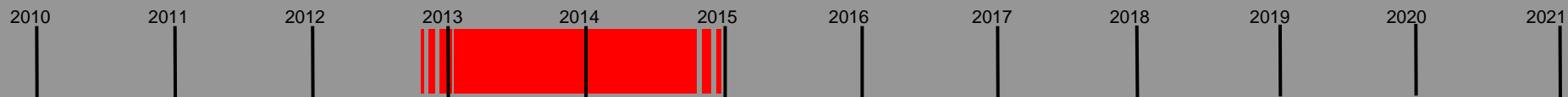
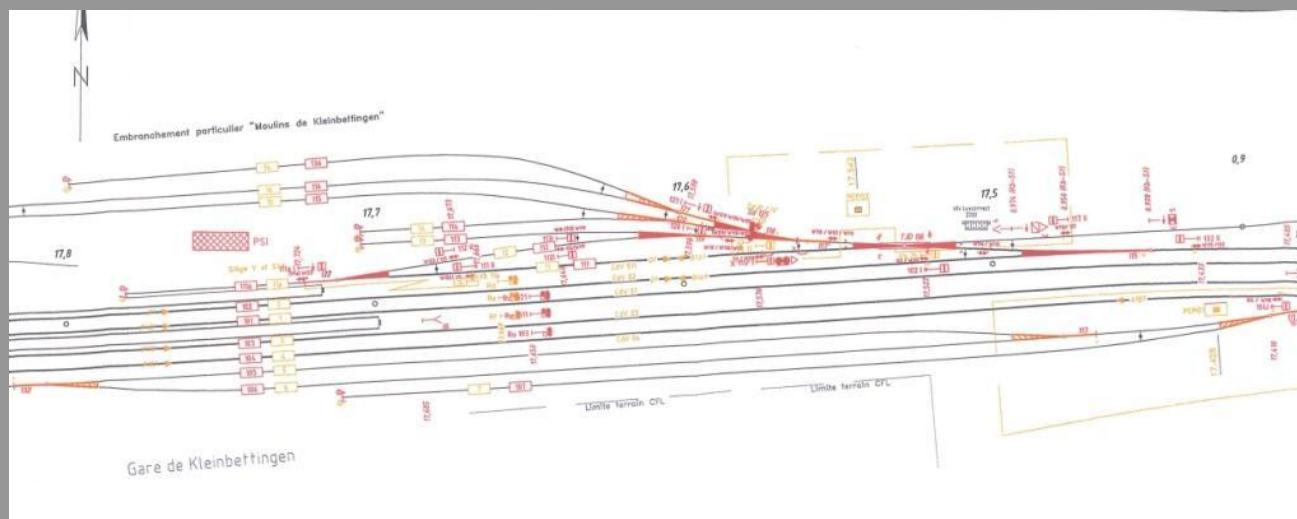
3. Etat d'avancement :

Une commande a été adjugée le 9 août 2012.

La livraison du matériel aura lieu fin 2012 / début 2013.

Les travaux sur site débuteront en 2013.

La mise en service des nouveaux postes de signalisation est prévue pour novembre 2014.



6452 - Dossier consolidé : 106

## Point d'arrêt Differdange. Mise en conformité des quais à voyageurs, du souterrains avec escaliers et ascenseurs.

Motion adoptée par la Chambre des Députés en sa séance publique du 13 octobre 2011

### 1. Objet du projet :

Dans le cadre de la nouvelle entrée en ville et en vue de la mise en conformité de l'arrêt ferroviaire pour les personnes à mobilité réduite, il est prévu de renouveler le souterrain et les quais à voyageurs en gare de Differdange.

Le projet prévoit :

- le renouvellement complet des deux quais à voyageurs,
- la construction d'un nouveau souterrain avec escaliers et ascenseurs,
- la construction d'auvents pour voyageurs,
- l'installation d'une signalétique adaptée.

### 2. Approbation du projet :

Le projet a été approuvé dans le cadre du programme pluriannuel d'investissement.

Budget approuvé : **16 000 000 €**

### 3. Etat d'avancement :

Actuellement les études d'avant-projet détaillé et d'exécution sont en cours. Différents points relatifs au déplacement de la conduite AIRLIQUIDE sont encore à clarifier. De plus, des travaux sont encore à réaliser par l'Administration des Ponts & Chaussées avant le démarrage des travaux côté des CFL.

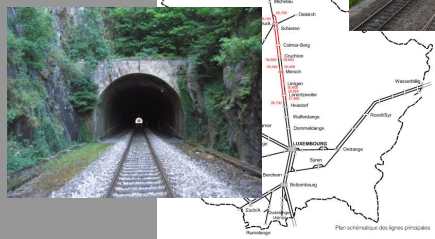
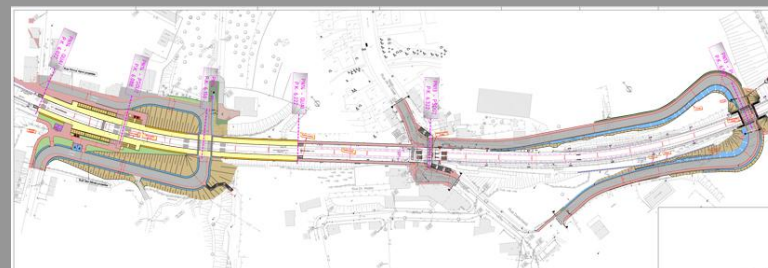
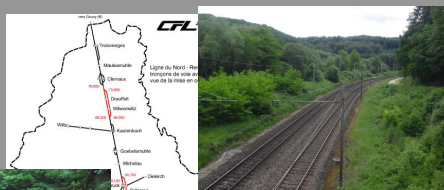
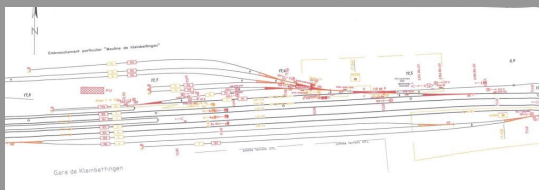


6452 - Dossier consolidé : 107

Projets d'infrastructure ferroviaire – MOTIONS – situation octobre 2012



Gestionnaire de l'Infrastructure



60



## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2011-2012

---

RM/pk

### Commission du Développement durable

#### Procès-verbal de la réunion du 18 septembre 2012 (14h00)

##### ORDRE DU JOUR :

1. Adoption des projets de procès-verbal des réunions du 10 mai, du 4 juillet (15h00), du 5 juillet, du 11 juillet, du 18 juillet, du 19 juillet et du 13 septembre 2012
2. 6452 Débat sur le financement des grands projets d'infrastructure réalisés par l'Etat  
- Désignation d'un rapporteur  
- Présentation des projets, suivie d'un échange de vues
3. Divers

\*

Présents : M. Eugène Berger, M. Fernand Boden, M. Lucien Clement, M. Georges Engel, M. Fernand Etgen, Mme Marie-Josée Frank, Mme Josée Lorsché, Mme Lydia Mutsch, M. Roger Negri, M. Marcel Oberweis, M. Marc Spautz, M. Serge Urbany

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

M. Jeannot Poeker, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures

M. Jean Leyder, Mme Anne Negretti, de l'Administration des bâtiments publics

M. René Biver, de l'Administration des ponts et chaussées

M. Henri Werdel, Mme Laurence Zenner, de la Société nationale des chemins de fers luxembourgeois

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 du 10 mai, du 4 juillet (15h00), du 5 juillet, du 11 juillet, du 18 juillet, du 19 juillet et du 13 septembre 2012**

Les projets de procès-verbal sous rubrique sont adoptés.

**2. 6452 Débat sur le financement des grands projets d'infrastructure réalisés par l'Etat**

Après avoir nommé Monsieur Fernand Boden Rapporteur du débat, les membres de la Commission prennent connaissance des différents projets d'infrastructure soumis à l'approbation de la Chambre des Députés en vue de permettre l'imputation des dépenses pour frais d'études à charge des fonds d'investissement.

**1) Projets de l'Administration des bâtiments publics**

Les projets présentés ci-dessous sont détaillés de manière exhaustive en annexe 1 du présent procès-verbal.

• Cinquième extension de la Cour de justice de l'Union européenne

L'agrandissement de la Cour de justice de l'Union européenne a été prévu en étroite collaboration avec les autorités européennes. D'une manière générale, les membres de la commission parlementaire approuvent ce projet, car il pérennise la présence de la CJUE au Luxembourg, avec plus de 3.000 personnes qui y travailleront lorsque cette cinquième extension sera achevée.

Il faut savoir qu'une convention a été conclue entre l'Etat luxembourgeois et la Cour de justice, combinant des prestations de location et l'achat différé des bâtiments. Ainsi, si l'Etat luxembourgeois préfinancera le projet et si l'Administration des bâtiments publics sera chargée de la construction, la CJUE remboursera le capital et les intérêts sur une période de 20 ou 25 ans. A l'issue de cette période, la propriété de l'immeuble sera transférée à la CJUE.

Il est précisé que les travaux concernant la quatrième extension de la Cour de justice (projet Perrault) ont été finalisés par la mise à niveau des annexes A, B et C du Palais de la Cour. Ces travaux sont dorénavant quasiment achevés (voir projet de loi n°6019 devenu la loi du 18 décembre 2009 relative à la mise à niveau des annexes A, B et C du Palais de la Cour de justice des Communautés européennes à Luxembourg-Kirchberg).

• Réaménagement et extension du Palais de justice à Diekirch

Le Palais de justice de Diekirch fera l'objet d'un agrandissement et d'un assainissement énergétique. La présentation de ce projet par Monsieur le Ministre donne lieu à l'échange de vues suivant :

- les réflexions préliminaires ont inclus des options alternatives comprenant la construction d'un bâtiment entièrement neuf dans le centre de Diekirch plutôt que la rénovation du bâtiment existant. Ces options n'ont cependant pas été retenues, étant donné que les différents terrains envisageables étaient soit trop excentrés, soit de taille inadéquate, soit indisponibles dans l'immédiat ;
  - le niveau de sécurité du bâtiment sera amélioré ;
  - au regard de son intérêt esthétique, l'aspect extérieur du bâtiment sera bien entendu maintenu. Il s'ensuit que l'assainissement énergétique se fera uniquement par l'intérieur (notamment : remplacement des fenêtres et isolation de la toiture) ;
  - l'Administration des bâtiments publics est en contact étroit et permanent avec le Ministère de la Justice, afin de parer au mieux aux besoins actuels et futurs de ses services.
- Lycée de Mondorf-les-Bains

Avec ceux de Clervaux et de Differdange, le projet de construction d'un Lycée à Mondorf fait partie de la phase 2 du plan directeur sectoriel « Lycées ». Ce projet est à l'état sommaire et aucune date, ni aucun budget n'ont encore été précisément définis. Monsieur le Ministre souhaite uniquement obtenir l'autorisation de la Chambre des Députés, afin de pouvoir charger le Comité d'acquisition de s'enquérir des terrains disponibles à l'achat.

- Projet d'extension des ateliers Kräizbiërg à Dudelange

Les ateliers de la Fondation Kräizbiërg à Dudelange seront agrandis. Pour des raisons évidentes de sécurité, il sera également profité de ces travaux d'extension pour créer une voie d'accès périphérique afin que les véhicules automobiles n'aient plus à traverser le site, comme c'est le cas actuellement.

- Mise en conformité et rénovation du domaine thermal à Mondorf

Suite à la présentation du projet sous rubrique, les responsables gouvernementaux précisent que l'Etat prendra en charge uniquement les parties « Santé » et « Bâtiments » du coût des travaux. Il est en effet évident que la rénovation des départements « Wellness & Fitness », « Spa » et « Hôtel » ne seront pas à sa charge. Cependant, pour des raisons d'économies d'échelle et de praticité, l'Etat et le domaine thermal ont décidé de réaliser les travaux de manière simultanée.

L'Etat étant propriétaire de l'entièreté du bâtiment, il est tenu de respecter la législation commodo-incommodo. Ainsi, les coûts des travaux de mise en conformité, de sécurité, de compartimentage et d'assainissement énergétique seront entièrement à sa charge.

Eu égard à l'historique controversé du projet, les membres de la Commission demandent aux responsables de l'Administration des bâtiments publics de leur fournir une note détaillée concernant la répartition des coûts du projet de rénovation, ainsi qu'une copie de la convention signée entre l'Etat et le domaine thermal.

## **2) Projets du Fonds des Routes**

Les projets présentés ci-dessous sont détaillés de manière exhaustive en annexe 2 du présent procès-verbal.

- Nouvelle N3 – modules « nord » et « central »



- Prolongement du boulevard Raiffeisen/CR231 vers la Z.A. Howald, modification des échangeurs « Hesperange » et « Croix de Gasperich », aménagement des infrastructures de transport routières du nouveau quartier Midfield

Suite à la présentation concomitante des deux projets sous rubrique, Monsieur le Ministre précise qu'ils ne sont en aucun cas définitifs et que le tracé des routes tel que projeté actuellement n'est qu'une ébauche et pourra, le cas échéant, se révéler très différent lors de sa concrétisation.

Suite à une question afférente, il est encore précisé qu'en dehors du quartier Midfield où il sera évidemment et par la force des choses construit une nouvelle voirie, aucune capacité supplémentaire pour le trafic individuel n'a été prévue : l'élargissement des voies est uniquement engendré par les besoins du futur tram.

- Réhabilitation du Viaduc de Sernigerbaach

Pour des raisons de statique, le Viaduc de Sernigerbaach, situé sur l'autoroute A1 à la frontière avec l'Allemagne, sera réhabilité. La présentation de ce projet ne soulève pas de question de la part des membres de la Commission.

### **3) Projets du Fonds du Rail**

- Modernisation de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen : réélectrification de la ligne, suppression du passage à niveau à Kleinbettingen et reconstruction de passages supérieurs

Dans le cadre du projet EuroCap-Rail, la Chambre des Députés a donné son accord de principe en décembre 2006 pour le projet « Optimisation de la ligne Luxembourg-Kleinbettingen : modernisation et renouvellement des infrastructures de la ligne et redressement des courbes ». La situation économique et financière du pays a eu pour conséquence une redéfinition du planning de mise en œuvre des grands projets d'investissement et il a notamment été décidé d'étaler les dépenses du projet EuroCap-Rail sur une période allongée de sorte qu'il est proposé de réaliser ce projet en trois phases, à savoir le renouvellement des postes directeurs, la modification aux installations de traction électrique et les travaux de voie et de génie civil.

La loi du 19 juin 2012 autorise la réalisation de la première phase, soit le renouvellement des postes directeurs de la ligne.

En date du 13 octobre 2011, la Chambre a donné son accord de principe par la voie de motion pour la réalisation de la deuxième phase, soit l'exécution des travaux de modification aux installations de traction électrique en vue du basculement de la tension 3 kV courant continu vers la tension 25 kV 50 Hz. Lors de la poursuite des études d'avant-projet détaillé relatives au projet de renouvellement des installations de traction électrique sur la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen prévoyant la mise en place d'une caténaire conforme aux spécifications techniques d'interopérabilité en vigueur et alimentée à une tension de 25 kV 50 Hz, une augmentation de la distance d'isolement au droit de trois passages supérieurs situés aux points kilométriques 8,913 (Mamer-Lycée), 9,984 (Mamer) et 17,030 (Kleinbettingen) s'est montrée nécessaire.

En plus, la configuration future des voies en gare de Kleinbettingen, qui sera réalisée dans le cadre de la phase 3, prévoit au droit du passage supérieur situé au point kilométrique 17,030 à Kleinbettingen et datant de 1955, l'aménagement de cinq voies (ce qui impliquerait le remplacement de l'ouvrage existant par un nouvel ouvrage de grande portée), ainsi que

l'aménagement d'appareils de voie de l'actuel passage à niveau n°85. Il s'avère donc opportun de supprimer ledit passage à niveau actuel par la construction d'un nouveau passage supérieur au point kilométrique 17,250 permettant, par un déplacement sommaire avec raccordement des chemins ruraux existants à la voirie projetée, l'économie d'une reconstruction d'un ouvrage de grandes dimensions au point kilométrique 17,030.

En outre, il était prévu de remplacer la sous-station 65 kV / 3 kV à Hollerich, mise en service en 1957 et ne pouvant plus garantir une alimentation stable et fiable, par une nouvelle sous-station 65 kV / 25 kV 50 Hz dans le poste de transformation 220 / 65 / 20 kV de CREOS à Bertrange. Toutefois, une étude de compatibilité en ce qui concerne la réélectrification de la ligne en question a révélé que la solution la plus adéquate est une alimentation de la ligne en 2 x 25 kV 50 Hz à partir de la sous-station de Berchem. Par ce nouveau concept, la construction d'une nouvelle sous-station à Bertrange s'avère superflue.

Au vu de ce qui précède et dans le but :

- d'exploiter la ligne ferroviaire Luxembourg-Kleinbettingen en 2 x 25 kV 50 Hz,
- d'éviter une reconstruction coûteuse du passage supérieur situé au point kilométrique 17,030,
- de garantir une distance d'isolement suffisante au passage supérieur situé au point kilométrique 8,913,
- de garantir une distance d'isolement suffisante au passage supérieur situé au point kilométrique 9,984,
- de réduire le nombre d'incidents aux installations de traction électrique,
- d'augmenter la fiabilité et la disponibilité des installations de traction électrique et
- de favoriser l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel,

il est proposé de procéder dans le cadre du projet du renouvellement des installations de traction électrique de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen également à la reconstruction des trois passages supérieurs en question et à la suppression du passage à niveau n°85 à Kleinbettingen.

L'ensemble du projet comprendra donc :

- la réélectrification de la ligne en 2 x 25 kV 50 Hz avec :
  - o remplacement des supports caténaires,
  - o remplacement de la caténaire 3 kV par une caténaire type V 200 STI avec feeder négatif,
  - o remplacement des appareils d'interruption,
  - o aménagement de deux postes à autotransformateurs à Merl et à Kleinbettingen,
  - o aménagement d'un poste de comptage à la frontière belgo-luxembourgeoise,
  - o adaptation du circuit de retour de traction électrique et
  - o adaptation du circuit de protection ;
- la suppression du passage à niveau n°85 avec :
  - o construction d'un nouveau passage supérieur au point kilométrique 17,250 avec ses voiries d'accès,
  - o création de raccords des voiries précitées aux infrastructures routières existantes,
  - o mesures de protection acoustique et de compensations écologiques,
  - o démolition du passage supérieur situé au point kilométrique 17,030 et adaptation du tracé des chemins ruraux et
  - o construction d'un souterrain pour piétons au droit du passage à niveau existant ;
- la reconstruction du passage supérieur situé au point kilométrique 8,913 à Mamer-Lycée à l'emplacement exact du passage supérieur existant ;

- la reconstruction du passage supérieur situé au point kilométrique 9,984 à Mamer avec ;
  - o possibilité du déplacement des voies projeté dans le cadre du projet EuroCap Rail - phase 3,
  - o abaissement conjoint du profil en long de la ligne ferroviaire sur une longueur de 500 mètres et
  - o adaptation des ouvrages adjacents au pont (murs de soutènement situés en amont et en aval le long des voies ferrées).

Le coût de l'ensemble du projet à l'actuel niveau d'études APS est estimé à un montant de 65.000.000 euros.

- Gare d'Esch-sur-Alzette : réaménagement et extension du bâtiment-voyeurs

Ce projet sera réalisé dans le cadre de la construction, par la Ville d'Esch-sur-Alzette, de la nouvelle auberge de jeunesse sur le site de la gare d'Esch-sur-Alzette.

Il est prévu de réaménager les 270 m2 de surfaces commerciales au rez-de-chaussée et de créer des surfaces de bureau d'environ 1.790 m2 répartis sur cinq étages au-dessus du hall de la gare.

Le coût de ce projet est actuellement estimé à 12.500.000 euros. Ce montant comprend aussi les travaux de remise en état du bâtiment-voyeurs existant, qui représentent environ un tiers du montant total.

Il est prévu de procéder à une location des nouvelles surfaces commerciales ainsi créées dans le bâtiment-voyeurs. Le revenu de location annuel est estimé à un montant de 588.000 euros. En considérant les frais de gestion et d'entretien ultérieur du bâtiment estimés à un montant de 117.000 euros par an, soit un revenu net d'un montant de 471.000 euros, l'investissement engagé sera entièrement amorti après une période de 27 ans.

A noter que préalablement à l'exécution du projet sous rubrique, il est prévu de procéder prochainement à la modernisation de l'espace de vente actuel qui ne répond plus aux critères de qualité et de confort pour la clientèle des transports en commun. Ces travaux, non compris dans le projet sous rubrique, sont estimés à un montant de 1.050.000 euros.

\*

Le débat concernant les projets présentés ci-dessus aura vraisemblablement lieu en séance publique au cours de la semaine du 12 au 18 novembre prochain.

\*

Les membres de la commission parlementaire conviennent également d'examiner, dans les meilleurs délais, les projets d'infrastructure présentés à la Chambre depuis 2005, afin d'en apprécier l'état d'avancement.

Luxembourg, le 20 septembre 2012

La secrétaire,  
Rachel Moris

Le Président,  
Fernand Boden



**Annexe 1**

**Projets soumis par l'Administration des Bâtiments publics**



## NOUVELLE PROCEDURE LEGISLATIVE CONC. L'OPTIMISATION DU SUIVI FINANCIER DES GRANDS PROJETS

Liste des nouveaux projets à soumettre à l'approbation de la Chambre des Députés  
permettant l'imputation des dépenses pour frais d'études à charge des fonds  
d'investissement.

30 juin 2012

### FIPADM :

CJ9 – 5 <sup>e</sup> extension du Palais de la Cour de justice	non défini
Palais de Justice Diekirch : réaménagement et extension	EUR 12'000'000.-

### FIPSCOL :

Lycée Mondorf	non défini
---------------	------------

### FIPSASO :

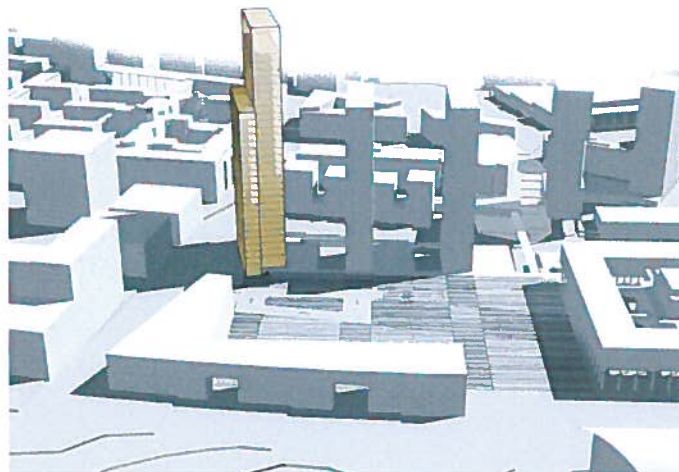
Fondation Kräizbiërg	EUR 22'000'000.-
Domaine Thermal Mondorf – mise en conformité	non défini

- DESCRIPTION:** Après la réalisation des bâtiments de la 4<sup>ème</sup> extension du Palais de la Cour de Justice de l'Union Européenne (2008) et la rénovation des annexes Erasmus, Thomas More et bâtiment C (2013), l'évolution des ressources humaines de la CJUE à l'horizon 2019 conduit à la nécessité de surfaces supplémentaires.
- IMPLANTATION:** En 2010 une esquisse urbanistique de la nouvelle extension de la CJUE a été élaborée. Cette dernière se présente sous la forme d'une troisième tour à ériger dans le prolongement des deux tours de la 4<sup>ème</sup> extension de la CJUE, au nord de ces dernières.
- PROGRAMME:** Implantation des entités suivantes (programme de juin 2011):
- La direction générale du personnel et des finances
  - La direction générale des infrastructures
  - Le service du conseiller juridique pour les affaires administratives
  - La direction générale bibliothèque et documentation
  - L'unité d'audit interne
  - Une partie de la direction générale de la traduction
- SURFACE BRUTE:**
- Bâtiments: 43'700 m<sup>2</sup>
  - Parking souterrain: 5'900 m<sup>2</sup>

---

**BUDGET:** 151'800'000.- € TTC

---



## PJD REAMENAGEMENT ET EXTENSION DU PALAIS DE JUSTICE A DIEKIRCH

---

**IMPLANTATION:** Le bâtiment actuel du Palais de Justice se trouve près de l'église sur la place «Kluuster». Ce bâtiment historique est une des constructions dominantes de la ville de Diekirch.

**DESCRIPTION:** Dans l'étude de faisabilité, il a été retenu de construire une annexe dans la cour arrière du Palais de Justice permettant un accès direct aux fourgons avec accès de sécurité.

- augmentation des surfaces de bureaux
- mise en état générale du bâtiment

**PROGRAMME:**

- 12 magistrats (Tribunal)
- 13 Greffiers (Tribunal)
- 7 magistrats (Parquet)
- 10 secrétaires (Parquet)
- 1 salle de séance
- 1 salle des avocats
- 1 salle d'audience
- 2 chambre du conseil

**SURFACE BRUTE:**

- actuelle: 2'750 m<sup>2</sup>
- projetée: 3'100 m<sup>2</sup>

---

**BUDGET:** 12'000'000.- € TTC

---





## LMO LYCEE MONDORF-LES-BAINS

---

**DESCRIPTION:** Le Lycée Mondorf est un des trois lycées prévus dans la phase 2 inscrit au plan directeur sectoriel « Lycées », zone du Sud-Est.

**IMPLANTATION:** Terrain d'implantation d'environ 9 ha appartenant à l'Etat, à la Commune et à des propriétaires privés, à proximité des infrastructures sportives existantes.

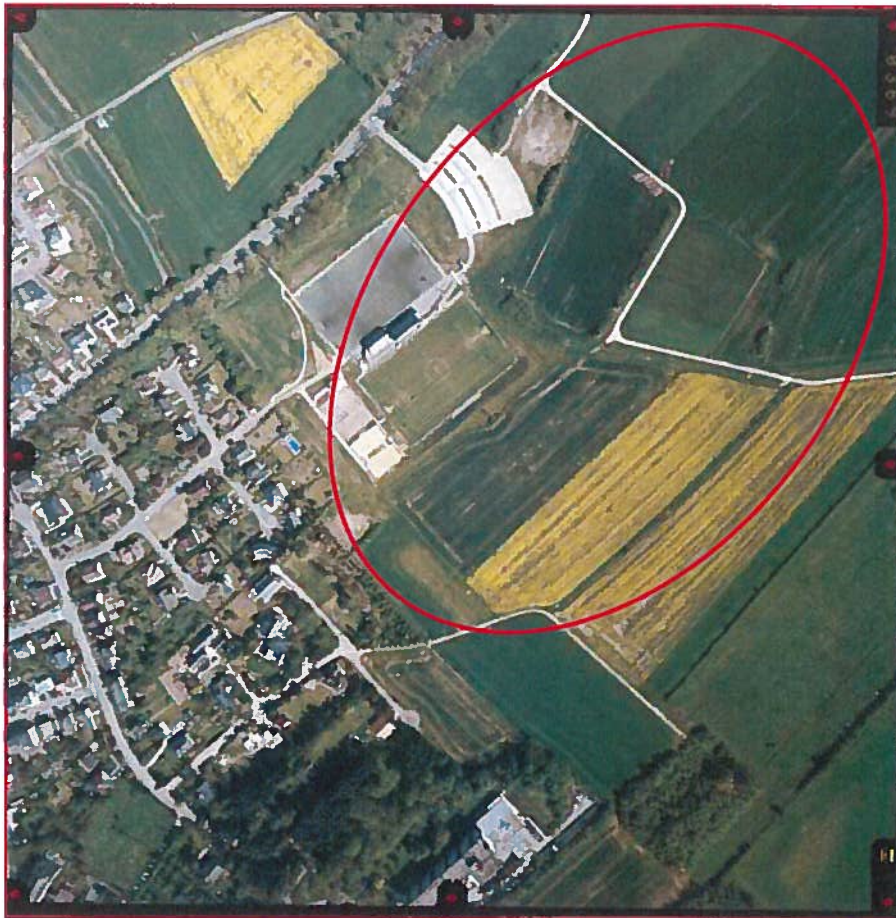
**PROGRAMME:**

- Capacité d'accueil: 900-1200 élèves, lycée avec ES et EST
- Environ 50 classes
- Remembrement des terrains auprès de l'ONR
- Procédure de reclassement des terrains par la Commune en cours

---

**BUDGET:** Non-défini

---



# CMD PROJET D'EXTENSION DES ATELIERS KRÄIZBIERG A DUDELANGE (FONDATION KRÄIZBIERG)

**IMPLANTATION:** L'implantation des nouveaux bâtiments se fait sur le site existant de la Fondation KräizbiERG.

**CONCEPT:**

- Construction de nouveaux ateliers
- Mise en conformité et réaménagement des bâtiments existants
- Adaptations des bâtiments
- Travaux en plusieurs phases

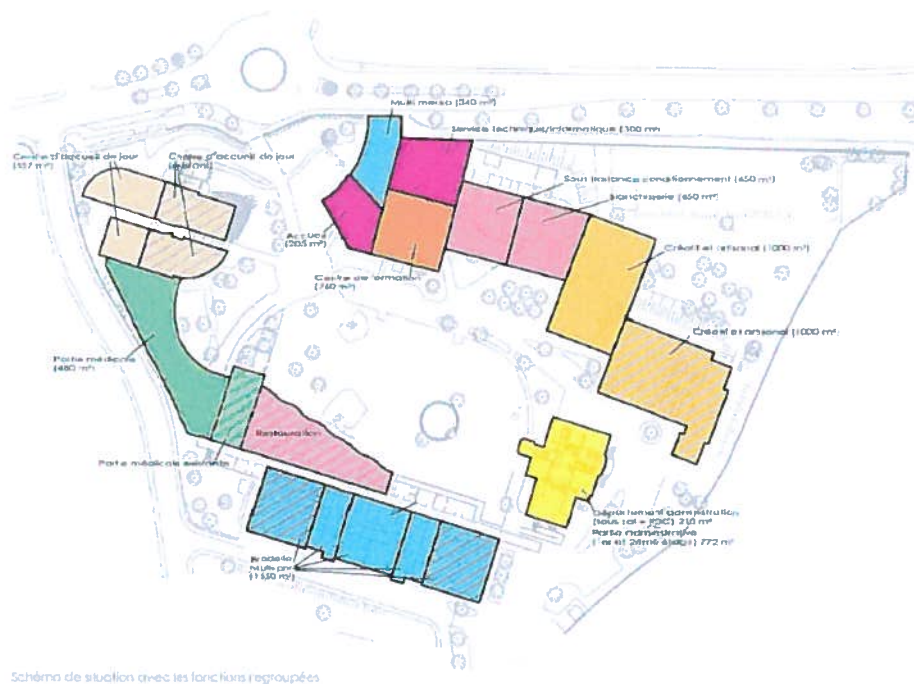
**PROGRAMME:**

- Département administration : atelier comptabilité (existant), atelier commercial et administratif (à créer).
- Département créatif et artisanal : ateliers de jardinage, poterie et créatif (existant).
- Département prestations et services : atelier sous-traitance et conditionnement, atelier restauration (existant), atelier blanchisserie (à créer).
- Département multi-print : atelier imprimerie et atelier multimédia (existant), atelier broderie (à créer).

**VOLUME ET SURFACE:**

- volume à transformer: ~ 8'630 m<sup>3</sup>
- volume construit: ~25'000 m<sup>3</sup>
- aménagement extérieur: ~18'900 m<sup>2</sup>

**BUDGET:** 22'000'000.- €



**PROGRAMME:**

Le Domaine thermal regroupe plusieurs activités sur un même site à savoir le thermalisme proprement dit avec les soins en rapport avec la thérapie prescrite, le spa et la détente ainsi que l'hôtellerie et la restauration. Ces activités tournent autour de la source thermale qui fait la réputation du site.

Vu les avantages opérationnels et financiers, il est prévu de procéder à la réalisation d'un projet commun. La partie thérapie et détente est financée par le biais du Fonds spécial pour les investissements hospitalier et les propres moyens du Domaine thermal, alors que la partie «Bâtiment» par le FIPSASO.

**ETAT DES LIEUX:**

Aujourd'hui les bâtiments «Les thermes» et «Parc Hôtel» bâtis en 1985 respectivement en 1988 nécessitent une remise en état de fond en comble pour se conformer aux normes et prescriptions en vigueur.

La partie «Santé» consiste à effectuer d'importants travaux dans une optique de rénovation et de modernisation mais également de réorganisation.

La partie «Mondorf Domaine thermal» concerne les départements «Wellness & Fitness», «Spa» et «Parc Hôtel».

La partie «bâtiments» consiste en leur mise en conformité, notamment au niveau du compartimentage, des gardes-corps et des installations techniques (éclairage de secours, ...) ainsi que dans la rénovation et dans l'assainissement énergétique des toitures, façades, verrières et installations techniques (chauffage, ventilation, ...).

**SURFACE BRUTE:**

~ 31'000 m<sup>2</sup>

**VOLUME BRUT:**

~ 125'000 m<sup>3</sup>

---

**BUDGET:**

non défini

---



**Annexe 2**

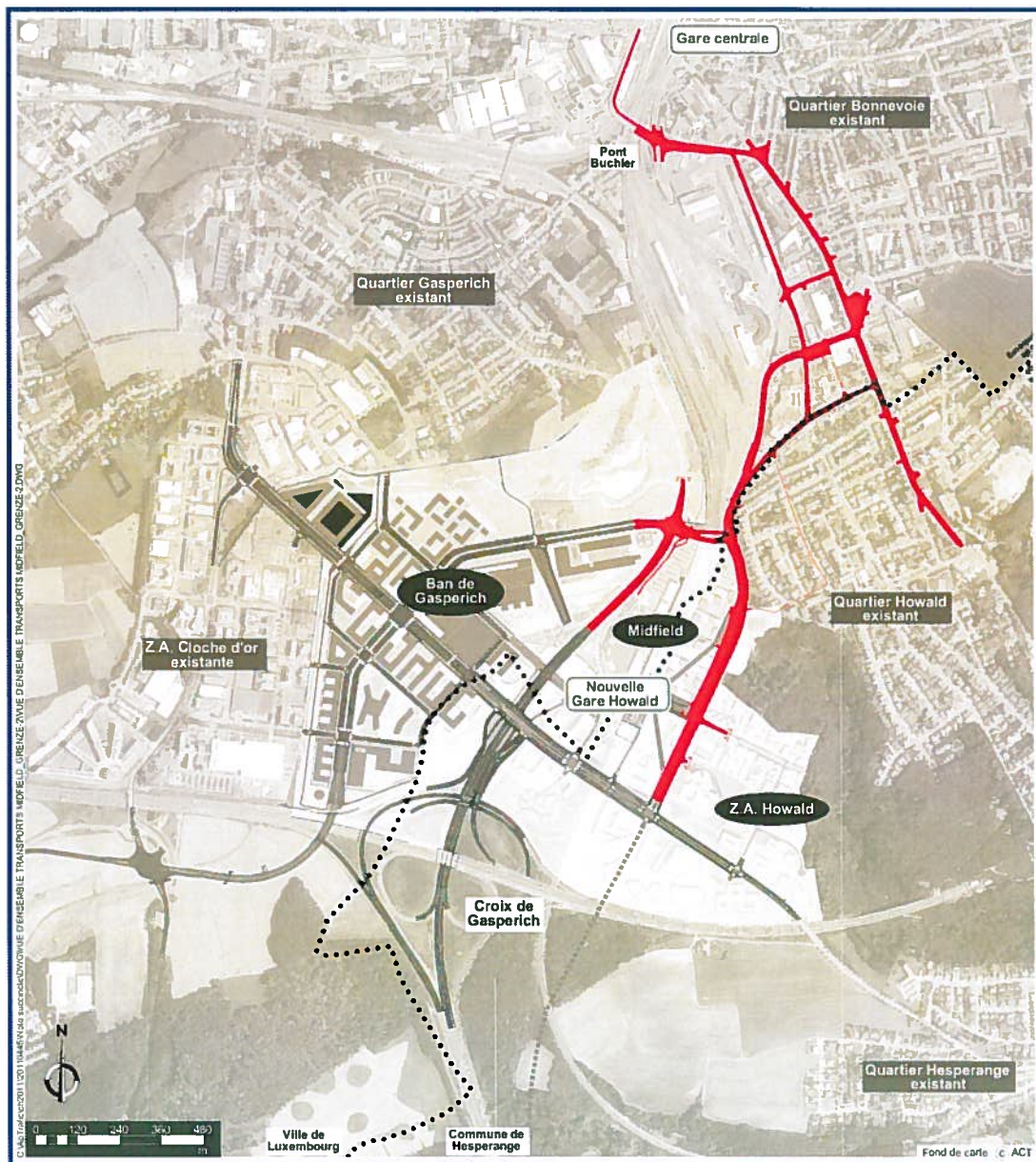
**Projets soumis par le Fonds des Routes**



## Nouvelle N3

### Modules « central » et « nord »

### Note de présentation succincte



## 1. Contexte

Face aux multiples projets en développement dans le sud-ouest de la capitale, l'Etat luxembourgeois prévoit d'importants investissements en vue du renouvellement et de l'extension des infrastructures de transport. Ces derniers se laissent subdiviser en infrastructures de transport routières [assise pour voiture, bus, tram, piétons, cyclistes] et ferroviaires. Certains d'entre eux se voient déjà avancés à un certain degré de planification et sont donc prêts à être mis en oeuvre sur le terrain dans un futur proche, à savoir :

- Infrastructures de transport routières : aménagement du boulevard Raiffeisen [phase 1] et du boulevard Kockelscheuer dans le cadre de la construction du réseau routier du Ban de Gasperich [loi du 16 décembre 2010].
- Infrastructures de transport ferroviaires : la nouvelle gare périphérique de Howald [phase 1] [loi du 17 décembre 2010]

D'autres sont actuellement en cours de planification, respectivement en voie procédurale, à savoir:

- La nouvelle ligne ferroviaire Luxembourg-Bettembourg [voir MODU<sup>1</sup> projet 1.1 des infrastructures ferroviaires d'envergure]
- Le premier tronçon [module sud] de la nouvelle N3 avec le « contournement sud de Alzingen » [voir MODU projet 6.8 des infrastructures routières resp. note succincte présentée en automne 2011 dans le contexte de la première saisine de la Chambre des Députés]

Tous ces projets susmentionnés se trouvent en entière concordance avec les projections urbanistiques des nouveaux quartiers tels que par exemple la nouvelle urbanisation « Ban de Gasperich », la viabilisation du « Midfield » et la reconversion progressive de la « Z.A. Howald ». Notamment le processus de planification urbanistique des nouveaux quartiers « Midfield » et « Z.A. Howald » avec la participation des départements ministériels concernés ainsi que des communes de la Ville de Luxembourg et de Hesperange de 2009-2011 a aidé à déterminer les grandes lignes d'aménagement et de desserte de ces quartiers.

Parallèlement aux projets d'urbanisation d'envergure précités, la présente note succincte traite les mesures infrastructurelles de transport à réaliser afin de garantir que l'offre en mobilité durable évolue au même rythme que le développement urbain. Comme le soulignent les premiers projets d'infrastructures arrêtés en vue du développement du sud-ouest de la ville, il est veillé à développer de manière équitable les infrastructures de transport routières et ferroviaires.

A l'heure actuelle, les pénétrantes traversant la commune de Hesperange et les quartiers de Bonnevoie et de Gasperich, à savoir l'autoroute A3/B3 et la route de Thionville N3, souffrent d'une forte sursaturation en terme de charge de trafic. La stratégie MODU recherche donc, outre la mise à 2x3 voies de l'autoroute A3 et la reconfiguration de la B3, à restructurer le réseau routier urbain existant de manière à permettre à la fois

---

<sup>1</sup> MODU = Stratégie globale pour une mobilité durable pour les résidents et les frontaliers du Ministère du Développement durable et des Infrastructures

la desserte des zones à haut potentiel de développement urbain et un délestage durable des localités Alzingen, Fentange, Hesperange, Howald et le quartier de Bonnevoie. C'est dans cette optique que s'inscrit la « nouvelle N3 » qui prendra son départ sur la N3 au sud de Alzingen, se raccordera à la rue des Scillas pour desservir ces nouveaux quartiers et se prolongera à partir de la rue Rangwee le long des installations ferroviaires pour rejoindre de nouveau la route de Thionville/N3 en amont du pont Buchler à Bonnevoie.

Etant donné que la partie « sud » de la nouvelle N3 [= contournement sud de Alzingen] a déjà été soumise à une première saisine de la Chambre des Députés en automne 2011, la présente note traite les deux modules restants, à savoir le module « central » et le module « nord ».

La mise en place du module « nord » de la nouvelle N3 est indispensable pour réorganiser l'actuelle N3/rte de Thionville en vue d'un prolongement du tram depuis la Gare Centrale vers les nouveaux quartiers « Ban de Gasperich », « Midfield » et « Z.A. Howald » resp. vers les pôles d'échange Howald, Clôche d'Or et Bonnevoie définis dans la stratégie MODU.

Le module « central » de la nouvelle N3 veille à satisfaire principalement à 3 fonctions :

- Desservir : La desserte des potentialités des nouveaux quartiers Ban de Gasperich, Midfield et Z.A. Howald
- Lier : Le raccordement de la nouvelle N3 sur la section Rue des Scillas-Rangwee à la Gare Centrale
- Accueillir le tram et le bus : La mise à disposition de l'assise en vue d'un prolongement du tram léger dans un futur proche sur la section Gare Centrale-nouvelle gare périphérique de Howald combinée avec la mise en place conséquente des mesures de priorisation pour bus.

L'ensemble des 3 modules « sud », « central » et « nord » est défini dans la stratégie MODU comme nouvelle N3. Elle a pour but de déclasser entre autres, la route de Thionville et permettra ainsi de procéder à une reconfiguration fondamentale de l'espace public à travers les localités Alzingen, Fentange, Hesperange, Howald et le quartier de Bonnevoie. Ce délestage durable du réseau routier primaire existant aura pour conséquence une réduction des nuisances du trafic motorisé resp. une hausse de la qualité de vie pour près de 25.000 résidents.

La reconfiguration des réseaux de transport, sur base de la mise en place de la nouvelle N3 est reprise en figure 1.

## 2. Intégration dans le Plan Directeur Sectoriel Transports [PST]

Le projet de la « Nouvelle N3 » est repris dans le Plan Directeur Sectoriel Transports [PST], en cours d'élaboration, sous le point 6.8. et reprend les caractéristiques suivantes :

- Insertion dans le réseau routier
  - ⇒ Le projet de la nouvelle N3 constitue la liaison d'ordre supérieure entre la N3 au sud de Alzingen et la N3/pont Buchler, permettant de drainer les flux de trafic en direction de la ville de Luxembourg, tout en évitant les localités de Alzingen, Fentange, Hesperange , Howald et le quartier de Bonnevoie.
- Points forts/Points faibles
  - + Délestage durable des localités de la Commune de Hesperange [Alzingen, Fentange, Hesperange, Howald] et opportunité de la restructuration urbaine du centre resp. de la traversée de Hesperange
  - + Délestage durable de Bonnevoie du trafic de transit et opportunité de la restructuration urbaine de la route de Thionville à Bonnevoie [p.ex. shared space]
  - + Intégration dans le paysage par le jumelage conséquent avec les infrastructures de transport existantes
  - + Viabilisation des potentialités situées sur le « plateau de Fentange »
  - + Reclassement intégral en hiérarchie du réseau routier des localités de la commune de Hesperange et d'une partie de Bonnevoie

**Pour rappel :** La présente note traite uniquement les modules central et nord de la nouvelle N3. La note succincte du module « sud » a été introduite en voie procédurale en septembre 2011.



### 3. Le projet

La première phase du projet de la nouvelle N3, à savoir le module « sud » dénommé « contournement sud de Alzingen » ne permet quant à lui seul, ni l'arrivée du tram à Howald / Ban de Gasperich, ni un déclassement de l'actuelle N3 [route de Thionville] et ne garantit donc pas un apaisement de trafic durable des localités de Alzingen, Fentange, Hesperange, Howald resp. du quartier de Bonnevoie.

C'est avec l'arrivée des modules « central » et « nord » [objets de la présente note succincte] que le projet complet de la nouvelle N3 trouvera son achèvement. Ainsi, le nouveau tracé présentera un contournement complet de l'actuelle N3 à partir de l'entrée en localité d'Alzingen jusqu'en amont du Pont Buchler à la hauteur de la gare centrale.

Les variantes actuellement sous étude se présentent comme suit :

- Variante de base
- Variante alternative [variante B]

#### 3.1. La variante de base

La variante de base présente les caractéristiques suivants [cf. **Figure 2**] :

- Tram passant par la route de Thionville
- Tram côté Ouest [=côté Midfield] dans la rue des Scillas
- Nouvelle N3 à travers le nouveau quartier de Bonnevoie

#### 3.2. La variante alternative [variante B]

La variante alternative présente les caractéristiques suivants [cf. **Figure 3**] :

- Tram via nouveau quartier de Bonnevoie
- Tram côté Est [= côté quartier résidentiel de Howald] dans la rue des Scillas
- Nouvelle N3 au bord du nouveau quartier de Bonnevoie [Tracé longeant le site ferroviaire]

### 4. Estimation grossière des coûts

L'estimation grossière des coûts pour les sections « module central » et « module nord » se présente comme suit :

Module « central » de la nouvelle N3 [Rue des Scillas-Rangwee]:	20.060.000 € [hTVA]
Module « nord » de la nouvelle N3 [Rangwee–Pont Buchler–Gare Centrale] :	32.054.000 € [hTVA]
<b>Total :</b>	<b>52.114.000 € [hTVA]</b>

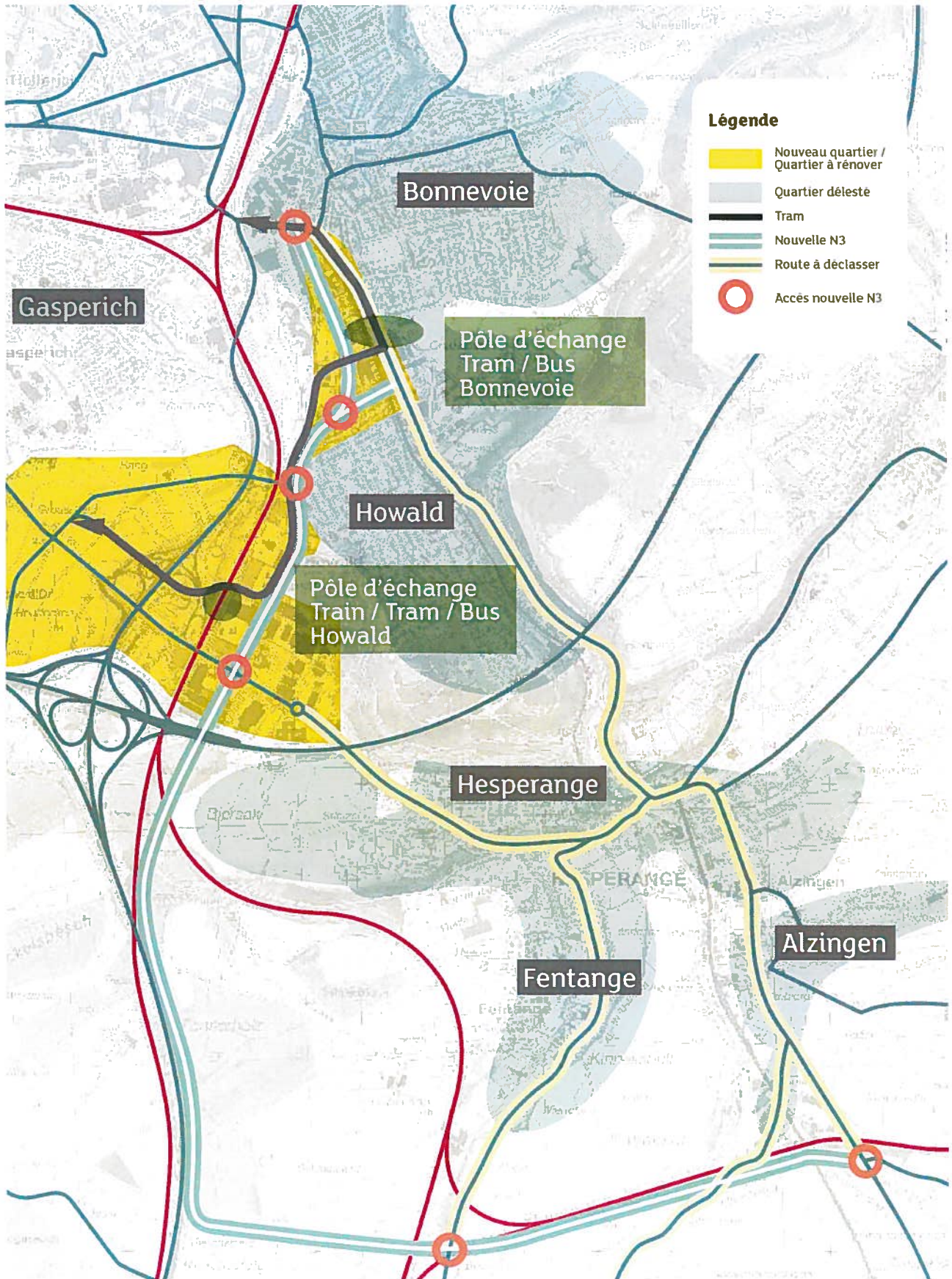


Figure 1 : Reconfiguration des réseaux de transport dans le sud de la Ville de Luxembourg [source : MODU]

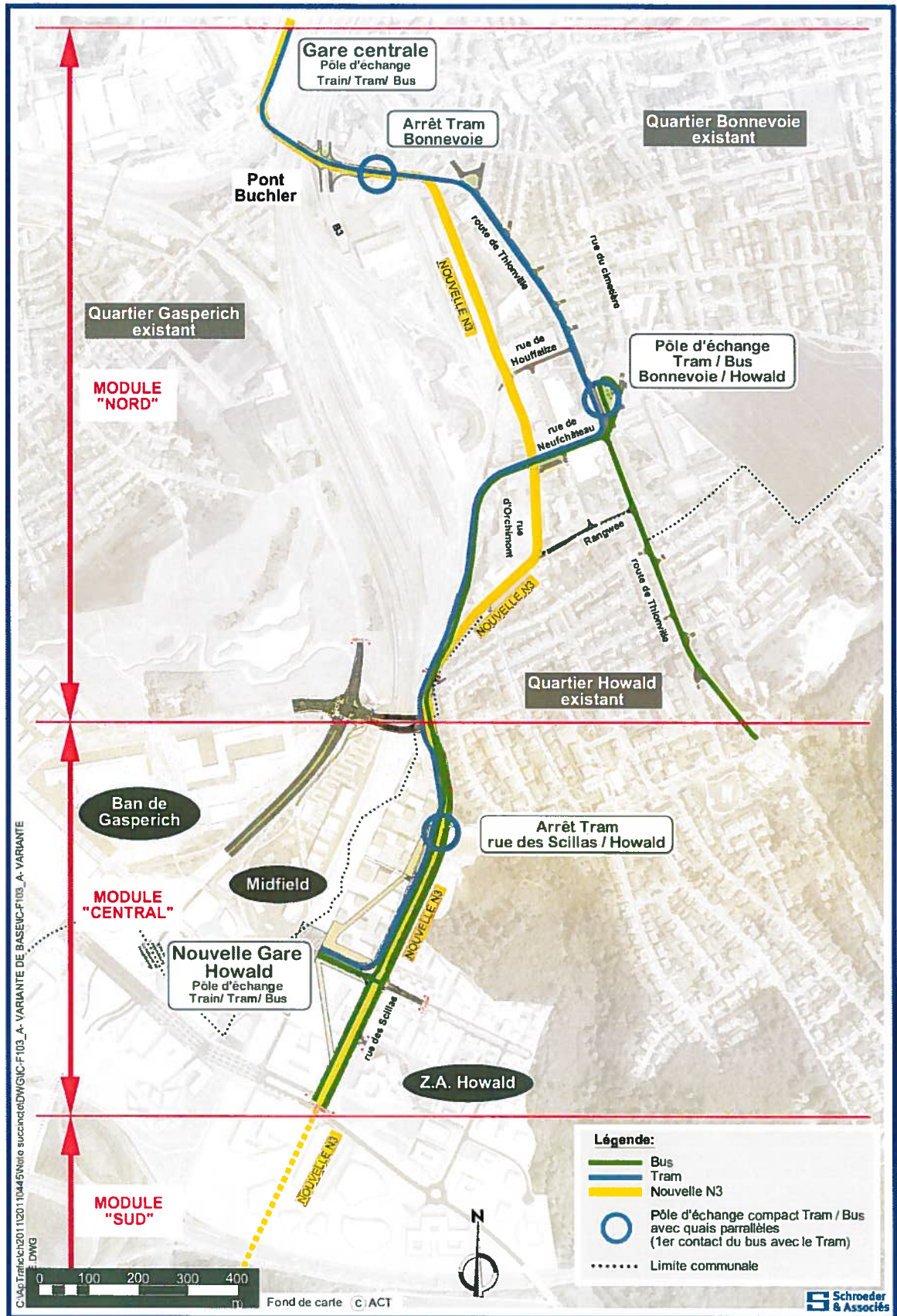
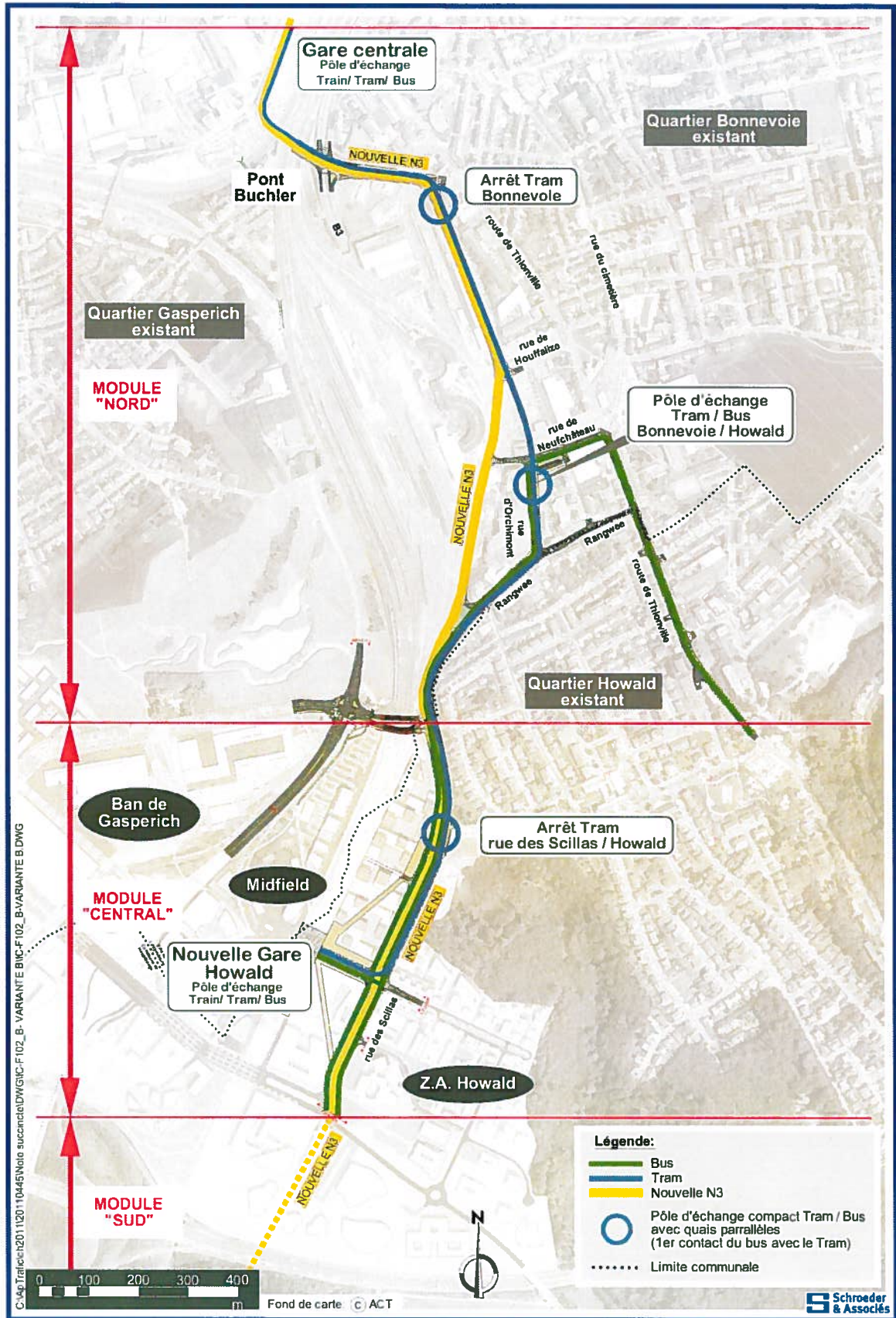


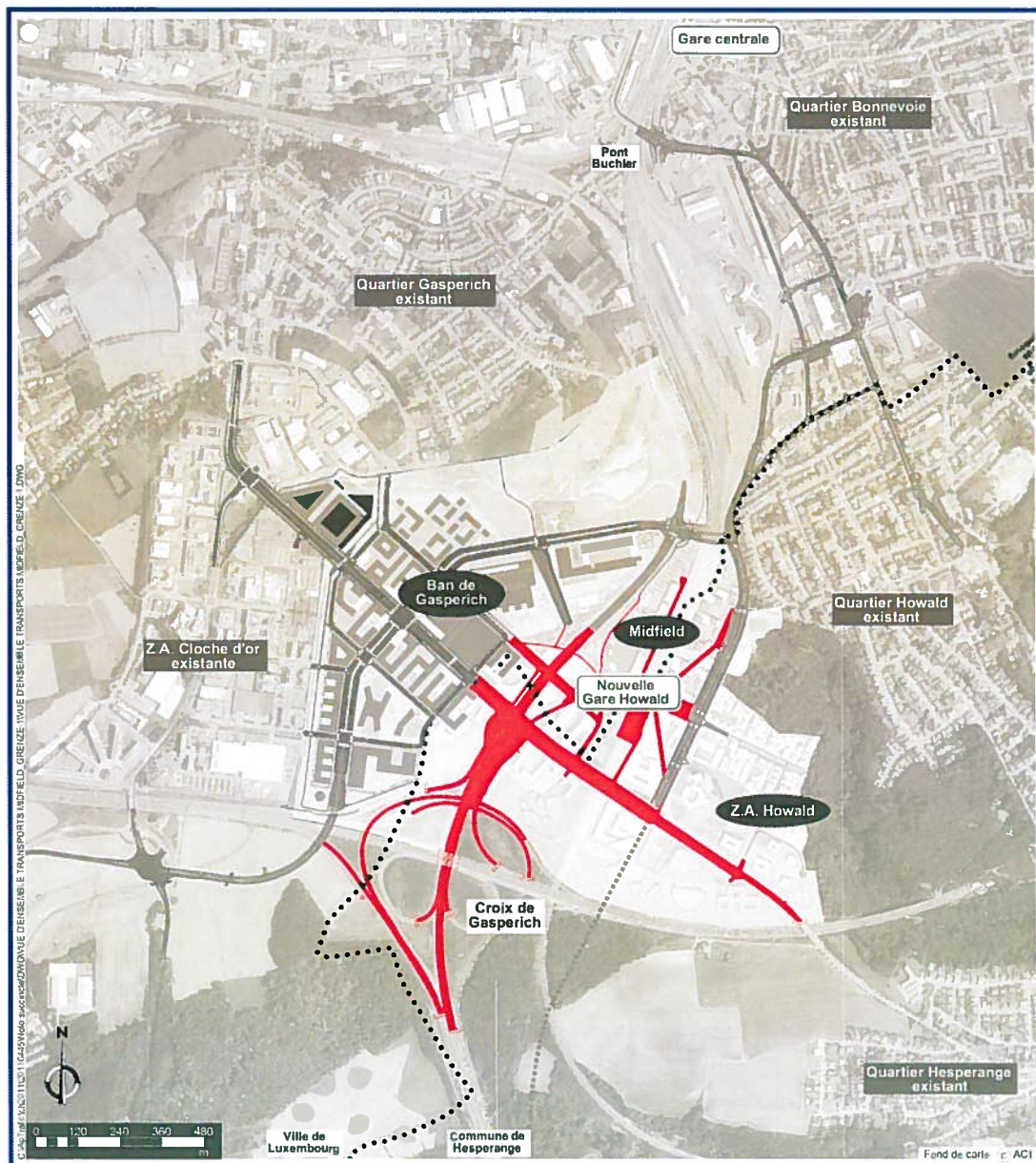
Figure 2 : Nouvelle N3 – variante de base





# Prolongement du boulevard Raiffeisen / CR 231 vers la Z.A. Howald + modification des échangeurs « Hesperange [B3/CR 231] » et « Croix de Gasperich » + aménagement des infrastructures de transport routières du nouveau quartier Midfield

## Note de présentation succincte



## 1. Contexte

Face aux multiples projets en développement dans le sud-ouest de la capitale, l'Etat luxembourgeois prévoit d'importants investissements en vue du renouvellement et de l'extension des infrastructures de transport. Ces derniers se laissent subdiviser en infrastructures de transport routières [assise pour voiture, bus, tram, piétons, cyclistes] et ferroviaires. Certains d'entre eux se voient déjà avancés à un certain degré de planification et sont donc prêts à être mis en œuvre sur le terrain dans un futur proche, à savoir :

- Infrastructures de transport routières : aménagement du boulevard Raiffeisen [phase 1] et du boulevard Kockelscheuer dans le cadre de la construction du réseau routier du Ban de Gasperich [loi du 16 décembre 2010].
- Infrastructures de transport ferroviaires : la nouvelle gare périphérique de Howald [phase 1] [loi du 17 décembre 2010].

D'autres sont actuellement en cours de planification, respectivement en voie procédurale, à savoir:

- La nouvelle ligne ferroviaire Luxembourg-Bettembourg [voir MODU<sup>1</sup> projet 1.1 des infrastructures ferroviaires d'envergure]
- Le premier tronçon [module sud] de la nouvelle N3 avec le « contournement sud de Alzingen » [voir MODU projet 6.8 des infrastructures routières resp. note succincte présentée en automne 2011 dans le contexte de la première saisine de la Chambre des Députés]

Tous ces projets susmentionnés se trouvent en entière concordance avec les projections urbanistiques des nouveaux quartiers tels que par exemple la nouvelle urbanisation « Ban de Gasperich », la viabilisation du « Midfield » et la reconversion progressive de la « Z.A. Howald ». Notamment le processus de planification urbanistique des nouveaux quartiers « Midfield » et « Z.A. Howald » avec la participation des départements ministériels concernés ainsi que des communes de la Ville de Luxembourg et de Hesperange de 2009-2011 a aidé à déterminer les grandes lignes d'aménagement et de desserte de ces quartiers.

Parallèlement aux projets d'urbanisation d'envergure précités, la présente note succincte traite les mesures infrastructurelles de transport à réaliser afin de garantir que l'offre en mobilité durable évolue au même rythme que le développement urbain. Comme le soulignent les premiers projets d'infrastructures arrêtés en vue du développement du sud-ouest de la ville, il est veillé à développer de manière équitable les infrastructures de transport routières et ferroviaires.

C'est dans cette optique que s'inscrivent les infrastructures dans cette note visant à :

- mettre à disposition les infrastructures routières nécessaires afin de faire face aux demandes de développement urbain et de mobilité accrues

---

<sup>1</sup> MODU = Stratégie globale pour une mobilité durable pour les résidents et les frontaliers du Ministère du Développement durable et des Infrastructures

- libérer les assises en vue du prolongement du tram vers les quartiers « Midfield », « Ban de Gasperich » et « Z.A. Howald »
- viabiliser les terrains du Midfield situés à proximité de la nouvelle gare périphérique de Howald tout en assurant un raccordement performant de cette nouvelle gare au réseau des transports en commun [mise à disposition des assises pour bus et tram] afin d'y installer un pôle d'échanges conformément aux principes arrêtés dans la stratégie MODU.

## 2. Le projet

Les infrastructures routières reprises dans la présente note succincte se laissent subdiviser en 3 volets :

- prolongement du boulevard Raiffeisen/CR 231 vers la Z.A. Howald
- modification des échangeurs « Hesperange [B3/CR 231] » et « Croix de Gasperich »
- aménagement des infrastructures de transport routières du nouveau quartier Midfield

### 2.1. Prolongement du boulevard Raiffeisen/CR 231 vers la Z.A. Howald

[cf. Figure 1]

Rappelons dans ce contexte que la phase 1 de réaménagement du boulevard Raiffeisen [section allant de la route d'Esch (jonction avec la rue Verte) jusqu'à l'amont du futur échangeur CR 231/B3] dont la mise en soumission est imminente, est couverte par la loi du 16 décembre 2010.

Ainsi la présente note traite le complément à cette phase 1, à savoir le prolongement du boulevard Raiffeisen depuis la fin de la phase 1 vers la Z.A. Howald [Hesperberg]. Le prolongement du Boulevard Raiffeisen répond principalement aux trois objectifs suivants :

- Assurer le raccordement autoroutier à la nouvelle situation de carrefour retenue avec le boulevard Raiffeisen lors du processus de planification « Midfield/Z.A. Howald » [= suppression du giratoire oval initialement projeté et mise en place d'un nouvel échangeur CR231/B3 avec des feux tricolores priorisant les bus].
- Assurer un croisement performant avec la nouvelle N3 [carrefour avec feux tricolores priorisant les bus].
- Dernier élément en vue de la mise en place d'un triangle performant constitué par le boulevard Raiffeisen, la rue des Scillas et le boulevard Kockelscheuer constituant l'épine dorsale de desserte interne des nouveaux quartiers « Midfield », « Ban de Gasperich » et « Z.A. Howald ».

### 2.2. Modification des échangeurs « Hesperange [B3/CR 231] » et « Croix de Gasperich »

[cf. Figures 2-7]

En présence de Monsieur le Ministre Claude Wiseler, Monsieur le bourgmestre Paul Helmingier [Ville de Luxembourg] et Monsieur le bourgmestre Marc Lies [commune de Hesperange], le comité

politique Midfield a arrêté en date du 25/05/2011 le schéma du plan Directeur « Midfield/Z.A. Howald ».

Le concept retenu traite entre autre la modification de la Croix de Gasperich et propose la suppression des bretelles de l'échangeur de Hesperange actuel bloquant tout développement urbanistique à proximité de la future gare de Howald [repris sous ce point]. Les mesures arrêtées se présentent comme suit :

- Un raccordement autoroutier à la nouvelle situation de carrefours retenue avec le boulevard Raiffeisen [mise en place d'un carrefour avec feux tricolores avec priorisation des bus].
- L'adaptation de la zone de transition de l'entrée en ville depuis la A3 en direction carrefour Gluck [réduction progressive de la vitesse en provenance de l'A3 de 130 km/h à 90 km/h à 70 km/h].
- L'installation d'une meilleure sécurité routière via l'aménagement de 2 voies de circulation continues par direction sur toute la longueur du tronçon situé entre la Croix de Gasperich et le carrefour Gluck.
- La mise en place de 2 nouveaux ouvrages d'arts isolés pour les bretelles de l'A3 vers l'A6 resp. l'A1 vers l'A3 pour garantir un flux fonctionnel pendant le chantier et d'éliminer le potentiel de conflit de sécurité actuel lors d'un changement de voie.
- L'aménagement de mesures paysagistes accompagnatrices suggérant une entrée de ville et invitant ainsi les automobilistes à ralentir.

### 2.3. Aménagement des infrastructures de transport routières du nouveau quartier « Midfield »

[cf. Figure 8]

Ces infrastructures permettent de viabiliser les quartiers « Boulevard » et « Central Park ». Elles sont délimitées d'un côté par la voirie secondaire du Ban de Gasperich [réalisée dans une première phase] et d'un autre côté par la « rue des Scillas » et le « boulevard Raiffeisen ». Il est rappelé que ces terrains se situent entièrement sur terrain étatique [cf. Figure 3]. Parallèlement ces infrastructures du futur quartier Midfield ont pour vocation d'assurer des raccords performants du pôle d'échanges « Gare Howald » avec le boulevard Raiffeisen/la rue des Scillas [arrivées du bus et du tram]

## 3. L'estimation grossière des coûts

L'estimation grossière des coûts se présente comme suit :

Prolongement du boulevard Raiffeisen/CR 231 vers la Z.A. Howald :	26.453.250 € [hTVA]
Modification des échangeurs « Hesperange [B3/CR 231] » et « Croix de Gasperich » :	39.705.000 € [hTVA]
Aménagement des infrastructures de transport routières du nouveau quartier Midfield :	28.235.000€ [hTVA]
<b>Total :</b>	<b>94.393.250 € [hTVA]</b>



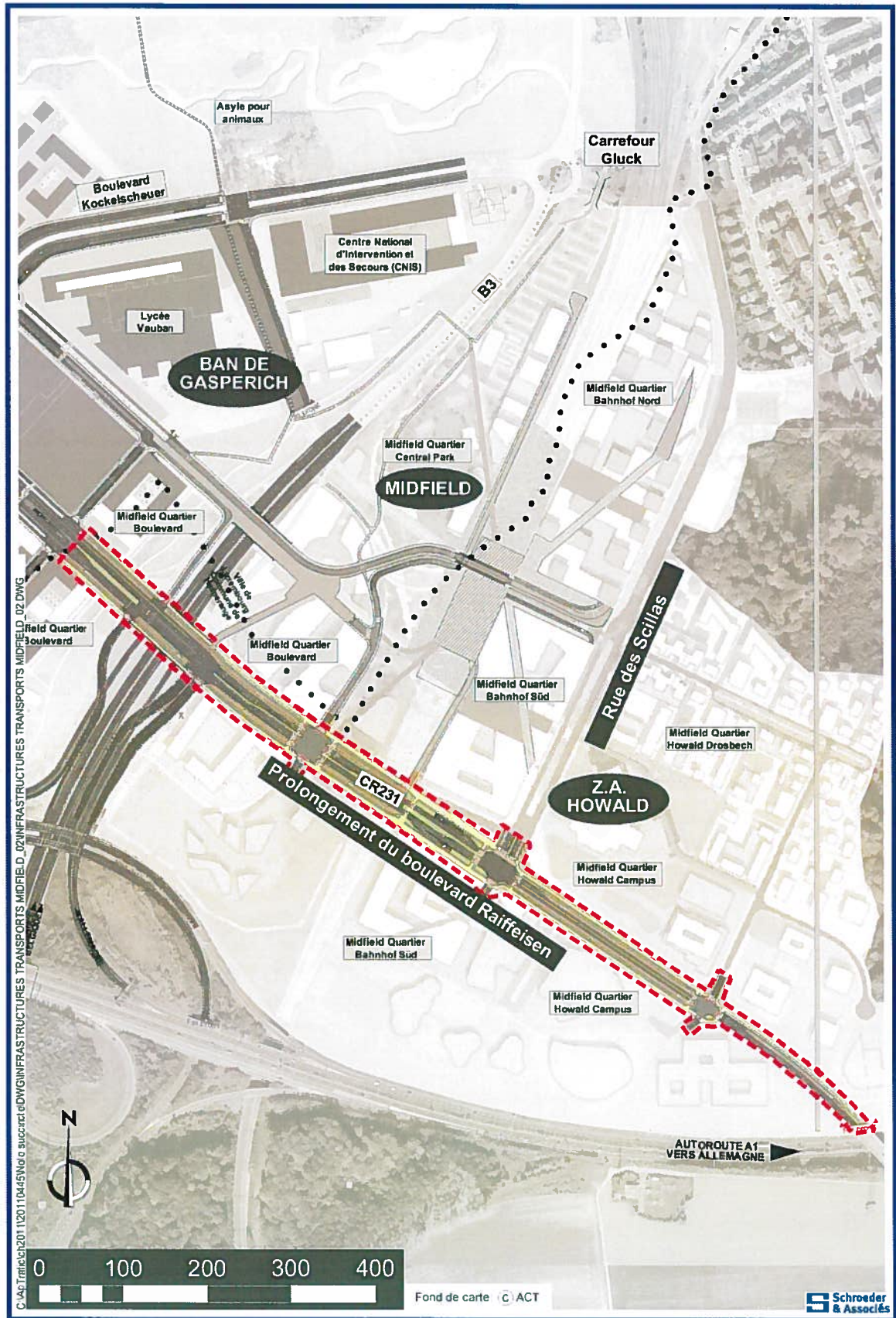


Figure 1 : Prolongement du boulevard Raiffeisen / CR 231 vers la Z.A. Howald

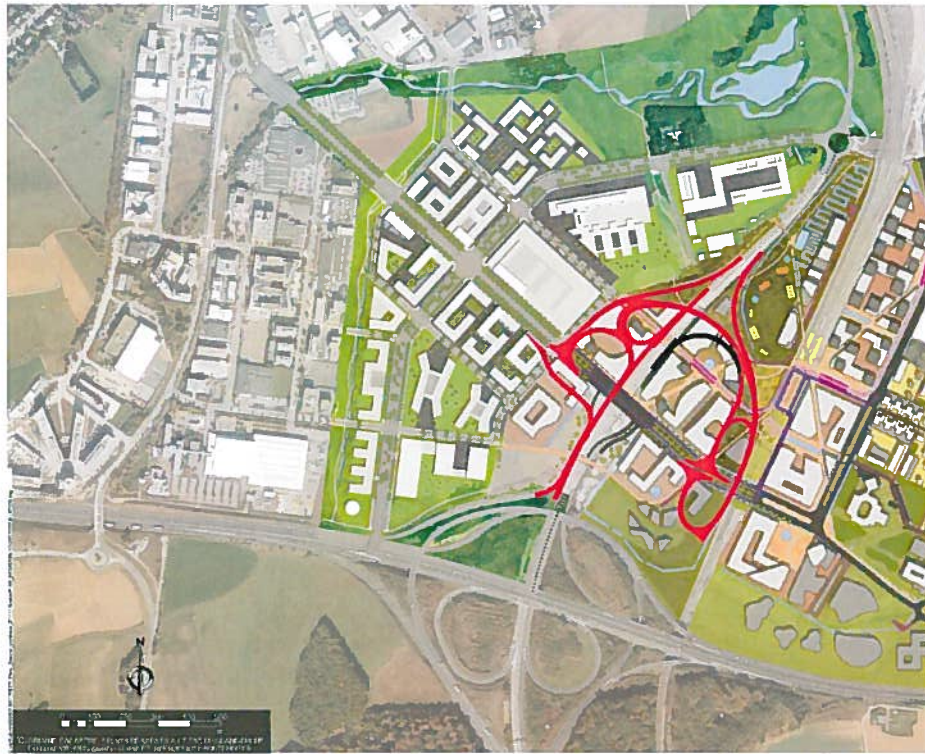


Figure 2 : Libération de terrain suite à la suppression de l'échangeur de Hesperange



Figure 3 : Les propriétés de l'Etat luxembourgeois dans le périmètre d'études

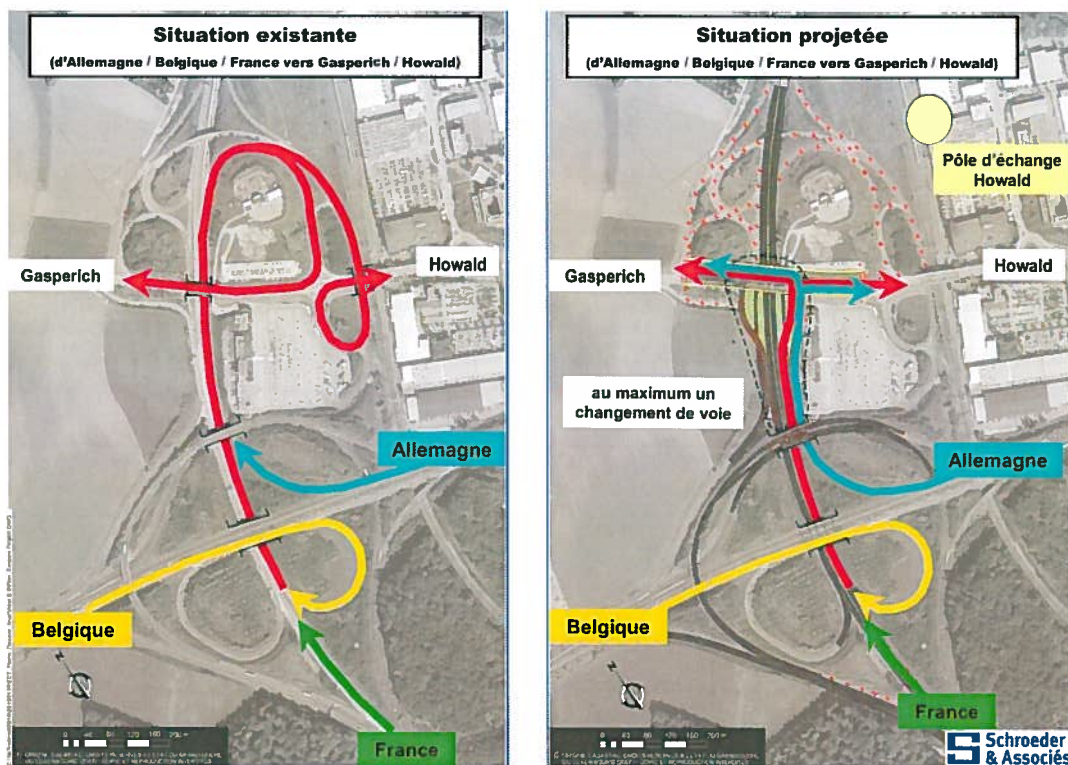


Figure 4: Comparaison situation existante/situation projetée : Provenance Allemagne - Belgique - France, Destination Howald - Gasperich

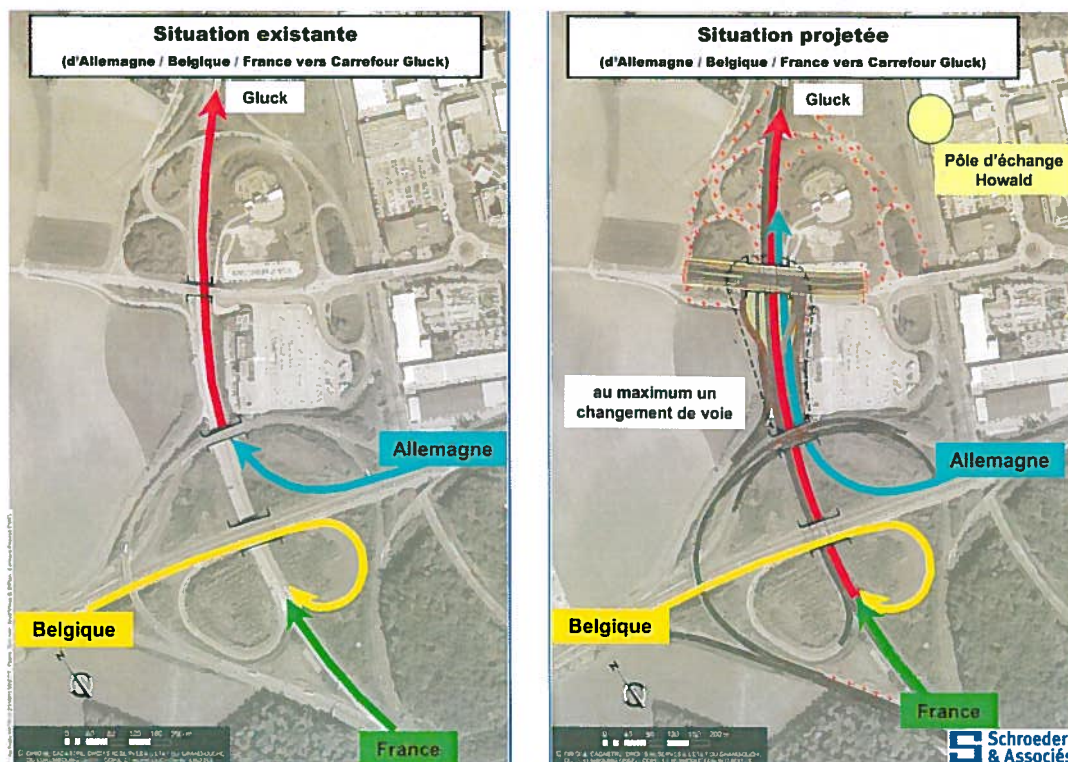


Figure 5: Comparaison situation existante/situation projetée : Provenance Allemagne - Belgique - France, Destination Carrefour Gluck

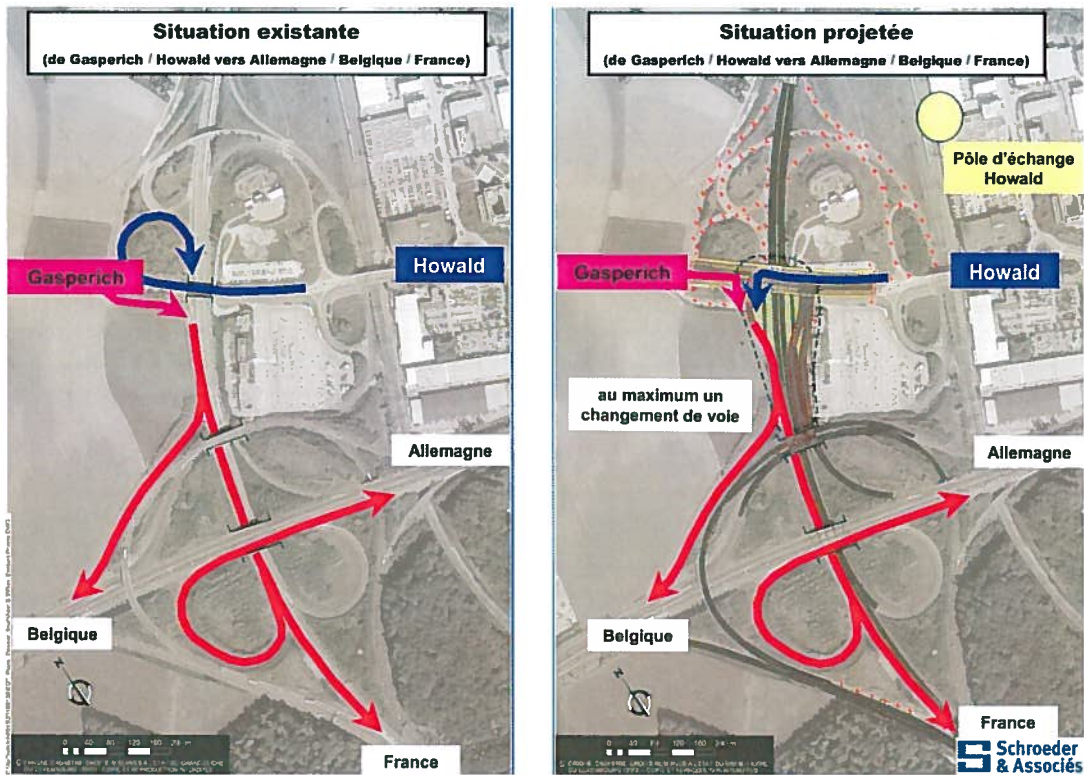


Figure 6: Comparaison situation existante/situation projetée : Provenance Gasperich - Howald, Destination Allemagne - Belgique - France

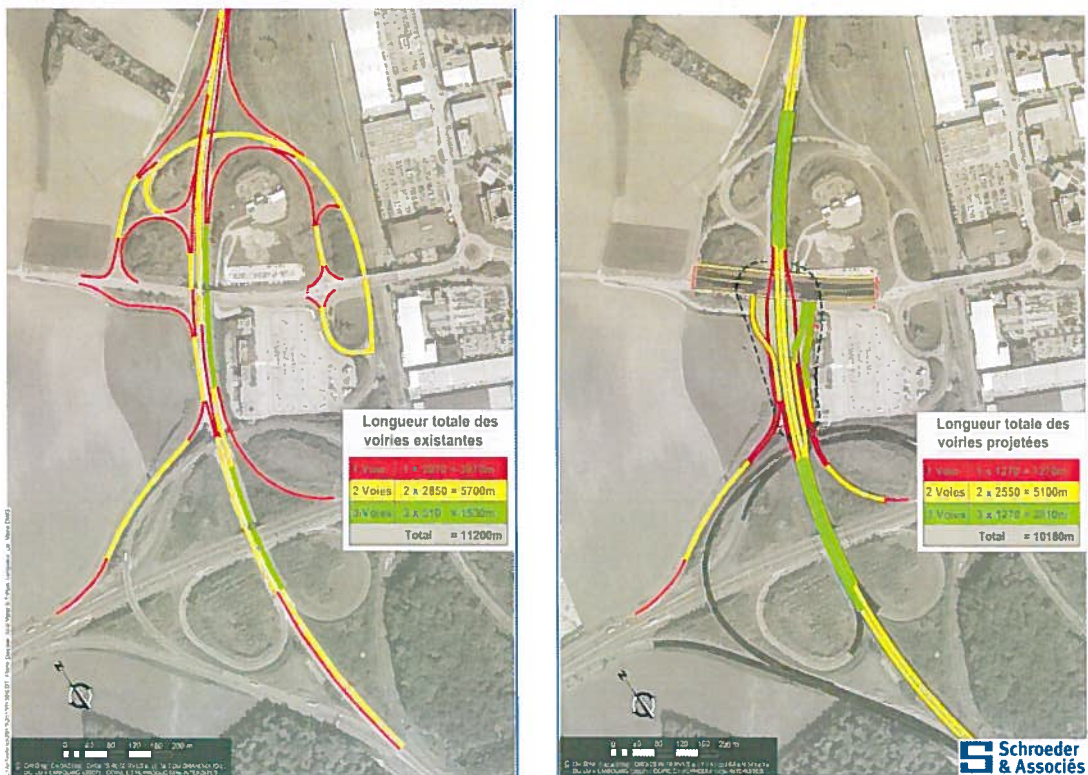


Figure 7: Comparaison voies de circulation actuelles/futures

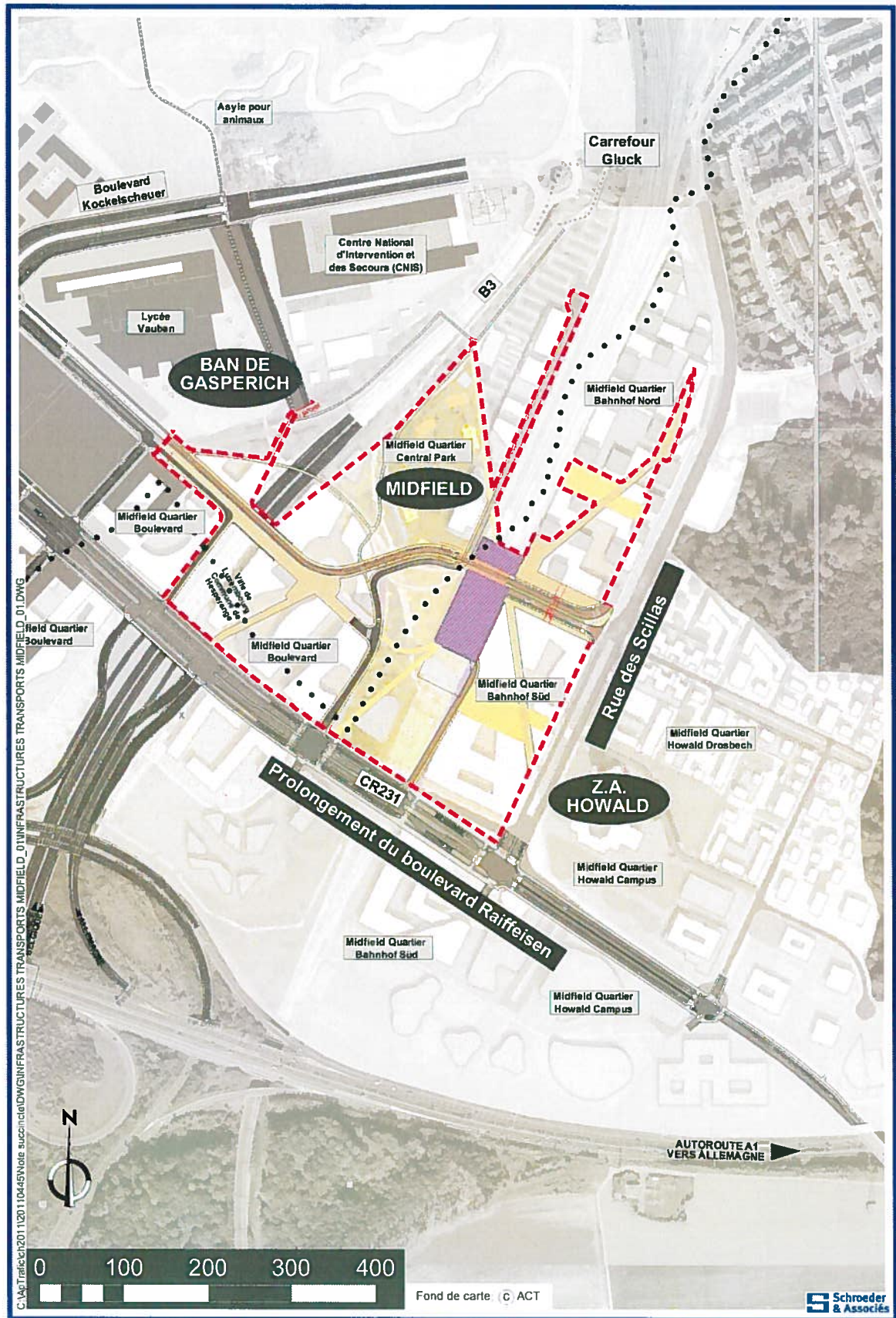


Figure 8 : Aménagement des infrastructures de transport routières du nouveau quartier Midfield

Note de présentation succincte, septembre 2012

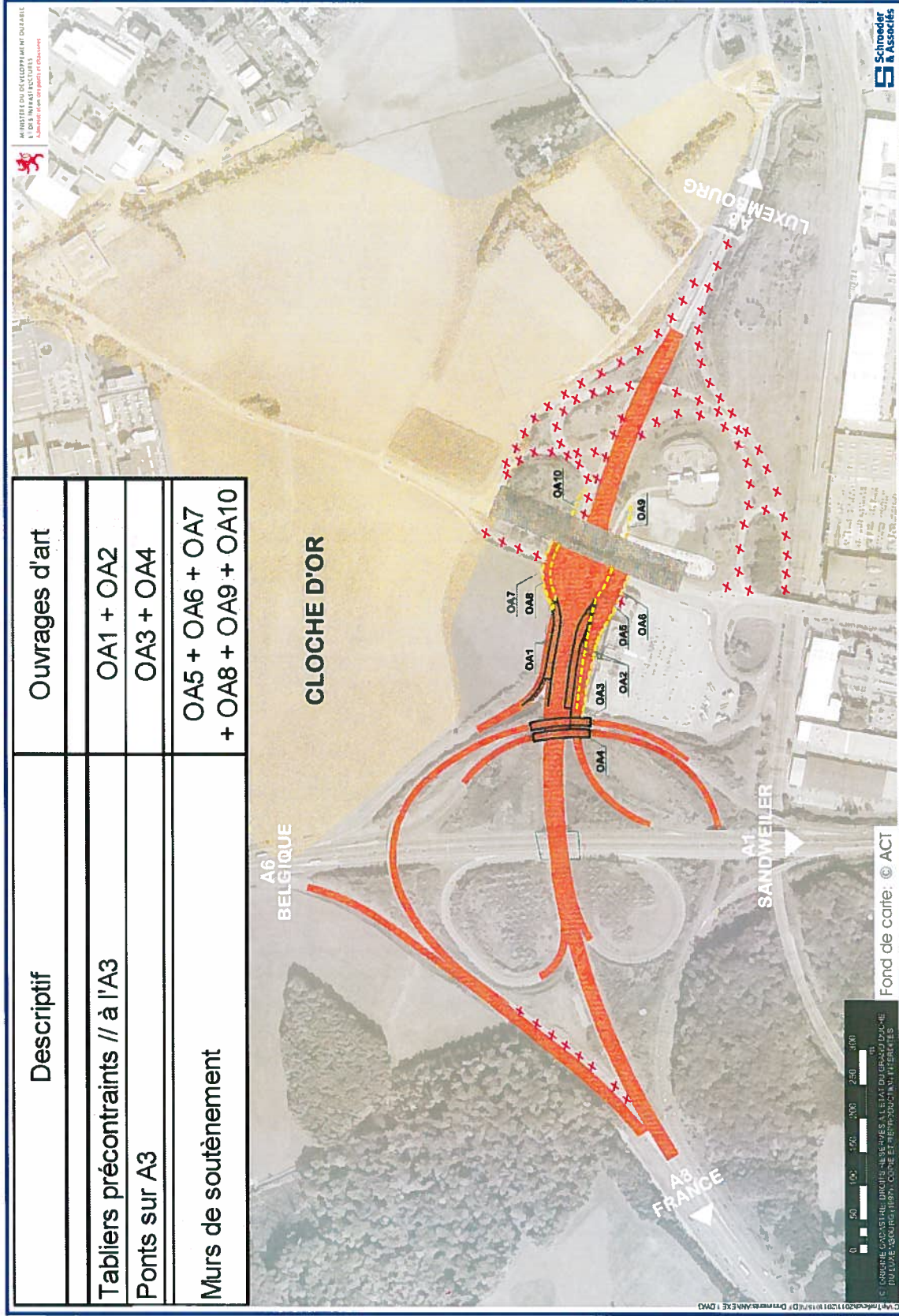
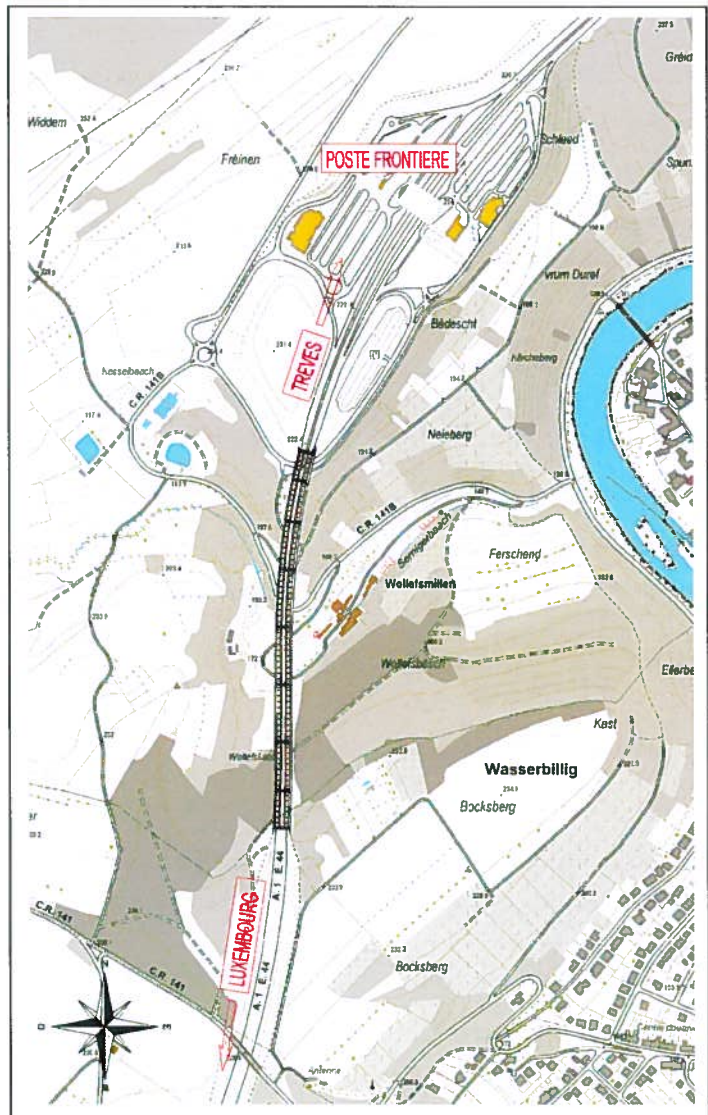


Figure 9 : Modification des échangeurs « Hesperange [B3/CR231] » et « Croix de Gasperich »



## Réhabilitation du Viaduc de Sernigerbaach

Note de présentation  
succincte



## 1. Contexte général

### 1.1. Introduction

Suite à l'observation de désordres importants au niveau du tablier de l'ouvrage et de certaines déformations (voilement) au niveau des âmes de la structure porteuse, la remise en état des encorbellements, l'étanchéité et les éléments constituant la superstructure de l'ouvrage s'imposent.

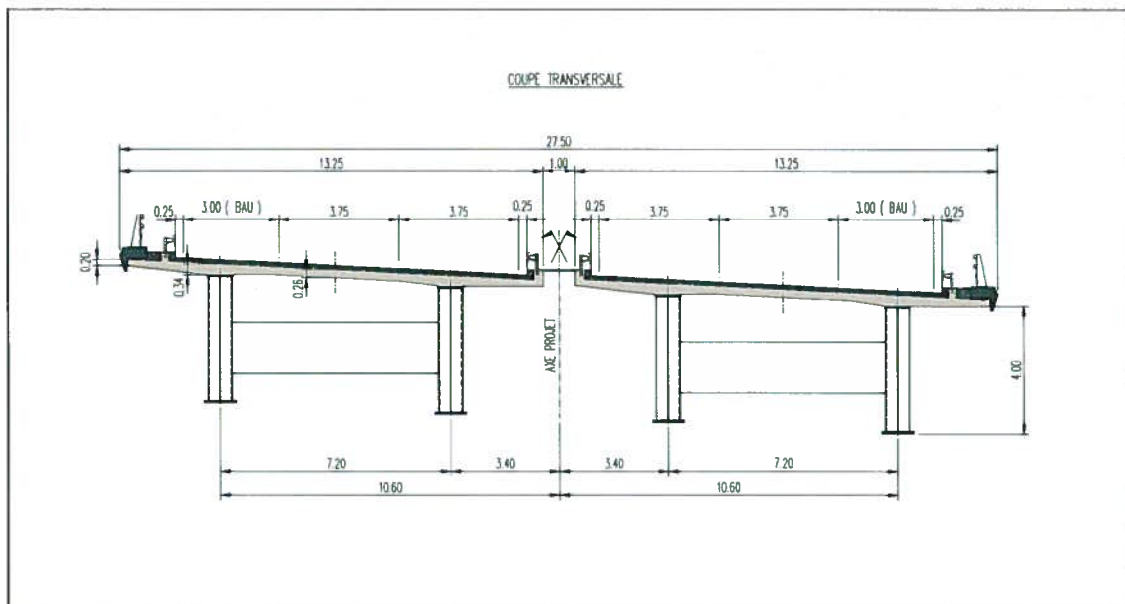
### 1.2. Descriptif de l'ouvrage existant

Le viaduc de Sernigerbaach a été construit, entre 1983 et 1985, afin de permettre à l'autoroute A1 (Luxembourg <-> Trèves) de traverser la vallée de la Sernigerbaach au niveau de Wasserbillig, juste avant la frontière allemande.

Il est constitué de deux ouvrages parallèles. Chaque ouvrage est un pont continu mixte à 8 travées pour une longueur totale de 605 m (valeurs à l'axe de l'autoroute).

Les dalles de roulement de 13,25 m de large reposent sur deux poutres métalliques de hauteur variable de 2,3 à 4 m constituées de profils reconstitués soudés en acier patinable (composition chimique résistante à la corrosion). Les poutres principales sont reliées par des entretoises en moyenne tous les 8,8 m.

Chaque tablier repose sur une série de piles de hauteurs variables entre 9 et 50 m. Les têtes de piles des deux ouvrages sont reliées par un chevêtre massif.



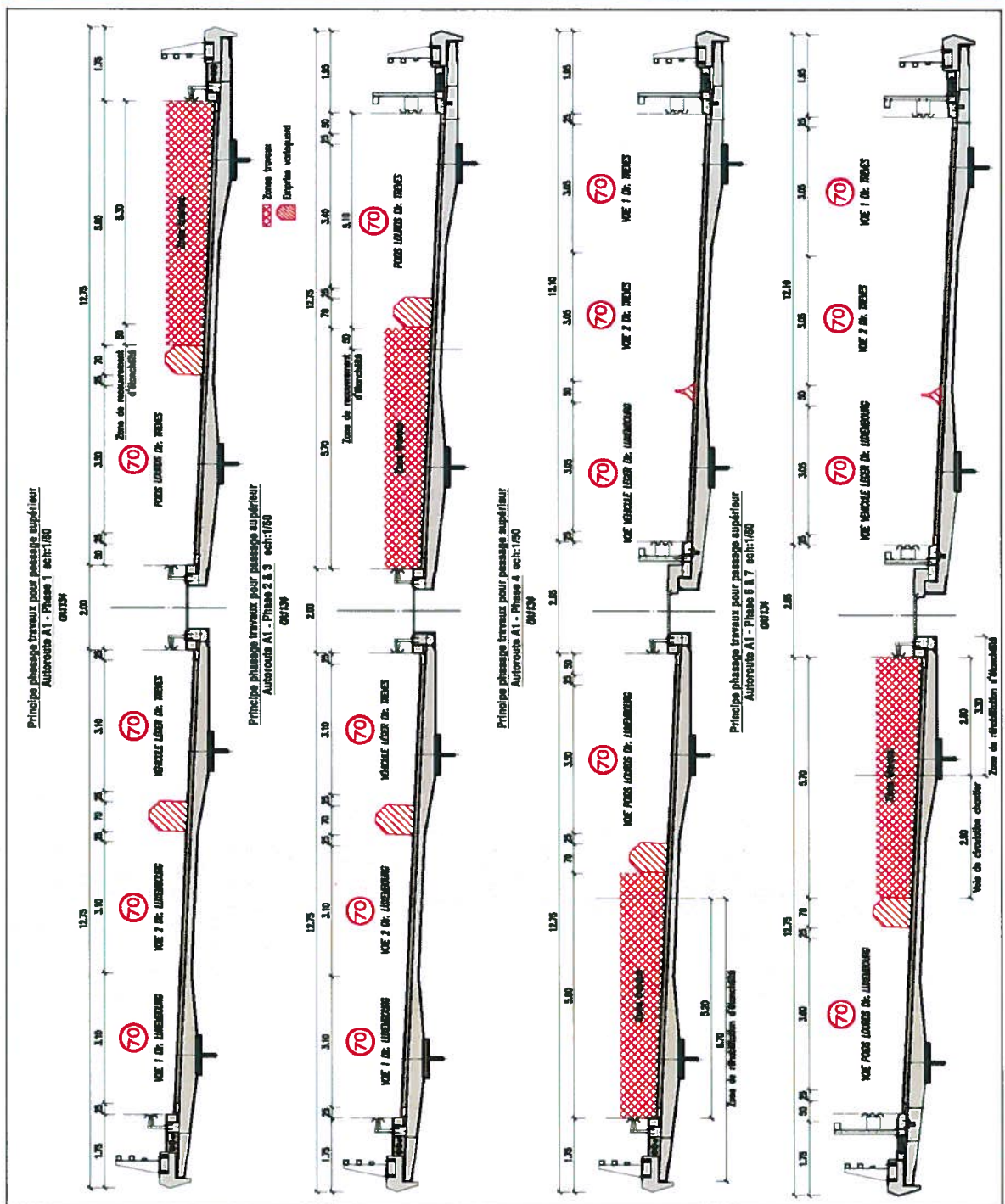
### 1.3. Imposition vis-à-vis du trafic

Vu l'importance du trafic sur l'autoroute A1 Luxembourg-Trèves, le phasage proposé permet, à tout instant, le maintien de la circulation à 2x2 voies avec la répartition suivante :



- 1 voie (la voie lente) sur le tablier en chantier. La voie rapide est transférée sur l'autre tablier,
- 3 voies sur le tablier en circulation avec suppression de la bande d'arrêt d'urgence.

Une limitation de vitesse à 70 km/h sera tout de même nécessaire compte-tenu de la zone travaux, de l'absence de bande d'arrêt d'urgence et de la présence de varioguards destinés à séparer la zone chantier / trafic et les deux zones de circulation en contre sens. Toutefois cette limitation ne devrait avoir qu'un impact réduit sur le flux de circulation car l'ouvrage se situe à proximité immédiate de la frontière allemande à hauteur de laquelle la vitesse est déjà limitée.



Répartition du trafic suivant les phases

## 2. Description des travaux

### 2.1. Répartition en lots

Compte tenu des différents types de travaux nécessaires, il est prévu deux lots distincts :

lot 1 : Mise en conformité de la structure métallique,

lot 2 : Remise en état des encorbellements, de l'étanchéité et des superstructures.

### 2.2. Lot 1: Mise en conformité de la structure métallique

Les travaux de renforcement de la structure métallique consistent à fixer des raidisseurs verticaux supplémentaires sur la face interne des poutres principales.

Les nombres de raidisseurs à ajouter par poutre sont les suivants :

Travée	1	2	3	4	5	6	7	8	Total
Nombre	27	25	27	25	25	26	24	18	197

Compte tenu du nombre de raidisseurs et de leur poids, une plate-forme de travail à même de supporter le poids des raidisseurs, du personnel et du matériel de montage est à prévoir sous le tablier. L'accès et l'approvisionnement de cette plate-forme mobile sont prévus uniquement à partir du tablier de l'ouvrage.

### 2.3. Lot 2: Remise en état des encorbellements, de l'étanchéité et des superstructures

Les travaux de remise en état des encorbellements consistent en :

- La démolition de la superstructure existante avec mise à nu de l'extrados tout en maintenant en place les corniches et les glissières de sécurité type BN4. Le but est de supprimer la discontinuité de l'étanchéité sous trottoir. En effet, ce défaut provoque des traînées d'eau et des efflorescences en sous face d'encorbellement. Ce phénomène est combiné à la présence d'aérateurs de chape dépourvus de casse-goutte et présentant des défauts de raccords d'étanchéité. De ce fait, les eaux de drainage, chargées de sel de déverglaçage en hiver sont acheminées sous l'encorbellement vers la structure métallique porteuse tout en contaminant le béton.
- Sur le même principe que ci-dessus pour les aérateurs, les évacuations des avaloirs seront prolongées afin de mieux canaliser ces eaux de ruissellement.
- La mise en place d'un complexe d'étanchéité continu sous un nouveau trottoir collaborant en béton 4LP. Ce nouveau complexe sera drainé par de nouveaux aérateurs de chape adaptés. Les anciens seront condamnés et supprimés.

- Les corniches majoritairement en bon état seront reconditionnées sur site et recouvertes d'un système d'étanchéité UP lui-même liaisonné avec le complexe du trottoir afin d'assurer une continuité de l'étanchéité sur la totalité de l'ouvrage.
- Les glissières de sécurité type BN4 subiront une remise en état complète sur chantier avec un décapage et une nouvelle peinture.
- L'intrados des encorbellements sera également reconditionné avec des réparations béton, des traitements de fissures, la mise en oeuvre d'un micro-mortier et d'une peinture polymère.
- Des casse-gouttes seront également mis en place afin d'éviter tout ruissellement accidentel des eaux sur l'intrados.
- Des glissières de sécurité type H4b et H2 (suivant norme EN 1317) seront installées afin que l'ouvrage soit mis en conformité avec la législation en vigueur.
- Le caillebotis de berme centrale laissera place à une tôle pleine.
- Remplacement de l'étanchéité sur un tablier complet. Ainsi la gêne au trafic sera considérablement diminuée lors du futur remplacement de l'étanchéité sous chaussée sur le tablier non traité dans le cadre de ce projet.
- Lavage de la structure métallique afin d'éliminer les dépôts de sel de déverglaçage.

Pour les travaux sur l'extrados, des moyens traditionnels de démolition et de mise en oeuvre d'étanchéité et de béton seront nécessaires.

Pour les travaux sous ouvrage, un échafaudage suspendu fixe ou roulant sera nécessaire afin de permettre un accès à l'intrados des encorbellements depuis le dessus de l'ouvrage. Cette plate-forme de travail se doit d'être différente et indépendante de celle destinée aux travaux de renforts car :

- Les charges à supporter sont moins importantes.
- La zone des travaux à traiter est différente.
- L'avancement n'est pas compatible avec celui des travaux de renforts de la structure métallique.
- Il permet d'optimiser la durée du chantier avec la réalisation d'un maximum de tâches en parallèle.

Afin d'assurer au maximum un avancement des travaux dans la plupart des conditions météorologiques, des protections (notamment pour les travaux d'étanchéité du trottoir et de la berme centrale) sont prévues. Ces moyens supplémentaires sont concevables compte-tenu de la largeur réduite à traiter.

## 2.4. Durée et phasage des travaux

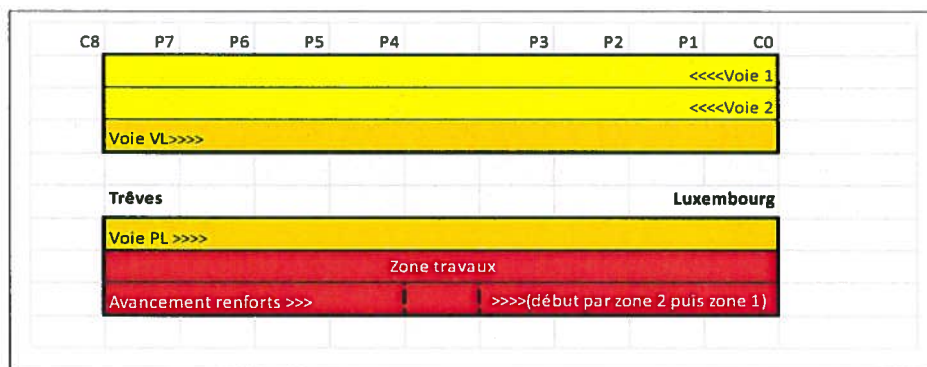
Afin de limiter la durée globale des travaux, le lot 2 se fera en parallèle du lot 1, sans interférence entre les deux compte-tenu de la spécificité de chacun.

La durée globale du chantier pour les deux tabliers est estimée à 24 mois hors congés et intempéries, soit un total tout confondu de 30 mois environ.

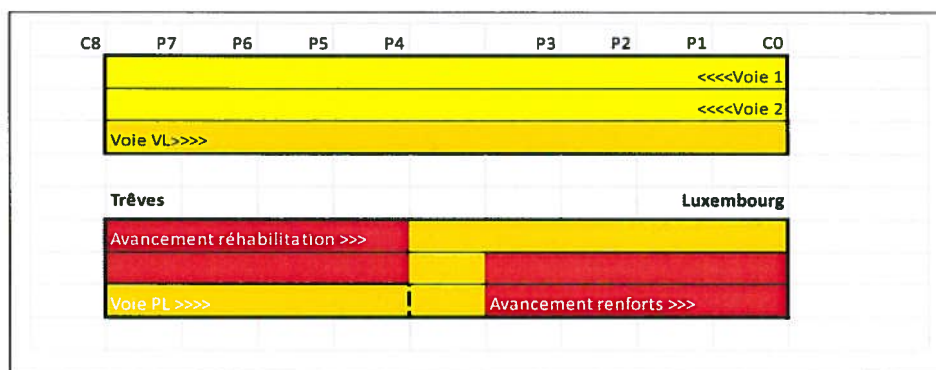
Les travaux débuteront avec un barrage complet de la BAU et de la voie lente sur la totalité d'un tablier (Phase 1). Les travaux des 2 lots se suivront dans cette première configuration jusqu'à l'achèvement complet des travaux de remise en état de l'encorbellement extérieur (réhabilitation). A cet instant, les travaux de renforts des poutres se poursuivront et le chantier rentrera dans la phase 2 avec le début des travaux de réhabilitation de la berme centrale. Cette phase s'achèvera avec la fin des travaux de renforts laissant place à la phase 3 au cours de laquelle seulement les équipes de remise en état de la berme centrale travailleront.

Ces diverses phases sont reprises dans les schémas ci-dessous.

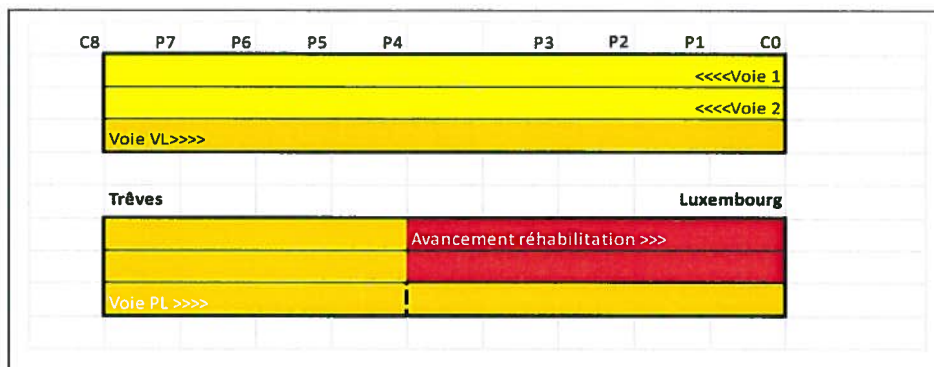
### Phase 1 – Durée prévisionnelle : 27 semaines



### Phase 2 – Durée prévisionnelle : 13 semaines



Phase 3 – Durée prévisionnelle : 12 semaines



**2.5. Estimation du montant des travaux**

L'estimation du montant des travaux ( mai 2012) est la suivante:

lot 1 : Mise en conformité de la structure métallique	2 289 700 €
lot 2 : Remise en état des encorbellements, de l'étanchéité et des superstructures.	8 501 042 €
Total hors TVA	10 790 742 €

# Document écrit de dépôt

Aucun support électronique n'est disponible pour ce document.