CHAMBRE DES DÉPUTÉS
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Dossier consolidé

Débat d'orientation 7187

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

Date de dépôt : 25-09-2017

Liste des documents

Date	Description	Nom du document	Page
25-09-2017	Déposé	7187/00	3
30-11-2017	Commission du Développement durable Procès verbal (08) de la reunion du 30 novembre 2017	08	15
23-11-2017	Commission du Développement durable Procès verbal (07) de la reunion du 23 novembre 2017	07	43
16-11-2017	Commission du Développement durable Procès verbal (05) de la reunion du 16 novembre 2017	05	103
06-10-2017	Commission du Développement durable Procès verbal (27) de la reunion du 6 octobre 2017	27	181
28-09-2017	Commission du Développement durable Procès verbal (26) de la reunion du 28 septembre 2017	26	215
25-09-2017	Financement des grands projets d'infrastructure réalisés par l'Etat	Document écrit de dépot	238

7187/00

Nº 7187

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2017-2018

D E B A T

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

* * *

PAPIER DE DISCUSSION

(30.11.2017)

La Commission se compose de : Mme Josée Lorsché, Présidente-Rapportrice ; Mme Sylvie Andrich-Duval, MM. Gilles Baum, Yves Cruchten, Georges Engel, Gusty Graas, Max Hahn, Ali Kaes, Henri Kox, Marc Lies, Roger Negri, Marco Schank, David Wagner, Serge Wilmes, Membres

*

I. ANTECEDENTS

Afin d'optimiser le suivi financier des grands projets d'infrastructure réalisés par l'Etat et de renforcer les droits de participation et de contrôle de la Chambre des Députés, la Commission du Contrôle de l'exécution budgétaire a décidé en 2006 une nouvelle procédure à suivre en matière de préparation et de présentation de nouveaux projets d'infrastructure dépassant le seuil de 7,5 millions d'euros. En date du 20 avril 2009, ce seuil a été levé à 10 millions d'euros. La liste des nouveaux projets d'infrastructure doit ainsi être soumise à l'approbation de la Chambre des Députés permettant par ce biais l'imputation des dépenses pour frais d'études à charge des divers fonds d'investissement. La commission de contrôle de l'exécution budgétaire doit quant à elle garantir le suivi financier de chaque projet dépassant le coût de 10 millions d'euros. Pour tout projet dépassant les 40 millions d'euros, une loi spéciale de financement devra être élaborée.

*

II. TRAVAUX PARLEMENTAIRES

Conformément à cette procédure, la Commission du Développement durable a examiné, au cours des réunions des 28 septembre, 6 octobre et 16 novembre 2017, la liste des projets d'infrastructure suivants à soumettre à l'approbation de la Chambre des Députés.

Lors de la réunion du 28 septembre 2017, elle a nommé Madame Josée Lorsché Rapportrice du débat. Elle a adopté le projet de papier y afférent au cours de sa réunion du 30 novembre 2017.

Pour la plupart des projets d'infrastructure décrits ci-dessous, le budget des travaux ne peut à l'heure actuelle pas être défini de façon précise du fait que les études et expertises y relatives ne pourront être entamées qu'après l'accord de principe de la Chambre des députés.

1. Projets du Fonds d'investissements publics administratifs

Bâtiment Robert Schuman à Luxembourg Kirchberg

Le bâtiment Robert Schuman, construit entre 1970-1973, abrite le premier hémicycle de l'Assemblée parlementaire européenne. Le bâtiment bénéficie d'un emplacement idéal : situé à l'entrée du plateau de Kirchberg, sur la place de l'Europe, il se trouve aux marges du quartier européen au sud-ouest du

J. F. Kennedy. En raison de sa vétusté, la construction, propriété de l'Etat, devra très probablement être démolie.

Dans le but de contribuer au réaménagement de la place de l'Europe, il est nécessaire de procéder à l'emplacement de l'actuel bâtiment Schuman à l'établissement d'un programme mixte, principalement constitué de logements, mais aussi de services de proximité, d'activités libérales et éventuellement d'un lieu de mémoire retraçant la genèse et le développement des institutions européennes au Luxembourg.

Extension du foyer et de l'accueil de la Philharmonie à Luxembourg Kirchberg

L'objectif de l'extension est de renforcer l'ouverture au grand public et de créer un point d'attraction au niveau de la Place de l'Europe par un espace polyvalent à utilisation culturelle en prolongation du foyer.

Une extension de la cuisine et de l'espace restauration est également prévue, puisque les installations existantes ne répondent actuellement plus aux besoins quotidiens de la Philharmonie.

Rénovation et assainissement du Centre pénitentiaire Schrassig

Les constructions du Centre pénitentiaire ont été conçues dans les années 70 et mises en service en 1984. Une restructuration du Centre pénitentiaire s'impose pour mettre en pratique les éléments-clés de la réforme pénitentiaire. En plus, le concept énergétique ainsi que le fonctionnement des installations techniques et de sécurité seront revus et adaptés aux normes et réglementations en vigueur.

Actuellement les détenus ainsi que les prévenus sont enfermés ensemble dans le Centre pénitentiaire à Schrassig jusqu'à la mise en service du Centre de détention au Ueschterhaff en 2022, destiné exclusivement aux prévenus. Le présent projet, dont la réalisation est prévue après 2022, vise à rendre la situation plus optimale au sein de la prison. Ainsi le projet prévoit la restructuration des blocs de détention et de la zone d'entrée, la construction d'une nouvelle cuisine centrale, le réaménagement des locaux de visite, l'hébergement des femmes détenues, l'installation d'une unité gériatrique et d'un tract de sécurité.

Il est à noter que l'exécution de ce projet de rénovation et d'assainissement sera complexe et ne pourra, pour des raisons évidentes de sécurité, qu'être réalisée en étapes.

Construction d'un centre opérationnel et administratif des Services de l'Incendie et de Secours et de la Police grand-ducale à Esch-sur-Alzette

Il est prévu de réaliser un bâtiment commun pour le Corps grand-ducal d'incendie et de secours (CGDIS) et la Police grand-ducale, qui accueillera donc le Centre d'intervention et de secours (CIS) Esch/Alzette et la Direction régionale Esch/Alzette et le Commissariat Esch/Alzette.

Une partie des localités sera réservée à l'utilisation exclusive par un des deux services. D'autres localités comme le parking, les salles de réunion et d'instruction, la cantine seront partagées par les deux services. Ainsi des synergies importantes pourront être obtenues.

Ecole de police à Mondercange

Il est prévu d'implanter l'école de police sur un terrain en périphérie de l'agglomération d'Esch-sur-Alzette en face de la décharge pour déchets inertes de Mondercange, à l'emplacement de l'ancien Centre d'éducation différenciée.

A cet endroit les fonctions suivantes seront regroupées : la structure d'administration, la structure enseignante pour 330 élèves, la salle des fêtes polyvalente, l'Internat, le Centre national tactique policière/Centre national de documentation, la logistique et le parking.

Sécurisation de la Chambre des Députés

Les trois bâtiments de la Chambre des Députés, à savoir l'Hôtel de la Chambre, les bâtiments Printz-Richard et Wiltheim, ne répondent plus aux normes de sécurité actuelles. Pour remédier à cette situa-

tion, il est prévu de sécuriser les fenêtres et les accès, d'installer des bollards pour empêcher le parking illicite, de sécuriser les bâtiments contre diverses attaques (surtout armes à feu) et de mettre à niveau les installations des techniques de surveillance.

Bâtiment Saint Louis sis route d'Esch à Luxembourg – mesures de sécurisation du site

L'immeuble abrite actuellement le Service de Renseignement de l'Etat ainsi que le Haut-Commissariat à la protection nationale. A la fin de l'année 2018, l'Etat-major de l'Armée va s'installer au rez-de-chaussée de ce bâtiment Saint Louis (ancien CEDIES). Le bâtiment a été initialement construit pour des besoins privés. Comme il loge de nos jours des administrations à de hautes exigences sécuritaires, des travaux importants de transformation du bâtiment administratif et du périmètre s'imposent afin de sécuriser le site. Suite aux objections formulées par des membres de la commission du développement durable quant à l'implantation de l'Etat-Major à un endroit très fréquenté et confronté à un trafic routier non négligeable, il a été retenu qu'un site alternatif devra également faire l'objet d'une analyse approfondie.

2. Projets du Fonds d'investissements publics scolaires

Réaménagement du Campus Geeseknäppchen à Luxembourg

Aménagé à partir des années 1960, le site de Geeseknäppchen héberge aujourd'hui l'Athénée, l'Ecole de commerce et de gestion, le Lycée Michel Rodange, le Lycée Aline Mayrisch, International School, le Forum, la salle Folmer, différents halls de sports et le Conservatoire de la Ville de Luxembourg.

Le site s'est rempli au fil du temps sans concept global. Aujourd'hui, la densité des bâtiments ainsi que le nombre d'usagers (environ 6000) du campus sont tels qu'un réaménagement urbanistique du point de vue des accès, de la circulation, de la convivialité et de la sécurité s'impose. Par ailleurs, le site contient un grand nombre d'impétrants souterrains, avec des réseaux en fin de vie marqués par des fuites importantes et récurrentes. Le transport scolaire se trouve aux limites de ses capacités et appelle à une refonte du concept de mobilité.

Le programme de réaménagement du campus Geeseknäppchen prévoit le remplacement du réseau souterrain, l'optimisation des zones de stationnement, de création d'un nouveau arrêt de bus et de nouveaux tracés pour les livraisons, la création d'un réseau continu et sécurisé pour les piétons et cyclistes, la création d'espaces extérieurs coordonnés et attractifs et la création d'une signalétique homogène et effective.

Lycée technique Ecole de Commerce et de Gestion – assainissement

Le bâtiment principal du Lycée technique Ecole de Commerce et de Gestion dit « Schroerbau » a été construit en 1968. L'extension ainsi la salle des sports et le parking datent des années 1980. Le bâtiment présente d'importants problèmes au niveau du sous-sol (parking), la toiture de la salle des sports n'est plus étanche et les techniques du bâtiment principal sont obsolètes.

L'envergure des travaux d'assainissement reste à définir par rapport aux normes actuelles en matière de sécurité, d'accessibilité et de confort thermique.

Lycée Clervaux – Extension

Un agrandissement du lycée Clervaux est prévu afin de compléter l'offre scolaire de l'établissement. Il s'agit d'y ajouter la division supérieure de l'enseignement secondaire classique, les cycles moyen et supérieur de l'enseignement secondaire général, des formations professionnelles ainsi que le brevet de technicien supérieur et l'école européenne agréée.

L'extension qui sera implantée sur un terrain adjacent au site du Lycée comprendra de nouvelles salles de classe, de salles de classes spéciales, de laboratoires et d'ateliers ainsi que de surfaces de structures d'accueil et d'administration supplémentaires.

Lycée au Plateau de Kirchberg

Afin de désengorger le quartier du Limpertsberg notamment au niveau du trafic engendré par le transport scolaire, il a été décidé de délocaliser le Lycée Michel Lucius en périphérie. Ceci permettra

non seulement le développement du logement au Limpertsberg, mais donnera également une occasion pour le Lycée Michel Lucius d'adapter son offre aux besoins actuels et futurs.

Un site situé sur le plateau de Kirchberg à proximité du boulevard Pierre Frieden a été retenu pour la construction de ce lycée. Il est prévu d'y implanter non seulement le Lycée Michel Lucius, mais aussi l'Ecole fondamentale Michel Lucius, le Service de consultation et d'aide pour trouble de l'attention, de la perception et du Développement psychomoteur (SCAP) et une infrastructure sportive commune avec piscine.

Lycée technique des Arts et Métiers – mise en conformité et assainissement

Le projet vise surtout l'ancien bâtiment de ce lycée situé au cœur du quartier de Limpertsberg. Il est prévu de procéder à l'assainissement énergétique de sa toiture, à son compartimentage, à sa mise en conformité et la rénovation de sa salle des fêtes. Les ateliers, datant de 1970, feront également l'objet d'un compartimentage et d'une mise en conformité.

Lycée de Garçons Esch-sur-Alzette – mise en conformité et assainissement

Le Lycée de garçons d'Esch-sur-Alzette situé au centre-ville d'Esch-sur-Alzette à proximité de l'hôpital Emile Mayrisch se compose de parties plus anciennes ainsi d'extensions plus récentes.

Le projet comprend la mise en conformité des bâtiments, l'assainissement énergétique des toitures, la rénovation de la salle des fêtes située dans le nouveau bâtiment et diverses autres rénovations.

Lycée à Howald

Le Lycée technique du Centre est actuellement implanté au Limpertsberg dans des structures trop petites et non adaptées aux besoins futurs du Lycée. Suite à l'état de vétusté avancée et aux obligations de plus en plus exigeantes au niveau de la sécurité, la délocalisation du Lycée à moyen terme s'impose. A cet effet, un terrain implanté entre le ban de Gasperich et le quartier du Howald été retenu. L'emplacement du lycée dans ce nouveau quartier semble optimal pour répondre aux besoins spécifiques de celui-ci. Il est prévu d'implanter le Centre propédeutique professionnel (CPP) sur le même site. Les deux établissements se partageront les infrastructures sportives avec piscine prévues par le projet de construction.

3. Projets du Fonds du Rail

Point d'arrêt de Bascharage-Sanem – Aménagement d'un bâtiment P&R

Les quelques 100 emplacements de parking qui sont actuellement à la disposition des voyageurs au point d'arrêt de Bascharage-Sanem seront complétés par un bâtiment P&R avec une capacité d'environ 400 places. Outre la construction de ce bâtiment, le projet comprend également les aménagements extérieurs dont le déplacement de réseaux ainsi que l'adaptation au réseau routier.

Le coût estimé du projet se situe à 15 000 000 euros. Il est prévu de construire le bâtiment P&R entre 2021 et 2022.

Gare de Troisvierges – Aménagement d'un bâtiment P&R

Le projet prévoit de doter la gare de Troisvierges d'un bâtiment P&R. Le bâtiment qui sera implanté à côté du bâtiment voyageurs au droit de l'actuel parking en surface, contribuera à agrandir sensiblement le nombre d'emplacements à la disposition des voyeurs. En effet, cela permettra d'ajouter 350 aux 100 emplacements de parking actuellement disponibles à cet endroit.

Le coût estimé du projet s'élève à 12 500 000 euros. Le planning de réalisation se situe entre 2021-2022.

Point d'arrêt Capellen – Suppression du passage à niveau 81b et reconstruction de l'arrêt

Dans un souci de moderniser la gare de Capellen et de l'adapter aux besoins des personnes à mobilité réduite, d'importants travaux d'infrastructure s'imposent.

Le projet prévoit :

- la suppression du passage souterrain existant,
- la démolition du bâtiment voyageurs existant,
- l'aménagement d'un nouveau passage souterrain muni d'escaliers, d'ascenseurs et de plans inclinés,
- la reconstruction quais à voyageurs (longueur 250 m; hauteur 55 cm),
- l'aménagement d'un nouvel abri pour voyageurs avec M-Box,
- le renouvellement des installations de traction électrique.

Il est projeté de démarrer avec les travaux de rénovation en 2021 et de les achever en 2023. Le coût engendré par ce projet est estimé à 17 200 000 euros.

Point d'arrêt Walferdange –
Mise en conformité des infrastructures d'accueil des voyageurs

Dans un souci de moderniser la gare de Walferdange et de l'adapter aux besoins des personnes à mobilité réduite, d'importants travaux d'infrastructure s'imposent.

Le projet prévoit :

- la suppression du passage souterrain existant,
- l'aménagement d'un nouveau passage souterrain muni d'escaliers, d'ascenseurs et de plans inclinés,
- la reconstruction des quais à voyageurs (longueur 250 m; hauteur 55 cm),
- l'installation d'un système d'information aux voyageurs,
- le renouvellement des installations de traction électrique.

Le coût estimé du projet s'élève à 11 900 000 euros. Le planning de réalisation se situe entre 2020-2022.

Gare de Berchem – Renouvellement des infrastructures

Dans un souci de moderniser la gare de Berchem et de l'adapter aux besoins des personnes à mobilité réduite, d'importants travaux d'infrastructure s'imposent.

Le projet prévoit :

- la suppression du passage souterrain existant,
- la démolition du bâtiment voyageurs existant,
- l'aménagement d'un nouveau passage souterrain muni d'escaliers, d'ascenseurs et de plans inclinés,
- la reconstruction quais à voyageurs (longueur 250 m; hauteur 55 cm),
- l'aménagement d'un nouvel abri pour voyageurs avec M-Box,
- l'installation d'un système d'information aux voyageurs,
- le renouvellement des installations de traction électrique.

Il est projeté de démarrer avec les travaux de rénovation en 2020 et de les achever en 2023. Le coût engendré par ce projet est estimé à 11 750 000 euros.

Ligne de Luxembourg à Troisvierges –
Renouvellement des installations de sécurité

Le présent projet a pour objet la modernisation des installations de sécurité de la ligne de Luxembourg à Troisvierges.

Les postes de signalisation ainsi le centre de téléconduite d'Ettelbruck datent des années 1980. La fourniture du matériel de rechange d'origine par le fournisseur n'est plus garantie. La technique en place ne permet plus de suivre les modifications conséquentes des plans des voies planifiées dans les années à venir.

Le projet comprend le remplacement des anciennes installations tout-relais par des postes de signalisation informatisés avec une commande centralisée de la circulation. Cette modernisation sera mise en œuvre de manière progressive, depuis la partie méridionale vers la partie septentrionale de la ligne.

Le projet sera ainsi entamé par une phase pilote sur le tronçon Lorentzweiler-Cruchten en 2019 afin de consolider la nouvelle technologie, pour être suivi sur le secteur Ettelbruck-Diekirch en 2020 et pour aboutir sur la partie septentrionale de la ligne du Nord dans les années 2022 à 2025.

Le coût du projet est estimé à 36 700 000 euros.

4. Projets du Fonds des Routes

P&R Mesenich frontière

Le P&R frontière existant se situe sur le passage frontalier Mesenich sur l'autoroute A1 à proximité direct de l'Aire de Wasserbillig. Sa capacité de 261 emplacements de parking ne suffit actuellement plus pour accueillir le grand nombre de frontaliers originaires des alentours de Trèves-Saarburg.

En cohérence avec la stratégie globale pour une mobilité durable (MODU), le concept national et transfrontalier de P&R prévoit une couverture équilibrée à différents niveaux de distance sur chacune des pénétrantes de la Ville de Luxembourg dont la priorité est toutefois de proposer des points de rabattement aussi proches que possible des lieux de départ des navetteurs.

Vu les flux de frontaliers importants passant la frontière aux alentours de Wasserbillig, il est prévu d'installer non seulement un bâtiment P&R d'une capacité de 737 places à proximité de la Gare ferroviaire au sein de la localité de Wasserbillig, mais aussi d'aménager en complément un P&R routier d'une capacité de 990 places à la hauteur de l'Aire de Wasserbillig.

Suite à l'échange de vues ayant été mené dans la commission du développement durable, il a été retenu que la mise en place de panneaux photolvaiques à la surface de la toiture du bâtiment P&R, voire au-dessus de l'aire prévue pour le stationnement de voitures à ciel ouvert serait à étudier.

Nouvel échangeur raccordant la « zone nationale d'activités logistiques Centre » à l'autoroute A1

Le projet répond au développement des zones d'activités logistiques Sandweiler-Hesperange-Contern situées à l'est de Luxembourg-Ville, en particulier les zones industrielles Schaedhaff et Rolach, Du Pont de Nemours et Weiergewan.

Au sein de ces zones d'activités, regroupées au sein de la « Zone Nationale d'Activités Logistiques Centre », se trouvent des entreprises industrielles, de logistique et de travaux lourds. Elles génèrent un trafic de poids lourds important.

Ces zones d'activités sont desservies par le CR234 qui relie Contern à la N2 au droit du giratoire Sandweiler-Ouest.

Le projet prévoit de réaliser une connexion directe au réseau autoroutier par le CR234, pouvant ainsi capter le trafic généré (environ 15 000 véhicules par jour) par ces zones industrielles en alternative au passage via la N2. L'insertion d'un nouvel échangeur permettrait d'autant plus de réduire sensiblement le trafic circulant au droit d'Irrgarten et d'améliorer la situation du droit du giratoire Sandweiler-Ouest.

Restructuration des infrastructures de transports pour le bus à haut niveau de service « BHNS – transversal Région Sud »

1. *Contexte*

La Région Sud (agglomération Esch/Alzette, Schifflange et Belvaux/Soleuvre/Ehlerange) est actuellement une zone de développement en plein essor. Un groupe de travail interdisciplinaire regroupant PCH, certains départements du MDDI, la Ville d'Esch-sur-Alzette, la Commune de Sanem, la Commune de Schifflange, le TICE et la CMT a conclu que les projets d'infrastructures actuellement connus ne répondent pas aux besoins accrus de mobilité dans la région. En effet, malgré la prise en compte d'un grand nombre de projets d'envergure dans le modèle de trafic de la CMT, les prévisions du trafic sur le réseau routier futur ne sont guère compatibles avec les objectifs d'une mobilité durable et d'une augmentation de la qualité urbaine.

C'est ainsi que le groupe de travail a vu la nécessité de réfléchir sur un nouveau système de transport, à savoir un « Transport à haut niveau de service dans la Région Sud », qui cible sur :

- une amélioration conséquente de l'offre en transports en commun en complément à l'offre existante tant à échelle du train ainsi qu'à échelle des bus TICE et RGTR ;
- une mobilité future plus durable pour toute la région Sud.

Pour cela, le groupe de travail se base sur un réseau d'axes de transport en commun comprenant en gros les deux axes primaires suivants :

- une liaison **Nord-Sud** reliant un important potentiel du côté français dans l'affluent de la liaison Micheville via Belval à la Région Sud et via la future voie bus A4 à Luxembourg-Ville.
- une transversale **Est-Ouest**, nommée BHNS-BUS à Haut Niveau de Service, faisant un lien entre les pôles du système des Centres de Développement et d'Attraction (CDA) définis pour la région Sud selon le Programme directeur de l'aménagement du territoire/IVL, à savoir les Villes d'Esch/Alzette (CDA moyen) et de Differdange/Dudelange (Centres régionaux), dont une branche Ouest avec un tracé desservant Soleuvre, Belval, Differdange, Niederkorn, Pétange et Rodange et une branche Est avec une extension via Schifflange/Kayl vers Dudelange.

2. *Description du projet*

Suite aux premières estimations de nombre des passagers utilisant le BHNS, il a été conclu que le potentiel prévisible à l'heure actuelle ne suffit pas encore pour installer directement un système tram dans la Région Sud. Néanmoins, il est prévu que l'installation du système BHNS, dont l'espace-rue répond en grande partie à la philosophie d'une exploitation tram, répond ainsi à l'attente des usagers, qui accordent une importance primordiale aux facteurs suivants :

- la régularité (respect horaires et intervalle)
  ⇨ aménagement d'un maximum de tracé sur site propre
  ⇨ priorisation conséquente du BHNS aux carrefours gérés par feux tricolores
- la cadence du service et l'amplitude horaire
  ⇨ cadence de 7,5 min en heures de pointe
- la sécurité et le confort offerts
  ⇨ parc d'exploitation moderne de haut standard
- la lisibilité du réseau et des stations
  ⇨ aménagement identique des arrêts

Route de liaison entre Hollerich et pont Buchler

1. *Cadre général du projet*

Les infrastructures de desserte du nouveau Quartier Hollerich et en particulier la Voie de desserte sont intégrées dans le PAG de la Ville de Luxembourg en tant que « Couloirs et espaces réservés pour projets routier ».

Le futur Quartier Hollerich sera développé sur des terrains d'une superficie globale d'environ 18,5 ha situés entre le Centre Gare à l'Est, les terrains du Fonds de Compension et le futur secteur de la Porte de Hollerich à l'Ouest, et délimité du côté Nord par la Rue de l'Aciérie respectivement la Rue de Hollerich (N56) et du côté Sud par la plate-forme ferroviaire des lignes 50 (Kleinbettingen) et 70 (Pétange).

Constituant un des axes de desserte principaux, la route projetée se situe à la périphérie Sud du futur Quartier Hollerich dans la continuité du Boulevard Hollerich projeté qui traverse la Porte de Hollerich depuis l'autoroute A4, et est connectée au réseau routier primaire à hauteur de la Route d'Esch (N4) près du siège des Assurances sociales et rattachée à la N3 au droit du Pont Büchler.

2. *Description du projet*

La nouvelle Voie de desserte Sud fait partie du réseau de desserte projeté du futur Quartier Hollerich ; ce réseau se compose des éléments suivants :

- une route de desserte principale, à savoir la Voie de desserte Sud, s'inscrivant dans le contexte du futur Boulevard Hollerich en ralliant la Route d'Esch (N4) au Pont Büchler (N3) sur une section d'environ 1 km de long (section intégrée dans le réseau des routes nationales),
- une route de desserte centrale qui prévoit l'intégration d'une plate-forme médiane réservée pour un couloir en site propre du tramway (ligne Gare Centrale-Cessange) et qui est destinée notamment à la circulation des piétons et des cyclistes (circulation automobile pour riverains autorisée) ; cet axe est composé d'une zone piétonne en section centrale à hauteur du Parc Landewyck (longueur : 200 m), ainsi que de deux sections à l'Est (longueur : 300 m) respectivement à l'Ouest (longueur 500m) aménagées en tant que zones de rencontre.
- trois axes de desserte Nord/Sud ralliant la Voie desserte Sud, à savoir le prolongement de la nouvelle liaison Rue J.-B. Merkels (N56A) – rue de l'Aciérie, le prolongement de la Rue de la Fonderie (Zone 20) et le prolongement de la Rue Joseph Heintz (zone 30).
- des voies relatives à la desserte fine des différent îlots aménagées en tant que zones de rencontre respectivement rues résidentielles.

Le principe de circulation prévoit donc un « système dual » basé sur une voie de desserte Sud et une voie de desserte centrale permettant de canaliser les flux automobiles en périphérie du secteur en longeant les infrastructures ferroviaires du côté Nord, et d'apaiser ainsi la circulation dans les nouveaux quartiers urbanisés.

Réaménagement de la N7 dans la Vallée de l'Alzette entre Mersch et Walferdange

Contexte :

Suite à l'ouverture de l'autoroute A7 en septembre 2015, il est nécessaire de réaménager la route nationale N7. La N7, qui constitue actuellement un effet de fragmentation urbaine dans la Vallée de l'Alzette, est à intégrer dans un concept global afin d'offrir une meilleure qualité et plus de sécurité pour les piétons et les cyclistes. Dans ce contexte, il est important de considérer non seulement l'aspect de la mobilité, mais aussi l'interaction entre la N7 et la structure urbaine et ceci, dans le sens d'une meilleure organisation du territoire et d'une augmentation de la qualité de vie autour de l'espace-rue. Le but est donc la promotion du transport en commun/ de la mobilité active combinée avec une revalorisation conséquente des espaces publics et d'augmenter la qualité de vie des riverains.

Description du projet :

Le projet s'étire sur une longueur de 11 km entre le pont traversant l'Alzette à Walferdange et le rond-point à Rollingen [Mersch]. Depuis l'ouverture de l'autoroute A7 en automne 2015, le trafic sur la N7 a diminué jusqu'à 35% du côté sud de l'échangeur de Lorentzweiler.

Dans ce contexte, le projet du réaménagement de la N7 est basé sur un concept cohérent englobant les cinq communes concernées. Afin de répondre aux besoins de tous les usagers de la route, les objectifs suivants ont été définis ensemble avec les communes :

- une meilleure qualité de vie pour les citoyens ;
- limitation de l'attractivité de la N7 et des CR pour le trafic transitoire ;
- une augmentation de l'espace pour cyclistes et piétons ;
- des liaisons continues, sécurisées et directes pour les cyclistes :
- un espace public verdi, varié et attractif combiné avec une revalorisation des centres des villages ;
- des traverses et arrêts de bus sécurisés ;
- une amélioration de la qualité de l'air et de la biodiversité ;

et ceci en maintenant la capacité de la N7 pour les véhicules.

Réaménagement multimodial de l'autoroute A4

Au niveau de l'aménagement du territoire, l'interaction entre les pôles de développement et d'attraction Ville de Luxembourg et Esch-sur-Alzette joue un rôle prédominant dans le développement socio-économique respectivement dans la planification de la mobilité au Luxembourg. Le besoin en mobilité entre les deux CDA précités continuera à s'accroître sensiblement et à surmonter les capacités offertes

à l'heure actuelle. En 2008 et en 2014, l'Administration des Ponts&Chaussées a déjà soumis des projets de restructuration autoroutière à la Chambre des Députés dans le contexte du débat d'orientation sur le financement des grands projets d'infrastructures réalisés par l'Etat. En 2016/2017, ces projets ont été revus, afin de répondre mieux aux objectifs d'une solution intégrée.

Aspect « voie bus à confort élevé et prolongée jusqu'à l'échangeur Leudelange-Nord »

Il a été constaté que la solution envisagée dans le cadre du projet de 2014 qui prévoyait d'ajouter une voie bus latérale le long de l'A4 entre les échangeurs « Lankelz » et « Leudelange-Sud » poserait le problème d'une fluidité/sécurité insuffisante des bus sur la partie, où les autoroutes A4 et A13 sont superposées. En effet, la présence de trois échangeurs [Lankelz, Lallange et Foetz] sur cette partie névralgique de 2,5 km fait que le trafic individuel motorisé croisant la voie bus pour entrer/sortir de l'autoroute à l'endroit des trois échangeurs précités trouble fortement la qualité de la voie bus. C'est ainsi qu'il a été opté pour une voie bus à confort élevé, c'est-à-dire pour une voie bus déconnecté du trafic individuel. En plus, la voie bus prévue selon le projet de 2014 a été prolongée le long de la A4 jusqu'à l'échangeur Leudelange-Nord pour suivre la N4 jusqu'au pôle d'échange Cloche d'Or respectivement le Contournement de Cessange jusqu'à la Porte de Hollerich.

Aspect « Vëloexpresswee A4 »

L'augmentation progressive des habitants, de l'emploi et des navetteurs nationaux/transfrontaliers dans les deux pôles précités font agrandir la demande en mobilité. C'est ainsi qu'une piste cyclable continue, priorisée et directe longeant l'autoroute A4 peut devenir une alternative supplémentaire aux modes de transport actuels/futurs projetés pour le corridor situé entre la Ville de Luxembourg et Esch-sur-Alzette.

En tenant compte de l'évolution importante des vélos électriques, une distance de 15-20 km entre Esch/Alzette et Luxembourg combinée avec une topographie quasi plate ne constitue cependant plus un obstacle insurmontable pour une grande partie de la population.

Le but du « Vëloexpresswee A4 » est de développer un système performant et complet pour le réseau cyclable, en intégrant les communes concernées, les centres de développement tout comme l'ensemble des points d'intérêts situés dans les corridors en question.

Réaménagement Rond-point Schaffner/Echangeur Irrgarten

Depuis plusieurs années, les charges de trafic à évacuer par l'échangeur Irrgarten/Rond-point Schaffner en dépassent la capacité, et ce point névralgique constitue un véritable goulot d'étranglement, aussi bien sur la voirie normale que sur l'autoroute, avec des problèmes de sécurité notamment aux remontées de files sur le réseau autoroutier-même en heures de pointe.

La disposition actuelle de la voirie du giratoire ainsi que son mode de fonctionnement comme carrefour giratoire, avec un régime de priorités traditionnel, ne permet pas d'évacuer les véhicules de façon permanente, et un projet de réaménagement en carrefour guidé, réglé par feux tricolores, a été lancé. Il est prévu de transformer le rond-point en une série de 6 carrefours à feux coordonnés, avec une augmentation conséquente des voies de circulation aux entrées et dans la chaussée annulaire.

Bien que beaucoup moins onéreuse qu'une solution avec des ajouts de by-pass en tunnel, cette optimisation nécessite des réaménagements conséquents en surface, avec notamment un accroissement considérable des surfaces scellés, et la mise en place d'une panoplie d'équipements, tels que des panneaux à messages variables et les installations de feux tricolores.

A noter l'interaction entre la gestion du carrefour avec le CITA et la gestion des tunnels Howald et Cents, dont les fermetures accidentelles ou programmées sont à considérer dans la gestion de l'ensemble.

*

III. 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.

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 30 novembre 2017

La Présidente-Rapportrice,
Josée LORSCHE

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

08

Session ordinaire 2017-2018

JS/JCS P.V. DEVDU 08

Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 30 novembre 2017

Ordre du jour :

1. Approbation du projet de procès-verbal de la réunion du 9 novembre 2017

2. 7187 Débat d'orientation sur le financement des grands projets d'infrastructure réalisés par l'État

   - Rapporteur : Madame Josée Lorsché
   - Présentation et adoption d'un projet de papier de discussion

3. 7209 Projet de loi portant sur la construction de la prolongation de la ligne de tramway à Luxembourg entre la Gare Centrale et la station Cloche d'Or

   - Désignation d'un Rapporteur
   - Présentation du projet de loi et examen de l'avis du Conseil d'État

4. 7210 Projet de loi portant sur la construction de la prolongation de la ligne tramway entre de Circuit de la Foire internationale et l'aéroport du Findel

   - Désignation d'un Rapporteur
   - Présentation du projet de loi et examen de l'avis du Conseil d'État

5. Divers

*

Présents : Mme Sylvie Andrich-Duval, M. Gilles Baum, M. Yves Cruchten, M. Gusty Graas, M. Max Hahn, M. Aly Kaes, M. Henri Kox, M. Marc Lies, Mme Josée Lorsché, M. Roger Negri, M. Marco Schank

M. Frank Arndt, remplaçant M. Georges Engel

M. Jeannot Poeker, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures
M. Roland Fox, directeur de l'Administration des ponts et chaussées
M. René Biwer, président, administrateur Luxtram, M. Guy Besch, administrateur Luxtram, M. André Von Der Marck, directeur général Luxtram, M. Frédéric Belony, directeur technique Luxtram,

M. Joé Spier, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Georges Engel, M. David Wagner, M. Serge Wilmes

*

Présidence : Mme Josée Lorsché, Présidente de la Commission

*

1. Approbation du projet de procès-verbal de la réunion du 9 novembre 2017

Le projet de procès-verbal sous rubrique est approuvé.

2. 7187 Débat d'orientation sur le financement des grands projets d'infrastructure réalisés par l'État

Madame la Présidente-Rapportrice signale au sujet du projet de papier de discussion, qui est présenté à la commission, qu'il convient d'ajouter en page 3 les termes « un des » en relation avec la construction du centre opérationnel des Services d'Incendie et de Secours et de la Police grand-ducale à Esch-sur-Alzette.

Concernant l'installation de l'État-major de l'Armée au bâtiment Saint Louis sis route d'Esch à Luxembourg, Madame la Présidente-Rapportrice signale que le texte du projet de papier de discussion prévoit déjà qu'un site alternatif devra également faire l'objet d'une analyse approfondie. Il est ainsi tenu compte d'une série d'objections formulées par les membres de la Commission du Développement durable quant à l'implantation de l'État-major à un endroit très fréquenté et confronté à un trafic non négligeable.

Les membres de la commission adoptent à l'unanimité le projet de papier de discussion. Pour le débat en séance plénière, la commission propose de retenir le modèle 1, étant entendu qu'une demande sera faite pour allouer à Madame la Rapportrice un temps de parole plus étendu afin de lui permettre de présenter adéquatement le nombre important de projets d'infrastructure visés.

3. 7209 Projet de loi portant sur la construction de la prolongation de la ligne de tramway à Luxembourg entre la Gare Centrale et la station Cloche d'Or

La raison de procéder par l'élaboration de deux projets de lois distincts au sujet du prolongement des tramways (projets de loi 7209 et 7210) réside dans l'obligation de procéder à une évaluation des incidences sur l'environnement (EIE), l'une étant plus compliquée que l'autre suivant le prolongement à considérer. Les auteurs de ces projets de loi visaient ainsi à minimiser le risque de ralentir l'ensemble du projet. Force est toutefois de constater que ni l'un ni l'autre des deux projets posait un problème majeur dans le cadre des EIE respectives ce qui permettait que des avant-projets de loi ont pu être rapidement arrêtés par le Conseil de gouvernement, suivi du dépôt des projets de loi de financement respectifs.

Antécédents

La première loi de financement du tronçon Luxexpo-Gare Centrale, de l'ordre de 345 millions d'euros, a été votée en 2014[1]. Elle prévoit que l'État finance les deux tiers de l'investissement et la Ville de Luxembourg un tiers. Une motion[2] invitait le Ministre du Développement durable et des Infrastructures à aller de l'avant et à lancer immédiatement les préparatifs pour les prolongements de ce tronçon au lieu d'attendre, dans le cadre des plans sectoriels afférents, jusqu'en 2030.

2015 fut l'année de la constitution de Luxtram S.A. qui prit le relais du GIE Luxtram pour les études, la construction et l'exploitation. Les travaux de construction de la ligne démarrèrent en 2016. Le centre de remisage fut construit très rapidement en 2015 et 2016. Le 10 décembre 2017 est le jour de l'inauguration d'un premier tronçon qui relie le Pont Rouge et le Circuit de la Foire internationale. Ensuite, la ligne sera prolongée vers le Glacis et plus loin, vers la Place de l'Étoile où sera prévu un pôle d'échange qui permettra de recevoir et de relayer les bus en provenance de la région ouest du Grand-Duché à destination du Kirchberg.

Sur l'ensemble du tronçon de 16,4 kilomètres du tram, il deviendra désormais possible d'éviter que quotidiennement quelque 2.200 bus doivent encore entrer dans la ville.

Prolongement vers la Cloche d'Or

Le tronçon Gare Centrale-Cloche d'Or a une longueur de 4,9 kilomètres depuis la place de la gare. Il comprend 7 stations pour desservir les quartiers et relier les pôles d'échange importants, à savoir: les pôles d'échange Lycée Bonnevoie, Howald et Cloche d'Or. À noter la construction prévue d'un P&R de 2.000 emplacements à la Cloche d'Or.

Le projet s'inscrit dans le développement urbain de la Ville de Luxembourg et de la commune de Hesperange. Le développement urbain au sud-ouest de la Ville de Luxembourg connaîtra une apogée vers les années 2019-2020. Or, les infrastructures de transport seront prêtes seulement vers les années 2019 à 2021 avant qu'elles ne permettent un bon raccordement de ce quartier. Monsieur le Ministre constate qu'en l'occurrence les infrastructures ne font que suivre les activités sur place.

En ce qui concerne le pôle d'échange Howald, il est à signaler qu'un quai de la future gare y est déjà terminé et sera utilisé à partir du 10 décembre 2017 par les trains en provenance de Metz qui y marqueront un arrêt, ce qui permet de délester en partie la gare de Luxembourg. De même, les trains en provenance de Wasserbillig pourront également rejoindre la gare de Howald et aller plus loin vers Esch-sur-Alzette. Les piliers d'un grand pont destiné aux transports publics et aux piétons mais pas aux voitures y sont déjà en construction. Dès 2021, ce pont permettra, entre autres, de rejoindre le Ban de Gasperich à pied. Deux lignes d'autobus de la Ville de Luxembourg et 6 lignes RGTR sont prévues dans l'immédiat.

[1] Doc.parl. 6626: Projet de loi portant sur la construction d'une ligne de tramway à Luxembourg entre la Gare Centrale et le Circuit de la Foire Internationale au Kirchberg (loi du 24 juillet 2014)

[2] Motion : Accélération des phases suivantes de la mise en œuvre du projet tram et dépôt des projets de loi en fonction de l'avancement des études et de la réalisation des dossiers EIE pour les différentes extensions du tram

En ce qui concerne le pôle d'échange Cloche d'Or, il recueille des bus, le tram et un P&R. Le prolongement des tramways vers la Cloche d'Or (comme d'ailleurs celui vers l'aéroport Findel) est financé à 100 pour cent par l'État. La Ville de Luxembourg cofinancera à concurrence de 25 millions d'euros le P&R à la Cloche d'Or.

Monsieur le Ministre estime que la participation de l'État dans la société d'actions Luxtram sera à revoir en relation avec l'investissement public qui est désormais plus important.

Le P&R mentionné sert aux visiteurs du nouveau stade de football et permet en même temps un raccordement optimal réseau de transport public.

Les mesures compensatoires prévues seront effectuées avant le début des travaux. Il est renvoyé pour le détail de ces mesures à la présentation annexée au présent procès-verbal.

Échange de vues

En réponse à une question d'un membre du groupe politique CSV, Monsieur le Ministre explique que la procédure environnementale (EIE) relative au prolongement du module sud de la N3 et au contournement de Hesperange est déjà déclenchée. Il estime que les avis requis seront rassemblés en janvier 2018 et que, sauf surprise inattendue, il sera possible de lancer au printemps 2018 la consultation publique avec, notamment, les réunions au niveau communal. En l'occurrence, les communes de Hesperange et de Roeser seront concernées. Ensuite, vers le mois de septembre 2018, un avant-projet de loi pourra être soumis au Conseil de gouvernement qui sera appelé à se prononcer sur les variantes lui soumises.

Monsieur le Ministre précise encore que le tronçon du tramway vers la Cloche d'Or dépend également de l'état d'avancement de la construction de la N3. Notamment les travaux à prévoir au pont Büchler pourraient s'avérer quelque peu plus difficiles à réaliser. L'orateur précise également que les travaux en relation avec la N3 commenceront en même temps à plusieurs endroits distincts. L'orateur signale encore que la question des emprises va de bon train.

4. 7210 Projet de loi portant sur la construction de la prolongation de la ligne tramway entre de Circuit de la Foire internationale et l'aéroport du Findel

<u>Prolongement vers l'aéroport du Findel</u>

Le tronçon Luxexpo - Aéroport Findel a une longueur de 3,9 kilomètres depuis le circuit de la Foire internationale.

Sur ce tronçon, les tramways peuvent circuler à leur vitesse maximale de 70 kilomètres/heure.

Deux stations sont prévues pour desservir le futur pôle d'échange Héienhaff et l'aérogare du Findel.

Au Héienhaff est prévu un P&R de 4.000 emplacements avec un accès direct à l'autoroute et desservi par le tram et par des bus.

Les avant-projets de loi de financement relatifs aux pôles d'échange seront soumis en janvier 2018 au Conseil de gouvernement.

Aux environs immédiats de l'aéroport du Findel, les espaces seront optimisés. Il s'agira d'un pôle où seront créés de nombreux emplois. Une entreprise désire déjà y installer son siège international et il est à noter que différentes banques s'y installeront.

Sur le tronçon un nouveau pont sera à construire pour le tram, lui permettant de traverser l'autoroute pour relier l'aéroport du Findel.

Le coût de ce tronçon s'élèvera à quelque 99 millions d'euros, ce qui représente un chiffre assez modeste si l'on considère qu'un raccordement par le train aurait coûté environ 1,3 milliards d'euros.

Le tronçon Luxexpo - Aéroport Findel nécessite plus de mesures compensatoires, étant donné l'existence d'une zone Natura 2000. Monsieur le Ministre s'étonne que l'on y ait encore prévu une telle zone de protection, alors qu'il existait déjà à l'époque un projet de train sur ce même tronçon.

En ce qui concerne le centre de remisage et de maintenance, Monsieur le Ministre constate que la construction en est terminée et que ces travaux ont été rapidement effectués. Ce centre accueille également le poste de commande qui gère toutes les opérations des tramways.

En ce qui concerne encore le centre de remisage, l'on peut noter qu'il a une superficie de 33.000 mètres carrés et qu'il dispose de 17 voies.

Informations d'ordre général

Monsieur le Ministre informe que le design des tramways rencontre l'approbation de la population. 9 rames ont déjà été livrées, dont 7 seront utilisées dès le 10 décembre 2017 et 2 seront en réserve. D'autres rames seront achetées au fur et à mesure pour compléter le matériel roulant. D'ailleurs les projets de loi sous rubrique prévoient également l'acquisition du matériel roulant supplémentaire nécessaire à l'exploitation des prolongements.

Le coût total des deux prolongements est de 214 millions d'euros (hors TVA) pour la construction des infrastructures ferroviaires et des stations, l'achat des rames supplémentaires et toutes les mesures d'accompagnement et de compensation. De ce coût total, 114,9 millions d'euros sont alloués au tronçon Gare centrale - Cloche d'Or et 99,1 millions d'euros sont alloués au tronçon Luxexpo - Aéroport Findel. Monsieur le Ministre souligne que les prolongements seront moins onéreux que la première partie des tramways.

Le coût d'une rame est d'environ 4 millions d'euros.

La cadence sera d'une rame toutes les 3 minutes sur le tronçon central, entre le Lycée de Bonnevoie et Luxexpo, notamment en raison d'un besoin plus intense que sur le reste du réseau, où la cadence sera d'une rame toutes les 6 minutes. Au départ, sur le tronçon du Kirchberg, qui sera mis en fonction dès le 10 décembre 2017, la cadence sera encore de 6 minutes.

Échange de vues

De l'échange de vues, il y a lieu de retenir les éléments suivants :

En ce qui concerne le centre opérationnel, Monsieur le Ministre épingle une situation difficile à gérer, qui résulte des dispositions en matière de protection des données. En effet, une demande pour opérer des caméras pour surveiller les carrefours des tramways a été refusée par la Commission nationale pour la protection des données. Or, une telle surveillance permettrait aux opérateurs d'anticiper des situations critiques sur le réseau et de réagir plus rapidement en conséquence. Monsieur le Directeur général de Luxtram SA souligne qu'une telle surveillance constitue un standard européen, et que l'on a déjà veillé à installer les câblages nécessaires pour le cas où une autorisation devait être accordée. Monsieur le Directeur général de Luxtram SA précise encore qu'il n'y a pas de besoin d'enregistrer de telles images. Monsieur le Ministre entend remettre la question sur le métier et vérifier si, juridiquement, il sera possible de reformuler une demande qui puisse aboutir ou s'il faudra, le cas échéant, légiférer sur ce point. Les membres de la commission s'accordent pour dire qu'une solution pragmatique est nécessaire qui réponde à des besoins de sécurité et qui prenne en considération l'objectif visé, à savoir assurer la fluidité du trafic.

Suite à une question d'un membre du groupe politique LSAP, Monsieur le Ministre précise que dans le contexte du « MoDu 2.0 » sont déjà prévues d'autres extensions des tramways, à savoir une extension vers Mamer, via la route d'Arlon, une extension vers Hollerich, via des terrains appartenant à l'entreprise Paul Wurth, une extension vers Leudelange et une extension au Kirchberg. Cette dernière viserait à desservir le Boulevard Konrad Adenauer qui verra dans les prochaines années se développer des cités résidentielles et accueillera encore deux écoles.

Concernant une éventuelle extension vers Leudelange, il conviendra d'attendre le mois de mai 2018 pour y voir plus clair. Selon qu'un nouvel outil de transport en provenance d'Esch-sur-Alzette sera dirigé vers Leudelange ou directement vers la Cloche d'Or, il y aura un besoin d'une extension du tram vers Leudelange ou non.

Madame la Présidente Josée Lorsché est désignée comme rapportrice pour les deux projets de loi (7209 et 7210).

Il est décidé d'envoyer par courrier électronique la présentation power point de Luxtram aux membres de la commission.

En ce qui concerne l'analyse des avis du Conseil d'État au sujet des deux projets de loi 7209 et 7210, il est constaté que les observations de la Haute Corporation se limitent à des remarques et suggestions d'ordre légistique. La commission reprendra toutes les observations d'ordre légistique du Conseil d'État et notamment celle relative au remplacement du terme « prolongation » par le terme « prolongement ».

Madame la Présidente estime qu'il n'y aura qu'un seul débat au sujet des deux projets de loi, mais elle signale vouloir élaborer deux projets de rapports distincts, un pour chaque projet de loi. La date prévisible pour le débat et le vote des projets de loi est le 14 décembre 2017.

5. Divers

Madame la Présidente rappelle que la commission se penchera en janvier 2018 sur les mesures de sécurité des CFL.

Lors de la prochaine réunion, Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures présentera les premiers résultats de l'étude « Luxmobil ».

Luxembourg, le 30 novembre 2017

Le Secrétaire-Administrateur,
Joé Spier

La Présidente de la Commission du Développement durable,
Josée Lorsché

Annexe :

Présentation power point au sujet du prolongement du tramway de Luxembourg

Chambre des députés
Commission du Développement durable du 30 novembre 2017

Prolongations du tramway de Luxembourg

7187 - Dossier consolidé : 23

LUXTRAM

Une première ligne sur le point d'accueillir les voyageurs

2014: Vote de la **première loi de financement** du tronçon Luxexpo-Gare Centrale

Budget : **345 millions €**

Financement : 2/3 Etat et 1/3 Ville de Luxembourg

2015 : **Luxtram S.A.** prend le relais du GIE Luxtram pour les **études**, la **construction** et l'**exploitation**.

Les travaux du Centre de Remisage et de Maintenance sont engagés.

CAF est désigné pour fournir les rames du tramway.

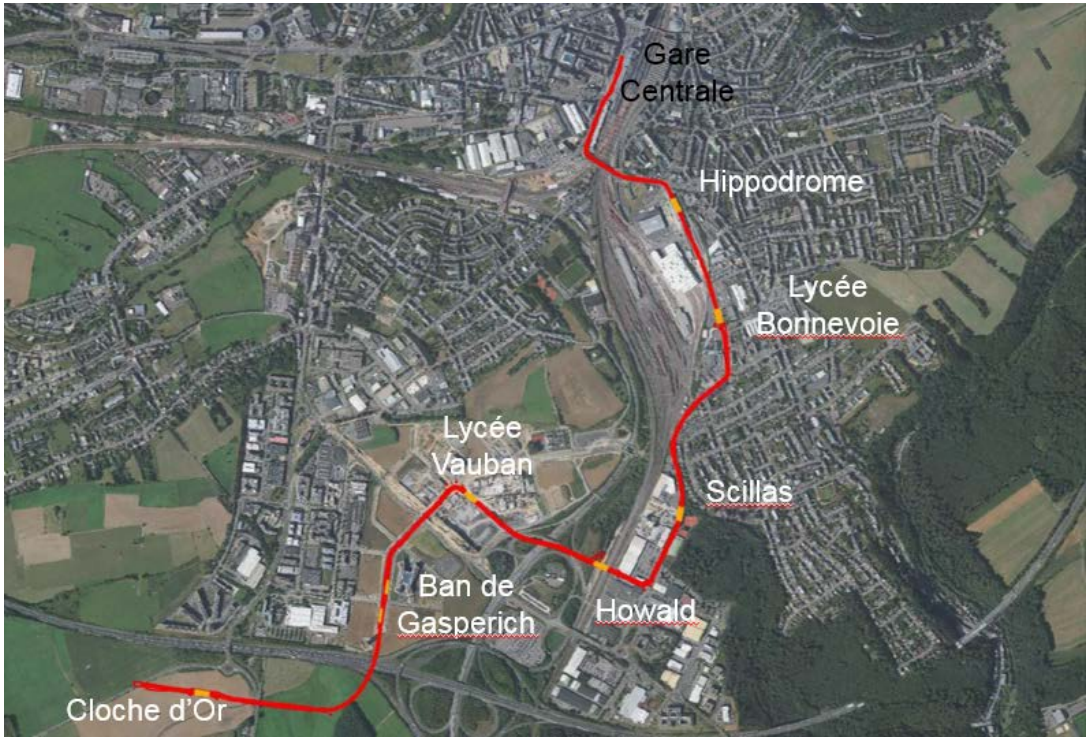
2016 : Les travaux débutent pour la construction de la ligne.

2017: 10 décembre 2017 : Inauguration du **premier tronçon qui relie** le Pont Rouge et le Circuit de la Foire internationale

Prolongements de la ligne initiale

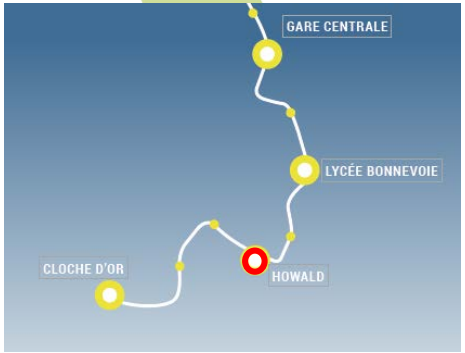
- Procédure EIE : le Gouvernement en conseil entérine le tracé des extensions et l'envergure des mesures compensatoires entre :
  - Gare Centrale – Cloche d'Or
  - Luxexpo – Aéroport Findel
- Finalisation des études APD
- Dépôt des projets de loi de financement

Tronçon Gare Centrale – Cloche d'Or



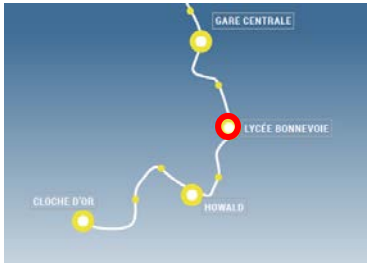
- Un prolongement de 4,9 km depuis la Place de la Gare
- 7 stations pour desservir les quartiers et relier 3 pôles d'échanges importants :
  - Lycée Bonnevoie
  - Howald
  - Cloche d'Or
- Un projet qui s'inscrit dans le développement urbain de la Ville de Luxembourg et d'Hesperange
- Un projet étroitement lié aux nouvelles infrastructures routières réalisées par le MDDI/Administration des Ponts et Chaussées

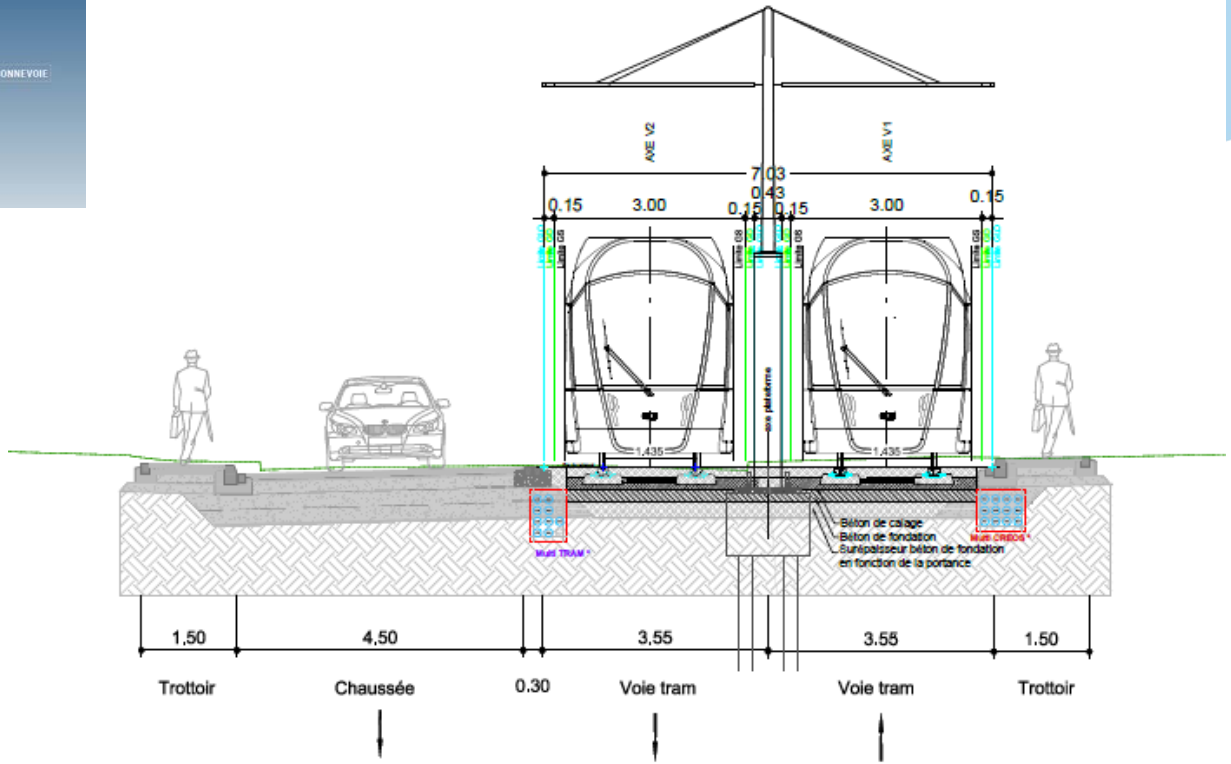
Tronçon Gare Centrale – Cloche d’Or



Tronçon Gare Centrale – Cloche d'Or

Tronçon Gare Centrale – Cloche d'Or





Tronçon Gare Centrale – Cloche d'Or

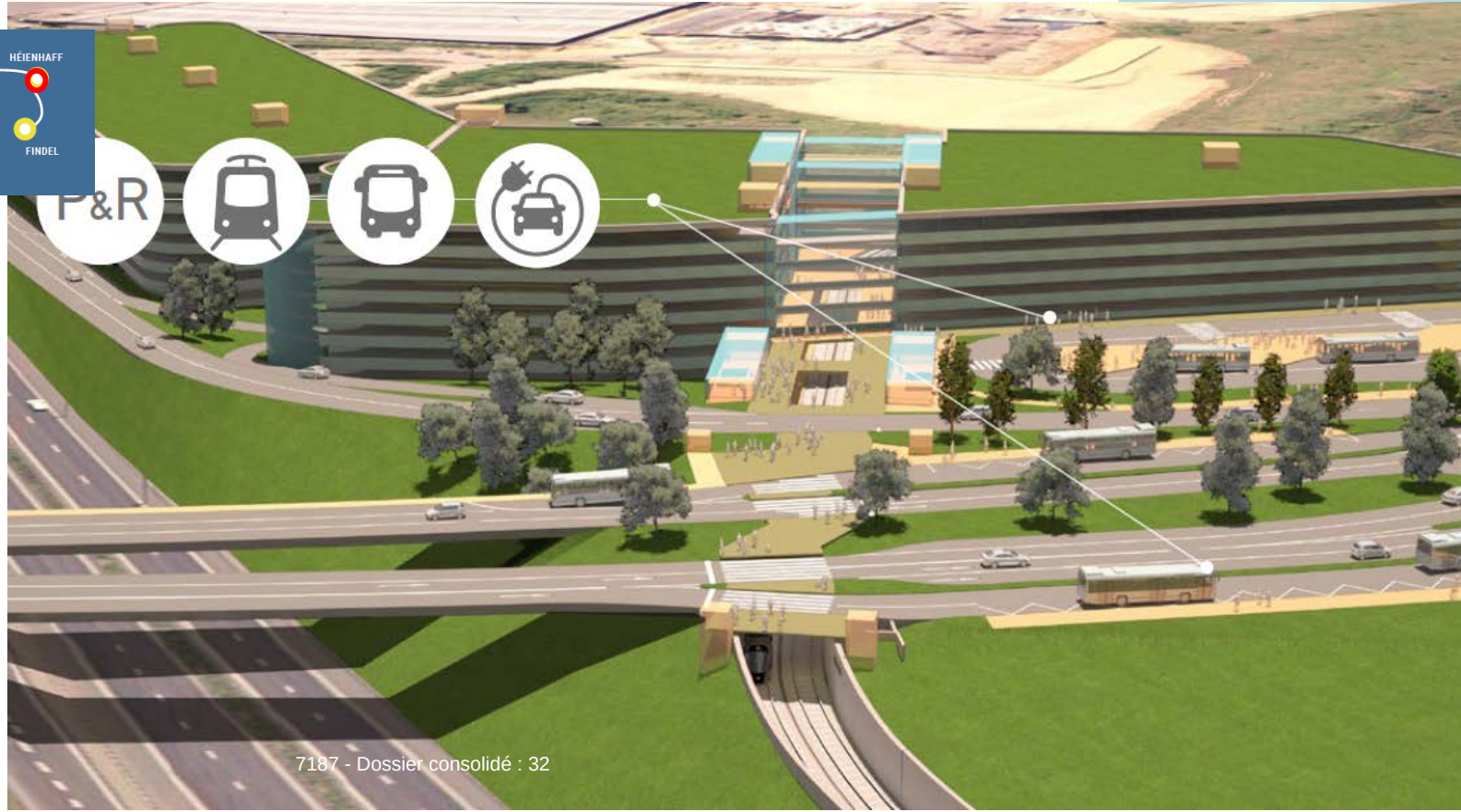
Mesures compensatoires

- Il est constatée la présence éventuelle d'espèces protégées dans les bâtiments ou ponts qui seront démolis. Il s'agit de chauve-souris, de lézards des murailles et de muscardins.
- Des mesures d'atténuation et d'éventuelles mesures compensatoires seront prises et un contrôle des bâtiments avant démolition sera effectué pour éviter la dégradation ou la destruction de leur habitat (article 17 et 20 de la loi modifiée du 19 janvier 2004 relative à la Nature).
- La perte des arbres d'alignement sera compensée par une compensation en dehors du tracé dans des zones urbanisées. La création de nouvelle surface de forêt feuillue de 345 à 480 m2 en privilégiant le boisement en limite de la Zone Spéciale de Conservation Grünewald (LU0001022)

Tronçon Luxexpo – Aéroport Findel

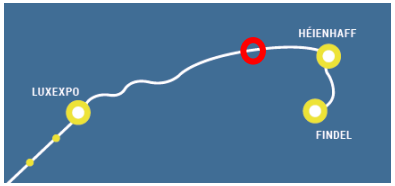
- Un prolongement de **3,9 km** depuis le Circuit de la Foire internationale
- **2 stations** pour desservir le futur pôle d'échange du Héienhaff et l'Aérogare du Findel
- Un projet qui s'inscrit dans le développement urbain autour de l'aéroport
- Un projet étroitement lié aux nouvelles infrastructures réalisées par le MDDI/Administration des Ponts et Chaussées

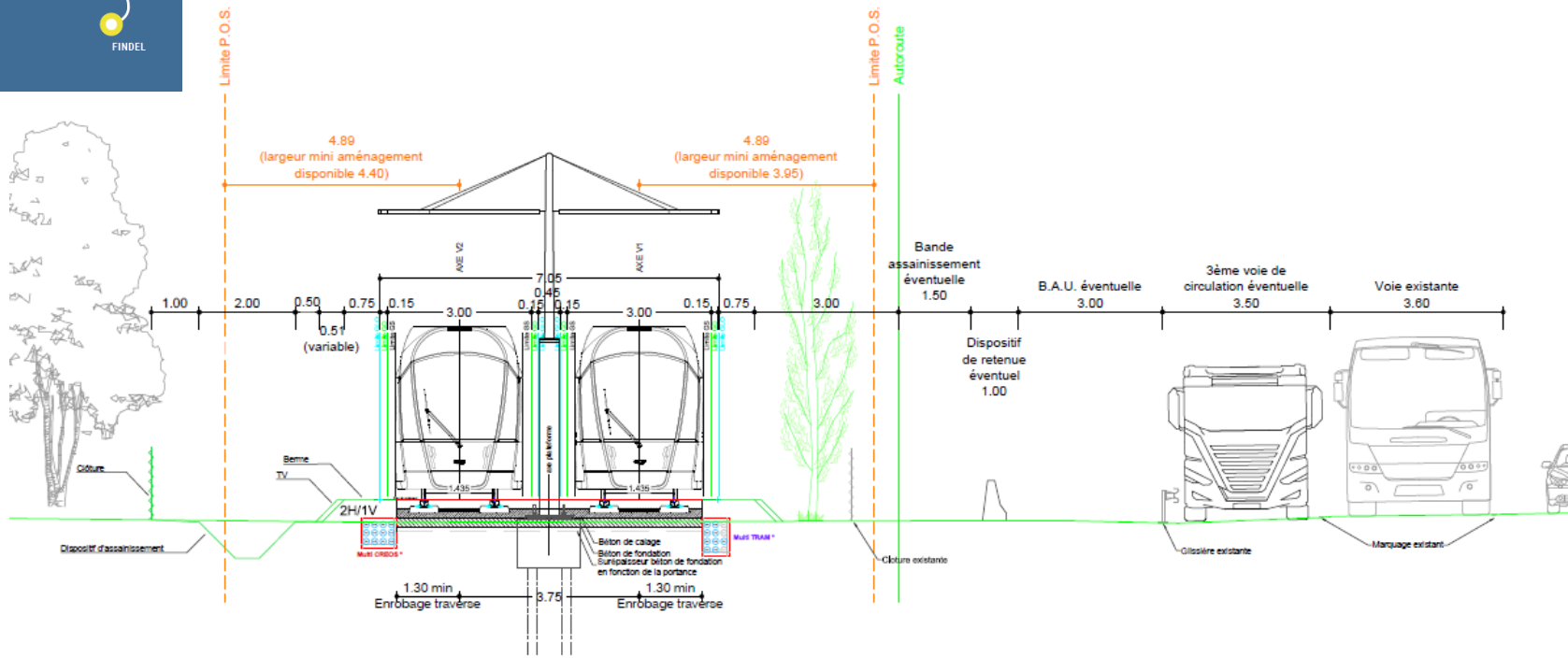
Tronçon Luxexpo – Aéroport Findel



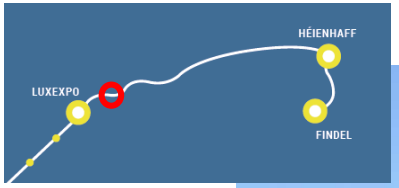
Tronçon Luxexpo – Aéroport Findel

Tronçon Luxexpo – Aéroport Findel

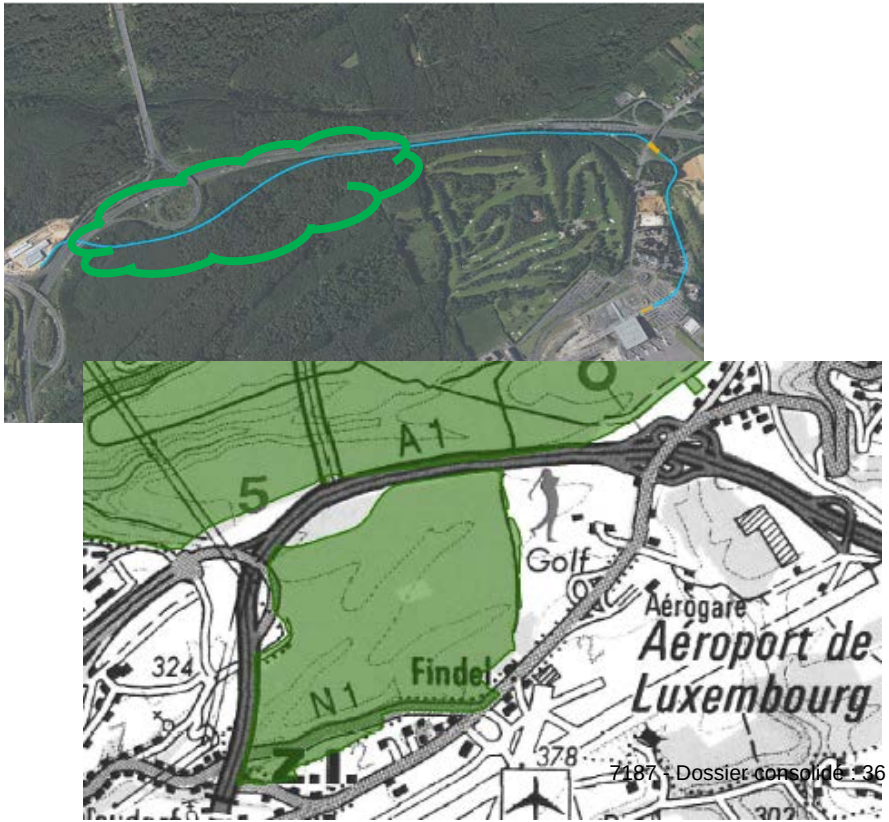




Tronçon Luxexpo – Aéroport Findel



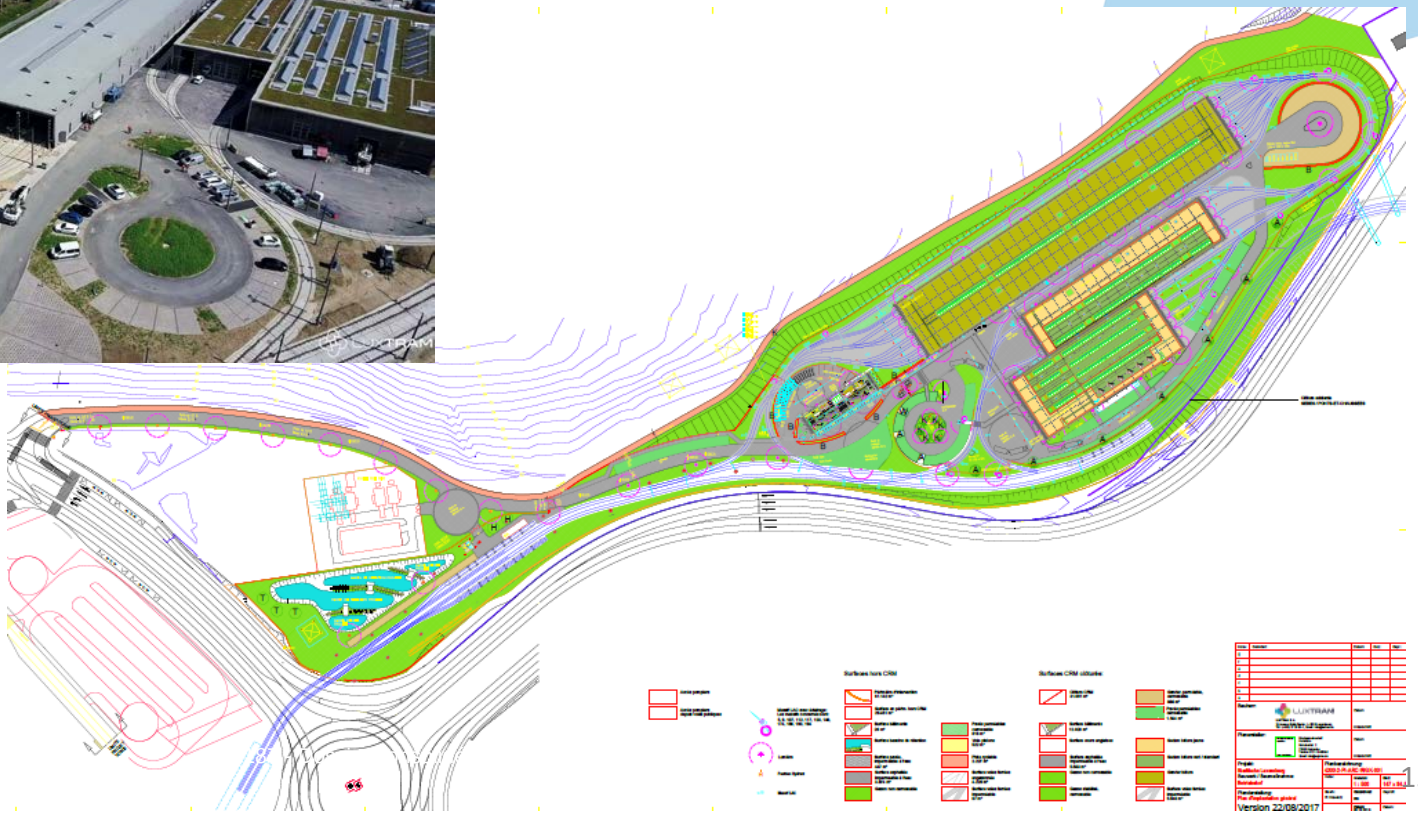
Tronçon Luxexpo – Aéroport Findel



Mesures compensatoires :

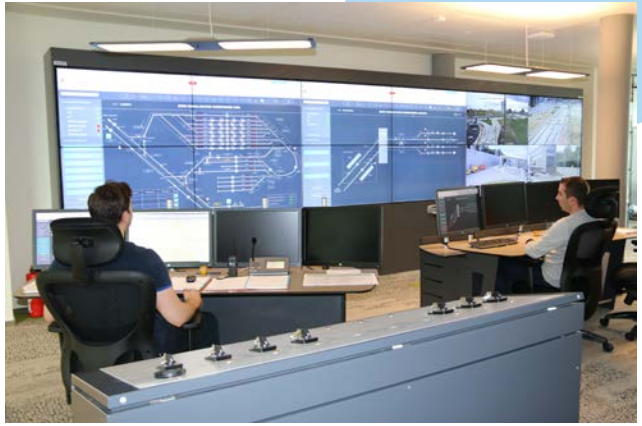
- La création de 6,97 à 9,68 ha de nouvelle forêt feuillue (hêtraie du type 9110, 9130) destinée à renforcer la cohérence du réseau Natura 2000 au Luxembourg avant le début du chantier ;
- La création/l'amélioration de structures d'habitats en faveur de l'espèce Oreillard roux et revalorisation de son territoire de chasse à l'intérieur de la forêt sur une surface comprise entre 4 et 6ha, en fonction de la qualité des surfaces considérées à l'intérieur du massif du Grünewald ;
- La revitalisation anticipée sur une surface d'un hectare pour le muscardin à proximité du site où il a été détecté sans entraver les objectifs de conservation de la zone de protection communautaire ;
- La réalisation de plantations de protection contre le bruit et la lumière entre la ligne du tram et la forêt au sud à l'intérieur de la ZSC et entre la ligne du tram et l'autoroute ;
- Le monitoring de l'efficacité des plantations de protection.

Le Centre de Remisage et de Maintenance déjà opérationnel



Le Centre de Remisage et de Maintenance déjà opérationnel

- Ses fonctions
  - Le remisage, l'entretien et la maintenance des rames, **inclus les rames supplémentaires** nécessaires pour l'exploitation des prolongations
  - La maintenance des installations fixes
  - Le Poste de commande Centralisé (PCC), **centre névralgique** du réseau tramway
  - Le siège de la société Luxtram S.A.
- En quelques chiffres :
  - 33 000 m2 dont 18 000 m2 bâtis
  - 17 voies assurant toutes les fonctions de maintenance, d'entretien et de remisage pour 4 km de voie ferrée



Le matériel roulant

1 RAME EN CHIFFRES

Constructeur :
CAF (Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles)

Lieu de production :
Saragosse (Espagne), une ville située entre Madrid et Barcelone

Modèle choisi :
URBOS™ avec un design spécifique pour le Luxembourg

100 % électrique

Largeur : 2,65 m

Longueur : 45 m

Capacité : jusqu'à 420 passagers

Embarquement via 16 portes doubles (8 de chaque côté)

Poids d'une rame : +/- 64 T

Poids d'un module ACR (super condensateur) en toiture : 2,6 T

Motricité assurée par **3 bogies moteurs de 5 300 kg** et un **bogie porteur de 3 100 kg**

Chaque rame disposera d'un **défibrillateur semi-automatique**

Chaque banquette de deux sièges disposera d'un **port USB**

Tram bidirectionnel
2 cabines conducteurs

- Le constructeur CAF désigné en mai 2015 pour construire et fournir les rames pour les 16 km de la ligne entre Cloche d'or et Findel
- Design spécifique pour le réseau de Luxembourg

- 12 rames sont nécessaires pour exploiter les extensions de la ligne initiale
  - 7 rames pour l'exploitation vers Cloche d'or
  - 5 rames pour l'exploitation vers Findel

Un investissement à la hauteur des enjeux de mobilité

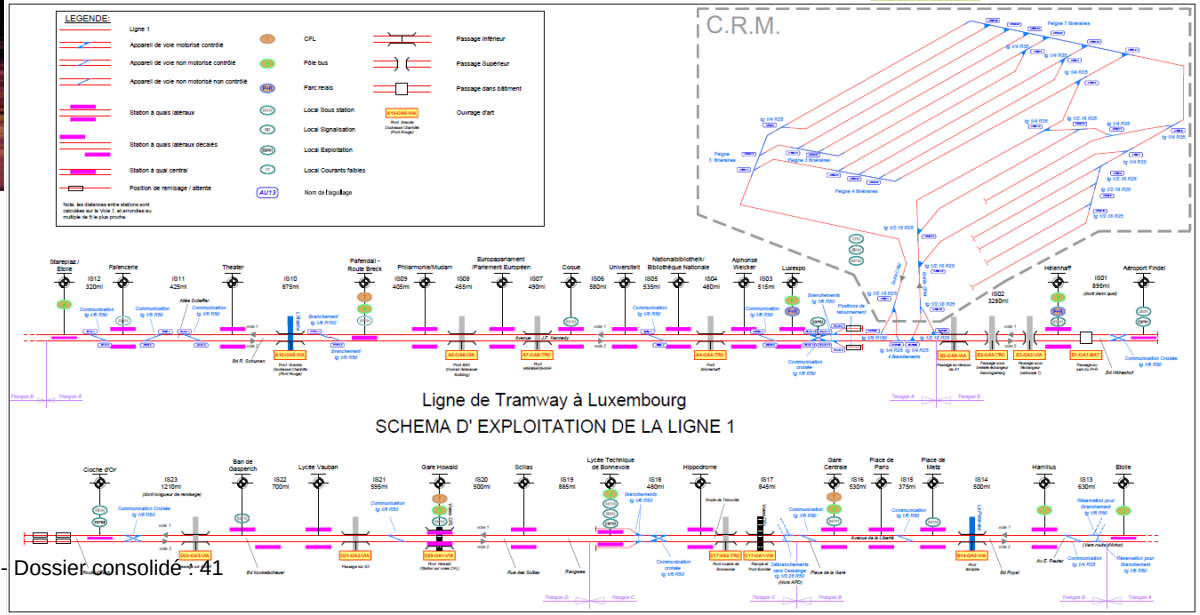
- **214 000 000 € HTVA** pour la construction des infrastructures ferroviaires et des stations, l'achat des rames supplémentaires et toutes les mesures d'accompagnement et de compensation
  - Entre la Gare Centrale et la Cloche d'Or : 114 900 000 € HT
    4,9km – 7 rames – 7 stations desservant 3 pôles d'échange
  - Entre le Circuit de la Foire internationale et l'aéroport du Findel : 99 100 000 € HT
    3,9km – 5 rames – 2 stations desservant 2 pôles d'échange

- Les installations du CRM actuel accueilleront toutes les rames et permettront leur entretien et leur maintenance sans investissements supplémentaires.

- Un financement porté à **100% par l'Etat** pour l'investissement.

Une mobilité interconnectée et complémentaire

- Aux heures de pointe :
  - une rame **toutes les 3 minutes** sur le tronçon central entre Lycée Bonnevoie et Luxexpo
  - Une fréquence de **6 minutes** entre Lycée Bonnevoie et Cloche d'or et entre Luxexpo et Findel



Merci pour votre attention

LUXTRAM

07

Session ordinaire 2017-2018

RM/JCS P.V. DEVDU 07

Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 23 novembre 2017

Ordre du jour :

1. Approbation du projet de procès-verbal du 6 novembre 2017

2. 7135 Projet de loi relatif à la rénovation et à l'extension du Lycée Michel Rodange à Luxembourg
   - Rapporteur : Madame Josée Lorsché
   - Présentation et adoption d'un projet de rapport

3. 6984 Projet de loi sur l'attribution des contrats de concession
   - Désignation d'un Rapporteur
   - Examen de l'avis du Conseil d'État

4. 7144 Projet de loi relatif à la mise à 2 x 3 voies de l'autoroute A3
   - Désignation d'un Rapporteur
   - Continuation de l'échange de vues

5. 7187 Débat d'orientation sur le financement des grands projets d'infrastructure réalisés par l'État
   - Rapporteur : Madame Josée Lorsché
   - Continuation de l'échange de vues

6. Divers

*

Présents : M. Gilles Baum, M. Yves Cruchten, M. Gusty Graas, M. Max Hahn, M. Aly Kaes, M. Henri Kox, M. Marc Lies, Mme Josée Lorsché, M. Roger Negri, M. Marco Schank, M. David Wagner, M. Serge Wilmes

M. Marc Angel, remplaçant M. Georges Engel
M. Laurent Zeimet, remplaçant Mme Sylvie Andrich-Duval

M. François Bausch, Ministre du Développement durable et des Infrastructures

M. Claude Pauly, M. Romain Spaus, Mme Véronique Wiot, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures

Mme Anne Negretti, Mme Carole Schmit, de l'Administration des bâtiments publics
M. Roland Fox, de l'Administration des ponts et chaussées

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

*

Présidence : Mme Josée Lorsché, Présidente de la Commission

*

1. Approbation du projet de procès-verbal du 6 novembre 2017

Le projet de procès-verbal sous rubrique est approuvé.

2. 7135 Projet de loi relatif à la rénovation et à l'extension du Lycée Michel Rodange à Luxembourg

Madame la Présidente-Rapportrice présente succinctement son projet de rapport, pour les détails exhaustifs duquel il est renvoyé au document parlementaire afférent.

Cette présentation ne soulève aucun commentaire.

Le projet de rapport est adopté à l'unanimité des membres présents, qui proposent le modèle de temps de parole de base pour les débats en séance plénière.

3. 6984 Projet de loi sur l'attribution des contrats de concession

Monsieur Henri Kox est nommé Rapporteur du projet de loi sous rubrique.

Les représentants gouvernementaux présentent succinctement le projet de loi, pour les détails exhaustifs duquel il est renvoyé au document parlementaire afférent.

Les membres de la Commission examinent ensuite les articles du projet, à la lumière de l'avis du Conseil d'État du 24 octobre 2017 et en se basant sur le tableau synoptique annexé au présent procès-verbal.

L'examen de ce tableau ne soulève aucun commentaire, sauf en ce qui concerne le paragraphe 5 de l'article 32 (voir page 33 du document annexé). Sur ce point précis, plusieurs intervenants estiment que le libellé proposé est trop vague et devrait être adapté en s'inspirant, par exemple, de la législation relative aux établissements classés[1].

Après avoir entériné cette modification, les membres de la Commission adoptent les amendements parlementaires repris dans le tableau synoptique. Ils décident cependant de tenir en suspens l'envoi de la lettre d'amendements au Conseil d'État. En effet, plusieurs des amendements au projet de loi sous rubrique sont similaires aux amendements adoptés par la commission parlementaire à l'endroit du projet de loi n°6982 en date du 19 octobre dernier. Les membres de la Commission souhaitent donc attendre les remarques que le Conseil d'État émettra à l'endroit desdits amendements afin de pouvoir modifier, le cas

[1] Les articles 10 et 16 de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés évoquent une publication « dans au moins quatre journaux quotidiens imprimés et publiés au Grand-Duché ».

échéant, les amendements au projet de loi sous rubrique pour rencontrer les éventuelles critiques de la Haute Corporation.

Une réunion en ce sens sera organisée en janvier 2018.

4. 7144 Projet de loi relatif à la mise à 2 x 3 voies de l'autoroute A3

Mme Josée Lorsché est nommée Rapportrice du projet de loi.

Monsieur le Ministre donne à considérer que les travaux prévus par le projet de loi sous rubrique avaient été envisagés depuis plusieurs années pour être ensuite supprimés du programme pluriannuel à cause des nombreuses mesures d'économie mises en place suite à la crise économique et financière de 2008. Il est depuis apparu évident que l'élargissement de l'A3 devait à nouveau être inscrit dans le Plan directeur sectoriel « Transports », d'une part, en raison de la congestion de cette autoroute et, d'autre part, afin de permettre le bon fonctionnement de la plate-forme ferroviaire multimodale de Bettembourg et des zones d'activités avoisinantes.

L'échange de vues entamé au cours de la réunion du 6 novembre dernier est poursuivi. De cet échange de vues, il convient de retenir les points saillants suivants :

- Suite à l'intervention d'un membre de la Commission au cours de ladite réunion du 6 novembre 2017, les représentants gouvernementaux s'étaient engagés à réexaminer la prolongation des écrans antibruit afin de parer aux nuisances sonores auxquelles est confrontée toute la partie sud-est de la localité de Bettembourg. De l'avis de Monsieur le directeur de l'Administration des ponts et chaussées et après vérification auprès des experts en acoustique, il apparaît que les écrans anti-bruit ont été correctement dimensionnés et apporteront une amélioration sensible. Afin d'informer la population impactée par ces mesures, des réunions supplémentaires, en sus de celles ayant déjà eu lieu, seront organisées avec les communes concernées.

- Dans le même ordre d'idées et afin de réduire les nuisances sonores engendrées par l'autoroute, d'autres solutions sont étudiées, comme la réduction de la vitesse maximale autorisée ou l'utilisation d'un revêtement routier censé atténuer le bruit de roulement des pneumatiques. Monsieur le directeur de l'Administration des ponts et chaussées informe cependant que ce type de revêtement comporte des inconvénients, en ce sens qu'il s'abîme plus rapidement et qu'il doit donc être remplacé plus régulièrement.

- Il n'a pas encore été décidé de l'usage de la troisième voie qui sera construite (voie normale, voie dédiée au covoiturage, voie dédiée aux transports en commun…). Monsieur le Ministre se déclare cependant en faveur de l'utilisation optimale des capacités supplémentaires de l'A3. Un membre de la Commission déplore qu'une décision aussi importante n'ait pas été prise avant que le projet ne soit soumis à l'approbation de la Chambre des Députés.

- Suite à une remarque relative à la congestion importante du réseau routier aux abords de la capitale, Monsieur le Ministre donne à considérer que le covoiturage n'est qu'une partie de la solution. À cela s'ajoute la construction de parkings-relais en dehors de la ville, et notamment aux frontières, l'augmentation prochaine de la capacité de transport des trains, la réflexion actuellement menée par le groupe de travail « couloirs pour bus » dans le but de rendre les transports en commun par route plus performants, la mise en service prochaine de plusieurs pôles d'échange... Monsieur le Ministre est cependant

d'avis que toutes ces mesures ne serviront à rien si l'on ne réfléchit pas à un nouveau modèle de croissance, tout en mettant en place une décentralisation réfléchie et avisée.

- Concernant les répercussions du chantier sur le réseau routier secondaire et l'inquiétude des communes avoisinantes au regard du trafic supplémentaire qui risque d'y être engendré, Monsieur le Ministre, sans pour autant nier les inconvénients inhérents à la réalisation des travaux, estime que les communes limitrophes ne devraient pas être trop impactées. Il insiste, dans ce contexte, sur le fait que les travaux d'élargissement de l'A3 sont absolument nécessaires au vu de l'évolution du trafic sur cet axe. Afin de minimiser les gênes occasionnées par le chantier, il faudra planifier et coordonner les travaux de manière optimale.

- Suite à une question relative à l'illustration reprise à la page 22 du document parlementaire 7411/00 qui montre la comparaison des gabarits autoroutiers existants et projetés dans la section courante du projet, il est précisé que les dimensions retenues sont conformes aux standards internationaux.

- Suite à l'interrogation d'un membre de la Commission, exprimée au cours de la réunion du 6 novembre dernier, quant au bien-fondé de l'installation de carrefours à feux tricolores aux sorties de l'autoroute en direction des localités de Bettembourg et Dudelange, il est précisé que ces feux seront équipés de capteurs faisant en sorte de maintenir la fluidité et de ne pas engendrer des embouteillages susceptibles de s'étendre jusque sur l'autoroute.

- Une piste cyclable sera construite entre Bettembourg et Peppange. Un avant-projet est en cours d'élaboration et les travaux de construction devraient être effectués assez rapidement, indépendamment des travaux à réaliser sur l'autoroute.

- Monsieur le Ministre informe de son souhait d'organiser un débat de consultation sur la mobilité au printemps prochain. Ce débat sera accompagné d'un rapport transmis à la Chambre des Députés en avril 2018 qui esquissera la mise à jour de la stratégie pour une mobilité durable (MODU 2). Il permettra au Gouvernement d'intégrer les réflexions de la Chambre des Députés dans la stratégie MODU 2, qui sera finalisée en mai 2018.

- Suite à une question afférente, Monsieur le Ministre signale qu'une étude d'impact et une analyse coûts-avantages est réalisée pour tous les projets d'infrastructure en rapport avec la mobilité. A court terme, un logiciel performant, mis en place dans le cadre de la stratégie Rifkin, sera également disponible et pourra être utilisé pour le projet sous rubrique ainsi que pour la finalisation de la stratégie MODU 2.

5. 7187 Débat d'orientation sur le financement des grands projets d'infrastructure réalisés par l'État

Un membre de la Commission s'interroge sur le réaménagement de la N7 au nord du pays, notamment dans le contexte de la construction programmée d'une infrastructure routière d'envergure relayant St-Vith en Belgique à Wemperhardt, construction qui ne manquera pas, à son avis, d'accroître sensiblement le trafic du côté luxembourgeois. Monsieur le Ministre estime que cette infrastructure routière ne devrait pas se concrétiser, ni à court, ni à moyen terme.

Dans le même contexte et suite à une demande d'information relative aux travaux d'aménagement d'un by-pass au rond-point Fridhaff, Monsieur le Ministre informe que le

dossier de soumission est en cours d'approbation et que les travaux commenceront sous peu.

6. Divers

Aucun point divers n'a été abordé.

Luxembourg, le 8 décembre 2017

La Secrétaire,
Rachel Moris

La Présidente,
Josée Lorsché

PL n° 6984 sur l'attribution de contrats de concession – Corrections et amendements suite à l'avis du Conseil d'État du 24 octobre 2017)

Texte proposé suite à l'avis du Conseil d'État du 24 octobre 2017	Explications / Commentaire
Intitulé : **Texte coordonné du projet de loi** **1. sur l'attribution des contrats de concession** **2. modifiant le Code pénal ainsi que la loi du 10 novembre 2010 instituant les recours en matière de marchés publics**	L'intitulé du projet de loi est corrigé suite à l'observation faite par le C.E. (cf. p. 3 de son avis) et pour rendre compte des modifications apportées à au Code pénal (cf. p. 14 de son avis) et la loi du 10 novembre 2010 instituant les recours en matière de marchés publics.

TITRE Ier - OBJET, CHAMP D'APPLICATION, PRINCIPES ET DÉFINITIONS	*Corrigé suivant observations d'ordre légistique du C.E. p. 18*
CHAPITRE Ier - CHAMP D'APPLICATION, PRINCIPES GÉNÉRAUX ET DÉFINITIONS	*Corrigé suivant observations d'ordre légistique du C.E. p. 18*
SECTION Ire - OBJET, CHAMP D'APPLICATION, PRINCIPES GÉNÉRAUX, DÉFINITIONS ET SEUILS	*Corrigé suivant observations d'ordre légistique du C.E. p. 18*
Art. 1er. Objet et champ d'application.	*Corrigé suivant observations d'ordre légistique du C.E. (dans le cadre du PL n° 6982)*
(1) La présente loi établit les règles applicables aux procédures de passation de contrats de concession par des pouvoirs adjudicateurs et des entités adjudicatrices, lorsque ~~leur~~ la valeur estimée n'est pas inférieure aux seuils prévus ~~dépasse le seuil prévu~~ à l'article 8.	Corrigé suite à opposition formelle du C.E. p.3. ; *n.b. :* étant donné que l'expression a été reprise telle qu'indiquée dans l'avis du C.E., la correction ne doit pas être considérée comme un amendement
L'article 2 s'applique aux contrats de concession dont la valeur estimée est inférieure aux seuils prévus à l'article 8. ~~Lorsque la valeur estimée d'un contrat de concession est inférieure aux seuils prévus à l'article 8, les règles procédurales de la présente loi s'appliquent de manière facultative. Si un pouvoir adjudicateur ou une entité adjudicatrice décide de conférer une publicité par un avis de concession, la publicité au niveau national est suffisante. Une telle publicité comporte obligatoirement l'annonce par la voie de la presse indigène.~~	Suite à l'opposition formelle émise par le C.E., p. 4, et afin que l'article 1er du projet de loi conserve un contenu semblable à celui de l'article 1er de la directive qu'il transpose, il est proposé de déplacer les règles qui s'appliqueront aux contrats de concessions dont la valeur estimée est inférieure aux seuils européens dans un article distinct (en l'occurrence, l'article 2). Par ailleurs, il est proposé d'adapter la numérotation des paragraphes de manière identique à celle de l'article 1er de la directive 2014/23.

(2) La présente loi s'applique à l'attribution de concessions de travaux ou de services à des opérateurs économiques par :	
a) les pouvoirs adjudicateurs ; ou	
b) les entités adjudicatrices, pour autant que les travaux et services sont destinés à l'exercice de l'une des activités visées à l'annexe II.	
(3) La présente loi s'applique sous réserve de l'article 346 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.	
(4) Les accords, décisions ou autres instruments juridiques qui organisent le transfert de compétences et de responsabilités en vue de l'exécution de missions publiques entre pouvoirs adjudicateurs ou entités adjudicatrices ou groupements de pouvoirs adjudicateurs ou d'entités adjudicatrices, et qui ne prévoient pas la rémunération des prestations contractuelles~~, sont considérés comme relevant de l'organisation interne de l'État et, à ce titre,~~ ne sont en aucune manière affectés par la présente loi.	Corrigé suite à observation du C.E. p.4 ; *n.b. :* étant donné que l'expression a été reprise telle qu'indiquée dans l'avis du C.E., la correction ne doit pas être considérée comme un amendement
Art. 2. ~~Principe de libre administration par les pouvoirs publics.~~ Règles applicables aux contrats de concession dont la valeur est inférieure aux seuils prévus à l'article 8~~.~~	Corrigé suite à l'observation formulée par le C.E. en p. 4 ; *n.b.* le texte proposé en remplacement doit être considéré comme un **amendement parlementaire.**
~~(1) La présente loi reconnaît le principe de libre administration par les autorités nationales, régionales et locales, conformément au droit national et de l'Union européenne. Ces autorités sont libres de décider du mode de gestion qu'elles jugent le plus approprié pour l'exécution de travaux ou la prestation de services, pour assurer notamment un niveau élevé de qualité, de sécurité et d'accessibilité, l'égalité de traitement et la promotion de l'accès universel et des droits des usagers en matière de services publics.~~ ~~Les autorités peuvent choisir d'exécuter leurs missions d'intérêt public en utilisant leurs propres ressources ou en coopération avec d'autres autorités, ou de déléguer ces missions à des opérateurs économiques.~~ **Lorsque la valeur estimée du contrat de concession est inférieure aux seuils prévus à l'article 8, les dispositions de la présente loi s'appliquent, excepté l'article 26, l'article 30 paragraphes 1er, 2 et 3, l'article 31, l'article 32, paragraphes 1er à 4 et l'article 45.** **Pour les contrats visés à l'alinéa 1er, les pouvoirs adjudicateurs et les entités adjudicatrices qui souhaitent attribuer une concession font connaître leur**	Le contenu de l'article 2 a été omis suite à l'observation du C.E. p.5 ; et remplacé par les dispositions relatives aux contrats de concession dont la valeur est inférieure aux seuils européens. Il est proposé de faire appliquer une majeure partie des règles de la présente loi aux contrats de concession dont la valeur ne dépasse pas celle rendant les dispositions de la directive 2013/24/UE obligatoires. En effet, le Conseil d'Etat a formulé une opposition formelle pour la raison que le paragraphe (2) de l'article 1er ne répondait, selon lui, pas aux exigences de la sécurité juridique. Selon le Conseil d'État *« les concessions de moindre envergure n'échappent pas complètement à l'emprise du droit européen, mais restent soumises aux principes généraux du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE) », « que sont notamment les principes :* - *d'égalité de traitement,* - *de non-discrimination,* - *de reconnaissance mutuelle,*

intention au moyen d'un avis de concession simplifié, publié au niveau national, conformément à l'article 32, paragraphe 5. **Par dérogation à l'alinéa 2, les pouvoirs adjudicateurs et les entités adjudicatrices ne sont pas tenus de publier un avis de concession simplifié dans les hypothèses prévues à l'article 30, paragraphes 4 et 5.**	- *de proportionnalité* - *de transparence. »* Rendre applicable à la passation des contrats de concession, dont la valeur estimée se situe sous le seuil européen, les règles prévues par la directive 2014/23 permettrait d'apporter un cadre juridique qui est susceptibles de contribuer à garantir que les principes édités par le TFUE seront respectés (c'est bien là le but de ces règles), sans cependant créer des contraintes disproportionnées dans la mesure où les règles édictées par la directive 2014/23 constituent une base (c'est-à-dire un cadre), sans aller autant dans le détail des règles procédurales strictes applicables en matière de marchés publics. Par ailleurs, cette solution permettrait de rencontrer l'opposition formelle du Conseil d'État sans devoir créer des règles distinctes (tel que cela est le cas pour les marchés publics), ce qui a le mérite de faciliter l'appréhension par les usagers de la matière. Il est dès lors proposé de rendre ce « cadre » de règles applicables aux concessions de moindre envergure, mais simplifiant les règles de publicité (une publicité au niveau national / portail des marchés publics étant suffisante). *n.b.* le texte proposé en remplacement doit être considéré comme un **amendement parlementaire.**
~~(2) La présente loi n'affecte pas les régimes de la propriété. En particulier, elle n'impose pas la privatisation d'entreprises publiques qui fournissent des services au public.~~	
Art. 3. Principes d'égalité de traitement, de non-discrimination et de transparence~~.~~	*Corrigé suivant observations d'ordre légistique du C.E. (dans le cadre du PL n° 6982)*
Les pouvoirs adjudicateurs et les entités adjudicatrices traitent les opérateurs économiques sur un pied d'égalité et sans discrimination et agissent de manière transparente et proportionnée. La procédure d'attribution d'une concession, y compris l'estimation de sa valeur, ne peut être conçue avec l'intention de la soustraire au champ d'application de la présente loi ou de favoriser ou défavoriser indûment certains opérateurs économiques ou certains travaux, fournitures ou services.	Corrigé suite à observation du C.E. p. 5 ; *n.b. :* étant donné que la correction a été effectuée telle qu'indiquée dans l'avis du C.E., elle ne doit pas être considérée comme un amendement

Les pouvoirs adjudicateurs et les entités adjudicatrices **garantissent** ~~visent à garantir~~ la transparence de la procédure d'attribution et de l'exécution du contrat, tout en respectant l'article 27.	
Art. 4. ~~**Liberté de définir les services d'intérêt économique général.**~~ **Services d'intérêt général non économiques**	Corrigé suite à l'observation du C.E., p. 5 ; *n.b. :* étant donné que l'expression a été reprise telle qu'indiquée dans l'avis du C.E., la correction ne doit pas être considérée comme un amendement
~~La présente loi ne porte pas atteinte à la faculté des États membres de définir, conformément au droit de l'Union européenne, ce qu'ils entendent par services d'intérêt économique général, la manière dont ces services devraient être organisés et financés conformément aux règles relatives aux aides d'État ou les obligations spécifiques auxquelles ils devraient être soumis. De même, la présente loi n'a pas d'incidence sur la façon dont les États organisent leurs systèmes de sécurité sociale.~~ Les services d'intérêt général non économiques ne relèvent pas du champ d'application de la présente loi.	Corrigé suite à l'observation du C.E., p. 5 ; *n.b. :* la correction ne doit pas être considérée comme un amendement
Art. 5. Définitions~~.~~	*Corrigé suivant observations d'ordre légistique du C.E. (dans le cadre du PL n° 6982)*
On entend par:	
1) « concessions », des concessions de travaux ou de services au sens des lettres a) et b) :	
a) « concession de travaux », un contrat conclu par écrit et à titre onéreux par lequel un ou plusieurs pouvoirs adjudicateurs ou entités adjudicatrices confient l'exécution de travaux à un ou plusieurs opérateurs économiques, la contrepartie consistant soit uniquement dans le droit d'exploiter les ouvrages qui font l'objet du contrat, soit dans ce droit accompagné d'un prix ;	
b) « concession de services », un contrat conclu par écrit et à titre onéreux par lequel un ou plusieurs pouvoirs adjudicateurs ou entités adjudicatrices confient la prestation et la gestion de services autres que l'exécution de travaux visée à la lettre a) à un ou plusieurs opérateurs économiques, la contrepartie consistant soit uniquement dans le droit d'exploiter les services qui font l'objet du contrat, soit dans ce droit accompagné d'un prix ;	
L'attribution d'une concession de travaux ou d'une concession de services implique le transfert au concessionnaire d'un risque d'exploitation lié à l'exploitation de ces travaux ou services, comprenant le risque lié à la demande, le risque lié à l'offre ou les deux. Le concessionnaire est réputé assumer le risque d'exploitation lorsque, dans des conditions d'exploitation normales, il n'est pas certain d'amortir les investissements qu'il a effectués ou les coûts qu'il a supportés	

lors de l'exploitation des ouvrages ou services qui font l'objet de la concession. La part de risque transférée au concessionnaire implique une réelle exposition aux aléas du marché, telle que toute perte potentielle estimée qui serait supportée par le concessionnaire ne doit pas être purement nominale ou négligeable ;	
2) « opérateur économique », toute personne physique ou morale ou entité publique, ou groupement de ces personnes ou entités, y compris des associations temporaires d'entreprises, qui offre l'exécution de travaux ou d'ouvrages, la fourniture de produits ou la prestation de services sur le marché ;	
3) « candidat », un opérateur économique qui a sollicité une invitation ou a été invité à participer à la procédure d'attribution d'une concession ;	
4) « soumissionnaire », un opérateur économique qui a présenté une offre ;	
5) « concessionnaire », un opérateur économique auquel une concession a été attribuée ;	
6) « écrit(e) » ou « par écrit », tout ensemble de mots ou de chiffres qui peut être lu, reproduit, puis communiqué, y compris les informations transmises et stockées par des moyens électroniques ;	
7) « exécution de travaux », soit l'exécution, soit conjointement la conception et l'exécution de travaux relatifs à l'une des activités mentionnées à l'annexe I ou d'un ouvrage, soit la réalisation, par quelque moyen que ce soit, d'un ouvrage répondant aux exigences définies par le pouvoir adjudicateur ou l'entité adjudicatrice qui exerce une influence décisive sur le type d'ouvrage ou la conception de l'ouvrage ;	
8) « ouvrage », le résultat d'un ensemble de travaux de bâtiment ou de génie civil destiné à remplir par lui-même une fonction économique ou technique ;	
9) « moyens électroniques », un équipement électronique de traitement (y compris la compression numérique) et de stockage de données transmises, acheminées et reçues par câble, par voie hertzienne, par moyens optiques ou par d'autres moyens électromagnétiques ;	
10) « droits exclusifs », les ~~des~~ droits accordés par ~~une~~ l'autorité compétente ~~d'un État membre~~ au moyen de toute ~~loi, de tout règlement ou de toute~~ disposition législative, réglementaire ou administrative ~~publiée qui est compatible avec les traités~~ ayant pour effet de réserver à un seul opérateur économique l'exercice d'une activité ~~à un seul opérateur économique~~ visée à l'annexe II et d'affecter substantiellement la capacité des autres opérateurs économiques d'exercer cette activité ;	Corrigé suite à l'observation du CE. p. 5 ; *n.b. :* étant donné que la correction a été effectuée telle qu'indiquée dans l'avis du C.E., elle ne doit pas être considérée comme un amendement

11) « droits spéciaux », ~~des~~ les droits accordés par ~~une~~ l'autorité compétente ~~d'un État membre~~ au moyen ~~de toute loi, de tout règlement ou de~~ toute disposition législative, réglementaire ou administrative ayant pour effet ~~de publiée qui est compatible avec les traités~~ de réserver à plusieurs opérateurs économiques l'exercice d'une activité visée à l'annexe II ~~à plusieurs opérateurs économiques~~ et d'affecter substantiellement la capacité des autres opérateurs économiques d'exercer cette activité ;	Corrigé suite à l'observation du C.E. p. 6 ; *n.b. :* étant donné que la correction a été effectuée telle qu'indiquée dans l'avis du C.E., elle ne doit pas être considérée comme un amendement
12) « document de concession », tout document fourni par le pouvoir adjudicateur ou l'entité adjudicatrice ou auquel ce pouvoir ou cette entité se réfère afin de décrire ou de définir des caractéristiques de la concession ou de la procédure de passation, y compris l'avis de concession, les spécifications techniques et fonctionnelles, le cahier des charges proposé pour la concession, les formats de présentation des documents par les candidats et les soumissionnaires, les informations sur les obligations généralement applicables et tout autre document additionnel ;	
13) « innovation », la mise en œuvre d'un produit, d'un service ou d'un procédé nouveau ou sensiblement amélioré, y compris mais pas exclusivement des procédés de production ou de construction, d'une nouvelle méthode de commercialisation ou d'une nouvelle méthode organisationnelle dans les pratiques, l'organisation du lieu de travail ou les relations extérieures de l'entreprise ;	
14) Les références aux nomenclatures applicables aux marchés publics renvoient aux « Codes CPV », ~~le "Vocabulaire commun pour les marchés publics" (Common Procurement Vocabulary, en abrégé CPV) désigne la nomenclature de référence applicable aux marchés publics~~ prévus par le règlement (CE) n° 2195/2002 ~~visé à l'article 27 de la directive 2014/23/UE~~ du Parlement européen et du Conseil ~~du 26 février 2014 sur l'attribution des contrats de concession~~ du 5 novembre 2002 relatif au vocabulaire commun pour les marchés publics, tels que modifiés par des actes délégués de la Commission européenne ~~tout en assurant la correspondance avec les autres nomenclatures existantes. Ces codes sont susceptibles d'être adaptés par des actes de la Commission européenne pris en conformité de l'article 48 de cette directive, auquel cas~~ **Le cas échéant,** ~~Les références aux nomenclatures applicables aux marchés publics renvoient aux codes CPV prévus par le règlement (CE) n° 2195/2002 relatif au vocabulaire commun pour marchés publics, tels que modifiés par des actes délégués de la Commission européenne « Codes CPV », le "Vocabulaire commun pour les marchés publics" (Common Procurement Vocabulary, en abrégé CPV) désigne la nomenclature de référence~~	Corrigé suivant observations du CE, p. 6 ; *n.b. :* étant donné que la correction a été effectuée telle qu'indiquée dans l'avis du C.E., elle ne doit pas être considérée comme un amendement

~~applicable aux marchés publics prévus par le règlement (CE) visé à l'article 27 de la directive 2014/23/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 sur l'attribution des contrats de concession tout en assurant la correspondance avec les autres nomenclatures existantes. Ces codes sont susceptibles d'être adaptés par des actes de la Commission européenne pris en conformité de l'article 48 de cette directive~~, auquel cas les modifications s'appliquent avec effet au jour de la date de l'entrée en vigueur des actes modificatifs afférents de l'Union européenne. ~~L~~le ministre publiera un avis au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg~~Mémorial~~, renseignant sur les modifications ainsi intervenues, en y ajoutant une référence à l'acte publié au Journal officiel de l'Union européenne.	
Art. 6. Pouvoirs adjudicateurs~~.~~	*Corrigé suivant observations d'ordre légistique du C.E. (dans le cadre du PL n° 6982)*
On entend par :	
1) « pouvoirs adjudicateurs », l'État, les ~~autorités régionales ou locales~~ communes, les organismes de droit public ou les associations formées par une ou plusieurs de ces autorités ou un ou plusieurs de ces organismes de droit public, autres que les autorités, organismes ou associations qui exercent l'une des activités visées à l'annexe II, et qui attribuent une concession ayant pour objet l'exercice d'une de ces activités.	Suivant avis du C.E., p. 6, l'expression « autorité régionale » a été supprimée ; suivant avis du C.E., p. 6, l'expression « autorité locale » a été remplacée par la notion de commune ; *n.b. :* ces corrections ne sont pas à considérer comme amendements ;
~~2) Les « autorités régionales » sont toutes les autorités des unités administratives, dont une liste non exhaustive pour les niveaux NUTS 1 et 2 figure dans le règlement (CE) n° 1059/2003 du Parlement européen et du Conseil~~.	Paragraphe omis suivant observation CE p. 6 ; *n.b. :* étant donné que la correction a été effectuée telle qu'indiquée dans l'avis du C.E., elle ne doit pas être considérée comme un amendement
~~3) Les « autorités locales » sont toutes les autorités des unités administratives du niveau NUTS 3 et des unités administratives de taille plus petite visées dans le règlement (CE) n° 1059/2003.~~	Paragraphe omis suivant observation CE p. 6; *n.b. :* étant donné que la correction a été effectuée telle qu'indiquée dans l'avis du C.E., elle ne doit pas être considérée comme un amendement
4**2**) Un « organisme de droit public» est un organisme présentant toutes les caractéristiques suivantes :	Renumérotation suite à la suppression des deux précédents numéros.
a) il a été créé pour satisfaire spécifiquement des besoins d'intérêt général ayant un caractère autre qu'industriel ou commercial ;	
b) il jouit de la personnalité juridique ; et	

c) soit il est financé majoritairement par l'État, les ~~autorités régionales ou locales~~ communes, ou par d'autres organismes de droit public ; soit sa gestion est soumise à un contrôle par ces organismes ou autorités ; ou son organe d'administration, de direction ou de surveillance est composé de membres dont plus de la moitié sont désignés par l'État, des ~~autorités régionales ou locales~~ communes ou d'autres organismes de droit public.	Suivant avis du C.E., p. 6, l'expression « autorité régionale » a été supprimée ; suivant avis du C.E., p. 6, l'expression « autorité locale » a été remplacée par la notion de commune ; *n.b. :* étant donné que la correction a été effectuée telle qu'indiquée dans l'avis du C.E., elle ne doit pas être considérée comme un amendement
Art. 7. Entités adjudicatrices~~.~~	*Corrigé suivant observations d'ordre légistique du C.E. (dans le cadre du PL n° 6982)*
(1) On entend par « entités adjudicatrices » les entités qui exercent l'une des activités visées à l'annexe II et qui attribuent une concession pour l'exercice de l'une de ces activités, et qui sont :	
a) soit l'État**, une commune** ~~une autorité régionale ou locale~~, un organisme de droit public, ou une association formée par une ou plusieurs de ces autorités ou un ou plusieurs de ces organismes de droit public ;	Correction suite à observation du CE p. 6; *n.b. :* étant donné que la correction a été effectuée telle qu'indiquée dans l'avis du C.E., elle ne doit pas être considérée comme un amendement
b) soit une entreprise publique au sens du paragraphe 3 ;	
c) soit une entité autre que celles visées aux points a) et b), mais qui opère sur la base de droits spéciaux ou exclusifs, conférés pour l'exercice d'une des activités visées à l'annexe II.	
(2) Les entités auxquelles des droits spéciaux ou exclusifs ont été octroyés au moyen d'une procédure ayant fait l'objet d'une publicité appropriée et selon des critères objectifs ne constituent pas des ~~"~~« entités adjudicatrices »~~"~~ au sens du paragraphe 1er, point c). Ces procédures sont notamment :	*Correction d'ordre légistique : les guillemets ont été uniformisés*
a) les procédures de passation de marché avec mise en concurrence préalable, conformément aux **Ll**~~l~~ivres II et III de la loi du ___ sur les marchés publics, à la loi du 26 décembre 2012 sur les marchés publics de la défense et de la sécurité, ou à la présente loi ;	*Corrigé suivant observations d'ordre légistique du C.E. p.18*
b) des procédures d'autres actes juridiques de l'Union européenne, énumérés à l'annexe III de la directive 2014/23/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 sur l'attribution de contrats de concession telle que modifiée par les actes délégués de la Commission européenne pris en conformité de l'article ~~48~~ 7 de cette directive, qui garantissent une transparence préalable adéquate pour l'octroi d'autorisations sur la base de critères objectifs.	Correction suite à observation du CE p.6-7; *n.b. :* étant donné que la correction a été effectuée telle qu'indiquée dans l'avis du C.E., elle ne doit pas être considérée comme un amendement La possibilité de modifier l'annexe III est cependant prévue à l'article 7 de la directive, raison pour laquelle il est proposé de corriger cette référence

(3) Une « entreprise publique » désigne toute entreprise sur laquelle les pouvoirs adjudicateurs peuvent exercer, directement ou indirectement, une influence dominante du fait de la propriété de cette entreprise, de la participation financière qu'ils y détiennent ou des règles qui la régissent. L'influence dominante est présumée dans l'un quelconque des cas suivants, lorsque les pouvoirs adjudicateurs, directement ou indirectement :	
a) détiennent la majorité du capital souscrit de l'entreprise ;	
b) disposent de la majorité des voix attachées aux parts émises par l'entreprise;	
c) peuvent désigner plus de la moitié des membres de l'organe d'administration, de direction ou de surveillance de l'entreprise.	
Art. 8. Seuils et méthodes de calcul de la valeur estimée des concessions~~.~~	*Corrigé suivant observations d'ordre légistique du C.E. (dans le cadre du PL n° 6982)*
(1) La présente loi s'applique aux concessions dont la valeur est égale ou supérieure au seuil prévu à l'article 8~~,~~ paragraphe ~~(~~1er~~),~~ de la directive 2014/23/UE du Parlement et du Conseil du 26 février 2014 sur l'attribution des contrats de concession et par les actes délégués de la Commission européenne pris en exécution de **l'article 9** de cette directive.~~‡~~	*Corrigé suivant observations d'ordre légistique du C.E., p.18* Corrigé suite à observations du CE, p.7 ; *n.b. :* étant donné que la correction a été effectuée telle qu'indiquée dans l'avis du C.E., elle ne doit pas être considérée comme un amendement. Il doit cependant être noté que le C.E. a fait référence à l'article 8 de la directive, alors que la révision des seuils est prévue à l'article 9 de la directive, raison pour laquelle cette référence est proposée dans le texte corrigé.
(2) La valeur d'une concession correspond au chiffre d'affaires total du concessionnaire généré pendant la durée du contrat, hors TVA, estimé par le pouvoir adjudicateur ou l'entité adjudicatrice, eu égard aux travaux et services qui font l'objet de la concession, ainsi qu'aux fournitures liées auxdits travaux et services. Cette estimation est valable au moment de l'envoi de l'avis de concession **ou de la publication de l'avis de concession simplifié** ou, dans les cas où un tel avis n'est pas prévu, au moment où le pouvoir adjudicateur ou l'entité adjudicatrice engage la procédure de passation, par exemple, le cas échéant, en entrant en contact avec les opérateurs économiques au sujet des concessions.	**Amendement parlementaire** Il convient de prévoir dans cet article également l'avis de concessions simplifié, qui doit être publié pour les contrats de concession de moindre envergure, conformément à l'amendement apporté à l'article 2.

~~‡ Le montant *(non actualisé)* fixé par l'article 8 paragraphe (1) de la directive 2014/23/UE s'élève à 5.186.000 EUR.~~

Aux fins du paragraphe 1er, si la valeur de la concession au moment de l'attribution est supérieure de plus de vingt pour cent à sa valeur estimée, la valeur appropriée est la valeur de la concession au moment de l'attribution.	
(3) La valeur estimée de la concession est calculée à l'aide d'une méthode objective précisée dans les documents de concession. Lors du calcul de la valeur estimée de la concession, les pouvoirs adjudicateurs et les entités adjudicatrices, le cas échéant, prennent en particulier en compte :	
a) la valeur de toute forme d'option et les éventuelles extensions de la durée de la concession ;	
b) les recettes provenant du paiement de redevances et d'amendes par les usagers des ouvrages ou des services, autres que celles collectées pour le compte du pouvoir adjudicateur ou de l'entité adjudicatrice ;	
c) les paiements effectués par le pouvoir adjudicateur, l'entité adjudicatrice ou toute autre autorité publique ou tout avantage financier sous quelque forme que ce soit octroyé par l'un de ceux-ci au concessionnaire, y compris la compensation due pour respect d'une obligation de service public et les subventions publiques d'investissement ;	
d) la valeur des subventions ou de tout autre avantage financier, sous quelque forme que ce soit, octroyés par des tiers pour l'exploitation de la concession ;	
e) les recettes tirées de toute vente d'actifs faisant partie de la concession ;	
f) la valeur de toutes les fournitures et de tous les services mis à la disposition du concessionnaire par les pouvoirs adjudicateurs ou les entités adjudicatrices, à condition que ces fournitures et services soient nécessaires à l'exécution des travaux ou à la prestation des services ;	
g) toutes primes ou tous paiements au profit des candidats ou des soumissionnaires ;	
(4) Le choix de la méthode utilisée pour le calcul de la valeur estimée d'une concession ne peut être effectué avec l'intention de la soustraire à l'application de la présente loi. Une concession ne peut être subdivisée de manière à l'empêcher de relever du champ d'application de la présente loi, sauf si des raisons objectives le justifient.	
(5) Lorsqu'un ouvrage ou un service envisagé peut donner lieu à l'attribution de concessions par lots séparés, la valeur globale estimée de la totalité de ces lots est prise en compte.	
(6) Lorsque la valeur cumulée des lots est égale ou supérieure au seuil prévu au présent article, la présente loi s'applique à la passation de chacun des lots.	

~~(7) Tous les deux ans à partir du 30 juin 2013, la Commission européenne vérifie que le seuil prévu à l'article 8 paragraphe (1) de cette directive correspond aux seuils fixés dans l'accord de l'Organisation mondiale du commerce sur les marchés publics (AMP) pour les concessions et les révise, s'il y a lieu, conformément aux dispositions prévues à l'article 9 de cette directive.~~	Omis suite à observations du CE p.7 *n.b. :* la correction ne doit pas être considérée comme un amendement
~~(8) Les seuils prévus à l'article 8 de cette directive peuvent également être modifiés par des actes de la Commission européenne pris en conformité de l'article 48 de cette directive ou, lorsque des contraintes de délais empêchent le recours à la procédure prévue à la prédite disposition, et qu'en conséquence, il existe des raisons impérieuses de recourir à une procédure d'urgence, par des actes de la Commission européenne adoptés suivant la procédure prévue à l'article 49 de cette directive. »~~	Omis suite à observations du CE p.7 *n.b. :* la correction ne doit pas être considérée comme un amendement
~~(9) Tous les deux ans à partir du 1er janvier 2014, la Commission européenne détermine les valeurs, dans les monnaies des Etats membres dont la monnaie n'est pas l'euro, du seuil visé à l'article 8 la prédite directive.~~ ~~Les actes de la Commission européenne pris en application de l'alinéa 1er sont adoptés conformément à l'article 48 de cette directive.~~	Omis suite à observations du CE p.7 *n.b. :* la correction ne doit pas être considérée comme un amendement
(7) ~~(10) La Commission européenne publie les seuils révisés, visés au paragraphe (1), de leur contre-valeur dans les monnaies nationales visées au paragraphe (9), alinéa premier, au Journal officiel de l'Union européenne au début du mois de novembre qui suit leur révision.~~ Les seuils révisés s'appliquent avec effet au jour de la date de l'entrée en vigueur des actes modificatifs afférents de l'Union européenne. Le ministre publiera un avis au ~~Mémorial~~ Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg, renseignant sur les modifications ainsi intervenues, en y ajoutant une référence à l'acte publié au Journal officiel de l'Union européenne.	Omis suite à observations du CE p.7 et corrigé suite à observations du CE p.7; *n.b.* étant donné que la correction a été effectuée telle qu'indiquée dans l'avis du C.E., elle ne doit pas être considérée comme un amendement Le paragraphe (10) a été renuméroté suite à la suppression des paragraphes (7) à (9)
SECTION II - EXCLUSIONS	
Art. 9. Exclusions applicables aux concessions attribuées par des pouvoirs adjudicateurs et des entités adjudicatrices~~.~~	*Corrigé suivant observations d'ordre légistique du C.E. (dans le cadre du PL n° 6982)*
~~(1)~~ La présente loi ne s'applique pas aux concessions de services attribuées à un pouvoir adjudicateur ou une entité adjudicatrice au sens de l'article 7, paragraphe 1er, point a), ou à une association de tels pouvoirs ou entités, sur la base d'un droit exclusif. La présente loi ne s'applique pas aux concessions de services attribuées à un opérateur économique sur la base d'un droit exclusif qui a été octroyé conformément au traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et aux actes	

juridiques de l'Union européenne établissant des règles communes concernant l'accès au marché applicables aux activités visées à l'annexe II.	
(2) Par dérogation au paragraphe 1er, alinéa 2, lorsque la législation sectorielle de l'Union européenne visée audit alinéa ne prévoit pas d'obligations sectorielles de transparence, l'article 31 s'applique. Lorsqu'un État accorde un droit exclusif à un opérateur économique pour l'exercice d'une des activités visées à l'annexe II, il en informe la Commission dans un délai d'un mois suivant l'octroi de ce droit exclusif.	
(3) La présente loi ne s'applique pas aux concessions relatives à des services de transport aérien basés sur l'octroi d'une licence d'exploitation au sens du règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil, ou aux concessions relatives à des services publics de transport de voyageurs au sens du règlement (CE) n° 1370/2007.	
(4) La présente loi ne s'applique pas aux concessions que le pouvoir adjudicateur ou l'entité adjudicatrice est tenu d'attribuer ou d'organiser conformément à des procédures différentes de celles énoncées dans la présente loi établies par :	
a) un instrument juridique créant des obligations de droit international tel qu'un accord international conclu, en conformité avec le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, entre l'État ~~un État membre~~ et un ou plusieurs pays tiers ou subdivisions de ceux-ci et portant sur des travaux, des fournitures ou des services destinés à la réalisation ou à l'exploitation en commun d'un projet par leurs signataires ;	Corrigé suite à observation CE. P. 8 *n.b. :* étant donné que la correction a été effectuée telle qu'indiquée dans l'avis du C.E., elle ne doit pas être considérée comme un amendement
b) une organisation internationale.	
La présente loi ne s'applique pas aux concessions que le pouvoir adjudicateur ou l'entité adjudicatrice attribue conformément à des règles de passation de marché prévues par une organisation internationale ou une institution financière internationale, lorsque les concessions concernées sont entièrement financées par ladite organisation ou institution. En ce qui concerne les concessions cofinancées pour l'essentiel par une organisation internationale ou une institution financière internationale, les parties conviennent des procédures de passation de marchés applicables. Le Gouvernement communique tout instrument juridique visé à l'alinéa 1er, point a), à la Commission européenne.	

Le présent paragraphe ne s'applique pas aux concessions dans les domaines de la défense et de la sécurité visés dans la loi du 26 décembre 2012 sur les marchés publics de la défense et de la sécurité.	
(5) La présente loi ne s'applique pas aux concessions dans les domaines de la défense et de la sécurité, visées dans la loi du 26 décembre 2012 sur les marchés publics de la défense et de la sécurité qui sont régies par :	
a) les règles de procédure spécifiques découlant d'un accord ou d'un arrangement international conclu entre l'État et un ou plusieurs États membres ~~et un~~ ou ~~plusieurs~~ pays tiers ;	Corrigé suite à observation CE. P. 8 *n.b. :* étant donné que la correction a été effectuée telle qu'indiquée dans l'avis du C.E., elle ne doit pas être considérée comme un amendement
b) les règles de procédure spécifiques en application d'un accord ou d'un engagement international conclu, relatif au stationnement de troupes et concernant les entreprises d'un État membre ou d'un pays tiers ;	
c) les règles de procédure spécifiques d'une organisation internationale achetant pour l'accomplissement de ses missions, ou aux concessions qui doivent être attribuées par l'État ~~un État membre~~ conformément auxdites règles.	Corrigé suite à observation CE. P. 8 *n.b. :* étant donné que la correction a été effectuée telle qu'indiquée dans l'avis du C.E., elle ne doit pas être considérée comme un amendement
(6) La présente loi s'applique à l'attribution de concessions dans les domaines de la défense et de la sécurité au sens de la loi du 26 décembre 2012 sur les marchés publics de la défense, sauf dans les cas suivants :	
a) les concessions pour lesquelles l'application de la présente loi obligerait le Gouvernement à fournir des informations dont il estimerait la divulgation contraire aux intérêts essentiels de sa sécurité, ou les concessions dont l'attribution et l'exploitation sont déclarées secrètes ou doivent être assorties de mesures particulières de sécurité, conformément aux dispositions législatives, réglementaires ou administratives en vigueur pour autant que le Gouvernement ait établi que la protection des intérêts essentiels concernés ne peut être garantie par des mesures moins intrusives, telles que celles visées, par exemple, au paragraphe 7 ;	
b) les concessions attribuées dans le cadre d'un programme de coopération visées à l'article 13, point c), de la loi du 26 décembre 2012 sur les marchés publics de la défense et de la sécurité ;	
c) les concessions attribuées par le Gouvernement à un gouvernement d'un autre État pour des travaux et services en lien direct avec des équipements militaires ou des équipements sensibles, ou des travaux et des services à des fins spécifiquement militaires, ou des travaux et services sensibles ;	

d) les concessions attribuées dans un pays tiers, exploitées lorsque des forces sont déployées hors du territoire de l'Union européenne, lorsque les besoins opérationnels exigent que lesdites concessions soient conclues avec des opérateurs économiques implantés sur le théâtre des opérations ; et	
e) les concessions faisant par ailleurs l'objet d'une exemption en vertu de la présente loi.	
(7) La présente loi ne s'applique pas aux concessions qui ne font pas par ailleurs l'objet d'une exemption en vertu du paragraphe 6 dans la mesure où la protection des intérêts essentiels de la sécurité de l'État ne peut être garantie par des mesures moins intrusives, par exemple en imposant des conditions en vue de protéger la confidentialité des informations que le pouvoir adjudicateur ou l'entité adjudicatrice met à disposition, dans le cadre d'une procédure d'attribution de concession prévue par la présente loi.	
(8) La présente loi ne s'applique pas aux concessions de services ayant pour objet :	
a) l'acquisition ou la location, quelles qu'en soient les modalités financières, de terrains, de bâtiments existants ou d'autres biens immeubles ou qui concernent des droits sur ces biens ;	
b) l'achat, le développement, la production ou la coproduction de matériel de programmes destiné à des services de médias audiovisuels ou radiophoniques qui sont attribués par des prestataires de services de médias audiovisuels ou radiophoniques, ou aux concessions concernant les temps de diffusion ou la fourniture de programmes qui sont attribuées à des prestataires de services de médias audiovisuels ou radiophoniques. Les termes « services de médias audiovisuels » et « fournisseurs de services de médias » revêtent respectivement le même sens que dans le cadre de la loi modifiée du 27 juillet 1991 sur les médias électroniques. Le terme « programme » a le même sens que dans la loi modifiée du 27 juillet 1991 sur les médias électroniques, mais il englobe également les programmes radiophoniques et le matériel pour programmes radiophoniques. En outre, l'expression "« matériel de programmes »" a le même sens que le terme "« programme »".	*Correction d'ordre légistique : les guillemets ont été uniformisés*
c) les services d'arbitrage et de conciliation ;	
d) l'un des services juridiques suivants :	
i) la représentation légale d'un client par un avocat au sens visé à l'alinéa 2 du point d) ci-après, dans le cadre :	*Corrigé suivant observations d'ordre légistique du C.E. p.18*

– d'un arbitrage ou une conciliation se déroulant dans un État membre, un pays tiers ou devant une instance internationale d'arbitrage ou de conciliation, ou – d'une procédure devant les juridictions ou les autorités publiques d'un État membre ou d'un pays tiers ou devant les juridictions ou institutions internationales ;	
ii) l'avis juridique fourni en vue de toute procédure visée sous i), ou lorsqu'il existe des signes tangibles et de fortes probabilités selon lesquels la question sur laquelle porte l'avis fera l'objet d'une telle procédure, pour autant que l'avis émane d'un avocat.–;	*Corrigé suivant observations d'ordre légistique du C.E. p.18*
iii) des services de certification et d'authentification de documents qui doivent être assurés par des notaires ;	
iv) des services juridiques fournis par des administrateurs légaux ou des tuteurs désignés ou d'autres services juridiques dont les prestataires sont désignés par une juridiction de l'État membre concerné ou par la loi pour réaliser des tâches spécifiques sous le contrôle de ces juridictions ;	
v) d'autres services juridiques qui, dans l'État membre concerné, sont liés, même occasionnellement, à l'exercice de la puissance publique.	
Pour les besoins de l'application des points i) et ii), le terme avocat vise toute personne habilitée à exercer ses activités professionnelles et à prester ses services sous ce titre, conformément à la loi du 10 août 1991 sur la profession d'avocat, telle qu'elle a été modifiée.	
e) des services financiers liés à l'émission, à la vente, à l'achat ou au transfert de valeurs mobilières ou d'autres instruments financiers au sens de la loi du 13 juillet 2007 relative aux marchés d'instruments financiers, des services fournis par des banques centrales et des opérations menées avec le Fonds européen de stabilité financière et le mécanisme européen de stabilité.–;	*Corrigé suivant observations d'ordre légistique du C.E. p.18*
f) des prêts, qu'ils soient ou non liés à l'émission, à la vente, à l'achat ou au transfert de valeurs mobilières ou d'autres instruments financiers ;	
g) les services de défense civile, de protection civile et de prévention des risques qui sont fournis par des organisations ou des associations à but non lucratif et qui relèvent des codes CPV suivants : 75250000-3, 75251000-0, 75251100-1, 75251110 4, 75251120-7, 75252000-7, 75222000-8, 98113100-9 et 85143000-3, à l'exception des services ambulanciers de transport de patients ;	

h) la fourniture de services liés aux campagnes politiques, relevant des codes CPV 79341400-0, 92111230-3 et 92111240-6, attribuées par un parti politique dans le cadre d'une campagne électorale ~~;~~.	*Corrigé suivant observations d'ordre légistique du C.E. p.18*
(9) La présente loi ne s'applique pas aux concessions de services de loteries relevant du code CPV 92351100-7 attribuées à un opérateur économique sur la base d'un droit exclusif. La notion de droit exclusif ne couvre pas les droits exclusifs visés à l'article 7, paragraphe 2. L'octroi d'un tel droit exclusif est subordonné à la publication au Journal officiel de l'Union européenne.	
(10) La présente loi ne s'applique pas aux concessions que les entités adjudicatrices attribuent aux fins de l'exercice de leurs activités dans un pays tiers, dans des conditions n'impliquant pas l'exploitation physique d'un réseau ou d'une aire géographique à l'intérieur de l'Union européenne.	
Art. 10. Exclusions spécifiques dans le domaine des communications électroniques~~.~~	*Corrigé suivant observations d'ordre légistique du C.E. (dans le cadre du PL n° 6982)*
La présente loi ne s'applique pas aux concessions qui ont principalement pour objet de permettre aux pouvoirs adjudicateurs la mise à disposition ou l'exploitation de réseaux de communications publics ou la fourniture au public d'un ou de plusieurs services de communications électroniques. Les expressions « réseau public de communications » et « service de communication électronique » revêtent le même sens que dans la loi du 27 février 2011 sur les réseaux et les services de communication électroniques.	
Art. 11. Exclusions spécifiques dans le domaine de l'eau~~.~~	*Corrigé suivant observations d'ordre légistique du C.E. (dans le cadre du PL n° 6982)*
(1) La présente loi ne s'applique pas aux concessions attribuées pour :	
a) la mise à disposition ou l'exploitation de réseaux fixes destinés à fournir un service au public dans le domaine de la production, du transport ou de la distribution d'eau potable ;	
b) l'alimentation de ces réseaux en eau potable.	
(2) La présente loi ne s'applique pas non plus aux concessions portant sur l'un des objets suivants ou sur les deux lorsqu'elles concernent une activité visée au paragraphe 1er :	
a) des projets de génie hydraulique, d'irrigation ou de drainage, pour autant que le volume d'eau destiné à l'alimentation en eau potable représente plus de vingt pour cent du volume total d'eau mis à disposition par ces projets ou ces installations d'irrigation ou de drainage ; ou	
b) l'évacuation ou le traitement des eaux usées.	

Art. 12. Concessions attribuées à une entreprise liée~~.~~	*Corrigé suivant observations d'ordre légistique du C.E. (dans le cadre du PL n° 6982)*
(1) On entend par « entreprise liée » toute entreprise dont les comptes annuels sont consolidés avec ceux de l'entité adjudicatrice conformément aux dispositions de la loi modifiée du 10 août 1915 ~~sur~~ concernant les sociétés commerciales.	*Corrigé suivant observations d'ordre légistique du C.E. p.18*
(2) En ce qui concerne les entités qui ne sont pas visées par le paragraphe 1er, ~~qui ne relèvent pas de la de la loi modifiée du 10 août 1915 sur les sociétés commerciales,~~ on entend par « entreprise liée » une entreprise :	Corrigé suite à observation CE.p. 8-9 *n.b. :* étant donné que la correction a été effectuée telle qu'indiquée dans l'avis du C.E., elle ne doit pas être considérée comme un amendement
a) susceptible d'être, directement ou indirectement, soumise à l'influence dominante de l'entité adjudicatrice ;	
b) susceptible d'exercer une influence dominante sur l'entité adjudicatrice ; ou	
c) qui, de même que l'entité adjudicatrice, est soumise à l'influence dominante d'une autre entreprise du fait de la propriété, de la participation financière ou des règles qui la régissent. L'expression « influence dominante » a la même signification qu'à l'article 7, paragraphe 3, alinéa 2.	
(3) Nonobstant l'article 16, et dans la mesure où les conditions prévues au paragraphe 4 sont remplies, la présente loi ne s'applique pas aux concessions attribuées :	
a) par une entité adjudicatrice à une entreprise liée ; ou	
b) par une coentreprise, exclusivement constituée de plusieurs entités adjudicatrices aux fins de l'exercice d'activités visées à l'annexe II, à une entreprise liée à une de ces entités adjudicatrices.	
(4) Le paragraphe 3 s'applique :	
a) aux concessions de services, pour autant que quatre-vingt pour cent au moins du chiffre d'affaires moyen total que l'entreprise liée a réalisé au cours des trois dernières années, en prenant en compte tous les services réalisés par ladite entreprise, proviennent de la prestation de services à l'entité adjudicatrice ou à d'autres entreprises auxquelles elle est liée ;	
b) aux concessions de travaux, pour autant que quatre-vingt pour cent au moins du chiffre d'affaires moyen total que l'entreprise liée a réalisé au cours des trois dernières années, en prenant en compte tous les travaux exécutés par ladite	

entreprise, proviennent de l'exécution de travaux pour l'entité adjudicatrice ou à d'autres entreprises auxquelles elle est liée.	
(5) Lorsque, compte tenu de la date à laquelle une entreprise liée a été créée ou a commencé ses activités, le chiffre d'affaires n'est pas disponible pour les trois dernières années, il suffit que cette entreprise montre que la réalisation du chiffre d'affaires visé au paragraphe 4, point a) ou b), est vraisemblable, en particulier par des projections d'activités.	
(6) Lorsque des services ou travaux identiques ou similaires sont réalisés ou exécutés par plus d'une entreprise liée à l'entité adjudicatrice avec laquelle elles forment un groupement économique, les pourcentages visés au paragraphe 4 sont calculés en tenant compte du chiffre d'affaires total résultant, respectivement, de la prestation de services ou de l'exécution de travaux par ces entreprises liées.	
Art. 13. Concessions attribuées à une coentreprise ou à une entité adjudicatrice faisant partie d'une coentreprise.	*Corrigé suivant observations d'ordre légistique du C.E. (dans le cadre du PL n° 6982)*
Nonobstant l'article 16, et pour autant que la coentreprise ait été constituée dans le but de mener l'activité concernée pendant une période d'au moins trois ans et que l'instrument constituant la coentreprise stipule que les entités adjudicatrices qui la composent en feront partie intégrante pendant au moins la même période, la présente loi ne s'applique pas aux concessions attribuées par :	
a) une coentreprise exclusivement constituée de plusieurs entités adjudicatrices aux fins de l'exercice des activités au sens de l'annexe II auprès d'une de ces entités adjudicatrices, ou	
b) une entité adjudicatrice à une telle coentreprise, dont elle fait partie.	
Art. 14. Notification des informations par les entités adjudicatrices.	*Corrigé suivant observations d'ordre légistique du C.E. (dans le cadre du PL n° 6982)*
Les entités adjudicatrices notifient à la Commission européenne, si la demande leur en est faite, les informations suivantes relatives à l'application des dispositions de l'article 12, paragraphes 2 et 3, et de l'article 13 :	
a) les noms des entreprises ou coentreprises concernées ;	
b) la nature et la valeur des concessions visées ;	
c) les éléments que la Commission européenne juge nécessaires pour prouver que les relations entre l'entité adjudicatrice et l'entreprise ou la coentreprise à laquelle les concessions sont attribuées répondent aux exigences de l'article 12 ou de l'article 13.	
Art. 15. Exclusion des activités directement exposées à la concurrence.	*Corrigé suivant observations d'ordre légistique du C.E. (dans le cadre du PL n° 6982)*

La présente loi ne s'applique pas aux concessions attribuées par des entités adjudicatrices s'il est établi que l'activité est directement exposée à la concurrence conformément aux dispositions du Livre III de la loi du ___ sur les marchés publics.	*Corrigé suivant observations d'ordre légistique du C.E. p.18*
Art. 16. Concessions entre entités dans le secteur public.	*Corrigé suivant observations d'ordre légistique du C.E. (dans le cadre du PL n° 6982)*
(1) Une concession attribuée par un pouvoir adjudicateur ou une entité adjudicatrice au sens de l'article 7, paragraphe 1er, point a), à une personne morale de droit privé ou public ne relève pas du champ d'application de la présente loi lorsque toutes les conditions suivantes sont réunies :	
a) le pouvoir adjudicateur ou l'entité adjudicatrice exerce sur la personne morale concernée un contrôle analogue à celui qu'il ou elle exerce sur ses propres services ; et	
b) plus de quatre-vingt pour cent des activités de cette personne morale contrôlée sont exercées dans le cadre de l'exécution des tâches qui lui sont confiées par le pouvoir adjudicateur ou l'entité adjudicatrice qui la contrôle ou par d'autres personnes morales que ce pouvoir adjudicateur ou cette entité adjudicatrice contrôle ; et	
c) la personne morale contrôlée ne comporte pas de participation directe de capitaux privés à l'exception des formes de participation de capitaux privés sans capacité de contrôle ou de blocage requises par les dispositions législatives nationales, conformément aux traités, qui ne permettent pas d'exercer une influence décisive sur la personne morale contrôlée.	
Un pouvoir adjudicateur ou une entité adjudicatrice au sens de l'article 7, paragraphe 1er, point a), est réputé exercer sur une personne morale un contrôle analogue à celui qu'il exerce sur ses propres services, au sens de l'alinéa 1er, point a), s'il exerce une influence décisive à la fois sur les objectifs stratégiques et sur les décisions importantes de la personne morale contrôlée. Ce contrôle peut également être exercé par une autre personne morale, qui est elle-même contrôlée de la même manière par le pouvoir adjudicateur ou l'entité adjudicatrice.	
(2) Le paragraphe 1er s'applique également lorsqu'une personne morale contrôlée qui est un pouvoir adjudicateur ou une entité adjudicatrice au sens de l'article 7, paragraphe 1er , point a), attribue une concession au pouvoir adjudicateur ou à l'entité adjudicatrice qui la contrôle, ou à une autre personne morale contrôlée par le même pouvoir adjudicateur ou la même entité adjudicatrice, dès lors que la personne morale à laquelle est attribuée la concession ne comporte pas de participation directe de capitaux privés, à l'exception des formes de participation de capitaux privés sans capacité de contrôle ou de blocage requises par les	

dispositions législatives nationales, conformément aux traités, qui ne permettent pas d'exercer une influence décisive sur la personne morale contrôlée.	
(3) Un pouvoir adjudicateur ou une entité adjudicatrice au sens de l'article 7, paragraphe 1er, point a), qui n'exerce pas de contrôle au sens du paragraphe 1er sur une personne morale de droit privé ou public peut néanmoins attribuer une concession à cette personne morale sans appliquer la présente loi, lorsque toutes les conditions suivantes sont réunies :	
a) le pouvoir adjudicateur ou l'entité adjudicatrice au sens de l'article 7, paragraphe 1er, point a), exerce, conjointement avec d'autres pouvoirs adjudicateurs ou entités adjudicatrices, un contrôle sur cette personne morale analogue à celui qu'ils exercent sur leurs propres services ;	
b) plus de quatre-vingt pour cent des activités de cette personne morale sont exercées dans le cadre de l'exécution des tâches qui lui sont confiées par les pouvoirs adjudicateurs ou les entités adjudicatrices qui la contrôlent ou par d'autres personnes morales que ces mêmes pouvoirs adjudicateurs ou entités adjudicatrices contrôlent ; et	
c) la personne morale contrôlée ne comporte pas de participation directe de capitaux privés à l'exception des formes de participation de capitaux privés sans capacité de contrôle ou de blocage requises par les dispositions législatives nationales, conformément aux traités, qui ne permettent pas d'exercer une influence décisive sur la personne morale contrôlée.	
Aux fins du point a), les pouvoirs adjudicateurs ou les entités adjudicatrices au sens de l'article 7, paragraphe 1er, point a), exercent un contrôle conjoint sur une personne morale lorsque toutes les conditions suivantes sont réunies :	
i) les organes décisionnels de la personne morale contrôlée sont composés de représentants de tous les pouvoirs adjudicateurs participants ou entités adjudicatrices participantes. Une même personne peut représenter plusieurs pouvoirs adjudicateurs participants ou entités adjudicatrices participantes ou l'ensemble d'entre eux ou d'entre elles ;	
ii) ces pouvoirs adjudicateurs ou ces entités adjudicatrices sont en mesure d'exercer conjointement une influence décisive sur les objectifs stratégiques et les décisions importantes de la personne morale contrôlée ; et	
iii) la personne morale contrôlée ne poursuit pas d'intérêts contraires à ceux des pouvoirs adjudicateurs ou entités adjudicatrices qui la contrôlent.	
(4) Un contrat conclu exclusivement entre plusieurs pouvoirs adjudicateurs ou entités adjudicatrices au sens de l'article 7, paragraphe 1er, point a), ne relève pas	

du champ d'application de la présente loi lorsque toutes les conditions suivantes sont réunies :	
a) le contrat établit ou met en œuvre une coopération entre les pouvoirs adjudicateurs participants ou les entités adjudicatrices participantes dans le but de garantir que les services publics dont ils doivent assurer l'exécution sont fournis en vue d'atteindre les objectifs qu'ils ont en commun ;	
b) la mise en œuvre de cette coopération n'obéit qu'à des considérations d'intérêt public ; et	
c) les pouvoirs adjudicateurs ou entités adjudicatrices participants réalisent sur le marché concurrentiel moins de vingt pour cent des activités concernées par la coopération.	
(5) Le pourcentage d'activités visé au paragraphe 1er, alinéa 1er, point b), au paragraphe 3, alinéa 1er, point b), et au paragraphe 4, point c), est déterminé en fonction du chiffre d'affaires total moyen ou d'un autre paramètre approprié fondé sur les activités tel que les coûts supportés par la personne morale, le pouvoir adjudicateur ou l'entité adjudicatrice concerné visé à l'article 7, paragraphe 1er, point a), pour ce qui est des services, fournitures et travaux pendant les trois années précédant l'attribution de la concession. Lorsque, en raison de la date de création ou de début des activités de la personne morale, du pouvoir adjudicateur ou de l'entité adjudicatrice concerné ou en raison d'une réorganisation de ses activités, le chiffre d'affaires, ou un autre paramètre fondé sur les activités tel que les coûts, n'est pas disponible pour les trois dernières années ou n'est plus pertinent, il suffit de montrer que le calcul des activités est vraisemblable, notamment par des projections d'activités.	
SECTION III - DISPOSITIONS GÉNÉRALES	*Correction d'ordre légistique (ajout des accents)*
Art. 17. Durée de la concession.	*Corrigé suivant observations d'ordre légistique du C.E. (dans le cadre du PL n° 6982)*
(1) La durée des concessions est limitée. Le pouvoir adjudicateur ou l'entité adjudicatrice en estime la durée sur la base des travaux ou des services demandés.	
(2) Pour les concessions d'une durée supérieure à cinq ans, la durée maximale de la concession n'excède pas le temps raisonnablement escompté par le concessionnaire pour qu'il recouvre les investissements réalisés pour l'exploitation des ouvrages ou services avec un retour sur les capitaux investis, compte tenu des investissements nécessaires pour réaliser les objectifs contractuels spécifiques. Les investissements pris en considération aux fins du calcul comprennent tant les investissements initiaux que ceux réalisés pendant la durée de la concession.	

Art. 18. Services sociaux et autres services spécifiques~~.~~	*Corrigé suivant observations d'ordre légistique du C.E. (dans le cadre du PL n° 6982)*
Seules les obligations découlant de l'article 30, paragraphe 3, ainsi que des articles 31~~,~~ **et** 45 ~~**et 46**~~ s'appliquent aux concessions relatives aux services sociaux et aux autres services spécifiques dont la liste figure à l'annexe IV relevant du champ d'application de la présente loi.	Ce renvoi est omis puisque l'article 46 est omis suite à l'avis du CE p.17 .
Art. 19. Contrats mixtes~~.~~	*Corrigé suivant observations d'ordre légistique du C.E. (dans le cadre du PL n° 6982)*
(1) Les concessions qui ont pour objet à la fois des travaux et des services sont attribuées conformément aux dispositions applicables au type de concession qui constitue l'objet principal du contrat en question. En ce qui concerne les concessions mixtes consistant en partie en des services sociaux et autres services spécifiques dont la liste figure à l'annexe IV et en partie en d'autres services, l'objet principal est déterminé en fonction de la valeur estimée des services respectifs qui est la plus élevée.	
(2) Lorsque les différentes parties d'un contrat donné sont objectivement dissociables, les paragraphes 3 et 4 s'appliquent. Lorsque les différentes parties d'un contrat donné sont objectivement indissociables, le paragraphe 5 s'applique. Lorsqu'une partie d'un contrat donné relève de l'article 346 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne ou de la loi du 26 décembre 2012 sur les marchés publics de la défense et de la sécurité, l'article 20 s'applique. Lorsqu'un contrat est destiné à couvrir plusieurs activités, dont l'une relève soit de l'annexe II, soit du **L**~~l~~ivre III de la loi du ___ sur les marchés publics, les dispositions applicables sont respectivement établies conformément à l'article 21 et à l'article 89 de la loi du ___ sur les marchés publics **.**	*Corrigé suivant observations d'ordre légistique du C.E. p.18*
(3) Lorsqu'un contrat a pour objet les éléments couverts par la présente loi ainsi que d'autres éléments, les pouvoirs adjudicateurs et les entités adjudicatrices peuvent choisir d'attribuer des contrats distincts pour les différentes parties. Lorsque les pouvoirs adjudicateurs ou les entités adjudicatrices choisissent d'attribuer des contrats distincts pour les différentes parties, la décision concernant le régime juridique applicable à chacun de ces contrats distincts est adoptée sur la base des caractéristiques des différentes parties concernées.	

Lorsque les pouvoirs adjudicateurs ou les entités adjudicatrices choisissent d'attribuer un contrat unique, la présente loi s'applique, sauf disposition contraire du paragraphe 4 ou de l'article 20, au contrat mixte qui en résulte, indépendamment de la valeur des parties qui relèveraient normalement d'un régime juridique différent et indépendamment du régime juridique dont celles-ci auraient normalement relevé.	
(4) Lorsqu'un contrat mixte comprend des éléments relevant des concessions ainsi que des éléments relevant des marchés publics couverts par le **L**~~l~~ivre II de la loi du ___ sur les marchés publics ou des marchés couverts par le **L**~~l~~ivre III de la loi du ___ sur les marchés publics, le contrat mixte est respectivement attribué conformément aux dispositions du **L**~~l~~ivre II ou du **L**~~l~~ivre III de la loi du ___ sur les marchés publics.	*Corrigé suivant observations d'ordre légistique du C.E. p.18*
(5) Lorsque les différentes parties d'un contrat donné sont objectivement indissociables, le régime juridique applicable est déterminé en fonction de l'objet principal dudit contrat. Dans le cas où ces contrats comprennent à la fois des éléments relevant d'une concession de services et d'autres relevant de contrats de fournitures, l'objet principal est déterminé en fonction de la valeur estimée des services ou des fournitures respectifs qui est la plus élevée.	
Art. 20. Contrats mixtes comportant des aspects ayant trait à la défense ou à la sécurité~~.~~	*Corrigé suivant observations d'ordre légistique du C.E. (dans le cadre du PL n° 6982)*
(1) Cet article s'applique aux contrats mixtes qui **ont à la fois pour objet** ~~ayant pour objet~~ des éléments relevant d'une concession couverte par la présente loi ainsi que des achats ~~ou d'autres éléments couverts par~~ **relevant** de l'article 346 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne ou la loi du 26 décembre 2012 sur les marchés publics de la défense et de la sécurité. Lorsqu'un contrat est destiné à couvrir plusieurs activités, dont l'une relève soit de l'annexe II, soit du **L**~~l~~ivre III de la loi du ___ sur les marchés publics, et qu'une autre relève de l'article 346 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne ou de la loi du 26 décembre 2012 sur les marchés publics de la défense et de la sécurité, les dispositions applicables sont respectivement établies conformément à l'article 22 et conformément aux disposition afférentes du **L**~~l~~ivre III de la loi du ___ sur les marchés publics.	Corrigé suite à observation C.E. p. 10 ; *n.b.* étant donné que la correction a été effectuée telle qu'indiquée dans l'avis du C.E., elle ne doit pas être considérée comme un amendement *Corrigé suivant observations d'ordre légistique du C.E. p.18*
(2) Lorsque les différentes parties d'un contrat donné sont objectivement dissociables, les pouvoirs adjudicateurs ou les entités adjudicatrices peuvent choisir	

d'attribuer des contrats distincts pour les différentes parties du contrat ou d'attribuer un contrat unique. Lorsque les pouvoirs adjudicateurs ou les entités adjudicatrices choisissent d'attribuer des contrats distincts pour les différentes parties, la décision concernant le régime juridique applicable à chacun de ces contrats distincts est adoptée sur la base des caractéristiques des différentes parties concernées. Lorsque les pouvoirs adjudicateurs ou les entités adjudicatrices choisissent d'attribuer un contrat unique, les critères ci-après s'appliquent pour déterminer le régime juridique applicable :	
a) lorsqu'une partie d'un contrat donné relève de l'article 346 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, ou que différentes parties sont couvertes respectivement par l'article 346 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et par la loi du 26 décembre 2012 sur les marchés publics de la défense et de la sécurité, le contrat peut être attribué sans appliquer la présente loi, sous réserve que l'attribution d'un contrat unique soit justifiée par des raisons objectives ;	
b) lorsqu'une partie d'un contrat donné relève de la loi du 26 décembre 2012 sur les marchés publics de la défense et de la sécurité, le contrat peut être attribué conformément à la présente loi ou à la loi du 26 décembre 2012 sur les marchés publics de la défense et de la sécurité sous réserve que l'attribution d'un contrat unique soit justifiée par des raisons objectives. Cependant, la décision d'attribuer un contrat unique ne peut être prise dans le but de soustraire des contrats à l'application de la présente loi ou de la loi du 26 décembre 2012 sur les marchés publics de la défense et de la sécurité.	
(3) Lorsque les différentes parties d'un contrat donné sont objectivement indissociables, le contrat peut être attribué sans appliquer la présente loi lorsqu'il comporte des éléments auxquels s'applique l'article 346 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne. Dans le cas contraire, le pouvoir adjudicateur ou l'entité adjudicatrice peut choisir d'attribuer un contrat conformément à la présente loi ou à la loi du 26 décembre 2012 sur les marchés publics sur les marchés publics de la défense et de la sécurité.	
Art. 21. Contrats couvrant à la fois des activités visées à l'annexe II et d'autres activités~~.~~	*Corrigé suivant observations d'ordre légistique du C.E. (dans le cadre du PL n° 6982)*
Par dérogation à l'article 19, dans le cas de contrats destinés à couvrir plusieurs activités, les entités adjudicatrices peuvent choisir d'attribuer des contrats distincts pour chacune des différentes activités ou d'attribuer un contrat unique. Lorsque les	

entités adjudicatrices choisissent d'attribuer des contrats distincts, la décision concernant les règles applicables à chacun d'entre eux est adoptée sur la base des caractéristiques des différentes activités concernées. Nonobstant l'article 19, lorsque les entités adjudicatrices choisissent d'attribuer un contrat unique, les paragraphes 2 et 3 s'appliquent. Toutefois, lorsque l'une des activités concernées est couverte par l'article 346 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne ou par la loi du 26 décembre 2012 sur les marchés publics de la défense et de la sécurité, l'article 22 de la présente loi s'applique. Le choix entre l'attribution d'un contrat unique et l'attribution de plusieurs contrats distincts ne peut être effectué dans le but de soustraire le ou les contrats à l'application de la présente loi ou, le cas échéant, des dispositions des **L**~~l~~ivres II et III de la loi du ___ sur les marchés publics.	*Corrigé suivant observations d'ordre légistique du C.E. p.18*
(2) Un contrat destiné à couvrir plusieurs activités est soumis aux règles applicables à l'activité à laquelle il est principalement destiné.	
(3) Dans le cas d'un contrat pour lequel il est objectivement impossible d'établir à quelle activité il est principalement destiné, les règles applicables sont déterminées conformément à ce qui suit :	
a) la concession est attribuée conformément aux dispositions de la présente loi, applicables aux concessions attribuées par les pouvoirs adjudicateurs si l'une des activités auxquelles le contrat est destiné est soumise aux dispositions de la présente loi, applicables aux concessions attribuées par les pouvoirs adjudicateurs, et que l'autre est soumise aux dispositions de la présente loi, applicables aux concessions attribuées par les entités adjudicatrices ;	
b) le contrat est attribué conformément aux dispositions de la loi du ____ sur les marchés publics, si l'une des activités auxquelles il est destiné relève de la présente loi et l'autre du **L**~~l~~ivre II de la loi du ___ sur les marchés publics ;	*Corrigé suivant observations d'ordre légistique du C.E. p.18*
c) le contrat est attribué conformément à la présente loi, si l'une des activités auxquelles il est destiné relève de la présente loi et l'autre ne relève ni de la présente loi ni de la loi du____sur les marchés publics.	
Art. 22. Contrats couvrant des activités visées à l'annexe II et des activités comportant des aspects ayant trait à la défense ou à la sécurité.	*Corrigé suivant observations d'ordre légistique du C.E. (dans le cadre du PL n° 6982)*
(1) Dans le cas de contrats destinés à couvrir plusieurs activités, les entités adjudicatrices peuvent choisir d'attribuer des contrats distincts pour chacune des différentes activités ou d'attribuer un contrat unique. Lorsque les entités adjudicatrices choisissent d'attribuer des contrats distincts pour les différentes parties, la décision concernant le régime juridique applicable à chacun de ces	

contrats distincts est adoptée sur la base des caractéristiques des différentes activités concernées. Nonobstant l'article 20, lorsque les entités adjudicatrices choisissent d'attribuer un contrat unique, le paragraphe 2 s'applique. Le choix entre l'attribution d'un contrat unique et l'attribution de plusieurs contrats distincts ne peut toutefois être effectué dans le but de soustraire le ou les contrats au champ d'application de la présente loi ou de la loi du 26 décembre 2012 sur les marchés publics de la défense et de la sécurité.	
(2) Dans le cas de contrats destinés à couvrir une activité qui relève de la présente loi et une autre qui :	
a) est couverte par l'article 346 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne ; ou	
b) relève de la loi du 26 décembre 2012 sur les marchés publics de la défense et de la sécurité, l'entité adjudicatrice peut :	
i) attribuer un contrat sans appliquer la présente loi, dans les cas visés au point a) ;	
ii) attribuer un contrat conformément à la présente loi ou conformément à la loi du 26 décembre 2012 sur les marchés publics de la défense et de la sécurité, dans les cas visés au point b) ; cette disposition est sans préjudice des seuils et exclusions prévus par la loi du 26 décembre 2012 sur les marchés publics de la défense et de la sécurité.	
Les contrats visés au point b) qui comportent aussi des marchés ou d'autres éléments relevant de l'article 346 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne peuvent être attribués sans appliquer la présente loi.	
Toutefois, pour que ce paragraphe soit applicable, il faut que l'attribution d'un contrat unique soit justifiée par des raisons objectives et que la décision d'attribuer un contrat unique ne soit pas prise dans le but de soustraire des contrats à l'application de la présente loi.	
SECTION IV - SITUATIONS SPÉCIFIQUES	*Correction d'ordre légistique (ajout d'un accent)*
Art. 23. Concessions réservées.	*Corrigé suivant observations d'ordre légistique du C.E. (dans le cadre du PL n° 6982)*
Les pouvoirs adjudicateurs et les entités adjudicatrices peuvent réserver le droit de participer aux procédures d'attribution de concession à des ateliers protégés et à des opérateurs économiques dont l'objet principal est l'intégration sociale et professionnelle de personnes handicapées ou défavorisées, ou prévoir que ces concessions ne peuvent être exploitées que dans le contexte de programmes d'emplois protégés, à condition qu'au moins 30 pour cent du personnel de ces	

ateliers, opérateurs économiques ou programmes soient des travailleurs handicapés ou défavorisés. L'avis de concession ou, dans le cas des concessions de services au sens de l'article 18, l'avis de préinformation fait référence au présent article.	
Art. 24. Services de recherche et développement.	*Corrigé suivant observations d'ordre légistique du C.E. (dans le cadre du PL n° 6982)*
~~(1)~~ La présente loi ne s'applique qu'aux concessions de services de recherche et développement relevant des codes CPV 73000000-2 à 73120000-9, 73300000-5, 73420000-2 et 73430000-5, pour autant que les deux conditions suivantes soient réunies :	*Corrigé suivant observations d'ordre légistique du C.E. p. 19*
a) leurs résultats appartiennent exclusivement au pouvoir adjudicateur ou à l'entité adjudicatrice pour son usage dans l'exercice de sa propre activité ; et	
b) la prestation de services est entièrement rémunérée par le pouvoir adjudicateur ou l'entité adjudicatrice.	
CHAPITRE II - PRINCIPES	
Art. 25. Opérateurs économiques.	*Corrigé suivant observations d'ordre légistique du C.E. (dans le cadre du PL n° 6982)*
(1) Les opérateurs économiques qui, en vertu du droit de l'État membre où ils sont établis, sont habilités à réaliser le service concerné ne peuvent être rejetés au seul motif qu'ils seraient tenus d'être en vertu de la législation du Grand-Duché de Luxembourg, soit des personnes physiques, soit des personnes morales. Les personnes morales peuvent être obligées d'indiquer, dans leur offre ou leur candidature, les noms et les qualifications professionnelles des personnes qui seront chargées de l'exécution du contrat en question.	
(2) Les groupements d'opérateurs économiques, y compris les associations temporaires, peuvent participer aux procédures d'attribution de concession. Les pouvoirs adjudicateurs ou les entités adjudicatrices ne peuvent exiger qu'ils aient une forme juridique particulière pour présenter une offre ou une demande de participation. Si nécessaire, les pouvoirs adjudicateurs ou les entités adjudicatrices peuvent préciser dans les documents de concession la manière dont les groupements d'opérateurs économiques remplissent les conditions relatives à la capacité économique et financière ou aux capacités techniques et professionnelles visées à l'article 37, pour autant que cela soit justifié par des motifs objectifs et que ce soit proportionné. Les conditions d'exploitation d'une concession par de tels groupements ou opérateurs économiques, qui sont différentes de celles imposées aux participants	

individuels, sont également justifiées par des raisons objectives et sont proportionnées.	
(3) Nonobstant les paragraphes 1er et 2, les pouvoirs adjudicateurs ou les entités adjudicatrices peuvent exiger que les groupements d'opérateurs économiques adoptent une forme juridique déterminée lorsque le contrat leur a été attribué, dans la mesure où cette transformation est nécessaire pour la bonne exécution du contrat.	
Art. 26. Nomenclatures~~.~~	*Corrigé suivant observations d'ordre légistique du C.E. (dans le cadre du PL n° 6982)*
(1) Les références aux nomenclatures utilisées dans le cadre de l'attribution de concessions utilisent le « Vocabulaire commun pour les marchés publics » (Common Procurement Vocabulary, CPV), adopté en vertu du règlement (CE) n° 2195/2002 du Parlement européen et du Conseil.	
Art. 27. Confidentialité~~.~~	*Corrigé suivant observations d'ordre légistique du C.E. (dans le cadre du PL n° 6982)*
(1) Sauf disposition contraire ~~la présente loi ou~~ **des règles** ~~de droit national~~ auxquelles le pouvoir adjudicateur et l'entité adjudicatrice sont soumis, notamment les dispositions ~~législatives~~ régissant l'accès à l'information, et sans préjudice des obligations en matière de publicité concernant les contrats de concession attribués et d'information des candidats et des soumissionnaires qui figurent aux articles 31 et 39, le pouvoir adjudicateur ou l'entité adjudicatrice ne divulgue pas les informations que les opérateurs économiques lui ont communiquées et qu'ils ont désignées comme confidentielles, y compris, entre autres, les secrets techniques ou commerciaux et les aspects confidentiels des offres. Le présent article n'empêche pas la publication des parties non confidentielles des contrats conclus, y compris celle de toute modification ultérieure.	Corrigé suite à observation du CE p. 11 **Amendement (partiellement)** *n.b.* l'ajout de la précision « et l'entité adjudicatrice » ne constitue pas un amendement étant donné qu'elle suit exactement l'avis du C.E. Etant donné que le Conseil d'État n'a cependant pas proposé de formulation exacte de l'entièreté de cet article, les corrections doivent être considérées (du moins partiellement) comme un amendement
(2) Le pouvoir adjudicateur ou l'entité adjudicatrice peut imposer aux opérateurs économiques des exigences visant à protéger la confidentialité des informations qu'il met à disposition tout au long de la procédure d'attribution de concession.	
Art. 28. Règles applicables aux communications~~.~~	*Corrigé suivant observations d'ordre légistique du C.E. (dans le cadre du PL n° 6982)*
(1) Excepté lorsque l'utilisation de moyens électroniques est obligatoire en vertu de l'article 32, paragraphe 2, et de l'article 33, les pouvoirs adjudicateurs et entités adjudicatrices peuvent utiliser au choix un ou plusieurs des moyens de communication suivants pour toutes les communications et tous les échanges d'informations :	
a) des moyens électroniques ;	

b) la poste ou le télécopieur ;	
c) la communication orale, y compris par téléphone, pour la transmission d'informations autres que les éléments essentiels d'une procédure d'attribution de concession, à condition que le contenu de la communication orale soit consigné d'une manière suffisante sur un support durable ;	
d) la remise en mains propres certifiée par un accusé de réception.	
Les moyens de communication choisis sont généralement disponibles et non discriminatoires, et n'ont pas pour objet de restreindre l'accès des opérateurs économiques à la procédure d'attribution de concession. Les dispositifs et les systèmes utilisés pour communiquer par voie électronique, ainsi que leurs caractéristiques techniques, doivent être compatibles avec les technologies d'information et de communication généralement utilisées.	
Les pouvoirs adjudicateurs et entités adjudicatrices veillent à l'intégrité des données et à la confidentialité des candidatures et des offres lors de toute communication et de tout échange et stockage d'informations. Ils ne prennent connaissance du contenu des candidatures et des offres qu'à l'expiration du délai prévu pour la présentation de celles-ci.	
TITRE II - RÈGLES RELATIVES À L'ATTRIBUTION DE CONCESSIONS~~:~~ PRINCIPES GÉNÉRAUX ET GARANTIES DE PROCÉDURE	*Corrigé suivant observations d'ordre légistique du C.E. (dans le cadre du PL n° 6982)*
CHAPITRE I~~er~~ PRINCIPES GÉNÉRAUX	*Corrigé suivant observations d'ordre légistique du C.E. p. 18*
Art. 29. Principes généraux~~.~~	*Corrigé suivant observations d'ordre légistique du C.E. (dans le cadre du PL n° 6982)*
(1) Le pouvoir adjudicateur ou l'entité adjudicatrice est libre d'organiser la procédure qui conduit au choix du concessionnaire sous réserve du respect des dispositions de la présente loi.	
(2) La procédure d'attribution de concession respecte les principes énoncés à l'article 3. En particulier, au cours de la procédure d'attribution de concession, le pouvoir adjudicateur ou l'entité adjudicatrice ne donne pas, de manière discriminatoire, d'information susceptible d'avantager certains candidats ou soumissionnaires par rapport à d'autres.	
(3) ~~Lors l'exécution des contrats de concession, les opérateurs économiques se conforment aux obligations applicables dans les domaines du droit environnemental, social et du travail établies par le droit de l'Union européenne, le droit national, les conventions collectives ou par les dispositions internationales en matière de droit environnemental, social et du travail énumérées à l'annexe X de la directive 2014/23/UE du Parlement et du Conseil du 26 février 2014 sur l'attribution~~	**Amendement (partiellement)** A la page 12 de son avis, le C.E. demande de tenir compte des dispositions de l'article 27 de la loi belge du 17 juin 2016 relative aux contrats de concession. Les auteurs proposent dès lors de reprendre le texte énoncé dans l'avis du C.E., mais d'en dévier partiellement : En effet il est proposé de procéder de la même manière que dans le cadre du projet de loi sur les marchés publics (n° 6982) et de ne pas détailler les règles applicables dans une annexe spécifique (pour rappel : lesdites règles n'ont pas

~~des contrats de concessions telle que modifiée par les actes de la Commission européenne pris en conformité de l'article 48 de cette directive.~~ **Dans la mesure de leurs responsabilités et de leurs compétences,** les opérateurs économiques sont tenus de respecter et de faire respecter par toute personne agissant en qualité de sous-traitant, à quelque stade que ce soit, et par toute personne mettant du personnel à disposition pour l'exécution de la concession, toutes les obligations applicables dans les domaines du droit environnemental, social et du travail établies par le droit de l'Union européenne, le droit national, les conventions collectives ou par les dispositions internationales en matière de droit environnemental, social et du travail **énumérées, en ce qui concerne les dispositions internationales, à l'annexe X de la directive 2014/23/UE du Parlement et du Conseil du 26 février 2014 sur l'attribution des contrats de concessions telle que modifiée par les actes délégués de la Commission européenne, pris en conformité de l'article 30 de cette directive.** Sans préjudice de l'application des sanctions visées dans d'autres dispositions légales, règlementaires ou conventionnelles, l'adjudicateur qui constate dans le chef des candidats, soumissionnaires ou concessionnaires des manquements visés à l'alinéa 1er du présent paragraphe, applique les mesures prévues à **l'article 37, paragraphes 4 à 9**, ou, si la concession est déjà conclue, les sanctions prévues en cas de manquement contractuel.	besoin d'être énumérées pour s'appliquer si elles sont en vigueur dans la législation luxembourgeoise). Par ailleurs, il doit encore être signalé qu'il est également proposé de reprendre le texte tel que formulé dans le projet de loi sur les marchés publics (n° 6982) tel qu'amendé en réunion de la Commission du Développement durable du 19 octobre, afin de tenir compte des observations formulées par les représentants de la Chambre des métiers, de la Fédération des artisans et de l'Ordre des architectes et ingénieurs-conseils concernant ces dispositions analogues au niveau du projet de loi sur les marchés publics (articles 12, 42, 118 (2), 154)) afin d'encadrer le champ de responsabilité et des compétences des entreprises auxquels le contrat de concession a été attribué. Enfin, il doit encore être signalé que le texte proposé par le Conseil d'État contient un 2e alinéa qui ne figure pas en tant que tel dans le projet de loi sur les marchés publics
Art. 30. Avis de concession.	*Corrigé suivant observations d'ordre légistique du C.E. (dans le cadre du PL n° 6982)*
(1) Les pouvoirs adjudicateurs et entités adjudicatrices qui souhaitent attribuer une concession font connaître leur intention au moyen d'un avis de concession.	
(2) Les avis de concession contiennent les informations visées à l'annexe V et, le cas échéant, tout autre renseignement jugé utile par le pouvoir adjudicateur ou l'entité adjudicatrice, selon le format des formulaires types **établis par la Commission européenne, conformément à l'article 33, paragraphe 1er, alinéa 2, de la directive 2014/23/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 sur l'attribution des contrats de concession.**	corrigé suivant CE p. 12. *n.b.* étant donné que la correction a été effectuée telle qu'indiquée dans l'avis du C.E., elle ne doit pas être considérée comme un amendement
(3) Les pouvoirs adjudicateurs et entités adjudicatrices souhaitant attribuer une concession pour les services sociaux et les autres services spécifiques énumérés à	

l'annexe IV font connaître leurs intentions concernant l'attribution de concession prévue par la publication d'un avis de préinformation. Cet avis comporte les informations indiquées à l'annexe VI.	
(4) Par dérogation au paragraphe 1er, les pouvoirs adjudicateurs et les entités adjudicatrices ne sont pas tenus de publier un avis de concession lorsque les travaux ou services ne peuvent être fournis que par un opérateur économique particulier pour l'une des raisons suivantes :	
a) l'objet de la concession est la création ou l'acquisition d'une œuvre d'art ou d'une performance artistique à caractère unique ;	
b) l'absence de concurrence pour des raisons techniques ;	
c) l'existence d'un droit exclusif ;	
d) la protection des droits de propriété intellectuelle et des droits exclusifs autres que ceux définis à l'article 5, point 10).	
Les exceptions indiquées à l'alinéa 1er, points b), c) et d), ne s'appliquent que lorsqu'il n'existe aucune solution alternative ou de substitution raisonnable et que l'absence de concurrence ne résulte pas d'une restriction artificielle des paramètres de l'attribution de la concession.	
(5) Par dérogation au paragraphe 1er, le pouvoir adjudicateur ou l'entité adjudicatrice n'est pas tenu de publier un nouvel avis de concession lorsqu'aucune candidature, aucune offre ou aucune offre appropriée n'a été déposée en réponse à une procédure de concession antérieure, pour autant que les conditions initiales du contrat de concession ne soient pas substantiellement modifiées et qu'un rapport soit communiqué à la Commission européenne à sa demande. Aux fins de l'alinéa 1er, une offre n'est pas considérée comme appropriée dès lors qu'elle est sans rapport avec la concession parce qu'elle n'est manifestement pas en mesure, sans modifications substantielles, de répondre aux besoins et aux exigences du pouvoir adjudicateur ou de l'entité adjudicatrice spécifiés dans les documents de concession. Aux fins de l'alinéa 1er, une candidature n'est pas considérée comme appropriée dès lors que :	
a) le candidat concerné est ou peut être exclu en vertu de l'article 37, paragraphes 5 à 9, ou ne remplit pas les critères de sélection établis par le pouvoir adjudicateur ou l'entité adjudicatrice en vertu de l'article 3~~7~~**8**, paragraphe 1er ;	corrigé suivant CE p. 12. *n.b.* étant donné que la correction a été effectuée telle qu'indiquée dans l'avis du C.E., elle ne doit pas être considérée comme un amendement

b) la candidature comporte des offres qui ne sont pas appropriées au sens de l'alinéa 2.	
Art. 31. Avis d'attribution de concession.	*Corrigé suivant observations d'ordre légistique du C.E. (dans le cadre du PL n° 6982)*
(1) Au plus tard 48 jours après l'attribution de la concession, les pouvoirs adjudicateurs et entités adjudicatrices envoient, selon les modalités prévues à l'article 32, un avis d'attribution de concession relatif aux résultats de la procédure d'attribution de la concession. Pour les services sociaux et les autres services spécifiques énumérés à l'annexe IV, les avis peuvent toutefois être regroupés par trimestre. Dans ce cas, les avis regroupés sont envoyés au plus tard 48 jours après la fin de chaque trimestre.	
(2) L'avis d'attribution de concession contient les informations prévues à l'annexe VII ou, en ce qui concerne les concessions de services sociaux et d'autres services spécifiques énumérés à l'annexe IV, les informations prévues à l'annexe VIII et il est publié conformément à l'article 32.	
Art. 32. Rédaction et modalités de publication des avis.	*Corrigé suivant observations d'ordre légistique du C.E. (dans le cadre du PL n° 6982)*
(1) Les avis de concession, les avis d'attribution de concession et l'avis visé à l'article 42, paragraphe 1er, alinéa 2, incluent les informations mentionnées aux annexes V, VII et VIII selon le format des formulaires types établis par la Commission européenne, conformément à l'article 33, paragraphe 1er, alinéa 2, de la directive 2014/23/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 sur l'attribution des contrats de concession, y compris des formulaires types pour rectificatifs.	corrigé suivant CE p. 12. *n.b.* étant donné que la correction a été effectuée telle qu'indiquée dans l'avis du C.E., elle ne doit pas être considérée comme un amendement
(2) Les avis visés au paragraphe 1er sont rédigés, transmis par voie électronique à l'Office des publications de l'Union européenne et publiés conformément à l'annexe IX. L'Office des publications de l'Union européenne délivre au pouvoir adjudicateur ou à l'entité adjudicatrice une confirmation de la réception de l'avis et de la publication de l'information transmise, mentionnant la date de publication, qui tient lieu de preuve de la publication. Les avis sont publiés au plus tard cinq jours après leur envoi.	Le CE est d'avis (p. 13) que les deux dernières phrases du paragraphe 2 sont à omettre. Le CE n'a pas formulé d'opposition formelle. Les auteurs proposent cependant de ne pas suivre le Conseil d'État. Le texte en question est en effet tiré de la directive. Et les précisions fournies peuvent s'avérer utiles pour les pouvoirs adjudicateurs et entités adjudicatrices. Dans le cadre de la législation sur les marchés publics actuelle, ces informations sont énoncées par le règlement grand-ducal d'exécution. Dans le contexte de la réforme de la législation sur les marchés publics, les auteurs ont fait le choix de maintenir l'énoncé de ces règles, raison pour laquelle il est proposé de faire de même pour les concessions.
(3) Les avis de concession sont publiés intégralement dans une ou plusieurs langues officielles des institutions de l'Union européenne choisies par le pouvoir adjudicateur ou l'entité adjudicatrice. Cette ou ces versions linguistiques sont les seules faisant foi.	Le CE est d'avis (p. 13) que le paragraphe 3 est à omettre. Le CE n'a pas formulé d'opposition formelle.

	Les auteurs proposent cependant de ne pas suivre le Conseil d'État. Le texte en question est en effet tiré de la direct ive. Et les précisions fournies peuvent s'avérer utiles pour les pouvoirs adjudicateurs et entités adjudicatrices. Dans le cadre de la législation sur les marchés publics actuelle, ces informations sont énoncées par le règlement grand-ducal d'exécution. Dans le contexte de la réforme de la législation sur les marchés publics, les auteurs ont fait le choix de maintenir l'énoncé de ces règles, raison pour laquelle il est proposé de faire de même pour les concessions.
(4) Les avis de concession et d'attribution de concession ne sont pas publiés au niveau national avant leur publication par l'Office des publications de l'Union européenne, à moins que leur publication au niveau de l'Union n'ait pas lieu 48 heures après que l'Office des publications de l'Union européenne confirme la réception par le pouvoir adjudicateur ou l'entité adjudicatrice de l'avis visé au paragraphe 2. Les avis de concession et d'attribution de concession publiés au niveau national ne contiennent pas de renseignements autres que ceux contenus dans les avis envoyés à l'Office des publications de l'Union européenne, mais font mention de la date d'envoi de l'avis à l'Office des publications de l'Union européenne.	
(5) ~~La publication des avis de concession est obligatoire au niveau national. Cette publicité comporte obligatoirement l'annonce par la voie de la presse indigène.~~ **Un résumé des avis de concession et les avis de concessions simplifiés, prévus à l'article 2, sont publiés au niveau national dans la presse écrite. Ils contiennent au moins des informations relatives à l'objet du contrat de concession, au pouvoir adjudicateur ou à l'entité adjudicatrice, ainsi qu'à la procédure et incluent les conditions de participation, les modalités de retrait du document de concession et le lieu et la date d'ouverture des offres ou de remise des candidatures.**	**Amendement parlementaire** Suite à l'opposition formelle du CE à la page 14, il est précisé que la publication au niveau national se fait dans la presse écrite quotidienne sous forme de résumé, contenant les informations les plus pertinentes, à savoir des informations relatives à l'objet du contrat de concession, au pouvoir adjudicateur ou à l'entité adjudicatrice, ainsi qu'à la procédure et incluent les modalités de retrait du document de concession et le lieu et la date d'ouverture des offres ou des candidatures. Quant à la question relevée par le Conseil d'Etat quels seraient les délais à appliquer pour la que publicité soit effective, il convient de préciser que le délai dans lequel cette publication doit se faire est précisée dans le paragraphe 4, qui transpose la disposition de la directive exigeant que les avis de concession ne sont pas publiés au niveau national avant leur publication par l'Office des publications de l'Union européenne. Les délais applicables pour remettre les offres ou candidatures sont réglés par l'article 38. Il s'agit de délais impératifs qui donnent aux opérateurs économiques le temps nécessaire pour préparer

	leur candidature ou offre, de sorte qu'il n'est pas utile de préciser davantage quels délais seraient à respecter pour que la publicité soit effective.
Art. 33. Mise à disposition des documents de concession par voie électronique.	*Corrigé suivant observations d'ordre légistique du C.E. (dans le cadre du PL n° 6982)*
(1) Les pouvoirs adjudicateurs et entités adjudicatrices offrent par des moyens électroniques l'accès gratuit, sans restriction, direct et complet aux documents de concession à partir de la date de publication d'un avis de **concession ou d'un avis de concession simplifié** ou, lorsque l'avis de concession ou **l'avis de concession simplifié ne comprennent** pas d'invitation à présenter une offre, de la date d'envoi d'une invitation à présenter une offre. Le texte de l'avis de concession **ou de l'avis de concession simplifié** ou de l'invitation précise l'adresse internet à laquelle les documents de concession sont accessibles.	**Amendement parlementaire** Il convient de prévoir dans cet article également l'avis de concessions simplifié, qui doit être publié pour les contrats de concession de moindre envergure, conformément à l'amendement apporté à l'article 2. Dans l'hypothèse qu'un tel avis ait été publié, l'accès gratuit de manière électronique doit être garanti.
(2) Lorsque, dans des circonstances dûment justifiées, pour des raisons de sécurité exceptionnelle, des raisons techniques ou en raison du caractère particulièrement sensible d'informations commerciales nécessitant un niveau de protection très élevé, un accès gratuit, sans restriction, direct et complet par des moyens électroniques à certains documents de concession ne peut pas être offert, les pouvoirs adjudicateurs ou entités adjudicatrices indiquent dans l'avis ou l'invitation à confirmer l'intérêt que les documents de concession concernés seront transmis par d'autres moyens que des moyens électroniques et que le délai de présentation des offres est prolongé.	
(3) Pour autant que la demande en ait été faite en temps utile, les pouvoirs adjudicateurs et entités adjudicatrices ou les services compétents fournissent à tous les candidats ou soumissionnaires participant à la procédure d'attribution de concession les informations complémentaires sur les documents de concession six jours au plus tard avant la date limite fixée pour la réception des offres.	
(4) L'utilisation des moyens électroniques dans les procédures d'attribution des contrats de concession est ~~réglée~~ déterminée par voie de règlement grand-ducal.	*Corrigé suivant observations d'ordre légistique du C.E. p.19*
Art. 34. Lutte contre la corruption et prévention des conflits d'intérêts.	*Corrigé suivant observations d'ordre légistique du C.E. (dans le cadre du PL n° 6982)*
Les pouvoirs adjudicateurs et entités adjudicatrices prennent les mesures appropriées permettant de lutter contre la fraude, le favoritisme et la corruption et de prévenir, de détecter et de corriger de manière efficace les conflits d'intérêts survenant lors du déroulement des procédures d'attribution de concession, afin d'éviter toute distorsion de concurrence et d'assurer la transparence de la	

procédure d'attribution et l'égalité de traitement de tous les candidats et soumissionnaires. La notion de conflit d'intérêts vise au moins les situations dans lesquelles des membres du personnel du pouvoir adjudicateur ou de l'entité adjudicatrice qui participent au déroulement de la procédure d'attribution de concession ou sont susceptibles d'en influencer l'issue ont, directement ou indirectement, un intérêt financier, économique ou un autre intérêt personnel qui pourrait être perçu comme compromettant leur impartialité et leur indépendance dans le cadre de la procédure d'attribution de concession. En ce qui concerne les conflits d'intérêts, les mesures adoptées par les pouvoirs adjudicateurs et entités adjudicatrices ne vont pas au-delà de ce qui est strictement nécessaire pour prévenir un conflit d'intérêts potentiel ou éliminer le conflit d'intérêts détecté.	
CHAPITRE II – GARANTIES DE PROCÉDURE	
Art. 35. Spécifications techniques et fonctionnelles.	*Corrigé suivant observations d'ordre légistique du C.E. (dans le cadre du PL n° 6982)*
(1) Les spécifications techniques et fonctionnelles définissent les caractéristiques requises des travaux ou des services qui font l'objet du contrat de concession. Elles figurent dans les documents de concession. Ces caractéristiques peuvent également se référer au processus spécifique de production ou d'exécution des travaux ou des services demandés, à condition qu'ils soient liés à l'objet du contrat et proportionnés à sa valeur et à ses objectifs. Ces caractéristiques peuvent par exemple comprendre les niveaux de qualité, les niveaux de la performance environnementale et climatique, la conception pour toutes les utilisations, y compris l'accès aux personnes handicapées et le contrôle de la conformité, les résultats, la sécurité ou les dimensions, la terminologie, les symboles, les essais et les méthodes d'essai, le marquage et l'étiquetage ou les instructions d'utilisation.	
(2) À moins qu'elles ne soient justifiées par l'objet du contrat, les spécifications techniques et fonctionnelles ne font pas référence à une fabrication ou une provenance déterminée ou à un procédé particulier qui caractérise les produits fournis ou les services réalisés par un opérateur économique spécifique, ni à une marque, à un brevet, à un type, à une production déterminée qui auraient pour effet de favoriser ou d'éliminer certaines entreprises ou certains produits. Cette référence est autorisée, à titre exceptionnel, dans le cas où une description suffisamment précise et intelligible de l'objet du contrat n'est pas possible. Une telle référence est accompagnée des termes « ou équivalent ».	

(3) Les pouvoirs adjudicateurs ou entités adjudicatrices ne rejettent pas une offre au motif que les travaux et services offerts sont non conformes aux spécifications techniques et fonctionnelles auxquelles ils ont fait référence, dès lors que le soumissionnaire prouve dans son offre, par tout moyen approprié, que les solutions qu'il propose satisfont de manière équivalente aux spécifications techniques et fonctionnelles.	
Art. 36. Garanties de procédure.	*Corrigé suivant observations d'ordre légistique du C.E. (dans le cadre du PL n° 6982)*
(1) Les concessions sont attribuées sur la base des critères d'attribution établis par le pouvoir adjudicateur ou l'entité adjudicatrice conformément à l'article 40, pour autant que toutes les conditions suivantes soient réunies :	
a) l'offre est conforme aux exigences minimales fixées, le cas échéant, par le pouvoir adjudicateur ou l'entité adjudicatrice ;	
b) le soumissionnaire remplit les conditions de participation visées à l'article 37, paragraphe 1er ; et	
c) le soumissionnaire n'est pas exclu de la participation à la procédure d'attribution en vertu de l'article 37, paragraphes 4 à ~~7~~ **6**, et sous réserve de l'article 37, paragraphe ~~9~~**8**. Les exigences minimales visées au point a) contiennent les conditions et caractéristiques (notamment techniques, physiques, fonctionnelles et juridiques) que toute offre est tenue de remplir ou de posséder.	Renumérotation suite à la modification effectuée au niveau des numéros de paragraphes à l'article 37 : le paragraphe 7 devient le paragraphe 6 et le paragraphe 9 devient le paragraphe 8. Les corrections ont été effectuées conformément au texte de l'article 37 de la directive 2014/23 (transposé à cet endroit).
(2) Le pouvoir adjudicateur ou l'entité adjudicatrice fournit :	
a) dans l'avis de concession ou dans **l'avis de concession simplifié**, une description de la concession et des conditions de participation ;	**Amendement parlementaire** Il convient de prévoir dans cet article également l'avis de concessions simplifié, qui doit être publié pour les contrats de concession de moindre envergure, conformément à l'amendement apporté à l'article 2.
b) dans l'avis de concession **ou dans l'avis de concession simplifié**, dans l'invitation à présenter une offre ou dans les autres documents de concession, une description des critères d'attribution, et, le cas échéant, les exigences minimales à remplir.	***(idem)***
(3) Le pouvoir adjudicateur ou l'entité adjudicatrice peut limiter le nombre de candidats ou de soumissionnaires, à un niveau approprié, à condition que cela soit fait de manière transparente et sur la base de critères objectifs. Le nombre de candidats ou de soumissionnaires invités est suffisant afin de garantir une réelle concurrence.	

(4) Le pouvoir adjudicateur ou l'entité adjudicatrice communique à tous les participants la description de l'organisation de la procédure envisagée ainsi qu'un délai de remise des offres indicatif. Les modifications éventuelles sont communiquées à tous les participants et, dans la mesure où elles concernent des éléments figurant dans l'avis de concession **ou dans l'avis de concession simplifié**, à tous les opérateurs économiques.	***(idem)***
(5) Le pouvoir adjudicateur ou l'entité adjudicatrice garantit une consignation adéquate des étapes de la procédure selon les moyens qu'il juge appropriés, sous réserve du respect de l'article 27, paragraphe 1er.	
(6) Le pouvoir adjudicateur ou l'entité adjudicatrice est libre d'organiser une négociation avec les candidats et les soumissionnaires. L'objet de la concession, les critères d'attribution et les exigences minimales ne sont pas modifiés au cours des négociations.	
Art. 37. Sélection et évaluation qualitative des candidats.	*Corrigé suivant observations d'ordre légistique du C.E. (dans le cadre du PL n° 6982)*
(1) Les pouvoirs adjudicateurs et les entités adjudicatrices vérifient les conditions de participation relatives aux capacités professionnelles et techniques et à la capacité économique et financière des candidats ou des soumissionnaires, sur la base de déclarations sur l'honneur, ainsi que la ou les références à présenter comme preuve conformément aux exigences spécifiées dans l'avis de concession **ou dans l'avis de concession simplifié** qui sont non discriminatoires et proportionnées à l'objet de la concession. Les conditions de participation sont liées et proportionnées à la nécessité de garantir la capacité du concessionnaire d'exploiter la concession, compte tenu de l'objet de la concession et de l'objectif d'assurer une concurrence effective.	**Amendement parlementaire** Il convient de prévoir dans cet article également l'avis de concessions simplifié, qui doit être publié pour les contrats de concession de moindre envergure, conformément à l'amendement apporté à l'article 2.
(2) Afin de remplir les conditions de participation prévues au paragraphe 1er, un opérateur économique peut, le cas échéant et pour une concession particulière, compter sur les capacités d'autres entités, quelle que soit la nature juridique des liens qui les unissent. Si un opérateur économique souhaite recourir aux capacités d'autres entités, il apporte au pouvoir adjudicateur ou à l'entité adjudicatrice la preuve qu'il disposera, pendant toute la durée de la concession, des moyens nécessaires, par exemple en produisant l'engagement de ces entités à cet effet. En ce qui concerne la capacité financière, le pouvoir adjudicateur ou l'entité adjudicatrice peut exiger que l'opérateur économique et les autres entités en question soient solidairement responsables de l'exécution du contrat.	

(3) Dans les mêmes conditions, un groupement d'opérateurs économiques visé à l'article 25 peut recourir aux capacités de membres du groupement ou d'autres entités.	
(4) Les pouvoirs adjudicateurs et les entités adjudicatrices au sens de l'article 7, paragraphe 1er, point a), excluent un opérateur économique de la participation à une procédure d'attribution de concession lorsqu'ils ont établi que cet opérateur économique a fait l'objet d'une condamnation prononcée par un jugement définitif pour l'une des raisons suivantes :	
a) infractions aux articles 322 à 324ter du Code **p~~P~~**énal relatifs à la participation à une organisation criminelle ;	*Corrigé suivant observations d'ordre légistique du C.E. p.19*
b) infraction aux articles 246 à 249 du Code **p~~P~~**énal relatifs à la corruption ;	*Corrigé suivant observations d'ordre légistique du C.E. p.19*
c) infraction aux articles 496-1 à 496-4 du Code **p~~P~~**énal relatifs à l'escroquerie et à la tromperie ;	*Corrigé suivant observations d'ordre légistique du C.E. p.19*
d) infraction aux articles 135-1 et suivants du Code **p~~P~~**énal relatives au terrorisme ;	*Corrigé suivant observations d'ordre légistique du C.E. p.19*
e) infraction aux articles 506-1 et 135-5 du Code **p~~P~~**énal relatifs au blanchiment de capitaux et au financement du terrorisme et infraction à l'article 8-1 de la loi modifiée du 19 février 1973 concernant la vente de substances médicamenteuses.	*Corrigé suivant observations d'ordre légistique du C.E. p.19*
f) travail des enfants et autres formes de traite des êtres humains définis à l'article 382-1 du Code **p~~P~~**énal ;	*Corrigé suivant observations d'ordre légistique du C.E. p.19*
L'obligation d'exclure un opérateur économique s'applique aussi lorsque la personne condamnée par un jugement définitif est membre de l'organe d'administration, de direction ou de surveillance dudit opérateur économique ou détient un pouvoir de représentation, de décision ou de contrôle en son sein. Les entités adjudicatrices autres que celles qui sont visées à l'article 7, paragraphe 1er, point a), peuvent exclure un opérateur économique de la participation à une procédure d'attribution de concession lorsqu'elles sont informées que cet opérateur économique a fait l'objet d'une condamnation prononcée par un jugement définitif pour l'une des raisons énoncées à l'alinéa 1er.	
(5) Les pouvoirs adjudicateurs et les entités adjudicatrices au sens de l'article 7, paragraphe 1er , point a), excluent l'opérateur économique de la participation à une procédure d'attribution de concession s'ils ont connaissance d'un manquement par l'opérateur économique à ses obligations relatives au paiement d'impôts et taxes ou de cotisations de sécurité sociale et si ce manquement a été établi par une décision judiciaire ou administrative ayant force de chose jugée, conformément aux	Correction suite à l'observation du CE à la page 13-14

dispositions légales du pays dans lequel il est établi ou à celles de l'État ~~membre des pouvoirs adjudicateurs ou des entités adjudicatrices.~~ En outre, les pouvoirs adjudicateurs et les entités adjudicatrices au sens de l'article 7, paragraphe 1er, point a), excluent un opérateur économique de la participation à une procédure d'attribution de concession si le pouvoir adjudicateur ou l'entité adjudicatrice peut démontrer par tout moyen approprié que l'opérateur économique a manqué à ses obligations relatives au paiement d'impôts et taxes ou de cotisations de sécurité sociale. Le présent paragraphe ne s'applique plus lorsque l'opérateur économique a rempli ses obligations en payant ou en concluant un accord contraignant en vue de payer les impôts et taxes ou les cotisations de sécurité sociale dues, y compris, le cas échéant, les intérêts échus ou les éventuelles amendes.	
~~**(6) Les pouvoirs adjudicateurs et les entités adjudicatrices peuvent déroger à l'exclusion obligatoire visée aux paragraphes 4 et 5, à titre exceptionnel, pour des raisons impératives relevant de l'intérêt public telles que des raisons liées à la santé publique ou à la protection de l'environnement.**~~ ~~**Les pouvoirs adjudicateurs et les entités adjudicatrices peuvent aussi prévoir une dérogation à l'exclusion obligatoire prévue au paragraphe 5, lorsqu'une exclusion serait manifestement disproportionnée, en particulier lorsque seuls des montants minimes d'impôts, de taxes ou de cotisations de sécurité sociale sont impayés ou lorsque l'opérateur économique a été informé du montant exact dû à la suite du manquement à ses obligations relatives au paiement d'impôts et taxes ou de cotisations de sécurité sociale à un moment où il n'avait pas la possibilité de prendre les mesures prévues au paragraphe 5, alinéa 3, avant l'expiration du délai de présentation des candidatures.**~~	**<u>Amendement parlementaire</u>** : Cet article est omis afin que les dispositions soient analogues à celles contenues dans le projet de loi sur les marchés publics (n° 6982), dans lequel par amendement parlementaire du 20 octobre 2017, le paragraphe (3) de l'article 29 a été omis suite à l'intervention de la Chambre des métiers, de la Fédération des artisans et de l'Ordre des architectes et des Ingénieurs conseils, alors que l'application de ce paragraphe risquerait de faire naître, envers le pouvoir adjudicateur qui invoquerait cette dérogation, une suspicion de favoritisme pour l'opérateur économique qui en bénéficierait.
~~(7)~~**(6)** Les pouvoirs adjudicateurs ou entités adjudicatrices peuvent exclure un opérateur économique de la participation à une procédure d'attribution de concession si l'une des conditions suivantes est remplie :	renumérotation
a) lorsque le pouvoir adjudicateur peut démontrer, par tout moyen approprié, tout manquement aux obligations applicables visées à l'article 29, paragraphe 3 ;	
b) lorsque l'opérateur économique est en état de faillite ou fait l'objet d'une procédure d'insolvabilité, de gestion contrôlée ou de liquidation, ses biens sont administrés par un liquidateur ou sont placés sous administration judiciaire, il a conclu un concordat préventif, il se trouve en état de cessation d'activité, ou dans toute situation analogue résultant d'une procédure de même nature existant dans	Corrigé suite à l'observation du C.E. à la page 14 : la procédure de la gestion contrôlée est rajoutée conformément à la suggestion du Conseil d'État.

les législations et réglementations d'autres États ~~nationales~~ ; le pouvoir adjudicateur ou l'entité adjudicatrice peut toutefois décider de ne pas exclure un opérateur économique qui se trouve dans l'un des cas précités lorsqu'il a établi que ce dernier sera en mesure d'exécuter la concession, compte tenu des règles et des mesures nationales applicables en matière de poursuite des activités dans le cadre de ces situations ;	Observation CE p.14. Il n'est pas tenu compte des autres suggestions du CE afin de maintenir le texte de la directive et du projet de loi sur les marchés publics. Ainsi le terme « d'autres États » est inséré au lieu du terme « nationales »
c) lorsque le pouvoir adjudicateur peut démontrer par tout moyen approprié que l'opérateur économique a commis une faute professionnelle grave qui remet en cause son intégrité ;	
d) lorsqu'il ne peut être remédié à un conflit d'intérêts au sens de l'article 34, alinéa 2, par d'autres mesures moins intrusives ;	
e) lorsque le pouvoir adjudicateur dispose d'éléments suffisamment plausibles pour conclure que l'opérateur économique a conclu des accords avec d'autres opérateurs économiques en vue de fausser la concurrence ;	
f) lorsque des défaillances importantes ou persistantes de l'opérateur économique ont été constatées lors de l'exécution d'une obligation essentielle qui lui incombait dans le cadre d'une concession antérieure ou d'un contrat antérieur passé avec un pouvoir adjudicateur ou une entité adjudicatrice au sens de la présente loi ou du **L**~~l~~ivre III de la loi du ___ sur les marchés publics qui ont donné lieu à la résiliation de ladite concession ou dudit contrat, à des dommages-intérêts ou à d'autres sanctions comparables ;	*Corrigé suivant observations d'ordre légistique du C.E. p.18*
g) lorsque l'opérateur économique s'est rendu coupable de fausse déclaration en fournissant les informations exigées pour la vérification de l'absence de motifs d'exclusion ou la satisfaction des critères de sélection, a caché ces informations ou n'est pas en mesure de présenter les documents justificatifs requis ;	
h) lorsque l'opérateur économique a entrepris d'influencer indûment le processus décisionnel du pouvoir adjudicateur ou de l'entité adjudicatrice, d'obtenir des informations confidentielles susceptibles de lui donner un avantage indu lors de la procédure d'attribution de concession ou a fourni par négligence des informations trompeuses susceptibles d'avoir une influence déterminante sur les décisions d'exclusion, de sélection ou d'attribution ;	
a) i) lorsque dans le cas de concessions dans les domaines de la défense et de la sécurité au sens de la loi du 26 décembre 2012 sur les marchés publics de la défense et de la sécurité, il est établi par tout moyen de preuve, le cas échéant par des sources de données protégées, que	Observation du C.E. page 14. L'expression « État membre « est remplacée par le terme « État ».

l'opérateur économique ne possède pas la fiabilité nécessaire pour éviter des atteintes à la sécurité de l'État ~~membre.~~	
~~(8)~~ **(7)** À tout moment de la procédure, les pouvoirs adjudicateurs et les entités adjudicatrices au sens de l'article 6 ~~7~~, paragraphe 1er, point a), excluent un opérateur économique lorsqu'il apparaît que celui-ci se trouve, compte tenu des actes qu'il a commis ou omis d'accomplir soit avant, soit durant la procédure, dans un des cas visés au paragraphe 4 et au paragraphe 5. b) À tout moment de la procédure, les pouvoirs adjudicateurs et les entités adjudicatrices peuvent exclure un opérateur économique lorsqu'il apparaît que celui-ci se trouve, compte tenu des actes qu'il a commis ou omis d'accomplir soit avant, soit durant la procédure, dans un des cas visés au paragraphe 6.	Renumérotation. Comme le paragraphe (6) est omis et renuméroté, la référence au paragraphe (6) est correcte. (CE p.14),
~~(9)~~ **(8)** Tout opérateur économique qui se trouve dans l'une des situations visée~~s~~ au~~x~~ paragraphe~~s~~ 4 et 6 peut fournir des preuves afin d'attester que les mesures qu'il a prises suffisent à démontrer sa fiabilité malgré l'existence du motif d'exclusion invoqué. Si ces preuves sont jugées suffisantes, l'opérateur économique concerné n'est pas exclu de la procédure. À cette fin, l'opérateur économique prouve qu'il a versé ou entrepris de verser une indemnité en réparation de tout préjudice causé par l'infraction pénale ou la faute, clarifié totalement les faits et circonstances en collaborant activement avec les autorités chargées de l'enquête et pris des mesures concrètes de nature technique et organisationnelle et en matière de personnel propres à prévenir une nouvelle infraction pénale ou une nouvelle faute. Les mesures prises par les opérateurs économiques sont évaluées en tenant compte de la gravité de l'infraction pénale ou de la faute ainsi que de ses circonstances particulières. Lorsque les mesures sont jugées insuffisantes, la motivation de la décision en question est transmise à l'opérateur économique concerné. Un opérateur économique qui a été exclu par un jugement définitif de la participation à des procédures de passation de marché ou d'attribution de concession n'est pas autorisé à faire usage de la possibilité prévue au présent paragraphe pendant la période d'exclusion fixée par ledit jugement dans les États membres où le jugement produit ses effets. c) ~~Lorsque la période d'exclusion n'a pas été fixée par jugement définitif, elle ne peut dépasser cinq ans à compter de la date de condamnation par jugement définitif dans les cas visés au paragraphe 4 et~~	Renumérotation. **<u>Amendement parlementaire</u>** : Suite à l'opposition formelle du Conseil d'Etat, une procédure d'exclusion similaire à celle prévue par l'article 29 paragraphe 7 du projet de loi sur les marchés publics a été prévue. Il est à noter que la Commission des Soumissions sera compétente pour donner son avis quant aux cas de figure de l'exclusion visés par le paragraphe 6. Bien qu'il s'agit ici de contrats de concession, les cas de figure de l'exclusion sont identiques à celles prévues par le projet de loi sur les marchés publics, de sorte que la Commission des Soumissions peut valablement traiter les dossiers en rapport avec des exclusions en matière de contrats de concession. Ainsi le dernier alinéa du paragraphe (8) (paragraphe (9) suivant avis du Conseil d'Etat) est déplacé est inséré au sein d'un nouveau paragraphe (9) instituant une procédure d'exclusion similaire à celle prévue par l'article 29 paragraphe (7) du projet de loi sur les marchés publics. n.b. suite à la renumérotation des paragraphes, il n'y a plus lieu de corriger la référence au paragraphe 6 (erronée dans le projet avisé).

~~trois ans à compter de l'événement concerné dans les cas visés au paragraphe 6.~~	
(9) Lorsque la période d'exclusion n'a pas été prévue par jugement définitif, elle ne peut dépasser cinq ans à compter de la date de condamnation par jugement définitif dans les cas visés au paragraphe 4 et trois ans à compter de la date de l'événement concerné dans les cas visés au paragraphe 6. Une exclusion ne peut avoir lieu qu'après la notification d'une lettre recommandée précisant clairement les intentions du pouvoir adjudicateur ou de l'entité adjudicatrice. Un délai d'au moins huit jours doit être accordé à l'opérateur économique pour présenter ses observations écrites. Dans les cas visés au paragraphe 6, la Commission des soumissions, instituée par la loi du …sur les marchés publics, doit être demandée en son avis, après que les formalités visées à l'alinéa précédent aient été accomplies. Les décisions d'exclusion sont notifiées à l'opérateur économique visé, par voie de lettre recommandée, aux services publics intéressés et, dans les cas visés au paragraphe 6, à la Commission des soumissions. Les contestations auxquelles donnent lieu les décisions prises dans les cas visés au paragraphe 6 sont de la compétence du Tribunal administratif, statuant comme juge du fond.	**Amendement parlementaire** cf. CE, p. 14. Suite à l'opposition formelle du C.E., la même procédure que celle énoncée par l'article 29, paragraphe 7, du projet de loi n° 6982 sur les marchés publics (suite à l'amendement parlementaire n° 12 du 22 juin 2017) a été insérée. Dans la mesure où le texte n'a pas été formulé par le CE, il conviendrait de considérer qu'il s'agit d'un amendement parlementaire. *n.b.* suite à la renumérotation des paragraphes, il n'y a plus lieu de corriger la référence au paragraphe 6 (erronée dans le projet avisé).
Art. 38. Délais de réception des candidatures et des offres pour la concession.	*Corrigé suivant observations d'ordre légistique du C.E. (dans le cadre du PL n° 6982)*
(1) En fixant les délais de réception des candidatures ou des offres, les pouvoirs adjudicateurs ou les entités adjudicatrices tiennent compte en particulier de la complexité de la concession et du temps nécessaire pour élaborer les offres ou les candidatures, sans préjudice des délais minimaux fixés par le présent article.	
(2) Lorsque les candidatures ou les offres ne peuvent être présentées qu'à la suite d'une visite des lieux ou après consultation sur place de documents complémentaires aux documents de concession, les délais de réception des candidatures pour la concession ou de réception des offres sont fixés de manière à ce que tous les opérateurs économiques concernés puissent prendre connaissance de toutes les informations nécessaires pour la formulation de leurs candidatures ou offres et sont, en tout état de cause, sont supérieurs aux délais minimaux fixés aux paragraphes 3 et 4.	

(3) Le délai minimum de réception des candidatures, accompagnées ou non des offres, pour la concession est de 30 jours à compter de la date d'envoi de l'avis de concession **ou de l'avis de concession simplifié**.	**Amendement parlementaire** Il convient de prévoir dans cet article également l'avis de concessions simplifié, qui doit être publié pour les contrats de concession de moindre envergure, conformément à l'amendement apporté à l'article 2.
(4) Lorsque la procédure se déroule par phases successives, le délai minimal de réception des offres initiales est de 22 jours à compter de la date d'envoi de l'invitation à soumissionner.	
(5) Le délai de réception des offres peut être réduit de cinq jours si le pouvoir adjudicateur ou l'entité adjudicatrice accepte que les offres puissent être soumises par voie électronique conformément à l'article 28.	
Art. 39. **Information des candidats et des soumissionnaires.**	*Corrigé suivant observations d'ordre légistique du C.E. (dans le cadre du PL n° 6982)*
(1) Le pouvoir adjudicateur ou l'entité adjudicatrice informe dans les meilleurs délais les candidats et les soumissionnaires des décisions prises concernant l'attribution d'une concession, y compris le nom du soumissionnaire retenu, des motifs des décisions de rejet de leur candidature ou de leur offre, ainsi que les motifs de toute décision de renoncer à attribuer un contrat pour lequel un avis de concession **ou un avis de concession simplifié a** été publié ou de recommencer la procédure. Par ailleurs, à la demande de la partie concernée, le pouvoir adjudicateur ou l'entité adjudicatrice informe dans les meilleurs délais, et, dans tous les cas, dans les quinze jours suivant la réception d'une demande écrite, tout soumissionnaire ayant fait une offre recevable des caractéristiques et des avantages relatifs de l'offre retenue.	**Amendement parlementaire** Il convient de prévoir dans cet article également l'avis de concessions simplifié, qui doit être publié pour les contrats de concession de moindre envergure, conformément à l'amendement apporté à l'article 2.
(2) Le pouvoir adjudicateur ou l'entité adjudicatrice peut décider de ne pas communiquer certaines informations concernant le contrat, visés au paragraphe 1er, lorsque leur divulgation ferait obstacle à l'application des lois, serait contraire à l'intérêt public, porterait préjudice aux intérêts commerciaux légitimes d'opérateurs économiques publics ou privés ou pourrait nuire à une concurrence loyale entre ces opérateurs.	
Art. 40. Critères d'attribution.	*Corrigé suivant observations d'ordre légistique du C.E. (dans le cadre du PL n° 6982)*
(1) Les concessions sont attribuées sur la base de critères objectifs qui respectent les principes énoncés à l'article 3 et qui garantissent l'appréciation des offres dans des conditions de concurrence effective permettant de constater un avantage économique global pour le pouvoir adjudicateur ou l'entité adjudicatrice.	

(2) Ces critères sont liés à l'objet de la concession et ne confèrent pas une liberté de choix discrétionnaire au pouvoir adjudicateur ou à l'entité adjudicatrice. Ils peuvent inclure, entre autres, des critères environnementaux, sociaux ou relatifs à l'innovation. Ces critères sont accompagnés d'exigences qui permettent de vérifier de manière effective les informations fournies par les soumissionnaires. Le pouvoir adjudicateur ou l'entité adjudicatrice vérifie si les offres répondent effectivement aux critères d'attribution.	
(3) Le pouvoir adjudicateur ou l'entité adjudicatrice établit une liste des critères par ordre décroissant d'importance. Nonobstant l'alinéa 1er, lorsque le pouvoir adjudicateur ou l'entité adjudicatrice reçoit une offre proposant une solution innovante présentant des performances fonctionnelles d'un niveau exceptionnel, qui n'aurait pas pu être prévue malgré la diligence du pouvoir adjudicateur ou de l'entité adjudicatrice, le pouvoir adjudicateur ou l'entité adjudicatrice peut, à titre exceptionnel, modifier l'ordre des critères d'attribution afin de tenir compte de cette solution innovante. Dans ce cas, le pouvoir adjudicateur ou l'entité adjudicatrice informe tous les soumissionnaires de la modification de l'ordre d'importance de ces critères et publie une nouvelle invitation à présenter une offre, dans le respect des délais minimaux visés à l'article 38, paragraphe 4. Lorsque les critères d'attribution ont déjà été publiés au moment de la publication de l'avis de concession **ou de l'avis de concession simplifié**, le pouvoir adjudicateur ou l'entité adjudicatrice publie un nouvel avis de concession **ou un nouvel avis de concession simplifié**, dans le respect des délais minimaux visés à l'article 38, paragraphe 3. La modification de l'ordre des critères ne doit pas entraîner de discrimination.	**Amendement parlementaire** Il convient de prévoir dans cet article également l'avis de concessions simplifié, qui doit être publié pour les contrats de concession de moindre envergure, conformément à l'amendement apporté à l'article 2.
TITRE III - RÈGLES RELATIVES À L'EXÉCUTION DES CONTRATS DE CONCESSION	
Art. 41. Sous-traitance.	*Corrigé suivant observations d'ordre légistique du C.E. (dans le cadre du PL n° 6982)*
(**1) Dans la mesure de leurs responsabilités et de leurs compétences, les opérateurs économiques sont tenus de respecter et de faire respecter par toute personne agissant en qualité de sous-traitant, à quelque stade que ce soit, et par toute personne mettant du personnel à disposition pour l'exécution de la concession, toutes les obligations applicables dans les domaines du droit environnemental, social et du travail, visées à l'article 29, paragraphe 3.**	Suite à l'opposition formelle du Conseil d'Etat, un nouveau paragraphe (1) est inséré. Il est formulé de la même manière que l'article 29, paragraphe 3 – tel que corrigé dans le présent tableau) – et tel que cela a également été proposé dans l'article du projet de règlement grand-ducal portant exécution de la loi sur les marchés publics ayant pour objet de transposer une disposition similaire.

Sans préjudice de l'application des sanctions visées dans d'autres dispositions légales, règlementaires ou conventionnelles, l'adjudicateur qui constate dans le chef des candidats, soumissionnaires ou concessionnaires des manquements visés à l'alinéa 1er du présent paragraphe, applique les mesures prévues à l'article 37, paragraphes 4 à 9, ou, si la concession est déjà conclue, les sanctions prévues en cas de manquement contractuel**.** .	
~~1~~**(2)** Dans les documents de concession, le pouvoir adjudicateur ou l'entité adjudicatrice demande au soumissionnaire ou au candidat d'indiquer, dans son offre, la part éventuelle de la concession qu'il a l'intention de sous-traiter à des tiers ainsi que les sous-traitants proposés. Le présent paragraphe ne préjuge pas la question de la responsabilité du concessionnaire principal.	
~~(2)~~ **(3)** En ce qui concerne les concessions de travaux et les services qui doivent être réalisés dans les locaux du pouvoir adjudicateur ou de l'entité adjudicatrice sous sa surveillance, après l'attribution de la concession et, au plus tard, au début de l'exécution de la concession, le pouvoir adjudicateur ou l'entité adjudicatrice exige du concessionnaire qu'il lui indique le nom, les coordonnées et les représentants légaux de ses sous-traitants participant à ces travaux ou à la prestation de ces services dans la mesure où ces informations sont connues à ce stade. Le pouvoir adjudicateur ou l'entité adjudicatrice exige que le concessionnaire lui fasse part de tout changement relatif à ces informations intervenant au cours de la concession ainsi que des informations requises pour tout nouveau sous-traitant qui participe ultérieurement à ces travaux ou à la prestation de ces services. **Nonobstant l'alinéa 1er, les pouvoirs adjudicateurs ou les entités adjudicatrices peuvent imposer au concessionnaire l'obligation de fournir les informations requises directement.** **Les alinéas 1er et 2 ne s'appliquent pas aux fournisseurs.** Les obligations prévues à l'alinéa 1er s'appliquent également :	Compte tenu de l'opposition formelle du Conseil d'Etat relatif à l'alinéa 4 du projet avisé, et compte tenu des observations du C.E. en ce qui concerne l'alinéa 3, il est proposé d'insérer les dispositions concernées à la suite de l'alinéa 1er, selon la même présentation que celle du texte de l'article 42, paragraphe 3, de la directive. Malgré les observations du C.E. en ce qui concerne l'alinéa 3 du projet, les auteurs proposent de maintenir ce texte (jugé superflu), mais de le déplacer pour suivre le même ordre que celui proposé par l'article 42 de la directive. Par ailleurs, il est proposé de reprendre la terminologie exacte de la directive en ajouter les mots « Nonobstant l'alinéa 1er ». Dans la mesure ou les deux premiers alinéas visent des cas de figure distincts, les auteurs proposent de ne pas priver les pouvoirs adjudicateurs / entités adjudicatrices de toutes les possibilités offertes par la directive (et d'être plus restrictif en matière de concessions qu'en matière de législation sur les marchés publics). C'est en effet également de cette manière que les auteurs ont proposé de transposer la même disposition en matière de marchés publics (cf. art. 106 du projet de règlement grand-ducal, sans que cela ne soit critiqué par le C.E. dans son avis du 14 juillet 2017 (n° 51.675).
a) aux concessions de services autres que celles concernant des services à fournir dans les locaux du pouvoir adjudicateur ou de l'entité adjudicatrice sous sa surveillance ou aux fournisseurs participant aux concessions de travaux ou de services ;	

b) aux sous-traitants des sous-traitants du concessionnaire ou se trouvant à des échelons inférieurs de la chaîne de sous-traitance.	
~~Les pouvoirs adjudicateurs ou les entités adjudicatrices peuvent imposer au concessionnaire l'obligation de fournir les informations requises directement~~. ~~Les alinéas 1er à 3 ne s'appliquent pas aux fournisseurs.~~	L'alinéa 3 est omis suite à l'observation du CE à la page 15, et l'alinéa 4 est omis suite à l'opposition formelle du CE à la page 16.
~~(3)~~ (4) Dans l'exécution des contrats de concession, les concessionnaires prennent, dans la mesure de leur responsabilité et de leur compétence, les mesures appropriées pour que les sous-traitants se conforment aux obligations applicables dans les domaines du droit environnemental, social et du travail, visées à l'alinéa 29, paragraphe 3. ~~Dans l'exécution des contrats de concession, les concessionnaires prennent les mesures appropriés pour que les sous-traitants se conforment aux obligations applicables dans les domaines du droit environnemental, social et du travail établies par le droit de l'Union européenne, le droit national, les conventions collectives ou par les dispositions internationales en matière de droit environnemental, social et du travail énumérées à l'annexe X de la directive 2014/23/UE du Parlement et du Conseil du 26 février 2014 sur l'attribution des contrats de concessions telle que modifiée par les actes de la Commission européenne pris en conformité de l'article 48 de cette directive.~~	Il est tenu compte de l'observation du CE à la page 16, et l'article est rédigé de manière analogue à celui de l'article 106 (3) du projet de règlement grand-ducal portant exécution de la loi sur les marchés publics tel que formulé suite à un amendement approuvé par le Conseil de Gouvernement dans sa séance du 27 octobre 2017.
~~(4)~~ **(5)** Dans le but d'éviter les manquements aux obligations visées au paragraphe 3, les pouvoirs adjudicateurs et les entités adjudicatrices vérifient s'il existe des motifs d'exclusion de sous-traitants au sens de l'article 37, paragraphes 4 à 9. Dans de tels cas, le pouvoir adjudicateur ou l'entité adjudicatrice exige que l'opérateur économique remplace un sous-traitant à l'encontre duquel ladite vérification a montré qu'il existe des motifs d'exclusion obligatoires. Le pouvoir adjudicateur ou l'entité adjudicatrice peut exiger de l'opérateur économique qu'il remplace un sous-traitant à l'encontre duquel la vérification a montré qu'il existe des motifs d'exclusion non obligatoires.	
~~(5) En cas de sous-traitance, l'adjudicataire demeure à l'égard du maître de l'ouvrage seul responsable et seul créancier, sans préjudice des dispositions de la loi du 23 juillet 1991 ayant pour objet de réglementer les activités de sous-traitance~~.	L'alinéa 5 est omis suite à l'observation du Conseil d'Etat à la page 16.
Art. 42. Modification de contrats en cours~~.~~	*Corrigé suivant observations d'ordre légistique du C.E. (dans le cadre du PL n° 6982)*
(1) Les concessions peuvent être modifiées sans nouvelle procédure d'attribution de concession dans l'un des cas suivants :	
a) lorsque les modifications, quel que soit leur montant, ont été prévues dans les documents de concession initiaux sous la forme de clauses de réexamen, dont	

des clauses de révision du montant, ou d'options claires, précises et sans équivoque. Ces clauses indiquent le champ d'application et la nature des modifications ou options envisageables ainsi que les conditions dans lesquelles il peut en être fait usage. Elles ne permettent pas de modifications ou d'options qui changeraient la nature globale de la concession ;	
b) pour les travaux ou services supplémentaires réalisés par le concessionnaire initial qui sont devenus nécessaires et ne figuraient pas dans la concession initiale, lorsqu'un changement de concessionnaire :	
i) est impossible pour des raisons économiques ou techniques telles que les exigences d'interchangeabilité ou d'interopérabilité avec les équipements, services ou installations existants acquis dans le cadre de la concession initiale ; et	
ii) présenterait un inconvénient majeur ou entraînerait une multiplication substantielle des coûts pour le pouvoir adjudicateur ou l'entité adjudicatrice. Toutefois, en ce qui concerne les concessions attribuées par le pouvoir adjudicateur afin de mener une activité autre que celles visées à l'annexe II, toute augmentation de leur montant ne peut être supérieure à 50 pour cent du montant de la concession initiale. Lorsque plusieurs modifications successives sont effectuées, cette limite s'applique au montant de chaque modification. Ces modifications consécutives ne visent pas à contourner la présente loi ;	
c) lorsque toutes les conditions suivantes sont remplies :	
i) la modification est rendue nécessaire par des circonstances qu'un pouvoir adjudicateur diligent ou une entité adjudicatrice diligente ne pouvait pas prévoir ;	
ii) la modification ne change pas la nature globale de la concession ;	
iii) en ce qui concerne les concessions attribuées par le pouvoir adjudicateur afin de mener une activité autre que celles visées à l'annexe II, toute augmentation de leur montant ne peut être supérieure à 50 pour cent du montant de la concession initiale. Lorsque plusieurs modifications successives sont effectuées, cette limite s'applique au montant de chaque modification. Ces modifications consécutives ne visent pas à contourner les dispositions de la présente loi.	
d) lorsqu'un nouveau concessionnaire remplace celui auquel le pouvoir adjudicateur ou l'entité adjudicatrice a initialement attribué la concession :	
i) en application d'une clause de réexamen ou d'une option sans équivoque conformément au point a) ; ou	
ii) consécutivement à une succession universelle ou partielle dans la position du concessionnaire initial, à la suite d'opérations de restructuration de société,	

notamment de rachat, de fusion, d'acquisition ou d'insolvabilité, d'un autre opérateur économique qui remplit les critères de sélection qualitatifs établis initialement, à condition que cela n'entraîne pas d'autres modifications substantielles du contrat et ne vise pas à se soustraire à l'application de la présente loi ; ou	
e) lorsque les modifications, quel qu'en soit le montant, ne sont pas substantielles au sens du paragraphe 4.	
Les pouvoirs adjudicateurs ou les entités adjudicatrices qui ont modifié une concession dans les cas mentionnés aux points b) et c) publient un avis à cet effet au Journal officiel de l'Union européenne. Cet avis contient les informations prévues **à l'annexe III** et est publié conformément à l'article 32.	
(2) En outre, et sans qu'il soit nécessaire de vérifier si les conditions énoncées au paragraphe 4, points a) à d), sont remplies, les concessions peuvent également être modifiées sans qu'une nouvelle procédure d'attribution de concession ne soit nécessaire lorsque le montant de la modification est inférieur aux deux montants suivants :	
i) le seuil fixé à l'article 8 ; et	
ii) 10 pour cent du montant de la concession initiale.	
Toutefois, la modification ne peut pas changer la nature globale de la concession. Lorsque plusieurs modifications successives sont effectuées, le montant en question est le montant cumulé des modifications successives.	
(3) Pour le calcul du montant visé au paragraphe 2 et au paragraphe 1er, points b) et c), le montant actualisé est le montant de référence lorsque la concession comporte une clause d'indexation. Si la concession ne comporte pas de clause d'indexation, le montant actualisé est calculé en tenant compte de l'inflation moyenne au niveau national.	
(4) La modification d'une concession en cours est considérée comme substantielle au sens du paragraphe 1er, point e), lorsqu'elle rend les caractéristiques de la concession substantiellement différentes de celles prévues initialement. Dans tous les cas, sans préjudice des paragraphes 1er et 2, une modification est considérée comme substantielle lorsqu'au moins une des conditions suivantes est remplie :	
a) elle introduit des conditions qui, si elles avaient figuré dans la procédure initiale d'attribution de concession, auraient permis l'admission de candidats autres que ceux initialement admis ou l'acceptation d'une offre autre que celle	

initialement retenue ou auraient attiré davantage de participants à la procédure d'attribution de concession ;	
b) elle modifie l'équilibre économique de la concession en faveur du concessionnaire d'une manière qui n'était pas prévue dans la concession initiale ;	
c) elle étend considérablement le champ d'application de la concession ;	
d) lorsqu'un nouveau concessionnaire remplace celui auquel le pouvoir adjudicateur ou l'entité adjudicatrice a initialement attribué la concession dans d'autres cas que ceux prévus au paragraphe 1er point d).	
(5) Une nouvelle procédure d'attribution de concession est requise pour des modifications des dispositions d'une concession en cours autres que celles prévues aux paragraphes 1er et 2.	
Art. 43. Résiliation de concessions.	*Corrigé suivant observations d'ordre légistique du C.E. (dans le cadre du PL n° 6982)*
Les pouvoirs adjudicateurs et les entités adjudicatrices peuvent résilier une concession en cours lorsqu'au moins une des conditions suivantes est remplie :	
a) une modification de la concession a eu lieu, laquelle aurait requis une nouvelle procédure d'attribution de concession conformément à l'article 42 ;	
b) le contractant se trouvait, lors de l'attribution du contrat, dans une des situations visées à l'article 37, paragraphe 4, et aurait dès lors dû être exclu de la procédure d'attribution de concession ;	
c) la Cour de justice de l'Union européenne estime, dans le cadre d'une procédure au titre de l'article 258 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, qu'il a été manqué aux obligations découlant du Traité sur l'Union européenne parce qu'un pouvoir adjudicateur ou une entité adjudicatrice a attribué la concession en question sans respecter les obligations qui lui incombent en vertu des traités sur l'Union européenne et de la présente loi.	
Art. 44. Contrôle et rapports.	*Corrigé suivant observations d'ordre légistique du C.E. (dans le cadre du PL n° 6982)*
(1) La Commission des Soumissions instituée par la loi du ___ sur les marchés publics instruit toute réclamation relative à l'application des règles d'attribution des contrats de concessions et veille à ce que toutes les dispositions légales, réglementaires et contractuelles en matière d'attribution de contrats de concession soient strictement observées par les pouvoirs adjudicateurs, les entités adjudicatrices et les opérateurs économiques.	

(2) L'exercice des contrôles, l'établissement de rapports et la mise à disposition d'informations et d'orientation relatives à l'attribution de contrats de concessions ~~**est réglé**~~ sont déterminés par voie de règlement grand-ducal.	*Corrigé suivant observations d'ordre légistique du C.E. p.19*
TITRE IV - DISPOSITIONS MODIFICATIVES	
Art. 45. Dispositions modificatives du Code pénal	
L'article 35, point 3) du Code pénal est complété comme suit : 3) l'exclusion de la participation à des **procédures d'attribution de** marchés publics **et de contrats de concession**;	**Amendement parlementaire :** Cf. CE, p. 14. L'avis du C.E : est suivi en ce qu'il préconise une adaptation de l'article 35 du Code pénal afin que l'exclusion de la participation aux procédures d'attribution des contrats de concession soient expressément mentionnés au titre des peines criminelles ou correctionnelles encourues par les personnes morales. Dans la mesure où le texte proposé ne correspond pas mot pour mot au texte figurant dans l'avis du CE, il conviendrait de le considérer en tant qu'amendement parlementaire.
Art. ~~45~~46. Dispositions modificatives de la loi du 10 novembre 2010 instituant les recours en matière de marchés publics~~.~~	*Corrigé suivant observations d'ordre légistique du C.E. (dans le cadre du PL n° 6982) et renuméroté*
La loi modifiée du 10 novembre 2010 instituant les recours en matière de marchés publics est modifiée comme suit :	
a) l'intitulé de la loi du 10 novembre 2010 instituant les recours en matière de marchés publics est remplacé par l'intitulé suivant : « Loi du 10 novembre 2010 relative aux recours en matières de marchés publics et d'attribution de contrats de concession »	Modifié suivant observation du C.E. p.17 : Le C.E. propose d'actualiser l'intitulé de la loi modifiée du 10 novembre 2010 instituant les recours en matière de marchés publics pour la raison que son champ d'application est élargi aux concessions.
b) ~~a)~~ est rajouté à l'article 1er un nouvel alinéa 3 avec le texte suivant : «La présente loi s'applique aux concessions visées ~~marchés visés~~ par la loi du … sur l'attribution des contrats de concessions, sauf si ces concessions sont exclues en application des articles 9, 10, 11, 16 et 25 de cette loi» ;	Corrigé suivant C.E., p. 17 ; *n.b. :* étant donné que la correction a été effectuée telle qu'indiquée dans l'avis du C.E., elle ne doit pas être considérée comme un amendement
c) ~~b)~~ à l'article 1er alinéa 3, qui formera l'alinéa 4, les mots « et les concessions de travaux publics » sont supprimés et le mot « et » est inséré entre les mots « services » et « accords-cadres » ;	
d) ~~c)~~ l'article 5, alinéa 1er est modifié comme suit : « La conclusion du contrat qui suit la décision d'attribution d'un marché relevant du champ d'application des Livres II et III de la loi du ___ sur les marchés publics ou du champ d'application de la loi du 26 décembre 2012 ~~10 novembre 2010~~ sur les marchés publics de la défense et de la sécurité ou de la loi du….sur	Corrigé suivant observation du C.E. p.17 ; *n.b. :* étant donné que la correction a été effectuée telle qu'indiquée dans l'avis du C.E., elle ne doit pas être considérée comme un amendement

l'attribution de contrats de concession ne peut avoir lieu avant l'expiration d'un délai d'au moins dix jours à compter du lendemain du jour où la décision d'attribution du marché a été envoyée aux soumissionnaires et candidats concernés si un télécopieur ou un moyen électronique est utilisé ou, si d'autres moyens de communication sont utilisés, avant l'expiration d'un délai d'au moins quinze jours à compter du lendemain du jour où la décision d'attribution du marché est envoyée aux soumissionnaires et candidats concernés. » ;	
e) ~~d)~~ sont rajoutés à l'article 7, premier tiret, les mots suivants après « sauf exceptions y prévues » : « et pour les contrats de concession d'un exposé synthétique des motifs pertinents à communiquer par les pouvoirs adjudicateurs ou entités adjudicatrices sur demande de la partie concernée tel que prévu par l'article 40 paragraphe 1er de la loi du… sur les attributions de contrats de concession, sous réserve de l'article 40, paragraphe 2. » ;	
f) ~~e)~~ l'article 8 alinéa 1er, le point c), est modifié comme suit : « lorsqu'il s'agit d'un marché fondé sur un accord-cadre ou d'un marché spécifique fondé sur un système d'acquisition dynamique visé par le **L**~~l~~ivre II de la loi du ___ sur les marchés publics ou d'un marché fondé sur un accord cadre visé à l'article 29 de la loi du 26 décembre 2012 sur les marchés publics de la défense et de la sécurité. » ;	*Corrigé suivant observations d'ordre légistique du C.E. p.18*
g) ~~f)~~ l'article 8 alinéa 2, premier tiret est modifié comme suit : « s'il y a eu violation des dispositions régissant l'attribution des marchés fondés sur les accords-cadres ou régissant l'attribution de marchés spécifiques fondés sur des systèmes d'acquisition dynamiques avec plusieurs opérateurs économiques remis en concurrence telles que fixées par règlement grand-ducal » ;	
h) ~~g)~~ l'article 9, point a) est modifié comme suit : « si le pouvoir adjudicateur ou l'entité adjudicatrice a passé un marché sans avoir préalablement publié un avis de marché au Journal officiel de l'Union européenne, sans que cela ne soit autorisé en vertu des dispositions des **L**~~l~~ivres II et III de la loi du ___ sur les marchés publics, ou que le pouvoir adjudicateur ou l'entité adjudicatrice a attribué un contrat de concession sans avoir préalablement publié un avis de concession au Journal officiel de l'Union européenne, sans que cela ne soit autorisé par l'article 30 de la loi du ___sur l'attribution des contrats de concession ; » ;	*Corrigé suivant observations d'ordre légistique du C.E. p.18*
i) ~~h)~~ l'article 9, point b) est modifié comme suit :	*Corrigé suivant observations d'ordre légistique du C.E. p.18*

« b) en cas de violation des articles 4, alinéas 2, 5, 6, 20, paragraphe 5, ou de l'article 21, si cette violation a privé le soumissionnaire intentant un recours de la possibilité d'engager ou de mener à son terme un recours précontractuel lorsqu'une telle violation est accompagnée, soit d'une violation des dispositions des **L**~~l~~ivres II ou III de la loi du ___ sur les marchés publics ou des dispositions régissant le cahier général des charges applicables aux marchés publics d'une certaine envergure et le cahier général des charges applicables aux marchés dans les secteurs de l'eau, de l'énergie, des transports et des services postaux telles que fixées par règlement grand-ducal, soit d'une violation des dispositions des titres I et II de la loi du 26 décembre 2012 sur les marchés publics de la défense et de la sécurité, ou d'une violation des dispositions de la loi du ___sur l'attribution des contrats de concession, et si cette violation a compromis les chances du soumissionnaire intentant un recours d'obtenir le marché.» ;	
j) ~~i)~~ l'article 12, premier tiret est modifié comme suit : «-le pouvoir adjudicateur ou l'entité adjudicatrice estiment que la passation du marché sans publication préalable d'un avis de marché ou d'un avis de concession au Journal officiel de l'Union européenne est autorisée en vertu des dispositions des **L**~~l~~ivres II ou III de la loi du ___ sur les marchés publics ou des dispositions de la loi du 26 décembre 2012 sur les marchés publics de la défense et de la sécurité ou des dispositions de la loi du____sur l'attribution des contrats de concession ». ;	
k) ~~j)~~ l'article 15, point a) premier tiret est modifié comme suit : «-le pouvoir adjudicateur ou l'entité adjudicatrice a publié un avis d'attribution du marché selon les procédures fixées par règlement grand-ducal ou conformément à l'article 30, paragraphe 3, et aux articles 31 et 32 de la loi du 26 décembre 2012 sur les marchés publics de la défense et de la sécurité, pour les marchés relevant de ladite loi, ou conformément aux articles 31 et 32 de la loi du…sur l'attribution des contrats de concession, à condition que cet avis contienne la justification de la décision d'attribuer le marché sans publication préalable d'un avis de marché au Journal officiel de l'Union européenne, ou » ;	
l) ~~k)~~ l'article 15, point a), deuxième tiret est modifié comme suit : « -le pouvoir adjudicateur ou l'entité adjudicatrice a informé les soumissionnaires et les candidats concernés de la conclusion d'un accord-cadre ou de l'adjudication d'un marché, pour autant que cette information soit accompagnée d'un exposé synthétique des motifs tel que prévu à l'article 7, ou en ce qui concerne la loi du ____ sur l'attribution des contrats de concession tel que prévu à l'article	

39, paragraphe 1er, alinéa 2, sous réserve de l'article 39, paragraphe 2. Ce délai s'applique également aux cas visés à l'article 8, point c). »	
~~**TITRE V. - RÈGLES D'EXÉCUTION**~~	
~~**Art. 46. Règles d'exécution.**~~	
~~Les mesures d'exécution en ce qui concerne les contrôles et rapports en matière d'attribution de contrats de concessions sont **déterminées définies par voie de** règlement grand-ducal.~~	Supprimé suivant observation du C.E. page 17 *n.b. :* étant donné que la correction a été effectuée telle qu'indiquée dans l'avis du C.E., elle ne doit pas être considérée comme un amendement
TITRE ~~VI~~ V - DISPOSITIONS FINALES	Renumérotation
Art. 47. Annexes~~.~~	*Corrigé suivant observations d'ordre légistique du C.E. (dans le cadre du PL n° 6982) et renuméroté*
~~Les annexes I à IX font partie intégrante de la présente loi.~~ Les modifications aux annexes III et X de la directive 2014/23/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 sur l'attribution de~~s~~ contrats de concession s'appliquent avec effet au jour de la date de l'entrée en vigueur des actes délégués afférents ~~modificatifs~~ de l'Union européenne. Le ministre publiera un avis au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg ~~Mémorial~~, renseignant sur les modifications ainsi intervenues, en y ajoutant une référence à l'acte publié au Journal officiel de l'Union européenne.	Modifié suivant observation du CE p. 17 *n.b. :* étant donné que la correction a été effectuée telle qu'indiquée dans l'avis du C.E., elle ne doit pas être considérée comme un amendement
ANNEXE I	
m) LISTE DES ACTIVITÉS VISÉES À L'ARTICLE 5, POINT 7) (1)	
ANNEXE II	
ACTIVITÉS EXERCÉES PAR LES ENTITÉS ADJUDICATRICES VISÉES À L'ARTICLE 7	
ANNEXE III	
INFORMATIONS QUI DOIVENT FIGURER DANS LES AVIS DE MODIFICATION D'UNE CONCESSION EN COURS CONFORMÉMENT À L'ARTICLE 42	
ANNEXE IV	
SERVICES VISÉS À L'ARTICLE 18	
ANNEXE V	
INFORMATIONS QUI DOIVENT FIGURER DANS LES AVIS DE CONCESSION VISÉS À L'ARTICLE 30	
ANNEXE VI	

INFORMATIONS QUI DOIVENT FIGURER DANS LES AVIS DE PRÉINFORMATION CONCERNANT DES CONCESSIONS POUR DES SERVICES SOCIAUX ET D'AUTRES SERVICES SPÉCIFIQUES VISÉS À L'ARTICLE 30, PARAGRAPHE 3	
ANNEXE VII	
INFORMATIONS QUI DOIVENT FIGURER DANS LES AVIS D'ATTRIBUTION DE CONCESSION VISÉS À L'ARTICLE 31	
ANNEXE VIII	
INFORMATIONS QUI DOIVENT FIGURER DANS LES AVIS D'ATTRIBUTION DE CONCESSION POUR DES SERVICES SOCIAUX ET D'AUTRES SERVICES SPÉCIFIQUES VISÉS À L'ARTICLE 31	
ANNEXE IX	
CARACTÉRISTIQUES CONCERNANT LA PUBLICATION	

Corrections d'ordre légistique effectuées dans l'ensemble du projet de loi

- il est fait référence au « Titre Ier », au « Chapitre Ier » et à la « Section Ière » (etc.)
- dans le corps du texte, le terme « Livre » est indiqué avec une majuscule
- les points après les intitulés des livres, titres, chapitres, sections, sous-sections et articles ont été supprimés (tel que demandé par le Conseil d'État dans les avis qu'il a émis dans le cadre du projet de loi n° 6982)

05

Session ordinaire 2017-2018

RM/JCS P.V. DEVDU 05

Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 16 novembre 2017

Ordre du jour :

1. Approbation du projet de procès-verbal de la réunion jointe du 26 octobre 2017

2. 7115 Projet de loi portant approbation du Protocole additionnel à la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) concernant la lettre de voiture électronique, fait à Genève, le 20 février 2008
   - Rapporteur : Madame Josée Lorsché
   - Présentation et adoption d'un projet de rapport

3. 7187 Débat d'orientation sur le financement des grands projets d'infrastructure réalisés par l'État
   - Rapporteur : Madame Josée Lorsché
   - Présentation des projets de l'Administration des ponts et chaussées

4. Divers

*

Présents : M. Gilles Baum, M. Yves Cruchten, M. Gusty Graas, M. Max Hahn, M. Aly Kaes, M. Marc Lies, Mme Josée Lorsché, M. Roger Negri, M. Marco Schank, M. Serge Wilmes

M. Mars Di Bartolomeo, remplaçant M. Georges Engel
M. Marcel Oberweis, remplaçant Mme Sylvie Andrich-Duval

M. Max Nilles, M. Romain Spaus, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures

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

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

Excusé : M. Henri Kox

*

Présidence : Mme Josée Lorsché, Présidente de la Commission

*

1. Approbation du projet de procès-verbal de la réunion jointe du 26 octobre 2017

Le projet de procès-verbal sous rubrique est approuvé.

2. 7115 Projet de loi portant approbation du Protocole additionnel à la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) concernant la lettre de voiture électronique, fait à Genève, le 20 février 2008

Madame la Présidente-Rapportrice présente succinctement son projet de rapport, pour les détails exhaustifs duquel il est renvoyé au document parlementaire afférent.

Cette présentation ne soulève aucun commentaire.

Le projet de rapport est adopté à l'unanimité des membres présents, qui proposent le modèle de temps de base pour les débats en séance plénière.

3. 7187 Débat d'orientation sur le financement des grands projets d'infrastructure réalisés par l'État

Les responsables de l'Administration des ponts et chaussées présentent les projets du Fonds des Routes, pour les détails exhaustifs desquels il est renvoyé aux documents repris en annexe du présent procès-verbal. Parallèlement à cette présentation, il est procédé à un échange de vues dont il y a lieu de retenir ce qui suit :

P&R Mesenich

Suite à une question afférente, il est retenu que l'opportunité de la mise en place de panneaux photovoltaïques à la surface de la toiture du bâtiment P&R ou, le cas échéant, au-dessus de l'aire prévue pour le stationnement de voitures à ciel ouvert sera étudiée.

Suite à une autre question, les responsables de l'Administration des ponts et chaussées informent être en discussion avec le département de l'Environnement pour ce qui est des mesures compensatoires à mettre en œuvre dans le cadre du présent projet. Dans ce même contexte, il est porté à la connaissance des membres de la Commission que le parking à construire pourrait devenir un parking écologique. Ainsi, les surfaces de stationnement ne seraient pas scellées et permettraient à l'eau pluviale de s'écouler à travers le revêtement. De même, les séparations entre les places de parking seraient marquées par des arbustes ou des arbres offrant de l'ombrage. Le choix des arbres portera sur des espèces qui conviennent pour éviter, par exemple, la chute de fruits sur les carrosseries des voitures.

Réaménagement multimodal de l'autoroute A4

Concernant le *Vëloexpresswee*, un membre de la Commission estime que l'utilisation d'une piste cyclable longeant l'autoroute présente des inconvénients importants, comme par exemple le bruit et la pollution engendrés par le trafic automobile et se demande s'il serait techniquement possible de séparer le tracé de la voie cyclable de celui de l'autoroute. Tout

en étant conscient de cet inconfort et du fait qu'il faudra entreprendre des mesures pour le minimiser, les responsables de l'Administration des ponts et chaussées soulignent cependant qu'il existera une certaine distance entre les deux voies. Dans le même contexte et suite à une question afférente, il est précisé qu'à ce stade précoce, les emprises nécessaires à la réalisation du projet ne sont pas encore connues, étant donné que le tracé définitif du *Vëloexpresswee* n'est lui non plus pas encore connu. En tout état de cause, le projet sera vraisemblablement déclaré d'utilité publique.

En ce qui concerne la voie réservée aux bus et étant donné que celle-ci sera partiellement déconnectée du trafic individuel, il serait techniquement compliqué de prévoir une utilisation de cette voie prioritaire également pour les taxis et le covoiturage. Suite à une question afférente, il est signalé qu'il sera en outre procédé à l'ajout d'une nouvelle bande d'arrêt d'urgence de largeur carrossable.

Le projet sous rubrique ne sera, à ce stade, construit que jusqu'au niveau de l'échangeur Leudelange-Nord, dans un souci de pragmatisme. L'évolution ultérieure du projet tiendra compte de la desserte du pôle d'échange Cloche d'Or, et d'autres destinations à l'Ouest de la Ville.

Suite à une remarque afférente, il est précisé qu'une optimisation de l'échangeur Lankelz est en cours dans le cadre du chantier actuel.

<u>Route de liaison entre Hollerich et le pont Buchler</u>

Suite aux explications de l'Administration des ponts et chaussées, un responsable de la commune de Luxembourg donne à considérer que la réalisation préalable du projet sous rubrique est indispensable à la réalisation de plusieurs projets d'urbanisation, comme celui du quartier « Porte de Hollerich ».

<u>Réaménagement du rond-point Robert Schaffner / échangeur Irrgarten</u>

Un membre de la Commission s'interroge sur l'opportunité de prévoir, en lieu et place du projet sous rubrique, un tunnel souterrain pour gérer le flux de véhicules entre Sandweiler et Luxembourg-Ville et vice-versa. Si l'éventualité de la construction d'un tunnel a effectivement été examinée, les responsables de l'Administration des ponts et chaussées estiment que le projet tel que dorénavant envisagé, tout en étant sensiblement moins compliqué techniquement et moins onéreux, répondra aux besoins actuels et futurs, selon des projections de trafic à l'horizon 2025. Ils informent en outre que le projet d'un nouvel échangeur raccordant la zone nationale d'activités logistiques Centre à l'autoroute A1 permettra de diminuer le trafic empruntant le rond-point Robert Schaffner et l'échangeur Irrgarten.

Suite à une remarque visant à promouvoir l'utilisation de la voie réservée aux bus également pour le covoiturage ou pour les véhicules électriques, l'Administration des ponts et chaussées informe que des réflexions sont en cours en ce sens.

Un membre de la Commission évoque l'idée de mettre en place des feux tricolores équipés de comptes à rebours afin d'améliorer la fluidité du trafic. Les responsables de l'Administration des ponts et chaussées s'engagent à examiner cette éventualité, tout en estimant que ce type de feux se révèle être plus efficace pour la gestion des flux de piétons.

<u>Réaménagement de la N7 dans la Vallée de l'Alzette entre Mersch et Walferdange</u>

Suite au réaménagement de la N7, celle-ci ne sera pas reclassée et restera une route nationale.

La capacité de la N7 demeurera identique pour les véhicules.

Sur certains tronçons de la N7, la vitesse sera limitée à 30km/h.

Le projet sous rubrique a été conçu de manière participative avec les communes concernées de l'Uelzechtdall, à savoir Lintgen, Lorentzweiler, Mersch, Steinsel et Walferdange.

Un membre de la Commission s'interroge de manière plus générale sur le réaménagement de la N7 au nord du pays, notamment dans le contexte de la construction programmée d'une infrastructure routière d'envergure relayant St-Vith en Belgique à Wemperhardt, construction qui ne manquera pas, à son avis, d'accroître sensiblement le trafic du côté luxembourgeois. Il souhaite en outre obtenir des informations relatives aux travaux d'aménagement d'un by-pass au rond-point Fridhaff. Il est convenu de revenir sur ces questions au cours de la réunion du 23 novembre prochain, en présence de Monsieur le Ministre.

Nouvel échangeur raccordant la « zone nationale d'activités logistiques Centre » à l'autoroute A1

Toutes les mesures nécessaires au bon fonctionnement de la desserte sur la voirie normale avoisinante, notamment sur le territoire de la commune d'Itzig, seront étudiées.

Restructuration des infrastructures de transports pour le bus à haut niveau de service « BHNS-transversal Sud »

Le futur exploitant du BHNS n'est pas connu à ce stade.

4. Divers

Les prochaines réunions auront lieu les 20 et 23 novembre 2017.

Luxembourg, le 24 novembre 2017

La Secrétaire,
Rachel Moris

La Présidente,
Josée Lorsché

1ère saisine de la Chambre des Députés suivant la nouvelle procédure à suivre en matière de préparation et de présentation des grands projets d'infrastructures

Présentation du 16 novembre 2017

Projets Ponts et Chaussées

Projets présentés en 2017

1. Park & Ride Mesenich
2. Réaménagement multimodal de l'autoroute A4
3. Route de liaison entre Hollerich et le pont Buchler
4. Réaménagement du rond-point Robert Schaffner / échangeur Irrgarten
5. Réaménagement de la N7 dans la Vallée de l'Alzette entre Mersch et Walferdange
6. Nouvel échangeur raccordant la « zone nationale d'activités logistiques Centre » à l'autoroute A1
7. Restructuration des infrastructures de transports pour le bus à haut niveau de service « BHNS-transversal Sud »

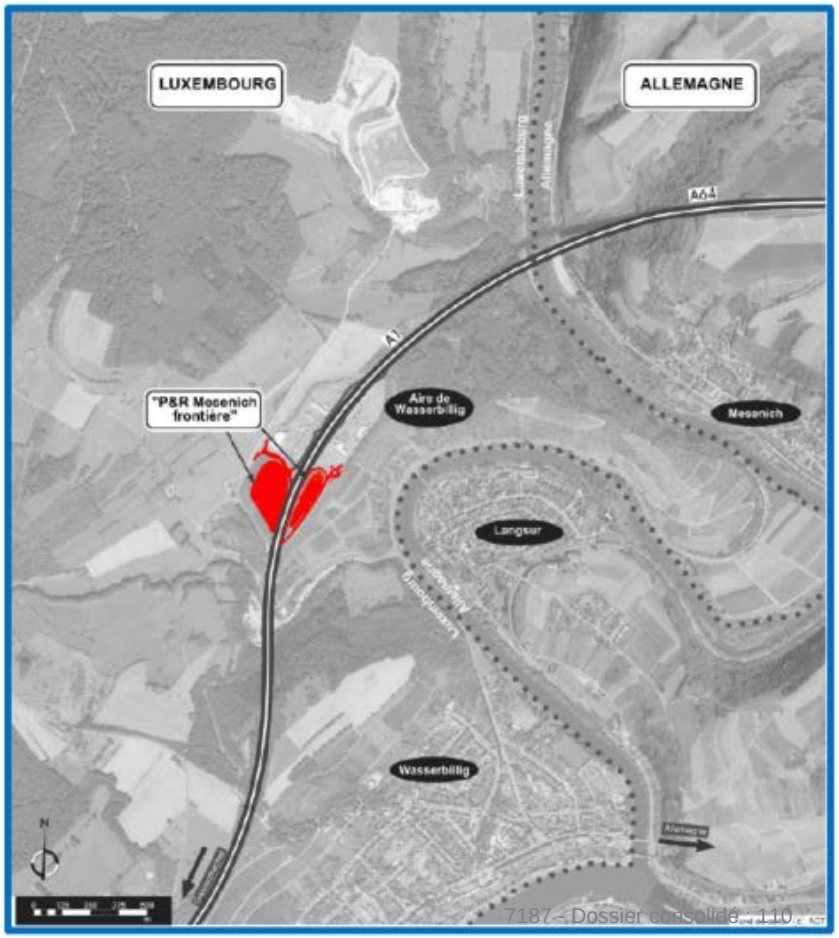
* Park & Ride Mesenich frontière

MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DES INFRASTRUCTURES
Administration des ponts et chaussées

Nouveau projet d'envergure

P&R Mesenich frontière

Note de présentation succincte

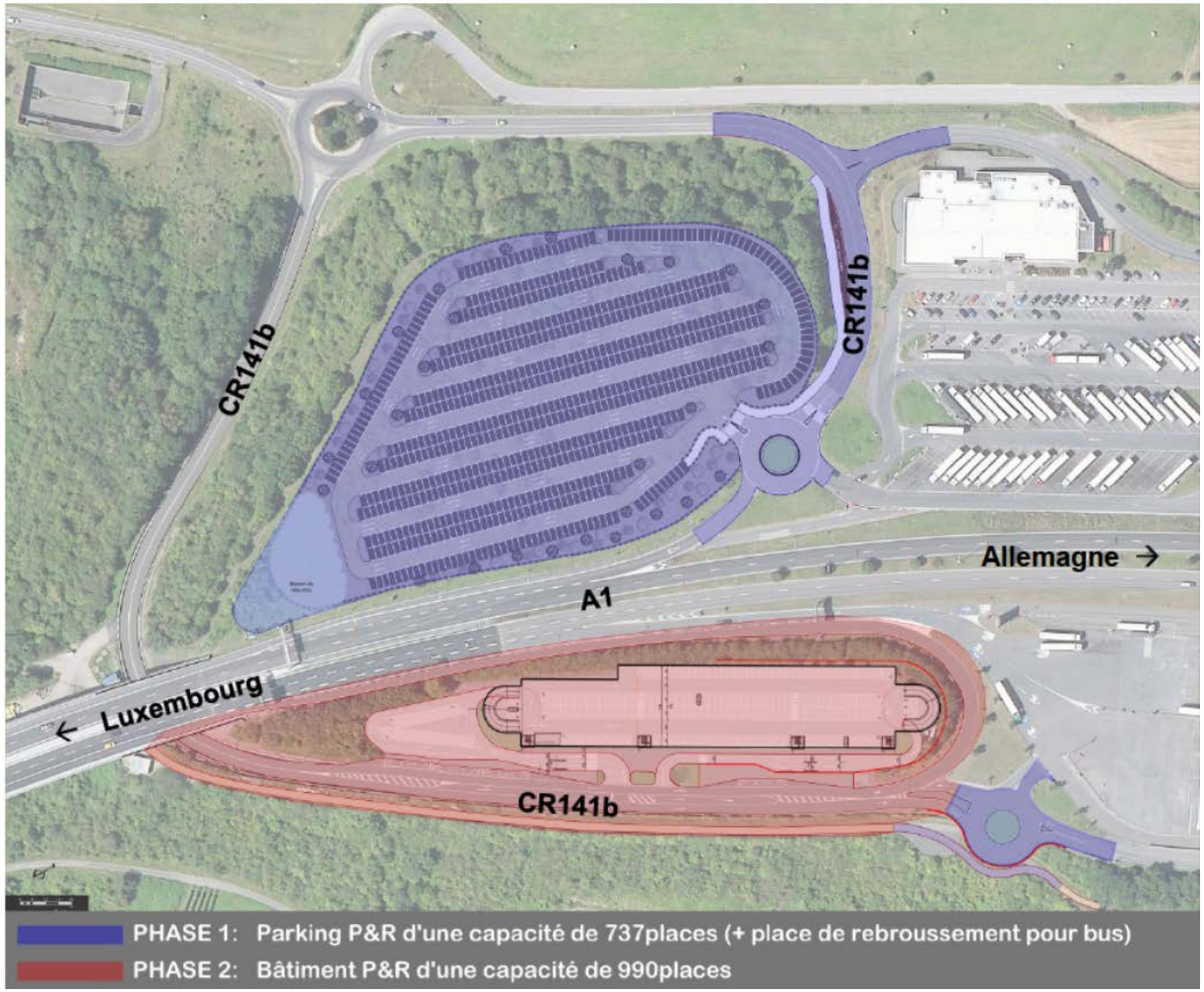


Parking existant: 267 emplacements
Projetés en phase 1: + 739
Augmentation en phase 2: +990

Total existant + phase 1 et 2: 1727 emplacements

Augmentation de l'offre des transports publics (par le département des transports) par un service de « shuttle » vers Luxembourg-ville en heures de pointe.

Park & Ride Mesenich frontière



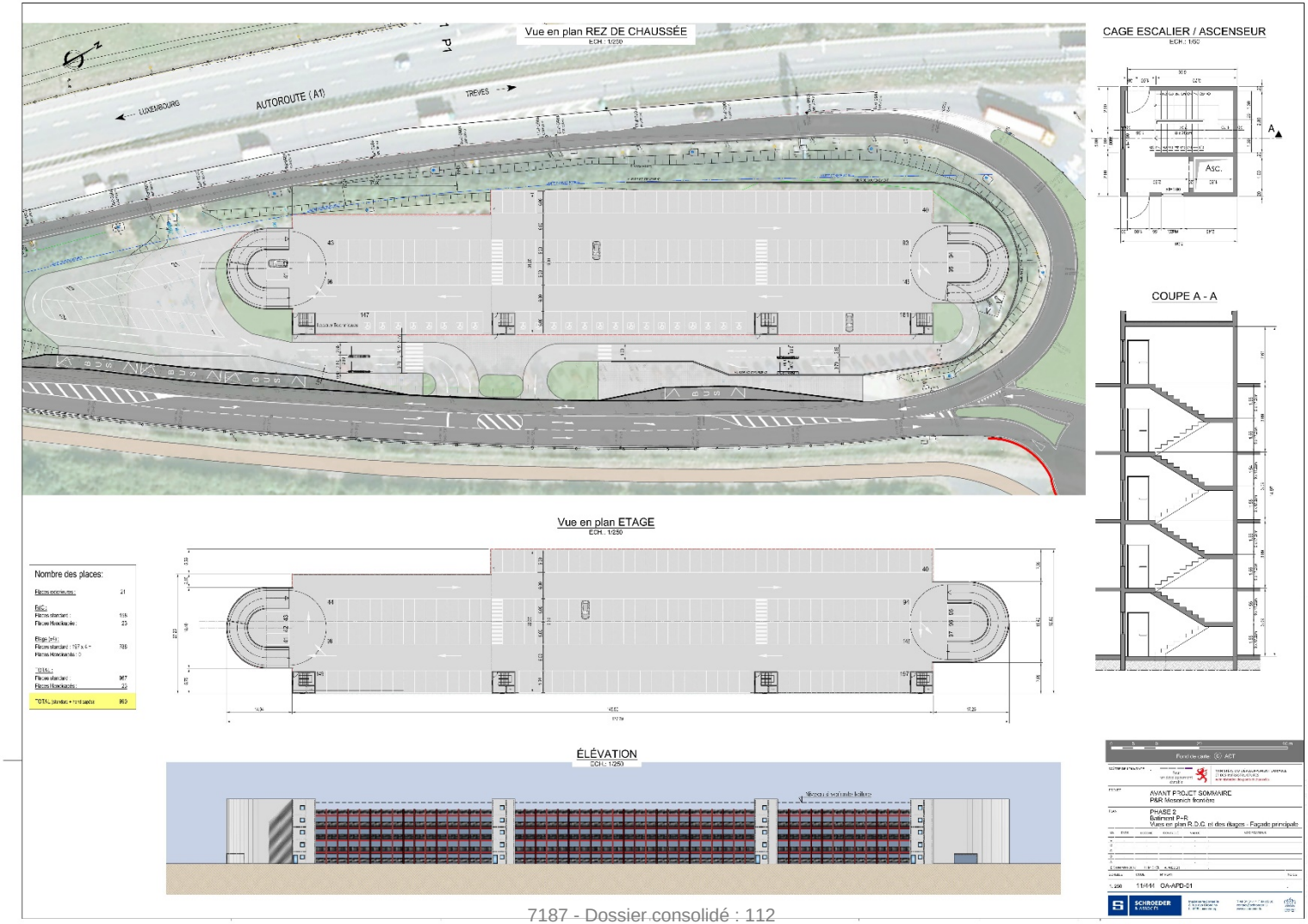
Aménagements voirie, arrêt bus, chemin pour piétons, et giratoires

Capacité en phase 1: + 739 -> 998

Capacité en phase 2: + 990 -> 1988

Park & Ride Mesenich frontière

Parking en élévation en phase 2 : 990 emplacements sur 5 étages, 3 arrêts bus



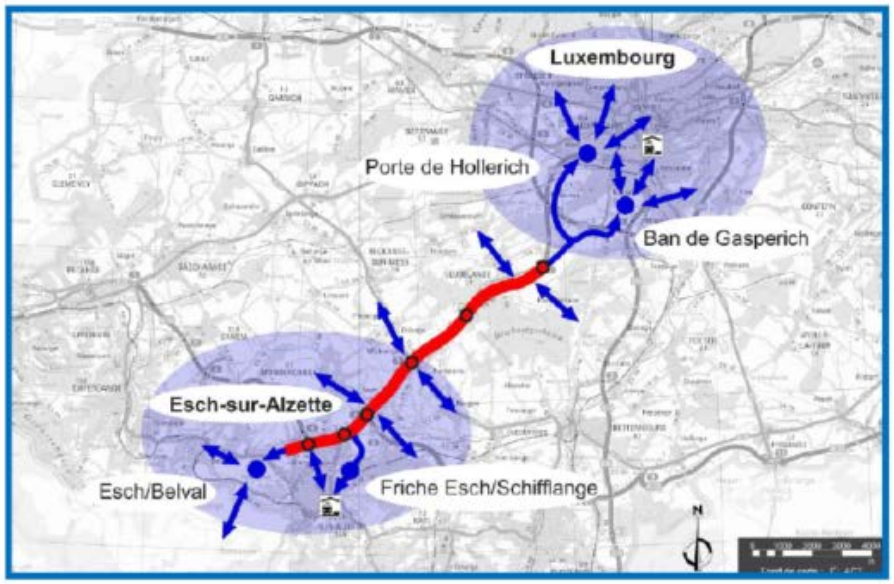
* Réaménagement multimodal de l'autoroute A4

MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DES INFRASTRUCTURES
Administration des ponts et chaussées

Redéfinition du programme du projet d'envergure

Réaménagement multimodal de l'autoroute A4

Note de présentation succincte



Redéfinition du programme des projets existants:

- Optimisation Collectrice du Sud
- Voie Bus A4

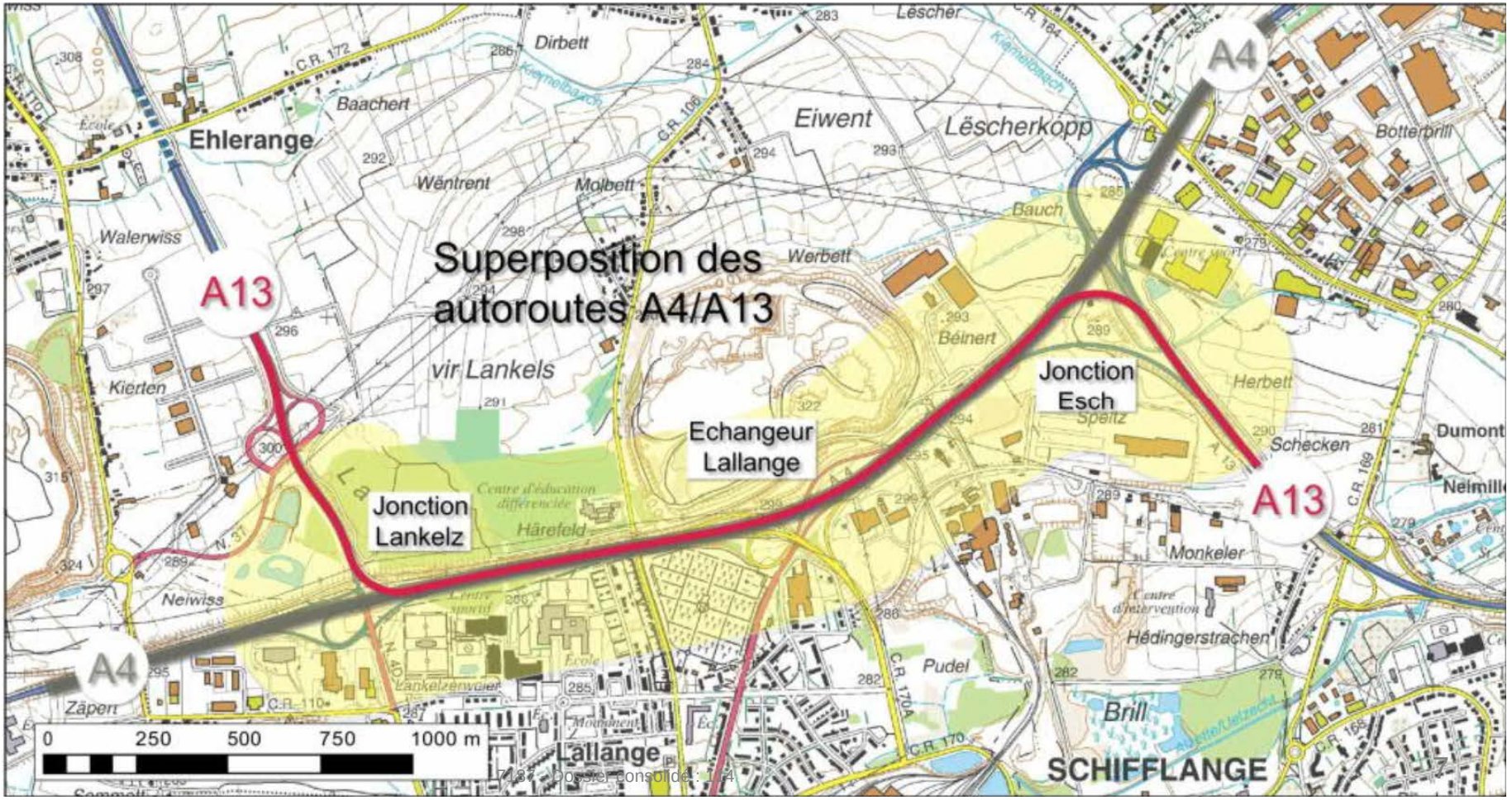
et intégration de nouvelles fonctionnalités dans l'ensemble:

- Voie bus à confort élevé
- Veloexpresswee A4

Réaménagement multimodal de l'autoroute A4

MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DES INFRASTRUCTURES
Administration des ponts et chaussées

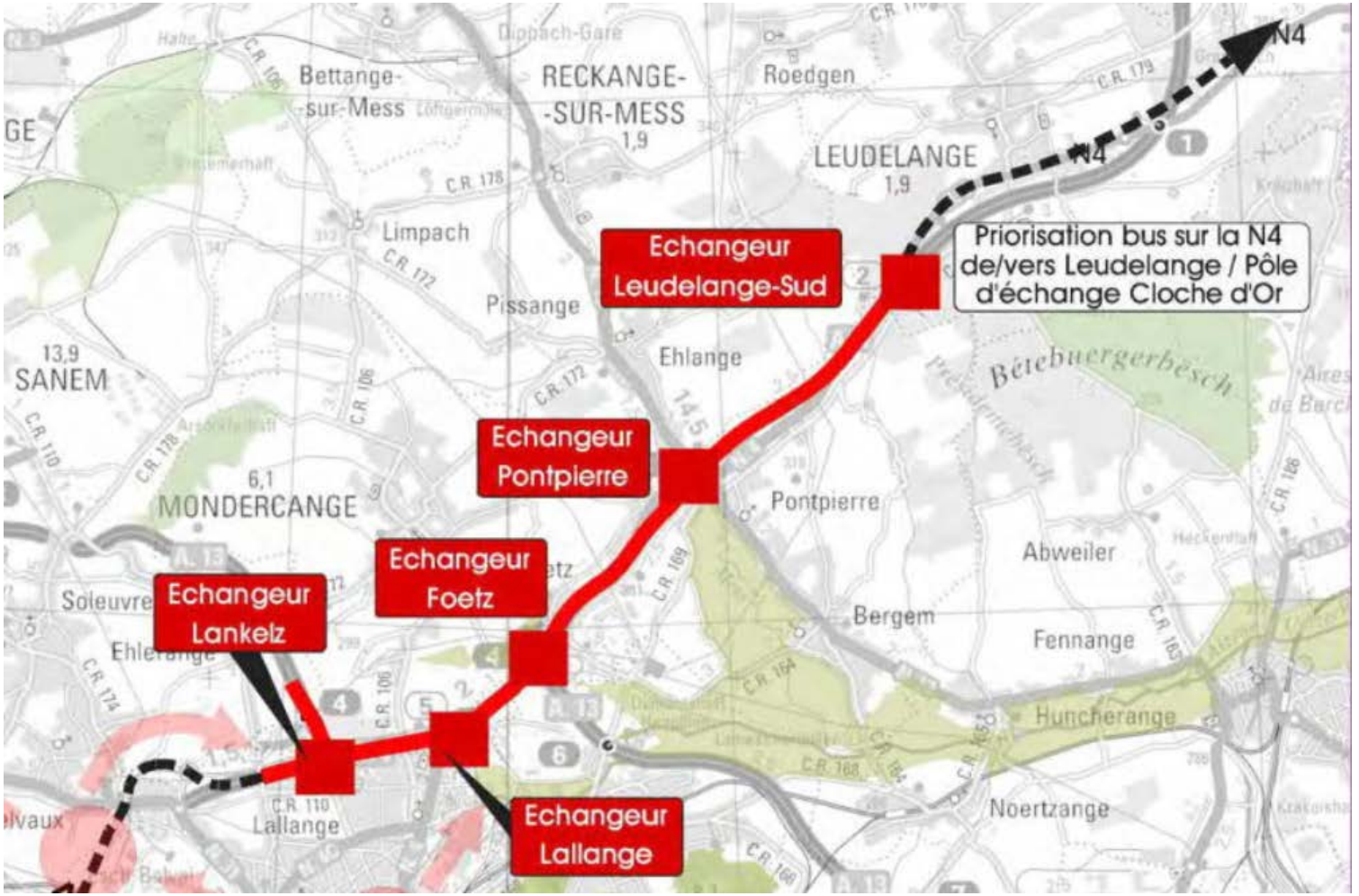
Projet initial: « Optimisation Collectrice du Sud »



Réaménagement multimodal de l'autoroute A4

MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DES INFRASTRUCTURES
Administration des ponts et chaussées

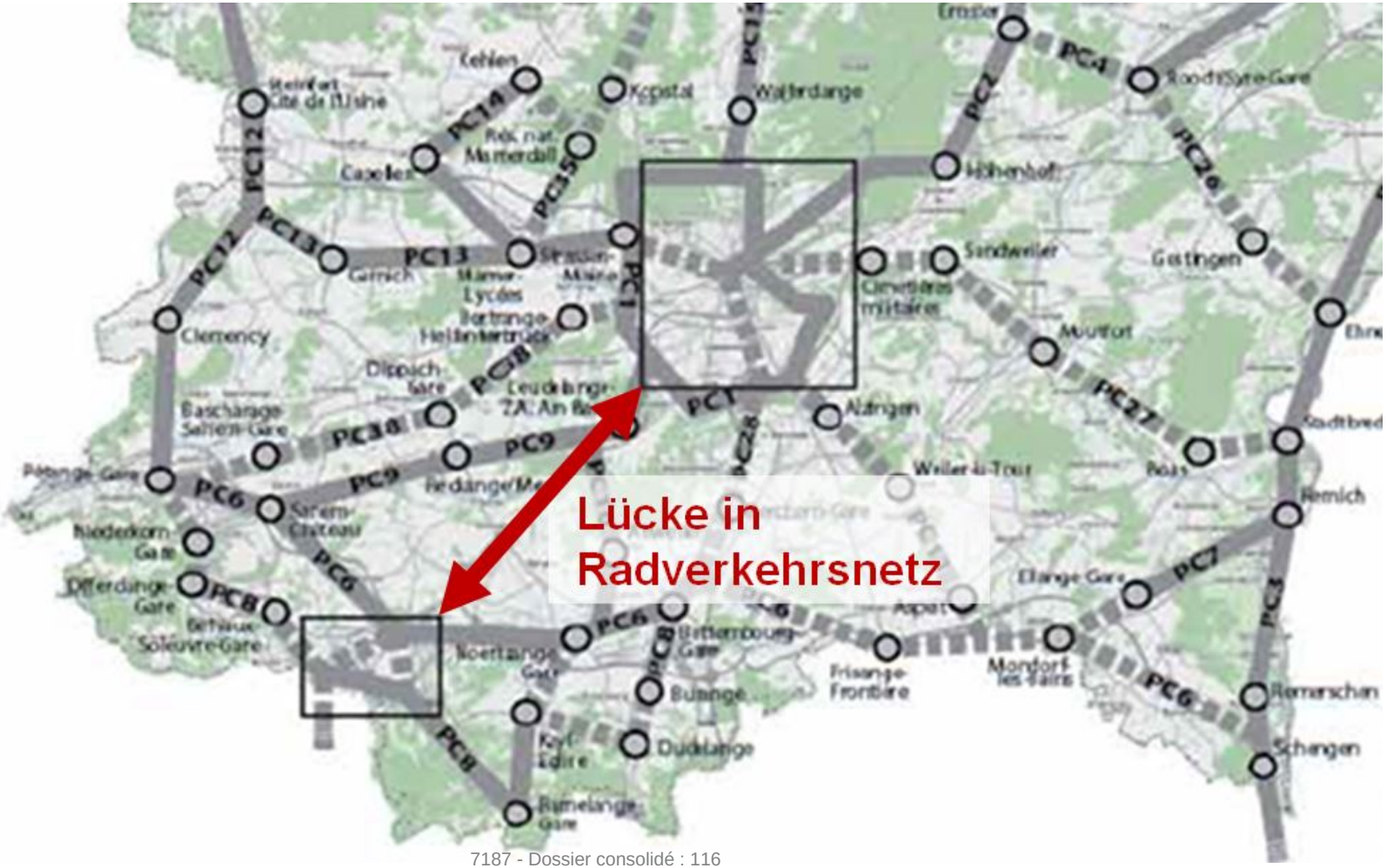
Projet initial: « Voie bus latérale »



Réaménagement multimodal de l'autoroute A4

MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DES INFRASTRUCTURES
Administration des ponts et chaussées

Constat: Absence d'une liaison cyclable performante entre les agglomérations d'Esch et de Luxembourg

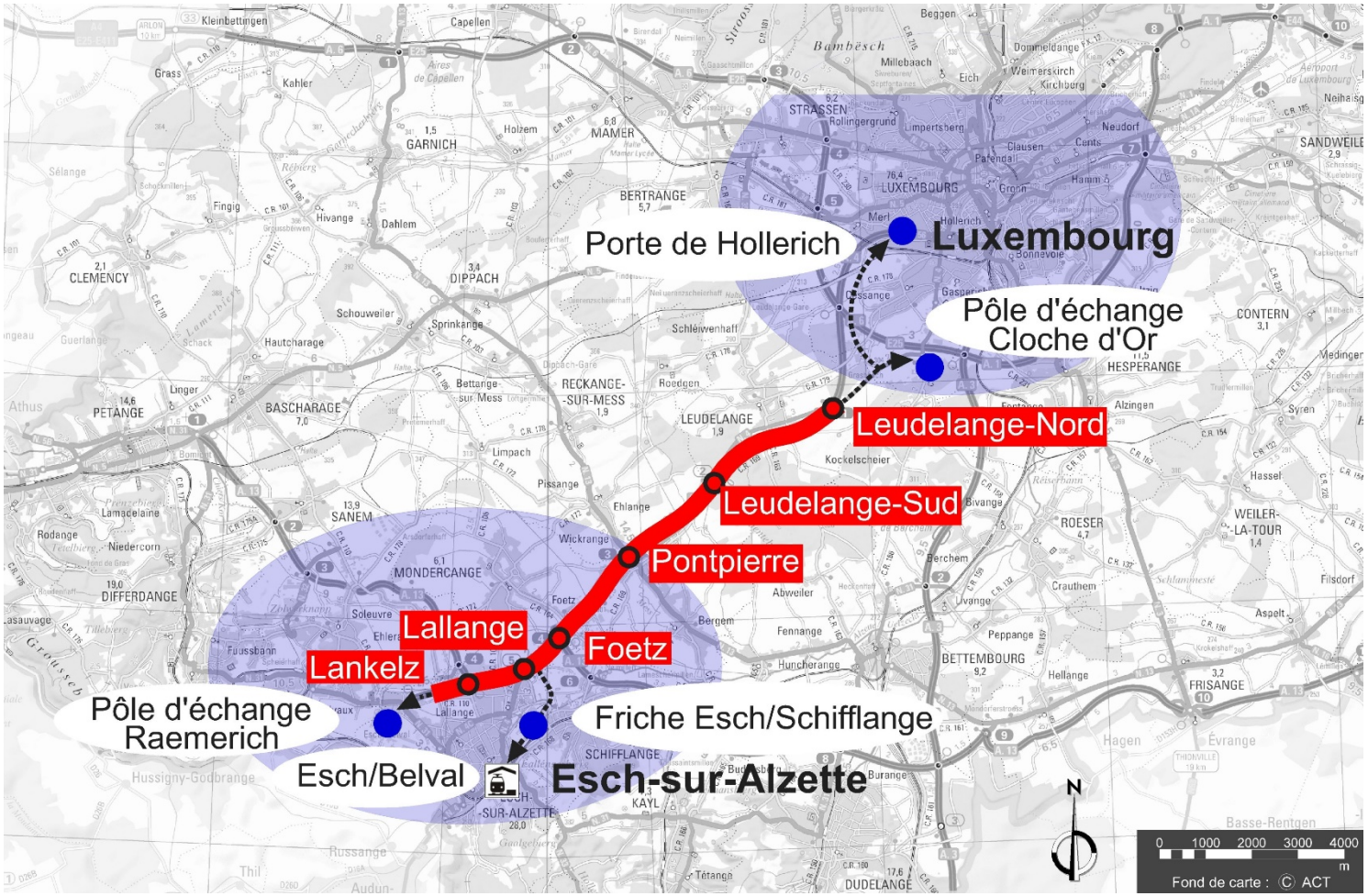


Réaménagement multimodal de l'autoroute A4

MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DES INFRASTRUCTURES
Administration des ponts et chaussées

Evolution du projet:

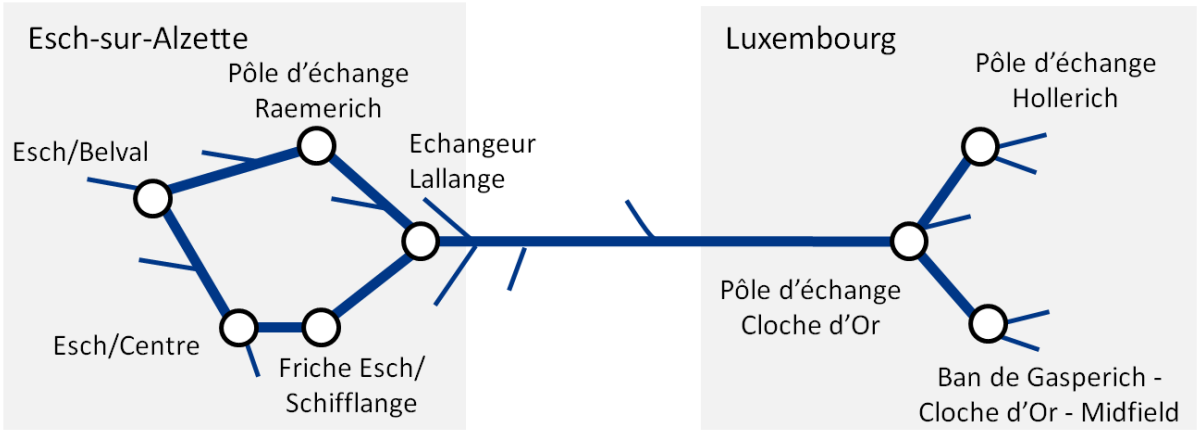
Schémas de desserte et de raccordement: voie bus

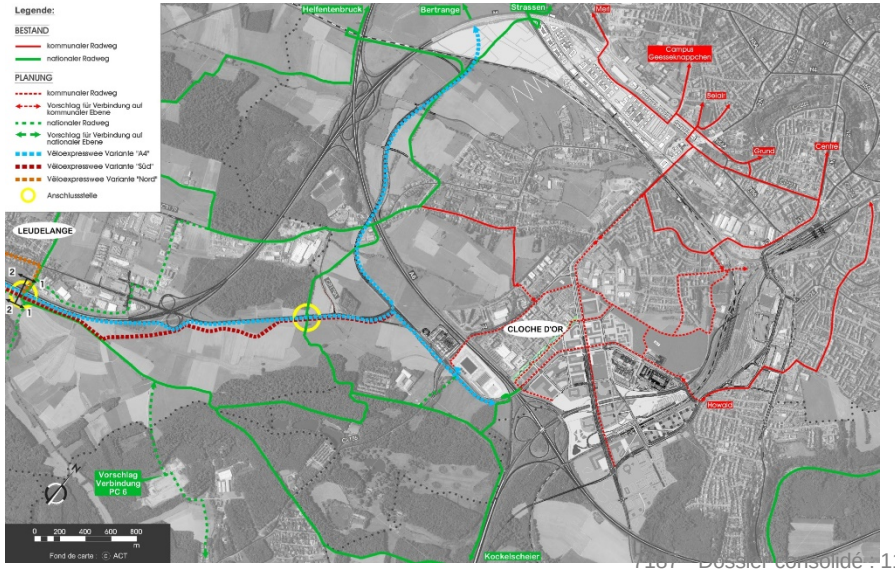


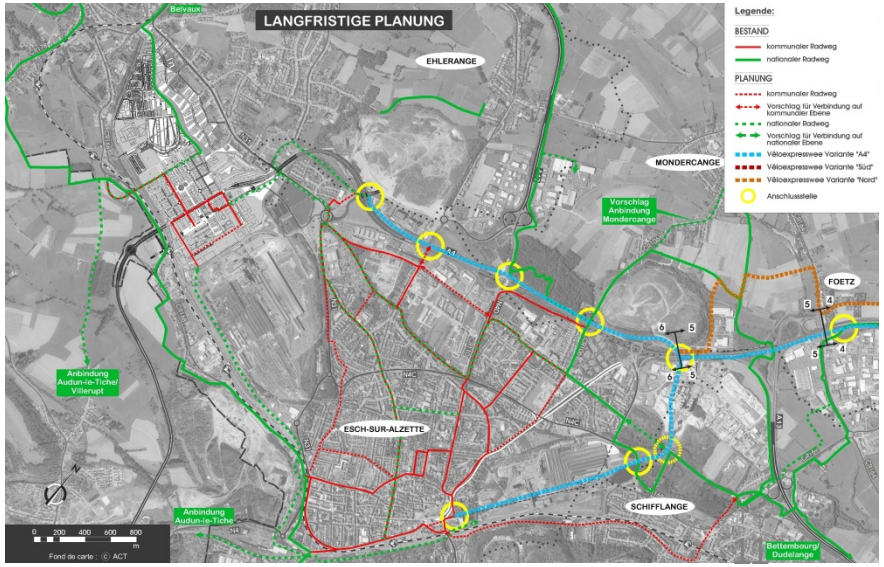
Réaménagement multimodal de l'autoroute A4

MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DES INFRASTRUCTURES
Administration des ponts et chaussées

Schémas de desserte et de raccordement: Veloexpresswee





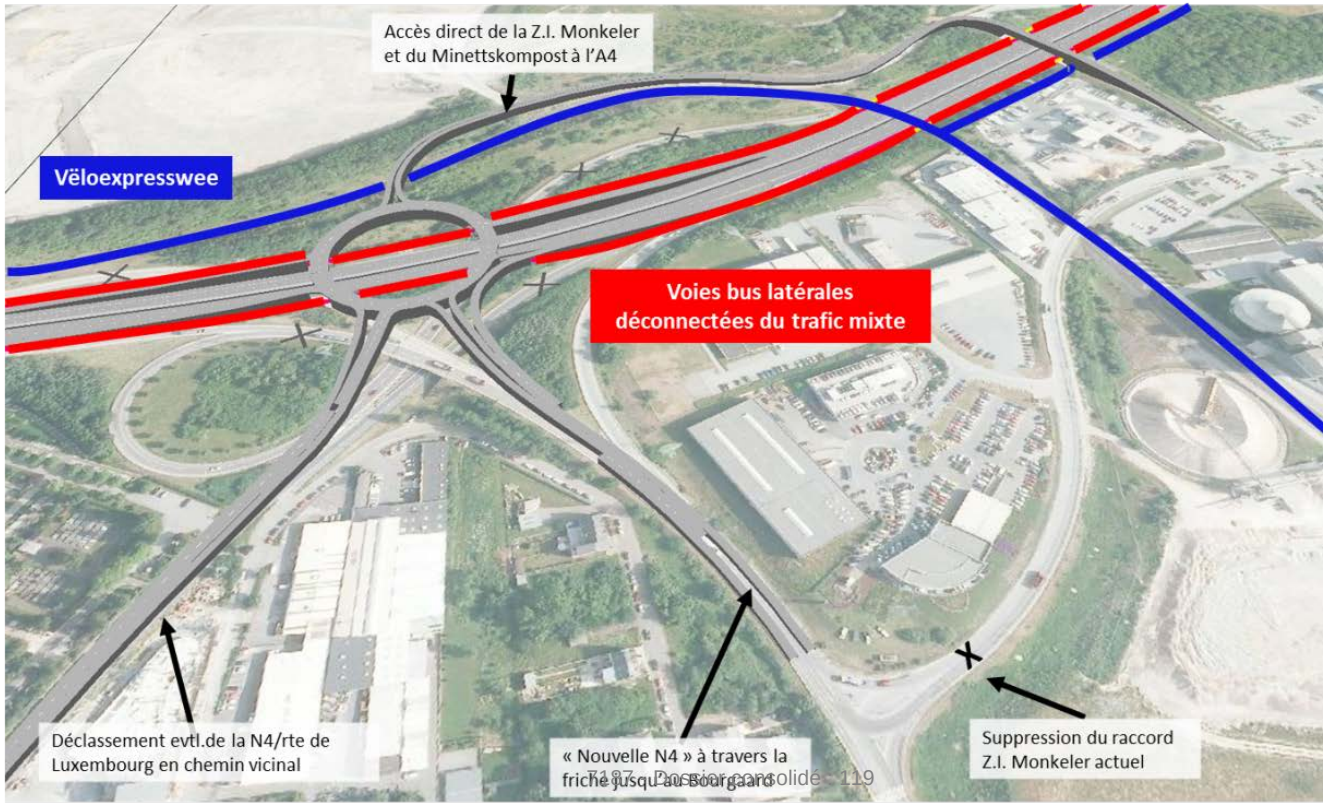


Réaménagement multimodal de l'autoroute A4

MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DES INFRASTRUCTURES
Administration des ponts et chaussées

Illustration de l'état du projet par l'exemple:

- Sur le tronçon fortement sollicité de l'autoroute, dissocier les voies pour autobus de l'autoroute en passant « à l'arrière » des bretelles des échangeurs
- Tenir compte de la liaison cyclable « Veloexpresswee », dont la géométrie, le tracé et les équipements devront permettre un déplacement rapide et hautement efficace
- Permettre l'évolution des systèmes de transport en section courante ainsi qu'aux extrémités



Route de liaison entre Hollerich et le pont Buchler

MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DES INFRASTRUCTURES
Administration des ponts et chaussées

Nouveau projet d'envergure

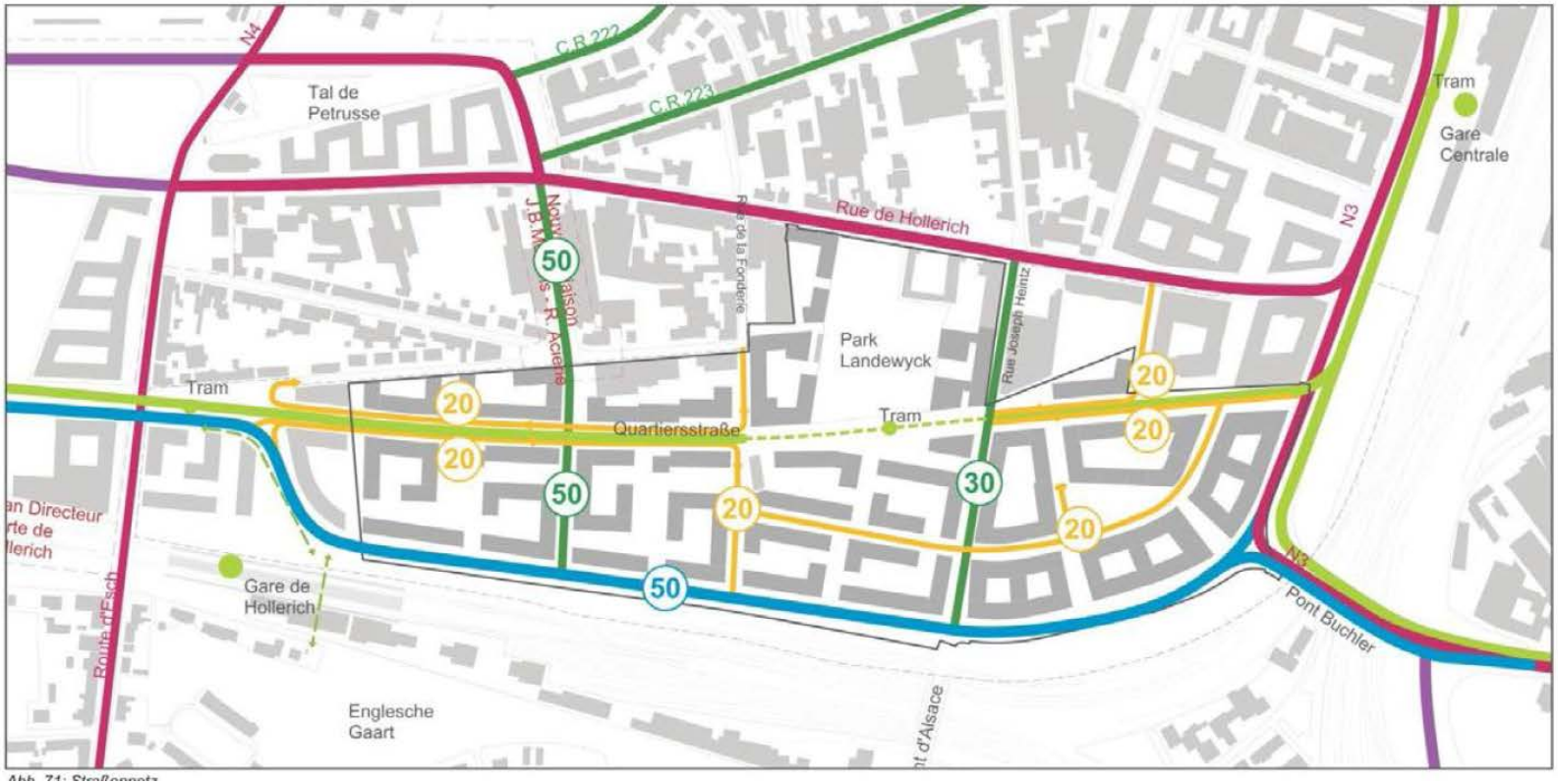
Route de liaison entre Hollerich et le pont Buchler

Note de présentation succincte

Nouvelle liaison entre Hollerich et le pont Buchler, qui s'intègre dans la stratégie de développement urbain de la ville et le développement du réseau routier et des infrastructures de mobilité

Route de liaison entre Hollerich et le pont Buchler

La nouvelle route étatique (marquée en bleu) fera la liaison entre la N4 (au droit du site des Assurances sociales) et la N3 (culée du Pont Buchler)
A l'ouest, la route fusionne avec le tracé du tram, traverse le nouveau quartier par le boulevard à aménager dans le cadre du projet urbain.
Des liaisons cyclables performantes seront à aménager en vue de promouvoir la mobilité active.



Réaménagement Rond Point Schaffner échangeur Irrgarten

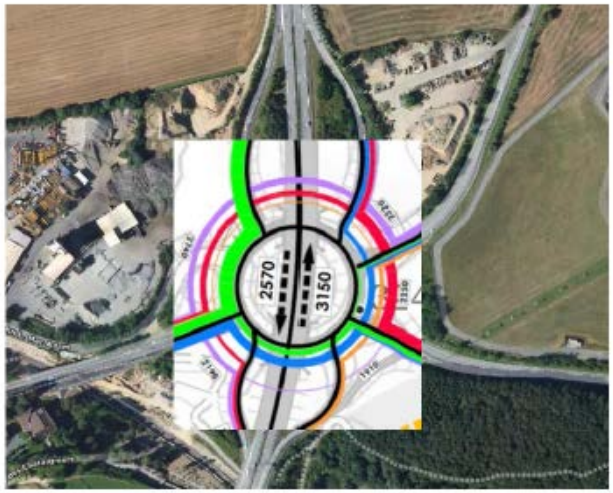
MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DES INFRASTRUCTURES
Administration des ponts et chaussées

Nouveau projet d'envergure

Réaménagement Rond-point Schaffner / Echangeur

Irrgarten

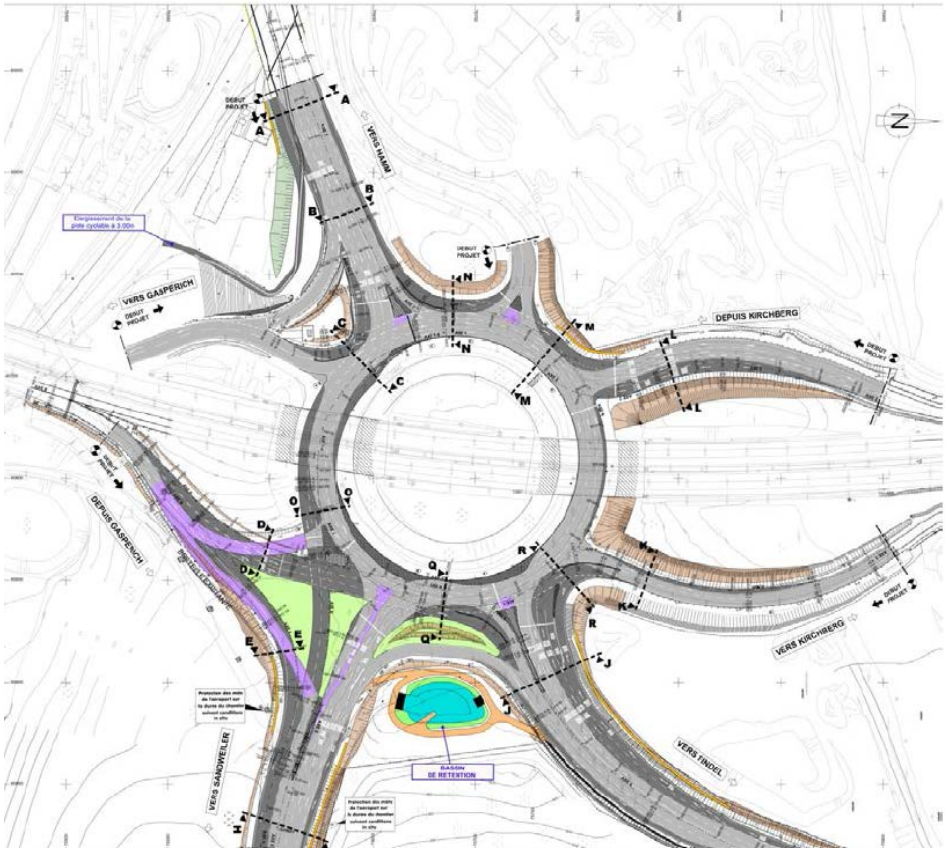
Note de présentation succincte



Les problèmes actuels de surcharge de l'échangeur et du carrefour seront contrés par la mise en place d'une régulation par feux tri-colores performante, allant de pair avec un réaménagement conséquent des chaussées pour en augmenter la capacité des zones d'attente.

Réaménagement Rond Point Schaffner échangeur Irrgarten

MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DES INFRASTRUCTURES
Administration des ponts et chaussées



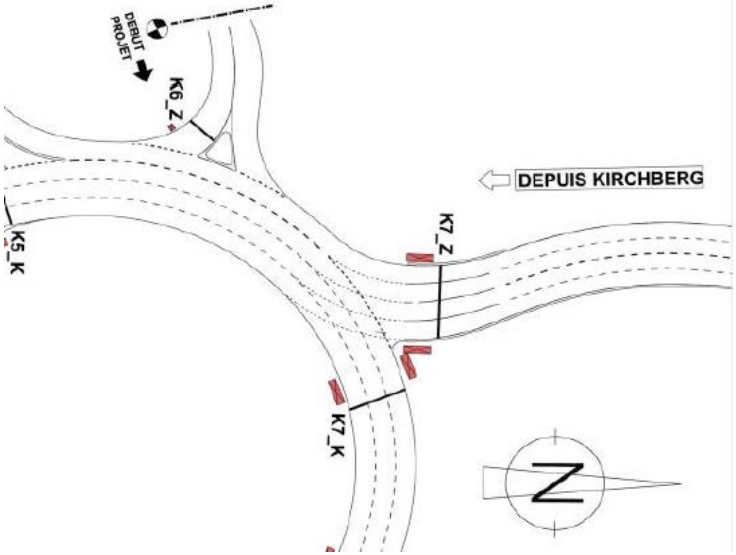


Illustration de l'augmentation des surfaces de chaussée 8avec bassin de rétention), de la signalisation (avec messages variables) et de l'évasement des voiries

Réaménagement de la N7 dans la vallée de l'Alzette

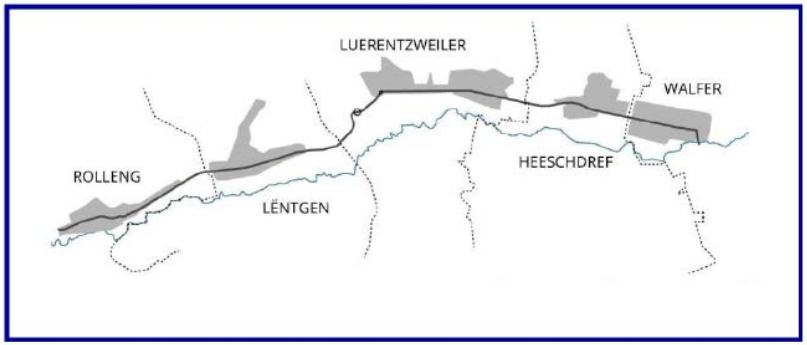
MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DES INFRASTRUCTURES
Administration des ponts et chaussées

Nouveau projet d'envergure

Réaménagement de la N7 dans la Vallée de l'Alzette

entre Mersch et Walferdange

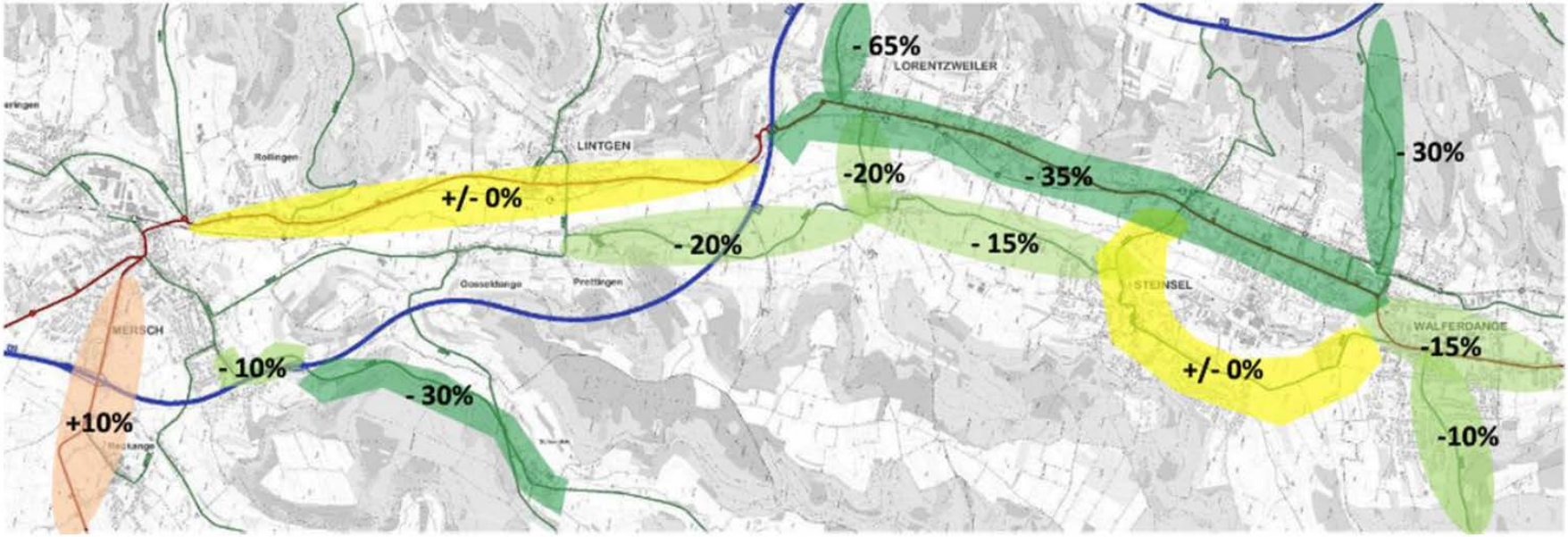
Note de présentation succincte

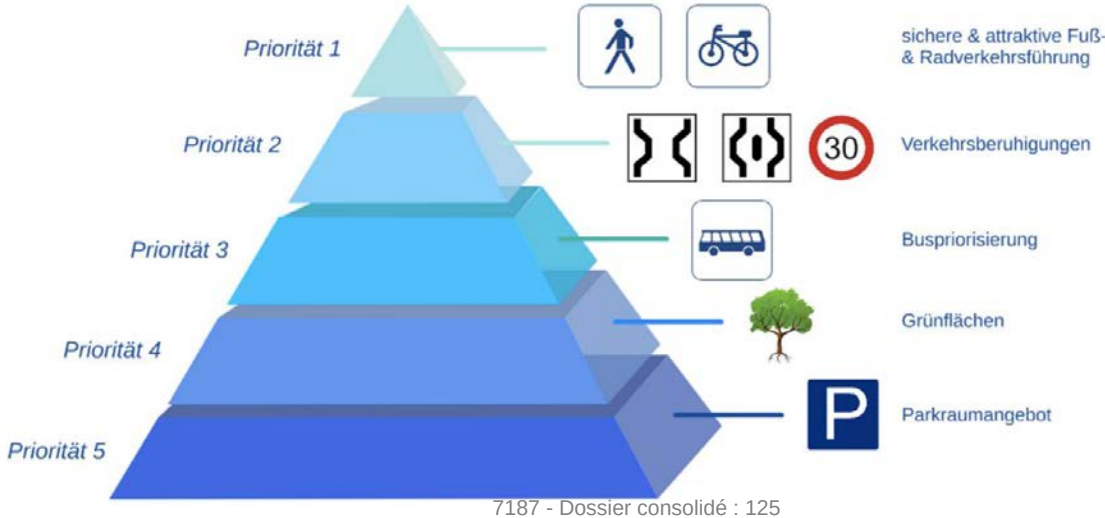


Suite à l'ouverture de l'autoroute A7 (Route du Nord), réaménagement conséquent du tronçon N7 entre Walferdange et Mersch en faveur de la qualité urbaine, des transports publics et de la mobilité active….

Réaménagement de la N7 dans la vallée de l'Alzette

MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DES INFRASTRUCTURES
Administration des ponts et chaussées





Evolution du trafic sur la N7 depuis l'ouverture de la Route du Nord

Schéma des priorités retenu d'entente avec les communes

Réaménagement de la N7 dans la vallée de l'Alzette

MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DES INFRASTRUCTURES
Administration des ponts et chaussées

Fig. 4.1 : Situation actuelle Walferdange

Fig. 4.2 : Situation projetée Walferdange

Fig. 5.1: Situation actuelle Heisdorf [Steinsel] hors agglomération

Fig. 5.2: Situation projetée Heisdorf [Steinse] hors agglomération

7187 - DUP consolidé - 126

Fig. 6.1 : Situation actuelle Heisdorf [Steinsel] en agglomération

Fig. 6.2 : Situation projetée Heisdorf [Steinsel] en agglomération

Fig. 7.1: Situation actuelle Lorentzweiler (Mairie)

Fig. 7.2: Situation projetée Lorentzweiler (Mairie)

Réaménagement de la N7 dans la vallée de l'Alzette

MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DES INFRASTRUCTURES
Administration des ponts et chaussées

Fig. 8.1: Situation actuelle Lorentzweiler (Centre culturel)

Fig. 8.2: Situation projetée Lorentzweiler (Centre culturel)

Fig. 9.1: Situation actuelle Lintgen

Fig. 9.1: Situation projetée Lintgen

4187 - Dossier consolidé : 128

Fig. 10.1 : Situation actuelle Rollingen [Mersch]

Fig. 10.2 : Situation projetée Rollingen [Mersch]

Fig. 11.1: Situation actuelle Rollingen [Mersch] Tempo 30

Fig. 11.2: Situation projetée Rollingen [Mersch] Tempo 30

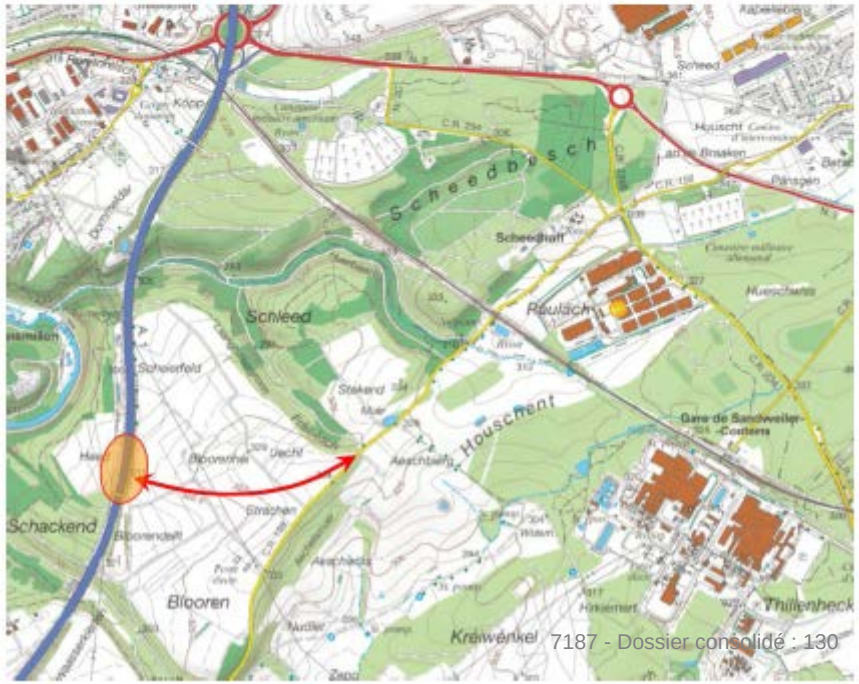
Nouvel échangeur raccordant la zone logistique Centre à l'A1

MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DES INFRASTRUCTURES
Administration des ponts et chaussées

Nouveau projet d'envergure

Nouvel échangeur raccordant la « zone nationale d'activités logistiques Centre » à l'autoroute A1

Note de présentation succincte



Ce nouveau raccordement à l'autoroute permettra de restructurer l'accès au zoning fortement sollicité par les transports routiers de marchandises.
L'amélioration de la desserte par les transports publics et la mobilité active va de pair avec le développement du réseau routier….

MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DES INFRASTRUCTURES
Administration des ponts et chaussées

Nouveau projet d'envergure

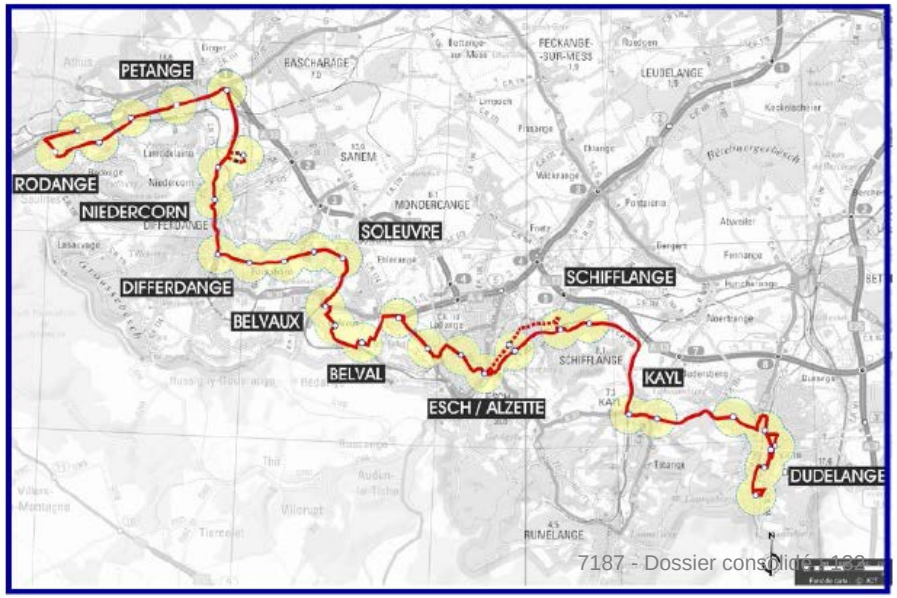
A base de la faisabilité du nouveau raccord à l'autoroute, il y aura lieu d'étudier les mesures nécessaires au bon fonctionnement de la desserte sur la voirie normale avoisinante.

MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DES INFRASTRUCTURES
Administration des ponts et chaussées

Nouveau projet d'envergure

Restructuration des infrastructures de transports pour le bus à haut niveau de service « BHNS - transversal Région Sud »

Note de présentation succincte



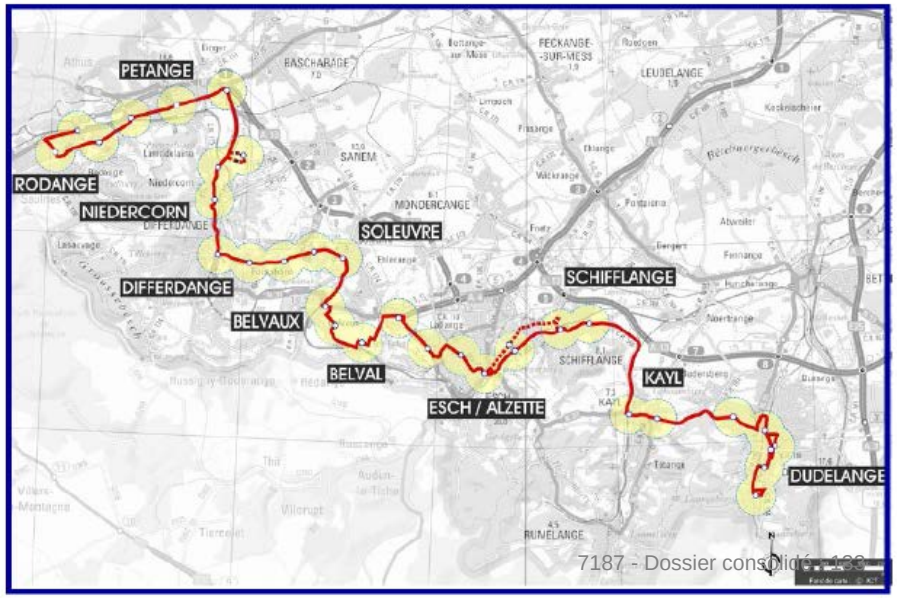
Issu de l'étude du plan directeur Esch-Schifflange-Belvaux, le concept du bus à haut niveau de service rendra nécessaire des aménagements conséquents au niveau du réseau routier, à coordonner avec tous les acteurs, et à planifier méticuleusement.

MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DES INFRASTRUCTURES
Administration des ponts et chaussées

Nouveau projet d'envergure

Restructuration des infrastructures de transports pour le bus à haut niveau de service « BHNS - transversal Région Sud »

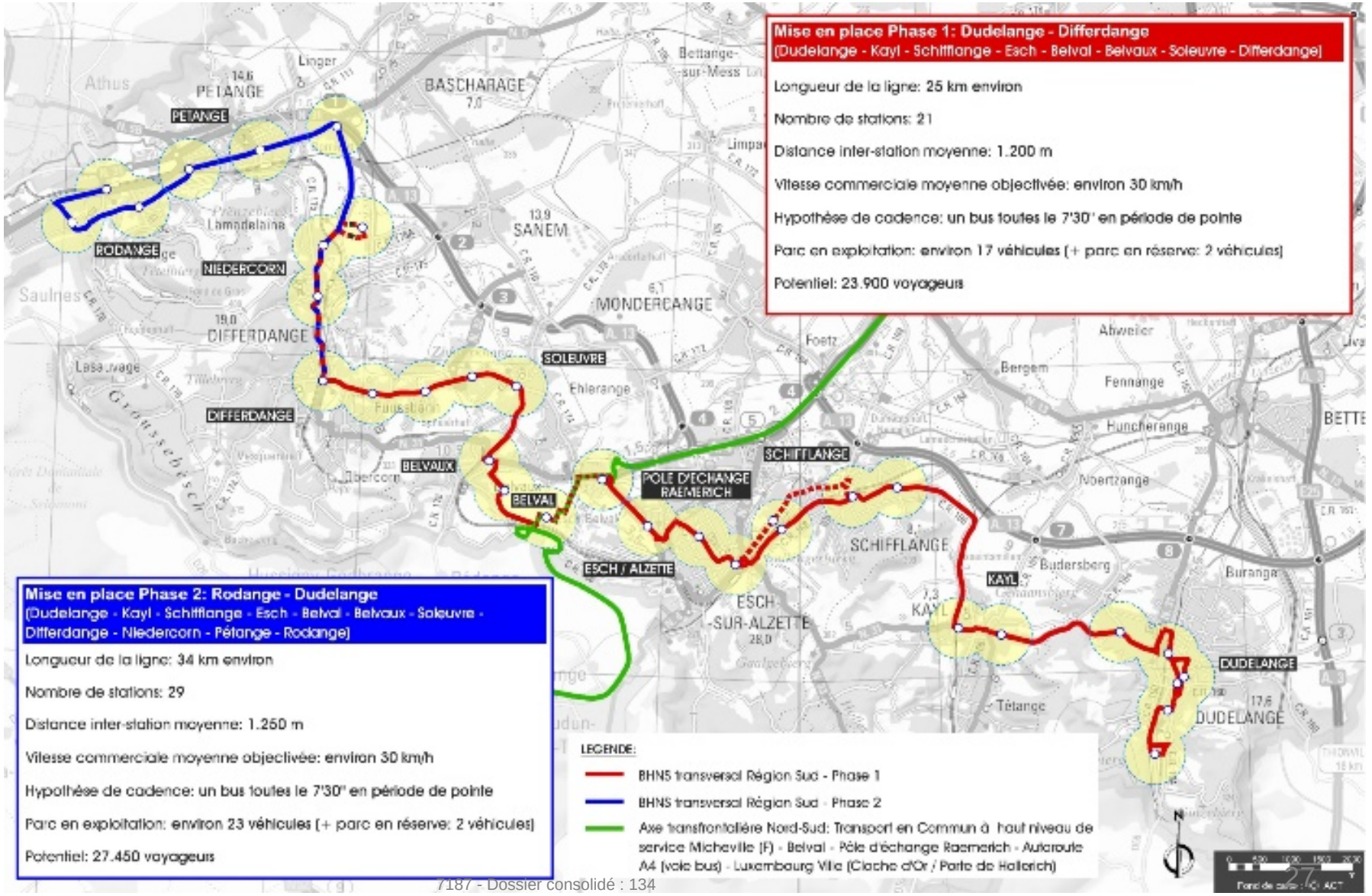
Note de présentation succincte



Issu de l'étude du plan directeur Esch-Schifflange-Belvaux, le concept du bus à haut niveau de service rendra nécessaire des aménagements conséquents au niveau du réseau routier, à coordonner avec tous les acteurs, et à planifier méticuleusement.

Infrastructures de transports pour le BHNS transversal région Sud

MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DES INFRASTRUCTURES
Administration des ponts et chaussées

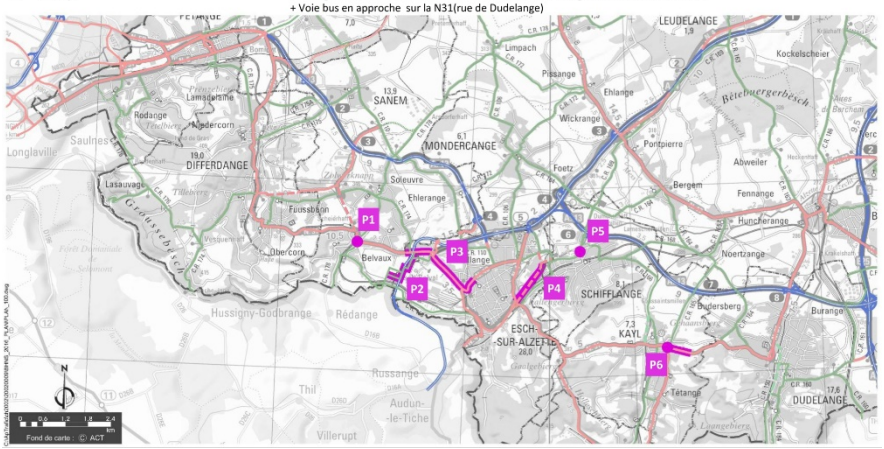


Infrastructures de transports pour le BHNS transversal région Sud

MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DES INFRASTRUCTURES
Administration des ponts et chaussées

Priorisations bus à prévoir sur le réseau routier étatique

P1 Belvaux	Aménagement d'un carrefour à feux tricolores à l'endroit du giratoire N31 / CR178 + Voie bus en approche sur la N31 (route d'Esch)
P2 Belval	Aménagement d'une voie bus bidirectionnelle sur le Square Mile
P3 Esch/Alzette	Aménagement de voies bus route de Belvaux (N31) / Blvd. Charles de Gaulle (N31) / Blvd. Pierre Krier (N4)
P4Esch/Alzette + Schifflange	Aménagement de voies bus sur la nouvelle pénétrante de Lallange (CR170a/futur N4) à travers la friche Esch/Schifflange
P5 Schifflange	Optimisation du giratoire CR168 / CR169 avec priorisation du bus
P6 Kayl	Aménagement d'un carrefour à feux tricolores à l'endroit du giratoire N31 /N33 / CR165 + Voie bus en approche sur la N31(rue de Dudelange)



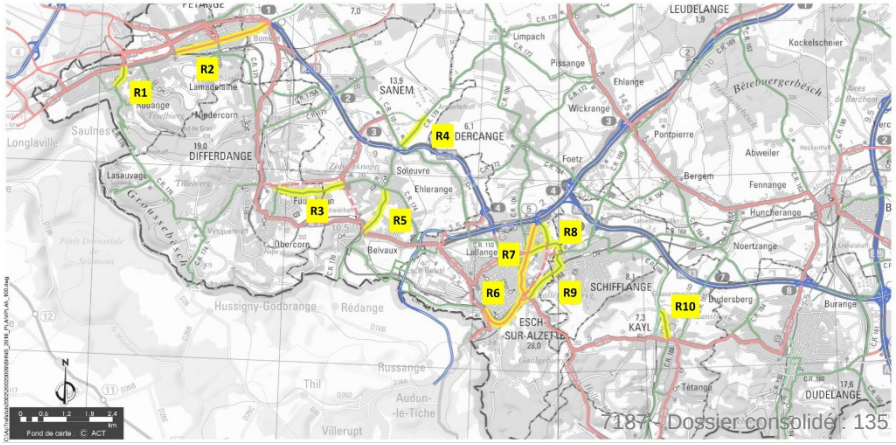
« Coupures réseau routier étatique/vicinale» pour le trafic individuel motorisé

C1 Esch/Alzette:	Rue Large (tronçon entre place des Remparts et Schwemm)	Réduction directe du trafic routier sur le tracé BHNS
C2 Belval:	Liaison entre le quartier Belval – Sud et le Square Mile	
C3 Differdange + Soleuvre	Rue E. Mark / rue de Differdange (CR174) ➔ opportunité à développer par la suite	Réduction indirecte du trafic routier sur le tracé BHNS
C4 Aessen	Suppression de la liaison CR178 et promotion du quasi « contournement » N32-CR110-CR178	
C5 Kayl	Suppression PN105 (CR166)	Mise en place d'une route de substitution afin d'éviter un PN
C6 Dudelange	Suppression PN 103a (CR184)	

Déclassement du réseau routier étatique dans le contexte de l'arrivée du BHNS

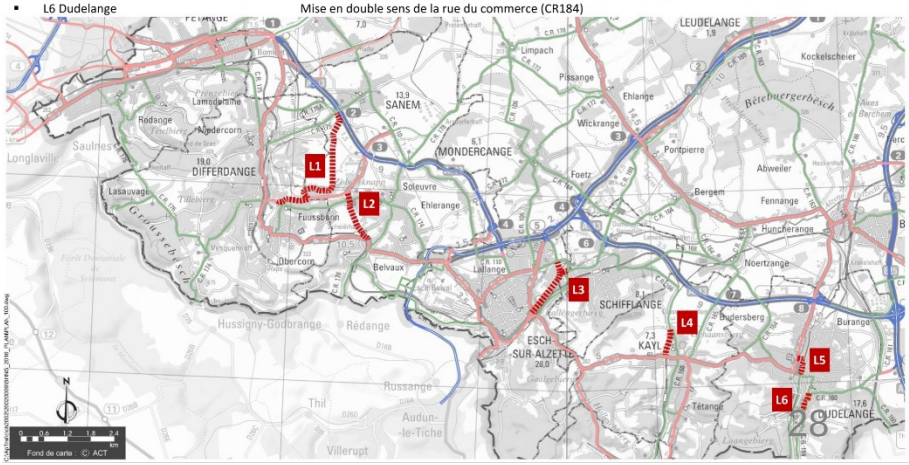
(N➔CR N/CR➔Chemin Vicinal)

R1 Rodange	Avenue Dr Gaasch (CR176) ➔ CV	R6 Esch/Alzette	Blvd Prince Henri (N4) ➔ part. CR/CV
R2 Pétange	Route de Luxembourg / Route de Longwy (N5) ➔ CR	R7 Esch/Alzette	Route de Luxembourg (N4) ➔ CR
R3 Differdange + Soleuvre	Rue E. Mark / Rue de Differdange (CR174) ➔ CV	R8 Esch/Alzette + Schifflange	CR170 ➔ suppression complète
R4 Aessen	Rue de Limpach (CR 178) ➔ CV	R9 Schifflange	CR 168 ➔ CV
R5 Soleuvre + Belvaux	Rue de Belvaux/ Rue Soleuvre (CR168) ➔CV	R10 Kayl	Rue du Commerce/de Schifflange (CR166)➔ CV



Restructuration du réseau routier étatique (nouvelles constructions routières + mise en double sens)

L1 Differdange + Sanem	Rocade de Differdange + Desserte interurbaine dans le cadre de la reconversion du crassier Pafewee
L2 Belvaux + Soleuvre	Nouvelle liaison N31/N32
L3 Esch/Alzette + Schifflange	Prolongement de la Pénétrante Lallange (CR170a/futur N4) à travers la friche Esch/Schifflange + Nouveau raccord au CR168
L4 Kayl	Mise en double sens de la rue Michel (futur CR166)
L5 Dudelange	Nouvelle route de substitution (futur CR 184) dans le cadre de la suppression du PN 103a
L6 Dudelange	Mise en double sens de la rue du commerce (CR184)

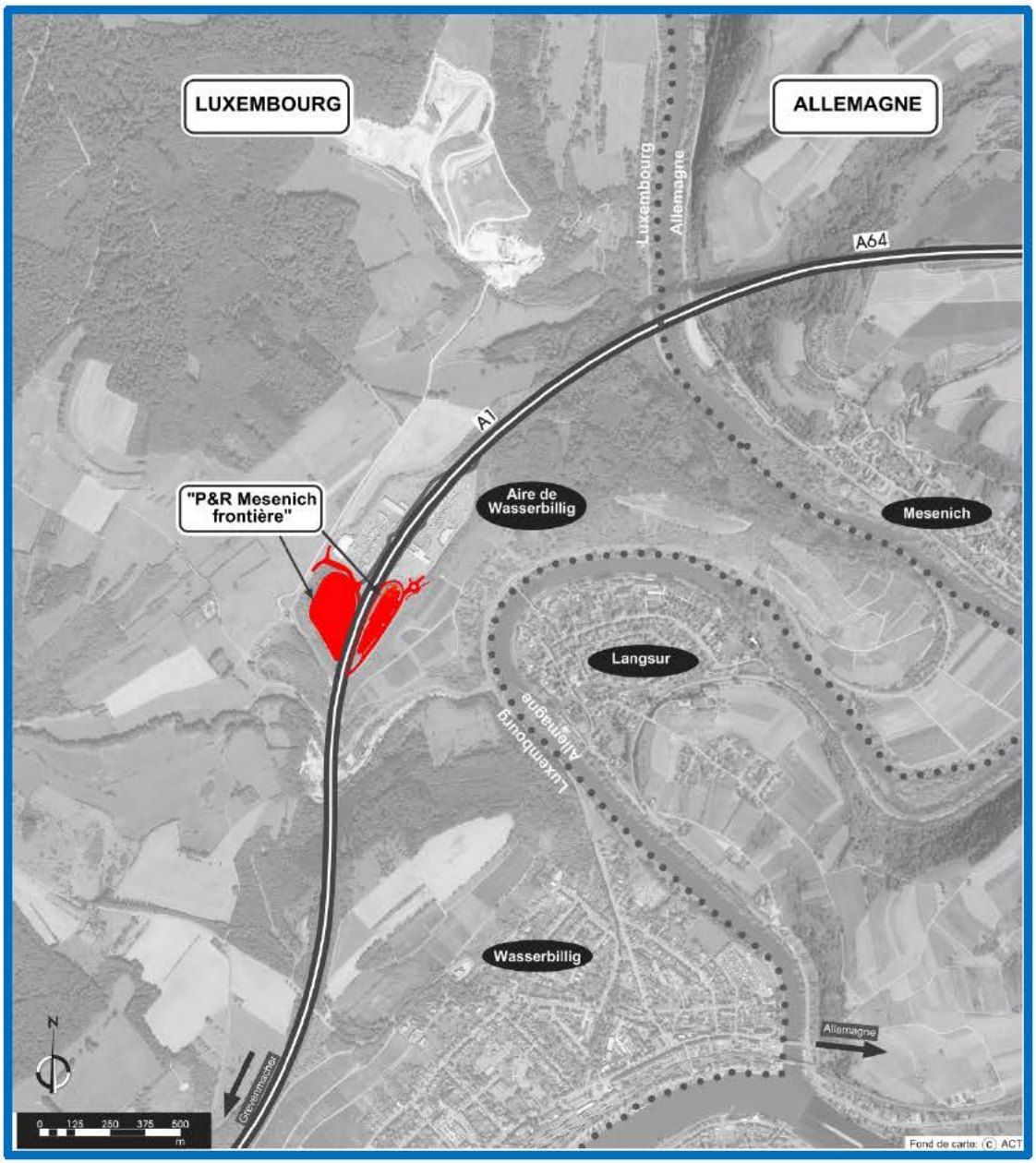


Merci pour votre attention

MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DES INFRASTRUCTURES
Administration des ponts et chaussées

Park & Ride Mesenich frontière

Note de présentation succincte



novembre 2017

1. Contexte

Le P+R Mesenich frontière existant se situe sur le passage frontalier Mesenich sur l'autoroute A1 à proximité direct de l'Aire de Wasserbillig.

Un grand nombre de frontaliers arrivent quotidiennement des alentours de Trèves – Saarburg et de l'agglomération de Trèves en direction de Luxembourg, pour la plupart à travers l'autoroute A64/A1 ou par les passages frontaliers longeant la Sûre et la Moselle.
Le P+R actuel de Mesenich frontière offre une capacité de 261 emplacements de parking. Cependant, ce dernier est surchargé de manière constante et les conducteurs se garent en partie en stationnement interdit le long de la CR 141b ou encore sur la station de service, respectivement dans les communes limitrophes. Depuis que Mertert, Wasserbillig et Grevenmacher ont réglementé le stationnement [stationnement payant], la situation s'est aggravée.

En cohérence avec la stratégie globale pour une mobilité durable [MODU, 2012], le concept national et transfrontalier de P+R prévoit une couverture équilibrée à différents niveaux de distance sur chacune des pénétrantes de la Ville de Luxembourg dont la priorité est toutefois de proposer des points de rabattement aussi proches que possible des lieux de départ des navetteurs.

Le concept national et transfrontalier de P+R a donc deux objectifs visant les navetteurs qui ne bénéficient pas d'un raccordement direct performant au réseau de transports en commun :

- Objectif 1 : permettre un rabattement des navetteurs sur les transports publics par le biais des P+R dès que possible, et au plus proche de leur lieu de départ.
- Objectif 2 : alimenter une offre en P+R desservies par le train et/ou par le bus pour chaque corridor d'entrée de la Ville de Luxembourg

Afin de satisfaire à ces objectifs, la stratégie MODU a défini les priorités suivantes :

- Priorité 1 : extension des P+R ferroviaires
- Priorité 2 : Complément à assurer par des P+R routiers quand l'offre ferroviaire n'est pas conséquente ou absente.

Vu les flux de frontaliers importants passant la frontière aux alentours de Wasserbillig, il est prévu d'installer non seulement un bâtiment P+R à proximité de la Gare ferroviaire au sein de la localité de Wasserbillig mais d'aménager en complément également un P+R routier d'envergure à la hauteur de l'Aire de Wasserbillig.

2. Description du projet

2.1. Phase 1 Parking P+R d'une capacité de 737 places [+ place de rebroussement pour bus]

La phase 1 comprend l'aménagement d'un parking ainsi que la mise en place d'un arrêt bus et de 2 giratoires [cf. figure 1] :

- Le P+R propose 737 emplacements de parking supplémentaires sur une superficie de 21.000m^2
- L'entrée au futur P+R se fait par l'aménagement d'un nouveau giratoire [diamètre : 32 m] à la hauteur de la sortie du parking de l'Aire de Wasserbillig sur le CR 141b.
- En plus, l'accès actuel de la station de service par le CR141b sera équipé d'un nouveau rond-point ayant la fonction d'une place de rebroussement pour bus. Ce mini rond-point évitera les manœuvres/détours dangereux actuels via la station de service et permettra ainsi un gain de temps de 3-5 minutes pour les passagers des bus.
- Le P+R sera desservi par le biais d'un nouvel arrêt de bus longeant le CR141b et un nouveau chemin piétons reliant l'arrêt bus de manière directe au P+R.

La fonction primaire du P+R est d'offrir une capacité de parkings accrue aux frontaliers travaillant au Luxembourg.

Pour l'horizon 2020, 42 emplacements sont prévues pour voitures électriques pour l'ensemble du site P+R Mesenich-frontière [dont 20 à l'endroit du parking de la phase 1 et 22 à l'endroit du bâtiment parking de la phase 2].

En plus, 20 emplacements sont réservés aux personnes à mobilité réduite.

2.2. Phase 2 : Bâtiment P+R d'une capacité de 990 places

La phase 2 comprend l'aménagement d'un bâtiment P+R sur l'endroit du parking existant ainsi que la mise en place de 3 arrêts bus et d'une voie tournant-à-gauche donnant accès au P+R depuis le CR141b [cf. figures 1 et 4] :

- Le bâtiment a une longueur d'environ 178 m et une largeur d'environ 33m.
- La chaussée existante profitera d'un tournant à gauche pour l'accès au bâtiment P+R
- Du point de vue sécurité, la sortie de l'autoroute A1 vers le P+R est trop courte. Pour garantir une sécurité des flux adéquate, cette dernière sera prolongée de 250m pour être conforme aux normes.
- Grâce aux 3 arrêts de bus complémentaires, la desserte en bus sera optimisée et augmentera fortement l'attractivité par rapport à la situation actuelle.

Le bâtiment P+R comportera cinq étages : Le rez-de-chaussée offre 181 emplacements de parking à l'intérieur du bâtiment [+ 21 en plein air], les quatre étages supplémentaires offrent respectivement 197 emplacements par étage. En total, le parc de stationnement d'une hauteur de 15 m va compter 990 emplacements. L'accès au bâtiment P+R est garanti par deux rampes. Pour les flux piétons, quatre cages escaliers avec ascenseur sont prévus.

23 emplacements de parking au rez-de-chaussée seront aménagés conformes aux normes pour PMR (personnes à mobilité réduite). Concernant les véhicules électriques, les directives pour l'horizon 2020 seront respectées.

Au rez-de-chaussée, des locaux techniques et une salle de séjour pour employés sont prévus.

2.3. Evolution de la capacité P+R

De tour ce qui précède, le nombre de places de parking mis à disposition à la hauteur de l'aire de Wasserbillig évolue comme suit :

- Existant : 261 places [= 100%]
- Phase 1 : 261 + 737 = 998 places [+ 280%]
- Phase 2 : 737 + 990 = 1727 places [+ 560%]

2.4. Concept d'exploitation bus

En cohérence avec la stratégie MODU, le réseau primaire couvrant les grands axes propose des connexions rapides et à fréquence élevée par bus priorisés vers les principaux pôles d'emploi de l'agglomération de la Ville de Luxembourg.

Actuellement, le P+R est desservi par trois lignes de bus [cf. figure 2].

Dans le futur, ces lignes seront réorganisées. Complémentairement, due à une augmentation de la demande, un service de navettes est prévu pour garantir une liaison attractive avec la ville de Luxembourg [cf. figure 3]. La navette circulera pendant les heures de pointe et permettra une connexion avec le centre de Luxembourg-Ville. En heure de pointe, il n'est ainsi pas nécessaire que les lignes RGTR 117 et 118 desservent le P+R. En heure creuse, la navette ne sera pas exploitée et les lignes de bus 117 et 118 garantiront la desserte du P+R.

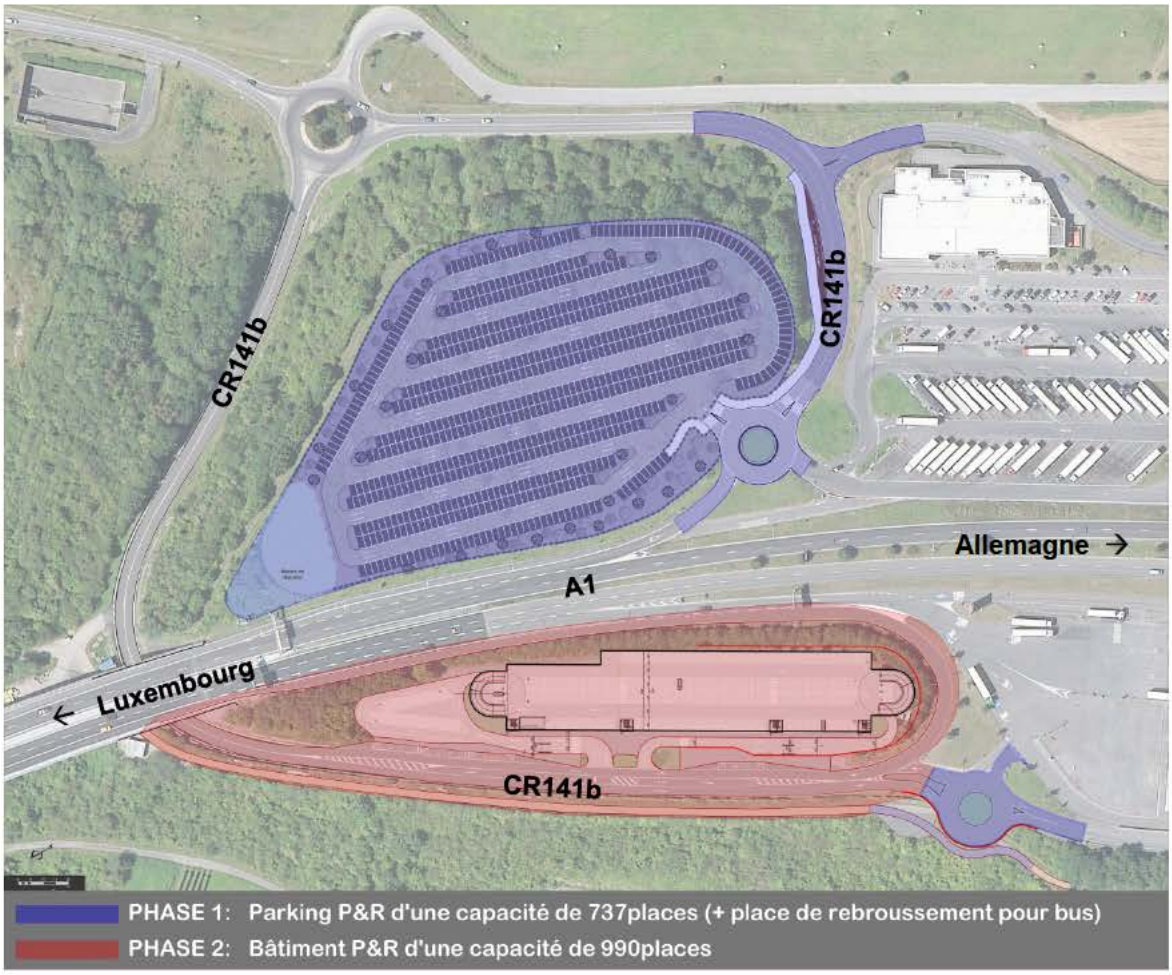


Fig. 1 : Plan de situation avec phase 1 [parking de 737 places] et phase 2 [bâtiment parking]

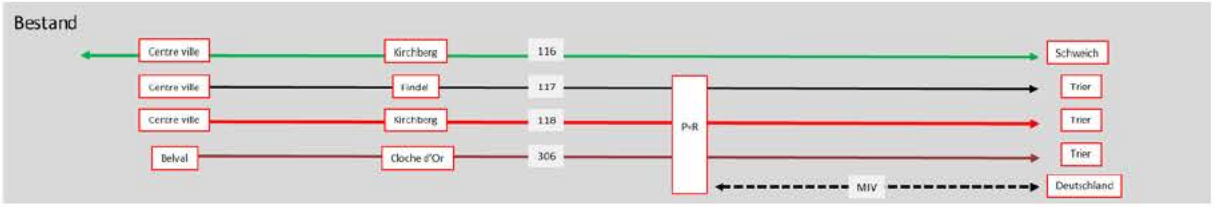


Fig. 2 : Concept d'exploitation bus actuel

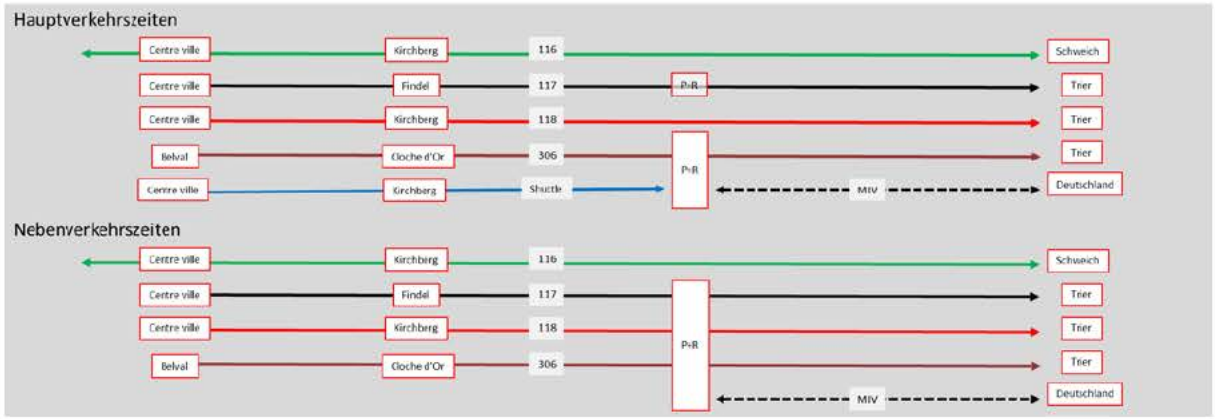


Fig. 3 : Concept d'exploitation projeté

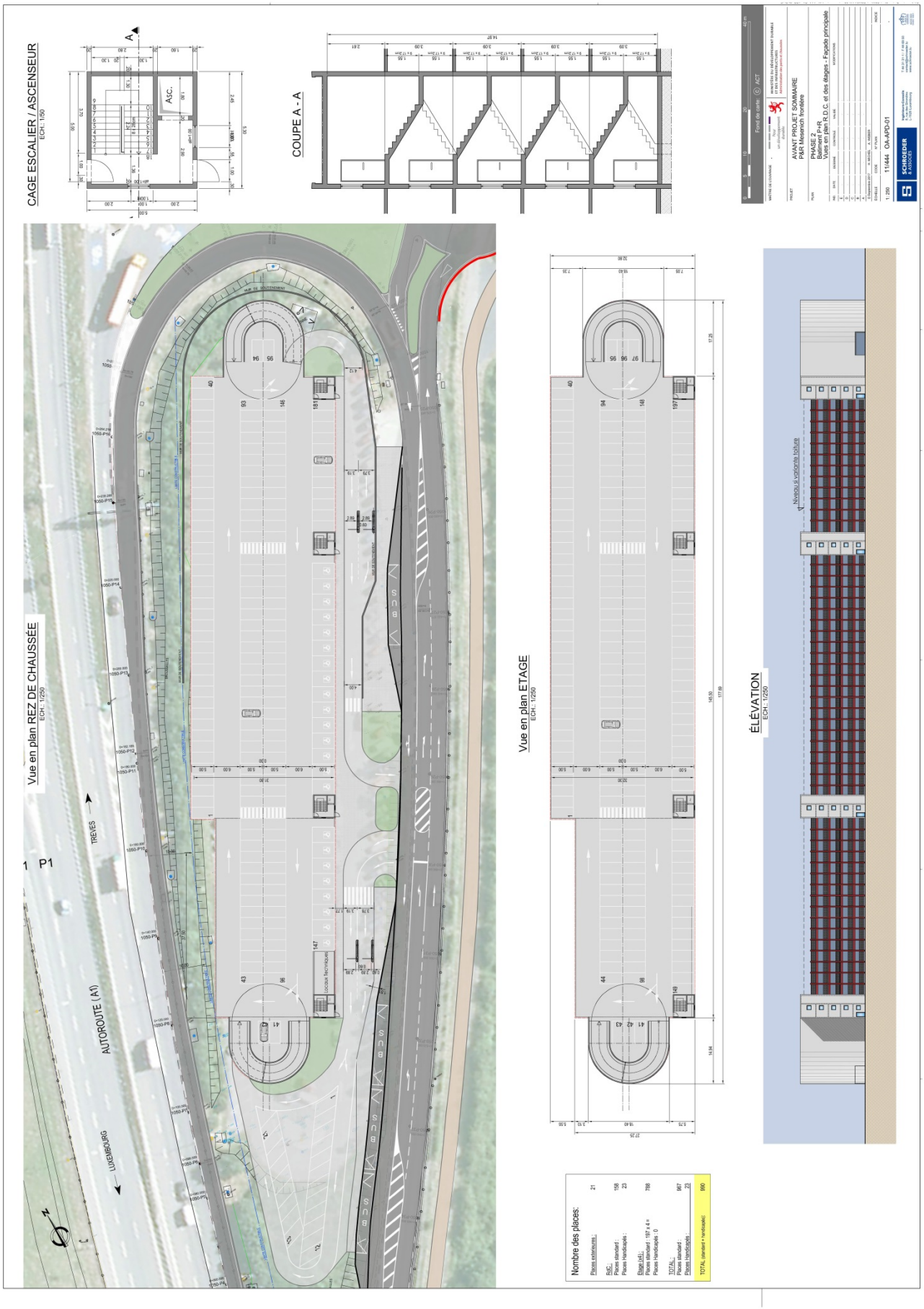
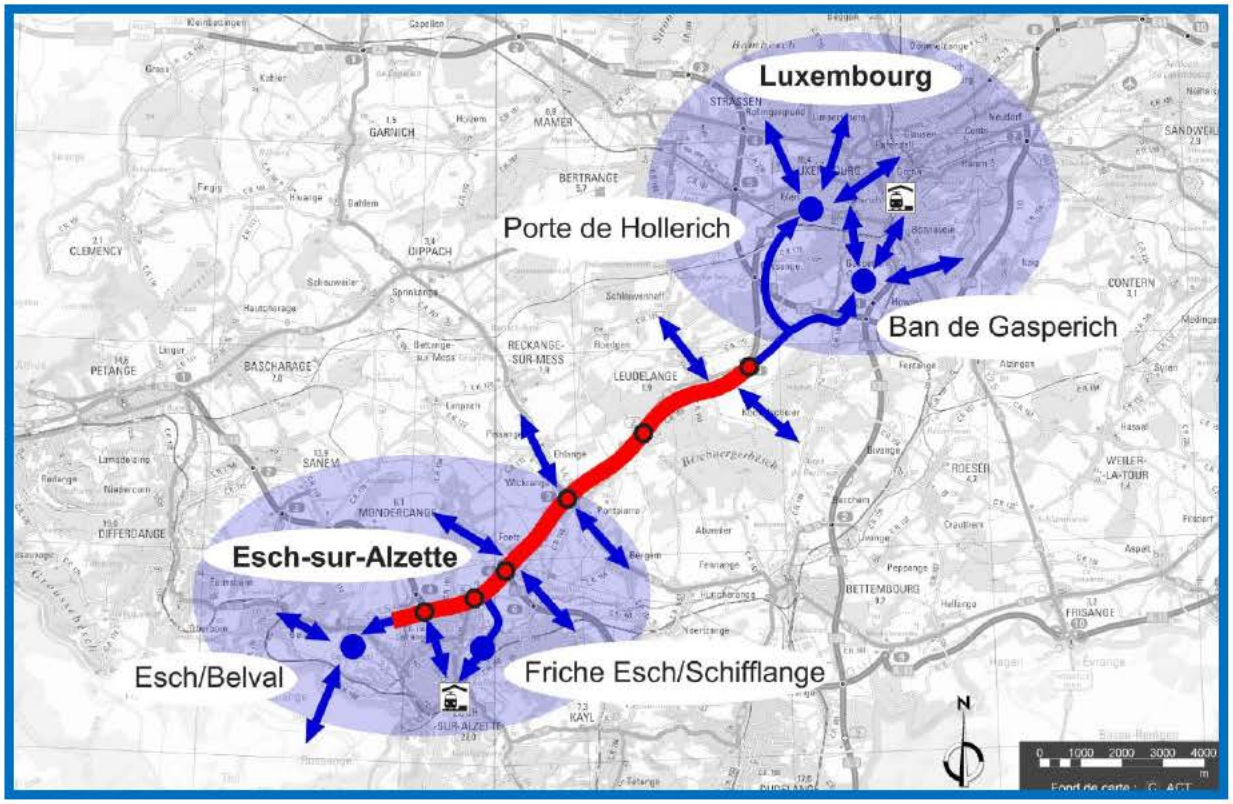


Fig. 4 : Bâtiment P+R d'une capacité de 990 places [Phase 2] - Plan de situation et coupes

MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DES INFRASTRUCTURES
Administration des ponts et chaussées

Réaménagement multimodal de l'autoroute A4

Note de présentation succincte



Novembre 2017

1. Contexte et historique

Au niveau de l'aménagement du territoire, l'interaction entre les deux pôles de développement et d'attraction Ville de Luxembourg et Esch-sur-Alzette joue un rôle prédominant dans le développement socio-économique resp. dans la planification de la mobilité au Luxembourg. D'un côté, le pôle d'Esch-sur-Alzette avec les reconversions des friches industrielles Esch/Belval et Esch/Schifflange, une multitude d'autres projets urbanistiques et infrastructurels planifiés/ en procédure/ en construction dans la Région Sud, font de l'agglomération transfrontalière autour d'Esch-sur-Alzette une zone de développement en plein essor.
D'autre part, le pôle de la Ville de Luxembourg avec ses grands projets d'urbanisation au sud comme p.ex. « Ban de Gasperich », « Midfield » et « Porte de Hollerich » se voit confronté aux défis de garantir une offre en mobilité durable qui évolue en même rythme que le développement urbain. Face à ces développements, le besoin en mobilité entre les deux CDA précités continuera à s'accroitre sensiblement et à surmonter les capacités offertes à l'heure actuelle.

1.1. Historique des projets « optimisation Collectrice du Sud » et « Voie bus A4 » [2008-2014]

Concernant la restructuration de l'infrastructure autoroutière, les 2 étapes suivantes sont à citer :

Etape 1 [2008] : En automne 2008, la note succincte intitulée « Optimisation / dédoublement de l'autoroute A4 entre les échangeurs Ehlerange / Lankelz et l'échangeur Foetz» a servi comme base pour une première saisine de la Chambre des Députés dans le contexte du débat d'orientation sur le financement des grands projets d'infrastructures réalisés par l'Etat.

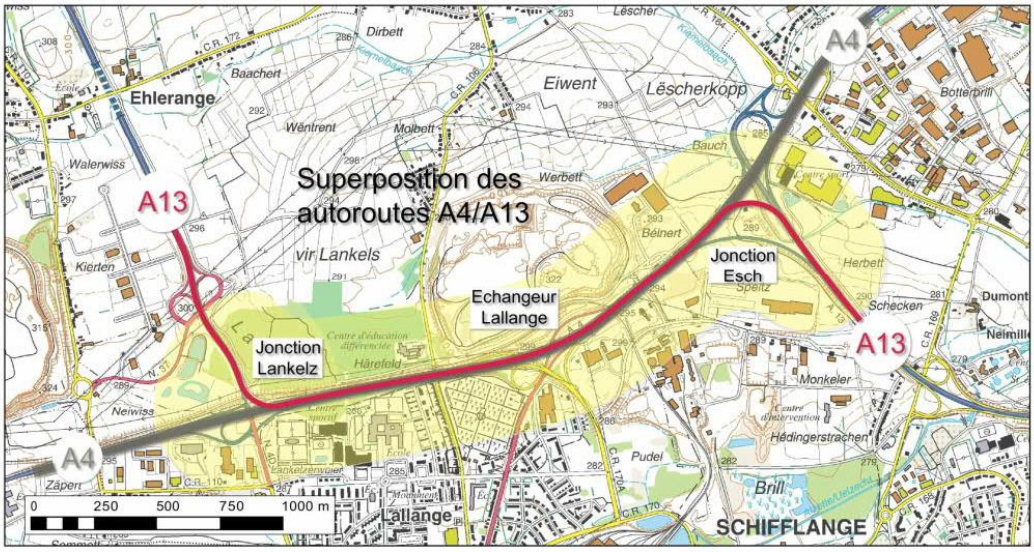


Fig 1 : Extrait de la page-titre de la note succincte 2008 [source : Ministère des Travaux Publics, Administration des Ponts et Chaussées]

Le document précité note que la circulation sur le tronçon concerné est gênée pour plusieurs raisons :

- *le trafic transversal circulant dans la Région Sud entre Pétange/Biff et Dudelange/Croix de Bettembourg doit obligatoirement passer par l'autoroute radiale d'Esch/Alzette A4 sur un tronçon de 2.300m ;*
- *le trafic provenant de la A4/Luxembourg resp. de la A13/Bettembourg et ayant sa destination à Esch-sur-Alzette doit faire un détour par l'échangeur de Ehlerange/ZARE pour se mélanger ensuite à la hauteur de la jonction de Lankelz avec le trafic autoroutier traversant la Région Sud [trafic circulant sur la A13 entre Pétange/Biff et Dudelange/Croix de Bettembourg avant de regagner enfin via la pénétrante de Lankelz la destination « Esch-sur-Alzette »]. Etant donné que le mélange de ces deux types de trafic complètement différents [trafic « destination Esch-sur-Alzette » et trafic « transitaire autoroutier »] se déroule sur une seule voie de circulation [A13/N4D], des bouchons sont régulièrement à l'ordre du jour. A part de cette superposition au niveau régional, le trafic « transitaire autoroutier » provenant de la N13/Biff en direction A4/Luxembourg ou A13/Croix de Bettembourg doit même passer partiellement par la N4D [= pénétrante de Lankelz, pénétrante destinée à accueillir le trafic local généré par Esch-sur-Alzette] pour rejoindre les bretelles de la jonction de Lankelz en direction A4/Luxembourg ou en direction A13/Croix de Bettembourg.*

Au niveau des objectifs, les points suivants ont été relevés dans la note succincte 2008 :

- *déconnecter la superposition actuelle entre la A4 et la A13 ;*
- *rendre le trafic plus fluide ;*
- *augmenter la sécurité des usagers ;*
- *augmenter la lisibilité du réseau routier étatique primaire ;*
- *augmenter la capacité du réseau routier en vue de l'ouverture de la liaison Micheville et du développement du site Belval/de la Région Sud.*

Les éléments-clés de la restructuration prévus en 2008 reposaient sur la philosophie de séparer les différents flux sur un réseau hiérarchisé et clairement structuré et d'assurer par-là une continuité de l'autoroute A13 en dédoublant l'actuelle autoroute A4 sur la partie où l'A4 est superposée avec la A13 [c'est-à-dire sur le tronçon où sont situés les échangeurs Lankelz/Ehlerange-Lallange et Foetz] et d'arriver par-là à une fluidification / sécurisation optimale dudit tronçon.

Etape 2 [2014] : La version « juin 2014 » du PST prévoyait 2 projets d'envergure axés sur la A4, à savoir :

- Projet PST 3.9 : Voie bus sur l'autoroute A4 entre Esch-sur-Alzette/Belval et Luxembourg [Leudelange/Pôle d'échange Cloche d'Or]
- Projet PST 4.5. : Optimisation de la Collectrice du Sud (A4-A13-A4)

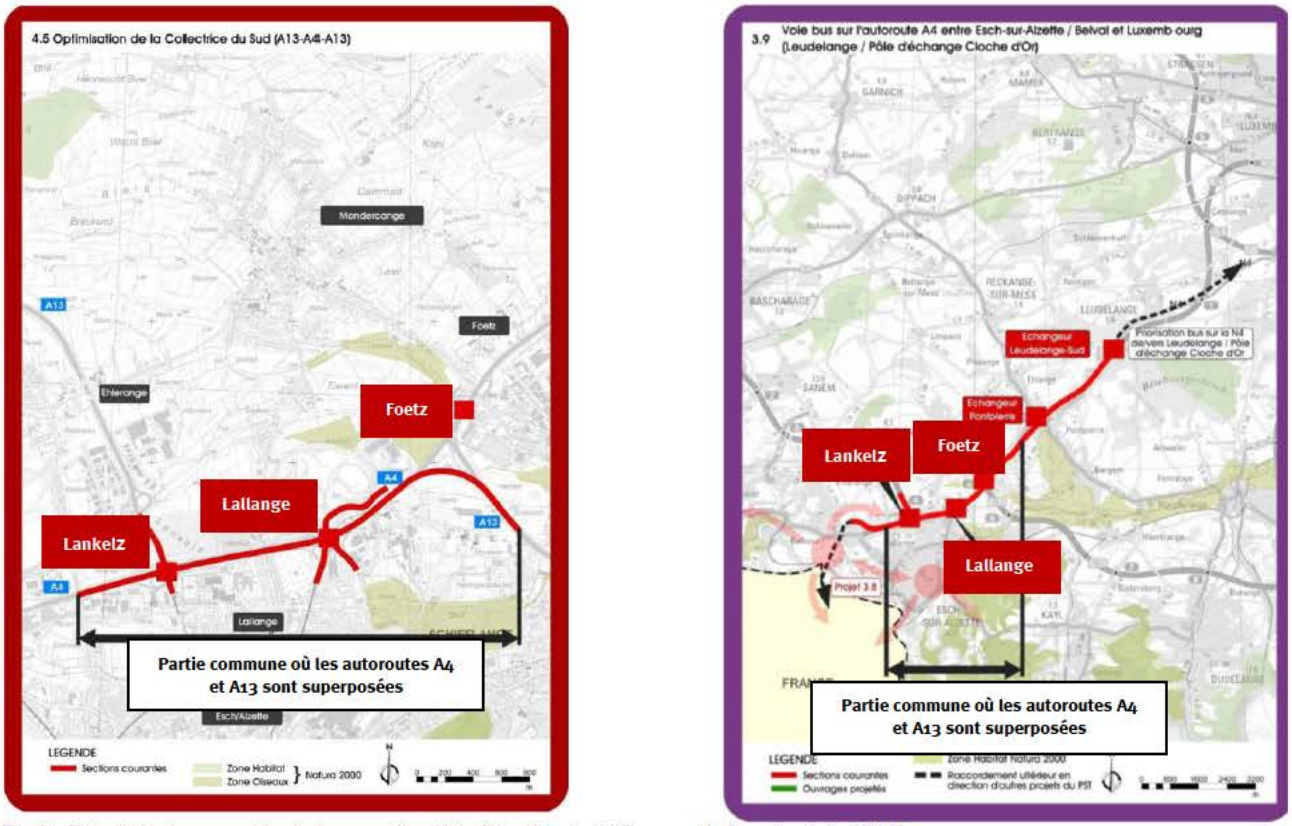


Fig 2 : Extrait du document technique explicatif du Plan Sectoriel Transports [version juin 2014]

Vu la décision de réviser les études menées antérieurement dans le contexte de la mise en place d'une voie spéciale partagée [VSP] sur l'A4 [voir p.ex. étude menée dans le cadre de l'étape 1], une solution alternative visant l'aménagement d'une voie bus par direction a été recherchée. C'est ainsi que le projet PST 3.9. s'étendait de l'échangeur « Lankelz » jusqu'à l'échangeur « Leudelange Sud ». Ce projet comprenait la création d'une voie bus latérale de part et d'autre de l'autoroute existante, y compris l'ajout partiel d'une bande d'arrêt d'urgence.

Les projets 3.9. et 4.5. sont décrits comme suit dans le document technique explicatif du PST [version 2014] :

Projet PST 3.9. : *L'aménagement d'une voie bus sur l'A4 constitue le dernier élément d'une suite de mesures mise en place resp. en cours de réalisation, tel que la liaison Micheville, la réaménagement de la N31, l'aménagement de l'accès Nord au site Belval et la réorganisation du réseau routier et la priorisation des bus à Leudelange, en vue de favoriser de manière conséquente le transport en commun par bus entre le bipôle Esch/Alzette – Belval et la Ville de Luxembourg. Le projet se situe sur l'autoroute A4 et s'étend de l'échangeur « Lankelz » jusqu'à l'échangeur « Leudelange Sud ». Il consiste dans la création d'une voie bus latérale de part et d'autre de l'autoroute existante, y compris l'ajout d'une nouvelle bande d'arrêt d'urgence de largeur confortable en vue de garantir une sécurité accure.*
Points forts / points faibles :

- *Liaison bus directe entre le bipôle Esch/Alzette – Belval et la Ville de Luxembourg*
- *Liaison bus performante des localités et communes longeant l'autoroute A4 avec le bipôle Esch/Alzette – Belval et la Ville de Luxembourg*
- *Desserte par bus optimisée des localités et communes longeant l'autoroute A4 et à l'approche de la Capitale et du bipôle Esch/Alzette – Belval*
- *Impact environnemental réduit*

Projet PST 4.5. : *Le projet consiste dans l'élargissement de la Collectrice du Sud, ainsi que d'une partie de l'autoroute A4 entre l'échangeur Foetz et l'échangeur Lankelz. Il prévoit également le réaménagement des échangeurs de Foetz, de Lallange et de Lankelz en vue d'optimiser le tracé de l'actuelle autoroute.*
Points forts / points faibles :

- *Amélioration et meilleure cohérence du tracé de l'autroute par la création d'une liaison performante entre les parties est et ouest de la Collectrcie du Sud.*
- *Augmentation de la capacité du segment autoroutier commune à l'autoroute d'Esch/Alzette et de la Collectrice du Sud*
- *Désengorgement de l'échangeur de Lankelz*
- *Elargissement d'une infrastructure existante*
- *Impact environnemental minimisé*
- *Prise en compte de la liaison Micheville*
- *Augmentation de la fluidité du trafic sur la A13.*

1.2. Naissance du projet multimodal de l'autoroute A4 [2016-2017]

En 2016/2017, le projet [voir 1.1.] a été revu afin de répondre mieux aux objectifs d'une solution intégrée :

Aspect « voie bus à confort élevé [= déconnectée du trafic routier croisant à l'endroit des échangeurs] et prolongée jusqu'à l'échangeur Leudelange-Nord »

Tandis que le projet 3.9. du PST [version 2014] partait de la philosophie de « coller tout simplement » une voie bus latérale le long de l'A4 entre les échangeurs « Lankelz » et « Leudelange-Sud », les prévisions / simulations de trafic effectuées par-après via le modèle de trafic de la CMT [**C**ellule **M**odèle de **T**ransport = établissement public] ont montré surtout une fluidité / sécurité insuffisante des bus sur la partie, où les autoroutes A4 et A13 sont superposées. Il a été constaté que la présence de 3 échangeurs [Lankelz, Lallange et Foetz] sur cette partie névralgique de 2,5km fait que le trafic individuel motorisé croisant la voie bus pour entrer / sortir de l'autoroute à l'endroit des 3 échangeurs précités trouble fortement la qualité de la voie bus. C'est ainsi qu'il a été opté pour une voie bus à confort élevé, c'est-à-dire pour une voie bus déconnectée du trafic individuel [= außenliegende entkoppelte Busspur]. En plus, la voie bus prévue selon le projet PST 3.9. [juin 2014] a été prolongée le long de la A4 jusqu'à l'échangeur Leudelange-Nord pour suivre par-après la N4 jusqu'au pôle d'échange Cloche d'Or resp. le Contournement de Cessange jusqu'à la Porte de Hollerich.

Aspect « Vëloexpresswee A4 »

Concernant la mise en place de liaisons cyclables nationales, plusieurs documents sont à révéler, tels que la stratégie globale pour une mobilité durable [MoDu, 2012], la première version du PST [2014], le Plan national de développement durable [2016] et l'étude Rifkin pour la troisième révolution industrielle [2016]. Ces plans stratégiques prévoient que la mobilité active permettra de promouvoir la réduction des émissions de CO2 et d'augmenter le partage modal en faveur de la mobilité durable. Le « Vëloexpresswee A4 » est en conformité avec le « Système mobilité douce » mentionné dans la stratégie MoDu et se voit comme complément par rapport à la loi du 28/04/2015 relative au réseau cyclable national, dont cette liaison n'était pas encore prévue.

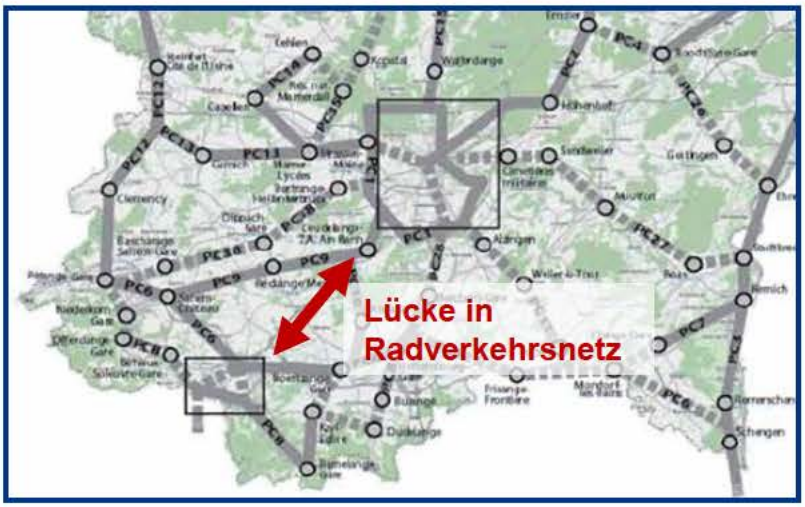


Fig 3 : Extrait modifié de la Loi du 28 avril 2015 relative au réseau cyclable national et aux raccordements de ce réseau vers les réseau cyclables communaux

Le but du « Vëloexpresswee A4 » étant de développer un système performant et complet pour le réseau cyclable, en intégrant les communes concernées, les centres de développement tout comme l'ensemble des points d'intérêts [points of interest] situés dans les corridors en question. Même si le partage modal visé pour le corridor précité ne pourra être atteint que par des grands projets infrastructurels favorisant les transports en commun, la mise en place d'une infrastructure adéquate de haute qualité pour les cyclistes fera que la mobilité active peut attribuer dans le futur néanmoins à un meilleur partage modal.

En tenant compte de l'évolution importante des vélos électriques, une distance de 15-20 km entre Esch/Alzette et Luxembourg combinée avec une topographie quasi plate ne constitue cependant plus un obstacle insurmontable pour une grande partie de la population. L'augmentation progressive des habitants, de l'emploi et des navetteurs nationaux/transfrontaliers dans les deux pôles précités font agrandir la demande en mobilité. C'est ainsi qu'une piste cyclable continue, priorisée et directe peut devenir une alternative supplémentaire aux modes de transport actuels/ futurs projetés pour le corridor situé entre la Ville de Luxembourg et Esch-sur-Alzette.

2. Description du projet

Aspect « voie bus à confort élevé et prolongée jusqu'à l'échangeur Leudelange-Nord »

Le projet de réaménagement de l'autoroute A4 prévoit la mise en place d'une voie supplémentaire déconnectée en grande partie du trafic routier et réservée exclusivement au transport en commun.

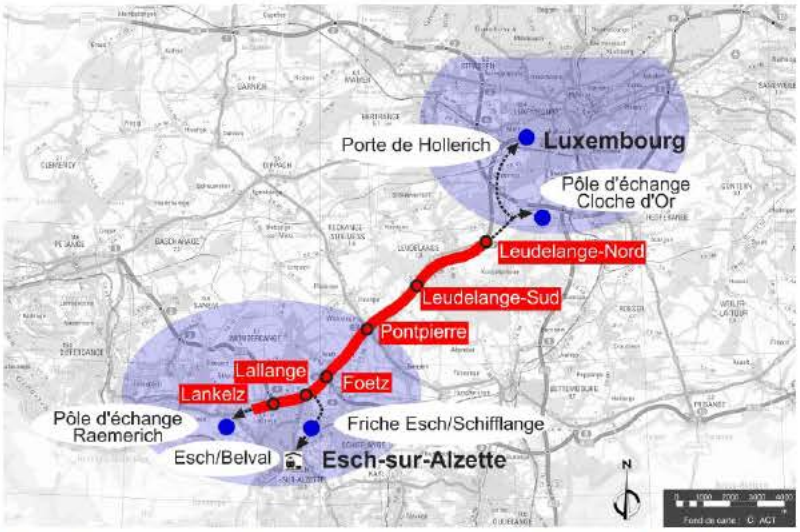


Fig 4 : Voie bus A4 projetée entre les échangeurs Lankelz et Leudelange-Nord

Afin de répondre à un concept global, l'Administration des Ponts et Chaussées veille à ce que les travaux de transformation de l'autoroute et de ces échangeurs [Lankelz, Lallange, Foetz, Pontpierre, Leudelange-Sud, Leudelange-Nord] intègrent également les travaux pour la mise en place du « Vëloexpresswee ».

Aspect « Vëloexpresswee »

La piste cyclable longeant l'autoroute A4 de Leudelange jusqu'au pôle d'échange Raemerich se situe en grande partie dans la zone non aedificandi de la A4. Le tracé s'oriente aux dénivelés et aux trajectoires de giration de l'autoroute.

Le Vëloexpresswee se subdivise en plusieurs tronçons, à savoir :

- Tronçon principal [tronc commun] longeant l'autoroute A4/la nationale N4 et reliant le pôle d'échange Cloche d'Or à Esch-sur-Alzette [échangeur de Lallange]
- Luxembourg-ville : Antenne direction Porte de Hollerich longeant le contournement de Cessange et
  Antenne direction « Ban de Gasperich- Cloche d'Or- Midfield »
- Esch-sur-Alzette : Antenne direction « Raemerich-Belval-Micheville » et
  Antenne direction « Esch/Centre – Friche Esch/Schifflange »

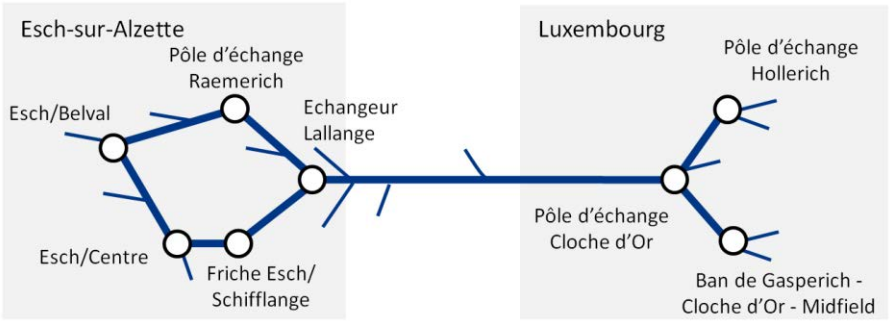


Fig 5 : Schéma de principe et de desserte du Vëloexpresswee A4

Ainsi, la qualité de la voie cyclable se caractérise par un niveau de confort extrêmement élevé et attractif pour les usagers. Divers points de raccordement aux pistes cyclables nationales et aux centres urbanisés garantissent l´accessibilité pour les communes longeant l´autoroute A4 [voir Figures 6-8].

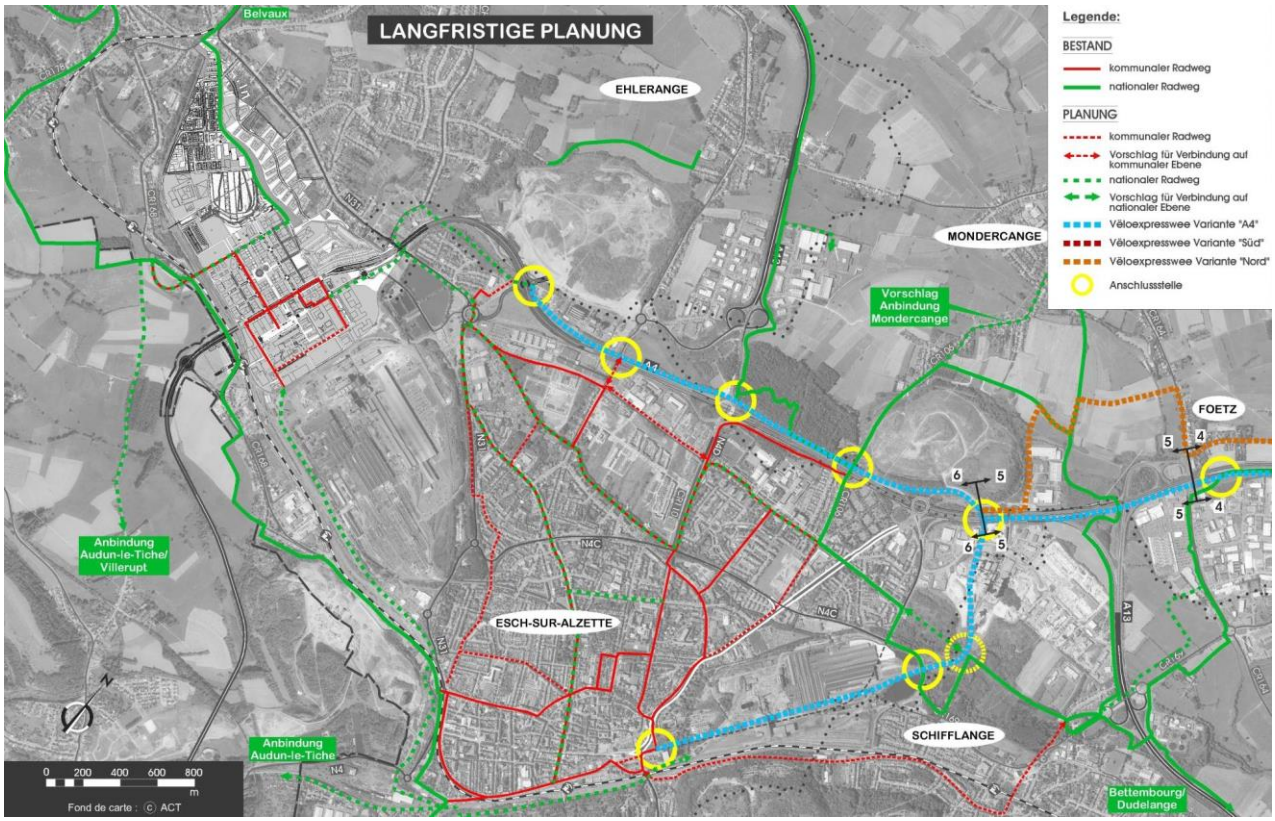


Fig 6 : Vëloexpresswee A4 - Partie Esch-sur-Alzette-Foetz

Fig 7 : Vëloexpresswee A4 - Partie Foetz-Leudelange

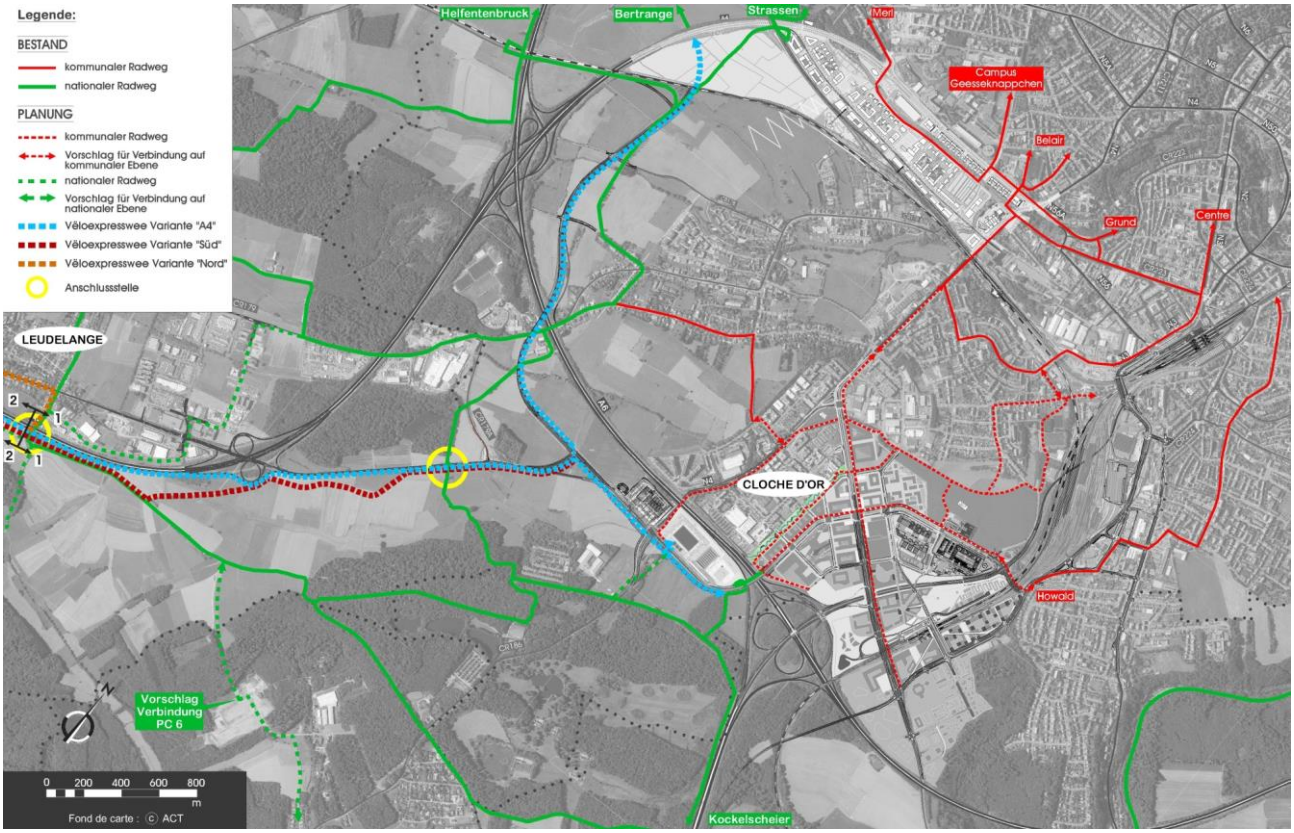


Fig 8 : Vëloexpresswee A4 – Partie Leudelange-Ville de Luxembourg

Les principes fondamentaux du « Vëloexpresswee » ont été définis comme suit : itinéraire direct, accessibilité, attractivité, sécurité et confort élevé.

Afin de garantir un confort maximal pour les usagers, des standards de qualité sont dérivés de ces principes susmentionnés, à savoir :

- vitesse de référence/ projetée au moins 25km/h
- largeur de la chaussée au moins 4,00m
- pente maximale de 6%
- privilégier les usagers aux croisements
- sécurité : éclairage, nettoyage, service hivernal
- de préférence une séparation entre la circulation de piétons et cyclistes
- perte de temps pour cause d'arrêt au maximum 30 sec/km à l'intérieur des localités et 15 sec/km hors agglomérations
- écarts/dérogation des standards de qualité de moins de 10%
- installations d'abri-vent et de mesures de protection à l'égard de la circulation autoroutière

Le tracé principal entre le Pôle d'échange Cloche d'Or et le Pôle d'échange Raemerich sera connecté aux réseaux existants de la ville de Luxembourg et de la ville d'Esch/Alzette. En considérant tous les grands potentiels de développement et points d'intérêts [gares, etc] longeant ce tronc commun, les prolongements/ raccordements vers les agglomérations d'Esch/Alzette et Luxembourg-Ville seront réalisés en corridors/ antennes se divisant en deux depuis l'échangeur Lallange resp. depuis le pôle d'échange Cloche d'Or.

En ce qui concerne les antennes vers Luxembourg-ville, la piste cyclable se divise près du carrefour cyclable à la hauteur du nouveau stade de Football en deux. D'un côté un prolongement jusqu'au Blvd. Kockelscheuer est prévu pour accéder au nouveau réseau cyclable qui vient d'être installé en relation avec le développement urbanistique « Ban de Gasperich-Cloche-d'Or-Midfield ». Dans une planification anticipée une liaison cyclable avec la gare de Luxembourg augmentera l'attractivité de la mobilité active et soulagera en contrepartie le réseau routier. De l'autre côté une liaison de haute performance vers la « Porte de Hollerich » sera intégrée dans la planification de l'Administration des Ponts et Chaussées, dont le tracé longera le nouveau contournement de Cessange [voir figure 6].

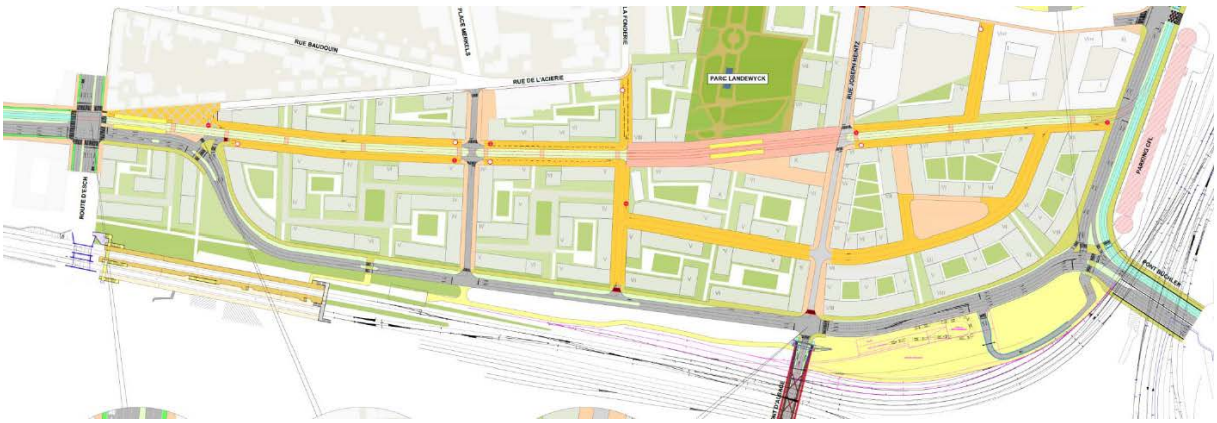
En ce qui concerne les antennes vers Esch-sur-Alzette, la piste cyclable se divise près du pont ferroviaire coté est de l'échangeur Lallange en deux. D'un côté, le « Vëloexpresswee » continue tout droit vers l'échangeur Raemerich afin de rassurer une liaison attractive au nouveau réseau cyclable installé dans le contexte du site Belval. De l'autre côté, la piste cyclable vers Esch-Centre/Gare sera aménagée sur l'assise de l'ancienne voie ferrée de Arcelor et sera intégrée dans les planifications de la reconversion urbanistique de la friche d'Esch/Schifflange pour joindre finalement la Gare d'Esch/Alzette [voir figure 4].

A part de l'objectif d'installer à court terme une liaison pour cyclistes entre Esch-sur-Alzette et Luxembourg, il convient de planifier les modules 1-6 repris aux figures 6-8 de manière à ce que la complémentarité / compatibilité avec les solutions envisagées à moyen/long terme [contexte : travaux de réaménagement de l'autoroute A4 et de ses échangeurs] soient garantie.

MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DES INFRASTRUCTURES
Administration des ponts et chaussées

Route de liaison entre Hollerich et le pont Buchler

Note de présentation succincte



Novembre 2017

1. CADRE GENERAL DU PROJET

La route projetée s'inscrit dans le cadre général des nouvelles infrastructures de desserte du futur Quartier Hollerich défini actuellement au stade de Plan directeur.

A ce stade le projet routier de la ***Voie de desserte Sud*** est planifié par le Groupement d'Intérêt Economique d'étude pour le Développement urbain de Hollerich (association Paul Wurth et Groupe Landewyck) en étroite concertation et en accord avec les services techniques de la Ville de Luxembourg, l'Administration des Ponts et Chaussées, la Société Nationale des Chemins de fer luxembourgeois, ainsi que LuxTram. Par ailleurs, en accord avec le Fonds de compensation commun au régime général de pension (FDC), le projet traverse en partie les terrains du FDC attenants à la Route d'Esch.

Les infrastructures de desserte du nouveau Quartier Hollerich et en particulier la Voie de desserte Sud sont intégrées dans le Plan d'aménagement général de la Ville de Luxembourg en tant que « Couloirs et espaces réservés pour projets routiers ».

Le futur Quartier Hollerich sera développé sur des terrains d'une superficie globale d'environ 18,5 ha situés entre le Centre Gare à l'Est, les terrains du Fonds de Compensation et le futur secteur de la Porte de Hollerich à l'Ouest, et délimité du côté Nord par la Rue de l'Acierie respectivement la Rue de Hollerich (N56) et du côté Sud par la plate-forme ferroviaire des lignes 50 (Kleinbettingen) et 70 (Pétange).

Constituant un des axes de desserte principaux, la route projetée se situe à la périphérie Sud du futur Quartier Hollerich dans la continuité du Boulevard Hollerich projeté qui traverse la Porte de Hollerich depuis l'autoroute A4, et est connectée au réseau routier primaire à hauteur de la Route d'Esch (N4) près du siège des Assurances sociales et rattachée à la N3 au droit du Pont Büchler.

Ainsi, ce nouvel axe routier structurant fera partie intégrante du réseau viaire étatique et est prévu d'être réalisé sous la maîtrise d'ouvrage du Ministère du Développement Durable et des Infrastructures.

2. DESCRIPTION DU PROJET

2.1 PRINCIPE DE CIRCULATION – RÉSEAU PROJETÉ CONNEXE

La nouvelle ***Voie de desserte Sud*** fait partie du réseau de desserte projeté du futur Quartier Hollerich ; ce réseau se compose des éléments suivants :

- Une route de desserte principale, à savoir la ***Voie de desserte Sud***, s'inscrivant dans le contexte du futur Boulevard Hollerich en ralliant la Route d'Esch (N4) au Pont Büchler (N3) sur une section d'environ 1 Km de long (section intégrée dans le réseau des routes nationales).

- Une route de desserte centrale qui prévoit l'intégration d'une plate-forme médiane réservée pour un couloir en site propre du tramway (ligne Gare Centrale – Cessange) et qui est destinée notamment à la circulation des piétons et des cyclistes (circulation automobile pour riverains autorisée) ; cet axe est composé d'une zone piétonne en section centrale à hauteur du Parc Landewyck (longueur : 200 m), ainsi que de deux section à l'Est (longueur : 300 m) respectivement à l'Ouest (longueur 500 m) aménagées en tant que zones de rencontre.

- Trois axes de desserte Nord/Sud ralliant la *Voie de desserte Sud*, à savoir le prolongement de la nouvelle liaison Rue J.-B. Merkels (N56A) – Rue de l'Aciérie, le prolongement de la Rue de la Fonderie (Zone 20) et le prolongement de la Rue Joseph Heintz (zone 30).

- Des voies relatives à la desserte fine des différents îlots aménagées en tant que zones de rencontre respectivement rues résidentielles.

Le principe de circulation prévoit donc un « système dual » basé sur une voie de desserte Sud et une voie de desserte centrale permettant de canaliser les flux automobiles en périphérie du secteur en longeant les infrastructures

ferroviaires du côté Nord, et d'apaiser ainsi la circulation dans les nouveaux quartiers urbanisés.

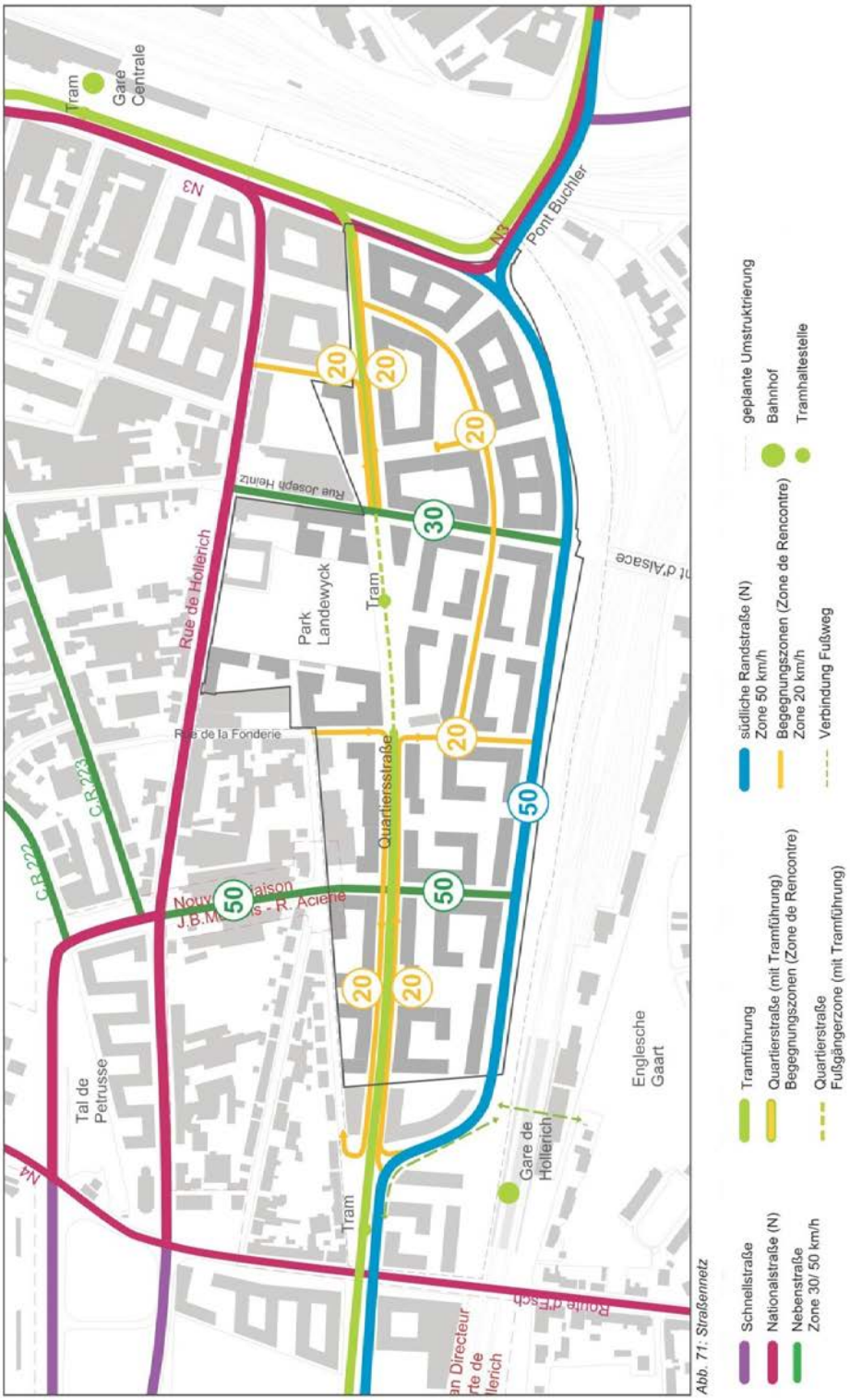


Abb. 71: Straßennetz

2.2 FONCTIONS DE LA VOIE DE DESSERTE SUD

La *Voie de desserte Sud* présente deux fonctions principales, à savoir une fonction de liaison d'une part, et une fonction de desserte d'autre part.

Fonction de liaison :

Au niveau du réseau des routes nationales existant, la *Voie de desserte Sud* relie la N4 à l'Ouest et la N3 à l'Est.

Dans le contexte du futur réseau structurant, la *Voie de desserte Sud* sera rattachée à l'A4 via le futur Boulevard Hollerich à l'Ouest (Porte de Hollerich), et à la Pénétrante Hollerich via le prolongement de la Rue J.-B. Merkels côté Nord.

Dans ce contexte, la Voie de desserte Sud est destinée à véhiculer le trafic de transit inter-quartiers (Porte de Hollerich, Quartier Hollerich, Centre-Gare, Gasperich, Cloche d'Or, Cessange, ...).

Fonction de desserte :

La Voie de desserte Sud permet de desservir le Quartier Hollerich en rattachant les 3 axes de desserte Nord/Sud dans le prolongement des rues J.-B. Merkels, Fonderie et Joseph Heintz.

Cette fonction implique l'aménagement de carrefours de raccordement équipés de voies spécifiques aux mouvements tournants, ainsi que de feux tricolores assurant une capacité adéquate aux heures de pointe.

Compte tenu de la situation et des fonctions précitées, l'axe projeté permettra non seulement d'apaiser les nouveaux quartiers, mais aussi de délester la voirie existante connexe telle la Rue de Hollerich.

2.3 CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES ET GÉOMÉTRIQUES

La Voie de desserte Sud répond aux exigences d'un boulevard urbain assurant les fonctions de liaison et de desserte et faisant partie intégrante du réseau des routes nationales.

Les caractéristiques géométriques de l'axe routier correspondent à une vitesse d'exploitation de 50Km/h.

Le profil en long de l'axe tient compte du relief accidenté du site et des contraintes résultant notamment des contraintes induites par la présence des infrastructures ferroviaires existantes et projetées situées du côté Sud de la route.

La chaussée présente des gabarits adaptés sur les différentes sections :

- Sur la section Ouest située entre la N4 et le Pont d'Alsace, la route présente 1 voie par sens de circulation complétée d'une voie de tourne-à-gauche au droit des carrefours raccordant les axes de desserte Nord/Sud ;

- Sur la section Est située entre le Pont d'Alsace et le Pont Büchler, la section courante est composée de 2 voies de circulation dans chaque sens de circulation, complétées d'une voie à l'approche du carrefour à hauteur du Pont Buchler (flux à destination de la Place de la Gare).

Du côté Nord de la Voie de desserte Sud, le projet prévoit sur l'ensemble de la section N4 – Pont Buchler l'aménagement d'une aire de circulation de 3,5m de large pour les modes de déplacement doux.

Cette aire de circulation est séparée de la chaussée par une bande de verdure de 2m à 4,5m de large visant à sécuriser la circulation des piétons et cyclistes, et servant de zone tampon améliorant la gestion des eaux pluviales collectées en surface.

Les carrefours de raccordement à hauteur de la Route d'Esch (N4) à l'Ouest et du Pont Buchler avec la N3 à l'Est ont fait l'objet d'analyses de trafic menées en concertation avec la Direction Mobilité de la Ville de Luxembourg, l'Administration des Ponts et Chaussées et LuxTram permettant de mettre en évidence les conditions de circulation adéquates et la compatibilité avec une future extension du tramway à destination de Cessange.

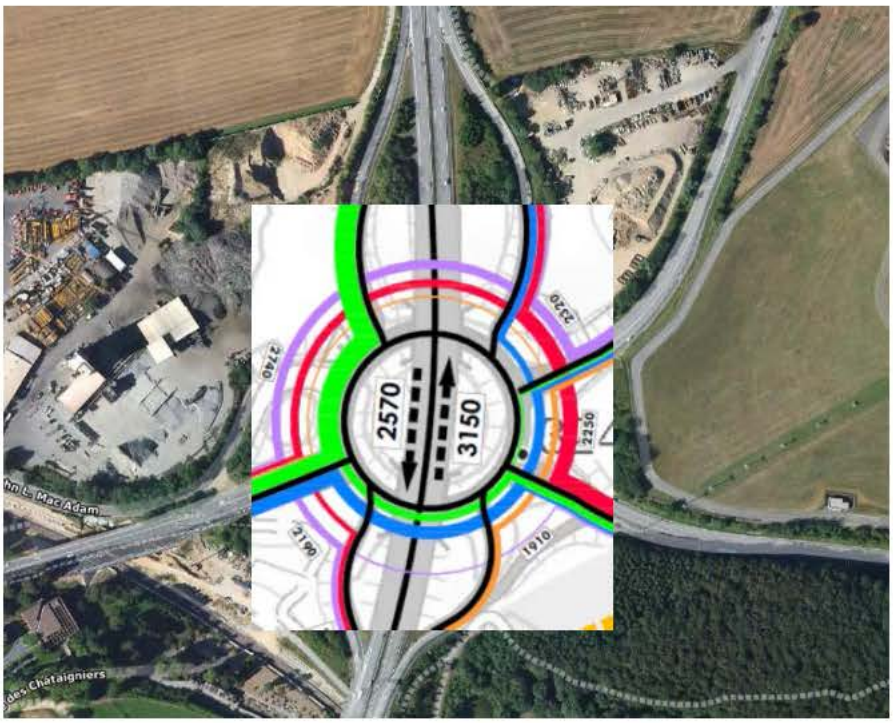
Le projet routier intègre les mesures constructives nécessaires afin de gérer les interfaces multiples avec la plate-forme ferroviaire attenante :

- prise en compte du projet de réaménagement de la gare de Hollerich ;
- rétablissement de l'accès à un nouveau poste de transformation et au nouveau quai de chargement ;
- réalisation d'un ouvrage de soutènement d'envergure le long du nouveau quai de chargement ;
- rétablissement de la sortie du parking relais CFL existant.

MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DES INFRASTRUCTURES
Administration des ponts et chaussées

Réaménagement Rond-point Schaffner / Echangeur Irrgarten

Note de présentation succincte

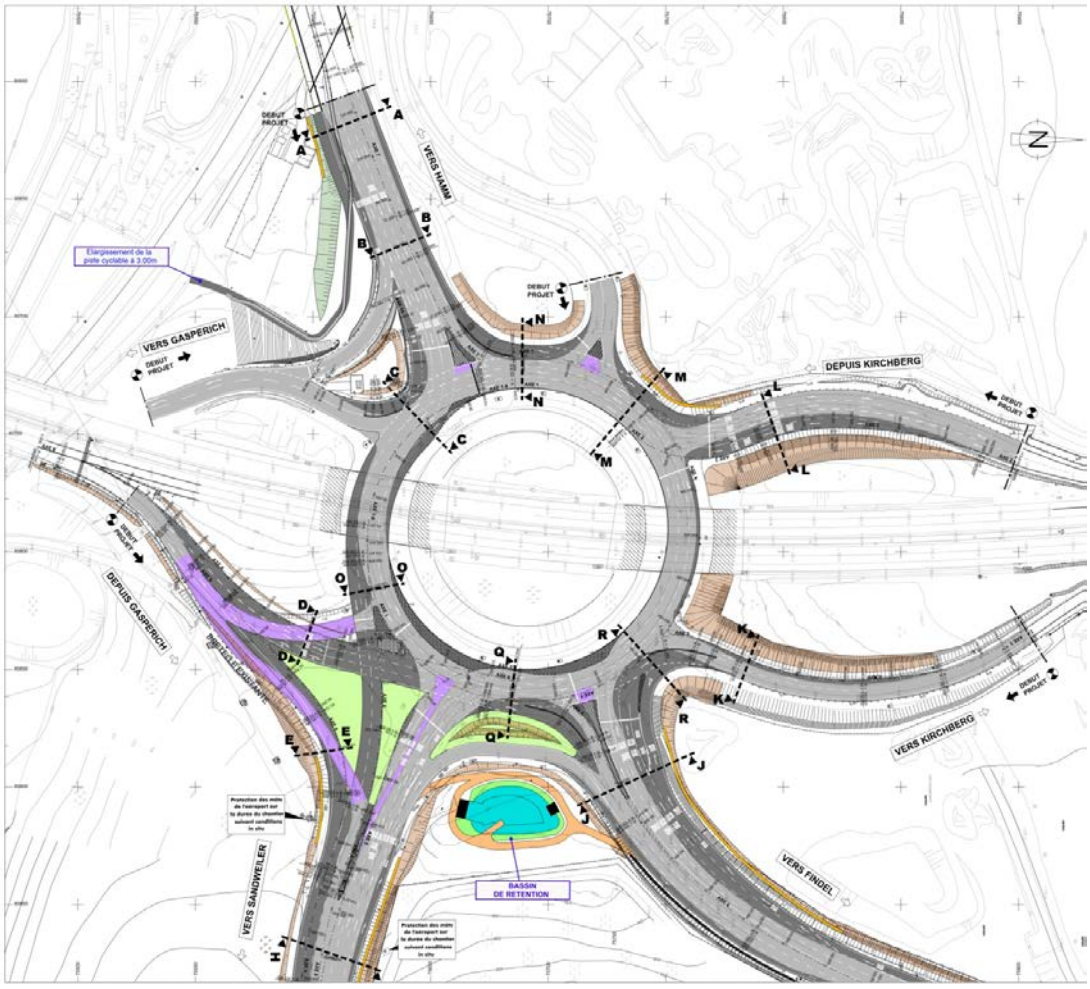


Novembre 2017

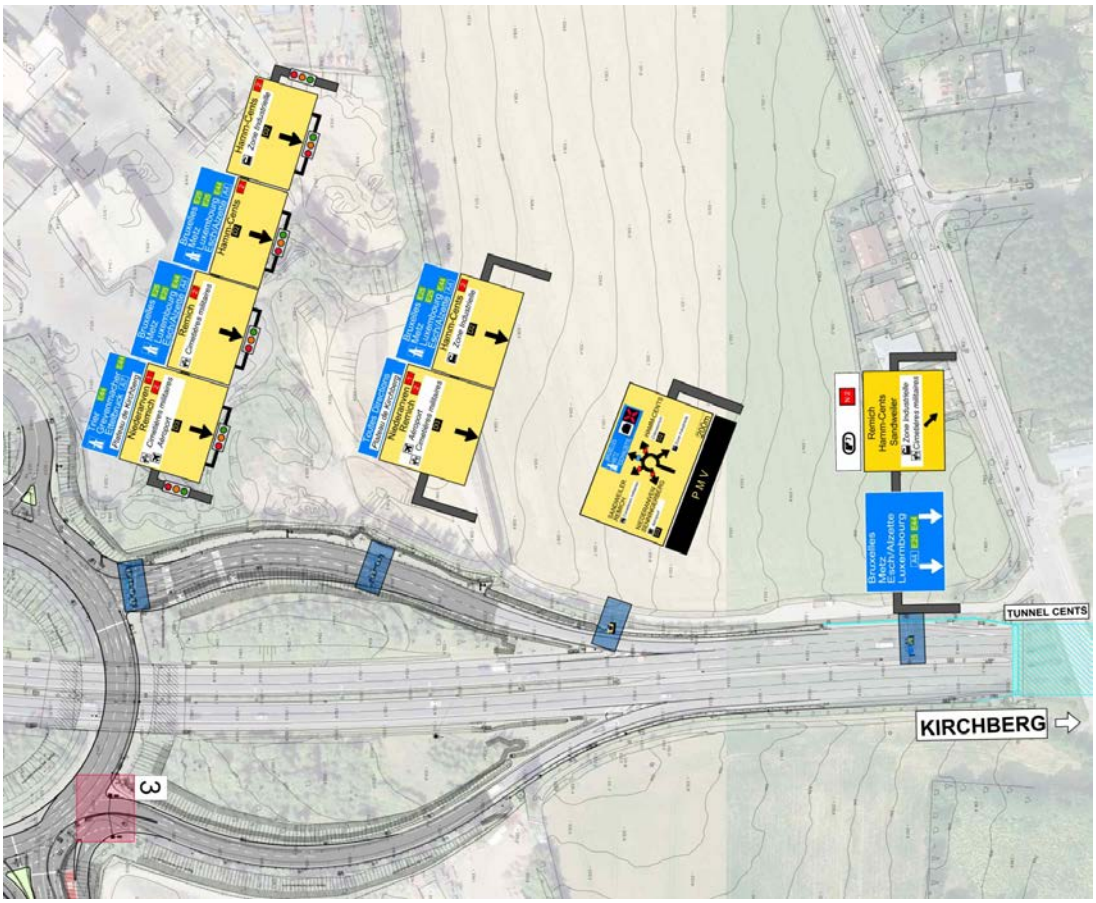
Depuis plusieurs années, les charges de trafic à évacuer par l'échangeur Irrgarten / Rond-point Schaffner en dépassent la capacité, et ce point névralgique constitue un véritable goulot d'étranglement, aussi bien sur la voirie normale que sur l'autoroute, avec des problèmes de sécurité dûs notamment aux remontées de files sur le réseau autoroutier-même en heures de pointe.

La disposition actuelle de la voirie du giratoire ainsi que son mode de fonctionnement comme carrefour giratoire, avec un régime de priorités traditionnel, ne permet pas d'évacuer les véhicules de façon performante, et un projet de réaménagement en carrefour guidé, réglé par feux tri-colores, a été lancé. Il est prévu de transformer le rond-point en une série de 6 carrefours à feux coordonnés, avec une augmentation conséquente des voies de circulation aux entrées et dans la chaussée annulaire.

Bien que beaucoup moins onéreuse qu'une solution avec des ajouts de by-pass en tunnel, cette optimisation nécessite des réaménagements conséquents en surface, avec notamment un accroissement considérable des surfaces scellés, et la mise en place d'une panoplie d'équipements, tels des panneaux à messages variables et les installations de feux tricolores.

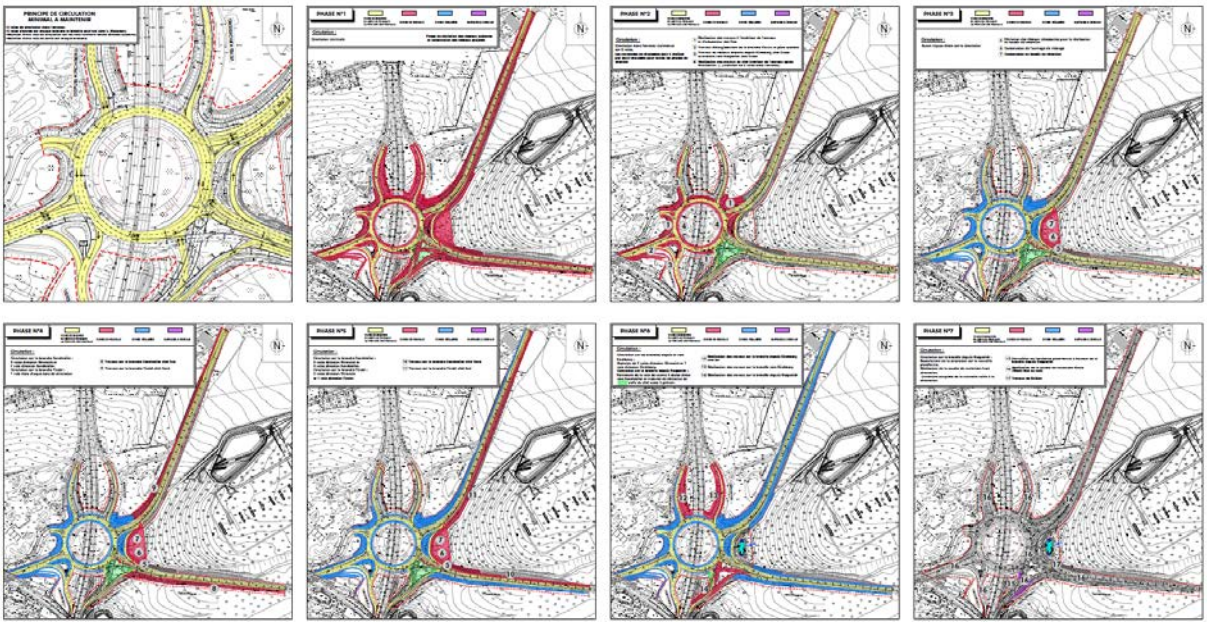


A noter l'interaction entre la gestion du carrefour avec le CITA et la gestion des tunnels Howald et Cents, dont les fermetures accidentelles ou programmées sont à considérer dans la gestion de l'ensemble.



Des itinéraires bis seront instaurés à partir de l'autoroute pour faciliter la gestion de ces cas d'exploitation exceptionnels.

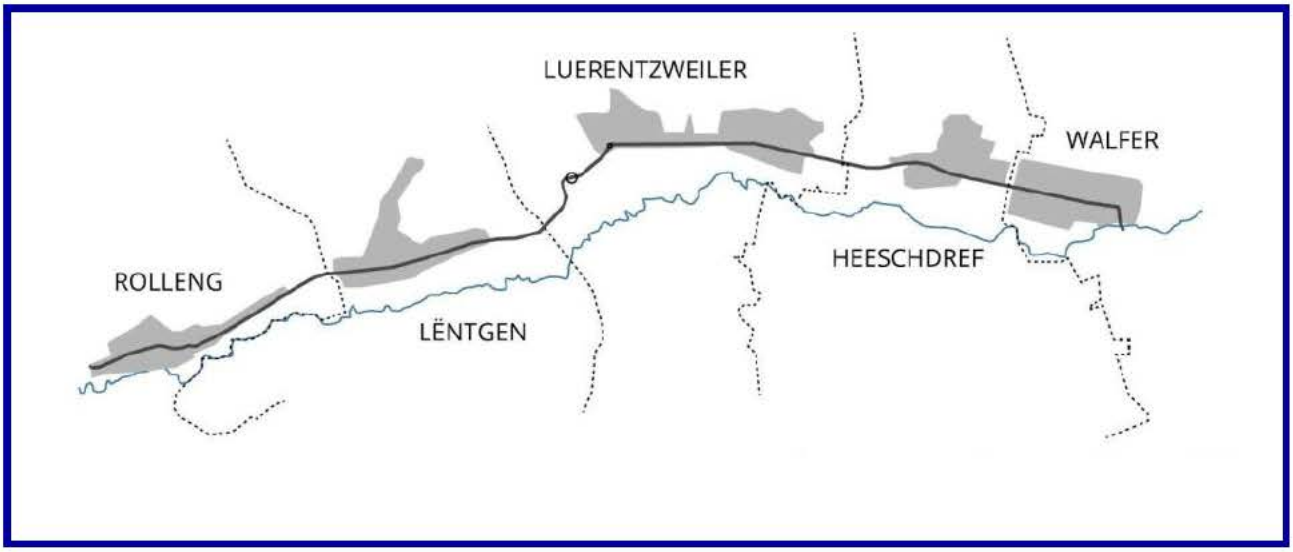
Actuellement, 7 phases de chantier ont été imaginées en apportant une attention particulière à la gestion du trafic.



MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DES INFRASTRUCTURES
Administration des ponts et chaussées

Réaménagement de la N7 dans la Vallée de l'Alzette entre Mersch et Walferdange

Note de présentation succincte



novembre 2017

1. Contexte

Suite à l'ouverture de l'autoroute A7 [„Nordstrooss"] en septembre 2015, il est nécessaire de réaménager la route nationale N7 entre Mersch et Walferdange et d'améliorer ainsi au niveau de la mobilité le confort / l'offre pour la mobilité active/le transport en commun tout en défavorisant le trafic transitaire. La N7, qui constitue actuellement un effet de fragmentation urbaine dans la Vallée de l'Alzette est à intégrer dans un concept global afin d'offrir une meilleure qualité et plus de sécurité pour les piétons et les cyclistes.

Pour unir les exigences régionales, les besoins spécifiques des différentes communes et le rôle future de la N7 dans un concept de revalorisation cohérent de la Vallée de l'Alzette, il est important de considérer non seulement l'aspect de la mobilité, mais aussi l'interaction entre la N7 et la structure urbaine et ceci, dans le sens d'une meilleure organisation du territoire et d'une augmentation de la qualité de vie autour de l'espace-rue. Le but est donc la promotion conséquente du transport en commun/de la mobilité active combinée avec une revalorisation conséquente des espaces publics et d'augmenter la qualité de vie des riverains suite aux éléments suivants :

- Installation de portails et de chicanes afin de limiter à vitesse des automobilistes
- Croisements sécurisés pour piétons et cyclistes
- Amélioration de l'espace vert à travers le village

2. Description du projet

Le projet s'étire sur une longueur de 11km entre le pont traversant l'Alzette à Walferdange et le rond-point à Rollingen [Mersch]. Depuis l'ouverture de l'autoroute A7 en automne 2015, le trafic sur la N7 a diminué jusqu'à 35% du côté sud de l'échangeur de Lorentzweiler. Du côté nord, un effet semblable a pu être observé lors de l'ouverture de la première partie de l'A7 en 2008.

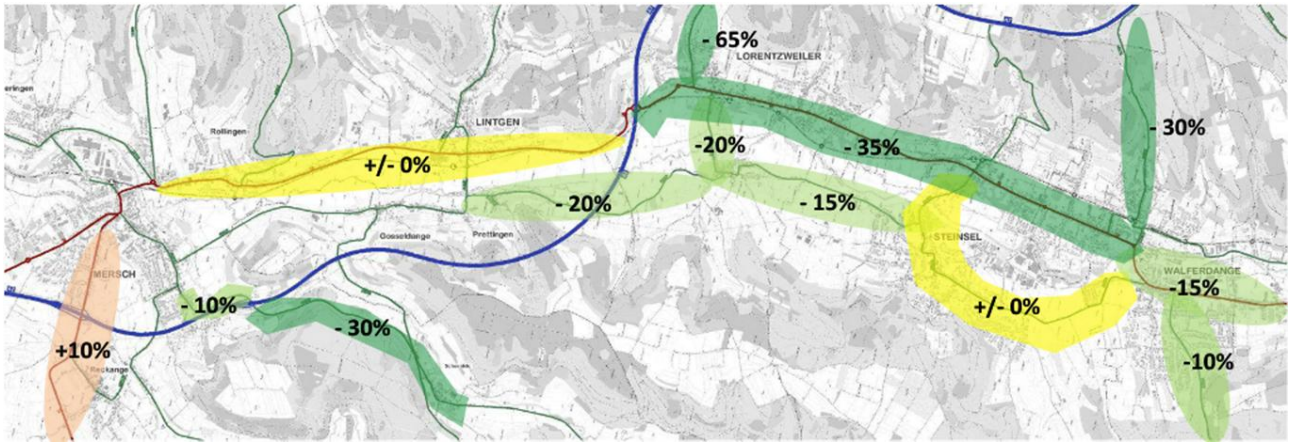


Fig. 1 : Comparaison des charges de trafic du 23 septembre 2015 et du 30 juin 2016 [Source: PCH]

Dans ce contexte, le projet du réaménagement de la N7 est basé sur un concept cohérent englobant les 5 communes concernées. Afin de répondre aux besoins de tous les usagers de la route, les objectifs suivants ont été définis ensemble avec les communes :

- une meilleure qualité de vie pour les citoyens ;
- limitation de l'attractivité de la N7 et des CR pour le trafic transitoire ;
- une augmentation de l'espace pour cyclistes et piétons ;
- des liaisons continues, sécurisées et directes pour les cyclistes ;
- un espace public verdi, varié et attractif combiné avec une revalorisation des centres des villages ;
- des traverses et arrêts de bus sécurisés ;
- une amélioration de la qualité de l'air et de la biodiversité ;

et ceci en maintenant la capacité de la N7 pour les véhicules.

En plus, un mobilier urbain et un aménagement de l'espace public unifié pour les cinq communes de la vallée de l'Alzette vont amener à une identité visuelle intercommunale.

Afin d'atteindre ces buts et de requalifier les centres des villages autour de la N7, la pyramide des priorités ci-après a été définie.

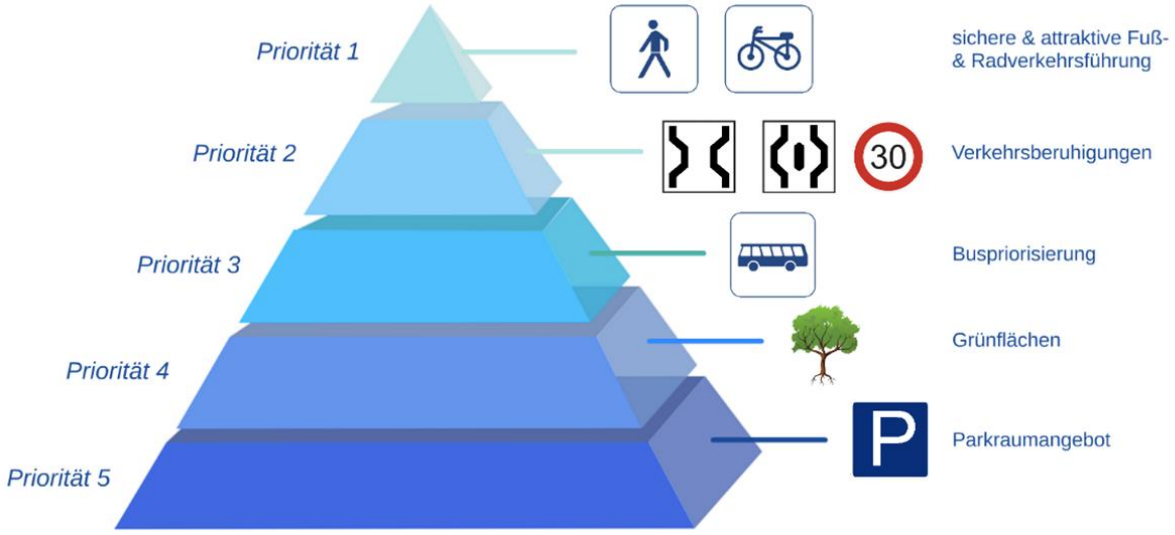


Fig. 2 : Priorités à respecter lors du réaménagement de la N7

Ainsi, la mobilité active représente la première priorité. En réduisant la chaussée à une largeur maximale de 6,50m en agglomération, un espace généreux à côté de la route est créé en offrant la sécurité nécessaire aux piétons et cyclistes. La piste cyclable nationale existante [PC15], qui s'étend du côté ouest de la N7, sera intégrée dans le nouveau concept pour la circulation cycliste, afin d'assurer aussi bien la fonction de rassemblement du trafic provenant des quartiers autour de la N7, que la fonction de transit à travers la Vallée de l'Alzette jusqu'à Luxembourg-Ville.

Dans les communes, où la N7 n'assurera que la fonction de rassemblement, on prévoit un trottoir mixte pour les piétons et les cyclistes qui se base sur le principe du respect mutuel entre les différents usagers. Pour permettre au trafic de transit dans les autres communes d'avancer plus rapidement sur la N7, le trottoir sera séparé entre les piétons et les cyclistes.
Tous les passages pour piétons à travers la N7 seront adaptés pour les personnes à mobilité réduite et complétés par un passage pour vélos.

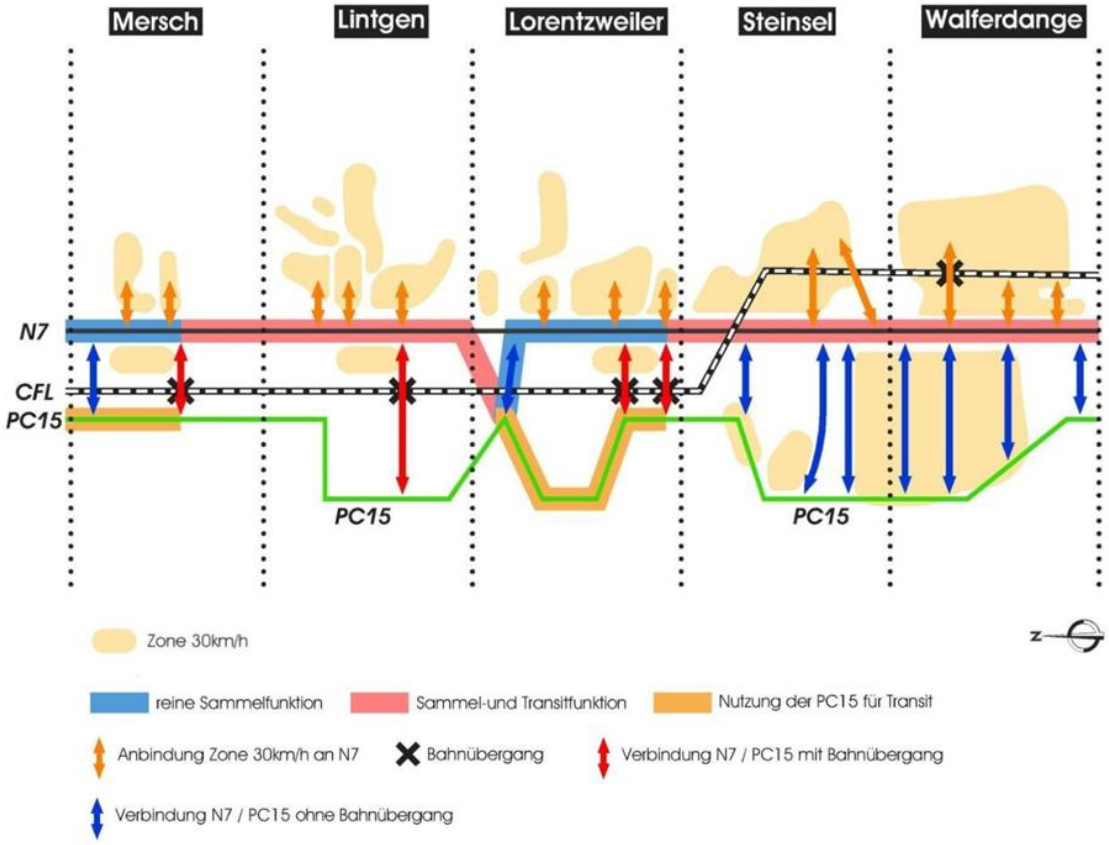


Fig. 3 : Concept pour la circulation cycliste

L'apaisement du trafic est défini comme deuxième priorité du réaménagement de la N7. Le trafic motorisé sera ralenti par des rétrécissements ponctuels de la chaussée, des îlots médians, des décalements de la chaussée et des tronçons limités à 30km/h et ceci avec l'objectif d'augmenter la sécurité et la qualité de vie le long de la N7.
La troisième priorité est le transport en commun, dont la fluidité sera améliorée de manière conséquente grâce à l'installation des boucles d'induction priorisant les bus dans les deux sens au niveau de l'ensemble des carrefours à feux tricolores.
La prochaine priorité est l'espace vert public avec l'objectif d'augmenter l'attractivité et la qualité de vie dans la Vallée de l'Alzette.
La dernière priorité est le stationnement. le nombre d'emplacements le long de la N7 sera adapté à la demande réelle, en tenant compte notamment des commerces de proximité ; ceci permet de créer plus d'espace pour les autres usagers de la route. À certains endroits, le gabarit existant de la N7 est tellement limité, qu'il est impossible de garantir en même temps un trottoir élargi et une bande de stationnement pour les emplacements de parking nécessaires.

Ainsi le projet de réaménagement prévoit les mesures compensatoires suivantes au niveau du stationnement :

- Mersch: aménagement de deux parkings à environ 20 resp. 45 emplacements
- Lintgen: aménagement d'emplacements supplémentaires aux alentours de la gare
- Lorentzweiler: aménagement d'un parking à étages aux alentours de la gare avec environ 240 emplacements et d'un parking à proximité du centre culturel à environ 65 emplacements
- Walferdange: aménagement d'un parking à étages sur le terrain du Centre Sportif Prince Henri avec environ 400 emplacements

Reste à préciser que les études détaillées du stationnement seront affinées au cours du projet en concertation avec les 5 communes concernées.

Le point fort du présent projet consiste dans le fait qu'il a été élaboré en étroite collaboration avec les communes :

- Discussion de l'état des lieux:
  - 01.02.2017: Mersch + Lintgen
  - 02.02.2017: Lorentzweiler + Steinsel + Walferdange
- Présentation du projet dans le Comité politique de la Convention Uelzechtdall : 19.05.2017
- Adaptation du projet et discussion avec les différentes communes:
  - 12.06.2017: Lintgen + Lorentzweiler
  - 16.06.2017: Steinsel + Walferdange
  - 19.06.2017: Mersch
- 05.07.2017: Présentation publique du projet global à Walferdange suivie d'une adaptation du projet en concertation avec les communes
- 05.09.2017: Présentation publique supplémentaire pour la commune de Lorentzweiler
- 06.09.2017: Présentation publique supplémentaire pour la commune de Steinsel
- 12.09.2017: Présentation publique supplémentaire pour les communes de Mersch et Lintgen
- 05.10.2017: Présentation publique supplémentaire pour la commune de Walferdange

Fig. 4.1 : Situation actuelle Walferdange

Fig. 4.2 : Situation projetée Walferdange

Fig. 5.1: Situation actuelle Heisdorf [Steinsel] hors agglomération

Fig. 5.2: Situation projetée Heisdorf [Steinse] hors agglomération

Fig. 6.1 : Situation actuelle Heisdorf [Steinsel] en agglomération

Fig. 6.2 : Situation projetée Heisdorf [Steinsel] en agglomération

Fig. 7.1: Situation actuelle Lorentzweiler (Mairie)

Fig. 7.2: Situation projetée Lorentzweiler (Mairie)

Fig. 8.1: Situation actuelle Lorentzweiler (Centre culturel)

Fig. 8.2: Situation projetée Lorentzweiler (Centre culturel)

Fig. 9.1: Situation actuelle Lintgen

Fig. 9.1: Situation projetée Lintgen

Fig. 10.1 : Situation actuelle Rollingen [Mersch]

Fig. 10.2 : Situation projetée Rollingen [Mersch]

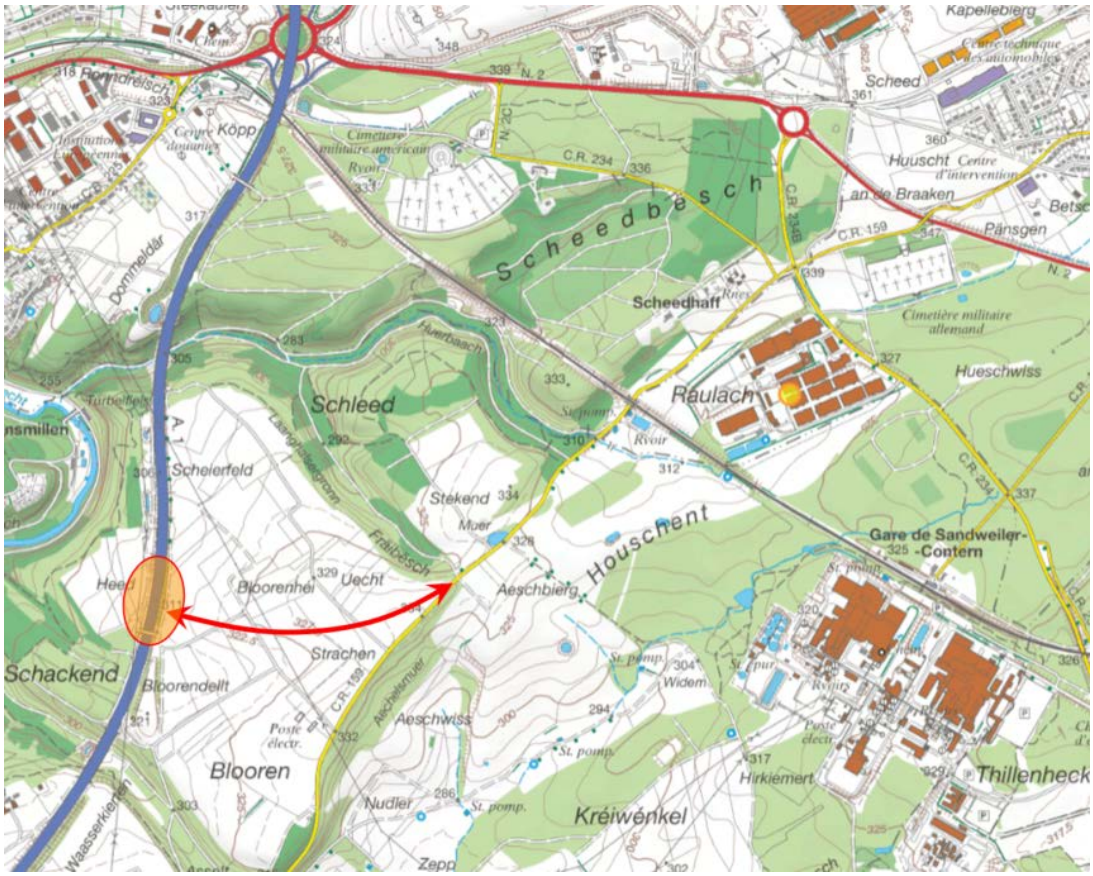
Fig. 11.1: Situation actuelle Rollingen [Mersch] Tempo 30

Fig. 11.2: Situation projetée Rollingen [Mersch] Tempo 30

MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DES INFRASTRUCTURES
Administration des ponts et chaussées

Nouvel échangeur raccordant la « zone nationale d'activités logistiques Centre » à l'autoroute A1

Note de présentation succincte



Novembre 2017

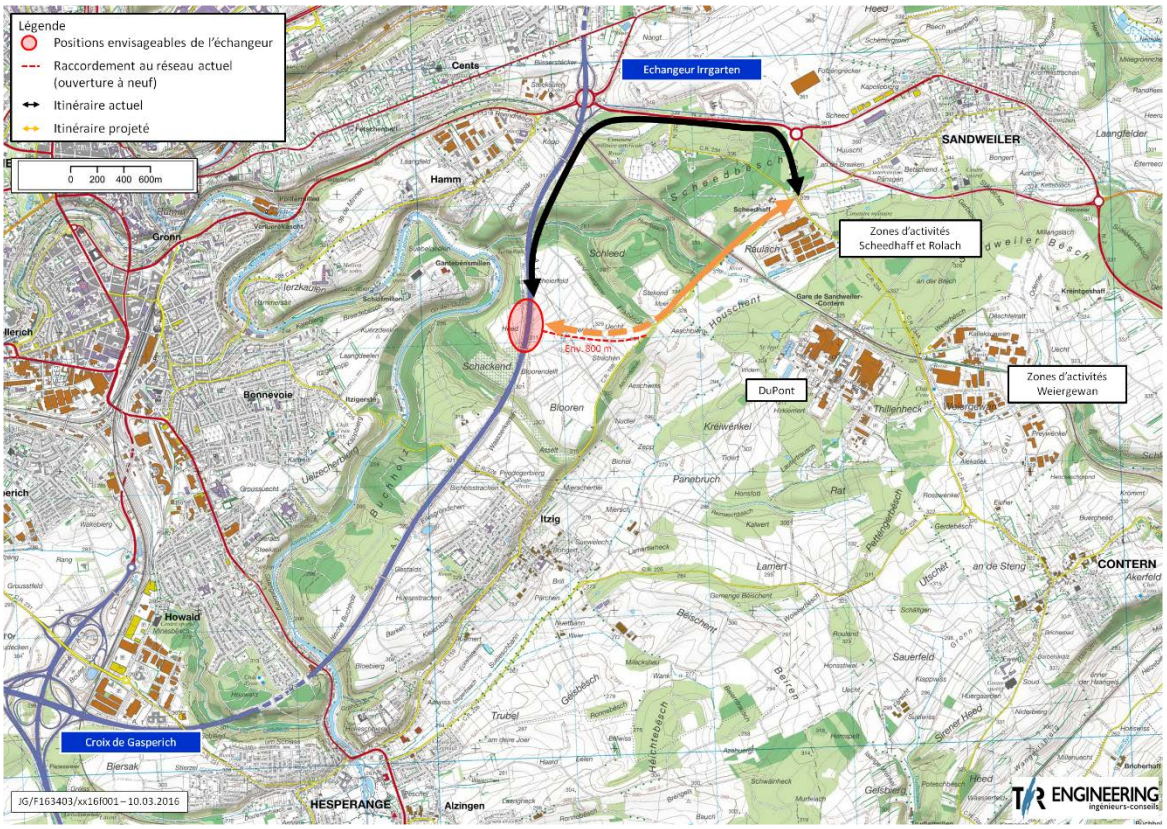
1. Cadre général

Le présent projet répond au développement des zones d'activités logistiques Sandweiler-Hespérange-Contern situées à l'est de Luxembourg-Ville, en particulier les zones industrielles Schaedhaff et Rolach, Du Pont de Nemours et Weiergewan.

Au sein de ces zones d'activités, regroupées au sein de la « Zone Nationale d'Activités Logistiques Centre », se trouvent des entreprises industrielles, de logistique et de travaux lourds. Elles génèrent un trafic de poids lourds important.

Ces zones d'activités sont desservies par le CR234 qui relie Contern à la N2 au droit du giratoire Sandweiler-Ouest.

Le présent projet permettra de réaliser une connexion directe au réseau autoroutier par le CR234 (en orange sur le plan ci-dessous), pouvant ainsi capter le trafic généré par ces zones industrielles en alternative au passage via la N2 (en noir ci-dessous).



2. Faisabilité et opportunité

La faisabilité et l'opportunité d'une telle connexion ont été analysées sur la base d'un volet **« Analyse de trafic »** et d'un volet **« Faisabilité géométrique »**.

Ces points ont été complétés par une analyse environnementale qui a mis en évidence **l'absence de zone de biotope à forte valeur, ni d'espaces sensibles ou de zone à protéger.**

2.1. ANALYSE DE TRAFIC

L'analyse de trafic a permis d'identifier l'impact sur les conditions de circulation à long terme dans le secteur, en particulier :

- **Les reports de trafic induits** (sur une journée et en heures de pointes matinale et vespérale) dans le cadre d'un nouvel échangeur, en distinguant les trafics en origine-destination et le trafic de transit ;
- **L'impact sur le fonctionnement des carrefours principaux** en heures de pointe matinale et vespérale, moyennant une analyse statique sommaire ;
- **La prise en compte du développement d'une offre alternative à la voiture individuelle**, en transports en commun ferroviaire et routier ou par la mobilité active (vélos, piétons).

Elle a mis en évidence le potentiel de développement important des zones d'activités, induisant notamment un trafic important de camions, devant passer par la route,

Malgré la prise en compte d'une faible part modale pour le trafic automobile, la prise en compte de ce **développement maximal** pour la génération de trafic engendre des saturations au droit du giratoire Sandweiler-Ouest et du carrefour CR159-CR234.

L'insertion d'un nouvel échangeur permettrait :

- **De capter environ 15.000 véhicules par jour**, soit l'équivalent de l'échangeur de Munsbach.
- **De réduire sensiblement le trafic circulant au droit d'Irrgarten** (77 000 véh./jour). En particulier, il déleste le giratoire d'un flux en provenance de la N2-Remich en direction A1-Gasperich qui fait ¾ de tour du giratoire (flux gênants pour les branches Findel, Sortie A1 Kirchberg, N2 Hamm). Cela permet en particulier de ne pas annuler les effets bénéfiques du prochain réaménagement du giratoire Irrgarten sous forme de carrefour giratoire avec feux.
- **D'améliorer la situation au droit du giratoire Sandweiler-Ouest**.

Dans la suite, il y a lieu d'analyser plus en détail les effets sur le réseau routier secondaire, actuellement qualifiés de mineurs, en veillant particulièrement à en écarter le trafic parasitaire tout en promouvant les mesures en faveur du report modal vers les transports publics et la mobilité active.

L'analyse détaillée du fonctionnement des carrefours entre la zone et l'échangeur (carrefour CR234/CR159, CR159/Raccordement des bretelles) devra dans la suite des études permettre de confirmer la forme de régulation des carrefours, en particulier la nécessité de disposer d'installations de signalisation lumineuse.

2.2. ANALYSE DE FAISABILITÉ GÉOMÉTRIQUE

La faisabilité géométrique confirme la faisabilité de l'intégration d'un nouvel échangeur et de la voirie de connexion avec le réseau routier existant.

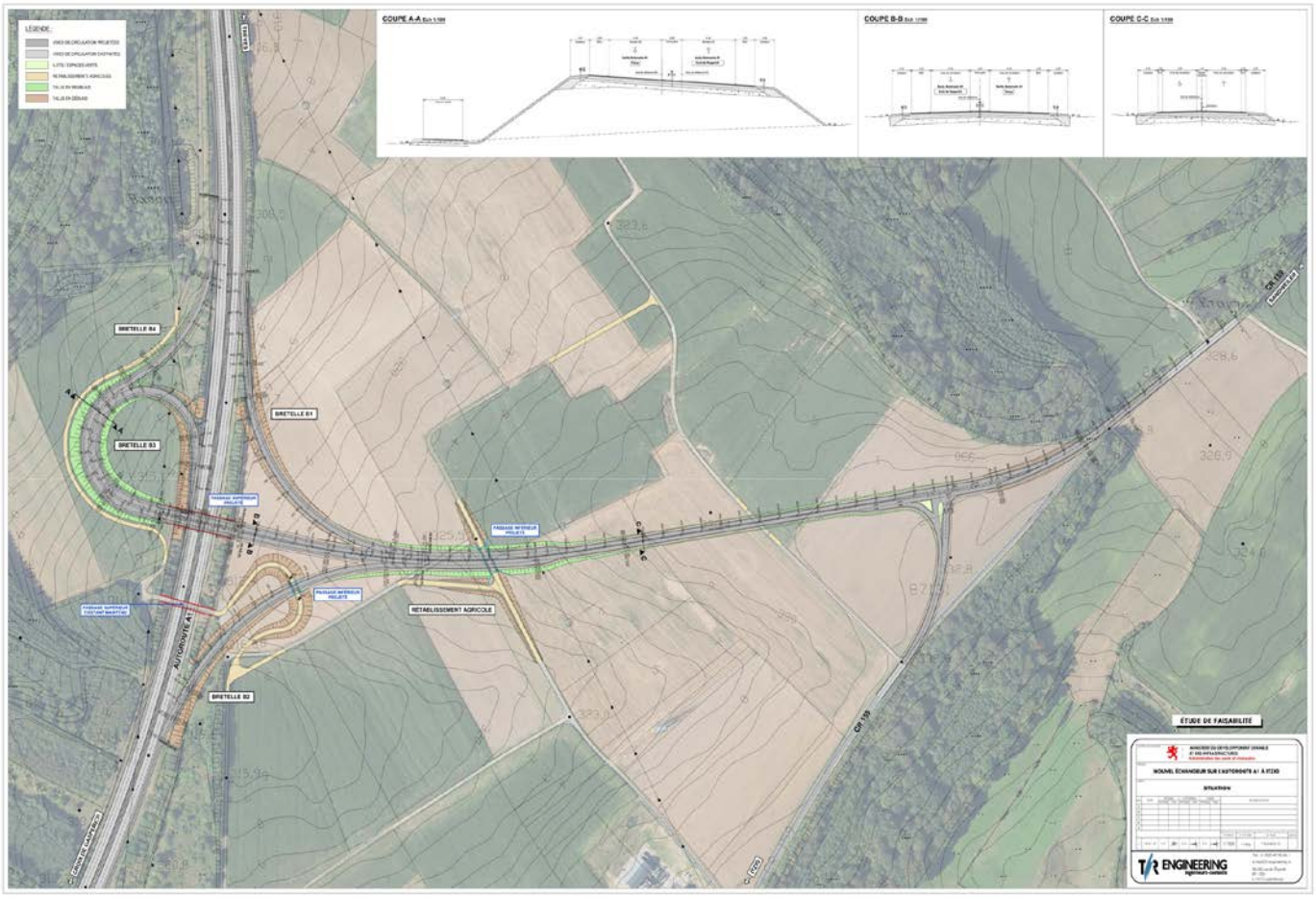
Le nouvel échangeur se situe entre l'échangeur de Hamm et la Croix de Gasperich, au lieu-dit Heed, au nord de la localité d'Itzig sur le territoire de la commune d'Hesperange.

Sa position est le résultat de la prise en compte de différentes contraintes :

- Topographiques, le secteur étant particulièrement vallonné de part et d'autre de l'autoroute,
- Naturelles, en particulier les zones boisées,
- Urbanistiques afin de ne pas engendrer de trafic supplémentaire dans la traversée de Itzig,
- Techniques, en particulier en ce qui concerne les distances entre échangeurs et la présence d'infrastructures existantes telles que deux lignes à haute tension, un passage supérieur sur l'A1 et le réseau de chemin agricole.

Cette analyse aboutit à proposer un échangeur en forme de « Trompette ». Les voies d'entrée/sortie côté Ouest sont reliées à la voirie étatique par un nouveau passage supérieur et passent à travers des champs.

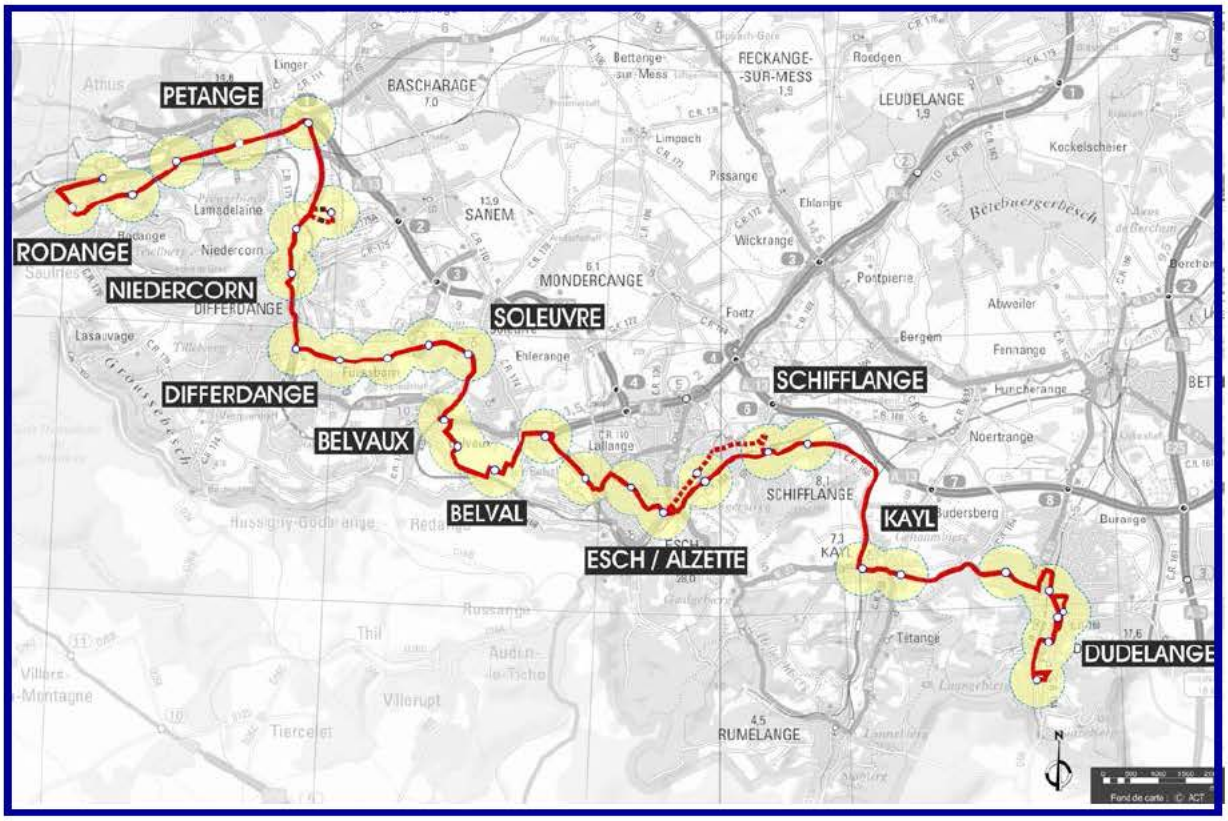
Les voies de raccordement des bretelles aboutissent au droit du CR159 par un carrefour en T.



MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DES INFRASTRUCTURES
Administration des ponts et chaussées

Restructuration des infrastructures de transports pour le bus à haut niveau de service « BHNS - transversal Région Sud »

Note de présentation succincte



novembre 2017

1. Contexte

La reconversion de la friche industrielle de Belval combinée avec une multitude d'autres projets urbanistiques font de l'agglomération Esch/Alzette, Schifflange et Belvaux/Soleuvre/Ehlerange une zone de développement en plein essor. Ce développement est soutenu par la mise en place de nombreux projets d'infrastructures de transports qui sont prévus/respectivement en cours de réalisation au sein de la Région Sud. C'est ainsi que la recherche d'une interaction optimale entre des infrastructures de transports futures et le développement structurel de l'agglomération précitée constitue l'objectif primaire du groupe de travail « Plan directeur des infrastructures de transports routières pour l'agglomération Esch/Alzette, Schifflange et Belvaux /Soleuvre/ Ehlerange » mené sous la régie de l'Administration des Ponts et Chaussées.

Après 2 ans de travail, ce groupe de travail interdisciplinaire [membres : PCH, MDDI-Départements Transports / Aménagement du Territoire / Travaux Publics, Ville d'Esch-sur-Alzette, Commune de Sanem, Commune de Schifflange, TICE, CMT] a conclu que les projets d'infrastructures actuellement connus ne répondent pas aux besoins accrus en matière de mobilité. Ce constat a été documenté par des simulations de la CMT [Cellule Modèle de Transport], qui calculent d'abord le nombre de déplacements futurs suite à l'évolution démographique [habitants, emplois, etc], puis le choix modal [répartition entre les modes pied, vélo, voiture, covoiturage, transport public ainsi que l'intermodalité suite aux pôles d'échanges] en fonction de la saturation du réseau, le choix de l'itinéraire pour chaque mode et finalement la fréquentation des routes et le nombre de passagers pour le transport public. Ainsi, la CMT [établissement public] a montré que les prévisions du trafic sur le réseau routier futur sont guère compatibles avec les objectifs d'une mobilité durable / d'une augmentation de la qualité urbaine et ceci malgré la prise en compte d'un grand nombre de projets d'envergure dans le modèle de trafic de la CMT, à savoir :

- la stratégie MODU [nouveau concept d'exploitation CFL/RGTR, nouveau concept P&R au niveau national / transfrontalier, voie bus sur le A4, introduction du concept Tram & pôles d'échanges dans / autour de la Capitale, …] ;
- le projet « Plan directeur sectoriel Transport » [extension / optimisation des infrastructures ferroviaires / routières primaires, dédoublement de la Collectrice du Sud A13-A4-A13,...] ;
- et de nombreuses autres solutions développées dans le cadre du groupe de travail dans le contexte de la réorganisation de la voirie au niveau régional/communal.

C'est ainsi que le groupe de travail a vu la nécessité de réfléchir sur un nouveau système de transport, à savoir un « Transport en commun à haut niveau de service dans la Région Sud », qui cible sur :

- une amélioration conséquente de l'offre en transports en commun en complément à l'offre existante tant à échelle du train ainsi qu'à échelle des bus TICE et RGTR ;
- une mobilité future plus durable pour toute la Région Sud.

et ceci en se basant sur un réseau d'axes de transport en commun comprenant en gros les deux axes primaires suivants :

- une liaison **Nord – Sud** reliant un important potentiel du côté français dans l'affluant de la liaison Micheville via Belval à la Région Sud et via la future voie bus A4 à Luxembourg-Ville.

- une transversale **Est – Ouest** [nommée par la suite BHNS-Bus à Haut Niveau de Service] faisant un lien entre les pôles du système des Centres de Développement et d'Attraction [CDA] définis pour la région Sud selon le Programme directeur de l'aménagement du territoire / IVL, à savoir les Villes d'Esch/Alzette [CDA moyen] et de Differdange/Dudelange [Centres régionaux], dont une branche Ouest avec un tracé desservant Soleuvre, Belval, Differdange, Niederkorn, Pétange et Rodange et une branche Est avec une extension via Schifflange / Kayl vers Dudelange.

2. Description du projet

Suite aux premières estimations du nombre de passagers utilisant le BHNS [voir tableau ci-après],

BHNS Sud: Phase 1 (Dudelange-Differdange)	BHNS Sud: Phase 2 (Prolongement vers Rodange)	Tram: Ville de Luxembourg	
23.900 voyageurs	27.450 voyageurs	>100.000 voyageurs	ca 4x manner Leit
25 km	34 km	16 km	ca 2x méi laang

il a été conclu que le potentiel prévisible à l'heure actuelle ne suffit pas encore pour installer directement un système tram dans la Région Sud. Néanmoins, il est prévu que l'installation du système BHNS, dont l'espace-rue répond en grande partie à la philosophie d'une exploitation tram, répond ainsi à l'attente des usagers, qui accordent une importance primordiale aux facteurs suivants :

- la régularité [respect horaires et intervalle]
  - ⇒ Aménagement d'un maximum de tracé sur site propre [vitesse commerciale moyenne ciblée d'environ 30 km/h, temps d'arrêts inclus]
  - ⇒ Priorisation conséquente du BHNS aux carrefours gérés par feux tricolores
- la cadence du service et l'amplitude horaire
  - ⇒ cadence de 7,5 min en heures de pointe
- la sécurité et le confort offerts
  - ⇒ parc d'exploitation moderne de haut standard [17 véh/phase 1, 23 véh/phase 2, 2 véh. en réserve]
- la lisibilité du réseau et des stations
  - ⇒ aménagement identique des arrêts [21 arrêts/phase 1, 29 arrêts/phase 2 suivant un schéma uniforme de haute qualité donnant une image identique à la ligne]

Reste à préciser que le projet BHNS a été établi en concertation avec les communes concernées.

Dans une première étape, le concept / le tracé BHNS a été élaboré au sein du groupe de travail précité et en concertation étroite avec les 3 communes membres du groupe, à savoir les responsables communaux d'Esch, de Schifflange et de Sanem.

Dans une deuxième étape, le principe du projet a été présenté aux Communes du Pro-Sud [12/04/2016].

Dans une troisième étape, les responsables communaux de Differdange, Dudelange, Pétange et Kayl ont été intégrés dans les planifications [voir p.ex. réunions du 10 et 11/11/2016 au MDDI].

Finalement, le projet a été présenté lors de la séance publique du conseil communal d'Esch-sur-Alzette du 25/11/2016 sous l'intitulé « En neit Gesiicht fir Esch: Minettstram op Pneuen-Emsetzungsprogramm Mobilitéit [Revitaliséierung /Neigestaltung Strossenraum] fir déi zukünfteg Entwécklung vun Esch »

2.1. Restructuration des infrastructures de transport en relation avec Esch-sur-Alzette

Vu les retards actuels sur le réseau TICE, le groupe de travail s'est concentré dans une première étape sur une étude de faisabilité portant sur les modalités d'insertion du BHNS dans les gabarits routiers existants/futurs du tronçon central situés entre Belvaux/Mairie et Esch/Neudorf. Suite à la mise en place de la liaison Micheville, une restructuration fondamentale du réseau routier à Esch/Alzette se propose en permettant de désengorger Esch du trafic transit et d'augmenter la qualité de vie / rendre la ville plus attractive [voir figure 2].

Cette nouvelle hiérarchie routière permet que 65-70% du tracé BHNS profitera d'un site propre entre Belvaux/Mairie et Esch /Neudorf arrive à 65-70% [cf. figure 4].

La superposition de toutes les lignes BHNS/TICE/RGTR à l'endroit de Raemerich offre la possibilité d'y installer un pôle d'échange attractif à proximité du future Südspidol. Il s'y ajoute la mise en place supplémentaire d'un transport en commun à haut niveau de service [axe transfrontalière Nord-Sud, cf. figure 1, ligne verte] qui desservira également les bipôles d'échange Belval et Raemerich.

2.2. Restructuration du réseau routier étatique suite à l'introduction du BHNS

L'ensemble des restructurations à réaliser ainsi que les reclassements du réseau routier étatique à proposer dans le cadre de l'introduction du BHNS se résument comme suit:

- les nouvelles liaisons routières + mise en double sens [cf.figure 5] ;
- les « coupures du réseau routier étatique/vicinal » pour le trafic individuel motorisé [cf. figure 6] ;
- les priorisations bus à prévoir sur le réseau routier étatique [cf. figure 7] ;
- les reclassements du réseau routier étatique dans le contexte de l'arrivée du BHNS [cf.figure 8]. Il a été précisé au groupe de travail que le terme « reclassement » comprend uniquement le fait d'un reclassement fonctionnel [et non formel] de la route pour le trafic individuel motorisé. En gardant au niveau formel le statut d'une route étatique, l'Etat veille à ce que l'aménagement / apaisement de trafic des routes empruntées par le BHNS reste compatible avec le confort visé pour le BHNS.

2.3. Suite des études

- Elaboration d'un concept multimodal autour du BHNS intégrant la mobilité douce [dont principalement le vélo] avec le but de garantir une chaîne de mobilité attractive.
- Elaboration d'un concept d'exploitation BHNS et TICE [Hiérarchie du réseau, complémentarité à l'offre actuelle sous l'hypothèse d'un BHNS se substituant aux lignes TICE sur les secteurs peu denses et complétés par celui.ci en zone urbaine dense] pour alimenter le modèle de trafic de la CMT
- Simulation de trafic CMT au niveau macroscopique sur l'efficacité du futur réseau routier [voir figure 4-8] et l'offre CFL-BHNS-TICE/RGTR future.
  - ⇒ Scénario 1: situation existante avec TIM [Trafic individuel motorisé] + CFL + TICE + RGTR
  - ⇒ Scénario 2: horizon 2020/25 avec TIM [réseau routier proposé] + CFL + TICE + RGTR
  - ⇒ Scénario 3: horizon 2020/25 avec TIM [réseau routier proposé] + CFL +BHNS + TICE /RGTR adapté suite à l'arrivée du BHNS
- Etude APS sur base d'un levé topographique / survol photogrammétrique [+ Etude sur la priorisation conséquente aux carrefours à feux tricolores + Etude d'implantation spécifique des environ 29 arrêts BHNS dans l'espace-rue + Etude d'emprises + Estimation détaillée des coûts].

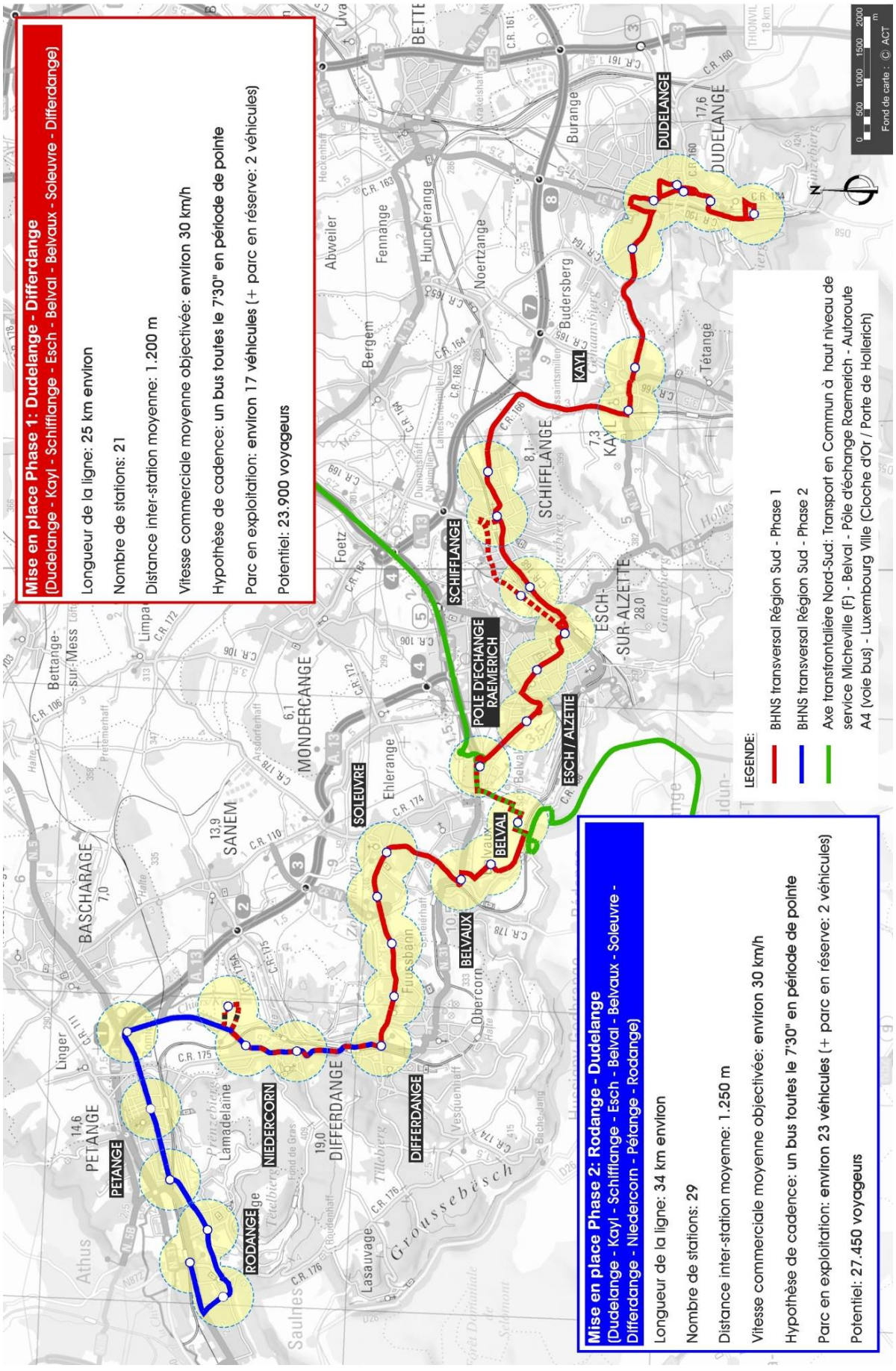


Fig 1 : Vue d'ensemble du tracé et des arrêts projetés [+ longueur, vitesse, cadence, Parc d'exploitation potentie]

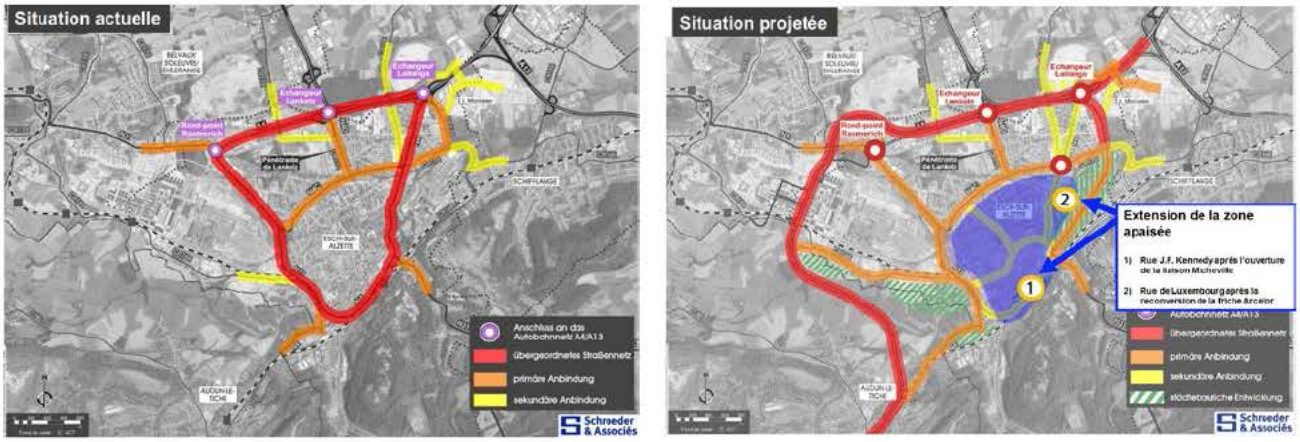
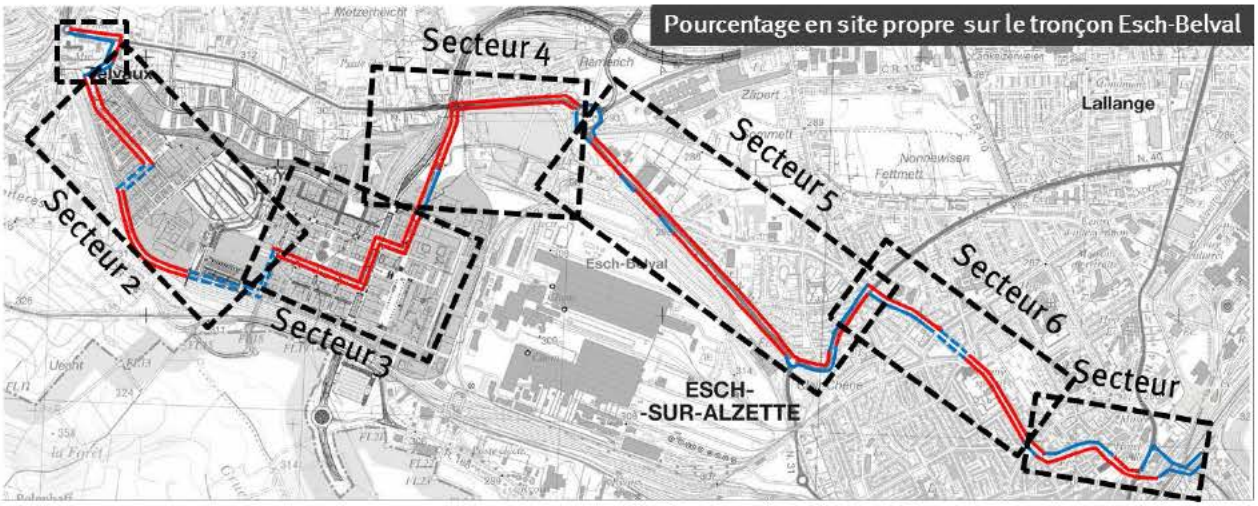


Fig 2 : Hiérarchie du réseau routier à Esch/Alzette – comparaison existante-projeté

Fig 3 : .Pôle d'échange Raemerich - comparaison existante-projeté



	Secteur 1	Secteur 2	Secteur 3	Secteur 4	Secteur 5	Secteur 6	Secteur 7
% en site propre Esch – Belvaux	75%	60 %	100 %	95 %	70 %	85 %	20 %
% en site propre Belvaux – Esch	0 %	60%	100 %	75 %	65 %	50 %	75 %

Fig 4 : Pourcentage du BHNS en site propre sur le tronçon Esch-Belval

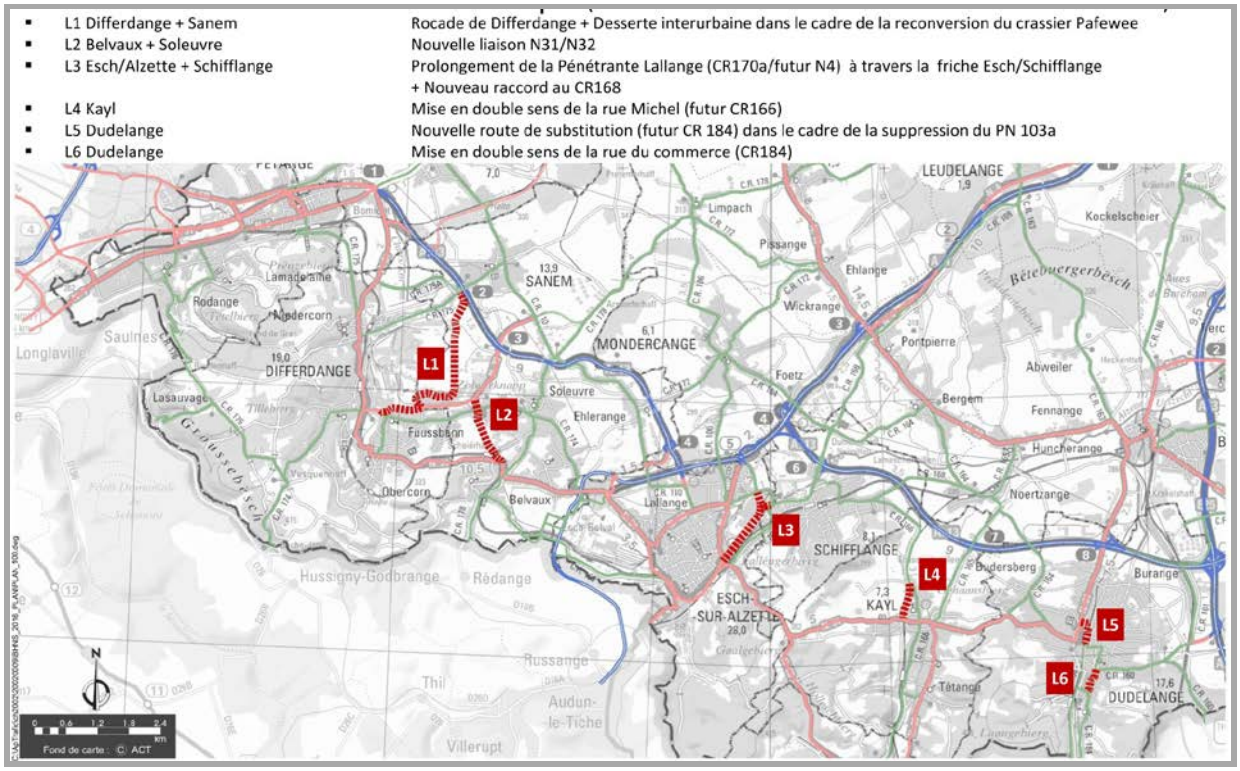


Fig 5 : Restructuration du réseau routier étatique [nouvelles constructions routières + mise en double sens]

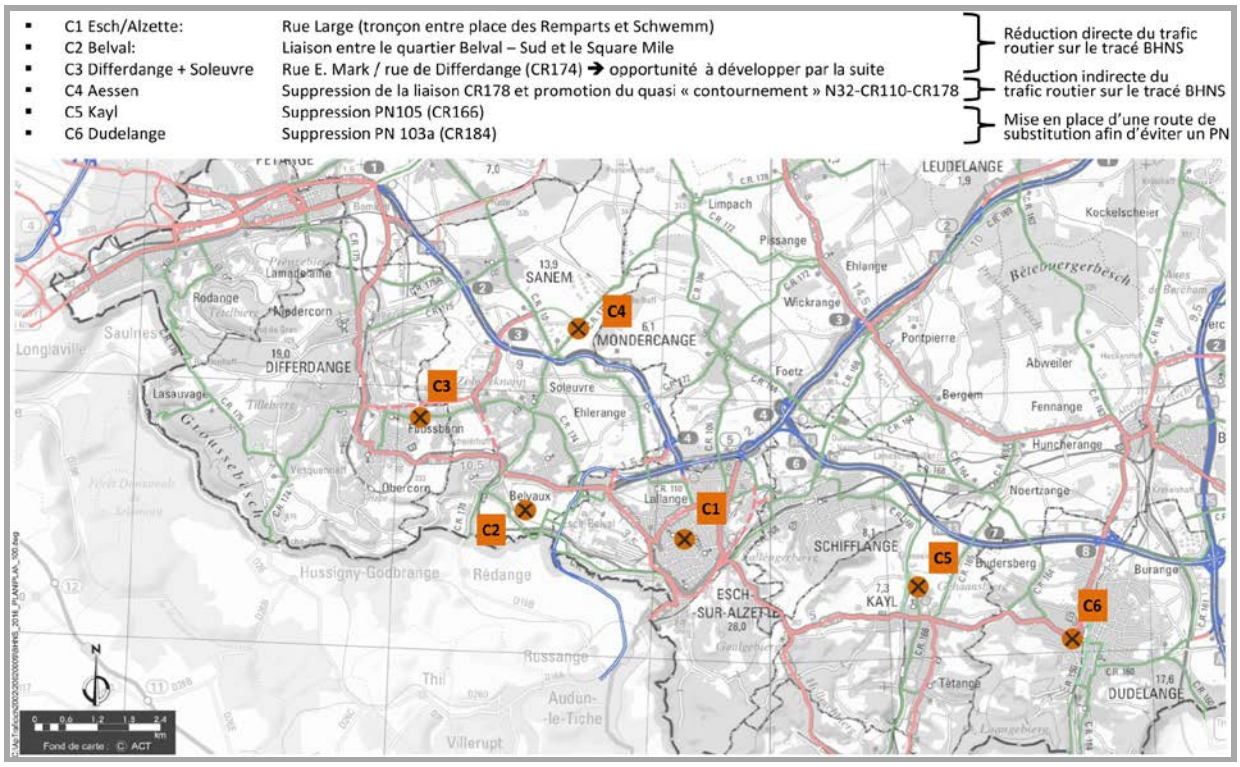


Fig 6 : « Coupures du réseau routier étatique / vicinal » pour le trafic individuel motorisé

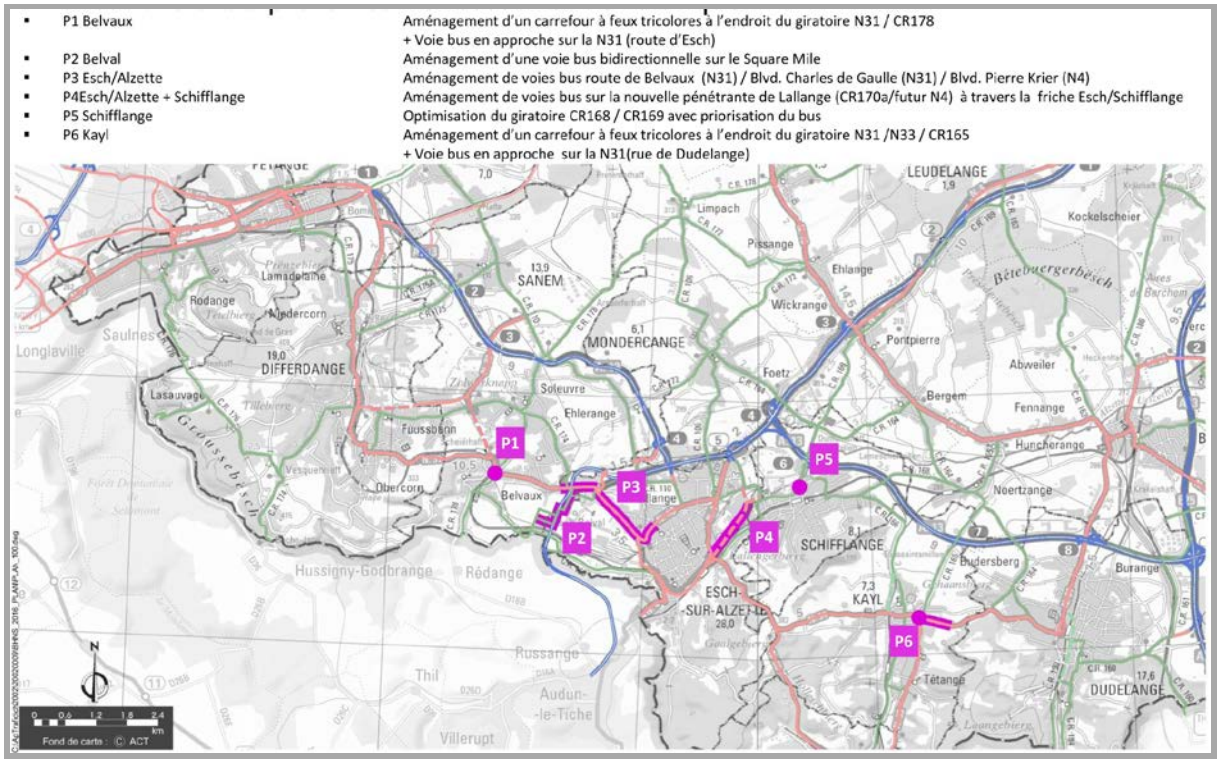


Fig 7 : Priorisation bus éprévoir sur le réseau routier étatique

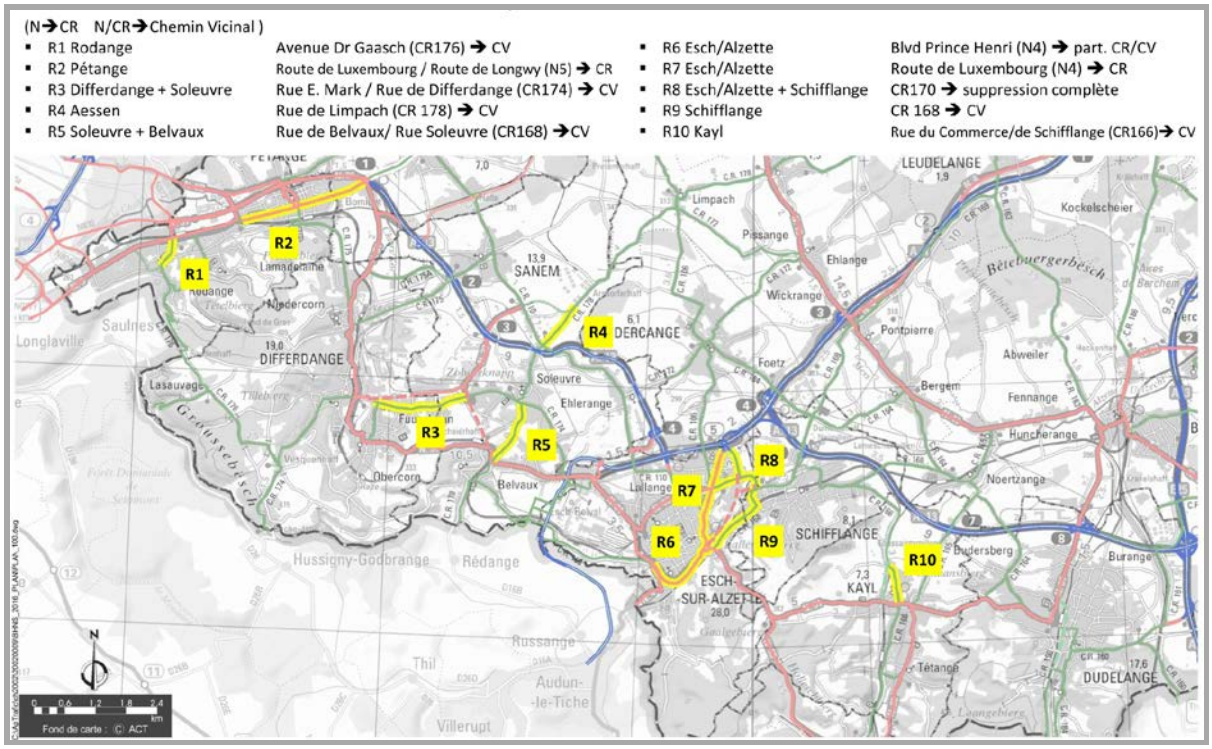


Fig 8 : Reclassement fonctionnel du réseau routier étatique dans le contexte de l'arrivée du BHNS

27

Session ordinaire 2016-2017

RM/JCS P.V. DEVDU 27

Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 06 octobre 2017

Ordre du jour :

1. 6982 Projet de loi sur les marchés publics
   - Rapporteur : Madame Josée Lorsché
   - Explications de M. le Ministre suite à des entrevues avec la Chambre des Métiers, la Fédération des artisans et l'OAI

2. 7187 Débat d'orientation sur le financement des grands projets d'infrastructure réalisés par l'Etat
   - Rapporteur : Madame Josée Lorsché
   - Suite de la présentation des projets

3. Divers

*

Présents : Mme Sylvie Andrich-Duval, M. Gilles Baum, M. Yves Cruchten, M. Georges Engel, M. Gusty Graas, M. Aly Kaes, M. Marc Lies, Mme Josée Lorsché, M. Roger Negri, M. Marco Schank, M. David Wagner

M. François Bausch, Ministre du Développement durable et des Infrastructures

M. Claude Pauly, M. Jeannot Poeker, Mme Véronique Wiot, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures

Mme Anne Backes, Mme Manon Mehling, M. Henri Werdel, de la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

*

Présidence : Mme Josée Lorsché, Présidente de la Commission

*

1. 6982 Projet de loi sur les marchés publics

Alors qu'il avait initialement été prévu d'adopter le projet de rapport relatif au projet de loi sous rubrique au cours de la présente réunion, Monsieur le Ministre informe avoir reçu une délégation de la Chambre des Métiers, de la Fédération des artisans et de l'Ordre des Architectes et des Ingénieurs-Conseils (OAI), qui ont exprimé les doléances suivantes :

- Les paragraphes 2 et 3 de l'article 17 dans sa teneur actuelle permettent aux pouvoirs adjudicateurs, dont les marchés relèvent du Livre Ier, d'avoir recours aux procédures plus complexes des Livres II et III. Cette mesure a initialement été proposée afin de garantir plus de flexibilité aux pouvoirs adjudicateurs. La Chambre des Métiers, la Fédération des artisans et l'OAI sont intervenus auprès de Monsieur le Ministre pour proposer de supprimer ces deux paragraphes, car ils sont d'avis qu'il est à craindre que les opérateurs économiques, tels que des PME, susceptibles de soumissionner pour des marchés de plus petite envergure, ne soient défavorisées en comparaison avec de plus grands groupes, faute de moyens et d'expérience dans le cadre de procédures impliquant des négociations et qui sont destinées à des marchés publics plus complexes. Etant donné que l'un des objectifs de la réforme est notamment de faciliter la participation des PME aux marchés publics, et malgré le fait que les règles du Livre II aient également été retravaillées en ce sens, il n'est pas certain que l'application aux marchés nationaux des procédures européennes ne se serait pas, en définitive, avérée contre-productive.

- Le paragraphe 3 de l'article 29 dans sa teneur actuelle permet aux pouvoirs adjudicateurs de déroger aux motifs d'exclusion obligatoires. La Chambre des Métiers, la Fédération des artisans et l'OAI sont intervenus auprès de Monsieur le Ministre pour proposer de supprimer ce paragraphe. En effet, l'article 57, paragraphe 3 de la directive 2014/24/UE énonce cette disposition à titre facultatif (« les États membres peuvent prévoir … »), de sorte que sa transposition n'est pas obligatoire. Or, il a été constaté que cette disposition expose éventuellement les pouvoirs adjudicateurs à des situations délicates, dans la mesure où leurs conditions d'application relèvent, dans une très large mesure, du pouvoir d'appréciation des pouvoirs adjudicateurs, rendant ainsi très difficile leur remise en question. Cela est d'autant plus vrai pour les cas de figure visés à l'alinéa 2, dont l'application ferait naître, envers le pouvoir adjudicateur qui invoquerait cette dérogation, une suspicion de favoritisme pour l'opérateur économique qui en bénéficierait. La Chambre des Métiers, la Fédération des artisans et l'OAI sont d'avis qu'en cas de recours inapproprié ou trop fréquent, de telles dispositions pourraient s'avérer contre-productives, alors que le but de la réforme des règles relatives aux marchés publics est, entre autres, de conférer davantage de garanties en ce qui concerne la transparence et le traitement sur un pied d'égalité des soumissionnaires.

- Dans leur teneur actuelle, le paragraphe 2 de l'article 12 et le paragraphe 2 de l'article 118 prévoient que les opérateurs économiques sont seuls tenus « de faire respecter par toute personne agissant en qualité de sous-traitant (…) toutes les obligations applicables dans les domaines du droit environnemental, social et du travail établies par l'Union européenne, le droit national, les conventions collectives ou par les dispositions internationales ». La Chambre des Métiers, la Fédération des artisans et l'OAI sont d'avis qu'une responsabilité partagée entre les pouvoirs adjudicateurs et les opérateurs économiques devrait plutôt être instaurée pour le contrôle du respect desdites obligations.

Même s'il dit regretter l'intervention de la Chambre des Métiers, de la Fédération des artisans et de l'OAI à ce stade tardif de la procédure législative et s'il déclare ne pas être persuadé de la pertinence desdites revendications dans la pratique, Monsieur le Ministre propose aux membres de la Commission du Développement durable de réfléchir à intégrer ces propositions dans le texte du projet de loi en adoptant un nouveau train d'amendements. Le document annexé au présent procès-verbal reprend les deux premières

doléances, alors que la troisième doléance devra encore être discutée et analysée de manière plus approfondie.

Les membres de la Commission décident d'examiner ces propositions et de prendre une décision en la matière au cours de leur prochaine réunion.

2. 7187 Débat d'orientation sur le financement des grands projets d'infrastructure réalisés par l'Etat

Suite à la réunion du 28 septembre dernier, les représentants des CFL poursuivent la présentation des projets du Fonds du Rail, pour le détail exhaustif desquels il est renvoyé aux documents annexés au présent procès-verbal. De l'échange de vues subséquent, il peut être retenu ce qui suit :

- En ce qui concerne l'aménagement d'un bâtiment P&R au point d'arrêt de Bascharage-Sanem, l'importance de gérer les flux de véhicules à l'arrivée et au départ est mise en exergue. Un membre de la Commission suggère aux responsables de la planification du projet de veiller à la rationalisation de l'implantation d'arbres sur le parking actuel et des arrêts de bus.

- La présentation du projet d'aménagement d'un bâtiment P&R en gare de Troisvierges ne soulève pas de question.

Un membre de la Commission, tout en précisant ne pas s'opposer à l'aménagement de nouveaux P&R, estime cependant que devrait être examinée l'opportunité de mettre en place, surtout en milieu rural, un système de *Ruffbus* qui transporterait les usagers des CFL de leur domicile jusqu'à la gare. Tout en rappelant la nécessité de construire des P&R, Monsieur le Ministre déclare creuser cette idée et informe que le Ministère est actuellement en train d'analyser le potentiel de ce système de *Ruffbus*.

Dans le même ordre d'idées, Monsieur le Ministre informe avoir eu plusieurs entrevues avec son homologue belge. Il est ressorti de ces entrevues que la capacité des P&R de l'autre côté de la frontière augmentera sensiblement et qu'une nouvelle tarification sera instaurée.

- Le projet de suppression du passage à niveau et de reconstruction du point d'arrêt de Capellen est salué par un membre de la Commission, qui est d'avis que la configuration actuelle des lieux est dangereuse et potentiellement accidentogène. Suite à une question afférente, les responsables des CFL précisent que deux variantes sont actuellement en cours d'analyse et que, dans les deux variantes, le nombre d'emplacements de parking sera au moins doublé.

- La présentation du projet de mise en conformité des infrastructures d'accueil des voyageurs au point d'arrêt de Walferdange, qui sera entamé lorsque les travaux de suppression du passage à niveau seront finalisés, ne soulève aucune question.

- Le projet de renouvellement des infrastructures de la gare de Berchem est salué par un membre de la Commission, qui est d'avis qu'une rénovation s'impose au regard de l'état actuel des installations. Il se demande par ailleurs si la démolition du bâtiment voyageurs actuel est la meilleure solution et s'il ne serait pas plus opportun de le préserver et de lui donner une autre affectation. Suite à une question afférente, il est par ailleurs signalé que des mesures de compensation devront être prises, car le site de la gare de Berchem se situe en périphérie d'une zone Natura 2000. À noter cependant que lesdites mesures de compensation ne devront pas obligatoirement être réalisées

exactement sur le même site. Suite à une autre question afférente, il est précisé qu'à l'heure actuelle et pour des raisons de gestion du trafic ferroviaire en provenance de la France, aucun arrêt supplémentaire sur la ligne existante Bettembourg-Luxembourg n'est prévu.

- La présentation du projet de renouvellement des installations de sécurité sur la ligne de Luxembourg à Troisvierges ne soulève aucun commentaire.

Suite à une question relative au système de sécurité européen ETCS (*European Train Control System*), il est souligné que le Luxembourg a massivement investi pour l'installation de ce système sur son réseau. À l'heure actuelle, l'équipement au sol est entièrement achevé tandis que l'équipement à bord des trains « voyageurs » des CFL le sera d'ici la fin de l'année 2017. Quant à l'homologation du système ETCS en France, il est prévu que les trains « voyageurs » des CFL soient homologués d'ici fin octobre. Pour ce qui est des trains étrangers circulant sur le réseau ferroviaire luxembourgeois sans être équipés du système ETCS, l'Administration des chemins de fer (ACF) a décidé d'accorder des dérogations jusqu'au plus tard fin 2019.

*

À la demande du groupe parlementaire CSV, il est convenu d'organiser une réunion afin de faire le point suite à la réunion du 21 octobre 2014, réunion au cours de laquelle les plans d'urgence et d'évacuation en relation avec des accidents majeurs sur le réseau des CFL avaient été présentés, de même que les procédures prédéfinies et visant les accidents ferroviaires sis dans des tunnels du réseau ou sur des tronçons de ligne dont l'accès s'avère difficile. Cette réunion aura lieu en présence des responsables des CFL et de l'Administration des services de secours.

3. Divers

La prochaine réunion aura lieu le 19 octobre 2017 à 9h00.

Luxembourg, le 12 octobre 2017

La Secrétaire,
Rachel Moris

La Présidente,
Josée Lorsché

Projet de loi n° 6982 sur les marchés publics –
Corrections proposées suite à la lettre du Conseil d'État du 27 septembre 2017 (Tableau)

Observations :

Dans sa lettre du 27 septembre 2017, le Conseil d'État a relevé un certain nombre d'incohérences dans le texte coordonné.

Afin de prévenir le risque d'un refus de dispense du second vote constitutionnel, le Conseil d'État a, de manière tout-à-fait exceptionnel, relevé les incohérences de texte qui ont été corrigées dans le texte coordonnée. Ces corrections ne seront pas présentées dans le cadre du présent tableau mais sont surlignées en jaune dans le texte coordonné.

Compte tenu de l'envergure des textes, seuls sont repris dans le tableau les articles qu'il est proposé d'amender.

Amendements proposés en réunion de la Commission du développement durable du 6 octobre 2017	Explications / Commentaires
Art. 12. Principes de la passation de marchés (1) Les pouvoirs adjudicateurs traitent les opérateurs économiques sur un pied d'égalité et sans discrimination et agissent d'une manière transparente et proportionnée. Un marché ne peut être conçu dans l'intention de le soustraire au champ d'application de la présente loi ou d'un Livre en particulier, ou de limiter artificiellement la concurrence. La concurrence est considérée comme artificiellement limitée lorsqu'un marché est conçu dans l'intention de favoriser ou de défavoriser indûment certains opérateurs économiques. (2) Les pouvoirs adjudicateurs tiennent compte, lors de la passation des marchés publics, des aspects et des problèmes liés à l'environnement et à la promotion du développement durable. Les conditions y relatives et l'importance à attribuer à ces conditions sont	*Dans son avis n° 51.675 du 14 juillet 2017 (cf. p. 34), relatif au projet de règlement grand-ducal portant exécution de la (future) loi sur les marchés publics, le Conseil d'État préconise d'insérer la règle tirée de la transposition de l'article 21 de la directive 2014/24 dans le projet de loi car ces règles auraient un caractère normatif particulier et la matière est sensible.* *Il est proposé d'insérer cette règle au niveau du paragraphe 3 du projet de loi.*

spécifiées dans les cahiers spéciaux des charges. Les opérateurs économiques sont tenus de respecter et de faire respecter par toute personne agissant en qualité de sous-traitant à quelque stade que ce soit et par toute personne mettant du personnel à disposition pour l'exécution du marché, toutes les obligations applicables dans les domaines du droit environnemental, social et du travail établies par l'Union européenne, le droit national, les conventions collectives ou par les dispositions internationales en matière de droit environnemental, social et du travail, énumérées, en ce qui concerne les dispositions internationales, à l'annexe X de la directive 2014/24/UE du Parlement et du Conseil du 26 février 2014 sur la passation des marchés publics et abrogeant la directive 2004/18/CE, telle que modifiée par les actes de la Commission européenne pris en conformité de l'article 87 de cette directive. (3) Les pouvoirs adjudicateurs informent dans les meilleurs délais les opérateurs économiques des décisions prises concernant leurs offres remises dans le cadre d'une procédure de marchés publics**,** suivant les règles déterminées par voie de règlement grand-ducal. Sauf disposition contraire des règles auxquelles le pouvoir adjudicateur est soumis, notamment les dispositions régissant l'accès à l'information, et sans préjudice des obligations en matière de publicité concernant les marchés attribués et d'information des candidats et des soumissionnaires, prévues par voie de règlement grand-ducal, le pouvoir adjudicateur ne divulgue pas les renseignements que les opérateurs économiques lui ont communiqués à titre confidentiel, y compris, entre autres, les secrets techniques ou commerciaux et les aspects confidentiels des offres. Les pouvoirs adjudicateurs peuvent imposer aux opérateurs économiques des exigences visant à protéger la confidentialité des	

informations qu'ils mettent à la disposition tout au long de la procédure de passation de marché. (4) L'utilisation des moyens électroniques dans les procédures des marchés publics est déterminée par voie de règlement grand-ducal. (5) a) Le calcul de la valeur estimée d'un marché est fondé	
Art. 17. Désignation des procédures applicables dans le cadre du Livre Ier (1) Les procédures applicables aux marchés publics dont la valeur se situe sous les seuils visés à l'article 52 sont : **a)** la procédure ouverte, **b)** la procédure restreinte, avec ou sans publication d'avis, et **c)** la procédure négociée. La publication de l'avis de marché se fait suivant les conditions déterminées par voie de règlement grand-ducal. Le recours à la procédure restreinte ou à la procédure négociée n'est possible que dans les cas et suivant les modalités prévues à l'article 20. ~~(2) En outre, pour ces mêmes marchés, les pouvoirs adjudicateurs demeurent libres de mettre en œuvre une procédure concurrentielle avec négociation, conformément à l'article 67, ou d'avoir recours à un dialogue compétitif, conformément à l'article 68, s'ils se trouvent dans les conditions prévues à l'article 63, pour avoir recours à ces~~	*Il est proposé de procéder à la suppression des paragraphes (2) et (3), qui permettaient aux pouvoirs adjudicateurs, dont les marchés relèvent du Livre Ier, d'avoir recours aux procédures plus complexes du Livre II et III. Cette mesure avait été proposée afin de proposer plus de flexibilité aux pouvoirs adjudicateurs.* *En ce qui concerne le paragraphe (3), le Conseil d'État a – dans sa lettre du 27 septembre 2017 – relevé la possibilité d'une contradiction avec l'article 20 (6).* *En ce qui concerne le paragraphe (2), il est à craindre que les opérateurs économiques, tels que des PME, susceptibles de soumissionner pour des marchés de plus petite envergure, soient défavorisés, faute de moyens et d'expérience (en comparaison avec de plus grands groupes), dans le cadre de procédures impliquant des négociations (telles que celles visées dans le paragraphe qu'il est proposé de supprimer) et qui sont destinées à des marchés publics plus complexes. Si cette mesure aurait pu être justifiée dans le cadre de marchés publics dont la valeur avoisine les seuils européens, tel ne serait cependant pas le cas en présence de marchés publics dont la valeur se situe nettement en-dessous des seuils européens, de sorte qu'il n'est pas certain que cette mesure, à portée générale, soit appropriée au regard des objectifs de la réforme des marchés publics (i.e.*

~~procédures, ou de mettre en œuvre des partenariats d'innovation, conformément à l'article 69. Ils devront, dans ce cas, respecter les modalités applicables au déroulement desdites procédures, prescrites dans le cadre du Livre II. Les pouvoirs adjudicateurs appliqueront les modalités de publication des avis de marché et respecteront les délais applicables aux marchés passés dans le cadre du présent Livre.~~ ~~(3) Les pouvoirs adjudicateurs exerçant une des activités visées au Titre Ier, Chapitre II, du Livre III, mais dont la valeur du marché se situe sous les seuils visés à l'article 98, demeurent libres de mettre en œuvre une des procédures avec mise en concurrence préalable énumérées à l'article 123. Les pouvoirs adjudicateurs appliqueront les modalités de publication des avis de marché et respecteront les délais applicables aux marchés passés dans le cadre du présent Livre.~~	*notamment de faciliter l'accès des PME). La même observation vaut pour le paragraphe (3).* *Il est dès lors proposé de supprimer les paragraphes (2) et (3).*
Art. 18. Principe du recours à la procédure ouverte (1) Sans préjudice de l'article 17~~, paragraphes 2 et 3,~~ et des articles 19 à 21, les pouvoirs adjudicateurs, en règle générale, passent leurs contrats de travaux, de fournitures et de services par la procédure ouverte. (2) Les règles relatives au délai minimal de réception des offres et les règles permettant de réduire ce délai sont déterminées par voie de règlement grand-ducal. (3) L'offre est assortie des informations aux fins de la sélection qualitative réclamées par le pouvoir adjudicateur.	*La suppression des paragraphes 2 et 3 doit être répercutée au niveau de l'article 18.*
Art. 29. Motifs d'exclusion de la participation à une procédure de passation de marché	*Il est proposé de procéder à la suppression du paragraphe 3 permettant aux*

(1) Les pouvoirs adjudicateurs excluent un opérateur économique de la participation à une procédure de passation de marché lorsqu'ils ont établi, en procédant à des vérifications conformément à l'article 31 et, pour les marchés relevant du champ d'application du Livre II, conformément à l'article 71, ou qu'ils sont informés, de quelque autre manière, que cet opérateur économique a fait l'objet d'une condamnation, prononcée par un jugement définitif, pour l'une des raisons suivantes : a) infraction aux articles 322 à 324ter du Code Pénal, relatifs à la participation à une organisation criminelle ; b) infraction aux articles 246 à 249 du Code Pénal, relatifs à la corruption ; c) infraction aux articles 496-1 à 496-4 du Code Pénal relatifs à la l'escroquerie et à la tromperie ; d) infraction aux articles 135-1 et suivants du Code Pénal, relatifs au terrorisme ; e) infraction aux articles 506-1 et 135-5 du Code Pénal, relatifs au blanchiment de capitaux et au financement du terrorisme et infraction à l'article 8-1 de la loi modifiée du 19 février 1973 concernant la vente de substances médicamenteuses. f) travail des enfants et autres formes de traite des êtres humains définis à l'article 382-1 du Code Pénal ; L'obligation d'exclure un opérateur économique s'applique aussi lorsque la personne condamnée par jugement définitif est un membre de l'organe administratif, de gestion ou de surveillance dudit opérateur économique ou détient un pouvoir de représentation, de décision ou de contrôle en son sein. (2) Un opérateur économique est exclu de la participation à une	*pouvoirs adjudicateurs de déroger aux motifs d'exclusion obligatoires, dans les circonstances décrites dans les deux alinéas.* *L'article 57, paragraphe 3 de la directive 2014/24 énonce cette disposition à titre facultatif « les États membres peuvent prévoir … », de sorte que sa transposition n'est pas obligatoire. Or, il a été constaté que ces dispositions exposent possiblement les pouvoirs adjudicateurs à des situations délicates, dans la mesure où leurs conditions d'application relèvent, dans une très large mesure du pouvoir d'appréciation des pouvoirs adjudicateurs, rendant très difficile leur remise en question. Cela est d'autant plus vrai pour les cas de figure visés à l'alinéa 2, dont l'application ferait naître, envers le pouvoir adjudicateur qui invoquerait cette dérogation, une suspicion de favoritisme pour l'opérateur économique qui en bénéficierait.* *En cas de recours inapproprié ou trop fréquent, de telles dispositions pourraient s'avérer contre-productives, alors que le but de la réforme des règles relatives aux marchés publics est, entre autres, de conférer davantage de garanties en ce qui concerne la transparence et le traitement sur pied d'égalité des soumissionnaires.* *En conséquence de la suppression, il s'agit de renuméroter les paragraphes subséquents.* *A noter que les possibilités de dérogations n'étaient pas prévues dans le cadre du Livre III.*

procédure de passation de marché si le pouvoir adjudicateur a connaissance d'un manquement par l'opérateur économique à ses obligations relatives au paiement d'impôts et taxes ou de cotisations de sécurité sociale lorsque celui-ci a été établi par une décision judiciaire ayant force de chose jugée ou une décision administrative ayant un effet contraignant, conformément aux dispositions légales du pays dans lequel il est établi ou à celles définies de l'État membre du pouvoir adjudicateur. En outre, un opérateur économique est exclu de la participation à une procédure de passation de marché si le pouvoir adjudicateur peut démontrer, par tout moyen approprié, que l'opérateur économique a manqué à ses obligations relatives au paiement d'impôts et taxes ou de cotisations de sécurité sociale. Le présent paragraphe ne s'applique plus lorsque l'opérateur économique a rempli ses obligations en payant ou en concluant un accord contraignant en vue de payer les impôts et taxes ou cotisations de sécurité sociale dues, y compris, le cas échéant, tout intérêt échu ou les éventuelles amendes. ~~(3) Les pouvoirs adjudicateurs peuvent déroger à l'exclusion obligatoire visée aux paragraphes 1er et 2, à titre exceptionnel, pour des raisons impératives relevant de l'intérêt public telles que des raisons liées à la santé publique ou à la protection de l'environnement.~~ ~~Les pouvoirs adjudicateurs peuvent déroger à l'exclusion obligatoire visée au paragraphe 2, lorsqu'une exclusion serait manifestement disproportionnée, en particulier lorsque seuls des montants minimes d'impôts, de taxes ou de cotisations de sécurité sociale sont impayés ou lorsque l'opérateur économique a été informé du montant exact dû à la suite du manquement à ses obligations relatives au paiement~~	

~~d'impôts et taxes ou de cotisations de sécurité sociale à un moment où il n'avait pas la possibilité de prendre les mesures prévues au paragraphe 2, alinéa 3, avant l'expiration du délai de présentation de la demande de participation ou, dans le cadre de procédures ouvertes, du délai de présentation de l'offre.~~ (34~~.~~) Les pouvoirs adjudicateurs peuvent exclure tout opérateur économique de la participation à une procédure de passation de marché dans l'un des cas suivants : a) le pouvoir adjudicateur peut démontrer, par tout moyen approprié, un manquement aux obligations applicables visées à l'article 42 ; b) l'opérateur économique est en état de faillite ou fait l'objet d'une procédure d'insolvabilité ou de liquidation, ses biens sont administrés par un liquidateur ou sont placés sous administration judiciaire, il a conclu un concordat préventif, il se trouve en état de cessation d'activités, ou dans toute situation analogue résultant d'une procédure de même nature existant dans les législations et réglementations nationales ; c) le pouvoir adjudicateur peut démontrer par tout moyen approprié que l'opérateur économique a commis une faute professionnelle grave qui remet en cause son intégrité ; d) le pouvoir adjudicateur dispose d'éléments suffisamment plausibles pour conclure que l'opérateur économique a conclu des accords avec d'autres opérateurs économiques en vue de fausser la concurrence ; e) il ne peut être remédié à un conflit d'intérêts au sens de l'article 13 par d'autres mesures moins intrusives ; f) il ne peut être remédié à une distorsion de la concurrence résultant de la participation préalable des opérateurs économiques à la préparation de la procédure de passation	

de marché, visée à l'article 27, par d'autres mesures moins intrusives ; g) des défaillances importantes ou persistantes de l'opérateur économique ont été constatées lors de l'exécution d'une obligation essentielle qui lui incombait dans le cadre d'un marché public antérieur, d'un marché antérieur passé avec une entité adjudicatrice ou d'une concession antérieure, lorsque ces défaillances ont donné lieu à la résiliation dudit marché ou de la concession, à des dommages et intérêts ou à une autre sanction comparable ; h) l'opérateur économique s'est rendu coupable de fausse déclaration en fournissant les renseignements exigés pour la vérification de l'absence de motifs d'exclusion ou la satisfaction des critères de sélection, a caché ces informations ou n'est pas en mesure de présenter les documents justificatifs requis en application de l'article 31 ; pour les marchés relevant du champ d'application du Livre II, sont visés les documents justificatifs requis au titre de l'article 72 ; ou i) l'opérateur économique a entrepris d'influer indûment sur le processus décisionnel du pouvoir adjudicateur ou d'obtenir des informations confidentielles susceptibles de lui donner un avantage indu lors de la procédure de passation de marché, ou a fourni par négligence des informations trompeuses susceptibles d'avoir une influence déterminante sur les décisions d'exclusion, de sélection ou d'attribution. Nonobstant l'alinéa 1er, point b), le pouvoir adjudicateur peut décider de ne pas exclure un opérateur économique qui se trouve dans l'un des cas visés au point b), lorsque le pouvoir adjudicateur a établi que l'opérateur économique en question sera en mesure d'exécuter le	

marché, compte tenu des règles et des mesures nationales applicables en matière de continuation des activités dans le cadre des situations visées au point b). (45) À tout moment de la procédure, les pouvoirs adjudicateurs excluent un opérateur économique lorsqu'il apparaît que celui-ci se trouve, compte tenu des actes qu'il a commis ou omis d'accomplir soit avant, soit durant la procédure, dans un des cas visés aux paragraphes 1er et 2. À tout moment de la procédure, les pouvoirs adjudicateurs peuvent exclure un opérateur économique lorsqu'il apparaît que celui-ci se trouve, compte tenu des actes qu'il a commis ou omis d'accomplir soit avant, soit durant la procédure, dans un des cas visés au paragraphe 4. (56) Tout opérateur économique qui se trouve dans l'une des situations visées aux paragraphes 1er et 4 peut fournir des preuves afin d'attester que les mesures qu'il a prises suffisent à démontrer sa fiabilité malgré l'existence d'un motif d'exclusion pertinent. Si ces preuves sont jugées suffisantes, l'opérateur économique concerné n'est pas exclu de la procédure de passation de marché. À cette fin, l'opérateur économique prouve qu'il a versé ou entrepris de verser une indemnité en réparation de tout préjudice causé par l'infraction pénale ou la faute, clarifié totalement les faits et circonstances en collaborant activement avec les autorités chargées de l'enquête et pris des mesures concrètes de nature technique et organisationnelle et en matière de personnel propres à prévenir une nouvelle infraction pénale ou une nouvelle faute. Les mesures prises par les opérateurs économiques sont évaluées en tenant compte de la gravité de l'infraction pénale ou de la faute ainsi que de ses circonstances particulières. Lorsque les mesures	

sont jugées insuffisantes, la motivation de la décision concernée est transmise à l'opérateur économique. Un opérateur économique qui a été exclu par un jugement définitif de la participation à des procédures de passation de marché ou d'attribution de concession n'est pas autorisé à faire usage de la possibilité prévue au présent paragraphe pendant la période d'exclusion fixée par ledit jugement dans les États membres où le jugement produit ses effets. (6~~7~~) Lorsque la période d'exclusion n'a pas été prévue par jugement définitif, elle ne peut dépasser cinq ans à compter de la date de condamnation par jugement définitif dans les cas visés au paragraphe 1er et trois ans à compter de la date de l'événement concerné dans les cas visés au paragraphe 4. Une exclusion ne peut avoir lieu qu'après la notification d'une lettre recommandée précisant clairement les intentions du pouvoir adjudicateur. Un délai d'au moins huit jours doit être accordé à l'opérateur économique pour présenter ses observations écrites. Dans les cas visés au paragraphe 4, la Commission des soumissions doit être demandée en son avis, après que les formalités visées à l'alinéa précédent aient été accomplies. Les décisions d'exclusion sont notifiées à l'opérateur économique visé, par voie de lettre recommandée, aux services publics intéressés et, dans les cas visés au paragraphe 4, à la Commission des soumissions. Les contestations auxquelles donnent lieu les décisions prises dans les cas visés au paragraphe 4 sont de la compétence du Tribunal administratif, statuant comme juge du fond. (7~~8~~) Les pouvoirs adjudicateurs vérifient, conformément à l'article 31 et, pour les marchés tombant sous le champ de l'application du Livre	

II, conformément à l'article 71, s'il existe des motifs d'exclusion des sous-traitants en vertu des dispositions du présent article. Dans de tels cas, le pouvoir adjudicateur exige que l'opérateur économique remplace un sous-traitant à l'encontre duquel ladite vérification a montré qu'il existe des motifs d'exclusion obligatoires. Le pouvoir adjudicateur peut exiger que l'opérateur économique remplace un sous-traitant à l'encontre duquel ladite vérification a montré qu'il existe des motifs d'exclusion non obligatoires.	
Art. 31. Moyens de preuve (1) Les pouvoirs adjudicateurs peuvent exiger la production des certificats, déclarations et autres moyens de preuve visés aux paragraphes 2, 3 et 4, ainsi qu'à l'annexe VI, à titre de preuve de l'absence des motifs d'exclusion visés à l'article 29 et du respect des critères de sélection, conformément à l'article 30. Les pouvoirs adjudicateurs n'exigent pas de moyens de preuve autres que ceux visés au présent article et à l'article 32. En ce qui concerne l'article 33, les opérateurs économiques peuvent avoir recours à tout moyen approprié pour prouver au pouvoir adjudicateur qu'ils disposeront des moyens nécessaires. (2) Les pouvoirs adjudicateurs acceptent comme preuve suffisante attestant que l'opérateur économique ne se trouve dans aucun des cas visés à l'article 29 : a) pour le paragraphe 1er de l'article 29, la production d'un extrait du registre pertinent, tel qu'un extrait de casier judiciaire, ou, à défaut, d'un document équivalent délivré par l'autorité judiciaire ou administrative compétente de l'État membre ou du pays d'origine ou d'établissement de l'opérateur économique et dont il résulte que ces conditions sont remplies ;	*En conséquence de l'amendement relatif à l'article 29, trois références à l'article 29, paragraphe 4 ont été corrigées.*

b) pour le paragraphe 2 et le paragraphe 43, point b), de l'article 29, un certificat délivré par l'autorité compétente de l'État membre ou du pays concerné. Lorsque l'État membre ou le pays concerné ne délivre pas de tels documents ou certificats ou lorsque ceux-ci ne mentionnent pas tous les cas visés aux paragraphes 1er et 2 et au paragraphe 43, point b), de l'article 29, ils peuvent être remplacés par une déclaration sous serment ou, dans les États membres ou les pays où un tel serment n'est pas prévu, par une déclaration solennelle faite par l'intéressé devant l'autorité judiciaire ou administrative compétente, un notaire ou un organisme professionnel qualifié de l'État membre ou du pays d'origine ou de l'État membre ou du pays dans lequel l'opérateur économique est établi. Un État membre fournit, le cas échéant, une déclaration officielle attestant que les documents ou certificats visés au présent paragraphe ne sont pas délivrés ou qu'ils ne couvrent pas tous les cas visés conformément aux paragraphes 1er et 2 et au paragraphe 43, point b), de l'article 29. Pour les marchés relevant du champ d'application du Livre II les déclarations officielles sont mises à disposition par le biais de la base de données de certificats en ligne *(e-Certis)* visée à l'article 73. (3) La preuve de la capacité économique et financière de l'opérateur économique peut, en règle générale, être apportée par un ou plusieurs des éléments de référence énumérée à l'annexe VI, partie 1. Si, pour une raison justifiée, l'opérateur économique n'est pas en mesure de produire les éléments de référence demandés par le pouvoir adjudicateur, il est autorisé à prouver sa capacité économique et financière par tout autre document considéré comme	

approprié par le pouvoir adjudicateur. (4) La preuve des capacités techniques des opérateurs économiques peut être fournie par un ou plusieurs des moyens énumérés à l'annexe VI, partie II, selon la nature, la quantité ou l'importance, et l'utilisation des travaux, des fournitures ou des services.	
Art. 141. Utilisation des motifs d'exclusion et des critères de sélection prévus par les dispositions des Livres Ier et II (1) Les règles et les critères objectifs d'exclusion et de sélection des opérateurs économiques qui demandent à être qualifiés dans le cadre d'un système de qualification et les règles et les critères objectifs d'exclusion et de sélection des candidats et des soumissionnaires dans des procédures ouvertes, restreintes ou négociées, dans des dialogues compétitifs ou dans des partenariats d'innovation peuvent inclure les motifs d'exclusion énumérés à l'article 29, dans les conditions qui y sont exposées. Lorsque l'entité adjudicatrice est un pouvoir adjudicateur, ces critères et règles incluent les critères d'exclusion énumérés à l'article 29, paragraphes 1er et 2, dans les conditions qui y sont exposées. Ces critères et règles peuvent en outre inclure les critères d'exclusion énumérés à l'article 29, paragraphe ~~4~~3, dans les conditions qui y sont exposées. Le pouvoir adjudicateur vérifie s'il existe des motifs d'exclusion des sous-traitants en vertu des dispositions de l'article 29, paragraphe ~~8~~7. Dans de tels cas, le pouvoir adjudicateur exige que l'opérateur économique remplace un sous-traitant à l'encontre duquel ladite vérification a montré qu'il existe des motifs d'exclusion obligatoires. Le pouvoir adjudicateur peut exiger que l'opérateur économique remplace un sous-traitant à l'encontre duquel ladite	*En conséquence de l'amendement relatif à l'article 29, deux références à l'article 29 ont été corrigées.*

vérification a montré qu'il existe des motifs d'exclusion non obligatoires. (2) Les critères et les règles visés au paragraphe 1er peuvent inclure les critères de sélection établis à l'article 30, dans les conditions qui y sont exposées, notamment ce qui concerne les limites des obligations relatives au chiffre d'affaires annuel visées à l'alinéa 2 du paragraphe 3 dudit article. (3) Aux fins de l'application des paragraphes 1er et 2, l'article 71 s'applique.	
Art. 118. Principes de la passation de marchés (1) Les entités adjudicatrices traitent les opérateurs économiques sur un pied d'égalité et sans discrimination et agissent d'une manière transparente et proportionnée. Un marché ne peut être conçu dans l'intention de le soustraire au champ d'application du présent Livre ou de limiter artificiellement la concurrence. La concurrence est considérée comme artificiellement limitée lorsqu'un marché est conçu dans l'intention de favoriser ou de défavoriser indûment certains opérateurs économiques. (2) Les opérateurs économiques sont tenus de respecter et de faire respecter par toute personne agissant en qualité de sous-traitant à quelque stade que ce soit et par toute personne mettant du personnel à disposition pour l'exécution du marché, toutes les obligations applicables dans les domaines du droit environnemental, social et du travail établies par l'Union européenne, le droit national, les conventions collectives ou par les dispositions internationales en matière de droit environnemental, social et du travail, énumérées en ce qui concerne les dispositions internationales à l'annexe XIV de la directive 2014/25/UE du Parlement européen et du Conseil du 26	*De même qu'au niveau de l'article 12, les règles sur les confidentialité ont été intégrées suivant le même avis du Conseil d'État du 14 juillet 2017 (p. 252). Il est donc proposé de modifier le paragraphe 3.*

février 2014 relative à la passation des marchés par des entités opérant dans les secteurs de l'eau, de l'énergie, des transports et des services postaux et abrogeant la directive 2004/17/CE, telle que modifiée par les actes de la Commission européenne pris en conformité de l'article 103 de cette directive. Les entités adjudicatrices veillent à ce que, lors de la passation des marchés, il soit tenu compte des aspects et des problèmes liés à l'environnement et à la promotion du développement durable. Les conditions y relatives et l'importance à attribuer à ces conditions sont spécifiées dans les cahiers spéciaux des charges. (3) Les entités adjudicatrices informent dans les meilleurs délais les opérateurs économiques des décisions prises concernant leurs offres remises dans le cadre d'une procédure de passation de marché. Sauf disposition contraire des règles auxquelles l'entité adjudicatrice est soumise, notamment les dispositions régissant l'accès à l'information, et sans préjudice des obligations en matière de publicité concernant les marchés attribués et d'information des candidats et des soumissionnaires, prévues par voie de règlement grand-ducal, le l'entité adjudicatrice ne divulgue pas les renseignements que les opérateurs économiques lui ont communiqués à titre confidentiel, y compris, entre autres, les secrets techniques ou commerciaux et les aspects confidentiels des offres. Les entités adjudicatrices peuvent imposer aux opérateurs économiques des exigences visant à protéger la confidentialité des informations qu'ils mettent à la disposition tout au long de la procédure de passation de marché, y compris les informations mises à disposition dans le cadre du fonctionnement d'un système de qualification, que celui-ci ait ou non fait l'objet d'un avis sur l'existence d'un système de qualification utilisé comme moyen de mise en concurrence.	

(4) L’utilisation des moyens électroniques dans les procédures des marchés publiques est déterminée par voie de règlement grand-ducal.	

Nouvelle procédure législative concernant l'optimisation du suivi financier des grands projets > 10 mio Euros.

Liste des nouveaux projets du Fonds du rail à soumettre à l'approbation de la Chambre des Députés:

- **Point d'arrêt de Bascharage – Sanem.**
  Aménagement d'un bâtiment P&R.
- **Gare de Troisvierges.**
  Aménagement d'un bâtiment P&R.
- **Point d'arrêt Capellen.**
  Suppression du passage à niveau 81b et reconstruction de l'arrêt.
- **Point d'arrêt Walferdange.**
  Mise en conformité des infrastructures d'accueil des voyageurs.
- **Gare de Berchem.**
  Renouvellement des infrastructures.
- **Ligne de Luxembourg à Troisvierges.**
  Renouvellement des installations de sécurité.

P&R point d'arrêt Bascharage-Sanem

Pour

- **améliorer l'offre de services aux voyageurs**
- **augmenter la capacité de stationnement**

un bâtiment P&R sera implanté au sud du point d'arrêt en question au droit de l'actuel parking en surface à côté de la gare routière.

Nombre emplacements:

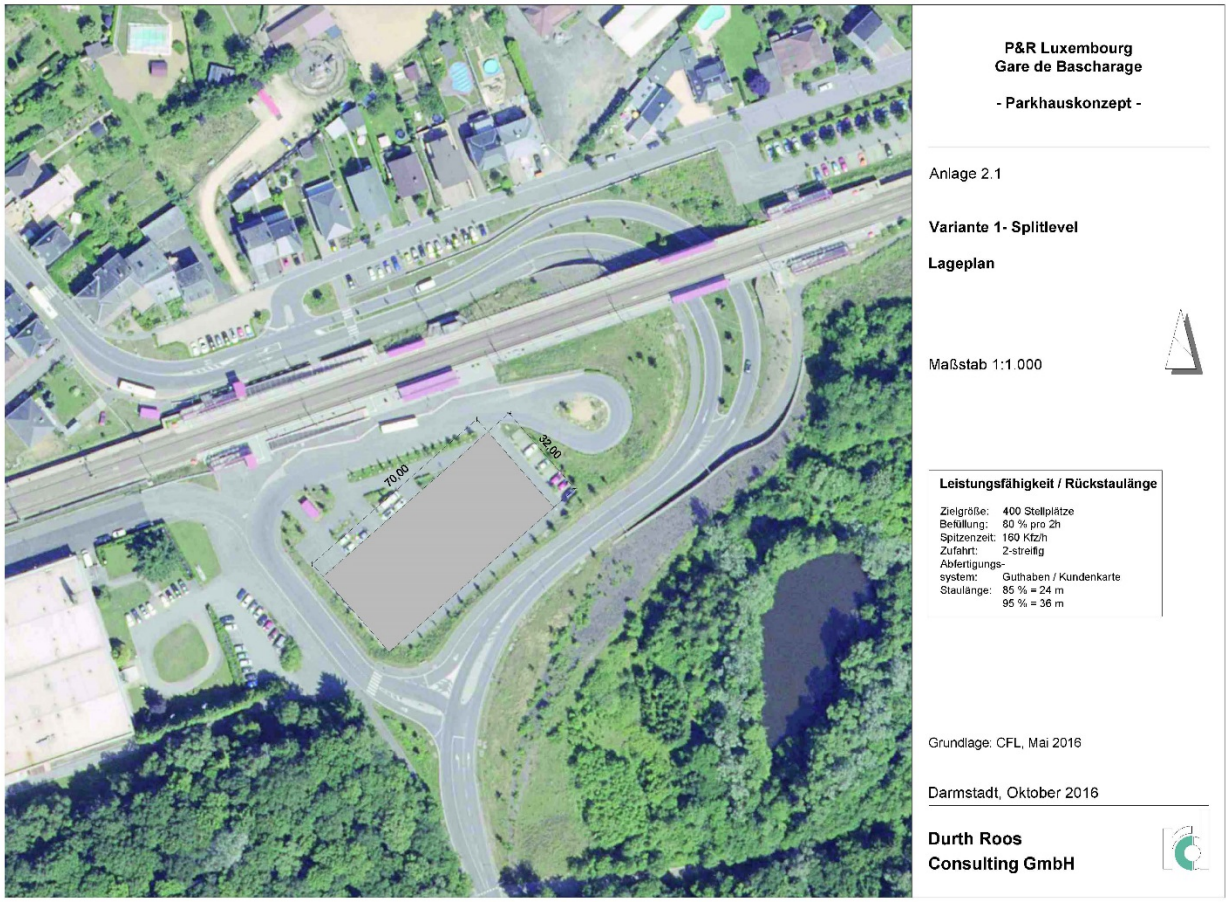
- **actuellement quelque 100 emplacements à disposition des voyageurs**
- **le futur bâtiment P&R sera dimensionné pour une capacité d'au moins 400 places**

Autres travaux:
aménagements extérieurs dont le déplacement de réseaux

Réalisation: 2021 - 2022

Coûts estimés: 15 000 000 €

P&R point d'arrêt Bascharage-Sanem



7187 - Dossier consolidé : 204

P&R Gare de Troisvierges

Pour

- **améliorer l'offre de services aux voyageurs**
- **augmenter la capacité de stationnement**

un bâtiment P&R sera implanté à côté du bâtiment voyageurs au droit de l'actuel parking en surface.

Nombre emplacements:

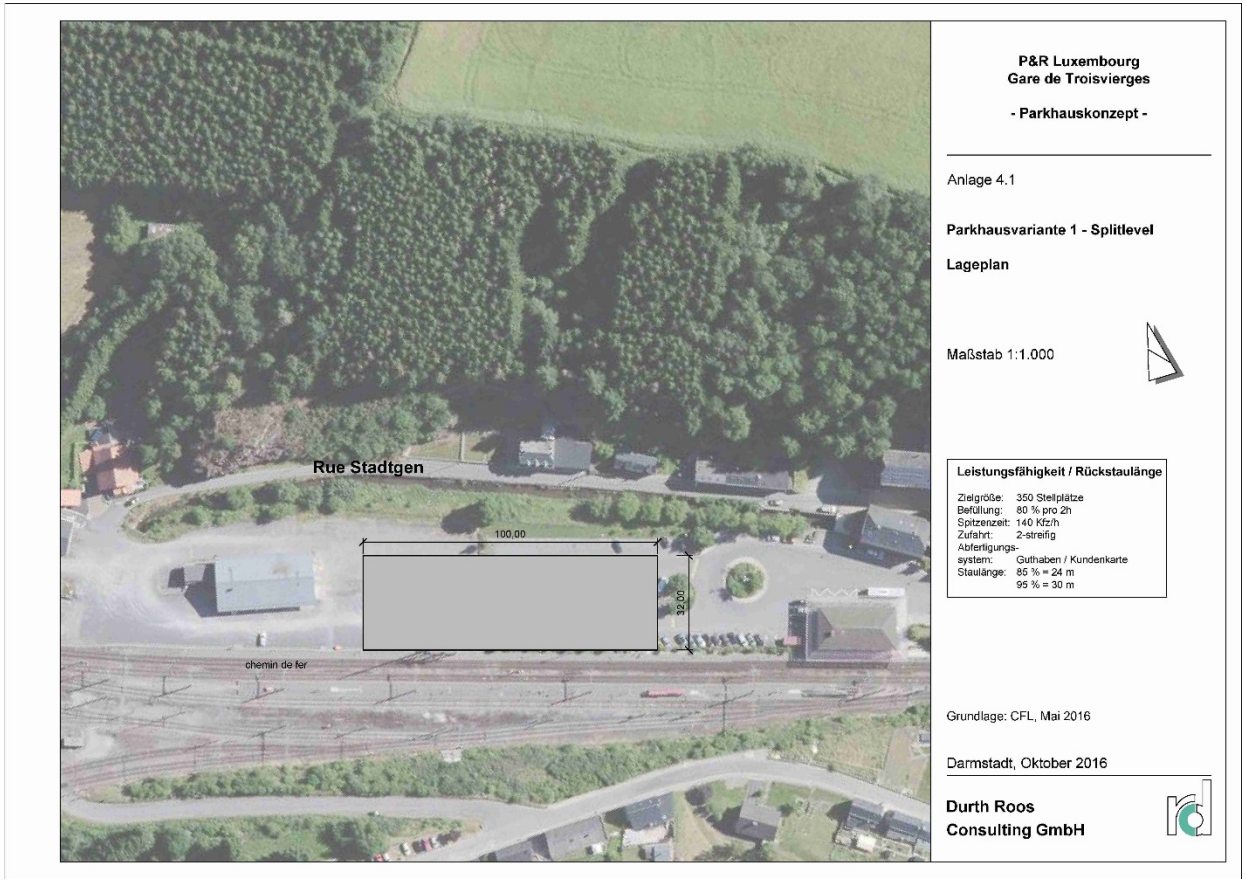
- **actuellement quelque 100 emplacements à disposition des voyageurs**
- **le futur bâtiment P&R sera dimensionné pour une capacité d'au moins 350 places**

Autres travaux:
aménagements extérieurs dont le déplacement de réseaux

Réalisation: 2021 - 2022

Coûts estimés: 12 500 000 €

P&R Gare de Troisvierges



7187 - Dossier consolidé : 206

Point d'arrêt Capellen.
Suppression PN81b et reconstruction arrêt.

But:

- **Suppression du passage à niveau 81b**
- **Adaptation de l'arrêt aux besoins des personnes à mobilité réduite (PMR)**

Travaux prévus:

- **Construction d'un passage inférieur routier, intégrant passage pour mobilité douce et PMR avec raccord aux quais par ascenseurs et plans inclinés**
- **Reconstruction quais à voyageurs (longueur 250 m; hauteur 55 cm)**
- **Installation d'un système d'information aux voyageurs**
- **Renouvellement des installations de traction électrique**
- **Aménagement d'un parking d'accueil d'au moins 70 emplacements**
- **Démolition du bâtiment voyageurs existant**

Réalisation: 2021 - 2023

Coûts estimés: 17 200 000 €

Point d'arrêt Capellen.
Suppression PN81b et reconstruction arrêt.

Point d'arrêt Walferdange.
Mise en conformité des infrastructures voyageurs.

But:

- **Modernisation du point d'arrêt**
- **Adaptation de l'arrêt aux besoins des personnes à mobilité réduite (PMR)**

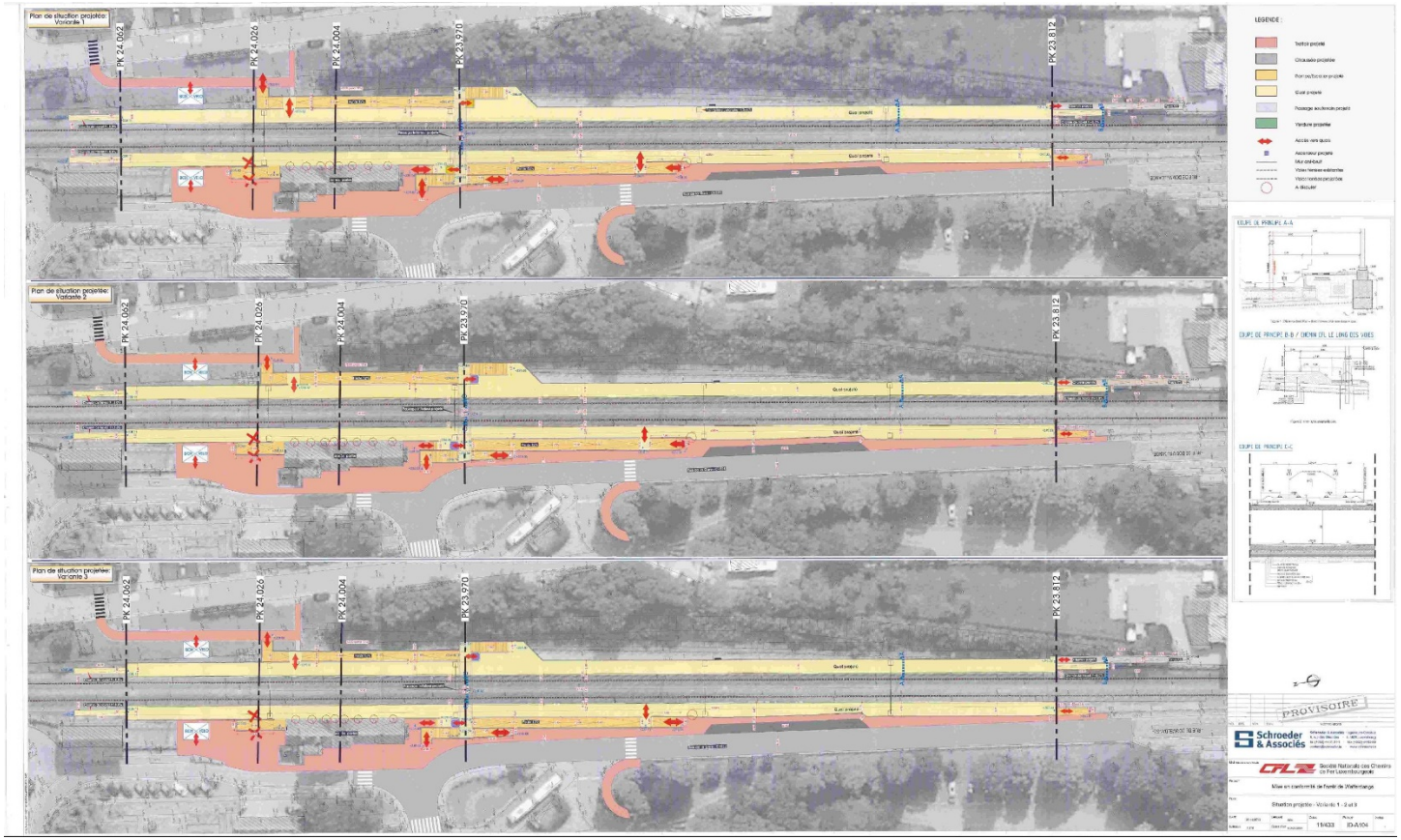
Travaux prévus:

- **Suppression du passage souterrain existant**
- **Aménagement d'un nouveau passage souterrain muni d'escaliers, d'ascenseurs et de plans inclinés**
- **Reconstruction quais à voyageurs (longueur 250 m; hauteur 55 cm)**
- **Installation d'un système d'information aux voyageurs**
- **Renouvellement des installations de traction électrique**

Réalisation: 2020 – 2022

Coûts estimés: 11 900 000 €

Point d'arrêt Walferdange.
Mise en conformité des infrastructures voyageurs.



7187 - Dossier consolidé : 210

Gare de Berchem.
Renouvellement des infrastructures.

But:

- **Modernisation de la gare**
- **Adaptation de l'arrêt aux besoins des personnes à mobilité réduite (PMR)**

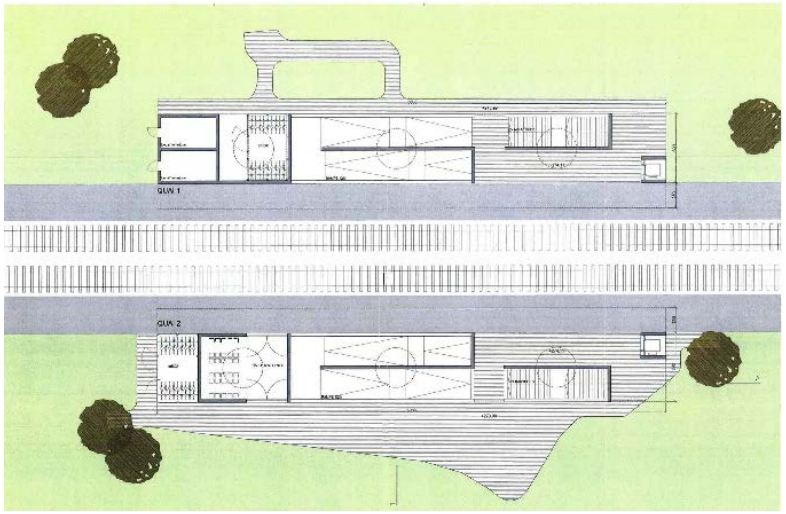
Travaux prévus:

- **Suppression du passage souterrain existant**
- **Démolition du bâtiment voyageurs existant**
- **Aménagement d'un nouveau passage souterrain muni d'escaliers, d'ascenseurs et de plans inclinés**
- **Reconstruction quais à voyageurs (longueur 250 m; hauteur 55 cm)**
- **Aménagement d'un nouvel abri pour voyageurs avec M-Box**
- **Installation d'un système d'information aux voyageurs**
- **Renouvellement des installations de traction électrique**

Réalisation: 2020 - 2022

Coûts estimés: 11 750 000 €

Gare de Berchem.
Renouvellement des infrastructures.



7187 - Dossier consolidé : 212

Ligne de Luxembourg à Troisvierges. Renouvellement des installations de sécurité.

But:

- **Modernisation des installations de sécurité**

Les postes de signalisation et le centre de téléconduite d'Ettelbruck datent des années 1980.
La fourniture du matériel de rechange n'est plus garantie.
La technique en place ne permet plus de suivre les modifications des plans des voies planifiées dans les années à venir.

Travaux prévus:

- **Remplacement des anciennes installations tout-relais par des postes de signalisations informatisés avec une commande centralisée de la circulation**

Réalisation:

- **Phase pilote Lorentzweiler – Cruchten en 2019**
- **Secteur Ettelbruck – Diekirch en 2020**
- **Partie septentrionale de la ligne du Nord 2022 - 2025**

Coûts estimés: 36 700 000 €

Ligne de Luxembourg à Troisvierges. Renouvellement des installations de sécurité.

7187 - Dossier consolidé : 214

26

Session ordinaire 2016-2017

RM/JCS P.V. DEVDU 26

Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 28 septembre 2017

Ordre du jour :

1. Adoption du projet de procès-verbal de la réunion du 13 septembre 2017
2. 7187 Débat d'orientation sur le financement des grands projets d'infrastructure réalisés par l'État
   - Désignation d'un Rapporteur
   - Présentation des projets
3. Divers

*

Présents : Mme Sylvie Andrich-Duval, M. Gilles Baum, M. Yves Cruchten, M. Gusty Graas, M. Aly Kaes, M. Marc Lies, Mme Josée Lorsché, M. Roger Negri, M. Marco Schank

M. Claude Lamberty, remplaçant M. Max Hahn

M. François Bausch, Ministre du Développement durable et des Infrastructures

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

Mme Anne Backes, Mme Manon Mehling, M. Henri Werdel, de la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois

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

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

Excusé : M. Henri Kox

*

Présidence : Mme Josée Lorsché, Présidente de la Commission

*

1. Adoption du projet de procès-verbal de la réunion du 13 septembre 2017

Le projet de procès-verbal sous rubrique est adopté.

2. 7187 Débat d'orientation sur le financement des grands projets d'infrastructure réalisés par l'État

Mme Josée Lorsché est nommée Rapportrice du débat d'orientation.

Pour rappel, la Commission du Contrôle de l'exécution budgétaire a décidé en 2006 d'une nouvelle procédure à suivre en matière de préparation et de présentation de nouveaux projets dont les coûts dépassaient 7,5 millions d'euros, ceci afin d'optimiser le suivi financier des grands projets d'infrastructure réalisés par l'État et de renforcer les droits de participation et de contrôle de la Chambre des Députés. En 2009, ce seuil a été relevé à 10 millions d'euros. La procédure exige que la liste de ces nouveaux projets d'infrastructure soit soumise à l'approbation de la Chambre des Députés afin de permettre l'imputation des dépenses pour frais d'études à charge des divers fonds d'investissement.

Conformément à la procédure décrite ci-dessus, la Commission du Développement durable procède à l'examen des projets d'infrastructure à soumettre à l'approbation de la Chambre des Députés.

Les responsables de l'Administration des bâtiments publics présentent les projets du Fonds d'investissements publics administratifs, ainsi que ceux du Fonds d'investissements publics scolaires. Pour les détails exhaustifs de ces présentations, il est renvoyé aux documents repris en annexe. Il est, parallèlement, procédé à un bref échange de vues dont il y a lieu de retenir ce qui suit :

- L'actuel bâtiment Robert Schuman devra probablement être au moins partiellement démoli, en raison de sa vétusté et vu que la typologie actuelle ne permet pas d'y intégrer une nouvelle affectation. Suite à une question afférente, il est précisé que le bâtiment appartient à l'État luxembourgeois. Il est également signalé qu'à cet endroit précis, il n'existe pas de besoin de terrain en vue de la construction de bâtiments pour les institutions européennes.

- Le projet d'extension du foyer et de l'accueil de la Philharmonie est salué par un membre de la Commission, qui est d'avis que ces aménagements amélioreront la convivialité du bâtiment.

Ces deux projets ont pour objet de contribuer au réaménagement urbanistique de la place de l'Europe, afin de donner vie à cet endroit.

- L'exécution du projet de rénovation et d'assainissement du Centre pénitentiaire de Schrassig sera complexe car, pour des raisons évidentes de sécurité, elle ne pourra être réalisée que par étapes. Indépendamment de ce projet, il est également prévu de construire, sur le même site, un bâtiment qui accueillera l'unité de psychiatrie socio-judiciaire (UPSJ), destinée à l'hébergement et aux soins des personnes déclarées pénalement irresponsables, ainsi qu'à la prise en charge des personnes condamnées qui souffrent de problèmes psychiatriques dont la gravité de la maladie ne permet pas de prodiguer les soins nécessaires au sein du centre pénitentiaire même. Suite à une question afférente, les responsables de l'Administration des bâtiments publics donnent à considérer qu'à ce stade encore très précoce, les détails du fonctionnement de l'UPSJ ne sont pas encore connus. Il est cependant déjà assuré que l'UPSJ aura sa propre enceinte et que, même si l'accès au site sera commun, il n'y aura que très peu de synergies entre les deux entités.

- Le terrain sur lequel il est prévu de construire le Centre opérationnel et administratif des Services d'Incendie et de Secours et de la Police grand-ducale à Esch-sur-Alzette appartient aujourd'hui à Arcelor-Mittal et des négociations pour son acquisition sont actuellement en cours.

- Étant donné que le terrain sur lequel il est prévu de construire l'école de police de Mondercange se situe aux abords d'un bois qui touche une zone Natura 2000, l'emprise au sol du futur bâtiment est limitée. Bien que le programme transmis par le Ministère de la Sécurité intérieure n'ait pas encore été analysé, il est évident - au vu de la superficie réduite disponible - que des synergies devront être trouvées dans les alentours.

- En ce qui concerne la sécurisation de la Chambre des Députés, l'entrée du bâtiment Printz et Richard représentera le défi le plus compliqué, étant donné qu'elle est construite sur plusieurs niveaux et que l'accès pour les personnes à mobilité réduite devra y être garanti.

- La sécurisation du bâtiment Saint-Louis nécessitera un investissement important, car ce bâtiment a été initialement construit pour des besoins privés et que, partant, aucune réflexion quant à la sécurité n'a été menée lors de sa conception. Plusieurs intervenants s'interrogent sur l'opportunité de loger des administrations telles que le Service de Renseignement de l'État, le Haut-Commissariat à la protection nationale ou l'État-major de l'Armée, qui ont de très hautes exigences sécuritaires, dans un bâtiment de ce type.

- Afin d'éviter un impact trop important sur les activités scolaires lors du réaménagement du campus *Geesseknäppchen*, il faudra au préalable étudier précisément le phasage des travaux.

- En ce qui concerne le projet d'un lycée au plateau de Kirchberg et suite à une question relative à l'accessibilité du site par les transports publics, il est souligné qu'une étude préliminaire a été réalisée par Luxtram afin d'examiner, d'une part, l'opportunité et, d'autre part, la faisabilité technique de construire une antenne de tram pour desservir le futur lycée. Cette étude a permis de conclure à la fois de l'opportunité (notamment au regard de la prochaine urbanisation du quartier et de la construction prévue de nouveaux logements) et de la faisabilité de cette antenne.

- Les projets d'assainissement et de mise en conformité du Lycée de garçons d'Esch-sur-Alzette seront complexes, étant donné qu'il n'existe pas de bâtiment de rechange dans lequel il serait possible d'installer les lycéens pendant les travaux de rénovation. L'exécution devra donc se faire par étapes successives.

- Pour ce qui est de la construction d'un lycée à Howald, Monsieur le Ministre précise que ce projet ne sera pas réalisé à court terme. Il est en effet essentiel que toutes les infrastructures nécessaires (réseau routier, ligne de tram, pôle d'échange…) soient préalablement finalisées. Monsieur le Ministre donne par ailleurs à considérer que plusieurs options d'implantation seront étudiées et, qu'à ce stade, aucun site n'a encore été définitivement retenu.

*

Les responsables des CFL présentent les projets du Fonds du Rail, tels que détaillés exhaustivement dans le document repris en annexe du présent procès-verbal.

Suite à une question afférente, il est précisé que le bâtiment P&R au point d'arrêt de Rodange devrait être achevé en 2021, tandis que celui du point d'arrêt de Bascharage devrait quant à lui être achevé en 2022. Il est en outre souligné que des études sont en cours afin que le

bâtiment P&R de Bascharage et l'éventuel futur contournement de cette localité puissent être réalisés sans interférence.

Au cours de la prochaine réunion, les membres de la Commission auront l'occasion de poser d'éventuelles questions supplémentaires relatives aux projets susmentionnés du Fonds du Rail.

3. Divers

La prochaine réunion aura lieu le 6 octobre 2017 à 9h00.

Luxembourg, le 4 octobre 2017

Le Secrétaire,
Rachel Moris

La Présidente,
Josée Lorsché

BATIMENT ROBERT SCHUMAN

IMPLANTATION / SITE : Le site à étudier se trouve aux marges du quartier européen au sud-ouest du boulevard J. F. Kennedy et bénéficie d'une situation privilégiée à l'entrée du plateau du Kirchberg. Situé sur la place de l'Europe, il est entouré de bâtiments remarquables: les anciennes ruines du Fort Thüngen, la tour Alcide de Gasperi associée au pont rouge et la plus récente Philharmonie. Par ailleurs un biotope important borde le terrain sur le flanc ouest. Le PAG de la Ville de Luxembourg prévoit une zone mixte urbaine centrale à caractère européen et national. De nouveaux développements sur et autour de la place de l'Europe sont en cours.

DESCRIPTION : Portant le nom du premier président de l'Assemblée parlementaire européenne, le bâtiment Robert Schuman, construit entre 1970-1973, abrite aussi le premier hémicycle construit pour cette institution. Actuellement s'y trouvent encore les bureaux dédiés principalement aux services des traducteurs des institutions européennes ainsi que l'imprimerie, la bibliothèque et les archives du Parlement.

PROGRAMME : Dans le but de contribuer au réaménagement de la place de l'Europe, il est nécessaire de procéder à l'établissement d'un programme mixte, principalement constitué de logements, mais aussi de services de proximité, d'activités libérales et éventuellement d'un lieu de mémoire retraçant la genèse et le développement des institutions européennes au Luxembourg.

VOLUME ET SURFACE :

Volume :	~ 63'000 m^3
Surface du site :	~ 1,2 ha

BUDGET : non-défini

EXTENSION DU FOYER ET DE L'ACCUEIL DE LA PHILHARMONIE

IMPLANTATION / SITE : Philharmonie à Luxembourg Kirchberg

DESCRIPTION :

L'objectif de l'extension est de renforcer l'ouverture au grand public et de créer un point d'attraction au niveau de la Place de l'Europe par un espace polyvalent à utilisation culturelle en prolongation du foyer.

Une extension de la cuisine et de l'espace restauration est également prévue, puisque les installations existantes ne répondent actuellement plus aux besoins quotidiens de la Philharmonie.

PROGRAMME :

Le programme de l'extension se compose

- d'un espace polyvalent au niveau du foyer
- d'un espace de restauration avec une cuisine professionnelle pour les besoins du restaurant, de la cantine des musiciens, des bars du foyer et du catering lors d'évènements

VOLUME ET SURFACE : non-défini

BUDGET : non-défini

CENTRE PENITENTIAIRE SCHRASSIG – RENOVATION ET ASSAINISSEMENT

IMPLANTATION / SITE : Le Centre pénitentiaire est implanté sur des terrains se situant au Kuelebierg à Schrassig, entre Sandweiler et Oetrange le long de la N28.

DESCRIPTION : Les constructions actuelles, dont la conception remonte aux années 70, ont été mises en service en 1984, respectivement en 2002, la capacité d'accueil est de 300 à 600 lits (détenus et prévenus). Pour mettre en pratique les éléments-clés de la réforme pénitentiaire, il est indispensable de restructurer le Centre pénitentiaire. Le concept énergétique ainsi que le fonctionnement des installations techniques et de sécurité seront également revus et adaptés aux normes et réglementations en vigueur.

PROGRAMME : Actuellement les détenus ainsi que les prévenus sont enfermés ensemble dans le Centre pénitentiaire à Schrassig jusqu'à la mise en service du Centre de détention au Ueschterhaff en 2022, destiné exclusivement aux prévenus. Vu que la situation actuelle est loin d'être optimale, la restructuration des blocs de détention et de la zone d'entrée, la construction d'une nouvelle cuisine centrale, le réaménagement des locaux de visite, l'hébergement des femmes détenues, l'installation d'une unité gériatrique et d'un tract de sécurité sont indispensables et prévus dans le projet de restructuration de la prison.

VOLUME ET SURFACE :

Emprise au sol:	~ 32'000 m^2
Surface du site :	~ 14,7 ha

BUDGET : non-défini

Centre opérationnel et administratif des Services d'Incendie et de Secours et de la Police grand-ducale à Esch-sur-Alzette

IMPLANTATION / SITE : Boulevard Aloyse Meyer
Esch / Lallange

DESCRIPTION : Réalisation d'un bâtiment commun pour le Corps grand-ducal d'incendie et de secours (CGDIS) et la Police grand-ducale avec

- le Centre d'intervention et de secours (CIS) Esch/Alzette (cat. IV créé par la fusion des Corps actuels d'Esch et de Schifflange)
- la Direction régionale Esch/Alzette et Commissariat Esch/Alzette

PROGRAMME :

- administration, garage, formation, repos, vestiaires, stockage
- administration divers services, vestiaires, stockage
- synergies: parking utilisateurs et visiteurs, garages, salles de réunions, d'instruction, de conférence, lavage, sports et fitness, détente, cantine/réfectoire, terrain d'exercice, techniques

VOLUME ET SURFACE :

Surface brute:	~ 20'200 m²
Volume brut :	~ 81'300 m³
Surface du site :	~ 1,95 ha

BUDGET : non-défini

ECOLE DE POLICE A MONDERCANGE

IMPLANTATION / SITE : Le terrain se situe en périphérie de l'agglomération d'Esch-sur Alzette en face de la décharge pour déchets inertes de Mondercange, à l'emplacement de l'ancien Centre d'éducation différenciée. Le site est desservi par le CR 106 et est fortement boisé. Une ligne de haute tension traverse le terrain sur la partie sud le long de l'autoroute A4.

DESCRIPTION : Actuellement, le bâtiment est occupé par des demandeurs de protection internationale jusqu'à l'ouverture du nouveau foyer à Esch-Neudorf.

PROGRAMME : Regroupement des fonctions suivantes:
- Administration
- Formation pour 330 élèves
- Salle des fêtes polyvalente
- Internat
- Centre national tactique policière/Centre national de conduite
- Centre national de documentation
- Logistique
- Parking

Pour les équipements sportifs, des synergies devront être trouvées dans la région.

VOLUME ET SURFACE :

Volume :	~ 97'200 m^3
Surface du site :	~ 50 a

BUDGET : non-défini

SECURISATION DE LA CHAMBRE DES DEPUTES

IMPLANTATION / SITE : Le projet de sécurisation comprend trois bâtiments de la Chambre des Députés à savoir l'Hôtel de la Chambre, les bâtiments Printz-Richard et Wiltheim.

DESCRIPTION : Les bâtiments de la Chambre ne répondent plus aux normes de sécurité actuelles. Suite à l'audit réalisé par l'Agence de sécurité nationale (ANS), un bureau expert en la matière, a établi un concept global de sécurisation pour les bâtiments concernés.

PROGRAMME :

- fenêtres et accès à sécuriser
- bollards (contre parking illicite)
- sécurisation contre diverses attaques (armes à feu)
- mise à niveau des installations des techniques de surveillance

BUDGET : non-défini

BÂTIMENT SAINT LOUIS SIS ROUTE D'ESCH A LUXEMBOURG – MESURES DE SECURISATION DU SITE

IMPLANTATION / SITE : L'immeuble se situe route d'Esch à Luxembourg et abrite actuellement le Service de Renseignement de l'Etat ainsi que le Haut-Commissariat à la protection nationale.

DESCRIPTION : Etant donné que l'Etat-major de l'Armée, implanté actuellement rue Goethe, doit quitter les lieux pour fin 2018, le Conseil de Gouvernement a pris la décision de l'implanter au rez-de-chaussée du bâtiment Saint Louis (ancien CEDIES). Des travaux importants de transformation du bâtiment administratif et du périmètre s'imposent afin de sécuriser le site.

VOLUME ET SURFACE :

Volume :	~ 6'400 m^3
Surface du site :	~ 24,84 a

BUDGET : non-défini

REAMENAGEMENT DU CAMPUS GEESSEKNAEPPCHEN A LUXEMBOURG

IMPLANTATION / SITE : Le site du Geesseknäppchen héberge depuis les années 60 les lycées Athénée, Ecole de commerce et de gestion, Michel Rodange, Aline Mayrisch, International School, le Forum, la salle Folmer ainsi que les différents halls de sports sur une surface d'environ 25 ha, y compris le Conservatoire de la Ville de Luxembourg. De cette surface, environ 73% sont scellés (avec 31% de surfaces bâties) et 27% sont des aménagements verts. Le campus est bordé au nord par la rue résidentielle Marguerite de Brabant, à l'est par le boulevard Pierre Dupong et au sud par la pénétrante de la porte de Hollerich, prolongation de l'A4, vers le centre ville. Le site accuse un dénivelé important.

DESCRIPTION : Le site s'est rempli au fil du temps sans concept global. Aujourd'hui la densité des bâtiments ainsi que le nombre d'usagers (~ 6'000) du campus sont tels qu'un réaménagement urbanistique du point de vue des accès, de la circulation, de la convivialité et de la sécurité s'impose. Par ailleurs le site contient un grand nombre d'impétrants souterrains, avec des réseaux en fin de vie marqués par des fuites importantes et récurrentes. Le transport scolaire se trouve aux limites de ses capacités et appelle à une refonte du concept de mobilité.

PROGRAMME : Le programme de réaménagement du campus Geesseknäppchen se compose

- du remplacement du réseau souterrain
- de l'optimisation des zones de stationnement, de création d'un nouveau arrêt de bus et de nouveaux tracés pour les livraisons
- de la création d'un réseau continu et sécurisé pour les piétons et cyclistes
- de la création d'espaces extérieurs coordonnés et attractifs
- de la création d'une signalétique homogène et effective

SURFACE DU SITE : Le site du Geesseknäppchen mesure ~ 25 ha, dont 18,5 ha appartiennent à l'Etat. La surface à réaménager correspond à ~ 12 ha.

BUDGET : non-défini

LYCEE TECHNIQUE ECOLE DE COMMERCE ET DE GESTION

IMPLANTATION / SITE : Le Lycée technique Ecole de commerce et de gestion est implanté sur le Campus Geesseknäppchen, au bord de la pénétrante sud en provenance d'Esch-sur-Alzette. Le Campus comprend actuellement 5 lycées, 3 halls des sports, le Forum pour usage collectif, le conservatoire et une structure scolaire provisoire.

DESCRIPTION : Le Lycée technique Ecole de commerce et de gestion (LTECG) compte environ 500 élèves. Le bâtiment a été construit en plusieurs phases: le premier bâtiment, dit Schroerbau, date de 1968. L'extension ainsi que la salle des sports et le parking ont été construits en 1983 et 1986. Le bâtiment présente d'importants problèmes au niveau du sous-sol (parking), la toiture de la salle des sports n'est plus étanche et les techniques du bâtiment principal sont obsolètes.
L'envergure des travaux d'assainissement reste à définir par rapport aux normes actuelles en matière de sécurité, d'accessibilité et de confort thermique.

VOLUME ET SURFACE :

Volume :	~ 63'000 m^3
Surface du site :	~ 2,0 ha (envergure à définir)

BUDGET : non-défini

LYCEE CLERVAUX - EXTENSION

IMPLANTATION / SITE : Le terrain de construction, acquis par l'Etat en mars 2013, est adjacent au site du nouveau Lycée de Clervaux (côté nord) et à proximité directe de la gare ferroviaire de Clervaux. Il se trouve du côté ouest en contrebas de quelques maisons unifamiliales longeant la route de Bastogne (RN18) et du côté sud adjacent à un commerce (métiers de la construction).

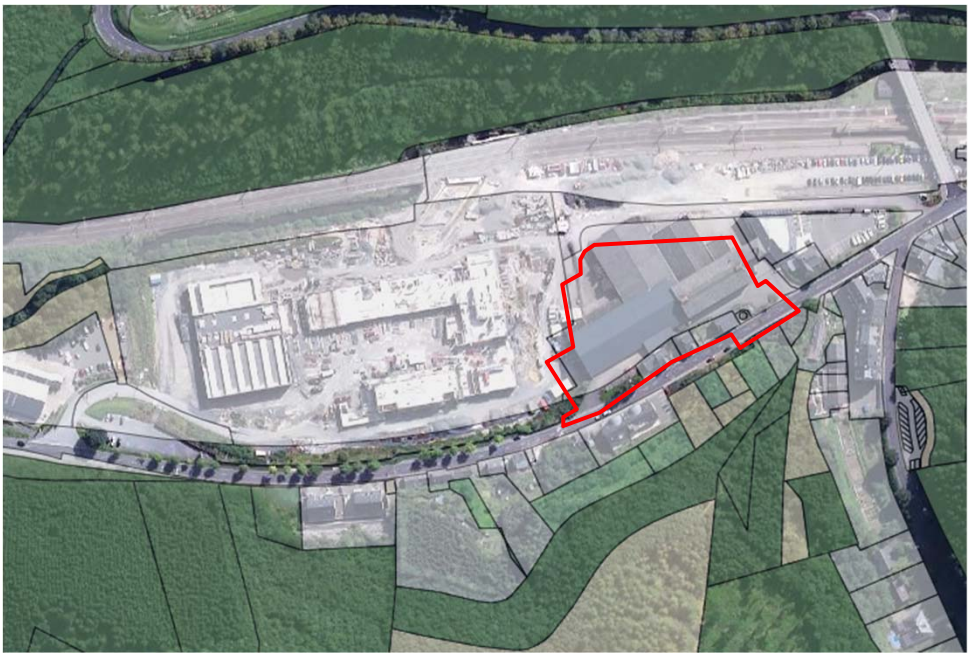
DESCRIPTION : Le projet prévoit de compléter l'offre scolaire par la division supérieure de l'enseignement secondaire classique, les cycles moyen et supérieur de l'enseignement secondaire général, des formations professionnelles (division informatique et division génie civil; division de l'apprentissage industriel, artisanal, hôtelier et touristique) ainsi que le brevet de technicien supérieur (informatique) et l'école européenne agréée.

PROGRAMME : A part la construction de nouvelles salles de classe, de salles de classe spéciales, de laboratoires et d'ateliers, il est prévu de créer des surfaces de structures d'accueil et d'administration supplémentaires.

VOLUME ET SURFACE :

Volume :	~ 57'500 m^3
Surface du site :	~ 86 a

BUDGET : non-défini



LYCEE AU PLATEAU DE KIRCHBERG

IMPLANTATION / SITE : Le site désigné s'étend sur des terrains se situant dans la zone prochainement urbanisée dite «um Kuebebierg», à proximité du boulevard Pierre Frieden.

DESCRIPTION : Afin de désengorger le quartier du Limpertsberg notamment au niveau du trafic engendré par le transport scolaire, il a été décidé de délocaliser le Lycée Michel Lucius en périphérie. Ceci permettra non seulement le développement du logement au Limpertsberg mais donnera également une occasion pour le Lycée Michel Lucius d'adapter son offre scolaire aux besoins actuels et futurs.

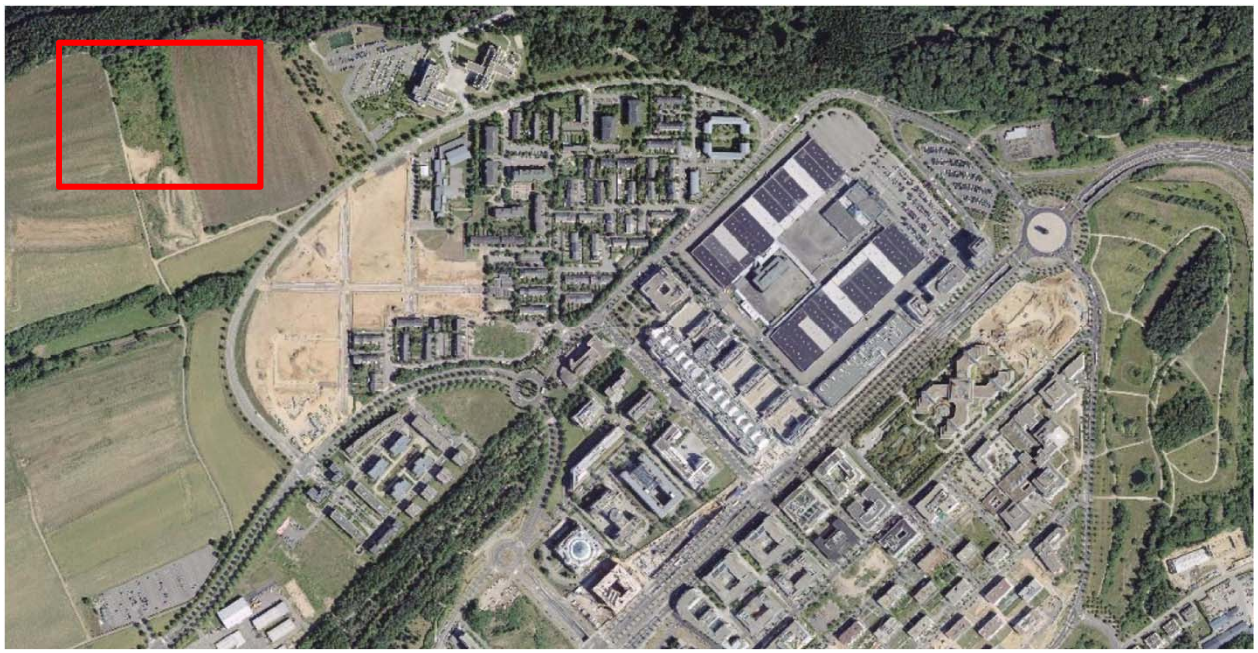
PROGRAMME : Il est prévu d'implanter:

- le Lycée Michel Lucius (~ 1'800 élèves)
- l'Ecole fondamentale Michel Lucius (~ 400 élèves)
- le Service de consultation et d'aide pour trouble de l'attention, de la perception et du Développement psychomoteur (SCAP)
- une infrastructure sportive commune avec piscine

VOLUME ET SURFACE :

Volume :	~ 240'000 m^3
Surface du site :	~ 3,8 ha

BUDGET : non-défini



LYCEE TECHNIQUE DES ARTS ET METIERS – MISE EN CONFORMITE ET ASSAINISSEMENT

IMPLANTATION / SITE : Le Lycée technique des arts et métiers se situe au cœur du quartier de Limpertsberg et se compose de quatre bâtiments :

- l'ancien bâtiment, maison d'étude et de retraite des Jésuites, rue Guillaume Schneider datant de 1899
- le nouveau bâtiment sis rue des Cerisiers datant de 1948 à 1962 et de 1993
- les nouveaux ateliers datant de 1970
- le nouveau complexe cantine/hall de sport datant de 2014

DESCRIPTION : Le projet comprend plusieurs volets :

- l'assainissement énergétique de la toiture de l'ancien bâtiment
- le compartimentage et mise en conformité de l'ancien bâtiment et des ateliers
- la rénovation de la salle des fêtes située dans l'ancien bâtiment
- diverses rénovations

VOLUME ET SURFACE :

Volume :	~ 169'000 m^3
Surface du site :	~ 2,2 ha

BUDGET : non-défini

LYCEE DE GARCONS ESCH-SUR-ALZETTE: MISE EN CONFORMITE ET ASSAINISSEMENT

IMPLANTATION / SITE : Le Lycée de garçons d'Esch-sur-Alzette se situe au centre-ville d'Esch-sur-Alzette à proximité de l'hôpital Emile Mayrisch et est subdivisé en plusieurs parties:
- l'ancien bâtiment rue du Fossé datant de 1909
- le nouveau bâtiment rue de l'Hôpital datant de 1965
- l'aile des sciences à droite de l'ancien bâtiment datant de 1994
- le hall de sports datant également de 1994

DESCRIPTION : Le projet comprend plusieurs volets:
- la mise en conformité du bâtiment
- l'assainissement énergétique des toitures
- la rénovation de la salle des fêtes située dans le nouveau bâtiment
- diverses rénovations

VOLUME ET SURFACE :

Volume :	~ 137'000 m^3
Surface du site :	~ 1,6 ha

BUDGET : non-défini

LYCEE A HOWALD

IMPLANTATION / SITE : Le terrain, propriété de l'Etat, est implanté entre le ban de Gasperich en plein développement urbanistique et le quartier du Howald pour lequel le développement et la restructuration urbaine sont prévus à court terme. La future gare périphérique de Howald comme pôle d'échange multimodal est située à proximité.

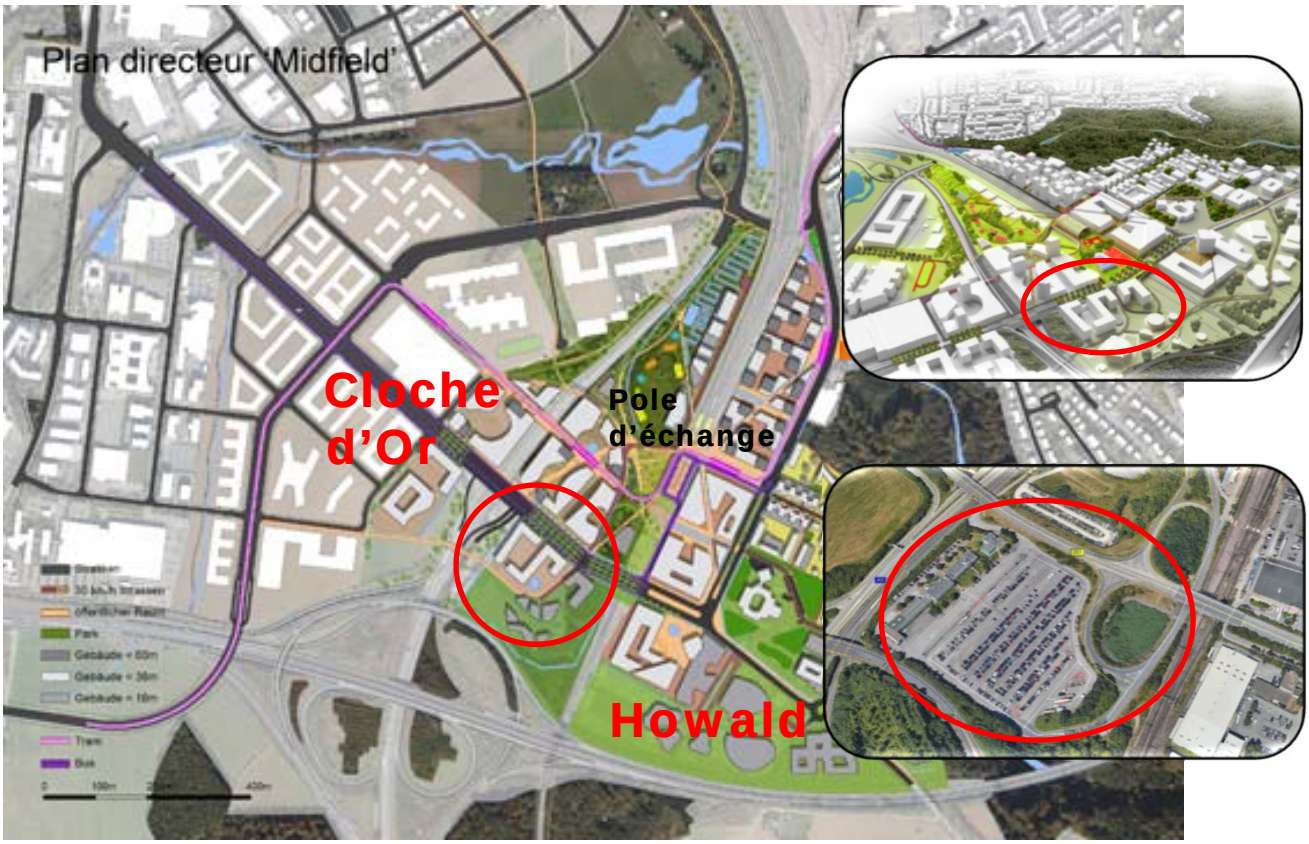
DESCRIPTION : Le Lycée technique du Centre est actuellement implanté au Limpertsberg dans des structures trop petites et non adaptées au besoins futurs du Lycée. Suite à l'état de vétusté avancée et aux obligations de plus en plus exigeantes au niveau de la sécurité, la délocalisation du Lycée à moyen terme dans ce nouveau quartier semble optimal pour répondre aux besoins spécifiques du celui-ci.

PROGRAMME : Il est prévu d'implanter :
- le Lycée technique du Centre (~ 2'500 élèves)
- le Centre propédeutique professionnel (CPP) (~ 70 élèves)
- infrastructures sportives commune avec piscine

VOLUME ET SURFACE :

Volume :	~ 300'000 m^3
Surface du site :	~ 3,3 ha

BUDGET : non-défini



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable
et des Infrastructures

Département des transports

Réf. : MDDI-TR-CF-2017-00784

Luxembourg, le 27 septembre 2017

COMMISSION DU DÉVELOPPEMENT DURABLE DU 28 SEPTEMBRE 2017

Point 2. : 7187 Débat d'orientation sur le financement des grands projets d'infrastructure réalisés par l'État

Nouvelle procédure législative concernant l'optimisation du suivi financier des grands projets > 10 mio Euros

Liste des nouveaux projets du Fonds du Rail à soumettre à l'approbation de la Chambre des Députés

- **Point d'arrêt de Bascharage-Sanem.**
  Aménagement d'un bâtiment P&R.

Dans un souci d'améliorer constamment l'offre de services aux clients et notamment d'augmenter la capacité de stationnement, il est prévu de construire un bâtiment P&R au point d'arrêt de Bascharage-Sanem.

Le bâtiment P&R sera implanté au sud du point d'arrêt en question au droit de l'actuel parking en surface à côté de la gare routière.

Actuellement quelque 100 emplacements sont à disposition des voyageurs. Le futur bâtiment P&R sera dimensionné pour une capacité d'environ 400 places.

Outre la construction du bâtiment, le projet comprend également les aménagements extérieurs dont le déplacement de réseaux ainsi que l'adaptation au réseau routier.

Coût prévisionnel : 15 000 000.- €.

4, place de l'Europe
L-1499 Luxembourg

Tél.: (+352) 247-84400
Fax : (+352) 22 85 68

Adresse postale
L-2938 Luxembourg

e-mail: transports@tr.etat.lu
www.mt.public.lu

- **Gare de Troisvierges.**
  Aménagement d'un bâtiment P&R.

Dans un souci d'améliorer constamment l'offre de services aux clients et notamment d'augmenter la capacité de stationnement, il est prévu de construire un bâtiment P&R en Gare de Troisvierges.

Le bâtiment P&R sera implanté à côté du bâtiment voyageurs au droit de l'actuel parking en surface.

Actuellement quelque 100 emplacements sont à disposition des voyageurs. Le futur bâtiment P&R sera dimensionné pour une capacité d'environ 350 places.

Outre la construction du bâtiment, le projet comprend également les aménagements extérieurs, dont le déplacement de réseaux.

Coût prévisionnel : 12 500 000.- €.

- **Point d'arrêt Capellen.**
  Suppression du passage à niveau 81b et reconstruction de l'arrêt.

En vue de la suppression du passage à niveau (PN) 81b à Capellen et afin de moderniser et d'adapter l'arrêt ferroviaire de Capellen aux besoins des personnes à mobilité réduite (PMR) selon les dernières spécifications techniques d'interopérabilité (STI) en vigueur, d'importants travaux d'infrastructure s'imposent.

Le présent projet prévoit :

- l'aménagement d'un passage inférieur routier intégrant un passage souterrain pour la mobilité douce et les personnes à mobilité réduite. Le passage souterrain sera raccordé de part et d'autre par des ascenseurs et plans inclinés aux quais,
- la reconstruction des quais à voyageurs en tenant compte d'un prolongement à 250 m et d'une hauteur de 55 cm par rapport au plan de roulement,
- l'installation de divers équipements de quai ainsi que la mise en place d'un système d'information aux voyageurs,
- le renouvellement des installations de traction électrique sur la zone de remaniement,
- l'aménagement d'un parking d'accueil d'environ 70 emplacements (environ 20 places supplémentaires par rapport à la situation existante),
- la démolition du bâtiment voyageurs existant.

Coût prévisionnel : 17 200 000.- €.

- **Point d'arrêt Walferdange.**
  Mise en conformité des infrastructures d'accueil des voyageurs.

Afin de moderniser et d'adapter le point d'arrêt de Walferdange aux besoins des personnes à mobilité réduite (PMR) selon les dernières spécifications techniques d'interopérabilité (STI) en vigueur, et de répondre au mieux aux nécessités de la gestion du transport voyageurs, d'importants travaux d'infrastructure s'imposent.

Le présent projet prévoit :

- la suppression du passage souterrain existant et l'aménagement d'un nouveau passage souterrain sous les voies ferrées, muni d'escaliers, d'ascenseurs et de plans inclinés de part et d'autre,
- la reconstruction des quais à voyageurs en tenant compte d'un prolongement à 250 m et d'une hauteur de 55 cm par rapport au plan de roulement,
- l'installation de divers équipements de quai ainsi que la mise en place d'un système d'information aux voyageurs,
- le renouvellement des installations de traction électrique sur la zone de remaniement.

Coût prévisionnel : 11 900 000.- €.

- **Gare de Berchem.**
  Renouvellement des infrastructures.

La mise en conformité de la Gare de Berchem vise la modernisation et l'adaptation des infrastructures aux besoins des personnes à mobilité réduite (PMR) conformément aux spécifications techniques d'interopérabilité (STI) en vigueur. Afin de répondre au mieux aux nécessités de la gestion du transport voyageurs, d'importants travaux d'infrastructures s'imposent.

Le présent projet prévoit :

- l'aménagement d'un nouveau passage souterrain sous les voies ferrées, muni d'escaliers, d'ascenseurs et de plans inclinés de part et d'autre des voies ferrées,
- la reconstruction des quais à voyageurs en tenant compte d'un prolongement à 250m,
- l'installation de divers équipements de quai ainsi que la mise en place d'un système d'information aux voyageurs,
- la construction de nouveaux abris voyageurs et d'une salle d'attente,
- le renouvellement des installations de traction électrique sur la zone de remaniement,
- la démolition du bâtiment voyageurs existant.

Coût prévisionnel : 11 750 000.- €.

- **Ligne de Luxembourg à Troisvierges.**
  Renouvellement des installations de sécurité.

Le présent projet a pour objet la modernisation des installations de sécurité de la ligne de Luxembourg à Troisvierges.

Les postes de signalisation ainsi que le centre de téléconduite d'Ettelbruck datent des années 1980. La fourniture du matériel de rechange d'origine par le fournisseur n'est plus garantie. La technique en place ne permet plus de suivre les modifications conséquentes des plans des voies telles que prévues à Ettelbruck (projet P.N7.10) et Mersch (projet P.PR.31) dans les années à venir.

Le projet comprend le remplacement des anciennes installations tout-relais par des postes de signalisation informatisés avec une commande centralisée de la circulation. Cette modernisation sera mise en œuvre de manière progressive, depuis la partie méridionale vers la partie septentrionale de la ligne.

Le projet sera ainsi entamé par une phase pilote sur le tronçon Lorentzweiler-Cruchten en 2019 afin de consolider la nouvelle technologie, pour être suivi sur le secteur Ettelbruck - Diekirch en 2020 et pour aboutir sur la partie septentrionale de la ligne du Nord dans les années 2022 à 2025.

Coût prévisionnel : 36 700 000.- €.

Document écrit de dépot

Aucun support électronique n’est disponible pour ce document.