



---

CHAMBRE DES DÉPUTÉS  
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

# Dossier consolidé

Projet de loi 7336

Projet de loi relatif à l'aménagement de la transversale de Clervaux (N18-CR340-N7)

Date de dépôt : 09-07-2018

Date de l'avis du Conseil d'État : 11-07-2018

Auteur(s) : Monsieur François Bausch, Ministre du Développement durable et des Infrastructures

## Liste des documents

<b>Date</b>	<b>Description</b>	<b>Nom du document</b>	<b>Page</b>
01-10-2018	Résumé du dossier	Résumé	<u>3</u>
09-07-2018	Déposé	7336/00	<u>6</u>
11-07-2018	Avis du Conseil d'État (10.7.2018)	7336/01	<u>43</u>
23-07-2018	Rapport de commission(s) : Commission du Développement durable Rapporteur(s) : Madame Josée Lorsché	7336/02	<u>46</u>
26-07-2018	Premier vote constitutionnel (Vote Positif) En séance publique n°59 Une demande de dispense du second vote a été introduite	7336	<u>51</u>
31-07-2018	Dispense du second vote constitutionnel par le Conseil d'Etat (31-07-2018) Evacué par dispense du second vote (31-07-2018)	7336/03	<u>54</u>
23-07-2018	Commission du Développement durable Procès verbal ( 36 ) de la reunion du 23 juillet 2018	36	<u>57</u>
19-07-2018	Commission du Développement durable Procès verbal ( 35 ) de la reunion du 19 juillet 2018	35	<u>61</u>
17-09-2018	Publié au Mémorial A n°833 en page 1	7336	<u>84</u>

# Résumé

## N° 7336

### Projet de loi relatif à l'aménagement de la transversale de Clervaux (N18-CR340-N7)

---

#### Résumé

Il s'agit de conférer une base légale telle qu'exigée par l'article 80 de la loi modifiée du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'État au financement du projet de construction.

Le projet de la transversale de Clervaux est divisé en cinq lots, à savoir :

Lot 1 : le carrefour (giratoire) de raccordement à la N7/E421,

Lot 2 : le Viaduc Irbich,

Lot 3 : la section courante entre le carrefour de raccordement du CR339 et le carrefour de raccordement à la N7 (carrefour non compris),

Lot 4 : la section courante entre le carrefour de raccordement de la N18 et le carrefour de raccordement du CR339, le Viaduc de la Clerve, le Viaduc Olegrëndchen et l'ouvrage « biotope source »,

Lot 5 : le passage supérieur rétablissant le chemin vicinal longeant la N7.

Le chantier relatif à l'aménagement de la transversale de Clervaux a démarré en 2015 (Lot 1) et la fin du chantier est prévue au cours de l'été 2022.

Ledit projet a été inscrit, une première fois, dans la loi budgétaire à partir de l'exercice 2011 avec un montant de 33 000 000 euros, montant augmenté à 37 500 000 euros à partir de l'exercice budgétaire 2016.

Étant donné que les montants sus-mentionnés se situaient en dessous du seuil de 40 000 000 euros, il a été décidé à l'époque de renoncer à élaborer une loi spéciale de financement.

Au cours de l'avancement du chantier, divers travaux supplémentaires se sont avérés nécessaires comme la construction de plusieurs passages pour la petite faune, la construction d'un ouvrage pour la traversée d'un biotope, la construction d'une voie agricole dans le cadre du remembrement, le rajout d'une piste cyclable le long du tracé et la construction d'un ouvrage de liaison des chemins vicinaux.

S'y ajoute la nécessité de devoir procéder, tel que demandé par l'Administration de la gestion de l'eau dans le cadre de l'autorisation pour la construction du lycée de Clervaux, à la construction d'un barrage de compensation sur la Clerve avec un ouvrage de régulation dont le volume de rétention comporte 20 000 m<sup>3</sup>.

Les études géologiques réalisées dans le cadre de l'étude du Lot 3 ont révélé une géologie fortement accidentée qui nécessite des mesures de stabilisation conséquentes le long du tracé.

Ainsi, dû à la géologie rencontrée et vu les multiples adaptations, le prix de revient des quatre ouvrages d'art a considérablement augmenté.

À ces travaux supplémentaires s'ajoutent l'augmentation du taux de la TVA en 2015, de même que l'adaptation régulière du coût de l'indice des prix de la construction.

Compte tenu de ces considérations, le coût total du projet s'élève à 73 000 000 euros, y compris les frais relatifs aux études et contrats d'ingénieurs, à la direction des travaux et à l'assistance technique.

7336/00

## N° 7336

## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2017-2018

**PROJET DE LOI**

relatif à l'aménagement de la transversale de Clervaux

\* \* \*

*(Dépôt: le 9.7.2018)***SOMMAIRE:**

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (27.6.2018).....	1
2) Fiche d'évaluation d'impact.....	2
3) Texte du projet de loi.....	4
4) Commentaire des articles.....	5
5) Exposé des motifs.....	5
6) Fiche financière.....	25
7) Plans.....	27

\*

**ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT**

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

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

Arrêtons :

*Article unique* : Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures est autorisé à déposer en Notre nom à la Chambre des Députés le projet de loi relatif à l'aménagement de la transversale de Clervaux.

Palais de Luxembourg, le 27.6.2018

*Le Ministre du Développement durable  
et des Infrastructures,*

François BAUSCH

HENRI

\*

## FICHE D'ÉVALUATION D'IMPACT

### Coordonnées du projet

<b>Intitulé du projet :</b>	<b>Projet de loi relatif à l'aménagement de la Transversale de Clervaux</b>
<b>Ministère initiateur :</b>	<b>Ministère du Développement durable et des Infrastructures/département des Travaux publics</b>
<b>Auteur(s) :</b>	<b>Gilbert Schmit</b>
<b>Tél :</b>	<b>247-83328</b>
<b>Courriel :</b>	<b>gilbert.schmit@tp.etat.lu</b>
<b>Objectif(s) du projet :</b>	<b>Financement et réalisation du projet de construction relatif à l'aménagement de la Transversale de Clervaux</b>
<b>Autre(s) Ministère(s)/Organisme(s)/Commune(s)impliqué(e)(s) :</b>	<b>Ministère des Finances, Administration des Ponts et Chaussées</b>
<b>Date :</b>	<b>25.4.2018</b>

### Mieux légiférer

1. Partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens, ...) consultée(s) : Oui  Non   
 Si oui, laquelle/lesquelles :  
 Remarques/Observations :
  
2. Destinataires du projet :
  - Entreprises/Professions libérales : Oui  Non
  - Citoyens : Oui  Non
  - Administrations : Oui  Non
  
3. Le principe « Think small first » est-il respecté ? Oui  Non  N.a.<sup>1</sup>   
 (c.-à-d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues suivant la taille de l'entreprise et/ou son secteur d'activité ?)  
 Remarques/Observations :
  
4. Le projet est-il lisible et compréhensible pour le destinataire ? Oui  Non   
 Existe-t-il un texte coordonné ou un guide pratique, mis à jour et publié d'une façon régulière ? Oui  Non   
 Remarques/Observations :
  
5. Le projet a-t-il saisi l'opportunité pour supprimer ou simplifier des régimes d'autorisation et de déclaration existants, ou pour améliorer la qualité des procédures ? Oui  Non   
 Remarques/Observations :
  
6. Le projet contient-il une charge administrative<sup>2</sup> pour le(s) destinataire(s) ? (un coût imposé pour satisfaire à une obligation d'information émanant du projet ?) Oui  Non

<sup>1</sup> N.a. : non applicable.

<sup>2</sup> Il s'agit d'obligations et de formalités administratives imposées aux entreprises et aux citoyens, liées à l'exécution, l'application ou la mise en oeuvre d'une loi, d'un règlement grand-ducal, d'une application administrative, d'un règlement ministériel, d'une circulaire, d'une directive, d'un règlement UE ou d'un accord international prévoyant un droit, une interdiction ou une obligation.

Si oui, quel est le coût administratif<sup>3</sup> approximatif total ?  
(nombre de destinataires x coût administratif par destinataire)

7. Le projet prend-il recours à un échange de données interadministratif (national ou international) plutôt que de demander l'information au destinataire ? Oui  Non  N.a.
- Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?
8. Le projet prévoit-il :
- une autorisation tacite en cas de non réponse de l'administration ? Oui  Non  N.a.
  - des délais de réponse à respecter par l'administration ? Oui  Non  N.a.
  - le principe que l'administration ne pourra demander des informations supplémentaires qu'une seule fois ? Oui  Non  N.a.
9. Y a-t-il une possibilité de regroupement de formalités et/ou de procédures (p.ex. prévues le cas échéant par un autre texte) ? Oui  Non  N.a.
- Si oui, laquelle :
10. Le projet contribue-t-il en général à une :
- a) simplification administrative, et/ou à une Oui  Non
  - b) amélioration de la qualité réglementaire ? Oui  Non
- Remarques/Observations :
11. En cas de transposition de directives communautaires, le principe « la directive, rien que la directive » est-il respecté ? Oui  Non  N.a.
- Si oui, pourquoi ?
12. Des heures d'ouverture de guichet, favorables et adaptées aux besoins du/des destinataire(s), seront-elles introduites ? Oui  Non  N.a.
13. Y a-t-il une nécessité d'adapter un système informatique auprès de l'Etat (e-Government ou application back-office) ? Oui  Non
- Si oui, quel est le délai pour disposer du nouveau système ?
14. Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée ? Oui  Non  N.a.
- Si oui, lequel ?
- Remarques/Observations :

#### Egalité des chances

15. Le projet est-il :
- principalement centré sur l'égalité des femmes et des hommes ? Oui  Non
  - positif en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui  Non
- Si oui, expliquez de quelle manière :
- neutre en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui  Non
- Si oui, expliquez pourquoi :
- négatif en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui  Non
- Si oui, expliquez de quelle manière :

<sup>3</sup> Coût auquel un destinataire est confronté lorsqu'il répond à une obligation d'information inscrite dans une loi ou un texte d'application de celle-ci (exemple: taxe, coût de salaire, perte de temps ou de congé, coût de déplacement physique, achat de matériel, etc.).

16. Y a-t-il un impact financier différent sur les femmes et les hommes ? Oui  Non  N.a.
- Si oui, expliquez de quelle manière :

**Directive « services »**

17. Le projet introduit-il une exigence relative à la liberté d'établissement soumise à évaluation<sup>4</sup> ? Oui  Non  N.a.

Si oui, veuillez annexer le formulaire A, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur :  
[www.eco.public.lu/attributions/dg2/d\\_consommation/d\\_march\\_int\\_rieur/Services/index.html](http://www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html)

18. Le projet introduit-il une exigence relative à la libre prestation de services transfrontaliers<sup>5</sup> ? Oui  Non  N.a.

Si oui, veuillez annexer le formulaire B, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur :  
[www.eco.public.lu/attributions/dg2/d\\_consommation/d\\_march\\_int\\_rieur/Services/index.html](http://www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html)

\*

**TEXTE DU PROJET DE LOI**

**Art. 1er.** Le Gouvernement est autorisé à faire procéder à l'aménagement de la transversale de Clervaux (N18-CR340-N7).

**Art. 2.** Les dépenses occasionnées par les travaux visés à l'article 1er ne peuvent pas dépasser le montant de 73.000.000 euros. Ce montant correspond à la valeur de 779,82 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1er octobre 2017. Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, le montant est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix de la construction précité.

**Art. 3.** Les dépenses visées à l'article 2 sont imputables sur les crédits du fonds des routes.

**Art. 4.** Les travaux visés à l'article 1<sup>er</sup> ci-dessus sont déclarés d'utilité publique.

\*

<sup>4</sup> Article 15, paragraphe 2 de la directive « services » (cf. Note explicative, p. 10-11)

<sup>5</sup> Article 16, paragraphe 1, troisième alinéa et paragraphe 3, première phrase de la directive « services » (cf. Note explicative, p. 10-11)

## COMMENTAIRE DES ARTICLES

### Article 1er.

Cet article autorise le Gouvernement à faire procéder à l'aménagement de la transversale de Clervaux (N18-CR340-N7), à savoir :

- Lot 1 : le carrefour de raccordement à la N7/E421 ;
- Lot 2 : le Viaduc Irbich ;
- Lot 3 : la section courante entre le carrefour de raccordement du CR339 et le carrefour de raccordement à la N7 (carrefour non compris) ;
- Lot 4 : la section courante entre le carrefour de raccordement de la N18 et le carrefour de raccordement du CR339, le Viaduc de la Clerve, le Viaduc Olegrëndchen et l'ouvrage « biotope source » y compris un barrage de compensation ;
- Lot 5 : le passage supérieur rétablissant le chemin vicinal longeant la N7.

### Article 2.

Cet article détermine l'enveloppe budgétaire servant au financement du projet, rattachée à l'indice semestriel des prix de la construction valable au 1er octobre 2017 (valeur 779,82). Il comporte en outre la clause usuelle d'adaptation des coûts à l'évolution de cet indice.

### Article 3.

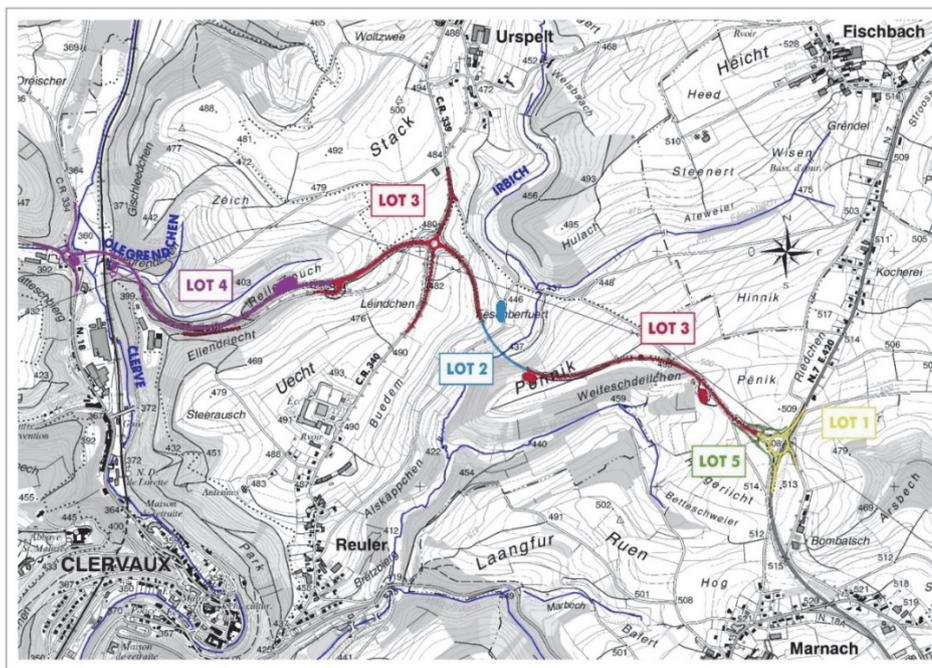
Cet article précise que les dépenses sont imputables sur les crédits du fonds des routes.

### Article 4.

Cet article dispose que les travaux dont question sont déclarés d'utilité publique, afin de pouvoir procéder en cas de besoin aux acquisitions nécessaires par la voie d'expropriations.

\*

## EXPOSE DES MOTIFS



Transversale de Clervaux – Plan de situation générale

## 1 OBJECTIF

L'objet du présent projet de loi consiste à donner la base légale exigée par l'article 80 de la loi modifiée du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'État au financement du projet de construction. Le chantier d'aménagement de la transversale de Clervaux a démarré en 2015 (Lot1 Giratoire sur la N7 à Marnach) et la fin du chantier est prévue été 2022.

Le projet a été inscrit dans la loi budgétaire, une première fois à partir de l'exercice 2011 avec un montant de 33.000.000 €, montant augmenté à 37.500.000 € à partir de l'exercice budgétaire 2016.

Se situant en dessous du seuil de 40.000.000 €, il a été décidé à l'époque de renoncer à faire voter par la Chambre des Députés une loi spéciale de financement.

Or, en cours de l'évolution du projet et des chantiers, divers travaux supplémentaires se sont avérés nécessaires comme par exemple, la construction de plusieurs passages pour petites faunes, la construction d'un ouvrage pour le franchissement d'un biotope, la construction d'une voire agricole dans le cadre du remembrement, le rajout d'une piste cyclable le long du tracé, la construction d'un ouvrage de liaison des chemins vicinaux.

En plus, il est prévu de construire un barrage de compensation sur la Clerve avec un ouvrage de régulation avec un volume de rétention de 20.000 m<sup>3</sup>. Cet ouvrage a été sollicité par l'Administration de la Gestion de l'eau dans le cadre de l'autorisation pour la construction du lycée de Clervaux. S'y ajoute que les études géologiques réalisées dans le cadre de l'étude du Lot 3, ont relevé une géologie fortement accidentée qui nécessite des mesures de stabilisation conséquentes le long du tracé. Finalement, suite à la géologie rencontrée et vu les multiples adaptations, le prix de revient des quatre ouvrages d'art a considérablement augmenté.

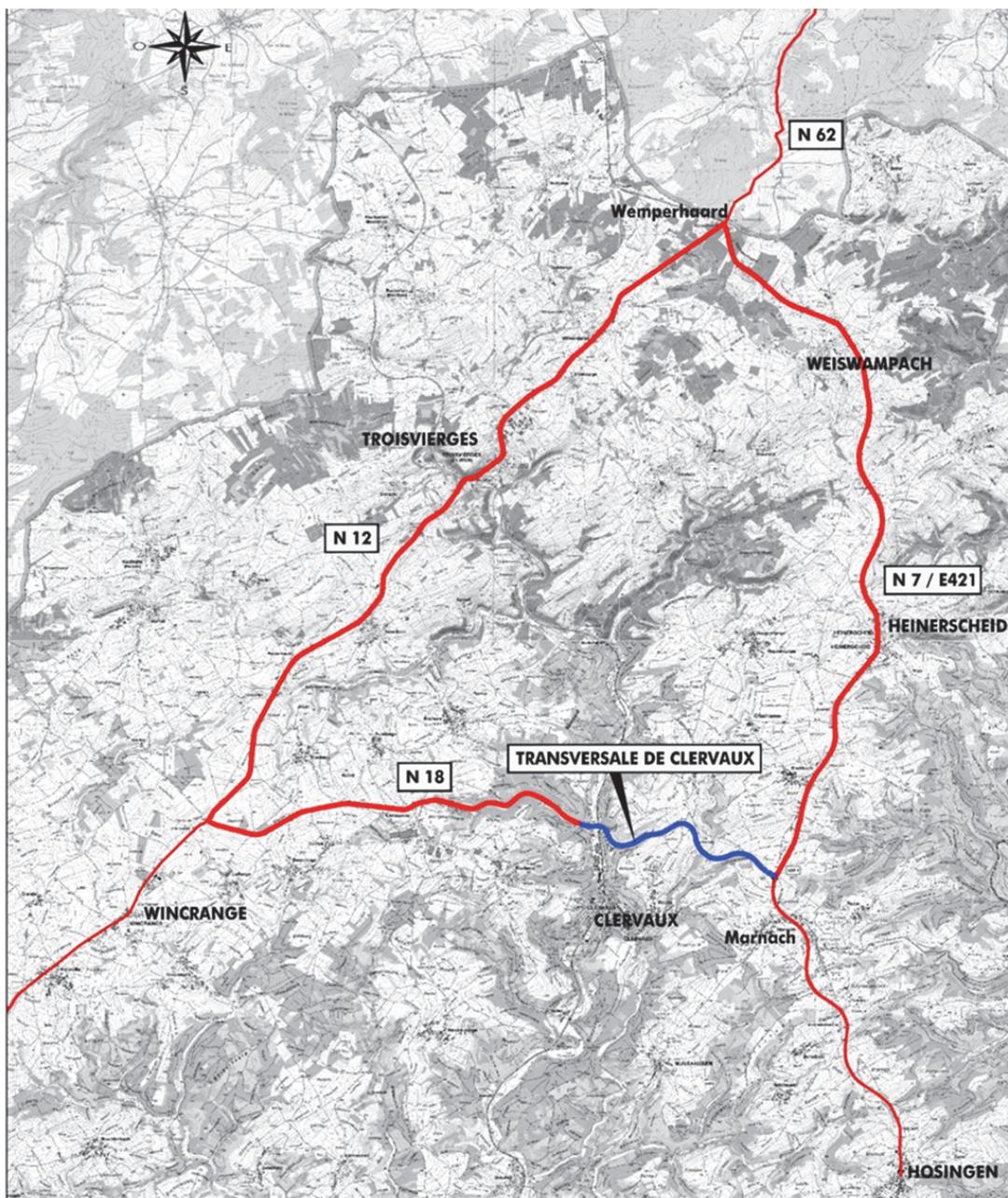
A ces travaux supplémentaires se rajoute l'augmentation du taux de la TVA en 2015 ainsi que l'adaptation régulière du coût de l'indice de la construction.

\*

## 2 PREAMBULE

La Transversale de Clervaux prévoit de rallier la N18 à la Route Européenne E421 (N7) en contournant la Ville de Clervaux par le Nord.

La route projetée, faisant partie intégrante de la N18, constitue un maillon essentiel d'un réseau routier de haut niveau de la région Nord du pays présentant une structure triangulaire dont les côtés convergeant à Wemperhaard sont formés par la N12 à l'Ouest ainsi que la E421/N7 à l'Est, et dont la N18 constitue la base dès lors complétée par la Transversale de Clervaux.



Plan de localisation / Réseau routier structurant

Le réseau structurant précité est rattaché à la grande voirie nationale et internationale, à savoir :

- l'autoroute A27/A60 (Liège – Malmédy – Bitburg – Wittlich) via la N62 belge côté Nord ;
- l'autoroute A26 belge via la N12 à l'Ouest ;
- la Route du Nord (A7) via la E421/N7 côté Est.

Au niveau local et national, la Transversale de Clervaux permet de rattacher la zone d'activités de Lentzweiler / Eselborn à la Route Européenne E421 (N7) à l'Est en contournant la Ville de Clervaux et en délestant les routes à faible gabarit traversant les petits villages de la région.

En effet, ces routes sont actuellement empruntées en « itinéraire bis », notamment par le trafic lourd en provenance et à destination des zones d'activités.

\*

### 3 DESCRIPTION DU PROJET

#### 3.1 Historique du projet

En 1999, l'Administration des Ponts et Chaussées a analysé la faisabilité géométrique d'un rattachement du CR340 (Reuler-Urspelt) à la N7.

L'analyse préconise un point de raccordement à la N7 au sud de Fischbach (Heinerscheid) permettant de capter le trafic en provenance et à destination du Sud via la N7, le trafic Nord bénéficiant d'un itinéraire balisé via les CR338 et CR335 à l'écart de toute agglomération.

Suite à une étude de trafic menée en 2001, il est proposé de prolonger cette nouvelle route jusqu'au carrefour N18/CR334 afin de réaliser un raccordement transversal N12-N7 via la N18 en contournant la Ville de Clervaux par le Nord.

Sur la base des points de raccordement identifiés à hauteur de la N18 et de la N7, quatre variantes de tracé ont été analysées en 2005, ainsi qu'une cinquième variante en 2007 au stade d'Avant-projet sommaire.

A l'issue de ces analyses comparatives, la « variante combinée 1 » de l'Avant-projet sommaire 2005 est retenue pour la suite des études détaillées sur la base des critères d'intégration paysagère et de coûts des travaux.

#### 3.2 Description technique du tracé

##### *Tracé en plan et profil en long*

La Transversale de Clervaux traverse un site rural et forestier à relief accidenté.

L'objectif premier de la conception du tracé est la bonne intégration paysagère imposant un gabarit d'une largeur adaptée et des sinuosités plus prononcées.

La route ne présente donc volontairement pas les caractéristiques d'une voie express rectiligne et à chaussées séparées, en revanche, les critères de dimensionnement tiennent compte d'une circulation en toute sécurité d'une part de trafic lourd importante dans la zone d'étude. Aussi, à titre d'exemple, la route dispose d'une voie additionnelle sur une section en particulier qui présente une forte déclivité en rampe, permettant dès lors le dépassement en toute sécurité des véhicules lents.

Le projet présente une longueur d'environ 3,7 km et comporte 3 ouvrages d'art d'envergure, 3 ouvrages ponctuels rétablissant d'une part les écoulements superficiels et servant d'autre part de passage pour petite faune, ainsi qu'un passage supérieur rétablissant la voirie secondaire connexe.

La route dispose de 6 bassins de rétention assurant également le traitement qualitatif des eaux de ruissellement générées au droit de la plate-forme routière.

La Transversale de Clervaux est connectée à l'actuel point d'intersection entre la N18 et le CR334. Ce carrefour est prévu d'être réaménagé comme giratoire marquant l'entrée Nord de l'agglomération de Clervaux.

Le tracé se dirige en direction Est en franchissant la vallée de la Clerve moyennant un ouvrage de 156m de long qui permet d'enjamber la rivière avec les prés inondables, la plate-forme ferroviaire de la ligne du Nord, ainsi qu'un chemin forestier situé en lisière de la zone boisée attenante.

La route tient compte d'un projet de revalorisation écologique de la Clerve réalisé dans le cadre de mesures anticrues connexes.

La route enjambe par la suite le vallon du Olegrëndchen moyennant un viaduc. En aval de cet ouvrage de 86m de long, la route s'insère à flanc de colline en suivant le versant Sud abrupte du vallon au lieu-dit Reilerbouch, étant implantée en contrebas du CR339 jusqu'au point de raccordement avec le CR340.

Le CR339 est renaturé sur une section de quelque 400 m précédant le point de raccordement au CR340 et est dès lors rattaché à la Transversale de Clervaux moyennant un nouveau carrefour en T situé en amont de la section précitée.

Le croisement avec le CR340 Reuler/Urspelt constitue un point de raccordement médian entre les points d'extrémités situés au droit de la N18 à l'Ouest respectivement de la N7 du côté Est.

Le croisement entre la Transversale de Clervaux et le CR340 est aménagé comme carrefour giratoire entaillant la crête topographique qui surplombe la vallée de la Clerve d'une part, et le vallon de la Irbich d'autre part.

La section N18 – CR340 présente la plus forte déclivité du projet, à savoir 6,4%, sur une distance de quelque 1,4 km. Une analyse des différentiels de vitesse entre véhicules légers et véhicules lourds a montré l'opportunité de l'intégration d'une voie additionnelle en rampe (gabarit 2+1) assurant les manœuvres de dépassement en toute sécurité.

En aval du croisement avec le CR340, la route enjambe le vallon de l'Irbich qui sépare la crête topographique Reuler/Urspelt du plateau *Pënnik*. Le choix du tracé en plan qui suit les points hauts du terrain d'une part, et l'intégration d'un ouvrage de franchissement de 300 m de long d'autre part, permettent de limiter les déclivités au vu de la topographie accidentée et assurent une bonne intégration paysagère.

La route suit le relief topographique en bordure de la zone boisée Weifeschdelchen. La succession de remblais et de déblais permet l'insertion de deux cadres servant d'ouvrages hydrauliques et de passages pour petite faune, ainsi que d'un passage supérieur rétablissant le chemin vicinal longeant la N7.

La jonction à la N7 est réalisée moyennant un carrefour giratoire auquel est rattachée également la rue vicinale Bombatsch.

### ***Liaison cyclable N18 – N7***

Le projet prévoit l'intégration d'une liaison cyclable entre la N18 et la N7 empruntant l'itinéraire suivant, à savoir :

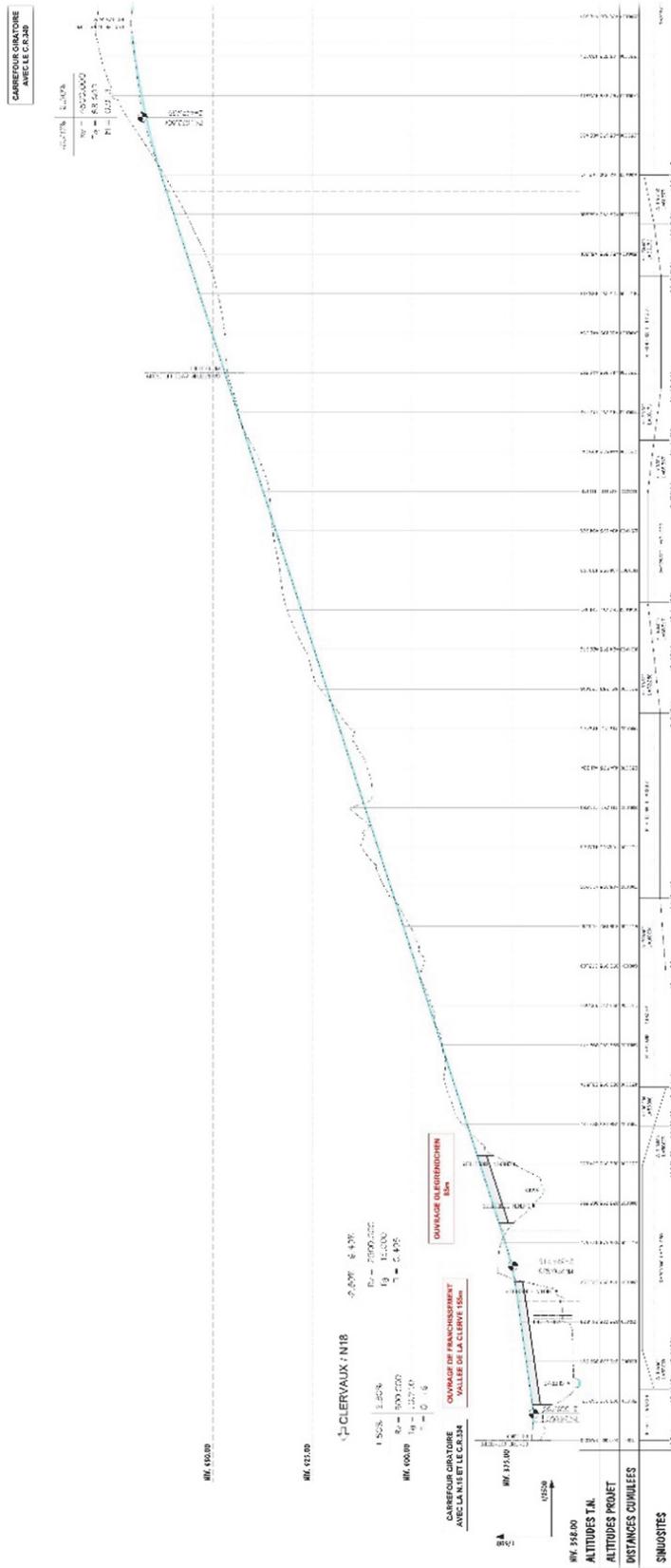
- Insertion d'une piste cyclable bidirectionnelle sur le trottoir de service des viaducs de la Clerve et Olegrëndchen du côté Sud sur une section de 0,36 km de long (raccordement prévu à l'itinéraire cyclable de la PC21) ;
- Passage de la piste cyclable par un chemin forestier existant à réaménager localement et débouchant sur le CR339 (section de 0,49 km) ;
- Balisage d'un itinéraire cyclable sur le CR339 longeant la Transversale de Clervaux sur une section de 1,16 km ;
- En amont du carrefour de raccordement du CR339, insertion d'une piste cyclable bidirectionnelle sur l'accotement côté Sud de la Transversale de Clervaux séparée moyennant un dispositif de retenue sur une section de 0,54 km de long jusqu'au croisement avec le CR340 ;
- Passage de la piste cyclable sur le côté Nord de la Transversale de Clervaux au droit du croisement avec le CR340 avec insertion de la piste cyclable bidirectionnelle sur l'accotement Nord et par la suite sur le trottoir de service du viaduc Irbich sur une section de 0,62 km de long ;
- Passage de la piste cyclable par un nouveau chemin agricole longeant la Transversale de Clervaux du côté Nord sur une section de 1,06 km de long jusqu'au point de raccordement avec la piste cyclable régionale « Jardins à suivre » qui enjambe la Transversale de Clervaux moyennant le nouveau passage supérieur situé en amont du carrefour de raccordement à la N7.



*Tracé en plan Section N18 – CR340, sans échelle*



*Tracé en plan Section CR340 – E421/N7, sans échelle*



Profil en long Section N18 – CR340 sans échelle



### 3.3 Découpage en lots

Le projet de la Transversale de Clervaux est divisé en 5 lots, à savoir :

- Lot 1 : le carrefour de raccordement à la N7/E421 ;
- Lot 2 : le Viaduc Irbich ;
- Lot 3 : la section courante entre le carrefour de raccordement du CR339 et le carrefour de raccordement à la N7 (carrefour non compris) ;
- Lot 4 : la section courante entre le carrefour de raccordement de la N18 et le carrefour de raccordement du CR339, le Viaduc de la Clerve, le Viaduc Olegrëndchen et l'ouvrage « biotope source » ;
- Lot 5 : le passage supérieur rétablissant le chemin vicinal longeant la N7.

### 3.4 Caractéristiques techniques

La Transversale de Clervaux est une route en rase campagne dimensionnée pour une vitesse de base de 70 km/h tenant compte de l'intégration de la route dans une zone à relief difficile.

La route présente la fonction de « transit et liaison ».

La circulation sur la chaussée est limitée aux véhicules à moteur. La route prévoit l'intégration d'un itinéraire cyclable parallèle ralliant la N18 à la N7.

Le profil type retenu en section courante présente un gabarit revêtu de 8m, comprenant :

- deux voies de circulation d'une largeur de 3,50 m chacune ;
- deux bandes dérasées de droite de 0,50 m de large comprenant le marquage au sol.

Au droit de la montée depuis la N18 vers le CR340, la route prévoit l'agencement d'une voie additionnelle sécurisant les manœuvres de dépassement.

Sur cette section en particulier, le profil type présente un gabarit revêtu de 12,50m, comprenant :

- deux voies de circulation d'une largeur de 3,25 m (voie additionnelle) respectivement 3,50 m (voie de droite) dans le sens de la montée ;
- une voie de circulation de 3,50 m en descente ;
- un espace séparant les voies circulant en sens opposé de 1,00 m (localement 1,80 m avec dispositif de retenue médian) ;
- une bande dérasée de droite de 0,50 m de large comprenant le marquage au sol le long des voies montantes ;
- une bande dérasée de droite de 0,75 m de large comprenant le marquage au sol le long de la voie descendante.

Les bords extérieurs de la chaussée seront équipés de dispositifs de retenue.

Les accotements sont stabilisés et présentent une largeur de 1 m en déblai et de 2 m en remblai.

Les eaux de ruissellement issues de l'assise routière sont recueillies dans des fossés, cunettes et filets béton longeant l'accotement, et sont acheminées moyennant des collecteurs vers des bassins de rétention avant évacuation vers les cours récepteurs.

Les talus présentent une inclinaison de 1 vertical pour 2 horizontal dans la mesure où les conditions de terrain le permettent. Les conditions géotechniques, la disponibilité des terrains et les critères relatifs à l'intégration paysagère induisent localement le recours à des mesures constructives spécifiques tels la terre armée, des soutènements par gabions ou encore des stabilisations de falaises quasi-verticales par ancrages.

La piste cyclable connexe intégrée sur l'accotement en section courante ou bien sur le trottoir de service au niveau des ouvrages de franchissement dispose d'une largeur de 2,50 m au vu de l'assise disponible.



### **3.5 Changement du réseau routier / Rétablissement des voies de communication**

La Transversale de Clervaux est rattachée à la N18 moyennant un carrefour giratoire au droit de l'actuel carrefour en T avec le CR334 qui subira un léger redressement.

Les infrastructures situées dans la vallée de la Clerve respectivement le vallon du Olegrëndchen ne sont pas impactées grâce au recours à des ouvrages de franchissement d'envergure.

Au point de croisement avec la Transversale de Clervaux, le CR340 est localement redressé notamment au niveau de son profil en long. Par ailleurs le raccordement du CR339 au CR340 y est supprimé. Le CR339 est renaturé sur quelque 400 m avec conservation de l'alignement d'arbres et est rattaché directement à la Transversale de Clervaux moyennant un nouveau carrefour en T.

Le réseau local de chemins agricoles impacté entre le plateau Pënnik et le point de raccordement de la nouvelle route à la N7 est rétabli moyennant un nouveau chemin longeant la Transversale de Clervaux du côté Nord. Ce chemin est réalisé dans le cadre du projet de remembrement.

Le chemin vicinal existant coupé à hauteur du nouveau carrefour de raccordement à la N7 est rétabli par un passage supérieur. La Rue Bombatsch est directement rattachée au nouveau carrefour giratoire de la N7.

### **3.6 Evaluation des incidences sur l'environnement et mesures compensatoires**

Les études de génie civil ont été accompagnées par des études spécifiques ayant porté sur l'évaluation des incidences sur l'environnement, et proposant également des mesures concrètes visant à compenser l'impact du projet sur les biotopes recensés.

La réalisation du projet implique un concept de mesures compensatoires visant à remédier, réduire ou compenser l'ensemble des impacts générés.

Les mesures de compensation sont définies sur la base du calcul du bilan des biotopes selon la *Biotoptypenbewertung Baden-Württemberg* (LFU 2005). Afin d'équilibrer le bilan écologique il est notamment prévu de réaliser des plantations, d'extensifier des prairies, de renaturer des cours d'eau et routes désaffectées.

En vue de réduire les nuisances, le projet prévoit les mesures constructives suivantes :

- La largeur de l'assiette routière est réduite au strict minimum au niveau du versant boisé surplombant le Olegrëndchen moyennant le recours à des talus quasi-verticaux renforcés par des géogrilles (terre armée) et revégétalisés ;
- Dans le versant précité, la route enjambe un biotope qu'elle ne peut contourner moyennant un ouvrage sur pilotis de 32 m de long préservant ainsi cette dépression qui donne naissance à un petit ruisseau s'écoulant vers le bas de la pente en y formant une zone plus grande détrempeée ; cet ouvrage sert également de passage pour la petite faune ;
- Au lieux-dits Reilerbouch et Weifeschdelchen le tracé routier est optimisé en s'éloignant au mieux des biotopes sources et en évitant une implantation en déblai qui intercepterait les écoulements souterrains dans le manteau d'altération ; sous l'assise des remblais respectifs, le projet prévoit la réalisation d'une couche drainante permettant de rétablir les écoulements souterrains existants ;
- Le projet prévoit systématiquement un traitement qualitatif et quantitatif des eaux de ruissellement générées sur les surfaces routières moyennant des bassins à ciel ouvert, ainsi que des zones de tranquillisation au droit des points de rejet des eaux dans le cours récepteur ; en particulier, les eaux issues du bassin de rétention au lieu-dit Weifeschdelchen, de même que les eaux s'écoulant par les deux ouvrages hydrauliques situés à proximité, sont déviées localement afin d'éviter toute perturbation des biotopes sources attenants.

Les mesures de compensation suivantes sont prévues en vue de compenser les nuisances, à savoir :

- Un projet de revalorisation écologique de la Clerve est prévu du côté amont du viaduc de la Clerve ; ce projet s'inscrit dans le cadre des mesures anti crues connexes dans la vallée de la Clerve ;
- Il est prévu de renaturer le CR339 sur une section de quelque 400m à l'approche de l'actuel point de raccordement au CR340 en conservant l'alignement des tilleuls attendant ; ceci constitue une mesure complémentaire permettant de compenser l'effet d'étanchéification des nouvelles aires de circulation ;

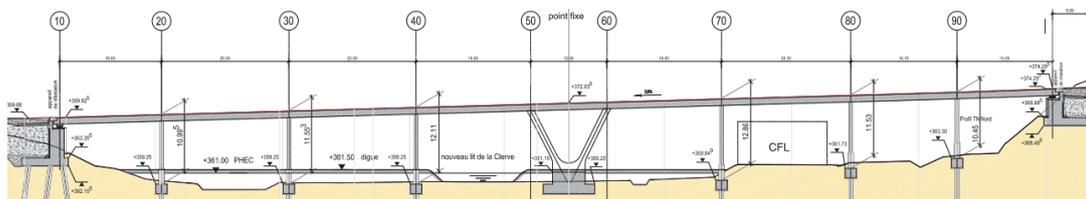
- Le projet prévoit des plantations d'arbres le long de l'axe routier conformes aux dispositions de sécurité, permettant d'améliorer l'intégration paysagère ; ainsi la nouvelle route s'insère également dans le contexte des infrastructures existantes disposant d'alignements d'arbres ;
- La possibilité de reboiser une zone pour matériaux excédentaires sur le plateau Pënnik permet de compenser les déboisements à réaliser au droit de l'assiette de la nouvelle route ;
- Une exploitation extensive des terrains aux alentours des biotopes sources recensés constituerait une mesure compensatoire complémentaire.

\*

## 4 OUVRAGES D'ART

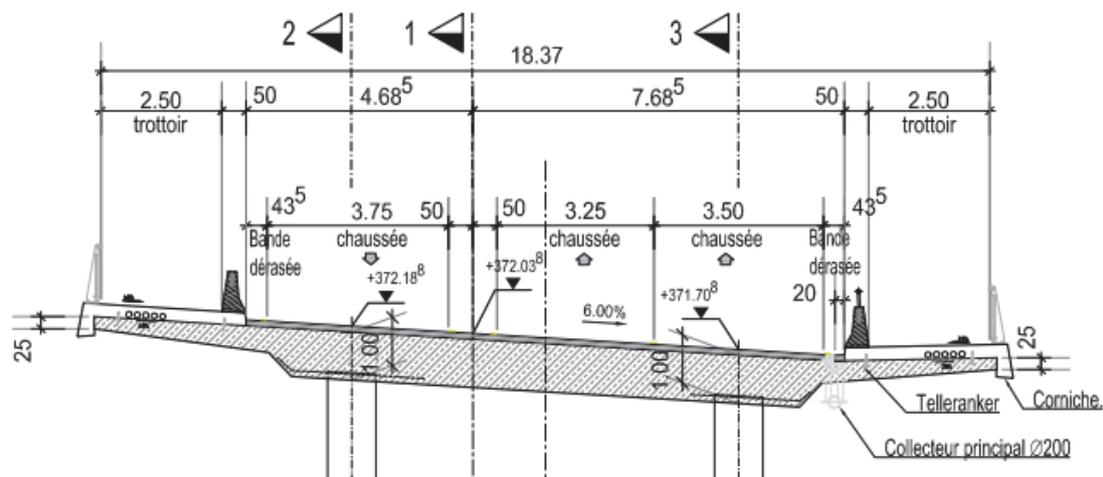
### 4.1 Viaduc de la Clerve

L'ouvrage enjambe la vallée de la Clerve en présentant une longueur totale de 156 m composée de 9 travées (16 m + 20 m + 20 m + 18 m + 12 m + 18 m + 20,30 m + 16,70 m + 15 m). La hauteur maximale entre le tablier et le fond de la vallée est de l'ordre de 12 m. L'ouvrage permet ainsi de franchir 3 voies de chemin de fer (gabarit minimum 6,50m) ainsi que la Clerve.



Le tablier présente une largeur globale de 18,37 m mesurée entre garde-corps permettant d'accueillir trois bandes de circulation et deux trottoirs dont un est réservé à la nouvelle liaison cyclable N18 – N7.

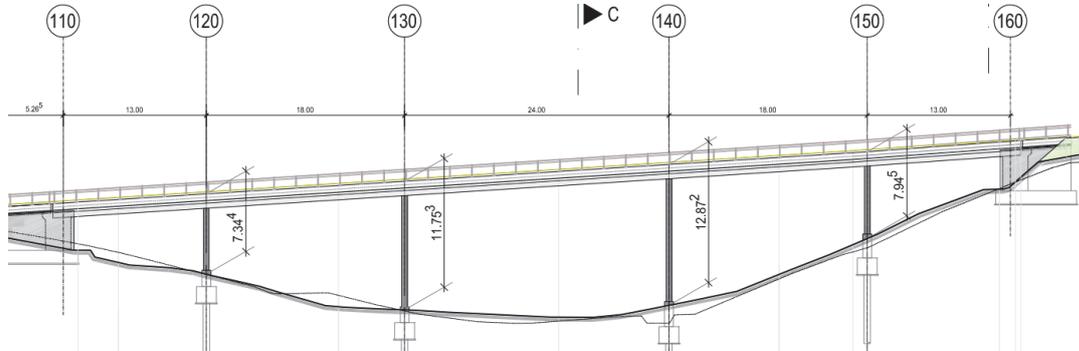
L'ouvrage est du type semi-intégral se caractérisant par des piles encastées dans le tablier et des appuis et joints traditionnels au droit des deux culées. Le point fixe de l'ouvrage dans le sens longitudinal se trouve à mi-longueur de l'ouvrage. Le point fixe est réalisé à l'aide d'une double pile en forme de « V » encastée dans le tablier. L'ensemble de l'ouvrage repose sur des piles circulaires de hauteurs variant entre 10 m et 12 m. A l'exception de la pile en « V », tous les appuis (piles et culées) sont fondés sur des fondations profondes (pieux forés en béton armé). Les charges de trafic sont reprises par un tablier plein précontraint dans le sens longitudinal et transversal. L'ouvrage est entièrement construit de manière traditionnelle sur site. Dans le but de limiter l'impact sur le trafic ferroviaire (coupures de voies), il est prévu d'installer un platelage de protection (structure étanche) au-dessus de la ligne ferroviaire.



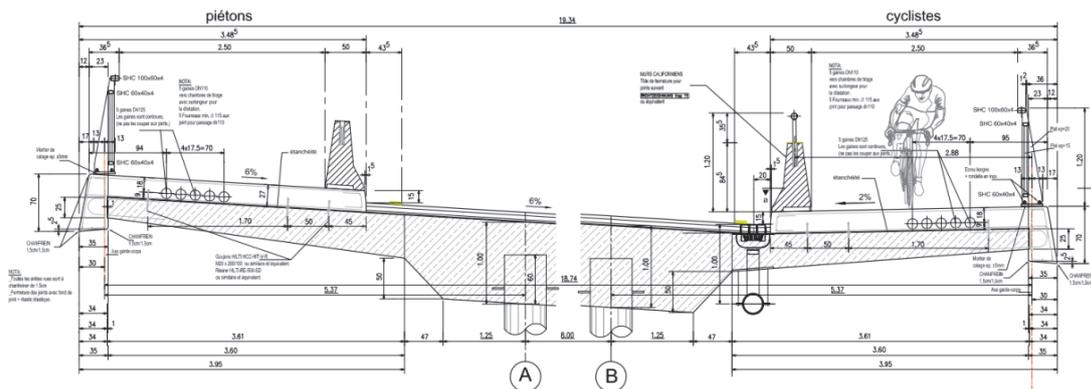
## 4.2 Viaduc Olegrëndchen

L'ouvrage enjambe le vallon du Olegrëndchen en présentant une longueur totale de 86 m composée de 5 travées (13 m + 18 m + 24 m + 18 m + 13 m).

La hauteur maximale entre le tablier et le fond de la vallée est de l'ordre de 12 m.



Le tablier présente une largeur globale de 18,37 m mesurée entre garde-corps permettant d'accueillir trois bandes de circulation et deux trottoirs dont un est réservé à la nouvelle liaison cyclable N18 – N7.



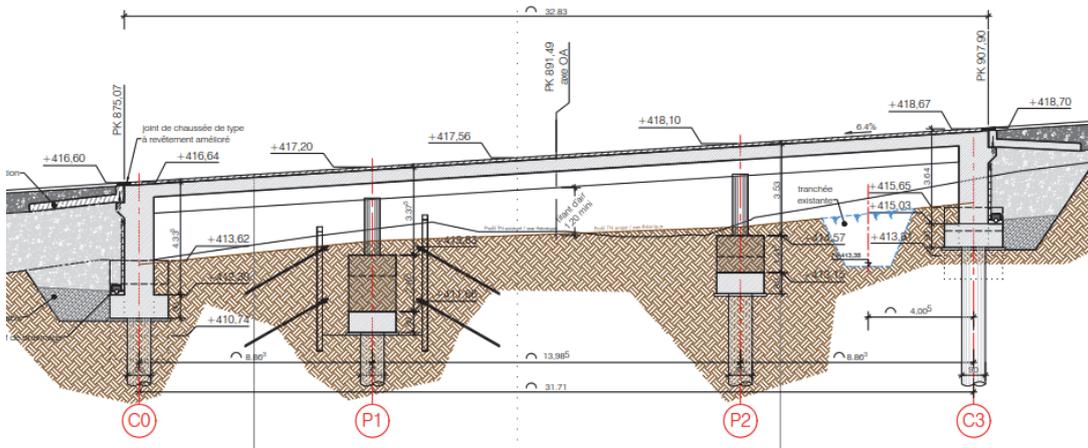
A l'instar du viaduc de la Clerve, l'ouvrage « Olegrëndchen » est du type pont semi-intégral présentant des appuis et joints de chaussée uniquement au niveau des culées. Le mode de construction correspond à celui du viaduc de la Clerve.

Le long du bord Sud de la chaussée, la continuité entre les ouvrages de la Clerve et du Olegrëndchen est assurée moyennant un ouvrage de soutènement limitant la largeur de la plate-forme implantée dans un versant à relief accidenté.

L'ouvrage est fondé sur des fondations profondes.

En tête du soutènement, la piste cyclable est intégrée en porte-à-faux créant ainsi la continuité visuelle entre les deux ouvrages de franchissement.





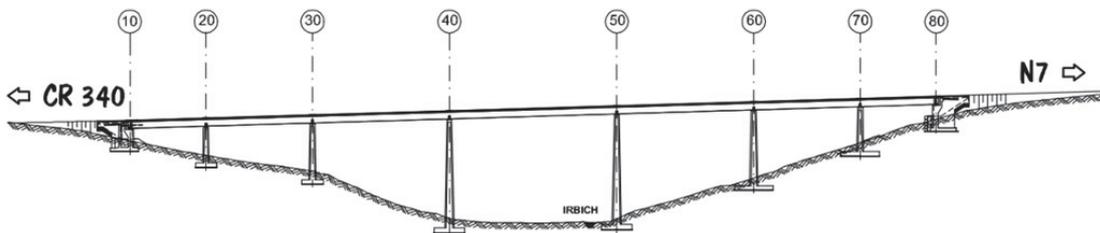
L'ouvrage sera réalisé de manière traditionnelle sur site (coffrage, ferrailage, bétonnage).

#### 4.4 Viaduc Irbich

L'ouvrage enjambe le vallon de l'Irbich en présentant une longueur totale de 265 m composée de 7 travées (25 m + 35 m + 45 m + 55 m + 45 m + 35 m + 25 m).

La hauteur maximale entre le point bas de la vallée et le tablier est de l'ordre de 38 m.

Le tablier présente une largeur globale de 13,87 m mesurés entre garde-corps. Ce gabarit intègre deux bandes de circulation, un trottoir de service et un trottoir réservé pour l'itinéraire cyclable N18 – N7.

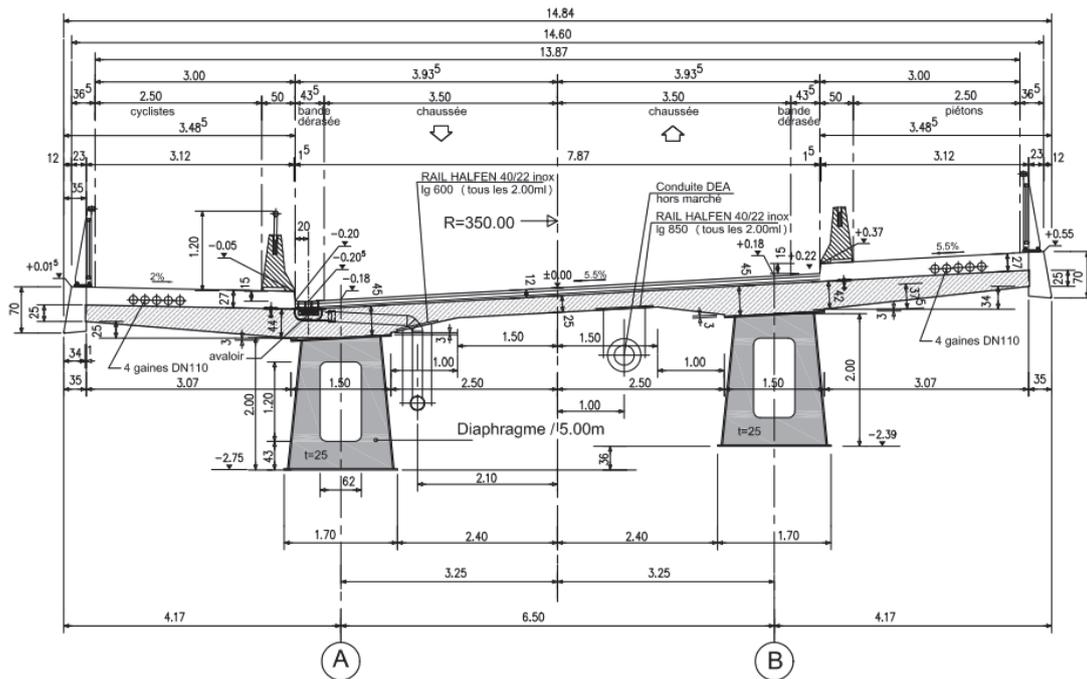


Le tablier repose sur des piles creuses en béton armé (hauteur allant de 10 m à 35 m) permettant un accès aux appuis de l'ouvrage.

Toutes les piles reposent sur des fondations superficielles.

Les charges de trafic sont reprises par une dalle en béton armé d'une épaisseur minimale de 25 cm aux extrémités d'encorbellement ainsi qu'à l'axe médian de l'ouvrage et d'une épaisseur maximale de 44 cm au droit des caissons ; la dalle repose sur des caissons métalliques soudés étanches pour former une section mixte acier béton. Les caissons ont une hauteur constante de 2 m mesurés à l'axe des éléments. Les semelles supérieures ont une largeur de 1,50 m et les semelles inférieures une largeur de 1,70 m. Les tôles utilisées ont des épaisseurs variant entre 20 mm et 70 mm.

L'ensemble des piles et culées est réalisé de manière traditionnelle (coffrage, ferrailage, bétonnage sur site). La charpente métallique cependant est partiellement réalisée et mise en peinture en usine, puis transportée à l'aide de convois exceptionnels sur chantier pour être assemblée sur une aire de montage se situant derrière la culée Est. A partir de cette plateforme, la charpente est lancée en plusieurs phases pour joindre la culée Ouest. Après réglage et scellement des appuis, la charpente est complétée par la mise en œuvre de la dalle de roulement en béton armé. Celle-ci est prévue d'être réalisée à l'aide d'un coffrage mobile. Après le bétonnage du hourdis suivent les travaux d'étanchéité, d'équipement et de finitions.

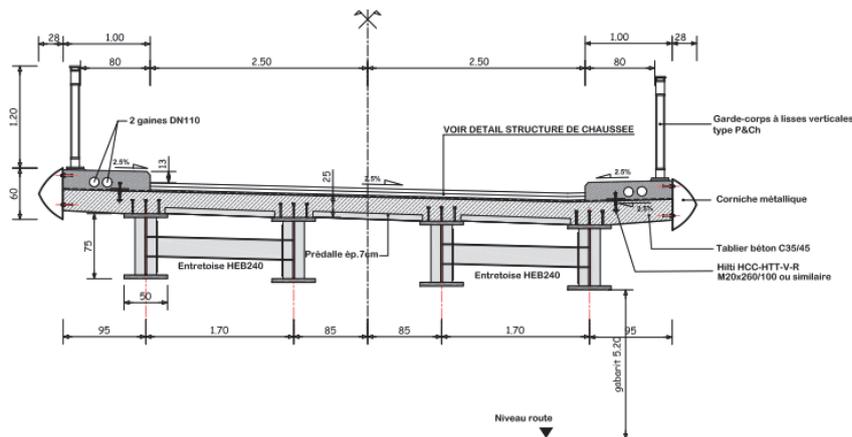


#### 4.5 Passage supérieur

Le passage supérieur se situe à proximité du carrefour de raccordement de la Transversale de Clervaux à la N7. L'ouvrage permet de rétablir la voirie vicinale longeant la N7 du côté Ouest. Cette voirie est empruntée notamment par la piste cyclable régionale « Jardins à suivre » du parc naturel de l'Our à laquelle est rattachée la nouvelle liaison cyclable N18 – N7.

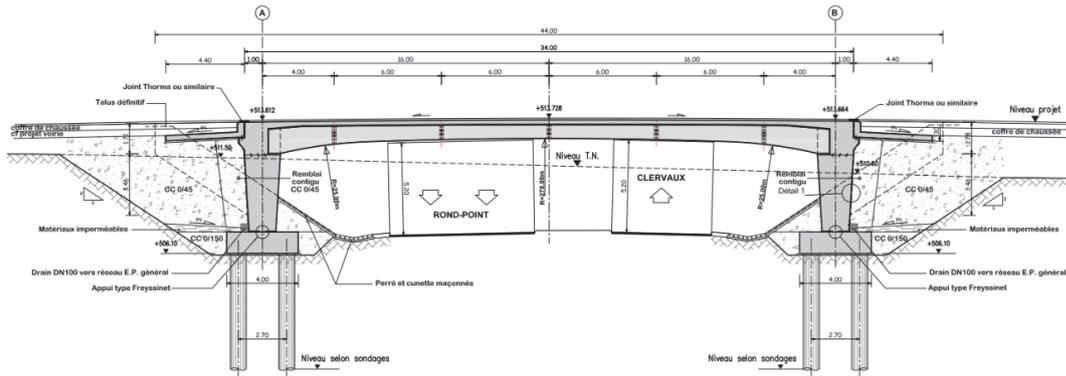
L'ouvrage franchit la Transversale de Clervaux avec une portée unique de 32 m.

L'ouvrage présente une largeur de 6,60 m mesurée entre garde-corps. La largeur libre carrossable est volontairement limitée à 5 m. Les deux trottoirs de service présentent une largeur de 0,80 m.



Les charges de trafic sont reprises par une dalle en béton armée d'une épaisseur de 25 cm reposant sur 4 poutrelles reconstituées soudées (PRS) d'une hauteur de 55 cm. Cette configuration de la section transversale permet de garantir un gabarit libre sous l'ouvrage de 5,20 m.

L'ouvrage proposé est du type pont intégral à section mixte (acier-béton). Ce type d'ouvrage ne nécessite donc pas le recours à des appuis et joints, visant ainsi à réduire l'entretien et à augmenter la durabilité.



La construction de l'ouvrage est réalisée partiellement en usine. Les poutrelles métalliques sont fabriquées et mises en peinture en usine, puis transportées sur chantier pour être posées sur les massifs des culées en béton armé. Après pose et réglage des poutrelles, des prédalles sont posées sur le hourdis servant comme coffrage perdu. Après bétonnage de la zone sur appui, le bétonnage de la travée peut se faire sans étançonnage. La réalisation de l'ouvrage se termine par les travaux d'étanchéité et de finitions.

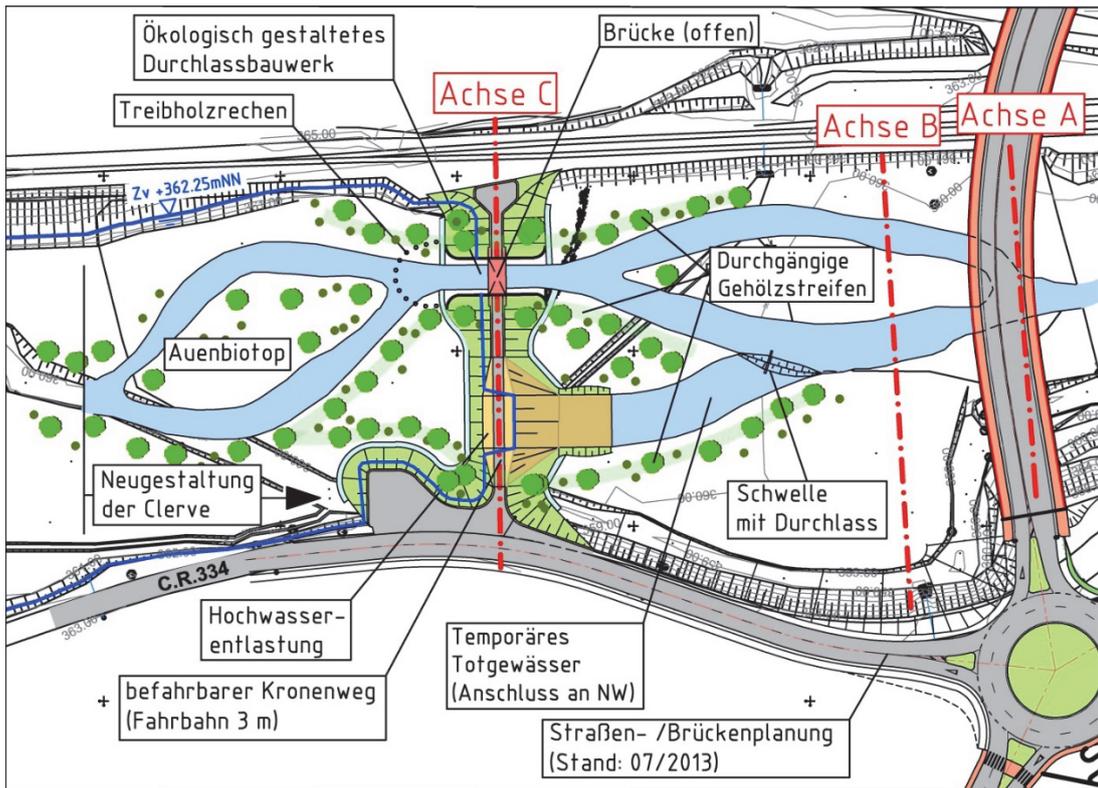
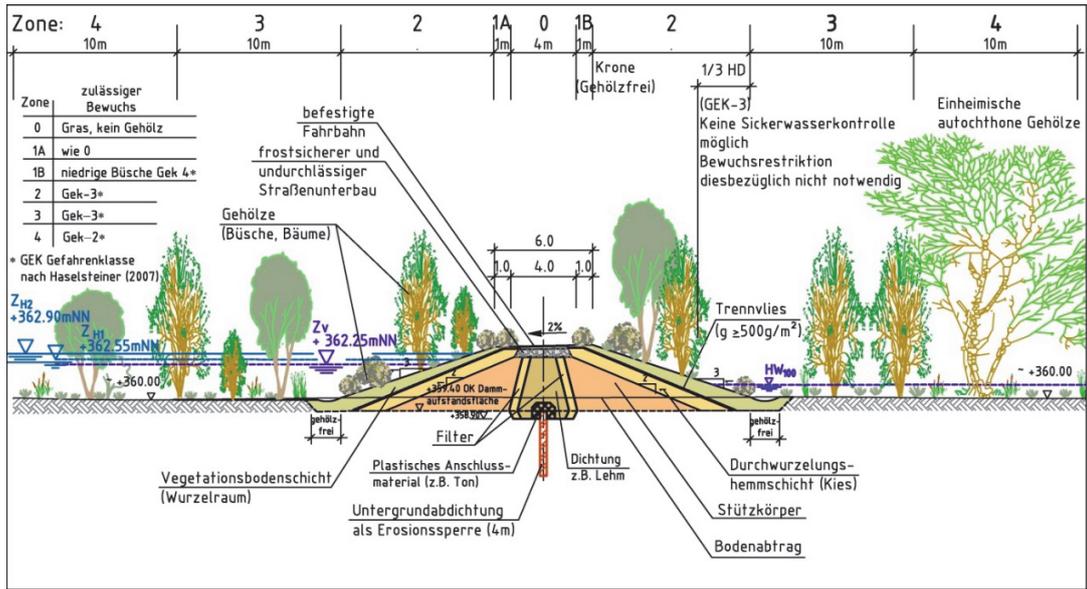
#### 4.6 Ouvrages hydrauliques / petite faune

Les deux ouvrages hydrauliques qui servent également de passage pour petite faune sont réalisés sous forme de cadres fermés en béton armé, réalisés de manière traditionnelle (coffrage, ferrailage, bétonnage sur place).

\*

### 5 BARRAGE DE COMPENSATION SUR LA CLERVE

Les études hydrauliques dans la vallée de la Wiltz/Clerve dans l'emprise du nouveau Lycée Edward Steichen ont conduit à retenir dans l'autorisation Eau plusieurs mesures pour la gestion des hautes eaux. Une de ces mesures de compensation consiste à l'aménagement d'un barrage pour la retenue d'un volume d'eau de 20.000 m<sup>3</sup> à réaliser en amont du Lycée Edward Steichen. Le volume de rétention est généré par la construction d'une digue de retenue (dénommé barrage) avec ouvrage de régulation d'une hauteur de l'environ 4,00 mètres et d'une longueur d'environ 120 mètres. La digue sera aménagée de manière à avoir aucun effet négatif sur la continuité écologique du cours d'eau Wiltz/Clerve.



\*

## 6 ASSAINISSEMENT

La route projetée se situe dans le bassin versant de la Clerve respectivement du ruisseau de l'Irbich qui débouche dans la Clerve à Drauffelt à quelque 6 km au Sud.

L'assainissement routier permet de collecter et d'évacuer les eaux de pluie tombées dans l'emprise des aménagements routiers.

Cette évacuation est nécessaire pour éviter toute accumulation d'eau sur les chaussées, qui dégraderait les conditions de sécurité des usagers (augmentation des projections d'eau, augmentation des risques d'aquaplaning).

L'assainissement de la plateforme se fait à l'aide de fossés à ciel ouvert et collecteurs. Les eaux pluviales collectées sont acheminées gravitairement en direction des points bas où sont implantées des bassins de rétention avant tout rejet dans le milieu naturel.

Les bassins de rétention remplissent deux tâches principales dans le cadre de l'assainissement des bassins versants routiers, à savoir :

- Servir d'ouvrage d'entrestockage du surplus de volume d'eaux pluviales produit par les surfaces de la nouvelle voirie par rapport aux débits superficiels générés en situation actuelle ;
- Servir d'ouvrage de captage des matières polluantes issues soit du fonctionnement normal de la circulation, soit d'un sinistre, et pouvant nuire à l'environnement naturel et humain.

Le dimensionnement hydraulique et les dispositions constructives des bassins sont conformes aux prescriptions techniques de la RiStWag, de la RAS-Ew et de l'ATV 117 (DWA – A117), ainsi que de l'instruction technique ALU-21/01.

La combinaison des fonctions de rétention et de traitement qualitatif en un seul bassin permet de limiter aux mieux les besoins en surface et d'optimiser les coûts de construction relatifs aux ouvrages d'assainissement de la route.

En vue d'optimiser l'intégration paysagère des ouvrages et de faciliter leur contrôle, le projet prévoit l'aménagement de bassins ouverts en terre.

Le débit d'étranglement à la sortie du bassin est limité au débit des eaux pluviales générées par les surfaces contenues dans la future emprise routière étant considérées avec leurs caractéristiques hydrologiques dans l'état actuel. Afin de relever au maximum le niveau de sécurité par rapport aux cours récepteurs, ces débits sont calculés pour une période de retour annuelle.

En ce qui concerne les débits générés par le projet, les débits d'entrée des bassins sont évalués en considérant les degrés d'étanchéification respectifs des surfaces revêtues et non revêtues, associés à une pluie de période de retour décennale.

Le débit généré par la route pour une pluie décennale de 15 minutes est à la base du dimensionnement de l'ouvrage d'entrée du bassin, de la paroi siphonide agencée à la sortie du bassin, ainsi que du déversoir de secours situé en aval de la paroi siphonide.

Les eaux récupérées par la nouvelle route sont guidées vers six bassins de rétention, à savoir :

- Deux bassins situés de part et d'autre de la Clerve ;
- Un bassin situé au lieu-dit Reilerbouch rejetant les eaux dans le ruisseau Baach débouchant dans la Clerve au lieu-dit Olegrëndchen ;
- Deux bassins situés de part et d'autre du ruisseau Irbich débouchant dans la Clerve à Drauffelt ;
- Un bassin situé au lieu-dit Weifeschdellchen rejetant les eaux dans le ruisseau Spelleschbaach débouchant dans l'Irbich en contrebas du plateau Pënnik.

L'intégration des trois ouvrages de franchissement de la Clerve, de l'Olegrëndchen et de l'Irbich, ainsi que de l'ouvrage à flanc de colline enjambant un biotope source permettent de limiter l'incidence de la route sur les écoulements en surface des bassins versants externes. Le rétablissement complet des écoulements superficiels implique le recours à 4 ouvrages hydrauliques complémentaires, à savoir :

- Deux ouvrages hydrauliques au lieu-dit Reilerbouch vers le ruisseau Baach débouchant dans la Clerve ;
- Deux ouvrages hydrauliques au lieu-dit Weifeschdellchen vers le ruisseau Spelleschbaach débouchant dans l'Irbich.

A la sortie des ouvrages hydrauliques, l'effet de concentration des écoulements est réduit moyennant des zones de tranquillisation. En cas de besoin ces écoulements sont localement déviés afin de contourner des biotopes sources sensibles.

\*

## 7 EMPRISES TERRAIN

La zone d'implantation de la Transversale de Clervaux a fait l'objet d'un projet de remembrement.

L'enveloppe de la nouvelle infrastructure routière a été définie dans le cadre des études d'Avant-projet, et a été intégrée dans le projet de remembrement précité.

Les modifications postérieures du projet, tel par exemple l'insertion d'un itinéraire cyclable entre la N18 et la N7, ont conduit à des mesures constructives respectant le couloir défini pour la nouvelle infrastructure routière et faisant actuellement partie du Domaine de l'Etat.

\*

## 8 MOUVEMENT DES MASSES

La Transversale de Clervaux traverse une zone à relief topographique accidenté présentant des dénivellements importants et des versants abrupts induisant des terrassements généraux d'envergure.

Les caractéristiques techniques et géométriques de la route, ainsi que la conception du tracé visent à optimiser les cubatures à terrasser.

Le projet présente le bilan des masses suivant, à savoir :

- Volume global des déblais : environ 450.000 m<sup>3</sup> ;
- Volume global des besoins en remblais comprenant le coffre de chaussée : environ 179.000 m<sup>3</sup> ;
- Volume global des matériaux d'apport : environ 94.000 m<sup>3</sup>.

Il en résulte un volume global de matériaux excédentaires à mettre en dépôt de quelque 365.000 m<sup>3</sup>.

Au vu des quantités de terrassement importantes, une gestion des matériaux appropriée d'un point de vue économique et durable s'avère nécessaire en aménageant des zones de dépôt pour matériaux excédentaires à proximité du tracé routier visant à limiter les transports et assurant une bonne intégration paysagère dans le site.

Les surfaces de dépôt sont identifiées en procédant par élimination des secteurs inappropriés suivant les critères d'exclusion suivants :

- Relief topographique inadéquat présentant des pentes raides ;
- Zones au droit des fonds de vallées et cours d'eau ;
- Forêts et autres zones avec végétation ligneuse ;
- Biotopes protégés ;
- Zones peuplées ou bâties.

En appliquant ces critères deux zones se sont dégagées.

La première zone de dépôt sur la section N18 – CR340 est implantée en contrebas du CR339 où le vallon de la Baach, en général très encaissé et présentant des versants couverts de zones boisées, s'éclaircit et s'élargit sur un terrain à pente modérée et exploité actuellement d'une manière intensive.

Le projet prévoit l'aménagement d'un modelé de terre à hauteur modérée réparti sur l'ensemble de la surface de quelque 4ha permettant d'épouser le relief du terrain existant de sorte à éviter toute altération de la silhouette du paysage.

A cet endroit, les contraintes techniques et géométriques du projet induisent la confection d'un remblai routier d'une hauteur maximale relativement importante d'environ 4 m.

Aussi, le modelé du dépôt est remblayé de part et d'autre contre le remblai routier en prévoyant même un léger merlon permettant ainsi d'améliorer d'une manière significative l'intégration paysagère de la route dont le remblai sera dès lors noyé dans le modelé du dépôt ; dans l'état final l'aspect sera celui d'une route qui suit parfaitement le terrain naturel.

Le modelé ainsi obtenu présente une capacité de l'ordre de 120.000 m<sup>3</sup>.

Le modelé sera recouvert par la terre végétale actuellement en place et le terrain sera restitué à l'agriculture (exploitation dès lors extensive en amont du biotope source).

La deuxième zone de dépôt sur la section CR340 – N7 est implantée sur la calotte déboisée de la colline située au lieu-dit Pënnik.

Ainsi le dépôt est clairement délimitée par la lisière des zones boisées couvrant les versants de la colline sur les côtés Ouest, Sud et Est.

Du côté Nord, le dépôt est délimité par la plate-forme routière projetée directement attenante.

La configuration du relief topographique permet de monter un modelé plus important en hauteur, en prolongeant les versants naturels par des talus de même pente et en créant un nouveau plateau suivant le relief existant dont le niveau fini est situé à quelque 7 m à 8 m au-dessus du terrain naturel existant.

La possibilité de reboiser la calotte remodelée permet de compenser les déboisements à réaliser au droit de l'assiette de la nouvelle route.

En ce qui concerne l'intégration paysagère générale du projet, la route présente ainsi un aspect cohérent en étant bordée du côté Sud-Est d'une zone boisée d'un seul tenant le long de la section routière située entre la vallée de la Irbich et le point de rattachement à la N7.

La zone de dépôt d'une surface de quelque 4 ha présente un volume potentiel de l'ordre de 245.000 m<sup>3</sup>.

\*

## 9 PLANNING

Les travaux ont débuté en 2015. La fin des travaux est prévue pour été 2022.

\*

## FICHE FINANCIERE

### RECAPITULATIF DE L'EVALUATION DES COÛTS

#### 1 Evaluation des coûts

Il est expressément précisé que les coûts suivants (liste non exhaustive) ne sont pas compris dans l'enveloppe financière du présent projet de loi :

- tous les coûts à charge de tiers (comme p. ex. des coûts de réseaux à charge des concessionnaires). [N.B. Les réseaux suivants, réalisés pour le compte de l'Administration des Ponts et Chaussées, font partie de la présente estimation budgétaire : assainissement des eaux pluviales, électricité [basse et moyenne tension], poste et télécommunications; éclairage public du réseau routier étatique].

Les coûts suivants sont compris dans l'enveloppe financière :

- les coûts liés aux travaux d'infrastructures routières,
- les coûts liés aux ouvrages d'art,
- les coûts liés aux travaux complémentaires,
- les coûts liés à la déviation des réseaux,
- les coûts des mesures compensatoires,
- les coûts liés aux études et à la surveillance des travaux.

	<i>Devis hors TVA</i>	<i>Devis TTC</i>
<b>Lot 1 : Carrefour de raccordement sur N7 (giratoire)</b>	<b>1.412.706,51 €</b>	<b>1.652.866,62 €</b>
<b>Lot 2 : Viaduc Irbich</b>	<b>10.434.024,41 €</b>	<b>12.207.808,56 €</b>
Partie 1: Ouvrages d'art, voirie et réseaux divers	10.434.024,41 €	12.207.808,56 €
<b>Lot 3 : Section courante CR339 - N7/E421</b>	<b>13.359.829,06 €</b>	<b>15.631.000,00 €</b>
Partie 1: Ouvrages d'art, voirie et réseaux divers	13.359.829,06 €	15.631.000,00 €
<b>Lot 4 : Section courante N18 - CR339</b>	<b>25.200.000,00 €</b>	<b>29.484.000,00 €</b>
Partie 1: Carrefour de raccordement sur N18 (giratoire)	1.500.000,00 €	1.755.000,00 €
Partie 2: Voirie et réseaux divers (section courante)	6.600.000,00 €	7.722.000,00 €
Partie 3: Ouvrage biotope source	1.450.000,00 €	1.696.500,00 €
Partie 4: Viaduc de la Clerve	9.100.000,00 €	10.647.000,00 €
Partie 5 : Viaduc Olegrëndchen	4.850.000,00 €	5.674.500,00 €
Partie 6: Barrage de compensation	1.700.000,00 €	1.989.000,00 €
<b>Lot 5 : Passage supérieur près giratoire N7</b>	<b>655.000,00 €</b>	<b>766.350,00 €</b>
Partie 1: Ouvrage d'art	655.000,00 €	766.350,00 €
Voire agricoles (remembrement)	1.556.117,38 €	1.820.657,33 €
Mesures compensatoires	500.000,00 €	585.000,00 €
<b>Montant total des travaux</b>	<b>53.117.677,36 €</b>	<b>62.147.682,51 €</b>
Travaux auxiliaires 3%	1.593.530,32 €	1.864.430,48 €
<b>Montant total</b>	<b>54.711.207,68 €</b>	<b>64.012.112,99 €</b>
Etudes et contrats d'ingénieurs, Géologie		
Direction travaux, sécurité santé, Assistance technique	7.659.569,08 €	8.961.695,82 €
<b>Montant total du projet</b>	<b>62.370.776,75 €</b>	<b>72.973.808,80 €</b>
<b>TOTAL GENERAL ARRONDI A</b>		<b>73.000.000,00 €</b>

## 2 Fiche récapitulative aux coûts de consommation et d'entretien annuels

(selon article 79 du chapitre 17 de la loi modifiée du 8 juin 1999  
sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'Etat)

Les frais annuels futurs occasionnés par la nouvelle transversale de Clervaux seront dans un premier temps inférieurs à ceux nécessaires actuellement pour garder en état des routes et des ouvrages en fin de vie et pour assurer les campagnes d'inspection fréquentes et pour surveiller l'évolution de leur état. Les frais annuels augmenteront cependant au fur et à mesure du vieillissement des ouvrages, comme c'est le cas pour toute structure.

Communément, les frais d'entretien annuel des ouvrages sont estimés à environ 0,5 % à 2,5 % de leur coût de construction. La conception des nouveaux ouvrages (pont intégral) en général et des détails constructifs en particulier vise une durée de vie maximale et une robustesse les plaçant le plus près de 0,5 % pour les frais ultérieurs d'entretien et d'inspection.

Le contrôle de la conformité des travaux aux règles de l'art et aux exigences des cahiers des charges joue de ce fait également un rôle important et sera à effectuer que par de la main d'œuvre qualifiée.

L'impact de la transversale sur le budget d'entretien de l'Etat se trouvera donc dans un premier temps fortement réduit par rapport aux coûts d'une route ancienne, mais augmentera au fur et à mesure de son vieillissement.

Tout comme pour les frais de construction, les frais d'entretien seront à charge des articles budgétaires du Fonds des Routes.

Les 1<sup>ers</sup> 10 ans après réception travaux : ~175.000 €/an pour inspection et maintenance  
Par après : ~ 350.000 €/an pour inspection, maintenance et entretien

\*

## PLANS

Le projet de la Transversale de Clervaux est illustré sur les plans ci-après :

- Annexe 1 : Situation générale (Echelle : 1/2000ème)
- Annexe 2 : Situation projetée 1/2 (Echelle : 1/1000ème)
- Annexe 3 : Situation projetée 2/2 (Echelle : 1/1000ème)
- Annexe 4 : Profil en long 1/2 (Echelle : 1/1000 – 1/100ème)
- Annexe 5 : Profil en long 2/2 (Echelle : 1/1000 – 1/100ème)
- Annexe 6 : OA Vallée de la Clerve – Olegrëndchen  
Vue en plan et coupe longitudinale (Echelle : 1/250ème)
- Annexe 7 : OA Viaduc Irbich  
Profil en long et implantation (Echelle : 1/250ème)
- Annexe 8 : OA Ouvrage biotope source  
Vue en plan et profil en long (Echelle : 1/125ème)
- Annexe 9 : OA Pont intégral  
Situation et élévation (Echelle : 1/100ème)



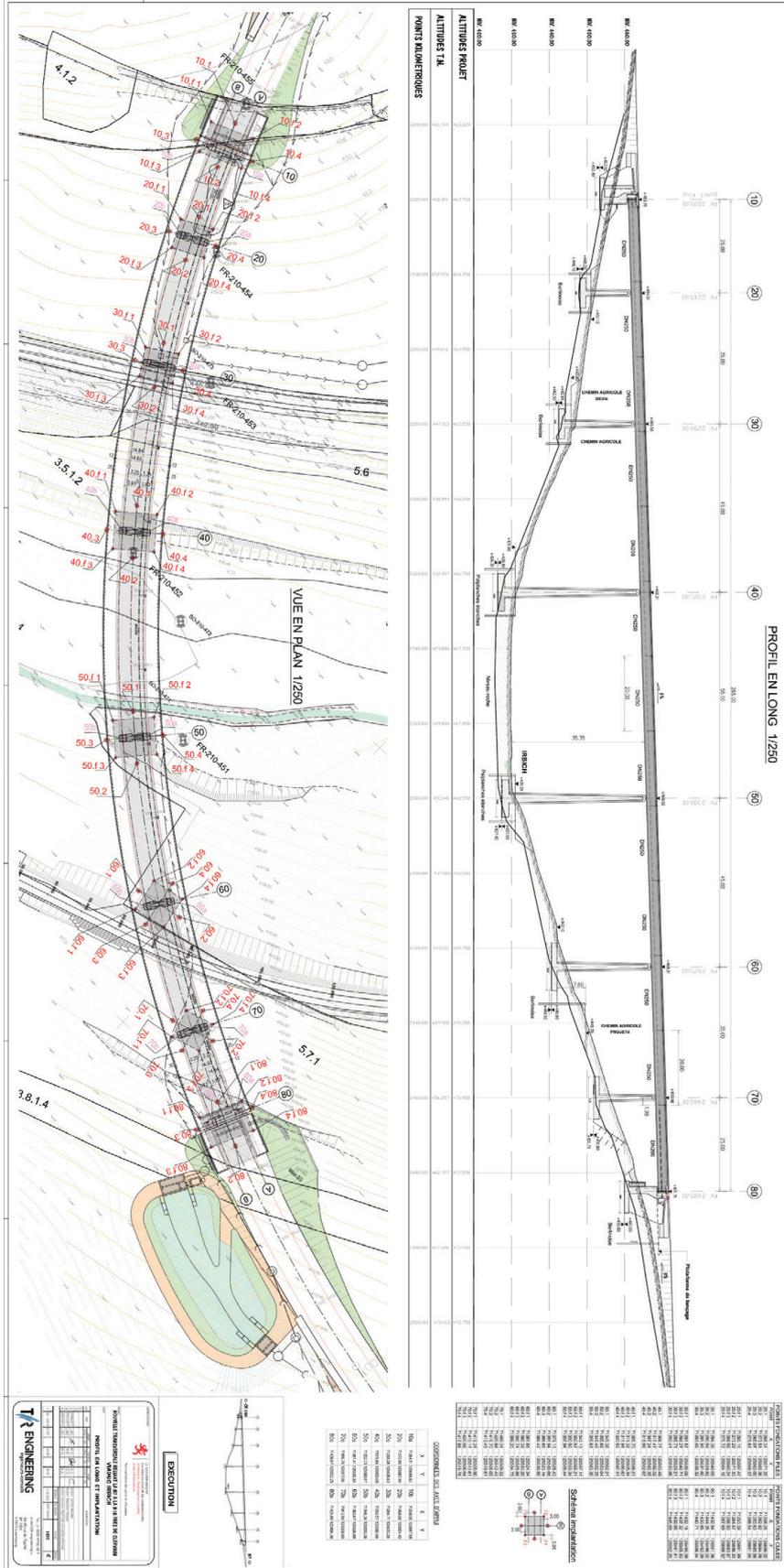




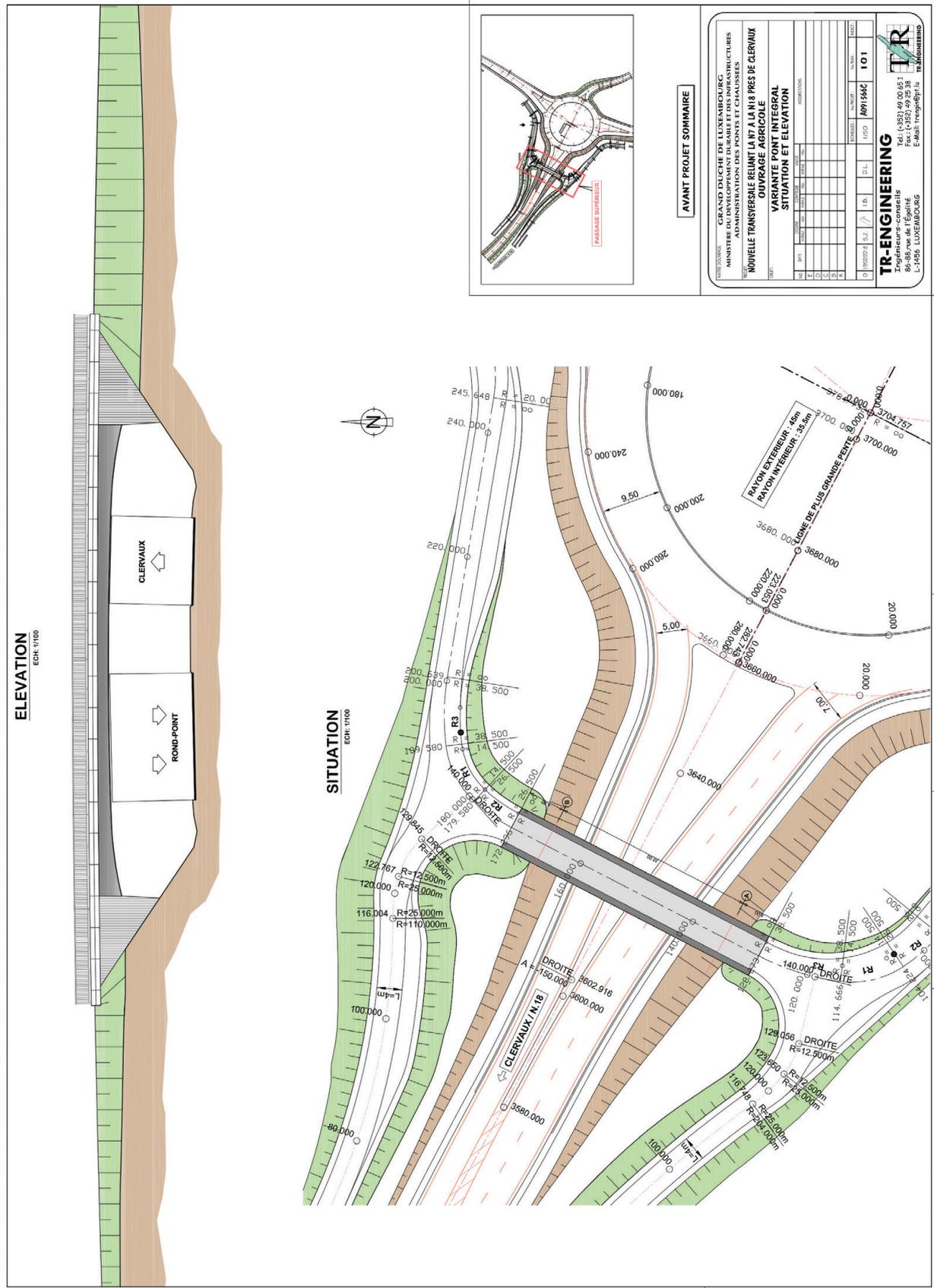












7336/01

**N° 7336<sup>1</sup>****CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2017-2018

**PROJET DE LOI****relatif à l'aménagement de la transversale de Clervaux**

\* \* \*

**AVIS DU CONSEIL D'ETAT**

(10.7.2018)

Par dépêche du 27 juin 2018, le Premier ministre, ministre d'État, a saisi le Conseil d'État du projet de loi sous rubrique, élaboré par le ministre du Développement durable et des Infrastructures.

Au projet de loi proprement dit étaient joints un exposé des motifs, un commentaire des articles, une fiche financière, ainsi qu'une fiche d'évaluation d'impact.

\*

**CONSIDERATIONS GENERALES**

Le projet de loi sous examen vise l'aménagement de la transversale de Clervaux dont le chantier a démarré en 2015 et dont la fin est prévue pour l'été 2022.

Le Conseil d'État constate que le projet sous avis a pour objet d'augmenter une deuxième fois et ceci pour un montant maximal de 73 000 000 euros, le budget arrêté par la loi budgétaire de l'exercice 2011. À l'origine, une somme de 33 000 000 euros avait été fixée pour les travaux de construction projetés. Ce montant fut augmenté une première fois à 37 500 000 euros à partir de l'exercice budgétaire 2016. Se situant en dessous du seuil de 40 000 000 d'euros, il a été décidé de renoncer à faire voter par la Chambre des députés une loi spéciale de financement.

D'après les auteurs, divers travaux supplémentaires se sont avérés nécessaires au cours de l'évolution du projet et des chantiers, tels que la construction de plusieurs passages pour petites faunes, la construction d'un ouvrage pour le franchissement d'un biotope, la construction d'une voirie agricole dans le cadre du remembrement, le rajout d'une piste cyclable le long du tracé, la construction d'un ouvrage de liaison des chemins vicinaux. Par ailleurs, le projet sous avis comprend également la construction d'un barrage de compensation sur la Clerve y inclus un ouvrage de régulation doté d'un volume de rétention de 20 000 m<sup>3</sup>, ceci dans le cadre de l'autorisation pour la construction du lycée de Clervaux. S'y ajoute que les études géologiques réalisées ont relevé une géologie fortement accidentée qui nécessite des mesures de stabilisation conséquentes le long du tracé. Finalement, suite à la géologie rencontrée et vu les multiples adaptations, le prix de revient des quatre ouvrages d'art a considérablement augmenté.

Le Conseil d'État tient à réitérer ses considérations<sup>1</sup> quant au découpage procédural des projets, qui va à l'encontre des principes de la transparence et de la bonne gouvernance et qui risque de compromettre la liberté décisionnelle de la Chambre des députés, qui n'a en fait pas d'autre choix que d'approuver toute tranche de réalisation successive du moment qu'elle a donné son accord à la première tranche.

\*

<sup>1</sup> Avis n° 49.634 du Conseil d'État du 30 mars 2012 sur le projet de loi relatif à la construction de la liaison Micheville entre la Route Nationale 31 et l'Autoroute A.4 (doc. parl. n° 6395<sup>1</sup>).

**EXAMEN DES ARTICLES***Articles 1<sup>er</sup> à 4*

Le texte du projet de loi sous avis n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État quant au fond.

\*

**OBSERVATIONS D'ORDRE LEGISTIQUE***Observations générales*

Lorsqu'on se réfère au premier article, les lettres « er » sont à insérer en exposant derrière le numéro, pour écrire « 1<sup>er</sup> ». De même, pour l'indication du premier jour d'un mois, les lettres « er » sont à insérer en exposant, pour écrire « 1<sup>er</sup> octobre ».

Les parenthèses étant à omettre à l'intitulé et à l'article 1<sup>er</sup>, il y a lieu d'écrire « la transversale de Clervaux N18-CR340-N7 ».

*Intitulé*

L'intitulé n'est pas à faire suivre d'un point final, étant donné que les intitulés ne forment pas de phrase.

*Article 2*

Pour les montants d'argent, chaque tranche de mille est séparée par une espace insécable. Partant, il convient d'écrire « 73 000 000 euros ».

*Article 3*

Il convient d'écrire « Fonds des routes » avec une lettre initiale majuscule.

Ainsi délibéré en séance plénière et adopté à l'unanimité des 21 votants, le 10 juillet 2018.

*Le Secrétaire général,*  
Marc BESCH

*Le Président,*  
Georges WIVENES

7336/02

**N° 7336<sup>2</sup>****CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2017-2018

**PROJET DE LOI****relatif à l'aménagement de la transversale de Clervaux  
(N18-CR340-N7)**

\* \* \*

**RAPPORT DE LA COMMISSION DU DEVELOPPEMENT DURABLE**

(23.7.2018)

La commission se compose de : Mme Josée LORSCHÉ, Présidente-Rapportrice ; Mme Sylvie ANDRICH-DUVAL, M. Gilles BAUM, Mme Tess BURTON, MM. Yves CRUCHTEN, Georges ENGEL, Gusty GRAAS, Max HAHN, Ali KAES, Henri KOX, Marc LIES, Marco SCHANK, David WAGNER, Serge WILMES, Membres.

\*

**I. ANTECEDENTS**

Le projet de loi sous rubrique a été déposé à la Chambre des Députés le 9 juillet 2018 par le Ministre du Développement durable et des Infrastructures.

Le Conseil d'État a émis son avis le 10 juillet 2018.

Le 19 juillet 2018, la Commission du Développement durable a nommé Mme Josée Lorsché comme rapporteur du projet de loi. Elle a examiné le projet de loi ainsi que l'avis du Conseil d'État lors de cette même réunion.

La Commission du Développement durable a examiné et adopté le présent rapport au cours de la réunion du 23 juillet 2018.

\*

**II. OBJET DU PROJET DE LOI**

Il s'agit de conférer une base légale telle qu'exigée par l'article 80 de la loi modifiée du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'État au financement du projet de construction.

Le projet de la transversale de Clervaux est divisé en cinq lots, à savoir :

- Lot 1 : le carrefour (giratoire) de raccordement à la N7/E421,
- Lot 2 : le Viaduc Irbich,
- Lot 3 : la section courante entre le carrefour de raccordement du CR339 et le carrefour de raccordement à la N7 (carrefour non compris),
- Lot 4 : la section courante entre le carrefour de raccordement de la N18 et le carrefour de raccordement du CR339, le Viaduc de la Clerve, le Viaduc Olegrëndchen et l'ouvrage « biotope source »,
- Lot 5 : le passage supérieur rétablissant le chemin vicinal longeant la N7.

Le chantier relatif à l'aménagement de la transversale de Clervaux a démarré en 2015 (Lot 1) et la fin du chantier est prévue au cours de l'été 2022.

Ledit projet a été inscrit, une première fois, dans la loi budgétaire à partir de l'exercice 2011 avec un montant de 33 000 000 euros, montant augmenté à 37 500 000 euros à partir de l'exercice budgétaire 2016.

Étant donné que les montants sus-mentionnés se situaient en dessous du seuil de 40 000 000 euros, il a été décidé à l'époque de renoncer à élaborer une loi spéciale de financement.

Au cours de l'avancement du chantier, divers travaux supplémentaires se sont avérés nécessaires comme la construction de plusieurs passages pour la petite faune, la construction d'un ouvrage pour la traversée d'un biotope, la construction d'une voie agricole dans le cadre du remembrement, le rajout d'une piste cyclable le long du tracé et la construction d'un ouvrage de liaison des chemins vicinaux.

S'y ajoute la nécessité de devoir procéder, tel que demandé par l'Administration de la gestion de l'eau dans le cadre de l'autorisation pour la construction du lycée de Clervaux, à la construction d'un barrage de compensation sur la Clerve avec un ouvrage de régulation dont le volume de rétention comporte 20 000 m<sup>3</sup>.

Les études géologiques réalisées dans le cadre de l'étude du Lot 3 ont révélé une géologie fortement accidentée qui nécessite des mesures de stabilisation conséquentes le long du tracé.

Ainsi, dû à la géologie rencontrée et vu les multiples adaptations, le prix de revient des quatre ouvrages d'art a considérablement augmenté.

À ces travaux supplémentaires s'ajoutent l'augmentation du taux de la TVA en 2015, de même que l'adaptation régulière du coût de l'indice des prix de la construction.

Compte tenu de ces considérations, le coût total du projet s'élève à 73 000 000 euros, y compris les frais relatifs aux études et contrats d'ingénieurs, à la direction des travaux et à l'assistance technique.

\*

### III. AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT

Dans son avis du 10 juillet 2018, le Conseil d'État n'exprime pas d'observations quant au fond. Il a formulé une série d'observations d'ordre législatif.

\*

### IV. COMMENTAIRE DES ARTICLES

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

L'article 1<sup>er</sup> autorise le Gouvernement à faire procéder à l'aménagement de la transversale de Clervaux (N18-CR340-N7).

L'article 1<sup>er</sup> n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État et se lit de la manière suivante :

« **Art. 1<sup>er</sup>.** *Le Gouvernement est autorisé à faire procéder à l'aménagement de la transversale de Clervaux (N18-CR340-N7).* »

#### *Article 2*

Cet article détermine l'enveloppe budgétaire servant au financement du projet, rattachée à l'indice semestriel des prix de la construction valable au 1<sup>er</sup> octobre 2017 (valeur 779,82). Il comporte en outre la clause usuelle d'adaptation des coûts à l'évolution de cet indice. Hormis une remarque d'ordre purement législatif, l'article 2 n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État et se lit comme suit :

« **Art. 2.** *Les dépenses occasionnées par les travaux visés à l'article 1<sup>er</sup> ne peuvent pas dépasser le montant de 73 000 000 euros. Ce montant correspond à la valeur de 779,82 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1<sup>er</sup> octobre 2017. Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, le montant est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix de la construction précité.* »

#### *Article 3*

Cet article précise que les dépenses sont imputables sur les crédits du Fonds des routes. Hormis une remarque d'ordre purement législatif, l'article 3 n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État et se lit comme suit :

« **Art. 3.** *Les dépenses visées à l'article 2 sont imputables sur les crédits du Fonds des routes.* »

*Article 4*

L'article 4 dispose que les travaux relatifs à la construction de la transversale de Clervaux sont déclarés d'utilité publique. Ainsi, il est permis, en cas de besoin, de pouvoir procéder aux acquisitions nécessaires par la voie d'expropriations.

Le libellé de l'article 4 se lit de la manière suivante :

« **Art. 4.** Les travaux visés à l'article 1<sup>er</sup> ci-dessus sont déclarés d'utilité publique. »

\*

**V. TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION**

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

\*

**PROJET DE LOI**  
**relatif à l'aménagement de la transversale de Clervaux**  
**(N18-CR340-N7)**

**Art. 1<sup>er</sup>.** Le Gouvernement est autorisé à faire procéder à l'aménagement de la transversale de Clervaux (N18-CR340-N7).

**Art. 2.** Les dépenses occasionnées par les travaux visés à l'article 1<sup>er</sup> ne peuvent pas dépasser le montant de 73 000 000 euros. Ce montant correspond à la valeur de 779,82 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1<sup>er</sup> octobre 2017. Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, le montant est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix de la construction précité.

**Art. 3.** Les dépenses visées à l'article 2 sont imputables sur les crédits du Fonds des routes.

**Art. 4.** Les travaux visés à l'article 1<sup>er</sup> ci-dessus sont déclarés d'utilité publique.

Luxembourg, le 23 juillet 2018

*La Présidente-Rapportrice,*  
Josée LORSCHÉ

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7336

## Bulletin de Vote (Vote Public)

Date: 26/07/2018 18:38:30	Président: M. Di Bartolomeo Mars
Scrutin: 11	Secrétaire A: M. Frieseisen Claude
Vote: PL 7336 Transverale de Clervaux	Secrétaire B: Mme Barra Isabelle
Description: Projet de loi 7336	

	Oui	Abst	Non	Total
Présents:	53	0	0	53
Procuration:	7	0	0	7
Total:	60	0	0	60

Nom du député	Vote	(Procuration)	Nom du député	Vote	(Procuration)
<b>CSV</b>					
Mme Adehm Diane	Oui		Mme Andrich-Duval Sylvie	Oui	
Mme Arendt Nancy	Oui		M. Eicher Emile	Oui	
M. Eischen Félix	Oui		M. Gloden Léon	Oui	
M. Halsdorf Jean-Marie	Oui		Mme Hansen Martine	Oui	
Mme Hetto-Gaasch Françoise	Oui		M. Kaes Aly	Oui	
Mme Konsbruck Claudine	Oui		M. Lies Marc	Oui	
Mme Mergen Martine	Oui		M. Meyers Paul-Henri	Oui	
Mme Modert Octavie	Oui		M. Mosar Laurent	Oui	(Mme Adehm Diane)
M. Roth Gilles	Oui		M. Schank Marco	Oui	(Mme Mergen Martine)
M. Spautz Marc	Oui		M. Wilmes Serge	Oui	(M. Wiseler Claude)
M. Wiseler Claude	Oui		M. Wolter Michel	Oui	

M. Zumbach

oui (M. Spautz Marc)

**LSAP**

M. Angel Marc	Oui		M. Arndt Fränk	Oui	
Mme Asselbom-Bintz Simone	Oui		M. Bodry Alex	Oui	
Mme Bofferding Taina	Oui	(M. Cruchten Yves)	Mme Burton Tess	Oui	
M. Cruchten Yves	Oui		Mme Dall'Agnol Claudia	Oui	
M. Di Bartolomeo Mars	Oui		M. Engel Georges	Oui	
M. Fayot Franz	Oui		M. Haagen Claude	Oui	
Mme Hemmen Cécile	Oui				

**déi gréng**

M. Anzia Gérard	Oui		M. Kox Henri	Oui	
Mme Lorsché Josée	Oui		Mme Loschetter Viviane	Oui	
Mme Tanson Sam	Oui		M. Traversini Roberto	Oui	(Mme Lorsché Josée)

**DP**

M. Bauler André	Oui		M. Baum Gilles	Oui	
Mme Beissel Simone	Oui		M. Berger Eugène	Oui	
M. Colabianchi Frank	Oui		M. Delles Lex	Oui	(M. Graas Gusty)
Mme Elvinger Joëlle	Oui		M. Graas Gusty	Oui	
M. Hahn Max	Oui		M. Krieps Alexander	Oui	
M. Lamberty Claude	Oui		M. Mertens Edy	Oui	
Mme Polfer Lydie	Oui				

**déi Lénk**

M. Baum Marc	Oui		M. Wagner David	Oui	
--------------	-----	--	-----------------	-----	--

**ADR**

M. Gibéryen Gast	Oui		M. Kartheiser Fernand	Oui	
M. Reding Roy	Oui				

Le Président:



Le Secrétaire général:

# Bulletin de Vote (Vote Public)

Date: 26/07/2018 18:38:30	Président: M. Di Bartolomeo Mars
Scrutin: 11	Secrétaire A: M. Frieseisen Claude
Vote: PL 7336 Transverale de Clervaux	Secrétaire B: Mme Barra Isabelle
Description: Projet de loi 7336	

	Oui	Abst	Non	Total
Présents:	53	0	0	53
Procuration:	<del>7</del>	0	0	<del>7</del>
Total:	<del>60</del>	0	0	<del>60</del>

Nom du député      Vote      (Procuration)      Nom du député      Vote      (Procuration)

n'ont pas participé au vote:

CSV

M. Zeimet Laurent	
-------------------	--

Le Président:



Le Secrétaire général:

7336 - Dossier consolidé : 53



7336/03

**N° 7336<sup>3</sup>**

**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2017-2018

---

**PROJET DE LOI**

**relatif à l'aménagement de la transversale de Clervaux  
(N18-CR340-N7)**

\* \* \*

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

(27.7.2018)

*Le Conseil d'État,*

appelé par dépêche du Président de la Chambre des députés, du 26 juillet 2018 à délibérer sur la question de dispense du second vote constitutionnel du

**PROJET DE LOI**

**relatif à l'aménagement de la transversale de Clervaux  
(N18-CR340-N7)**

qui a été adopté par la Chambre des députés dans sa séance du 26 juillet 2018 et dispensé du second vote constitutionnel ;

Vu ledit projet de loi et l'avis émis par le Conseil d'État en sa séance du 10 juillet 2018 ;

*se déclare d'accord*

avec la Chambre des députés pour dispenser le projet de loi en question du second vote prévu par l'article 59 de la Constitution.

Ainsi décidé en séance publique à l'unanimité des 14 votants, le 27 juillet 2018.

*Le Secrétaire général,*  
Marc BESCH

*Le Président du Conseil d'État,*  
Georges WIVENES

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau





## Commission du Développement durable

### Procès-verbal de la réunion du 23 juillet 2018

#### Ordre du jour :

1. Approbation du projet de procès-verbal de la réunion du 12 juillet 2018
2. 7336 Projet de loi relatif à l'aménagement de la transversale de Clervaux  
- Rapporteur : Madame Josée Lorsché  
  
- Présentation et adoption d'un projet de rapport
3. 7292 Projet de loi  
1° portant approbation du Protocole d'accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République française relatif au renforcement de la coopération en matière de transports transfrontaliers, fait à Paris, le 20 mars 2018 ;  
2° relative à la participation de l'Etat luxembourgeois au financement des travaux d'infrastructure réalisés sur le territoire français entre Metz et la frontière franco-luxembourgeoise à Zoufftgen  
- Rapporteur : Madame Josée Lorsché  
  
- Présentation et adoption d'un projet de rapport
4. Divers

\*

Présents : Mme Sylvie Andrich-Duval, Mme Simone Asselborn-Bintz remplaçant M. Georges Engel, M. Gilles Baum, Mme Tess Burton, M. Yves Cruchten, M. Gusty Graas, M. Max Hahn, M. Aly Kaes, Mme Josée Lorsché, M. David Wagner

M. Guy Besch, du Ministère de du Développement durable et des Infrastructures

M. Laurent Besch, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Georges Engel, M. Henri Kox, M. Marc Lies, M. Marco Schank, M. Serge Wilmes

M. Gast Gibéryen, observateur délégué

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

\*

Présidence : Mme Josée Lorsché, Présidente de la Commission

\*

**1. Approbation du projet de procès-verbal de la réunion du 12 juillet 2018**

Le projet de procès-verbal de la réunion sous référence recueille l'accord unanime des membres de la commission.

**2. 7336 Projet de loi relatif à l'aménagement de la transversale de Clervaux**

**Présentation du projet de rapport et vote**

Madame la Rapportrice procède à la présentation succincte du projet de rapport.

Soumis au vote, le projet de rapport recueille l'accord unanime des membres de la commission.

**Temps de parole**

La Conférence des Présidents, réunie en sa réunion du 19 juillet 2018, a retenu le modèle de base en tant que temps de parole.

**3. 7292 Projet de loi  
1° portant approbation du Protocole d'accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République française relatif au renforcement de la coopération en matière de transports transfrontaliers, fait à Paris, le 20 mars 2018 ;  
2° relative à la participation de l'Etat luxembourgeois au financement des travaux d'infrastructure réalisés sur le territoire français entre Metz et la frontière franco-luxembourgeoise à Zoufftgen**

**Présentation du projet de rapport et vote**

Madame la Rapportrice procède à la présentation succincte du projet de rapport.

Soumis au vote, le projet de rapport recueille l'accord unanime des membres de la commission.

**Temps de parole**

La Conférence des Présidents, réunie en sa réunion du 19 juillet 2018, a retenu le modèle de base en tant que temps de parole.

**4. Divers**

Aucun point divers n'a été abordé.

Le Secrétaire-Administrateur,  
Laurent Besch

La Présidente de la Commission du Développement  
durable,  
Josée Lorsché





## Commission du Développement durable

### Procès-verbal de la réunion du 19 juillet 2018

#### Ordre du jour :

1. Approbation des projets de procès-verbal de la réunion jointe du 29 mars et des réunions des 29 juin, 4 et 5 juillet 2018
2. 7331 Projet de loi relatif à la construction d'une Maison de soins à Bascharage  
- Rapporteur : Madame Josée Lorsché  
  
- Présentation et adoption d'un projet de rapport
3. 7345 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire  
- Observation : les trois projets de loi n°7337, n°7338 et n°7341 sont fusionnés en un nouveau projet de loi portant le n°7345  
  
- Présentation et adoption d'un projet de rapport
4. 7336 Projet de loi relatif à l'aménagement de la transversale de Clervaux  
- Désignation d'un rapporteur  
- Présentation du projet de loi  
- Examen du projet de loi et de l'avis du Conseil d'État  
- Présentation et adoption d'un projet de rapport
5. 7292 Projet de loi  
1° portant approbation du Protocole d'accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République française relatif au renforcement de la coopération en matière de transports transfrontaliers, fait à Paris, le 20 mars 2018, et  
2° relative à la participation de l'État luxembourgeois au financement des travaux d'infrastructure réalisés sur le territoire français entre Metz et la frontière franco-luxembourgeoise à Zoufftgen  
- Désignation d'un Rapporteur  
- Présentation du projet de loi  
- Examen du projet de loi et de l'avis du Conseil d'État  
- Présentation et adoption d'un projet de rapport
6. 7243 Projet de loi portant  
a) fixant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure ; et  
b) modifiant la loi du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation  
  
- Désignation d'un Rapporteur  
- Présentation du projet de loi

- Examen du projet de loi et de l'avis du Conseil d'État

7. Divers

\*

Présents : Mme Sylvie Andrich-Duval, Mme Taina Bofferding remplaçant M. Georges Engel, Mme Tess Burton, M. Yves Cruchten, M. Gusty Graas, M. Max Hahn, M. Aly Kaes, M. Henri Kox, Mme Josée Lorsché, M. Marco Schank

M. Eugène Berger, observateur

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

M. Romain Spaus, Mme Anouk Geimer-Ensch, M. Max Nilles, Mme Irena Medakovic, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures

Mme Sarah Dichter, de l'Administration des Bâtiments publics

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

M. Gilles Didier, directeur adjoint de l'Administration des ponts & chaussées

M. Henri Werdel, directeur (gestion infrastructure), Mme Chantal Diederich (dirigeante du département ressources humaines), Mme Anne Backes, des CFL

M. Laurent Besch, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Gilles Baum, M. Georges Engel, M. Marc Lies, M. David Wagner, M. Serge Wilmes

M. Gast Gibéryen, observateur délégué

\*

Présidence : Mme Josée Lorsché, Présidente de la Commission

\*

**1. Approbation des projets de procès-verbal de la réunion jointe du 29 mars et des réunions des 29 juin, 4 et 5 juillet 2018**

Les projets de procès-verbal repris sous rubrique recueillent l'accord unanime des membres de la commission.

**2. 7331 Projet de loi relatif à la construction d'une Maison de soins à Bascharage**

**Présentation d'un projet de rapport et vote**

Mme la Rapportrice présente succinctement son projet de rapport.

Madame la Présidente informe les membres qu'elle a parlé avec Monsieur le Président de la Commission de la Famille et de l'Intégration et Madame la Ministre de la Famille, de l'Intégration et à la Grande Région au sujet de l'aménagement de chambres communicantes et leur a fait part de l'opinion des membres de la Commission du Développement durable.

Les membres de la Commission du Développement durable proposent de présenter une motion en ce sens lors de la séance plénière de la Chambre des Députés

Soumis au vote, le projet de rapport recueille l'accord unanime des membres de la commission.

### **Temps de parole**

Le temps de parole proposé est le modèle de base.

## **3. 7345 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire**

### **Présentation d'un projet de rapport et vote**

Mme la Rapportrice présente succinctement son projet de rapport.

Soumis au vote, il recueille l'accord unanime des membres de la commission.

### **Temps de parole**

Le temps de parole proposé est le modèle de base.

## **4. 7336 Projet de loi relatif à l'aménagement de la transversale de Clervaux**

### **Désignation d'un rapporteur**

La commission unanime désigne Mme la Présidente comme Rapportrice du projet de loi sous examen.

### **Présentation du projet de loi**

Les représentants de l'Administration des ponts et chaussées procèdent à une présentation détaillée des travaux prévus à l'aide d'une présentation PowerPoint (*cf. annexe au présent procès-verbal*). Il y a également lieu de se référer aux explications fournies dans le document parlementaire 7336.

### **Échange de vues**

- Un représentant du groupe politique LSAP s'interroge sur la nécessité de prévoir, à l'instar de la voie additionnelle en rampe (à l'endroit de la montée depuis la N18 vers le CR340) pour véhicules lents, une voie de détresse pour la section de la voie descendante.

L'orateur aimerait avoir des précisions sur les déshuileurs prévus.

Un représentant de l'Administration des ponts et chaussées explique que dans le cadre de la planification de la Transversale de Clervaux, un audit de sécurité a été réalisé. Les experts mandatés n'ont pas conclu à la nécessité de devoir prévoir l'aménagement d'une telle voie de détresse.

Le déshuileur permet de piéger, par gravité et/ou coalescence, les hydrocarbures présents dans les eaux de ruissellement générées sur les surfaces routières recueillies et permet ainsi d'éviter les rejets vers le milieu naturel.

- Un représentant du groupe politique DP s'enquiert sur la teneur du projet de revalorisation écologique de la Clerve.

Il s'interroge sur les capacités projetées des bassins de rétention, notamment eu égard au phénomène des pluies torrentielles.

Un représentant de l'Administration des ponts et chaussées explique que le lit de la Clerve est légèrement déplacé ; or, il ne saurait dire si le lit actuel de la Clerve correspond au cours d'eau initial. Il précise que, dans le cadre de la déviation afférente, des mesures de renaturation seront réalisées.

Les bassins de rétention et notamment le barrage de rétention des crues sur la Clerve répondent aux mesures telles qu'imposées par l'Administration de la gestion de l'eau et telles que définies suite à la réalisation d'études hydrauliques dans la vallée de la Wiltz/Clerve dans l'emprise du nouveau Lycée Edward Steichen. Les capacités prévues correspondent à une crue centennale (HQ 100).

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

Il est proposé de reporter ce point à la prochaine réunion.

- 5. 7292** **Projet de loi**  
**1° portant approbation du Protocole d'accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République française relatif au renforcement de la coopération en matière de transports transfrontaliers, fait à Paris, le 20 mars 2018, et**  
**2° relative à la participation de l'État luxembourgeois au financement des travaux d'infrastructure réalisés sur le territoire français entre Metz et la frontière franco-luxembourgeoise à Zoufftgen**

### **Présentation du projet de loi**

Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures explique que le projet de loi sous examen vise à approuver le Protocole d'accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République française relatif au renforcement de la coopération en matière de transports transfrontaliers signé en date du 20 mars 2018 par les ministres français et luxembourgeois en charge des Transports.

Ledit Protocole comporte deux volets, à savoir :

- un volet relatif au domaine ferroviaire, et

- un volet relatif au domaine routier.

### ***Domaine ferroviaire***

Il s'agit d'assurer la continuité des services internationaux et transfrontaliers tout en garantissant une bonne qualité de ces services au bénéfice des clients du rail.

Il s'agit essentiellement de projets permettant d'améliorer des infrastructures (comme, entre autres, l'allongement de quais sur l'axe Luxembourg-Thionville-Metz, l'augmentation de la capacité électrique) et de réaliser des aménagements complémentaires (comme la révision de plans de voie).

Le protocole a établi deux horizons de réalisation, le premier visant l'échéancier 2022-2024 et le deuxième visant l'horizon de réalisation 2028-2030.

Pour le détail des projets d'infrastructures et autres aménagements prévus, il y a lieu de se référer au document parlementaire n°7292 (exposé des motifs, pages 2 à 6).

Il convient de préciser que le tronçon Bettembourg-Zoufftgen n'est à l'heure actuelle toujours pas banalisé ; ainsi les deux voies ferrées ne peuvent être utilisées que dans le sens prédéfini. Cette situation entraîne des conséquences négatives puisqu'aucun changement de voie n'est possible, ce qui rend difficile une optimisation de l'utilisation de ce corridor.

Ledit Protocole s'inscrit dans la stratégie d'augmenter la capacité du rail, tant pour le trafic voyageur que pour le trafic fret, ce qui permettra de délester davantage les routes et de favoriser l'écoulement du trafic fret, notamment eu égard au Terminal intermodal.

Il est prévu de construire un parc relais à proximité de la gare de Thionville et un parc relais entre Thionville et le point frontalier luxembourgeois près de l'autoroute A31 disposant d'un accès d'entrée et de sortie propre et réservé aux bus et aux personnes faisant du covoiturage.

### ***Domaine routier***

L'idée est de promouvoir les transports en communs routiers et la pratique du covoiturage sur l'axe autoroutier Metz-Luxembourg. Il s'agit ainsi d'initier et de favoriser la mise en place de plateformes de covoiturage, de mettre en œuvre un programme de parcs relais et de gares routières. Pour de plus amples détails, il y a lieu de se référer aux explications contenues dans le document parlementaire n°7392 (exposé des motifs, pages 5 et 6).

L'orateur souligne que l'ensemble des projets prévus dans le cadre du présent Protocole seront réalisés en coopération avec les autorités françaises.

Les plafonds respectifs autorisés sont inscrits, pour le volet ferroviaire (110 000 000), à l'article 2, paragraphe 1<sup>er</sup> et, pour le volet routier (10 000 000 euros), à l'article 2, paragraphe 2.

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

Il est proposé de reporter ce point à la prochaine réunion.

6. 7243 **Projet de loi portant**  
**a) fixant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure ; et**  
**b) modifiant la loi du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation**

#### **Désignation du rapporteur**

Les membres de la Commission du Développement durable décident de ne pas procéder, à ce stade de l'instruction parlementaire, à la désignation d'un rapporteur.

#### **Présentation du projet de loi**

L'objet du projet de loi est la transposition de la directive (UE) 2016/1639 du Parlement européen et du Conseil du 14 septembre 2016 établissant les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure, modifiant la directive 2009/100/CE et abrogeant la directive 2006/87/CE.

Il s'agit de l'élaboration d'un standard européen établissant les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure.

Dans un souci d'assurer la cohérence des deux régimes juridiques existants pour les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure, à savoir le Rhin (*compétence du CCNR, Commission centrale pour la navigation du Rhin*) et l'Union européenne (*CESNI ; Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure*), il est nécessaire de prévoir les mêmes standards. Le droit de l'Union et la réglementation de la CCNR feront référence aux standards établis par le CESNI par « ES-TRIN 2017/01 » à partir du 7 octobre 2018 (soit la date limite de transposition de la directive (UE) 2016/1629 et la date d'applicabilité de l'ES-TRIN 2017/01).

La cohérence entre le droit de l'Union et la réglementation de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) pour les bateaux de navigation intérieure sera totale à partir du 8 octobre 2018.

Pour de plus amples détails, il y a lieu de se référer au document parlementaire n°7243 (exposé des motifs, pages 75 et 76).

#### **Examen de l'avis du Conseil d'État du 12 juin 2018**

##### **Observations préliminaires**

Le Conseil d'État fait observer que « *L'article 31 de la directive (UE) 2016/1629 dispose que la Commission européenne est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 32 de cette directive, dans le but de mettre à jour les annexes II à VI de ladite directive.*

*À cet égard, il y a lieu de rappeler que, si ces actes délégués à venir prennent la forme d'un règlement de l'Union européenne, ils sont directement applicables. Si, au contraire, ces actes sont des directives déléguées, il*

*s'impose soit de les transposer en droit national et de procéder de manière formelle à la modification de la future loi, soit de prévoir dans cette loi une disposition permettant de procéder de manière dynamique à la transposition des directives déléguées, méthode déjà appliquée dans d'autres matières, comme par exemple dans le cadre de la loi modifiée du 15 décembre 2010 relative à la sécurité des jouets.*

*Le Conseil d'État est d'avis que, dans un souci de concordance et de cohérence avec ces projets, il y a lieu de transposer ces annexes de manière dynamique et de procéder comme suit :*

1. *Aux article 6, paragraphes 2 et 3, article 7, point a), article 8, paragraphe 2, article 9, paragraphes 1<sup>er</sup> et 2, article 11, alinéa 2, article 12, paragraphes 1<sup>er</sup> et 2, article 14, alinéa 1<sup>er</sup>, article 18, paragraphe 1<sup>er</sup>, article 20, paragraphes 2 et 5, article 22, paragraphes 1<sup>er</sup> à 4, article 24, paragraphe 1<sup>er</sup>, et article 25, paragraphe 1<sup>er</sup>, les termes « annexe II », « annexe III », « annexe IV », « annexe V » et « annexe VI » sont complétés par l'ajout suivant : « (...) annexe[s] (...) de la directive (...) telle que modifiée par acte délégué de la Commission européenne pris en conformité avec l'article 32 de cette directive. »*
2. *L'article 28 est reformulé comme suit :*

*« Art. 28. Les modifications aux annexes II, III, IV, V et VI de la directive (...) s'appliquent avec effet au jour de la date de l'entrée en vigueur des actes délégués afférents de la Commission européenne.*

*Le ministre publiera un avis au 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. » »*

### **Articles 1<sup>er</sup> à 15**

Les articles 1<sup>er</sup> à 15 ne donnent pas lieu à observation de la part du Conseil d'État.

### **Article 16**

Le Conseil d'État estime qu'il convient de préciser *in fine* que la reconnaissance des certificats de navigation des bâtiments de pays tiers se fait pour « le territoire du Grand-Duché de Luxembourg ».

La Commission du Développement durable fait sienne cette suggestion.

### **Article 17**

Cet article prévoit l'instauration d'un registre électronique des certificats émis pour les bateaux de navigation intérieure aux fins de la gestion des entreprises de transport fluvial, de la délivrance et de la gestion des certificats de transports par voie fluviale, de l'alimentation de la base de données européenne sur les

bateaux de navigation intérieure tenue auprès de la Commission européenne et du maintien de la sécurité et du bon ordre de la navigation.

Le Conseil d'État note qu'aux termes de l'article 6 du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données), la licéité du traitement dans le secteur public est vérifiée si le traitement est nécessaire au respect de l'obligation légale ou à l'exécution d'une mission d'intérêt public ou relevant de l'exercice de l'autorité publique. Dans cette logique, il ne s'impose pas de donner à chaque traitement de données une base spécifique légale ou réglementaire. En ce qui concerne les principes et conditions du traitement, le règlement s'applique. Certes, l'article 6, paragraphe 3, du règlement n'exclut pas des bases juridiques nationales qui peuvent « contenir des dispositions spécifiques ». La création d'un tel cadre légal ou réglementaire relatif aux diverses administrations n'est dès lors pas, en tant que telle, contraire au règlement, mais ne s'impose que s'il s'agit de prévoir des règles spécifiques par rapport à des aspects particuliers du secteur concerné qui ne sont pas prévues dans le dispositif européen. Partant, étant donné que l'article sous rubrique ne prévoit aucune disposition spécifique par rapport au règlement européen, le Conseil d'État est d'avis qu'il est superfétatoire et demande sa suppression.

La Commission décide pourtant de maintenir cet article et, en tenant compte des remarques d'ordre légistique du Conseil d'État, de le libeller comme suit :

**« Art. 17. Registres des certificats**

*(1) Le ministre tient un registre électronique des certificats émis pour les bateaux de navigation intérieure aux fins de la gestion des entreprises de transport fluvial, de la délivrance et la gestion des certificats de transports par voie fluviale, l'alimentation de la base de données européenne sur les bateaux de navigation intérieure tenue auprès de la Commission européenne et le maintien de la sécurité et du bon ordre de la navigation.*

*(2) Dans ce registre figurent toutes les données nécessaires pour les finalités suivantes :*

- a) délivrance et gestion des certificats des bâtiments délivrés conformément à la présente loi ;*
- b) délivrance et gestion des attestations de navigabilité du personnel navigant ;*
- c) inscriptions des mesures administratives en relation avec les certificats des bâtiments et des attestations de navigabilité ;*
- d) délivrance et gestion des certificats de jaugeage ;*
- e) contrôles des entreprises de transport fluvial ;*
- f) échange des informations prévues par la présente loi avec les registres nationaux des autres Etats-membres de l'Union européenne ;*

*(3) Le ministre a la qualité de responsable du traitement au sens de l'article 2, lettre (n) de la loi modifiée du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel. Il peut faire exécuter sous sa responsabilité tout ou partie des obligations qui lui incombent en vertu de la loi par un membre du cadre supérieur ou moyen de son ministère. Seules*

sont habilitées à avoir accès aux données les personnes qui en ont besoin dans l'exercice de leur fonction et de leurs tâches professionnelles.

(4) Dans la poursuite des finalités décrites au paragraphe 1<sup>er</sup>, le responsable du traitement peut accéder aux données issues des fichiers suivants :

1. pour les finalités visées au paragraphe 2, lettres a) et b), le registre national des personnes morales créé par la loi du 30 mars 1979 organisant l'identification numérique des personnes physiques et morales, afin d'obtenir les informations d'identification des entreprises de transport fluvial :
  - désignation commerciale, forme juridique, numéro d'identification national, adresse, date de dissolution ;
2. pour les finalités visées au paragraphe 2, lettres a) et b), le registre national des personnes physiques créé par la loi du 19 juin 2013 relative à l'identification des personnes physiques, afin d'obtenir les informations d'identification des exploitants et des conducteurs indiquées sur les demandes ou constatées lors d'un contrôle :
  - noms et prénoms, numéro d'identification national, nationalité, pays de résidence ;
3. pour les finalités visées au paragraphe 2, lettres a), d) et e), le fichier exploité par le ministre ayant l'enregistrement et des domaines dans ses attributions renseignant sur les bateaux immatriculés au Luxembourg :
  - données nécessaires à l'identification des bâtiments, propriétaire, détenteur, adresse, échéances ;
4. pour les finalités visées au paragraphe 2, lettres a), b), d) et f), du registre des entreprises qui exercent une activité visée à la loi modifiée du 2 septembre 2011 réglementant l'accès aux professions d'artisan, de commerçant, d'industriel ainsi qu'à certaines professions libérales afin d'obtenir les informations des :
  - entreprises de transport fluvial : désignation commerciale, forme juridique, adresses, autorisations d'établissement, capacité financière ;

(5) La consultation et la réception des données de ces banques de données peut se faire de façon automatique.

(6) Les données à caractère personnel doivent être traitées selon le principe de proportionnalité. Pour les finalités prévues au paragraphe 2, lettres a), b) et d), l'accès ne peut être exercé que dans le cadre d'une demande d'un intéressé et le suivi de celle-ci ainsi qu'en cas de contrôle.

(7) Toute modification du nom, tout transfert de propriété, tout rejaugage ainsi que toute modification de l'usage du bateau doit être signalé au ministre par le propriétaire du bateau ou son mandataire.

(8) Le ministre s'assure que les données relatives à un bâtiment sont supprimées du registre visé au paragraphe 1<sup>er</sup> ~~du présent article~~ lorsque ce bâtiment est démantelé et que les données relatives à une attestation de navigabilité sont supprimées du registre visé au paragraphe lorsque la personne concernée est décédée.

(9) Le système informatique par lequel l'accès au registre électronique est opéré doit être aménagé de la manière suivante :

- L'accès au registre est sécurisé moyennant une authentification forte ;

- *Les informations relatives aux personnes ayant procédé à la consultation, les informations consultées, la date, l'heure et la référence du dossier dans le cadre duquel la consultation est effectuée, ainsi que le motif précis de la consultation peuvent être retracés ;*
- *Les données de journalisation doivent être conservées pendant un délai de cinq ans à partir de leur enregistrement, délai après lequel elles sont effacées, sauf lorsqu'elles font l'objet d'une procédure de contrôle. »*

### **Articles 18 à 21**

Les libellés respectifs des articles 18 à 21 ne soulèvent pas d'observations de la part du Conseil d'État.

### **Article 22**

Dans son avis du 12 juin 2018, le Conseil d'État émet une opposition formelle liée à la non-conformité du texte initial de l'article 22 du projet de loi au regard de l'article 32, paragraphe 2 et de l'article 36 de la Constitution, alors qu'il revient au seul Grand-Duc de conférer, sauf dans les matières réservées à la loi, un pouvoir réglementaire aux membres du Gouvernement, en vertu de l'article 76, alinéa 2, de la Constitution. Le Conseil d'État attire en outre l'attention sur le fait que le paragraphe 1<sup>er</sup> comporte des restrictions à la liberté de commerce, réservées par l'article 11, paragraphe 6, de la Constitution à la loi formelle.

Suite à cette opposition formelle, la Commission du Développement durable a décidé d'opter, pour ce qui est des dérogations qui peuvent être adoptées, pour un régime d'autorisation fixé dans la loi en précisant les conditions de celui-ci dans la loi et en s'inspirant des articles 28 à 30 de la loi du 23 décembre 2016 relative aux équipements marins qui prévoit un mécanisme de dérogations selon le même schéma qu'en matière de navigation fluviale.

La Moselle étant une voie d'eau de zone 4, seule la possibilité de fixer des prescriptions techniques allégées (donc absence de risque de restriction à la liberté de commerce mais plutôt facilitation de celle-ci), visée au paragraphe 4 de l'article 23 de la directive, est maintenue. Ces conditions d'allègement ne peuvent concerner que les éléments visés à l'annexe IV de la directive évitant ainsi toute mesure discrétionnaire. Y est ajoutée la condition que les prescriptions allégées doivent garantir un niveau de sécurité suffisant, dûment prouvé.

Les membres de la Commission du Développement durable proposent d'amender l'article 22 comme suit :

#### **« Art. 22. Possibilité d'adopter des prescriptions techniques allégées pour certaines zones**

*(1) Le ministre peut autoriser une application partielle des prescriptions techniques ou définir des prescriptions techniques moins strictes que celles visées aux annexes II et V de la directive telle que modifiée par acte délégué de la Commission européenne pris en conformité avec l'article 32 de cette directive pour les bâtiments qui naviguent exclusivement sur la Moselle. L'application partielle ou moins stricte des prescriptions techniques ne concerne*

que les éléments énumérés à l'annexe IV de la directive telle que modifiée par acte délégué de la Commission européenne pris en conformité avec l'article 32 de cette directive.

(2) L'application partielle ou les prescriptions techniques moins strictes visées au paragraphe 1<sup>er</sup> ne peuvent être autorisés que s'il est établi par voie d'essais ou par tout autre moyen, à la satisfaction du ministre, qu'un niveau de sécurité suffisant répondant aux objectifs de la présente loi est garanti.

(3) La conformité aux prescriptions techniques allégées est indiquée dans le certificat de l'Union européenne pour bateaux de navigation intérieure ou dans le certificat de l'Union européenne supplémentaire pour bateaux de navigation intérieure. »

### **Article 23**

Le Conseil d'État s'oppose formellement aux paragraphes 1<sup>er</sup> et 2, pour les motifs exposés à l'endroit de l'examen des paragraphes 1<sup>er</sup> et 4 de l'article 22.

« En outre, il se doit de relever que l'octroi de « dérogations à l'application de tout ou partie de la présente directive », prévu au paragraphe 1<sup>er</sup> de l'article, est incongru.

Pour ce qui est du paragraphe 3, il y a lieu de relever que, pour les dispositions qui ne concernent que les relations entre les États membres et la Commission européenne, la Cour de justice de l'Union européenne considère qu'en principe elles ne doivent pas être transposées. Par conséquent, le Conseil d'État demande de supprimer le paragraphe 3.

Suite à l'opposition formelle du Conseil d'État, il est opté pour un régime d'autorisation fixé dans la loi en précisant les conditions de celui-ci dans la loi et en s'inspirant des articles 28 à 30 de la loi du 23 décembre 2016 relative aux équipements marins qui prévoit un mécanisme de dérogations selon le même schéma qu'en matière de navigation fluviale. Pour les deux types de dérogations, il faut devoir dûment prouver un niveau de sécurité suffisant. ».

De la même manière que pour l'amendement parlementaire proposé à l'endroit de l'article 22, et suite à l'opposition formelle du Conseil d'État liée à la non-conformité du texte initial de l'article 23 au regard de l'article 32, paragraphe 2 et à l'article 36 de la Constitution pour ce qui est des dérogations qui peuvent être adoptées, il est opté pour un régime d'autorisation fixé dans la loi en précisant les conditions de celui-ci dans la loi et en s'inspirant des articles 28 à 30 de la loi du 23 décembre 2016 relative aux équipements marins qui prévoit un mécanisme de dérogations selon le même schéma qu'en matière de navigation fluviale. Pour les deux types de dérogations, il faut devoir dûment prouver un niveau de sécurité suffisant.

L'article 23 est amendé et se lit de la manière suivante :

#### **« Art. 23. Dérogations applicables à certaines catégories de bâtiments**

(1) Des dérogations à l'application de tout ou partie de la loi en ce qui concerne les bâtiments d'un port en lourd ne dépassant pas 350 tonnes ou les bâtiments non destinés au transport de marchandises et dont le déplacement d'eau

*n'atteint pas 100 mètres cubes, dont la quille a été posée avant le 1<sup>er</sup> janvier 1950 et qui naviguent exclusivement sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg peuvent être autorisées par le ministre.*

*(2) Sans préjudice des dispositions de la convention révisée pour la navigation du Rhin, peuvent être autorisées par le ministre des dérogations à l'application de tout ou partie de la loi, en ce qui concerne la navigation sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg, pour les bâtiments effectuant des trajets limités dans une zone géographique réduite ou dans des zones portuaires. Lesdites dérogations ainsi que les trajets ou les zones pour lesquels elles sont valables doivent être mentionnés dans le certificat du bâtiment.*

*(3) Les dérogations visées aux paragraphes 1 et 2 ne peuvent être autorisées que s'il est établi par voie d'essais ou par tout autre moyen, à la satisfaction du ministre, qu'un niveau de sécurité suffisant répondant aux objectifs de la présente loi est garanti. »*

### **Articles 24 et 25**

*Le Conseil d'État note « qu'il est juridiquement contestable de recopier dans des textes nationaux des dispositions figurant dans des directives, qui se limitent à conférer des compétences ou à imposer des obligations aux seules autorités de l'Union européenne. Il en est de même pour ce qui est des dispositions déterminant la méthode selon laquelle ces autorités exercent leurs compétences, comme le recours à des actes exécutifs et la manière de les arrêter. Partant, les paragraphes 1<sup>ers</sup> des articles 24 et 25 sont à omettre et il convient de spécifier aux paragraphes 2 des deux articles les dérogations et reconnaissances d'équivalence applicables. »*

Afin de faire droit aux observations du Conseil d'État, la Commission décide d'introduire un amendement visant à supprimer les paragraphes 1<sup>ers</sup> des articles 24 et 25 et en ne transposant donc pas les obligations de la Commission européenne, tout en précisant les dispositions résiduelles en conséquence.

Les membres de la Commission du Développement durable proposent d'amender les articles 24 et 25 comme suit :

#### **« Art. 24. Utilisation des nouvelles technologies et dérogations applicables à des bâtiments déterminés**

*Le ministre précise dans le certificat de l'Union européenne pour bateaux de navigation intérieure toutes les dérogations et reconnaissances d'équivalences adoptées par la Commission européenne conformément à l'article 25 paragraphe 1 de la directive.*

#### **Art. 25. Difficultés**

*Le ministre précise dans le certificat de l'Union européenne pour bateaux de navigation intérieure toutes les dérogations adoptées par la Commission européenne conformément à l'article 26 paragraphe 1 de la directive. »*

### **Articles 26 et 27**

Les articles 26 et 27 ne donnent pas lieu à observation.

### **Article 28**

Le Conseil d'État propose de reformuler le libellé de l'article 28, conformément à ces observations préliminaires.

Les membres de la Commission du Développement durable y réservent une suite favorable.

### **Article 29**

Le Conseil d'État fait observer que l'article 29, comme il ne prévoit aucune disposition spécifique par rapport au règlement européen, est superfétatoire et peut être supprimé.

Or, l'objet du traitement des données AIS (« Automatic Identification System ») des bateaux de navigation intérieure va au-delà du respect de l'obligation légale d'être équipé d'un appareil AIS intérieur et d'un appareil ECDIS intérieur en mode information ou d'un appareil similaire par le règlement de police pour la navigation sur la Moselle.

Le traitement de données n'est par ailleurs pas seulement utilisé à des fins de gestion du trafic, mais aussi à des fins de perception des péages. Par ailleurs, l'article en question fixe aussi la base légale pour les traitements en relation avec les enregistrements audio et vidéo d'exploitation et des communications radio.

La Commission du Développement durable décide de maintenir l'article 31 pour avoir une base légale pour ces traitements de données.

### **Article 30**

L'article 30 ne donne pas lieu à observation.

### **Article 31**

La Commission décide de supprimer cet article, car le Règlement général sur la protection des données est entré en vigueur en mai 2018 et que, partant, plus aucune dérogation au droit commun en matière d'entrée en vigueur des lois ne s'impose.

### **Article 32**

Le libellé de l'article 32 ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État.

\*

Les membres de la Commission du Développement durable décident d'envoyer une lettre d'amendements parlementaires au Conseil d'État.

**7. Divers**

Aucun point divers n'a été abordé.

Le Secrétaire-Administrateur,  
Laurent Besch

La Présidente de la Commission du Développement  
durable,  
Josée Lorsché

Annexe : présentation PowerPoint (PL 7336)

# Transversale de Clervaux N7-CR340-N18

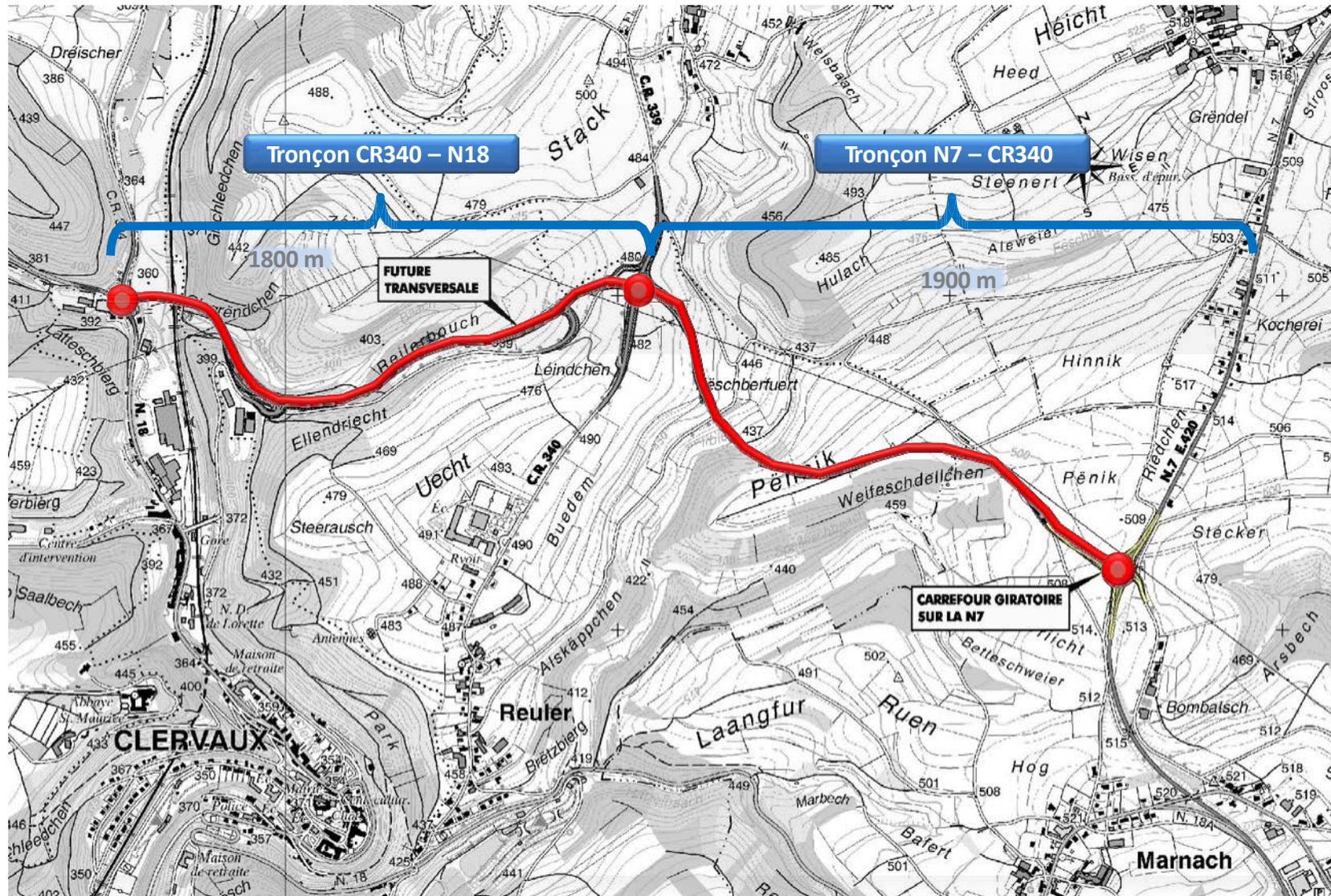


LE GOUVERNEMENT  
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG  
Ministère du Développement durable  
et des Infrastructures

Administration des ponts et chaussées

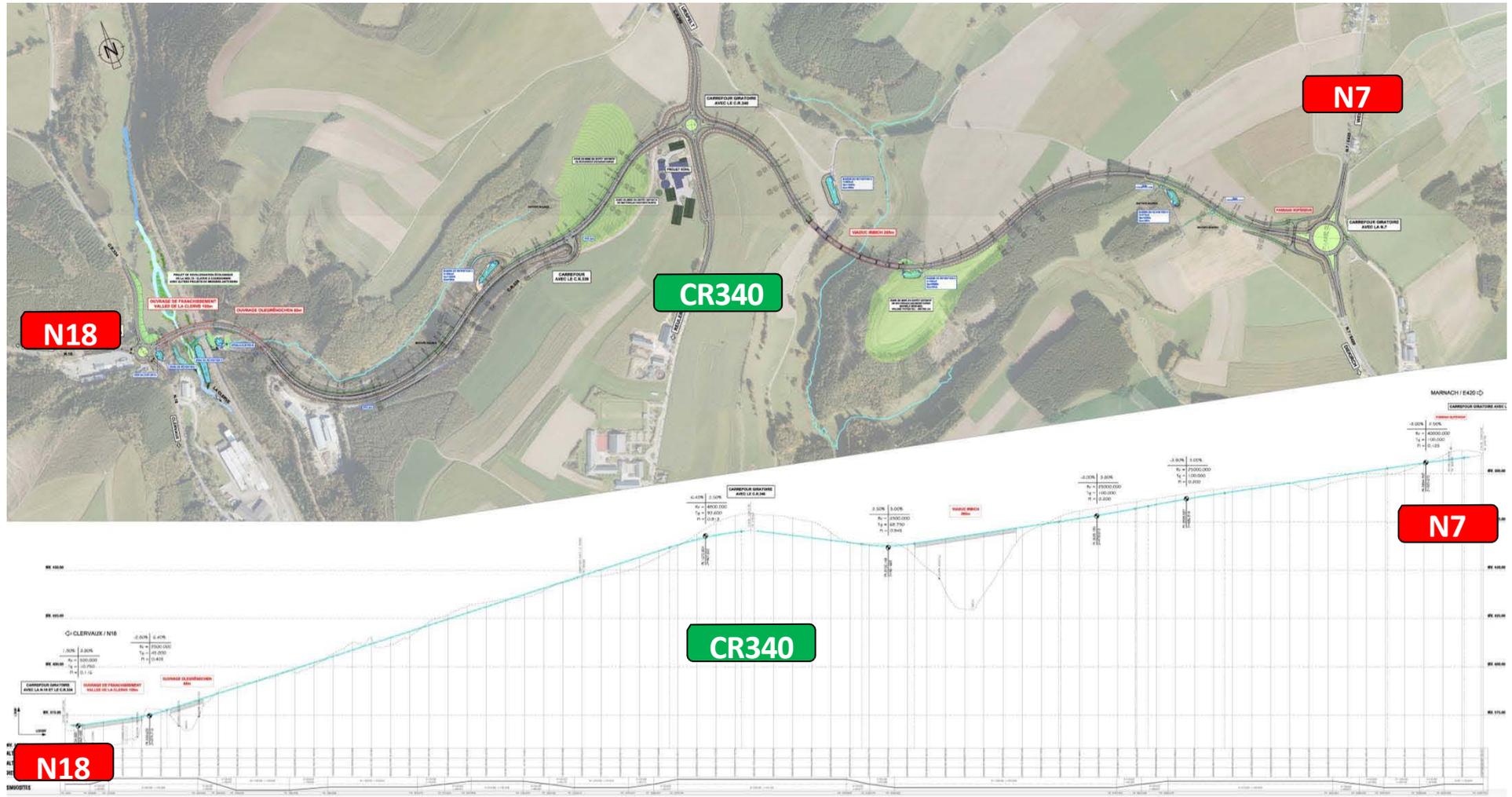


## Vue d'ensemble de la Transversale de Clervaux



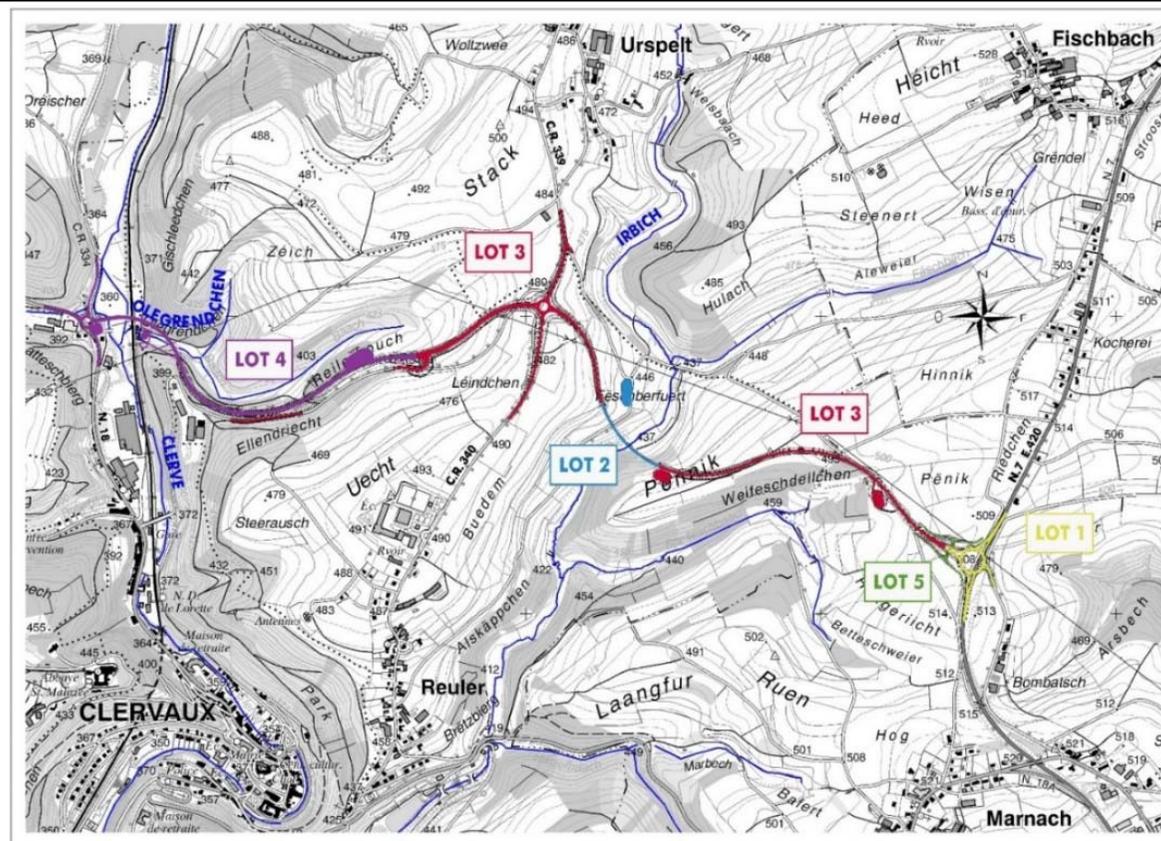


## Vue d'ensemble





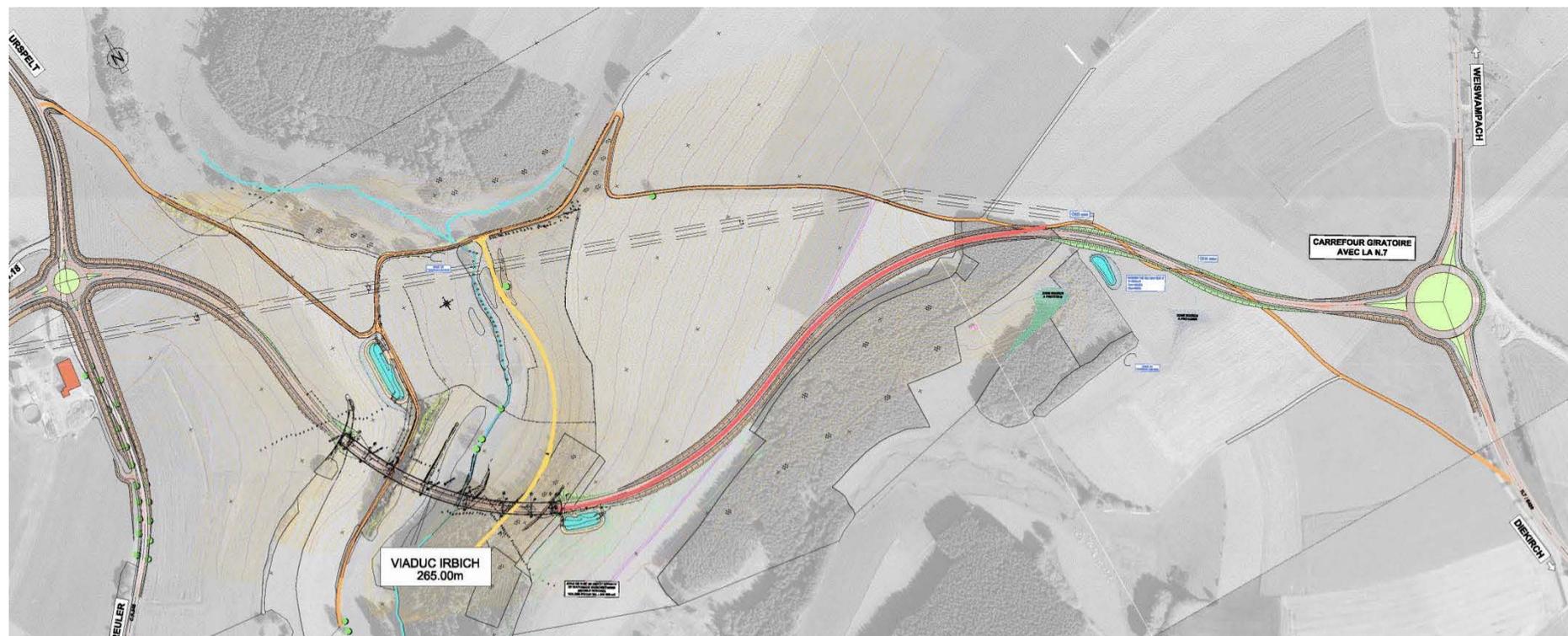
## Éléments du projet



Lot 1:	Giratoire N7	Début chantier 2014
Lot 2:	Viaduc Irbich	Début chantier 2016
Lot 3:	Section courante CR340/CR339 – N7	Début chantier 2019
Lot 4:	Section courante N18 – CR340/CR339 (avec Viaducs de la Clerve et Olegrëndchen)	Début chantier 2020
Lot 5:	Passage supérieur près giratoire N7	Début chantier 2020

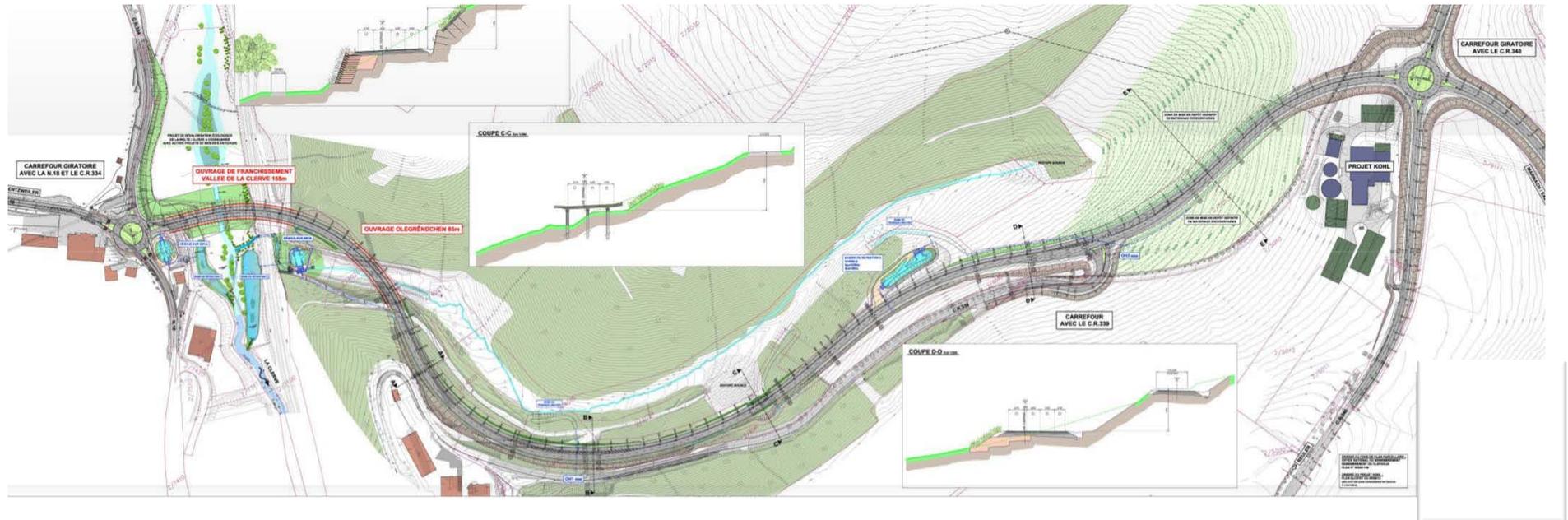


## Vue en plan du tronçon N7 – CR340





## Vue en plan du tronçon CR340 – N18



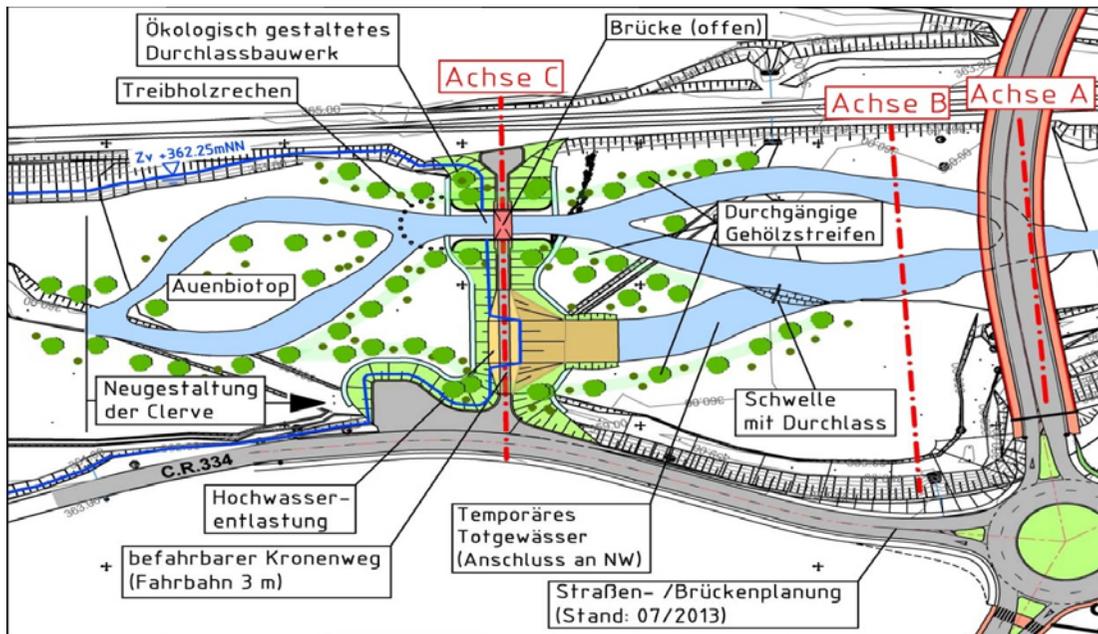
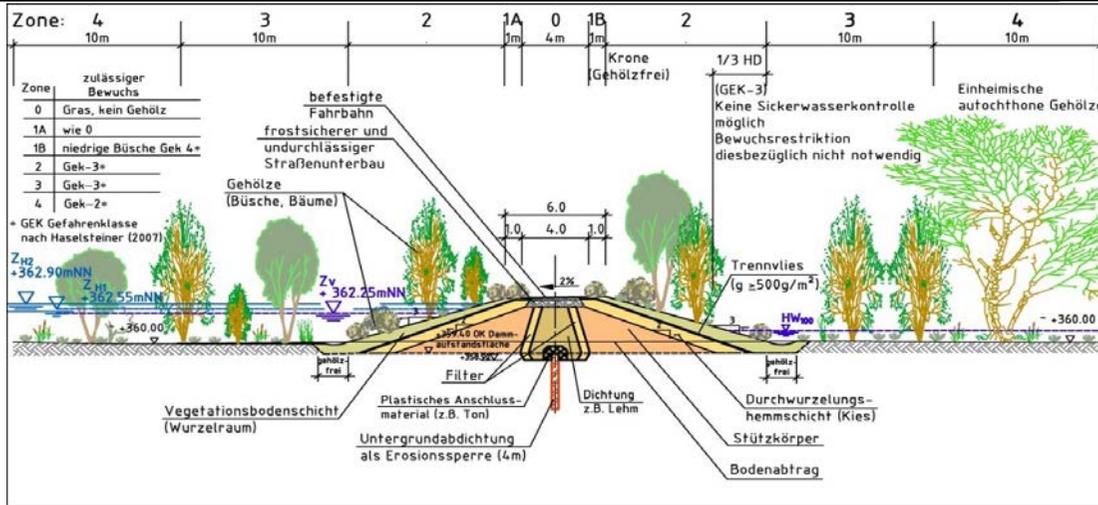
Viaduc Clerve



Viaduc Clerve

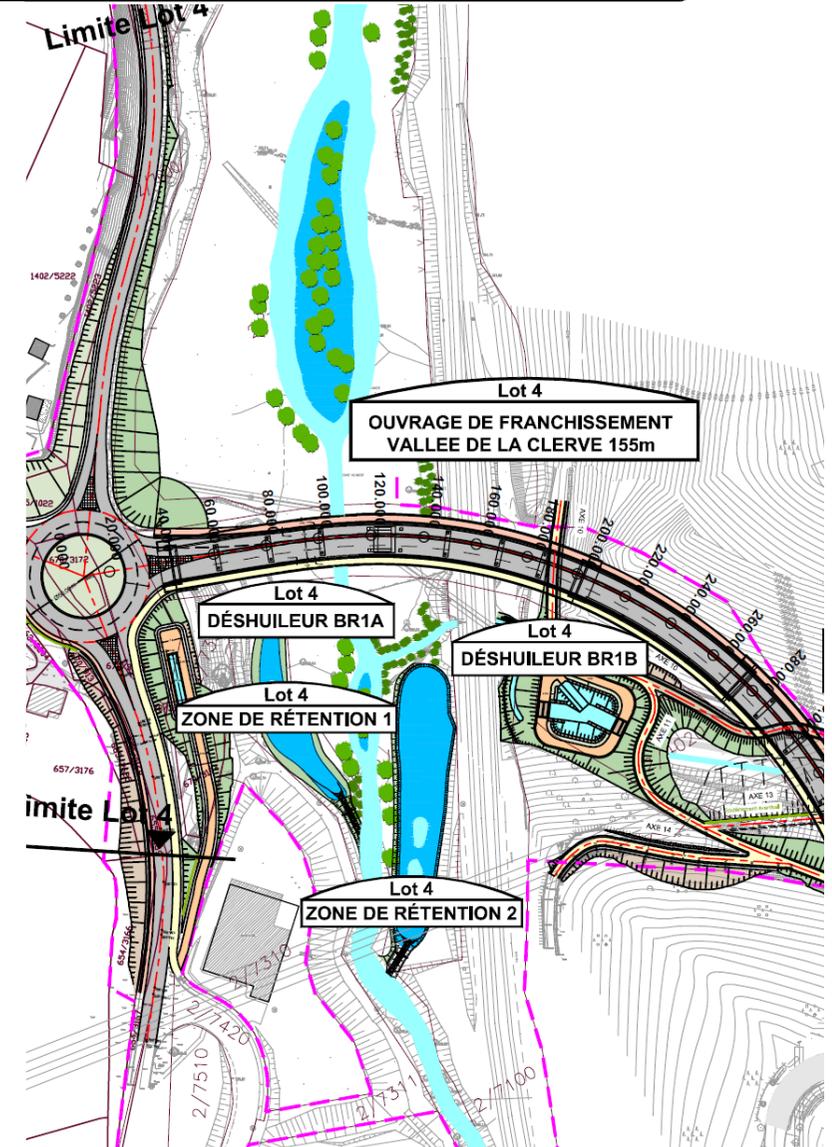


Barrage de compensation de 20.000 m<sup>3</sup> sur la Clerve en amont de Clervaux / réaménagements Clerve-Woltz



18/07/2018

RF/MR



7



## Coûts

	Devis TTC	
<b>Lot 1:</b>	<b>Carrefour de raccordement sur N7 (giratoire)</b>	<b>1.652.866,62 €</b>
<b>Lot 2:</b>	<b>Viaduc Irbich</b>	<b>12.207.808,56 €</b>
<b>Lot 3:</b>	<b>Section courante CR340/CR339 – N7</b>	<b>15.631.000,00 €</b>
<b>Lot 4:</b>	<b>Section courante N18 – CR340/CR339</b>	<b>29.484.000,00 €</b>
	Giratoire N18	1.755.000,00 €
	Voirie et réseaux divers	7.722.000,00 €
	Ouvrage biotope source	1.696.500,00 €
	Viaduc de la Clerve	10.647.000,00 €
	Viaduc Olegrëndchen	5.674.500,00 €
	Barrage de compensation	1.989.000,00 €
<b>Lot 5:</b>	<b>Passage supérieur près giratoire N7</b>	<b>766.350,00 €</b>
	<b>Voirie agricole (remembrement)</b>	<b>1.820.657,33 €</b>
	<b>Mesures compensatoires</b>	<b>585.000,00 €</b>
	<b>Montant total des travaux</b>	<b>62.147.682,51 €</b>
	<b>Travaux auxiliaires 3%</b>	<b>1.864.430,48 €</b>
	<b>Montant total</b>	<b>64.012.112,99 €</b>
	<b>Etudes / Géologie / Direction travaux / Sécurité santé / Assistance technique</b>	<b>8.961.695,82 €</b>
	<b>Montant total du projet</b>	<b>72.973.808,80 €</b>

7336



## **Loi du 7 septembre 2018 relative à l'aménagement de la transversale de Clervaux (N18 - CR340 - N7).**

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

Notre Conseil d'État entendu ;

De l'assentiment de la Chambre des Députés ;

Vu la décision de la Chambre des Députés du 26 juillet 2018 et celle du Conseil d'État du 27 juillet 2018 portant qu'il n'y a pas lieu à second vote ;

*Avons ordonné et ordonnons :*

### **Art. 1<sup>er</sup>.**

Le Gouvernement est autorisé à faire procéder à l'aménagement de la transversale de Clervaux (N18 - CR340 - N7).

### **Art. 2.**

Les dépenses occasionnées par les travaux visés à l'article 1<sup>er</sup> ne peuvent pas dépasser le montant de 73.000.000 euros. Ce montant correspond à la valeur de 779,82 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1<sup>er</sup> octobre 2017. Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, le montant est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix de la construction précité.

### **Art. 3.**

Les dépenses visées à l'article 2 sont imputables sur les crédits du Fonds des routes.

### **Art. 4.**

Les travaux visés à l'article 1<sup>er</sup> ci-dessus sont déclarés d'utilité publique.

Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

*Le Ministre du Développement durable  
et des Infrastructures,*  
**François Bausch**

*Le Ministre des Finances,*  
**Pierre Gramegna**

Château de Berg, le 7 septembre 2018.  
**Henri**

---

Doc.parl. 7336 ; sess.ord. 2017-2018.

---

