

Dossier consolidé

Date de création : 10-09-2024

Projet de loi 8283

Projet de loi relative à l'adaptation du projet de construction relatif à l'aménagement du Boulevard Raiffeisen et du Boulevard Kockelscheuer dans le cadre de la construction du réseau routier du Ban de Gasperich

Date de dépôt : 20-07-2023

Date de l'avis du Conseil d'État : 10-10-2023

Auteur(s) : Monsieur François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics

Le document « 8283_10_Dossier_parlementaire » n'a pu être ajouté au dossier consolidé.

Liste des documents

Date	Description	Nom du document	Page
20-07-2023	Déposé	8283/00	<u>3</u>
10-10-2023	Avis du Conseil d'État (10.10.2023)	8283/01	<u>48</u>
08-02-2024	Commission de la Mobilité et des Travaux publics Procès verbal (08) de la reunion du 8 février 2024	08	<u>51</u>
29-02-2024	Commission de la Mobilité et des Travaux publics Procès verbal (09) de la reunion du 29 février 2024	09	<u>73</u>
04-03-2024	Rapport de commission(s) : Commission de la Mobilité et des Travaux publics Rapporteur(s) : Madame Corinne Cahen	8283/02	<u>139</u>
15-05-2024	Premier vote constitutionnel (Vote Positif) En séance publique n°26 Une demande de dispense du second vote a été introduite	Texte voté - projet de loi N°8283	<u>144</u>
15-05-2024	Premier vote constitutionnel (Vote Positif) En séance publique n°26 Une demande de dispense du second vote a été introduite	Bulletin de vote 7 - Projet de loi N°8283	<u>146</u>
21-05-2024	Dispense du second vote constitutionnel par le Conseil d'Etat (21-05-2024) Evacué par dispense du second vote (21-05-2024)	8283/03	<u>149</u>
06-06-2024	Résumé du dossier	Résumé	<u>152</u>

8283/00

N° 8283

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2022-2023

PROJET DE LOI

**relative à l'adaptation du projet de construction relatif à
l'aménagement du Boulevard Raiffeisen et du Boulevard
Kockelscheuer dans le cadre de la construction du réseau
routier du Ban de Gasperich**

* * *

Document de dépôt

Dépôt: le 20.7.2023

*

Le Premier Ministre,

Vu les articles 76 et 95, alinéa 1^{er}, de la Constitution ;

Vu l'article 10 du Règlement interne du Gouvernement ;

Vu l'article 58, paragraphe 1^{er}, du Règlement de la Chambre des Députés ;

Vu l'article 1^{er}, paragraphe 1^{er}, de la loi modifiée du 16 juin 2017 sur l'organisation du Conseil d'État ;

Considérant la décision du Gouvernement en conseil du 14 juillet 2023 approuvant sur proposition du Ministre de la Mobilité et des Travaux publics le projet de loi ci-après ;

Arrête :

Art. 1^{er}. Le Ministre de la Mobilité et des Travaux publics est autorisé à déposer au nom du Gouvernement à la Chambre des Députés le projet de loi relative à l'adaptation du projet de construction relatif à l'aménagement du Boulevard Raiffeisen et du Boulevard Kockelscheuer dans le cadre de la construction du réseau routier du Ban de Gasperich et à demander l'avis y relatif au Conseil d'État.

Art. 2. Le Ministre aux Relations avec le Parlement est chargé, pour le compte du Premier Ministre et du Ministre de la Mobilité et des Travaux publics, de l'exécution du présent arrêté.

Luxembourg, le 19 juillet 2023

*Le Premier Ministre,
Ministre d'État,
Xavier BETTEL*

*Le Ministre de la Mobilité
et des Travaux publics,
François BAUSCH*

*

TEXTE DU PROJET DE LOI

Article 1er.

Le Gouvernement est autorisé à adapter en termes réels les dépenses concernant la loi du 16 décembre 2010 relative à l'aménagement du Boulevard Raiffeisen et du Boulevard Kockelscheuer dans le cadre de la construction du réseau routier du Ban de Gasperich.

Article 2.

Les dépenses résultant de l'adaptation du projet visé par la loi du 16 décembre 2010 précitée ne peuvent dépasser la somme de 6.550.000 euros. Ce montant correspond à la valeur 1071,67 de l'indice semestriel des prix à la construction d'octobre 2022. Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, ce montant est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix de la construction précitée.

Article 3.

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

Article 4.

Les travaux visés à l'article 1er sont déclarés d'utilité publique.

*

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Article 1er.

Le dépassement de quantités, l'adaptation du programme de travail et la modification du taux de TVA rendent nécessaires des adaptations du budget de la loi du 16 décembre 2010 relative à l'aménagement du Boulevard Raiffeisen et du Boulevard Kockelscheuer.

Article 2.

Cet article définit l'enveloppe budgétaire servant au financement par le biais des avoirs du Fonds des routes, rattachée à l'indice semestriel des prix de la construction valable au 1er octobre 2022 (valeur 1071,67). 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

SOMMAIRE

0. Préambule	4
1. Travaux d'installation de chantier et travaux préalables	7
1.1. Descriptif général et résumé	7
2. Travaux de terrassements généraux	7
2.1. Descriptif général et résumé	7
3. Travaux de terrassements particuliers	8
3.1. Descriptif général	8
3.2. Dépassement des travaux prévus	8
3.3. Travaux complémentaires (changement de programme)	9
3.4. Résumé	11
4. Evacuation des eaux, drainages, réseaux divers	11
4.1. Descriptif général et résumé	11
5. Eclairage	11
5.1. Descriptif général et résumé	11
6. Travaux de voirie	12
6.1. Descriptif général	12
6.2. Description des travaux – Lot 1 : Raccordement Route d'Esch au carrefour avec la Rue Piret	12
6.3. Description des travaux – Lot 1 : Voie bus supplémentaire Route d'Esch – croisement rue Verte	13
6.4. Description des travaux – Lot 1 : Voie bus supplémentaire et tourne-à-droite vers Kockelscheuer	15
6.5. Description des travaux – Lot 3 Phase 1 : Déviation du CR 186 avec bypass	16
6.6. Dépassement des travaux prévus	17
6.7. Travaux complémentaires (changement de programme)	17
6.8. Résumé	17
7. Ouvrages hydrauliques	18
7.1. Descriptif général et résumé	18
8. Ouvrage d'art OA17	21
8.1. Descriptif général	21
8.2. Dépassement des travaux prévus	22
8.3. Travaux complémentaires (changement de programme)	22
8.4. Résumé	24
9. Travaux en régie	24
9.1. Descriptif général	24
9.2. Travaux complémentaires (changement de programme)	24
9.3. Résumé	26
10. Travaux divers	26
10.1. Descriptif général et résumé	26
11. Travaux d'assainissement	27
11.1. Descriptif général et résumé	27

12. Divers et imprévus	28
12.1. Descriptif général et résumé	28
13. Etudes et contrats d'ingénieurs	28
13.1. Description générale	28
13.2. Dépassement des services prévus	28
13.3. Services complémentaires (changement de programme)	28
13.4. Résumé	28
14. Surveillance, sécurité et santé, assistance technique	28
14.1. Descriptif général et résumé	28
15. Intégration de la mobilité douce	29
15.1. Descriptif général	29
15.2. Description des travaux : Liaison douce – Piste mixte reliant le Ban de Gasperich à Howald	29
15.3. Description des travaux : Véloexpresswee – Liaison cyclable express avec 2 tunnels	31
15.4. Résumé	32
16. Travaux en relation avec Luxtram	32
16.1. Descriptif général et résumé	32
17. Changement du taux de TVA	33
17.1. Descriptif général et résumé	33
18. Conclusion	34
19. Fiche financière	35

*

0. PREAMBULE

Le présent dossier concerne la rallonge financière pour le département des Travaux publics – Administration des ponts et chaussées (Fonds des Routes) liée à la « Loi du 16 décembre 2010 relative à l'aménagement du Boulevard Raiffeisen et du Boulevard Kockelscheuer dans la cadre de la construction du réseau routier du Ban de Gasperich ».

Ce projet urbain du « Ban de Gasperich » a été autorisé par la loi du 16 décembre 2010, et depuis lors, l'Administration des ponts et chaussées a entrepris toutes les démarches nécessaires pour élaborer les dossiers d'autorisations et les études des projets définitifs, conformément à un planning cadre (Masterplanning) qui a permis de suivre l'avancement de la mise en œuvre des divers modules.

Afin de tenir compte des délais et des échéanciers des autres projets liés au Ban de Gasperich, tels que ceux du promoteur, de l'École et Lycée Français à Luxembourg (ELFL) et du Centre National d'Intervention et de Secours (CNIS), les projets d'infrastructures publiques ont été divisés en quatre lots séparés.

Le Lot 1 comprend le réaménagement de la N4 entre le carrefour avec les rue Plantin/Rue Verte et le rond-point près de la Gamme vert, la rue Raiffeisen (CR231) entre le rond-point Gamme Vert et l'échangeur de Hesperange, ainsi que la partie Nord du Boulevard Kockelscheuer entre la rue Raiffeisen (CR231) et le rond-point Gluck. Le Lot 2 se situe entre le Boulevard Raiffeisen et l'autoroute A6. Le Lot 3 Phase 1 est relié à la partie Sud du Boulevard Kockelscheuer du Lot 2 et traverse l'autoroute A6 à la hauteur de la Croix de Gasperich avec le pont OA17. Le Lot 3 Phase 2 voit le Boulevard Kockelscheuer rejoindre la N4 et le CR 186 du côté de Kockelscheuer.

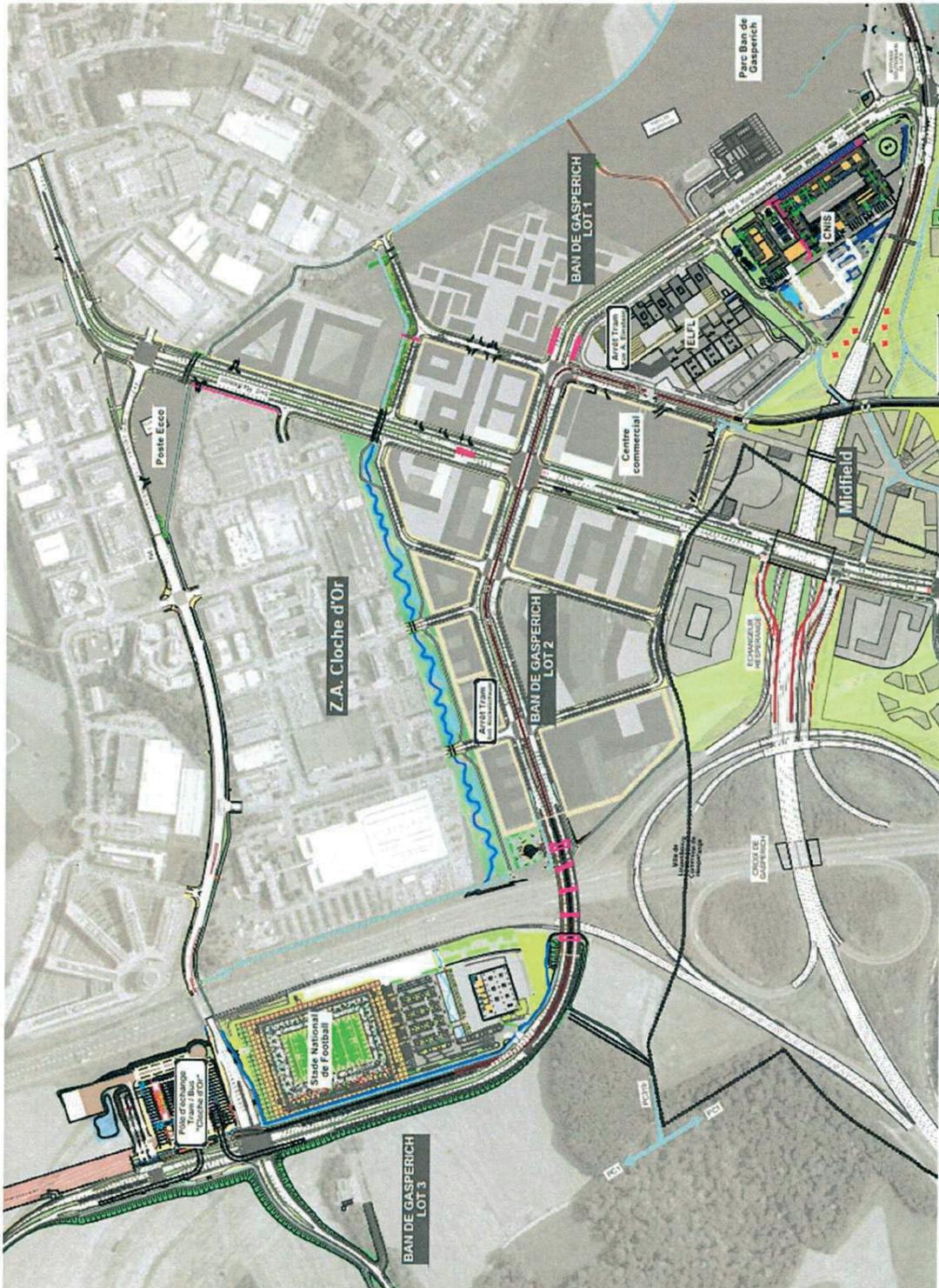
Les travaux d'infrastructure du Ban de Gasperich ont débuté en septembre 2013 avec le Lot 2, suivi du Lot 1 en mai 2015, puis du Lot 3 Phase 1 en février 2017 et enfin du Lot 3 Phase 2 en janvier 2018. Les routes ont été progressivement ouvertes à la circulation, avec la partie centrale du Boulevard Kockelscheuer ouverte en juillet 2015, le Boulevard Raiffeisen en juin 2017, la partie Nord du Boulevard Kockelscheuer en août 2017 et la connexion vers la partie Sud en novembre 2019.

Le projet inclut également des travaux de plantation d'arbres, qui ont commencé en mars 2019 et se poursuivent en fonction des périodes de plantation et de l'avancement des travaux de Luxtram. Depuis l'adoption de la loi du 16 décembre 2010, le projet a été développé en tenant compte des évaluations et des ajustements nécessaires entre les étapes initiales et la mise en service, et ces évaluations et adaptations sont présentées dans le présent dossier.

Les montants mentionnés dans cet exposé des motifs correspondent à la valeur de l'indice semestriel des prix à la construction du 1^{er} avril 2009, soit 677,02, tel que retenu dans la loi du 16 décembre 2010.

Le montant des fonds additionnels nécessaires à la finalisation du projet a été ramené à la valeur 1071,67 de l'indice semestriel des prix à la construction d'octobre 2022, indice actuellement en vigueur.

Figure 1: Les quatre lots du projet du Ban de Gasperich – Lot 1, 2, 3 Phase 1 et 3 Phase 2



*

1. TRAVAUX D'INSTALLATION DE CHANTIER ET TRAVAUX PREALABLES

1.1. Descriptif général et résumé

Initialement, la loi de financement de 2010 avait alloué un budget de 2.808.975,00€ hTVA pour les installations de chantier.

Cependant, grâce aux résultats des soumissions et au regroupement des installations de chantier pour plusieurs lots, les travaux d'installation de chantier ont pu être réalisés pour un total de **2.421.588,61€ hTVA**, soit une **économie de 387.386,39€ hTVA** (indice 677,02).

Ramenée à l'indice actuel de 1071,67, cette économie correspond à un montant de **613.202,53€ hTVA**.

Figure 2 Base vie principale pour la direction des travaux



*

2. TRAVAUX DE TERRASSEMENTS GENERAUX

2.1. Descriptif général et résumé

Les travaux de terrassements généraux comprennent l'exécution de déblais et de remblais.

Pour les boulevards futurs, des purges étaient prévues dans les bordereaux des différents lots en raison de la mauvaise portance du sol constatée lors des études.

Toutefois, un dépassement des quantités prévues a été causé par des changements géométriques et l'ajout de voies supplémentaires sur le Boulevard Kockelscheuer et la Route d'Esch (cf. 6 TRAVAUX DE VOIRIE), entraînant un dépassement de 1.363.450,76€ hTVA (indice 677,02).

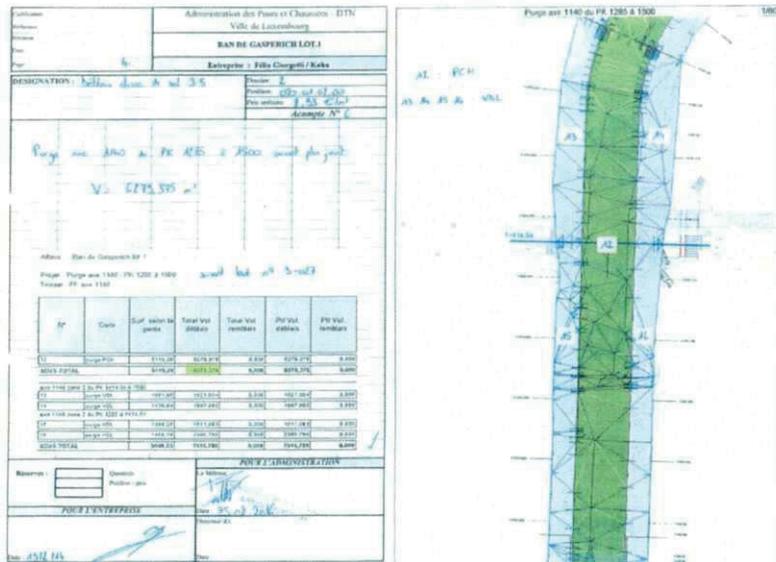
Le coût total pour les travaux de terrassements généraux s'élève ainsi à **8.127.100,76€ hTVA** (indice 677,02).

Ramené à l'indice actuel, le dépassement est de **2.158.236,50€ hTVA** (indice 1071,67).

Figure 3 Mauvaise portance du terrain en place sur le futur Boulevard Kockelscheuer nécessitant la réalisation de purges



Figure 4 Exemple d'une fiche de suivi pour les travaux de purges



*

3. TRAVAUX DE TERRASSEMENTS PARTICULIERS

3.1. Descriptif général

Les travaux de terrassements particuliers reprennent l'exécution des fouilles en tranchée et le blindage des fouilles.

3.2. Dépassement des travaux prévus

Dans le cadre de la construction de l'OA17 qui traverse l'autoroute A6 à la hauteur de la Croix de Gasperich, la pile P3 a dû être implantée à proximité d'une conduite SEBES.

Afin d'éviter des problèmes potentiels le long de cette conduite lors des travaux, il a été décidé en accord avec SEBES de réaliser les travaux de terrassement de la pile P3 avec un caisson de palplanches de la même manière que pour la pile P2, située au milieu de l'autoroute.

Les travaux de terrassements particuliers ont donc connu un dépassement de **82.988,55€ hTVA** (indice 677,02).

Figure 5 Position de la pile P3 par rapport à la conduite SEBES

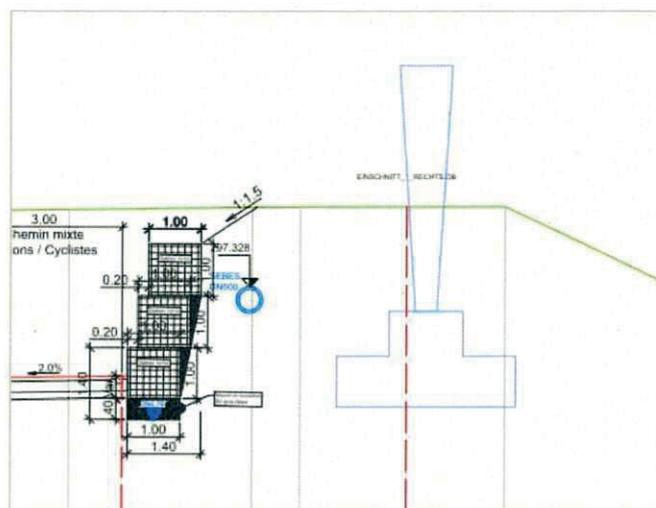
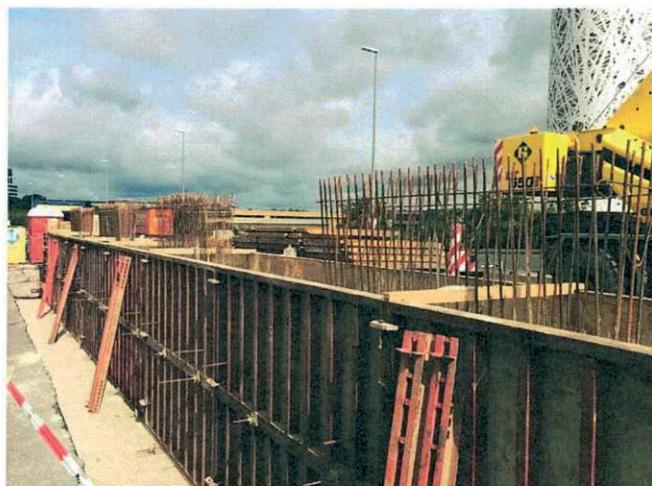


Figure 6 Mise en place du blindage pour les fondations des piles P2 et P3



3.3. Travaux complémentaires (changement de programme)

Les travaux initiaux sur la Route d'Esch prévoyait une extension jusqu'à l'entrée du carrefour avec les rues Verte et rue Plantin. Cependant, pour garantir la connexion des nouveaux réseaux avec les réseaux existants au-delà du projet du Ban de Gasperich, il a été nécessaire de les connecter dans le carrefour. Dès les premiers terrassements, il a été constaté que les plans as-built du carrefour ne correspondaient pas à la situation réelle sur le terrain. Comme les plans détaillés et fiables des différents concessionnaires faisant défaut, une série de sondages ont dû être réalisés pour pouvoir connecter

chaque concessionnaire à son réseau existant, que ce soit dans la route d'Esch, dans la rue Verte ou la rue Plantin. Ainsi, l'ensemble du carrefour a dû être terrassé.

De plus, ces travaux complémentaires et non prévu au marché initial ont dû être réalisés en phases pour ne pas entraver la circulation et surtout les différentes lignes de bus qui traversent ce carrefour, engendrant ainsi des coûts supplémentaires de **311 425,01 € hTVA** (indice 677,02).

Figure 7 Extrait du plan de soumission IC-P148-A

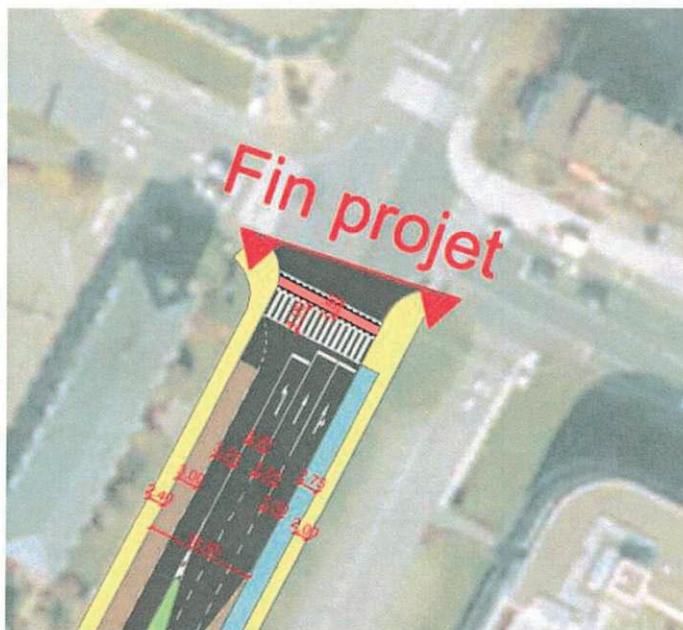


Figure 8 Extrait du plan IC-E648-12 montrant la connection des réseaux au-delà du carrefour



Figure 9 Vue aérienne sur le croisement de la Route d'Esch / Rue Verte / Rue Plantin



3.4. Résumé

Les travaux de terrassements particuliers s'élèvent au total à **891.386,07€ hTVA**, soit un surplus de **394.413,57€ hTVA** par rapport au budget de 496.972,50€ hTVA prévu dans la loi de financement de 2010 (indice 677,02).

Ramené à la valeur 1071,67 de l'indice semestriel des prix à la construction, le surplus est de **624.326,00€ hTVA**.

*

4. EVACUATION DES EAUX, DRAINAGES, RESEAUX DIVERS

4.1. Descriptif général et résumé

Les évacuations des eaux, les drainages ainsi que les réseaux divers ont été réalisés dans le cadre des différents chantiers du Ban de Gasperich (Lots 1, 2, 3 Phase 1 et 3 Phase 2). Le montant de **2.376.624,00€ hTVA** prévu dans la loi de financement de 2010 couvre les travaux réalisés dans ce cadre. Aucune variation des prestations n'est nécessaire.

*

5. ECLAIRAGE

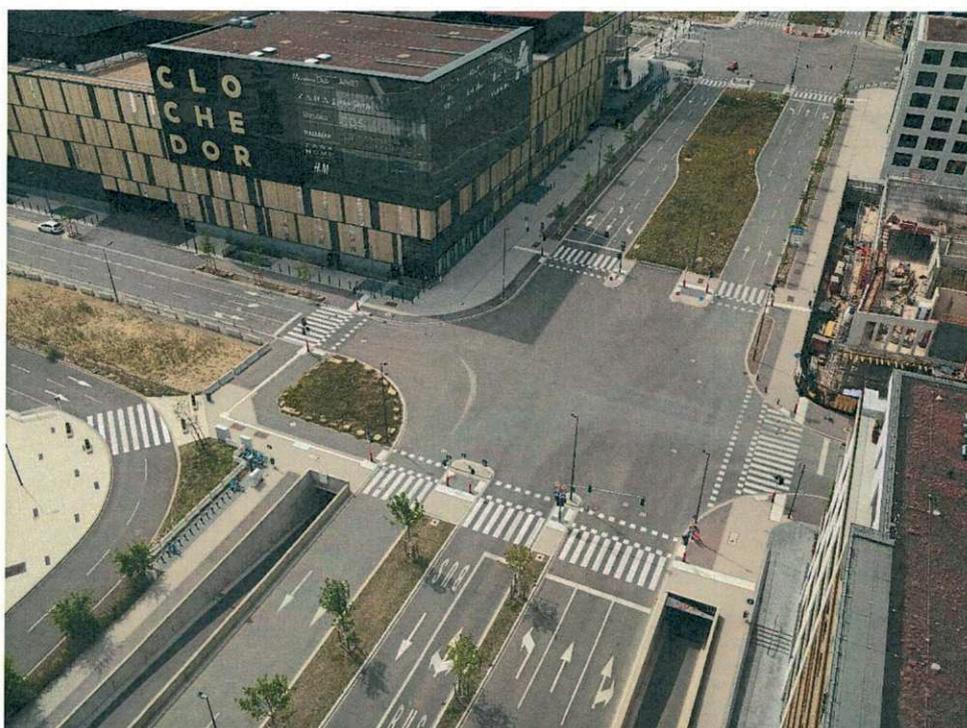
5.1. Descriptif général et résumé

L'éclairage public le long des axes principaux du Boulevard Kockelscheuer, du Boulevard Raiffeisen et de la Route d'Esch est mis en place par le Service Electromécanique de l'Administration des ponts et chaussées. Afin de répondre aux exigences de durabilité et de limitation de la pollution lumineuse, des luminaires LED conformes aux derniers standards ont été installés surtout le site du Ban de Gasperich.

Enfin, le devis initial pour l'éclairage public, qui sert de base pour la loi de financement de 2010, s'élève à 1.912.515,00€ hTVA. Les dépenses réelles s'élèvent à **792.143,46€ hTVA**, soit une économie de **1.120.371,54€ hTVA** (indice 677,02) par rapport au budget initial.

Ramenée à l'indice actuel, l'économie est de **1.773.461,00€ hTVA** (indice 1071,67).

*Figure 10 Eclairage public au croisement
Boulevard Kockelscheuer et Rue Albert Einstein*



*

6. TRAVAUX DE VOIRIE

6.1. Descriptif général

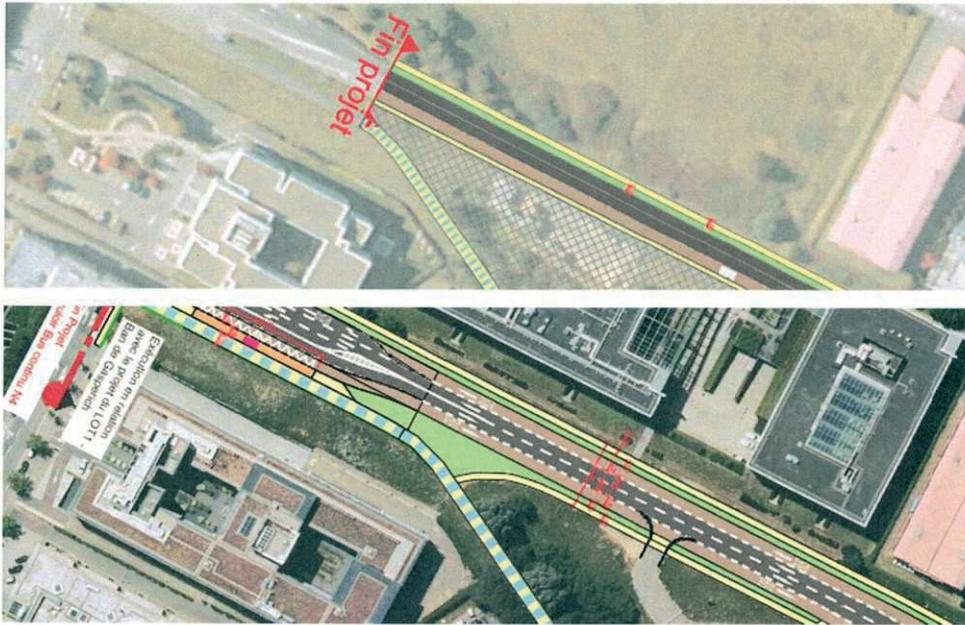
Les travaux de voirie comprennent les travaux relatifs au corps de chaussée, aux mélanges bitumineux, aux bordures, pavés et dallages, ainsi qu'aux finitions en terre végétale.

6.2. Description des travaux – Lot 1 : Raccordement Route d'Esch au carrefour avec la Rue Piret

Initialement, la fin du projet dans l'axe 1115 (Route d'Esch) était prévue avant le carrefour de la Rue Piret. Toutefois, lors de la réalisation du Lot 1, les travaux ont été prolongés au-delà du carrefour de la Rue Piret pour assurer la cohérence avec les travaux du couloir bus réalisés par l'Administration des ponts et chaussées – Division de la Voirie de Luxembourg sur le tronçon de la N4 entre la Rue Piret et la Rue Kroll. Pour réaliser ces travaux, des déviations provisoires ont été mises en place et les travaux ont été réalisés en phases pour ne pas entraver la circulation

Les changements apportés comprenaient le rajout d'une voie de bus, la prolongation des réseaux au-delà du carrefour, le remplacement de bordures, ainsi que la création d'un arrêt de bus. Plusieurs multitubulaires ont été créés pour traverser le carrefour. Pour finaliser les travaux et minimiser les joints dans le tapis, la couche de roulement a été prolongée jusqu'au-delà du carrefour.

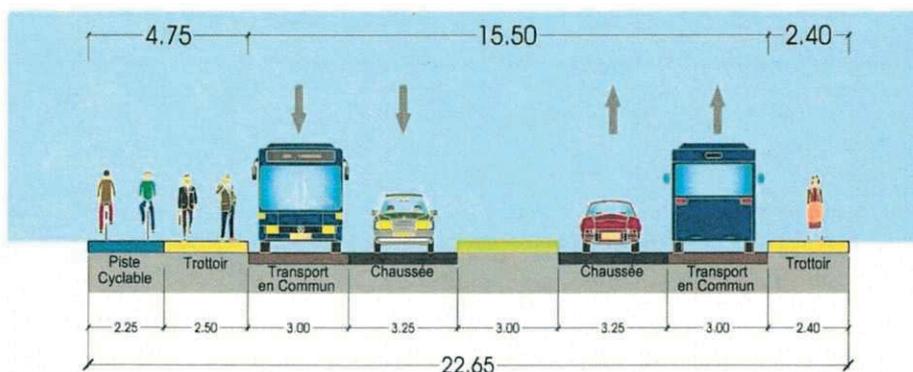
Figure 11 Fin projet Route d'Esch / rue Piret –
en haut situation initiale – en bas situation réalisée



6.3. Description des travaux – Lot 1 : Voie bus supplémentaire Route d'Esch – croisement rue Verte

La coupe type de la Route d'Esch au croisement Rue Verte / Rue Plantin prévoyait deux voies de roulement, deux voies de bus, deux bandes de trottoir, une piste cyclable ainsi qu'une bande de séparation. La voie de bus vers Hollerich se rabattait sur le voie de roulement à la hauteur du bâtiment Wort.

Figure 12 Exemple coupe type Route d'Esch
tel que prévu initialement



Au cours du chantier, la situation a évolué et l'emprise a pu être élargie vers le bâtiment Wort pour prolonger la voie de bus jusqu'au carrefour en vue d'un développement futur de la Route d'Esch vers Hollerich.

Ces travaux ont également entraîné un réaménagement du parking Wort pour garantir le nombre de places existantes et ainsi ne pas perdre de places de parking. Ces changements ont également impliqué une réorganisation du déplacement des réseaux existants.

Figure 13 Aménagement de la Route d'Esch à la hauteur du bâtiment Wort – à gauche situation initiale – à droite situation réalisée

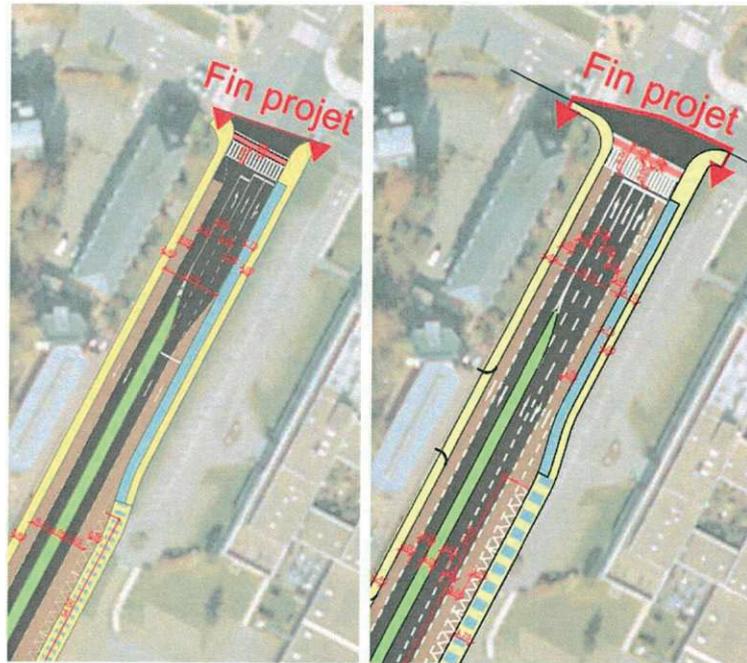


Figure 14 Voie bus supplémentaire réalisée sur la Route d'Esch direction Hollerich et réaménagement du parking Wort à droite



6.4. Description des travaux – Lot 1 : Voie bus supplémentaire et tourne-à-droite vers Kockelscheuer

Initialement, le raccord du Boulevard Raiffeisen à la Route d'Esch prévoyait un croisement aux feux tricolores avec une voie de bus sur la Route d'Esch, deux voies de circulation et un tourne-à-droite.

Toutefois, suite à différentes discussions avec le Service Autobus et le Service Circulation de la Ville de Luxembourg, quelques modifications ont été apportées pour améliorer davantage la fluidité du trafic.

Une voie bus directe a été créée en bypass pour le passage de ces derniers de la Route d'Esch vers la N4 sans passer par le carrefour. La voie bus a pu être prolongée jusqu'avant le croisement Route d'Esch / Rue Piret pour se raccorder de manière concluante au projet du couloir bus continu sur la N4.

Dans cette même optique d'augmenter la fluidité du trafic, un tourne-à-droite a été rajouté au niveau du carrefour pour les véhicules en provenance de Hollerich et allant vers Kockelscheuer, passant ainsi de trois à quatre voies.

Figure 15 Raccord Boulevard Raiffeisen – Route d'Esch : à gauche tel que prévu dans la loi de financement, à droite tel que réalisé

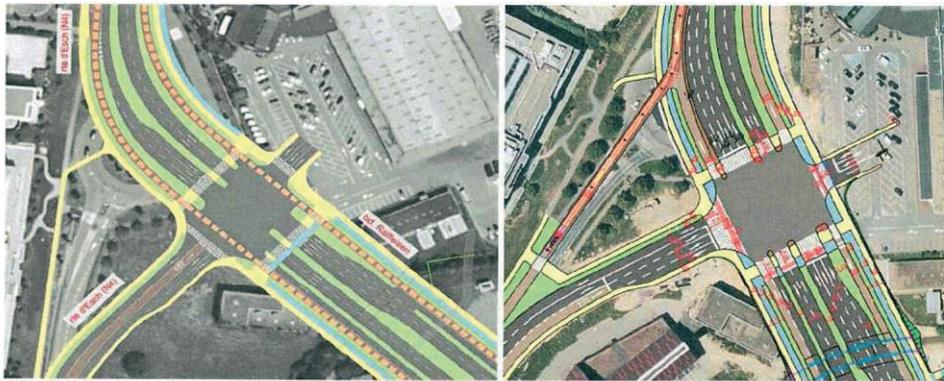


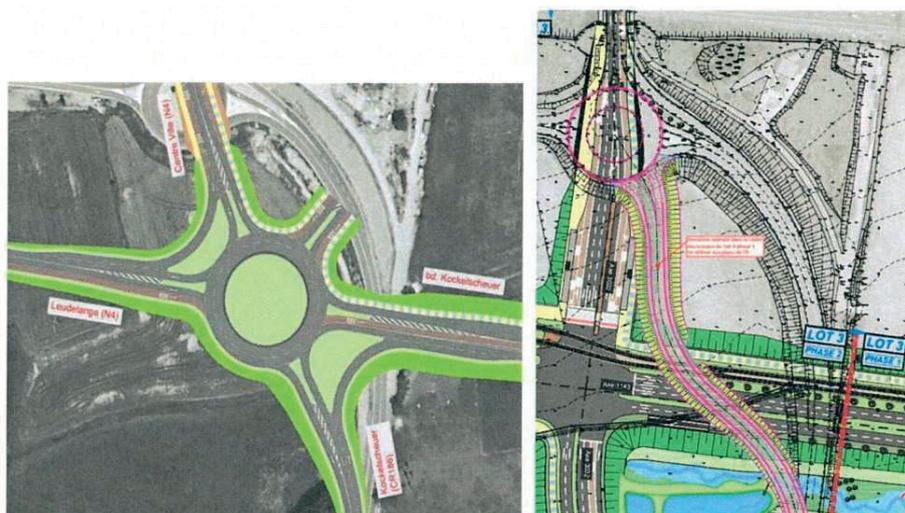
Figure 16 Vue aérienne du raccord Boulevard Raiffeisen à la Route d'Esch avec la voie bus en bypass à droite



6.5. Description des travaux – Lot 3 Phase 1 : Déviation du CR 186 avec bypass

Le projet initial du Ban de Gasperich Lot 3 a subi d'importants changements en raison de la décision de construire le nouveau stade de Luxembourg sur ce terrain. Au lieu d'un nouveau giratoire Kockelscheuer reliant la Route d'Esch, la N4, le CR 186 et le Boulevard Kockelscheuer, un croisement avec des feux tricolores a été construit. Le Lot 3 a également été subdivisé en deux phases pour avancer rapidement avec les travaux routiers nécessaires pour que la construction du nouveau stade puisse débuter rapidement.

Figure 17 Giratoire Kockelscheuer tel que prévu dans la loi de 2010 à gauche et croisement aux feux tricolores tel que réalisé à droite



Parmi les premiers travaux à réaliser dans le cadre du chantier Ban de Gasperich Lot 3 Phase 1 se trouvait la déviation provisoire du CR 186 depuis le rond-point existant jusqu'au poste CREOS en direction de Kockelscheuer. Ces travaux étaient indispensables pour libérer l'emprise du nouveau stade.

Initialement il était prévu de construire cette déviation provisoire à deux voies. Pour fluidifier le trafic, un bypass a été construit au niveau du rond-point existant en direction de la Ville.

Figure 18 Raccord de la déviation provisoire au rond-point existant ; situation initiale à gauche et situation réalisée avec bypass à droite



Cependant, lors de l'enlèvement de l'ancien CR, une ancienne structure routière a été découverte sous l'existante et a dû être évacuée vers une décharge agréée car les matériaux ne s'apprêtaient pas à un réemploi ultérieur, entraînant encore des coûts supplémentaires.

Figure 19 Construction du bypass à gauche et mise en circulation du CR 186 provisoire à droite



6.6. Dépassement des travaux prévus

Le chantier du Ban de Gasperich Lot 1 a dû faire face à plusieurs défis, notamment la coordination avec d'autres chantiers immobiliers.

Ainsi le chantier routier fût construit simultanément avec plusieurs chantiers immobiliers, dont notamment la construction du centre commercial Cloche d'Or, l'École et Lycée Français à Luxembourg, le CNIS et plusieurs bâtiments d'habitation. Cette coordination a demandé des adaptations constantes comme des travaux en phases, l'adaptation des limites de chantier, la réalisation des enrobés pendant les weekends ou pendant la nuit, des états de lieux supplémentaires, l'ouverture du Boulevard Kockelscheuer anticipée pour le lycée pour n'en nommer que quelques-unes.

Ensemble avec les modifications apportées aux chapitres précédents, le projet du Ban de Gasperich a connu un dépassement total des travaux de voirie pour les quatre lots, avec un surplus de **1.662.059,99€ hTVA** (indice 677,02) par rapport au devis de la loi de financement de 2010.

6.7. Travaux complémentaires (changement de programme)

Le projet du Ban de Gasperich était de grande envergure et complexe, impliquant plusieurs chantiers différents. Les travaux en phases et les phasages nécessaires pour permettre la co-activité et respecter les délais ont entraîné des coûts supplémentaires. En combinaison avec les modifications apportées aux chapitres 6.2 à 6.5, ceci a conduit à des travaux complémentaires non prévus d'un montant de **3.103.638,00€ hTVA** (indice 677,2).

6.8. Résumé

Au total, les travaux de voirie ont coûté **10.462.037,99€ hTVA** (indice 677,02), ce qui représente un surplus de **4.765.697,99€ hTVA** (indice 677,02) par rapport à la loi de financement de 2010 qui avait prévu 5.696.340,00€ hTVA pour cette catégorie.

Ramené à l'indice 1071,67, le surplus des travaux de voirie représente un montant de **7.543.729,23€ hTVA**.

*Figure 20 Co-activités entre le projet d'infrastructure
Ban de Gasperich et le développement urbain du site
(©Grosfeld)*



*

7. OUVRAGES HYDRAULIQUES

7.1. Descriptif général et résumé

En vertu de la loi de financement de 2010, la construction de quatre ouvrages hydrauliques était prévue aux points de passage de la Weierbach et de la Drosbach.

Les ouvrages hydrauliques OH 1 (Drosbach) et OH 2 (Weierbach) ont été réalisés dans le cadre du chantier Ban de Gasperich Lot 1, tandis que l'ouvrage hydraulique OH 8 (Weierbach) a été construit dans le cadre du Lot 3 Phase 1, et l'OH 9 (Weierbach) dans le cadre du Lot 3 Phase 2.

Le budget initial alloué par la loi de financement pour les quatre ouvrages hydrauliques s'élevait à 2.914.419,60 € hTVA. Cependant, grâce à une gestion efficace des coûts, les ouvrages ont pu être construits pour un montant total de **1.794.799,91€ hTVA**, générant une **économie de 1.119.619,69€ hTVA** (indice 677,02).

Ramené à l'indice 1071,67, cette économie correspond à **1.772.270,88€ hTVA**.

Figure 21 Déviation de la Drosbach – OH 1 :
Ouvrage hydraulique de traversée du Boulevard Raiffeisen

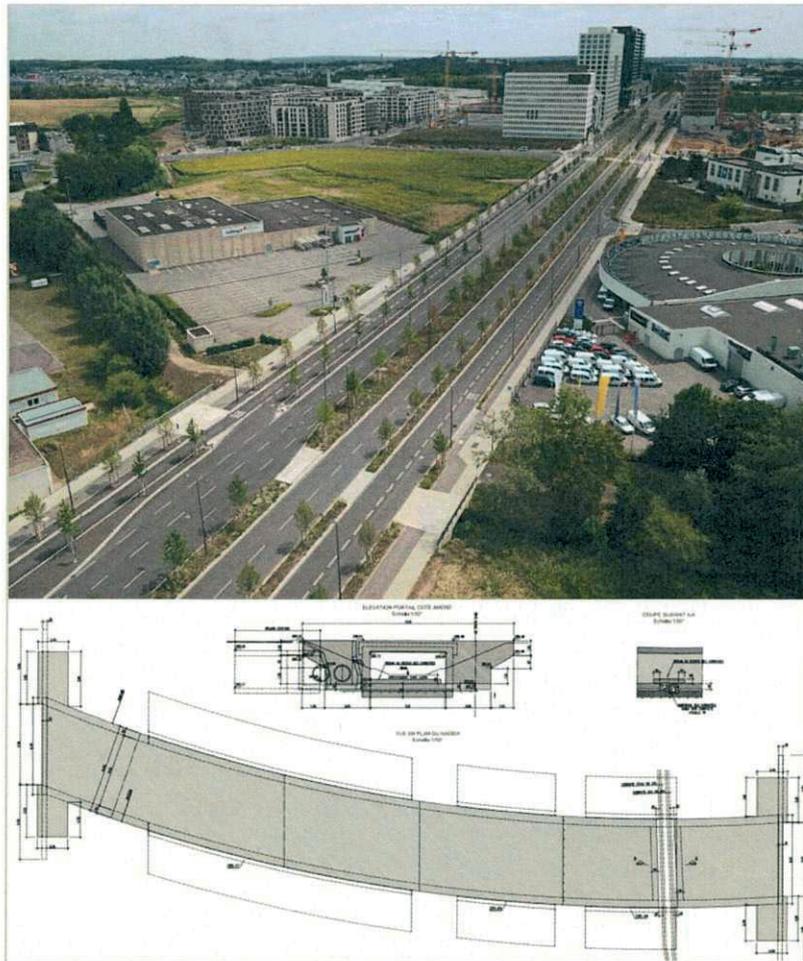


Figure 22 Réaménagement du Weierbach – OH2 :
Ouvrage hydraulique de traversée du Boulevard Raiffeisen

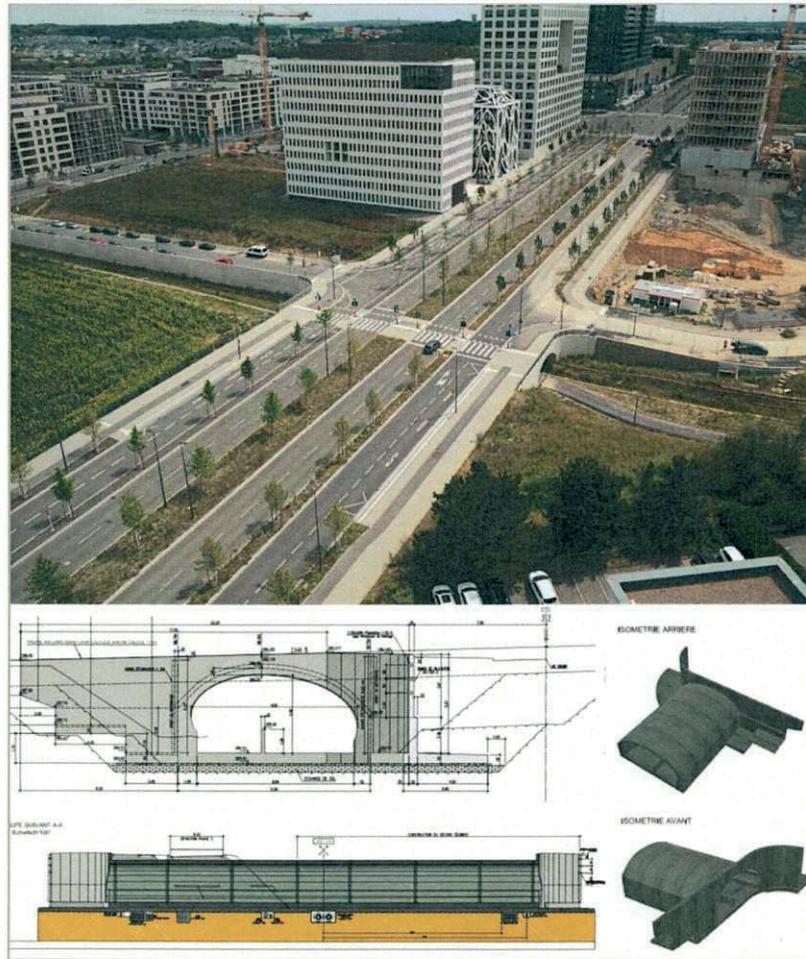


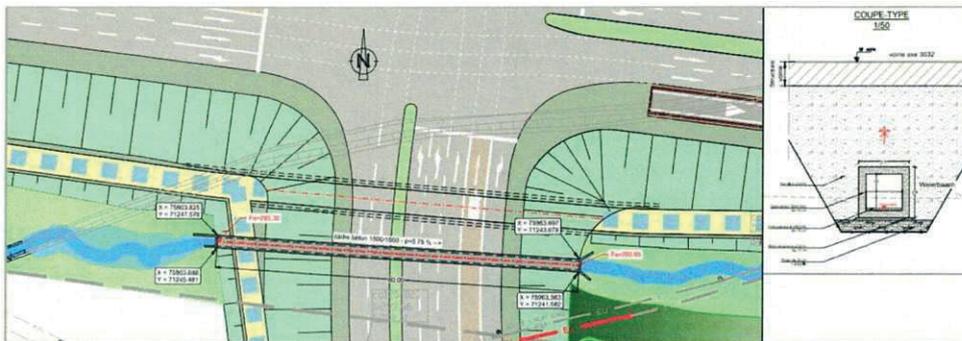
Figure 23 Couloir écologique : Réaménagement du Weierbach et aménagement
d'une piste cyclable passant par l'ouvrage hydraulique OH2



Figure 24 Réaménagement du Weierbach – OH8 :
Ouvrage hydraulique de traversée du Kockelscheuer



Figure 25 Réaménagement du Weierbach – OH9 :
Ouvrage hydraulique de traversée du CR 186 vers Kockelscheuer



*

8. OUVRAGE D'ART OA17

8.1. Descriptif général

L'ouvrage d'art OA17 traverse l'autoroute A6 à la hauteur de la Croix de Gasperich. Il s'agit d'une structure mixte en acier et en béton, avec une portée de 137 m et une largeur de 27,3 m.

Initialement, la mise en œuvre de cet ouvrage, possédant un schéma statique de poutre à quatre travées, était prévue par poussage après assemblage de l'ensemble de la charpente métallique.

Cependant, en raison de l'intégration du projet de tram au Ban de Gasperich, des modifications ont été apportées à la charpente métallique au niveau des appuis, ce qui a nécessité un changement dans la mise en œuvre de l'ouvrage. Le montage par Kamag de l'OA17 a permis une mise en place rapide de l'ouvrage, limitant ainsi l'impact sur le réseau autoroutier.

8.2. Dépassement des travaux prévus

Bien que l'OA17 ait subi des modifications par rapport au concept initial présenté dans la loi de financement de 2010, les résultats de la soumission du Lot 3 Phase 1 ont permis de réaliser des **économies de 820.686,36€ hTVA** (indice 677,02).

8.3. Travaux complémentaires (changement de programme)

Les changements de programme pour l'OA17 ont entraîné un surcoût de **704.356,14€ hTVA** (indice 677,02). Parmi les travaux complémentaires se trouvent :

- Modifications dans la construction métallique
 - o Caissonnage des raidisseurs au niveau des appuis
 - o Montage par Kamag
- Etanchéité et enrobés
 - o Application d'un complexe d'étanchéité adapté aux conditions météorologiques défavorables pour garantir le Masterplanning
- Glissières de protection
 - o Changement du dispositif de retenue sur l'ouvrage selon les critères actuels

Figure 26 Ouvrage d'art OA17 – Construction de la charpente métallique en quatre tronçons avant le montage par Kamag



Figure 27 Ouvrage d'art OA17 – Kamag en place avant le montage du premier tronçon de l'ouvrage



Figure 28 Ouvrage d'art OA17 – Déviation de l'autoroute A6 pendant les travaux de mise en place de l'ouvrage



Figure 29 Ouvrage d'art OA17 – Montage des glissière de protection avant la mise en service pour la circulation



8.4. Résumé

En prenant en compte les économies réalisées grâce aux résultats de la soumission, les coûts supplémentaires dus aux travaux complémentaires sont largement compensés.

Le coût total de l'OA17 s'élève à **6.617.169,79€ hTVA**, soit une **économie de 116.330,21€ hTVA** (indice 677,02) par rapport au devis initial de 6.733.500,00€ hTVA.

Ramenée à l'indice actuel, l'économie est de **184.141,68€ hTVA** (indice 1071,67).

Figure 30 Ouvrage d'art OA17 en service



*

9. TRAVAUX EN REGIE

9.1. Descriptif général

La loi de financement de 2010 a alloué un budget de 1.366,800,00€ hTVA pour des travaux en régie.

Les travaux en régie permettent de répondre aux besoins émergents du chantier. Pour un projet de grande envergure et complexe tel que le Ban de Gasperich, cette souplesse est indispensable pour garantir le bon déroulement des travaux.

9.2. Travaux complémentaires (changement de programme)

Les travaux en régie complémentaires comprennent :

- Pour la documentation photographique du Ban de Gasperich, des survols en drone ont été réalisés à plusieurs reprises.
- Lors de la construction du pont OA17, des travaux de déviation et de sécurisation au niveau de l'autoroute A6 sont devenus nécessaires :
 - o Enlèvement des murs californiens existants au terrain-plein-central de l'autoroute pour la réalisation de la pile P2
 - o Location de dispositifs de retenue provisoire en raison de la simultanéité de différents chantiers autoroutiers
 - o Travaux de nuit et de weekend pour minimiser l'impact sur le trafic

- o Mise en place de postes de gardiennage sur l'autoroute pendant les weekends de travaux afin de sécuriser les travaux et d'éviter l'intrusion de véhicules autres que ceux du chantier
- o Remise en état de l'autoroute conforme aux normes après le montage du pont

Figure 31 Déviation et mise en place des dispositifs de retenue provisoires sur l'autoroute A6



- L'ouverture d'un terrain de golf à Kockelscheuer a rendu nécessaire la pose d'un filet de sécurisation pour retenir les balles de golf à survoler la route CR 186 déviée, passant maintenant plus proche du terrain de golf que l'ancien tracé.

Figure 32 Filet de sécurisation le long du CR186 et le terrain de golf



9.3. Résumé

Le coût total des travaux en régie s'élève donc à **3.400.911,11€ hTVA**, soit un surplus de **2.034.111,11€ hTVA** par rapport au budget initial prévu par la loi de financement de 2010 pour ce module. Ramené à l'indice actuel, le dépassement est de **3.219.839,66€ hTVA** (indice 1071,67).

*

10. TRAVAUX DIVERS

10.1. Descriptif général et résumé

Dans le cadre de la loi de financement de 2010, différents postes ont été prévus pour la réalisation des travaux divers. Ceux-ci incluaient notamment les plantations, la signalisation horizontale, le déplacement d'un poste électrique existant ainsi que le déplacement des réseaux pour un coût total estimé à 11.828.850,00€ hTVA,

À la fin des travaux, il a été constaté que l'ensemble de ces prestations ont pu être réalisées pour un montant inférieur, soit **10.914.737,74€ hTVA**, générant ainsi une **économie de 914.112,26€ hTVA** (indice 677,02).

Ramenée à l'indice actuel, l'économie est de **1.446.968,61€ hTVA** (indice 1071,67).

Figure 33 Plantation des arbres sur le Boulevard Raiffeisen (gauche) et Kockelscheuer (droite)



Figure 34 Marquage horizontal du croisement Boulevard Raiffeisen et Route d'Esch (gauch) et Boulevard Raiffeisen et Boulevard Kockelscheuer (droite)



11. TRAVAUX D'ASSAINISSEMENT

11.1. Descriptif général et résumé

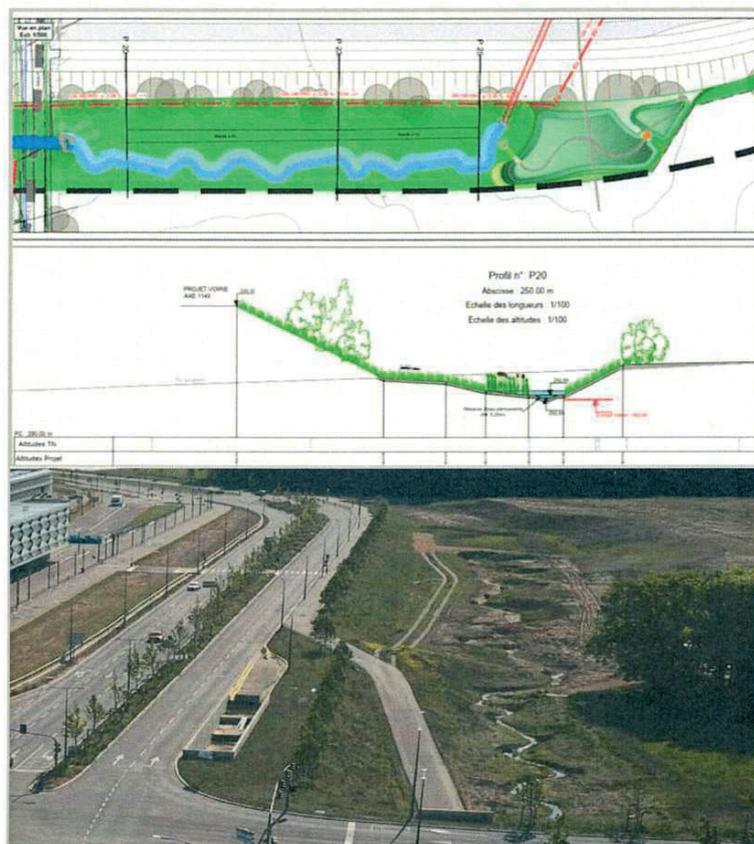
Concernant les travaux d'assainissement, ceux-ci comprennent la construction de bassins de rétention, la déviation du Weierbach en tant que mesure compensatoire, ainsi que les travaux de canalisation. Les dépenses totales pour ces travaux ont atteint **4.382.785,81€ hTVA**, soit un coût inférieur à l'estimation initiale de 4.393.964,34€ hTVA, pour une **économie de 11.178,53€ hTVA**.

Ramenée à l'indice actuel, l'économie est de **17.694,74€ hTVA** (indice 1071,67).

*Figure 35 Bassin de rétention souterrain de 1.800m³
en dessous du Boulevard Raiffeisen*



*Figure 36 Réaménagement du Weierbach et
aménagement de bassins de rétention à ciel ouvert*



12. DIVERS ET IMPREVUS

12.1. Descriptif général et résumé

Le montant de 4.729.261,04€ hTVA prévu pour les „Divers et imprévus“ correspondait à 10% du coût total des travaux.

Cependant, les dépenses effectives pour cette catégorie se sont chiffrées à **2.753.684,14€ hTVA**, soit une **économie de 1.975.576,90€ hTVA** (indice 677,02) par rapport au montant initialement prévu.

Ramené à l'indice actuel, l'économie est de **3.127.184,57€ hTVA** (indice 1071,67).

*

13. ETUDES ET CONTRATS D'INGENIEURS

13.1. Description générale

En ce qui concerne les honoraires pour les missions d'études, la loi de financement de 2010 prévoyait un montant de 5.202.187,15€ hTVA, soit 10% du coût total des travaux.

13.2. Dépassement des services prévus

Toutefois, les dépenses réelles pour les études en relation avec les prestations de base se sont avérées être de **3.146.580,43€ hTVA**, générant ainsi une économie de **2.055.606,72€ hTVA** (indice 677,02).

13.3. Services complémentaires (changement de programme)

En raison des changements et travaux complémentaires énoncés au chapitre 6 TRAVAUX DE VOIRIE, des études complémentaires étaient nécessaires pour analyser les voies supplémentaires et adapter les plans.

Les frais supplémentaires liés à ces services complémentaires s'élèvent à **545.059,16€ hTVA** (indice 677,02).

13.4. Résumé

En résumé les honoraires pour les missions d'études se cumulent à **3.691.639,59€ hTVA**, soit une différence de **- 1.510.547,56€ hTVA** (indice 677,02) par rapport au devis initial estimé.

Ramenée à l'indice actuel, cette économie correspond à **2.391.079,29€ hTVA** (indice 1071,67).

*

14. SURVEILLANCE, SECURITE ET SANTE, ASSISTANCE TECHNIQUE

14.1. Descriptif général et résumé

En raison de la contrainte de ressources humaines et de la portée importante et prolongée des travaux, l'Administration des ponts et chaussées s'est appuyée sur un bureau d'études d'ingénieurs-conseils pour superviser les travaux d'infrastructure, ainsi qu'un bureau d'ingénieurs-paysagistes pour superviser les travaux de plantations.

Toutefois, en raison des exigences techniques du projet, une assistance technique supplémentaire est devenue nécessaire pendant la phase des travaux, fournie par le bureau d'ingénieurs-conseils concepteur.

La loi de financement de 2010 prévoyait un montant de 3.901.640,36€ hTVA pour ces services, mais ce montant était surestimé. En réalité, le coût total s'élève à **1.864.163,10€ hTVA**, soit une **économie de 2.037.477,26€ hTVA** (indice 677,02) par rapport au devis initial.

Ramenée à l'indice actuel, cette économie correspond à **3.225.168,02€ hTVA** (indice 1071,67).

15. INTEGRATION DE LA MOBILITE DOUCE

15.1. Descriptif général

Afin de promouvoir la mobilité douce, l'aménagement du Ban de Gasperich a inclus initialement des pistes cyclables et des pistes mixtes. Cependant, des pistes complémentaires ont été rajoutées au cours de l'exécution. :

- Une liaison douce sous forme de piste mixte a été créée pour relier le Ban de Gasperich à Howald.
- Un itinéraire cyclable express, appelé Vëloexpresswee, a été construit avec deux tunnels dédiés aux cyclistes.

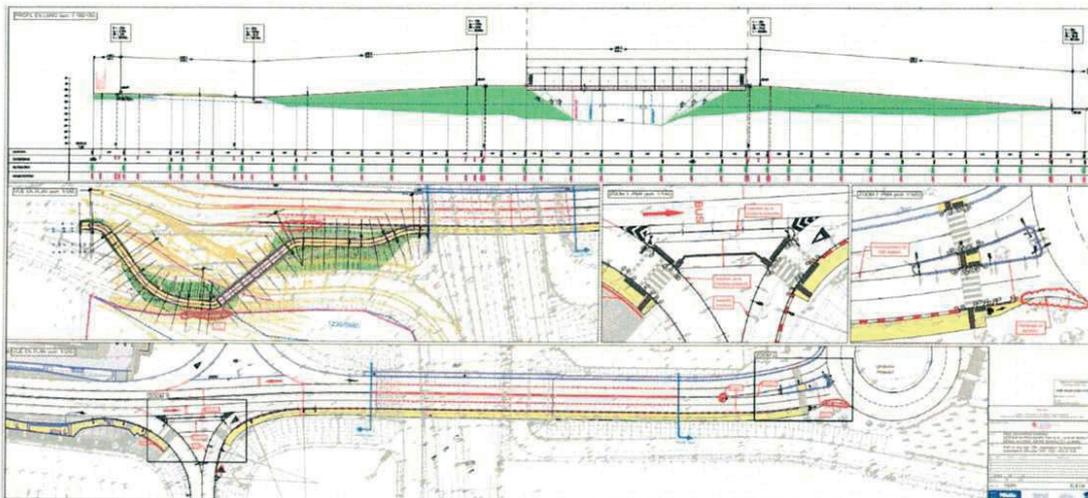
15.2. Description des travaux : Liaison douce

– Piste mixte reliant le Ban de Gasperich à Howald

Dans le cadre de l'aménagement du Ban de Gasperich, l'Autorité supérieure a demandé l'installation d'une piste mixte sur le CR 231, reliant la limite du Ban de Gasperich au premier giratoire de l'entrée de Howald.

Effectivement, l'ouverture du centre commercial Cloche d'Or et des premiers immeubles de bureaux a entraîné un important flux de piétons empruntant la route entre Gasperich et Howald, sans trottoir pour assurer leur sécurité. Pour répondre à cette urgence, l'Administration des ponts et chaussées a élaboré un projet de piste mixte longeant la chaussée existante, passant par le P&R Sud et doté d'une passerelle provisoire par-dessus la bretelle d'accès à l'autoroute.

Figure 37 Plan d'exécution pour l'aménagement de la liaison douce entre le Bande Gasperich et Howald



Initialement, le projet de liaison douce se terminait au rond-point de Howald, mais il a été prolongé jusqu'au prochain passage à piétons pour se raccorder à la piste mixte existante.

Étant donné que ces travaux connexes étaient urgents et qu'ils étaient situés à proximité du Lot 1 de l'aménagement du Ban de Gasperich, l'adjudicataire de ce lot a pu les réaliser sans nécessiter une nouvelle installation de chantier, permettant ainsi de réaliser des économies importantes.

Les travaux suivants ont été réalisés :

- Construction d'un ouvrage provisoire de type MABEY enjambant la bretelle d'accès vers l'autoroute A3
- Elargissement des trottoirs existants sur les deux ouvrages (au-dessus des voies CFL et au-dessus de l'A3)
- Nouvelle répartition des voies de circulation avec introduction d'une voie de bus sur toute la longueur du tronçon

- Mise en place d'un muret de sécurisation le long de la voirie normale
- Rehausse des garde-corps sur les ouvrages existants
- Mise en place de murets en gabions faisant fonction de murs de soutènement pour garantir la largeur de piste nécessaire.

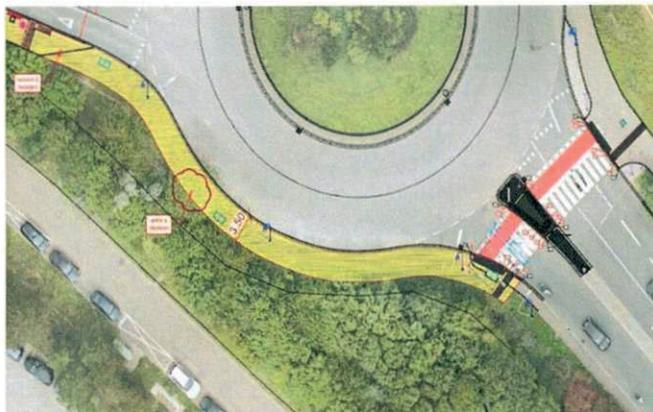
Figure 38 Passerelle de type MABEY enjambant l'autoroute A3



Figure 39 Elargissement des trottoirs sur les ouvrages existants et sécurisation de la piste par rapport à la voirie



Figure 40 Prolongation de la piste mixte au-delà du rond-point



15.3. Description des travaux : Vëloexpresswee – Liaison cyclable express avec 2 tunnels

Les liaisons cyclables express, également connues sous le nom de Vëloexpresswee, sont des voies de haute qualité pour les cyclistes, qui relient les principales agglomérations sans interférence avec le trafic motorisé. Ce concept a été introduit plus tard que le vote de la loi de financement de 2010 concernant l'aménagement du Ban de Gasperich.

Le Vëloexpresswee le long de l'A4 (PC104) entre Luxembourg-Ville et Esch/Aizette s'étendra sur 27,8 kilomètres, et dans le cadre de l'aménagement du Ban de Gasperich Lot 3 Phase 2, il a été décidé d'intégrer un tronçon de cette future piste cyclable prioritaire entre Esch et Luxembourg, et de réaliser les travaux nécessaires dans le même cadre de projet.

Les adaptations pour intégrer cette piste cyclable ont consisté en la création d'une piste le long du Boulevard Kockelscheuer en pied de talus, avec deux passages souterrains. Le premier passage, un tunnel en diagonale de 135 mètres de longueur, traverse le boulevard à hauteur du Pôle d'échange Cloche d'Or. Le deuxième passage, d'une longueur de 56 mètres, traverse le CR 186 en direction de Kockelscheuer.

Figure 41 Intégration de 2 passages souterrains pour vélos et du Vëloexpresswee au pied de talus



Figure 42 Passage souterrain de 135m traversant le Boulevard Kockelscheuer avec la piste du Véloexpresswee à gauche



Figure 43 Passage souterrain de 56m traversant le CR 186



15.4. Résumé

Le coût total de l'intégration de la mobilité douce à l'aménagement du Ban de Gasperich s'élève à **2.480.253,24€ hTVA** (indice 677,02). Ce module n'était pas prévu dans la loi de financement de 2010.

Ramenée à l'indice actuel, cette dépense supplémentaire correspond à **3.926.047,96€ hTVA** (indice 1071,67).

*

16. TRAVAUX EN RELATION AVEC LUXTRAM

16.1. Descriptif général et résumé

Lors du projet initial de l'aménagement du Ban de Gasperich en 2010, des voies de bus latérales sur le Boulevard Raiffeisen et centrales sur le Boulevard Kockelscheuer étaient prévues. Cependant, en 2014, l'intégration du tram dans le projet d'exécution du Boulevard Kockelscheuer a été décidée. Ainsi, les deux voies de bus centrales ont été réservées à l'assise du tram entre le croisement du Boulevard Kockelscheuer/rue Einstein et le raccord du Boulevard Kockelscheuer avec la N4 côté Sud.

Pour permettre l'installation ultérieure du tram sur le pont OA17, tous les équipements ont été adaptés, tels que les joints de chaussées, la mise à la terre et l'étanchéité, tout en tenant compte des hypothèses de charges modifiées.

Les travaux complémentaires liés au tram, tels que les adaptations de l'équipement et les modifications de la voie, ont engendré un coût supplémentaire de **634.535,28€ hTVA** (indice 677,02). Ces coûts n'étaient pas prévus dans la loi de financement du 2010.

Ramenée à l'indice actuel, cette dépense supplémentaire correspond à **1.004.420,00€ hTVA** (indice 1071,67).

Figure 44 Assise centrale pour l'intégration du tram sur le Boulevard Kockelscheuer



*

17. CHANGEMENT DU TAUX DE TVA

17.1. Descriptif général et résumé

Depuis l'adoption de la „Loi du 16 décembre 2010 relative à l'aménagement du Boulevard Raiffeisen et du Boulevard Kockelscheuer dans le cadre de la construction du réseau routier du Ban de Gasperich“, le taux de la taxe sur la valeur ajoutée est passé de 15% à 17%.

Le Lot 2 du Ban de Gasperich a débuté en mai 2015, et avec le changement du taux de TVA de 15% à 17% en janvier 2015, cette augmentation de 2% s'applique au montant total de 61.125.698,99€ hors TVA de la loi du 16 décembre 2010 sur l'aménagement du Ban de Gasperich.

Ainsi, le montant de la TVA de 15% s'élève à 9.168.854,85€, auquel s'ajoute un montant supplémentaire de **1.222.513,98€** pour tenir compte de l'augmentation du taux de TVA de 2%. Le montant total de la TVA 17% s'élève donc à 10.391.368,83€ (indice 677,02).

Ramené à l'indice 1071,67, ce montant correspond à **1.935.144,54€**.

18. CONCLUSION

En raison de plusieurs facteurs, notamment l'intégration du tram, les travaux supplémentaires pour la mobilité douce et l'augmentation du taux de TVA, une rallonge budgétaire est nécessaire par rapport à la « Loi du 16 décembre 2010 relative à l'aménagement du Boulevard Raiffeisen et du Boulevard Kockelscheuer dans la cadre de la construction du réseau routier du Ban de Gasperich ».

Le montant de la rallonge budgétaire imputable au Fonds des Routes s'élève à **4.125.000€ TVA comprise** (indice 677,02), ce qui représente un dépassement de 5,87% par rapport au montant initial de la loi votée de 70.295.000€ TVA.

Plus précisément, ce montant se compose de la somme des économies et des dépassements des différents modules tout en tenant compte du montant de 1.222.513,98€ pour le changement du taux de la TVA de 15% à 17%. Le montant total des prestations s'élève donc à **74.420.000€ TVA**.

Ce montant correspond à la valeur 677,02 de l'indice semestriel des prix à la construction du 1^{er} avril 2009, tel que retenu dans le cadre de la loi du 16 décembre 2010.

Ramené à la valeur 1071,67 de l'indice semestriel des prix à la construction actuellement en vigueur, le montant du projet de loi relative à l'adaptation du projet du Ban de Gasperich imputable au Fonds des routes s'élève à **6.550.000€ TVA comprise**.

*

19. FICHE FINANCIERE

	<i>Boulevard de Raiffeisen et boulevard de Kockelscheuer dans le cadre de la construction du réseau routier du Ban de Gasperich</i> <i>Fiche financière – Rallonge budgétaire</i>	<i>Prestations suivant la loi du 16 décembre 2010</i>	<i>Dépassements des prestations prévues (plus ou moins-valeur)</i>	<i>Travaux complémentaires (changement de programme)</i>	<i>Total des prestations</i>	<i>Delta par rapport à la loi</i>	<i>Delta par rapport à la loi</i>
	<i>Fonds des Routes</i> <i>Coût des prestations</i>	<i>Indice loi 01.04.2009</i> 677,02	<i>Indice loi 01.04.2009</i> 677,02	<i>Indice loi 01.04.2009</i> 677,02	<i>Indice loi 01.04.2009</i> 677,02	<i>Indice loi 01.04.2009</i> 677,02	<i>Indice de l'avant-projet</i> 1071,67
I	Travaux d'installation de chantier et travaux préalables	2 808 975.00€	-387 386.39€	0.00€	2 421 588.61€	-387 386.39€	-613 202.53€
II	Travaux de terrassements généraux	6 763 650.00€	1 363 450.76€	0.00€	8 127 100.76€	1 363 450.76€	2 158 236.50€
III	Travaux de terrassements particuliers	496 972.50€	82 988.55€	311 425.01€	891 386.07€	394 413.57€	624 326.00€
IV	Evacuation des eaux, drainages, réseaux divers	2 376 624.00€	0.00€	0.00€	2 376 624.00€	0.00€	0.00€
V	Eclairage	1 912 515.00€	-1 120 371.54€	0.00€	792 143.46€	-1 120 371.54€	-1 773 461.00€
VI	Travaux de voirie	5 696 340.00€	1 662 059.99€	3 103 638.00€	10 462 037.99€	4 765 697.99€	7 543 729.23€
VII	Ouvrages hydrauliques	2 914 419.60€	-1 119 619.69€	0.00€	1 794 799.91€	-1 119 619.69€	-1 772 270.88€
VIII	Ouvrage d'art OA17	6 733 500.00€	-820 686.36€	704 356.14€	6 617 169.79€	-116 330.21€	-184 141.68€
IX	Travaux en régie	1 366 800.00€	0.00€	2 034 111.11€	3 400 911.11€	2 034 111.11€	3 219 839.66€
X	Travaux divers	11 828 850.00€	-914 112.26€	0.00€	10 914 737.74€	-914 112.26€	-1 446 968.61€
XI	Travaux d'assainissement	4 393 964.34€	-111 178.53€	0.00€	4 382 785.81€	-111 178.53€	-17 694.74€
XII	Divers et imprévus	4 729 261.04€	-1 975 576.900€	0.00€	2 753 684.14€	-1 975 576.90€	-3 127 184.57€
XIII	Etudes et contrats d'ingénieurs	5 202 187.15€	-2 055 606.72€	545 059.16€	3 691 639.59€	-1 510 547.56€	-2 391 079.29€
XIV	Surveillance, sécurité et santé, assistance technique	3 901 640.36€	-2 037 477.26€	0.00€	1 864 163.10€	-2 037 477.26€	-3 225 168.02€
XV	Intégration de la mobilité douce	0.00€	0.00€	2 480 253.24€	2 480 253.24€	2 480 253.24€	3 926 047.96€
XVI	Travaux en relation avec Luxtram	0.00€	0.00€	634 535.28€	634 535.28€	634 535.28€	1 004 420.00€
XVII	Changement du taux de TVA de 15% à 17%	9 168 854.85€	1 222 513.98€	0.00€	10 391 368.83€	1 222 513.98€	1 935 144.54€
XVIII	TOTAL						
	Total h TVA (I+II+III+IV+V+VI+VII+VIII+IX+X+XI +XII+XIII+XIV+XV+XVI)	61 125 698.99€	-7 333 516.34€	9 813 377.95€		2 479 861.60€	3 925 428,03€
	Estimation des dépenses 2023					789 678.73€	1 250 000.00€
	Estimation des dépenses après 2023					1 690 182.88€	2 675 428.03€
	TVA 15%	9 168 854.85€					
	TVA 16%					126 348.60€	200 000.00€
	TVA 17%					287 331.09€	454 822.77€
	Changement du taux de TVA de 15% à 17% (XVII)					1 222 513.98€	1 935 144.54€
	Total TVAC	70 294 553.84€			74 410 609.11€	4 116 055.17€	6 515 395.34€
	Imputable au Fonds des Routes (TVAC) arrondi	70 295 000.00€			74 420 000.00€	4 125 000.00€	6 550 000.00€

Fiche d'évaluation d'impact

Mesures législatives, réglementaires et autres

<p>Intitulé du projet : Projet de loi relative à l'adaptation du projet de construction relatif à l'aménagement du Boulevard Raiffeisen et du Boulevard Kockelscheuer dans le cadre de la construction du réseau routier du Ban de Gasperich</p> <p>Ministère initiateur : Ministère de la Mobilité et des Travaux publics/département des Travaux publics</p> <p>Auteur(s) : Tél : Courriel :</p> <p>Objectif(s) du projet : Adaptation budgétaire du projet de construction autorisé par la loi du 16 décembre 2010 relative à l'aménagement du Boulevard Raiffeisen et du Boulevard Kockelscheuer dans le cadre de la construction du réseau routier du Ban de Gasperich</p> <p>Autre(s) Ministère(s)/Organisme(s)/Commune(s) impliqué(e)(s) : Administration des Ponts et Chaussées</p> <p>Date : 26.06.2023</p>
--

Mieux légiférer

- Partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens,...) consultée(s) : Oui Non ¹
 Si oui, laquelle/lesquelles :
 Remarques/Observations :
- Destinataires du projet :

- Entreprises/Professions libérales :	Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/>
- Citoyens :	Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/>
- Administrations :	Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>
- Le principe « Think small first » est-il respecté ?
 (c.à d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues suivant la taille de l'entreprise et/ou son secteur d'activité ?)

Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> N.a. ² <input checked="" type="checkbox"/>

 Remarques/Observations :
- Le projet est-il lisible et compréhensible pour le destinataire ?
 Existe-t-il un texte coordonné ou un guide pratique, mis à jour et publié d'une façon régulière ?

Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>
Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/>

 Remarques/Observations :

¹ Double-click sur la case pour ouvrir la fenêtre permettant de l'activer.

² N.a. : non applicable.

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 administrative³ pour le(s) destinataire(s) ? (un coût imposé pour satisfaire à une obligation d'information émanant du projet ?) Oui Non
- Si oui, quel est le coût administratif⁴ approximatif total ?
(nombre de destinataires x coût administratif par destinataire)
7. Le projet prend-il recours à un échange de données inter-administratif (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 : Oui Non
- 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 ? Sinon, pourquoi ? Oui Non N.a.
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.

³ 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 œuvre 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.

⁴ 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.).

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 : Les dispositions du présent projet de loi s'appliquent indépendamment du sexe de la personne concernée.

- négatif en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non
Si oui, expliquez de quelle manière :

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 ⁵? 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

18. Le projet introduit-il une exigence relative à la libre prestation de services transfrontaliers ⁶? Oui Non N.a.

Si oui, veuillez annexer le formulaire B, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur :



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère d'État

www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march__int__rieur/Services/index.html

⁵ Article 15 paragraphe 2 de la directive « services » (cf. Note explicative, p.10-11)

⁶ Article 16, paragraphe 1, troisième alinéa et paragraphe 3, première phrase de la directive « services » (cf. Note explicative, p.10-11)

CHECK DE DURABILITÉ - NOHALTEGKEETSCHCK



La présente page interactive nécessite au minimum la version 8.1.3 d'Adobe Acrobat® Reader®. La dernière version d'Adobe Acrobat Reader pour tous systèmes (Windows®, Mac, etc.) est téléchargeable gratuitement sur le site de Adobe Systems Incorporated.

Ministre responsable :	Le Ministre de la Mobilité et des Travaux publics
Projet de loi ou amendement :	Projet de loi relative à l'adaptation du projet de construction relatif à l'aménagement du Boulevard Raiffeisen et du Boulevard Kockelscheuer dans le cadre de la construction du réseau routier du Ban de Gasperich ----- Remarque liminaire: Il s'agit d'une 2e loi de financement, nécessaire pour adapter le budget de l'ensemble suite à diverses augmentations, non couvertes par la loi de financement du 16 décembre 2010 relative à l'aménagement du Boulevard Raiffeisen et du Boulevard Kockelscheuer dans le cadre de la construction du réseau routier du Ban de Gasperich

Le check de durabilité est un outil d'évaluation des actes législatifs par rapport à leur impact sur le développement durable. Son objectif est de donner l'occasion d'introduire des aspects relatifs au développement durable à un stade préparatoire des projets de loi. Tout en faisant avancer ce thème transversal qu'est le développement durable, il permet aussi d'assurer une plus grande cohérence politique et une meilleure qualité des textes législatifs.

1. Est-ce que le projet de loi sous rubrique a un impact sur le champ d'action (1-10) du 3^{ième} Plan national pour un développement durable (PNDD) ?
2. En cas de réponse négative, expliquez-en succinctement les raisons.
3. En cas de réponse positive sous 1., quels seront les effets positifs et/ou négatifs éventuels de cet impact ?
4. Quelles catégories de personnes seront touchées par cet impact ?
5. Quelles mesures sont envisagées afin de pouvoir atténuer les effets négatifs et comment pourront être renforcés les aspects positifs de cet impact ?

Afin de faciliter cet exercice, l'instrument du contrôle de la durabilité est accompagné par des points d'orientation – **auxquels il n'est pas besoin de réagir ou répondre mais qui servent uniquement d'orientation**, ainsi que par une documentation sur les dix champs d'actions précités.

1. Assurer une inclusion sociale et une éducation pour tous.

Points d'orientation Documentation Oui Non

sans objet

2. Assurer les conditions d'une population en bonne santé.

Points d'orientation Documentation Oui Non

voir [6]

3. Promouvoir une consommation et une production durables.

Points d'orientation Documentation Oui Non

sans objet		
4. Diversifier et assurer une économie inclusive et porteuse d'avenir.	Points d'orientation Documentation	<input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non
sans objet		
5. Planifier et coordonner l'utilisation du territoire.	Points d'orientation Documentation	<input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non
Amélioration de la desserte du ban de Gasperich par des modes de mobilité alternatifs		
6. Assurer une mobilité durable.	Points d'orientation Documentation	<input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non
Amélioration des infrastructures de mobilité dans l'esprit du PNM35. Ici: Surcoûts générés par des facilités supplémentaires pour le vélo (passage sous N4, raccord du Ban de Gasperich au Midfield le long du CR231 - passerelle provisoire)		
7. Arrêter la dégradation de notre environnement et respecter les capacités des ressources naturelles.	Points d'orientation Documentation	<input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non
sans objet		
8. Protéger le climat, s'adapter au changement climatique et assurer une énergie durable.	Points d'orientation Documentation	<input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non
Amélioration de la mobilité par la réalisation du PNM35 (augmentation du modal split vers les modes plus écologiques)		
9. Contribuer, sur le plan global, à l'éradication de la pauvreté et à la cohérence des politiques pour le développement durable.	Points d'orientation Documentation	<input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non
sans objet		
10. Garantir des finances durables.	Points d'orientation Documentation	<input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non

sans objet

Cette partie du formulaire est facultative - Veuillez cocher la case correspondante

En outre, et dans une optique d'enrichir davantage l'analyse apportée par le contrôle de la durabilité, il est proposé de recourir, de manière facultative, à une évaluation de l'impact des mesures sur base d'indicateurs retenus dans le PNDD. Ces indicateurs sont suivis par le STATEC.

Continuer avec l'évaluation ? Oui Non

(1) Dans le tableau, choisissez l'évaluation : **non applicable**, ou de 1 = **pas du tout probable** à 5 = **très possible**

**Afin d'enregistrer une version verrouillée du formulaire,
merci de le signer numériquement en cliquant ici :**

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

8283/01

N° 8283¹

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2022-2023

PROJET DE LOI

**relative à l'adaptation du projet de construction relatif à
l'aménagement du Boulevard Raiffeisen et du Boulevard
Kockelscheuer dans le cadre de la construction du réseau
routier du Ban de Gasperich**

* * *

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

(10.10.2023)

En vertu de l'arrêté du 19 juillet 2023 du Premier ministre, ministre d'État, le Conseil d'État a été saisi pour avis du projet de loi sous rubrique, élaboré par le ministre de la Mobilité et des Travaux publics.

Au texte du projet de loi étaient joints un exposé des motifs, un commentaire des articles, une fiche financière, une fiche d'évaluation d'impact, ainsi que d'un « check de durabilité ».

*

CONSIDERATIONS GENERALES

Une loi du 16 décembre 2010¹ a autorisé le Gouvernement à faire procéder à l'aménagement du boulevard Raiffeisen et du boulevard Kockelscheuer.

Le présent projet a pour objet d'autoriser le Gouvernement à adapter l'enveloppe budgétaire accordée à l'évolution réelle et actuelle du chantier. La rallonge budgétaire à accorder s'élève à 6 550 000 euros, TVA comprise, soit un dépassement de 5,87 pour cent par rapport au montant initialement voté. L'exposé des motifs justifie ce dépassement principalement par « l'intégration du tram, les travaux supplémentaires pour la mobilité douce et l'augmentation du taux de TVA ».

Il y a lieu de rappeler qu'un nouveau dépassement éventuel, voire toute modification des montants nouvellement prévus, devra à nouveau faire l'objet d'une autorisation par le législateur.

Le texte du projet de loi sous avis ne donne pas lieu à observation quant au fond.

*

¹ Loi du 16 décembre 2010 relative à l'aménagement du boulevard Raiffeisen et du boulevard Kockelscheuer dans le cadre de la construction du réseau routier du Ban de Gasperich.

OBSERVATIONS D'ORDRE LEGISTIQUE*Observations générales*

L'article est indiqué en introduction du texte sous la forme abrégée « **Art.** ».

Lorsqu'on se réfère au premier article, les lettres « er » sont à insérer en exposant derrière le numéro pour écrire « 1^{er} ».

Article 2

Il y a lieu de renvoyer à la « loi précitée du 16 décembre 2010 », en insérant le terme « précitée » avant la date de la loi.

En ce qui concerne les montants, les tranches de mille sont séparées par une espace insécable, pour écrire « 6 550 000 euros ». Cette observation vaut également pour la valeur « 1 071,67 ».

Ainsi délibéré en séance plénière et adopté à l'unanimité des 20 votants, le 10 octobre 2023.

Le Secrétaire général,

Marc BESCH

Le Président,

Christophe SCHILTZ

08

Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Procès-verbal de la réunion du 8 février 2024

Ordre du jour :

1. 8283 **Projet de loi relative à l'adaptation du projet de construction relatif à l'aménagement du Boulevard Raiffeisen et du Boulevard Kockelscheuer dans le cadre de la construction du réseau routier du Ban de Gasperich**
 - Désignation d'un rapporteur
 - Présentation du projet de loi
 - Examen du texte du projet de loi et de l'avis du Conseil d'État

2. Divers

*

Présents : Mme Barbara Agostino remplaçant M. Fernand Etgen, Mme Corinne Cahen, Mme Francine Closener, M. Yves Cruchten, Mme Claire Delcourt, M. Emile Eicher, M. Luc Emering, M. Jeff Engelen, M. Paul Galles, M. Marc Goergen, M. Meris Sehovic, M. Charel Weiler

Mme Yuriko Backes, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics

M. Tom Weisgerber, M. Max Dörner et M. Romain Spaus du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics, M. Roland Fox, Directeur de l'Administration des ponts et chaussées

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Félix Eischen, M. Gusty Graas, M. Marc Lies

M. David Wagner, observateur délégué

*

Présidence : Mme Corinne Cahen, Présidente de la Commission

*

1. 8283 **Projet de loi relative à l'adaptation du projet de construction relatif à l'aménagement du Boulevard Raiffeisen et du Boulevard Kockelscheuer dans le cadre de la construction du réseau routier du Ban de Gasperich**

Madame le Président, Corinne Cahen (DP), est désignée rapporteur du projet de loi.

Il est procédé à une présentation du projet de loi, pour le détail de laquelle il y a lieu de se référer au document parlementaire 8283⁰, ainsi qu'à la présentation PowerPoint, qui est parvenue aux membres de la commission par courriel et est annexée au présent procès-verbal.

À rappeler qu'une loi du 16 décembre 2010¹ a autorisé le Gouvernement à faire procéder à l'aménagement du Boulevard Raiffeisen et du Boulevard Kockelscheuer. Initialement, la loi de financement de 2010 avait alloué un budget de 70 295 000 € TVA comprise (indice 677,02 du 1^{er} avril 2009).

Le présent projet a pour objet d'autoriser le Gouvernement à adapter l'enveloppe budgétaire accordée à l'évolution réelle et actuelle du chantier. La rallonge budgétaire à accorder s'élève à 6 550 000 € TVA comprise (indice 1 071,67 du 1^{er} octobre 2022), soit un dépassement de 5,87 pour cent par rapport au montant initialement voté.

En effet, le montant de la rallonge budgétaire imputable au Fonds des Routes s'élève à 4 125 000 € TVA comprise (indice 677,02), ce qui représente un dépassement de 5,87% par rapport au montant initial de 70 295 000 € TVAc de la loi votée en 2010. Plus précisément, ce montant se compose de la somme des économies et des dépassements des différents positions tout en tenant compte du montant de 1 222 513,98 € pour le changement du taux de la TVA de 15 % à 17 %. Le montant total des prestations s'élève donc à 74 420 000€ TVAc. Ce montant correspond à la valeur 677,02 de l'indice semestriel des prix à la construction du 1^{er} avril 2009, tel que retenu dans le cadre de la loi du 16 décembre 2010. Ramené à la valeur 1 071,67 de l'indice semestriel des prix à la construction du 1^{er} octobre 2022, le montant du projet de loi relative à l'adaptation du projet du Ban de Gasperich imputable au Fonds des Routes s'élève à 6 550 000 € TVA comprise.

Ce dépassement est justifié par plusieurs facteurs, notamment l'intégration du tram, les travaux supplémentaires pour la mobilité douce et l'augmentation du taux de TVA.

Les travaux d'infrastructure du Ban de Gasperich ont débuté en septembre 2013. Les routes ont été progressivement ouvertes à la circulation, avec la partie centrale du Boulevard Kockelscheuer ouverte en juillet 2015, le Boulevard Raiffeisen en juin 2017, la partie Nord du Boulevard Kockelscheuer en août 2017 et la connexion vers la partie Sud en novembre 2019.

De l'échange de vues consécutif, il y a lieu de retenir ce qui suit :

Madame le Président-Rapporteur souhaite savoir pourquoi il n'a pas été possible en l'occurrence de faire une planification plus globale, tenant compte de nouveaux projets (notamment le Stade de Luxembourg, le nouveau complexe commercial etc.).

Il est répondu qu'en 2010, il a été tenu compte de tous les projets connus à cette date. En plus, une réserve a été prévue dans la loi. Le projet d'un tramway

¹ Loi du 16 décembre 2010 relative à l'aménagement du Boulevard Raiffeisen et du Boulevard Kockelscheuer dans le cadre de la construction du réseau routier du Ban de Gasperich.

n'a été définitivement retenu qu'en 2013, ce qui a alors apporté une certaine sécurité dans la planification. Le site actuel du nouveau stade n'a été choisi qu'en 2014. Par conséquent, le projet a dû être adapté au fil du temps.

Monsieur le Député Marc Goergen (Piraten) salue que le projet est revenu en commission - ce 14 ans après le premier vote à la Chambre - et que la commission parlementaire (dans une nouvelle composition) a reçu des explications supplémentaires concernant les dépassements. À la demande de Monsieur le Député Marc Goergen, si les planifications actuelles des sections routières entre Leudelage et Luxembourg tiennent compte des options actuelles du « séiere Tram », il fut signalé que les projets, selon les processus incrémentiels usuels, sont adaptés au fur et à mesure de l'évolution des simulations du trafic et des besoins qui en résultent.

Pour ce qui est du tram rapide, planifié à circuler à l'horizon 2028 entre la Cloche d'Or et Belvaux, en passant par Leudelage, Monsieur le Député Meris Sehovic (déi gréng) souhaite savoir quand le chantier commencera. Il est répondu que les planifications sont en cours et que les études environnementales ont commencé.

Madame la Ministre attire l'attention de la commission parlementaire sur la genèse du présent projet de loi. En effet, dans le texte initial du projet de loi concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice 2023 (document parlementaire 8080⁰), l'article 33, tout en se basant sur l'article 105 (3)² du règlement interne de la Chambre des Députés, prévoyait de régulariser le dépassement budgétaire constaté lors du décompte provisoire dans le cadre du projet d'infrastructure autorisé par la loi du 16 décembre 2010 relative à l'aménagement du Boulevard Raiffeisen et du Boulevard Kockelscheuer dans le cadre de la construction du réseau routier du Ban de Gasperich. Ce dépassement s'élevait à 3,9 %, soit 2 724 337 € de la limite budgétaire de 70 295 000 € accordée par la Chambre des Députés en 2010.

Toutefois, dans son avis du 15 novembre 2022, le Conseil d'État indiquait que toutes charges grevant le budget de l'État pour plus d'un exercice doivent, en toute hypothèse, se conformer à l'exigence d'une loi spéciale de financement en vertu de l'article 99 de la Constitution (cf. article 117 de la nouvelle Constitution). D'après la Haute Corporation, la « régularisation » envisagée par l'article 33 du projet de loi concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice 2023 ne peut, dès lors, pas intervenir en l'occurrence. La loi budgétaire ou loi des finances se définit quant à elle comme loi autorisant l'ensemble des recettes et des dépenses prévues au profit et à charge de l'État pendant une année. L'annualité de la loi budgétaire ne répond de toute évidence pas aux exigences précitées de la Constitution, parce qu'elle en limite l'effet à un an, alors que la loi spéciale dont question à l'article 99 de la Constitution (cf. article 117 de la nouvelle Constitution) est censée autoriser une charge s'appliquant pendant plusieurs exercices budgétaires. En outre, la loi budgétaire ne répond pas, de par sa nature, à l'exigence de spécialité de la Constitution, alors qu'elle est censée autoriser l'ensemble des recettes et dépenses de l'État pendant une année déterminée. Pour ces motifs, le Conseil d'État s'est opposé formellement à l'article 33, tel que prévu dans le projet de loi concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice

² « Un nouveau projet de loi doit être déposé chaque fois que les dépenses pour un projet dépassent 5% du montant autorisé. Un dépassement inférieur à 5% du coût global doit être autorisé dans le cadre de l'approbation de la loi concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice suivant. »

2023. Afin de permettre au Conseil d'État de lever son opposition formelle, l'article 33 a été retiré du projet de loi initial.

De ce fait, le présent projet de loi relative à l'adaptation du projet de construction relatif à l'aménagement du Boulevard Raiffeisen et du Boulevard Kockelscheuer dans le cadre de la construction du réseau routier du Ban de Gasperich a été déposé.

Madame la Ministre renvoie également à l'avis du Conseil d'État dans le cadre du présent projet de loi du 10 octobre 2023, dans lequel il rappelle qu'un nouveau dépassement éventuel, voire toute modification des montants nouvellement prévus, devra à nouveau faire l'objet d'une autorisation par le législateur. Elle en tire la conclusion que tout dépassement nécessite l'autorisation par une loi de financement spéciale, même en cas de dépassement inférieur à 5 % du coût global.

Finalement, elle attire encore l'attention de la commission parlementaire sur l'article 102 du Règlement de la Chambre des Députés qui dispose que « Le Gouvernement saisit le 30 juin au plus tard la Chambre des Députés d'une liste de projets prioritaires à construire par l'Etat au cours des exercices suivants et dont le coût dépasse le seuil de 10 millions d'euros. » et rappelle que ce seuil n'a plus été adapté depuis 2006. L'indice des prix à la construction a plus que doublé depuis. Elle se pose la question s'il ne serait pas opportun d'adapter le seuil.

Monsieur Marc Goergen est d'avis que le Parlement doit être régulièrement informé des adaptations dans les projets, même si cela ne nécessite pas toujours nécessairement la forme d'une loi formelle de financement. Il renvoie dans ce contexte au projet de contournement de Bascharage, dossier dans lequel le gouvernement avait présenté une alternative au projet initial incluant la construction d'un tunnel. Il note que des modifications importantes par conséquent étaient prévues au projet de contournement.

Madame le Président-Rapporteur propose que la commission parlementaire soit informée à chaque modification de la loi votée, sans qu'il soit nécessaire de voter une loi à chaque fois. Le coût de vie est à la hausse, notamment due à l'inflation.

Il a ensuite été discuté en commission de proposer à la Commission du Règlement un ajustement du pourcentage prévu à l'article 105, paragraphe 3, disposant qu' « Un nouveau projet de loi doit être déposé chaque fois que les dépenses pour un projet dépassent 5 % du montant autorisé. Un dépassement inférieur à 5 % du coût global doit être autorisé dans le cadre de l'approbation de la loi concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice suivant. » Une proposition serait alors à préparer par le secrétariat de la commission parlementaire.

Monsieur Goergen partage cette proposition, néanmoins il souhaite que, pour des changements de programme, l'on maintient le principe d'une loi de financement rallonge, et ceci notamment pour des raisons de transparence.

Madame la Ministre estime que ceci ne résoudrait pas le problème, en l'occurrence de la position de la Haute Corporation, qu'un nouveau dépassement éventuel, voire toute modification des montants nouvellement prévus, devrait à nouveau faire l'objet d'une autorisation par le législateur.

Monsieur Jeff Engelen (ADR) souhaite dans ce contexte savoir quelle durée de construction initiale a été prévue dans la loi du 16 décembre 2010 précitée, alors que le projet est déjà 14 ans en construction.

Il est répondu qu'aucune durée de construction n'a été prévue, ni dans l'exposé des motifs du présent projet ni dans l'exposé des motifs du projet précédent. La durée de travaux dépend souvent d'influences extérieures, comme la disponibilité des terrains.

Pour ce qui est des grands projets d'infrastructure³, Monsieur le député Yves Cruchten (LSAP) s'interroge s'il ne serait pas opportun de réduire le modèle de temps de parole (par exemple accorder au rapporteur 20 minutes et aux fractions parlementaires 5 minutes), puisqu'il est d'avis que lesdits projets ne susciteraient pas autant d'intérêt auprès du public. Monsieur le Député Meris Sehovic donne à considérer dans ce contexte que l'enjeu financier est important.

La commission partage la proposition de Monsieur le député Cruchten.

La commission demande au secrétariat de notifier à la Conférence des Présidents son intention de réduire le temps de parole dans le cadre des grands projets d'infrastructure.

Un représentant du Ministère explique que le Conseil d'État, par son avis du 15 novembre 2022, estime que tout dépassement d'une loi de financement doit à nouveau faire l'objet d'une autorisation par une loi spéciale de financement en vertu de l'article 117 de la nouvelle Constitution. Une régularisation d'un dépassement par une loi budgétaire ne répond pas aux exigences précitées de la Constitution, parce qu'elle en limite l'effet à un an, alors que la loi spéciale dont question à l'article 117 de la Constitution est censée autoriser une charge s'appliquant pendant plusieurs exercices budgétaires. Une régularisation d'un dépassement par une loi budgétaire serait par conséquent en quelque sorte « anticonstitutionnel ». La réflexion du Conseil d'État, qu'il n'est pas possible de régulariser un dépassement par une loi budgétaire, est par conséquent indépendante de l'article 105, paragraphe 3 du Règlement de la Chambre. Il estime dès lors que même avec une adaptation du pourcentage, le Conseil d'État ne serait pas en mesure de lever son opposition formelle.

Il rappelle encore dans ce contexte qu'en vertu de l'article 105, paragraphe 1^{er} du Règlement de la Chambre, tous les six mois, le Gouvernement doit présenter un bilan financier des grands projets d'infrastructure dépassant 10 millions d'euros à la commission de l'exécution budgétaire.

³ Note du Secrétariat : Afin d'optimiser le suivi financier des grands projets d'infrastructure réalisés par l'État et de renforcer les droits de participation et de contrôle de la Chambre des Députés, la Commission du Contrôle de l'exécution budgétaire a décidé en 2006 une nouvelle procédure à suivre en matière de préparation et de présentation de nouveaux projets d'infrastructure dépassant le seuil de 7,5 millions d'euros. Plus tard, en 2009, ce seuil a été porté à 10 millions d'euros.

Chaque année, une liste des nouveaux projets d'infrastructure doit ainsi être soumise à l'approbation de la Chambre des Députés permettant par ce biais l'imputation des dépenses pour frais d'études à charge des divers fonds d'investissement. La Commission de l'Exécution budgétaire doit quant à elle garantir le suivi financier de chaque projet dépassant le coût de 10 millions d'euros et une loi spéciale de financement devra être votée pour tout projet dépassant les 40 millions d'euros.

Monsieur le Député Marc Goergen estime qu'il faudrait aussi prévoir une plus grande réserve dans les lois de financement afin de pouvoir éviter le dépôt d'une loi de rallonge pour tout dépassement, aussi minime soit-il. Il propose également pour l'avenir d'organiser des réunions jointes avec la Commission de l'Exécution budgétaire, à chaque fois qu'un projet concernant le domaine de la Mobilité et des Travaux publics est à l'ordre du jour d'une Commission de l'Exécution budgétaire. La commission salue cette proposition.

2. Divers

La prochaine réunion de commission est prévue pour le 29 février 2024 à 10h00.

Procès-verbal approuvé et certifié exact

Annexe : Présentation PowerPoint



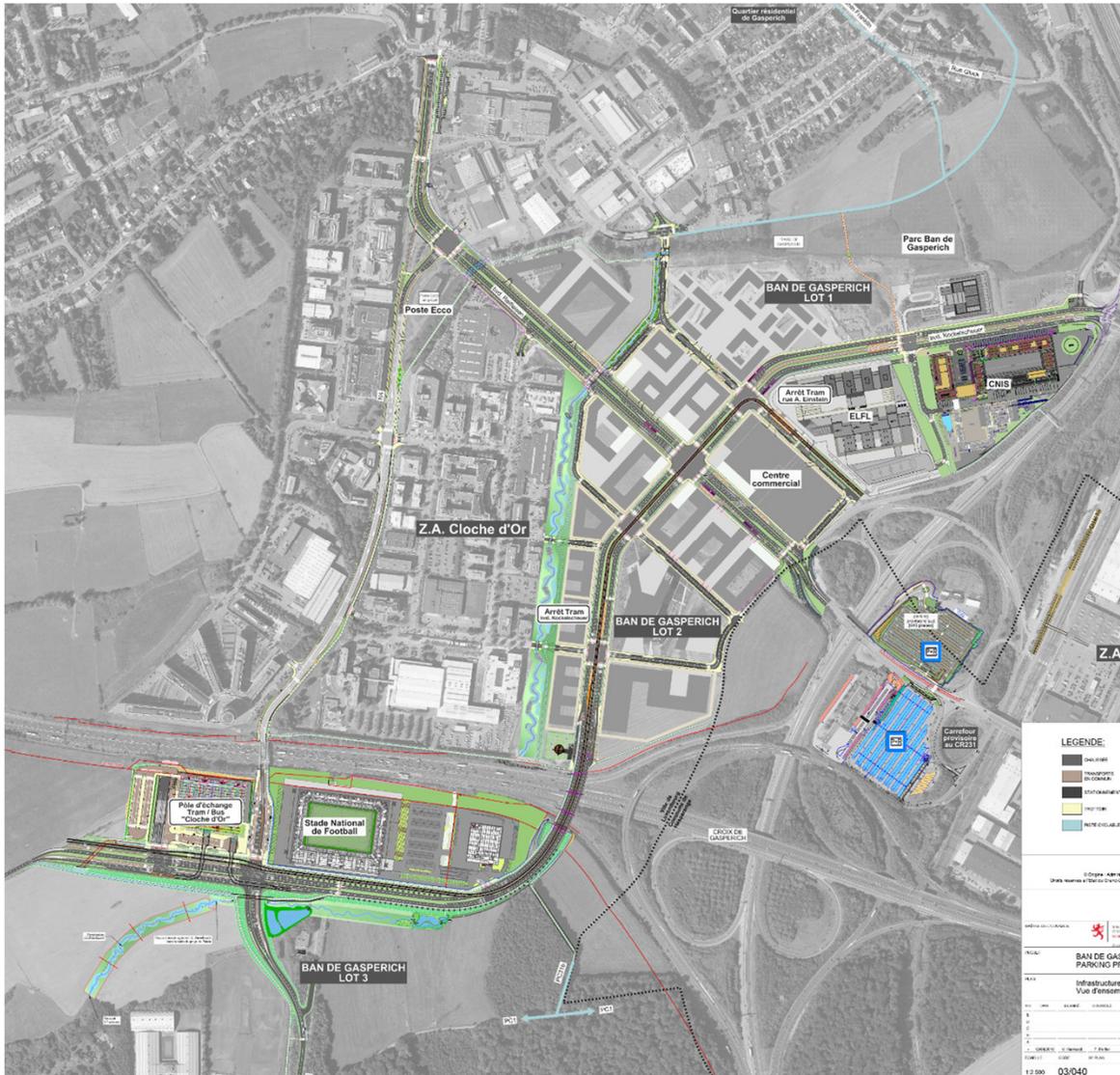
Ban de Gasperich

Projet de loi relative à l'adaptation du projet de construction relative à l'aménagement du Boulevard Raiffeisen et du Boulevard Kockelscheuer dans le cadre de la construction du réseau routier du Ban de Gasperich





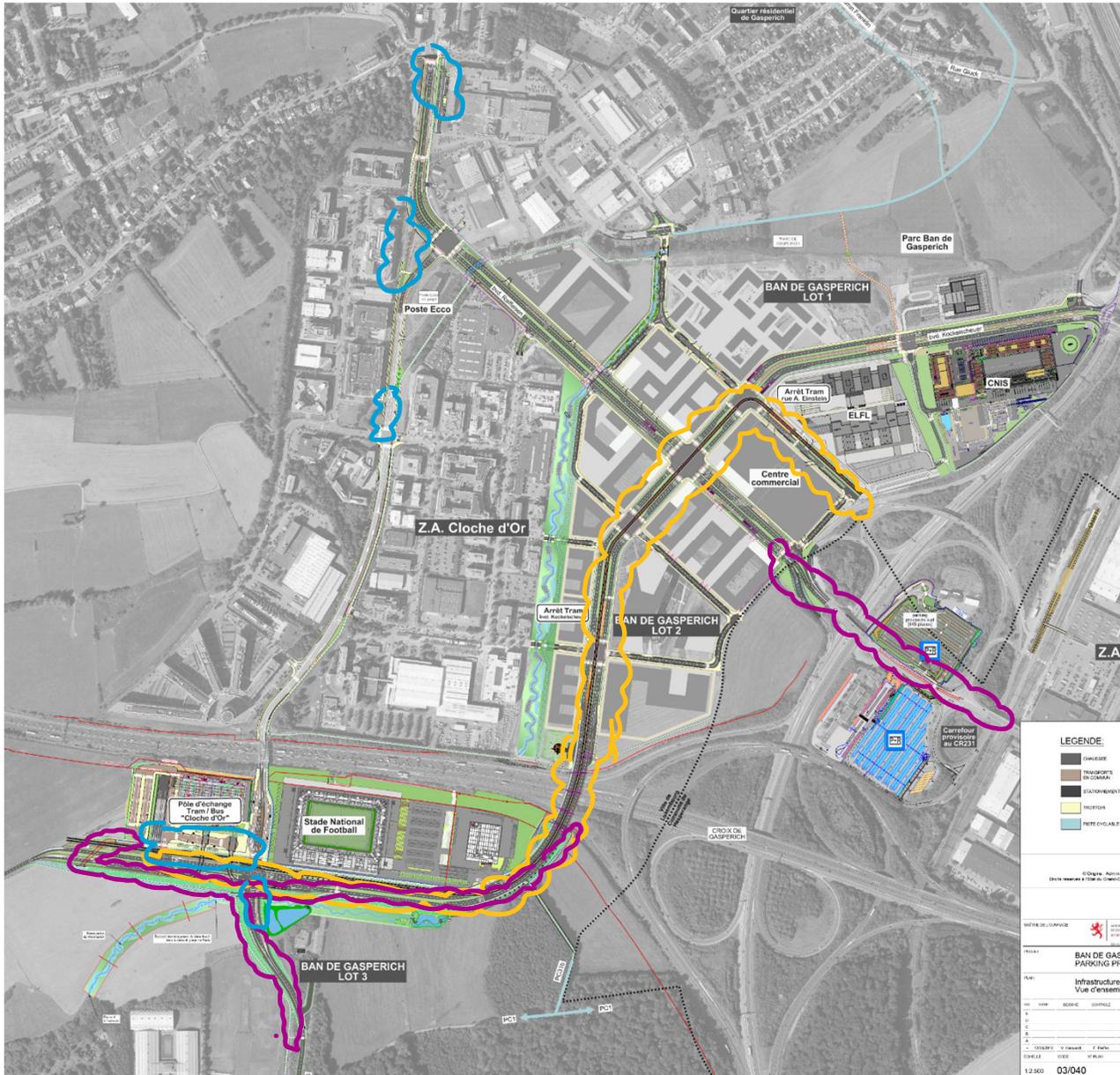
- Voies de bus centrales sur le Boulevard Kockelscheuer.
- Rond-point au croisement du Boulevard Kockelscheuer, de la N4 et du CR186.
- Au Sud de l'autoroute, piste mixte d'un côté sur le Boulevard Kockelscheuer.



- Adaptation du projet pour l'intégration du tronçon D du tramway entre les Pôles d'échanges Howald et Cloche d'Or (assise, déviation des réseaux aux carrefours, ...).
- Rajout de voies de bus sur la Route d'Esch.
- Adaptation du carrefour N4/CR186/Boulevard Kockelscheuer (signalisation lumineuse tricolore, accès vers P&R et gare routière, traversée du tramway).
- Modification du tracé routier pour tenir compte de l'implantation du nouveau Stade de Luxembourg.
- Intégration du Véloexpresswee PC104 avec des ouvrages d'arts sous l'N4 et le CR186.
- Réalisation de pistes mixtes des deux côtés du Boulevard Kockelscheuer et le long du CR186.
- Liaison douce vers Howald et P&R Sud.



Les atouts réalisés



Changements pour les bus



Changements pour les vélos

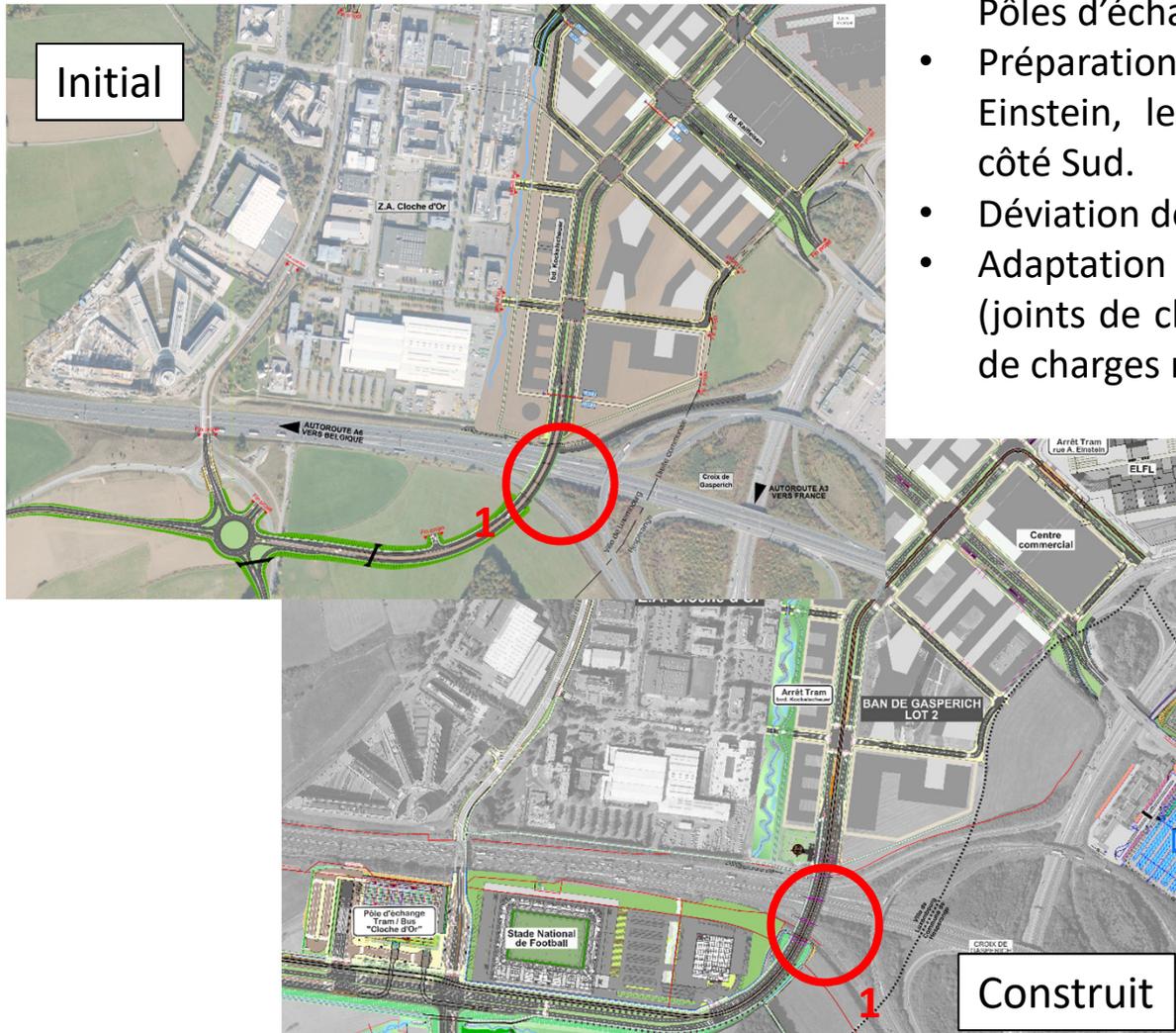


Changements pour le tram

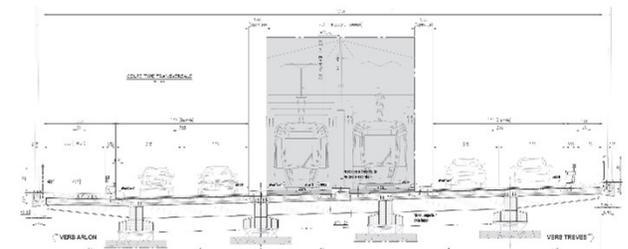
8283 - Dossier consolidé : 62

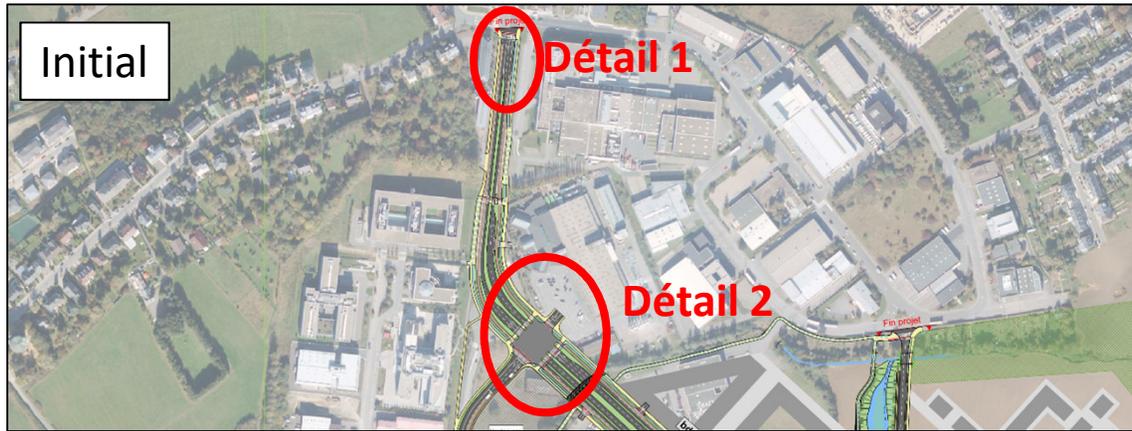


8283 - Dossier consolidé : 63



- Intégration du tronçon D du tramway entre le Pôles d'échanges Howald et Cloche d'Or.
- Préparation de l'assise du tram sur la rue Einstein, le Boulevard Kockelscheuer et la N4 côté Sud.
- Déviation des réseaux aux carrefours.
- Adaptation du pont OA17 (1) enjambant l'A6 (joints de chaussées, mise à la terre, hypothèses de charges modifiées).

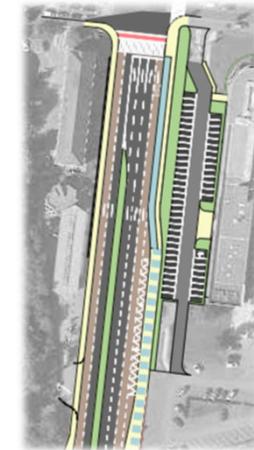
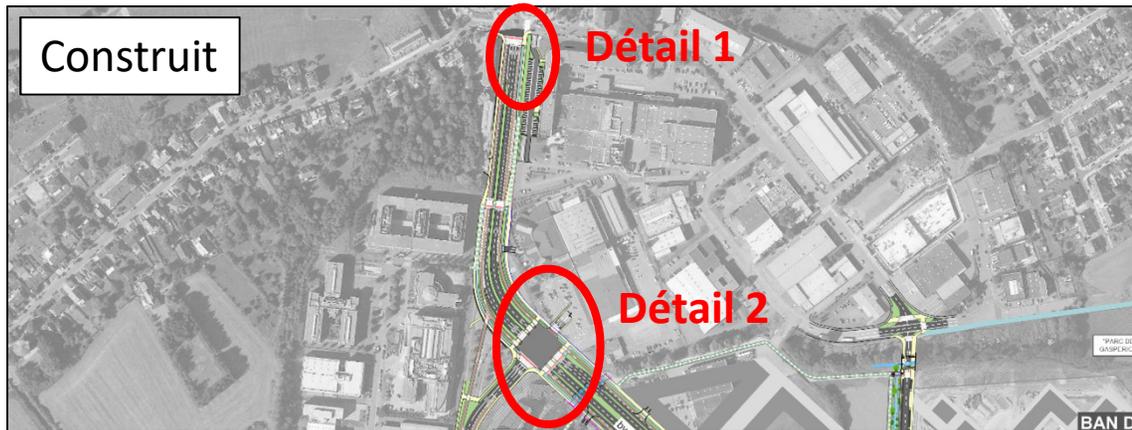




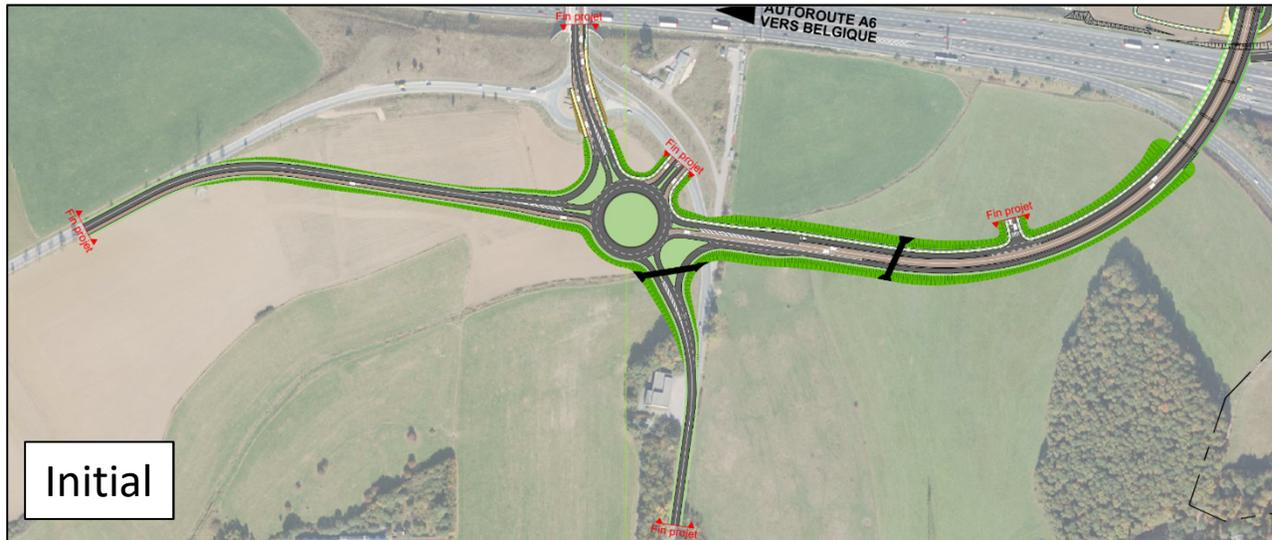
Détail 1



Détail 2



8283 - Dossier consolidé : 64



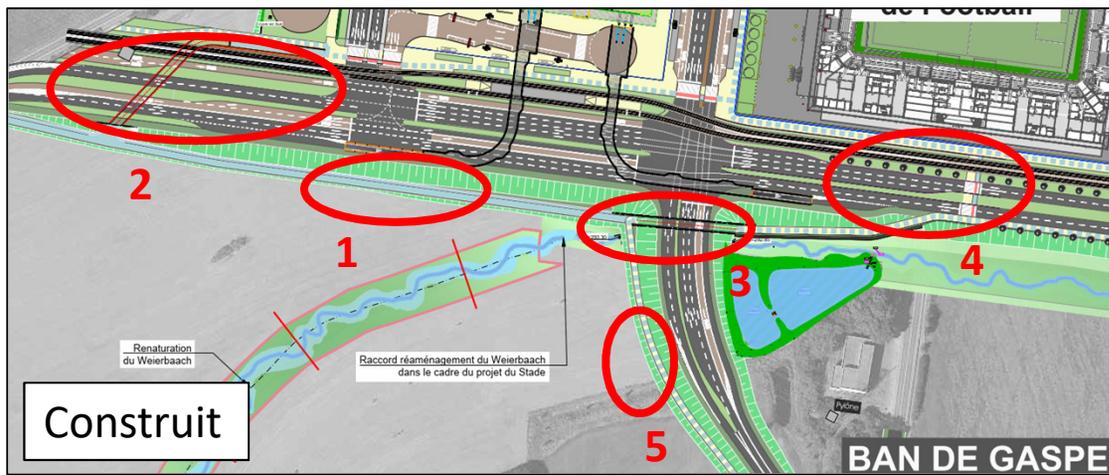
- Adaptation du carrefour N4/CR186/Boulevard Kockelscheuer (SLT, accès vers P&R et gare routière, traversée du tramway).

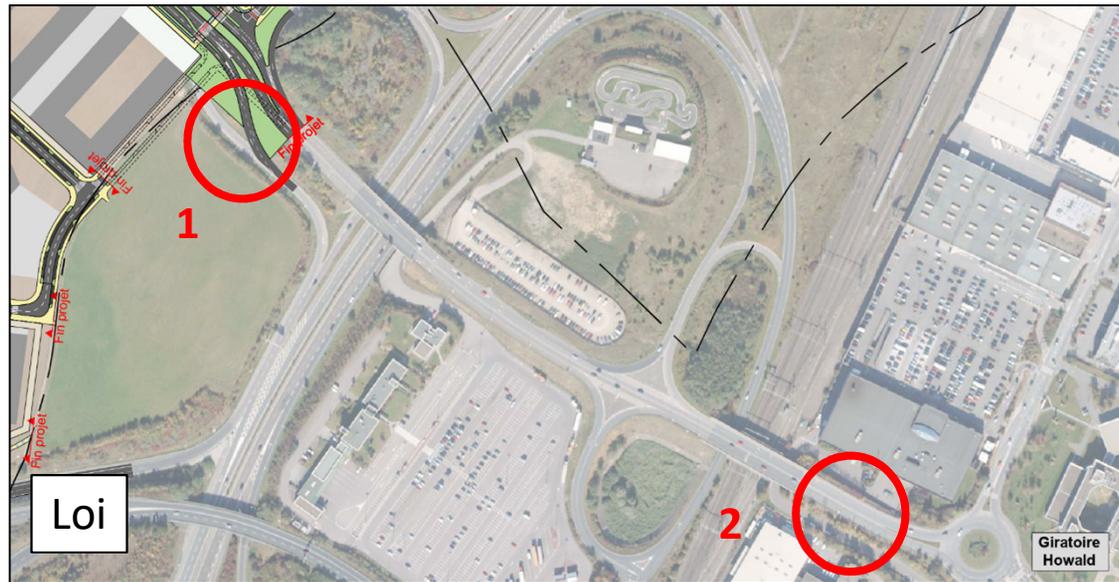


- Modification du tracé routier pour tenir compte de l'implantation du nouveau Stade de Luxembourg et du Pôle d'échange Cloche d'Or.



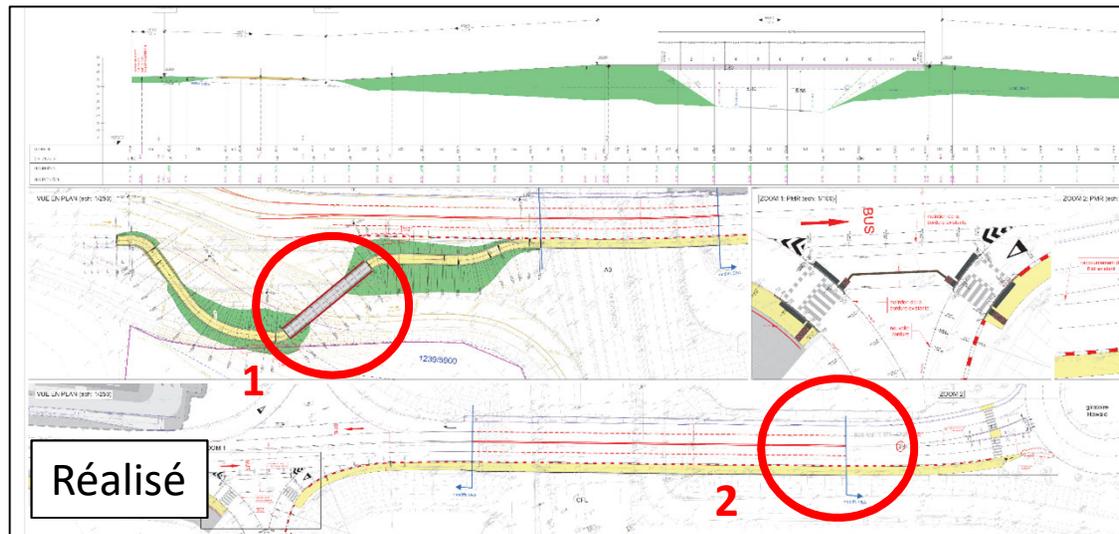
- Intégration du Véloexpresswee (1) PC104 avec des ouvrages d'arts sous l'N4 (2) et le CR186 (3).
- Réalisation de pistes mixtes des 2 côtés du Boulevard Kockelscheuer (4) et le long du CR186 (5).





Suite à l'ouverture du centre commercial:

- Réalisation de la piste mixte sur le CR 231 pour relier le Ban de Gasperich à l'entrée de Howald.
- Construction d'un ouvrage pour la mobilité douce (1) enjambant la bretelle vers l'autoroute.
- Nouvelle répartition des voies de circulation avec l'introduction d'une voie de bus (2).





Bilan financier



	Boulevard de Raiffeisen et boulevard de Kockelscheuer dans le cadre de la construction du réseau routier du Ban de Gasperich Fiche financière Rallonge budgétaire	Prestations suivant la loi du 16 décembre 2010	Dépassements des prestations prévues (plus ou moins-value)	Travaux complémentaires (changement de programme)	Total des prestations	Delta par rapport à la loi	Delta par rapport à la loi
	Fonds des Routes Coût des prestations	Indice loi 01.04.2009 677,02	Indice loi 01.04.2009 677,02	Indice loi 01.04.2009 677,02	Indice loi 01.04.2009 677,02	Indice loi 01.04.2009 677,02	Indice de l'avant projet 1071,67
I	Travaux d'installation de chantier et travaux préalables	2 808 975.00€	-387 386.39€	0.00€	2 421 588.61€	-387 386.39€	-613 202.53€
II	Travaux de terrassements généraux	6 763 650.00€	1 363 450.76€	0.00€	8 127 100.76€	1 363 450.76€	2 158 236.50€
III	Travaux de terrassements particuliers	496 972.50€	82 988.55€	311 425.01€	891 386.07€	394 413.57€	624 326.00€
IV	Evacuation des eaux, drainages, réseaux divers	2 376 624.00€	0.00€	0.00€	2 376 624.00€	0.00€	0.00€
V	Eclairage	1 912 515.00€	-1 120 371.54€	0.00€	792 143.46€	-1 120 371.54€	-1 773 461.00€
VI	Travaux de voirie	5 696 340.00€	1 662 059.99€	3 103 638.00€	10 462 037.99€	4 765 697.99€	7 543 729.23€
VII	Ouvrages hydrauliques	2 914 419.60€	-1 119 619.69€	0.00€	1 794 799.91€	-1 119 619.69€	-1 772 270.88€
VIII	Ouvrage d'art OA17	6 733 500.00€	-820 686.36€	704 356.14€	6 617 169.79€	-116 330.21€	-184 141.68€
IX	Travaux en régie	1 366 800.00€	0.00€	2 034 111.11€	3 400 911.11€	2 034 111.11€	3 219 839.66€
X	Travaux divers	11 828 850.00€	-914 112.26€	0.00€	10 914 737.74€	-914 112.26€	-1 446 968.61€
XI	Travaux d'assainissement	4 393 964.34€	-11 178.53€	0.00€	4 382 785.81€	-11 178.53€	-17 694.74€
XII	Divers et imprévus	4 729 261.04€	-1 975 576.90€	0.00€	2 753 684.14€	-1 975 576.90€	-3 127 184.57€
XIII	Etudes et contrats d'ingénieurs	5 202 187.15€	-2 055 606.72€	545 059.16€	3 691 639.59€	-1 510 547.56€	-2 391 079.29€
XIV	Surveillance, sécurité et santé, assistance technique	3 901 640.36€	-2 037 477.26€	0.00€	1 864 163.10€	-2 037 477.26€	-3 225 168.02€
XV	Intégration de la mobilité douce	0.00€	0.00€	2 480 253.24€	2 480 253.24€	2 480 253.24€	3 926 047.96€
XVI	Travaux en relation avec Luxtram	0.00€	0.00€	634 535.28€	634 535.28€	634 535.28€	1 004 420.00€
XVII	Changement du taux de TVA de 15% à 17%	9 168 854.85€	1 222 513.98€	0.00€	10 391 368.83€	1 222 513.98€	1 935 144.54€
XVIII	TOTAL						
	Total hTVA (I+II+III+IV+V+VI+VII+VIII+IX+X+XI+XII+XIII+XIV+XV+XVI)	61 125 698.99€	-7 333 516.34€	9 813 377.95€		2 479 861.60€	3 925 428.03€
	Estimation des dépenses 2023					789 678.73€	1 250 000.00€
	Estimation des dépenses après 2023					1 690 182.88€	2 675 428.03€
	TVA 15%	9 168 854.85€					
	TVA 16%					126 348.60€	200 000.00€
	TVA 17%					287 331.09€	454 822.77€
	Changement du taux de TVA de 15% à 17% (XVII)					1 222 513.98€	1 935 144.54€
	Total TVAC	70 294 553.84€			74 410 609.11€	4 116 055.27€	6 515 395.34€
	Imputable au Fonds des Routes (TVAC) arrondi	70 295 000.00€			74 420 000.00€	4 125 000.00€	6 550 000.00€

8283 - Dossier consolidé : 69



Conclusion



- En phase de réalisation, qui s'est étendu sur plus de dix années, le projet a dû être affiné pour répondre à l'évolution générale du quartier (nouveau stade de Luxembourg, intégration du tram, amélioration des infrastructures pour les vélos et les bus, gare routière, accès au P&R...). Tous ces éléments et notamment les adaptations significatives aux concepts de mobilité ont dû être intégrés de manière proactive durant le chantier.
- Les travaux complémentaires ont engendré des coûts supplémentaires de 9,8 millions d'euros (9 813 377,95€).
- Grâce à une gestion efficace, les dépassements ont été atténués avec succès. Ainsi, les dépassements rencontrés au niveau des terrassements et des travaux de voirie ont été compensés par des économies réalisées au niveau de l'éclairage, des travaux d'assainissement, ainsi que dans les études et contrats d'ingénieurs, générant une économie totale de 7,3 millions d'euros (7 333 516,34€).
- Cependant, malgré ces économies, les travaux complémentaires de 9,8 millions d'euros ont partiellement contrebalancé les économies, aboutissant à un dépassement global de 2,5 millions d'euros (2 479 861,60€).



- Un facteur externe a été le changement du taux de TVA, passant de 15% à 17%, entraînant un surcoût supplémentaire de l'ordre de 1,6 millions d'euros (y compris factures à venir).
- En conclusion, les ajustements de programme, la minimisation des dépassements, ainsi que le changement du taux de TVA ont conjointement contribué à un dépassement total et arrondi de 4 125 000,00€, équivalant à 5,87% par rapport au montant initial du projet fixé à 70 295 000,00€. En prenant en considération l'indice semestriel des prix à la construction, le montant attribuable au Fonds des routes s'élève à 6 550 000,00€.
- En éliminant le facteur externe de l'augmentation du taux de TVA, qui n'est pas influençable au niveau de la gestion du projet, le dépassement aurait été en-dessous de la limite de 5% fixée à l'article 105, paragraphe 3, du règlement de la Chambre des députés.

09

Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Procès-verbal de la réunion du 29 février 2024

Ordre du jour :

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions du 11 janvier 2024 et du 1^{er} février 2024
2. 8283 Projet de loi relative à l'adaptation du projet de construction relatif à l'aménagement du Boulevard Raiffeisen et du Boulevard Kockelscheuer dans le cadre de la construction du réseau routier du Ban de Gasperich
- Rapporteur : Madame Corinne Cahen

- Présentation et adoption d'un projet de rapport
3. 8263 Projet de loi relative aux mesures de confortement du barrage du lac de la Haute-Sûre (OA1158/OA1159/OA1455/OA1166)

- Désignation d'un rapporteur
- Présentation et examen du projet de loi
- Examen de l'avis du Conseil d'État
4. 8363 Débat d'orientation sur le financement des grands projets d'infrastructure réalisés par l'État (Administration des ponts et chaussées/Fonds des routes)
5. Divers

*

Présents : Mme Corinne Cahen, Mme Francine Closener, M. Yves Cruchten, Mme Claire Delcourt, M. Emile Eicher, M. Luc Emering, M. Jeff Engelen, M. Fernand Etgen, M. Paul Galles, M. Marc Goergen, M. Gusty Graas, M. Marc Lies, M. Meris Sehovic, M. Charel Weiler, Mme Stéphanie Weydert remplaçant M. Félix Eischen

Mme Yuriko Backes, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics

M. Tom Weisgerber, M. Max Dörner, M. Romain Spaus, M. Roland Fox, Directeur de l'Administration des ponts et chaussées ; du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

Excusé : M. David Wagner, observateur délégué

*

Présidence : Mme Corinne Cahen, Président de la Commission

*

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions du 11 janvier 2024 et du 1^{er} février 2024

Les projets de procès-verbal sous rubrique sont approuvés à l'unanimité des membres présents.

2. 8283 Projet de loi relative à l'adaptation du projet de construction relatif à l'aménagement du Boulevard Raiffeisen et du Boulevard Kockelscheuer dans le cadre de la construction du réseau routier du Ban de Gasperich

Suite à une brève présentation du projet de rapport par Madame le Président-Rapporteur, le projet de rapport est approuvé à l'unanimité des membres présents de la commission parlementaire.

3. 8263 Projet de loi relative aux mesures de confortement du barrage du lac de la Haute-Sûre (OA1158/OA1159/OA1455/OA1166)

À titre liminaire, Monsieur le Député Gusty Graas (DP) est désigné rapporteur du projet de loi.

Suite à quelques mots d'introduction de Madame la Ministre, il est procédé à une présentation du projet de loi, pour le détail de laquelle il y a lieu de se référer à la présentation PowerPoint annexée au présent procès-verbal ainsi qu'au document parlementaire n° 8263⁰⁰.

Le principal barrage du lac de la Haute-Sûre, situé à Esch-sur-Sûre, a été érigé entre 1956 et 1957. Depuis lors, il permet de remplir son rôle crucial en tant que réservoir principal d'eau potable pour le Grand-Duché de Luxembourg, tout en contribuant à la production d'énergie électrique renouvelable.

Ce projet, d'une importance capitale, a également été classé comme infrastructure critique depuis 2018 par le Haut-Commissariat à la Protection Nationale.¹

Étant donné que sa conception remonte aux années cinquante et compte tenu de son importance stratégique pour l'ensemble du pays, il est nécessaire de renforcer cet ouvrage afin de répondre aux besoins actuels et de garantir sa durabilité dans son intégralité, en mettant en oeuvre des mesures de renforcement exhaustives.

¹ Par infrastructure critique, il y a lieu d'entendre que certaines menaces portent sur des infrastructures particulières dont la préservation et le bon fonctionnement revêtent une importance essentielle pour la sécurité nationale et la continuité des fonctions sociétales. En effet, ces infrastructures peuvent faire l'objet d'interruptions ou encore être détruites par des actes terroristes délibérés ou par des catastrophes naturelles, par négligence, accident ou piratage informatique, du fait d'activités criminelles ou d'actes de malveillance. (source <https://hcupn.gouvernement.lu>)

Le présent projet de loi de financement donne l'autorisation au Gouvernement de faire procéder, pour une enveloppe budgétaire maximale de 98 000 000 d'euros, aux mesures de confortement du barrage du lac de la Haute-Sûre (OA1158/OA1159/OA1455/OA1166).

Les dépenses occasionnées par ce projet sont imputables sur les crédits du Fonds des routes. Le montant maximal des dépenses est rattaché à l'indice semestriel des prix de la construction au 1^{er} octobre 2022 et sera adapté semestriellement en fonction de la variation dudit indice. Le projet de loi rappelle par ailleurs que les travaux en question sont déclarés d'utilité publique, ceci afin de pouvoir procéder en cas de besoin aux acquisitions nécessaires par la voie de l'expropriation.

Le concept général du projet visant la réalisation des mesures de confortement a été développé pour atteindre les objectifs prioritaires suivants :

- La garantie de la sécurité du barrage en cas de crues décennales (HQ10 000), conformément aux prescriptions en vigueur ;
- L'augmentation de la capacité potentielle de la rétention d'eau ;
- La consolidation du rôle d'écrêteur de crues de la retenue ;
- L'augmentation de la protection de la localité d'Esch-sur-Sûre contre les inondations ;
- L'augmentation de la protection de la localité de Bavigne contre la montée des eaux du lac.

Les mesures de confortement du barrage débuteront en 2025 et la fin du chantier est prévue pour 2032.

Plusieurs mesures sont prévues dans le cadre du présent projet, dont notamment la construction d'un évacuateur de crues permettant de drainer les eaux en cas de crues extrêmes, la réalisation d'une galerie de déviation de la Sûre située avant la localité d'Esch-sur-Sûre, la création d'une digue de protection à l'entrée de la localité de Bavigne, des mesures anti-crues à Esch-sur-Sûre et finalement des travaux supplémentaires pour renforcer le barrage principal proprement dit. Toutes ces mesures répondent aux besoins de protection lors de crues des localités de Bavigne et d'Esch-sur-Sûre.

Vu l'envergure et les différentes typologies des infrastructures prévues dans le projet des mesures de confortement du barrage du lac de la Haute-Sûre, celui-ci est scindé en cinq lots distincts et complémentaires, qui se définissent comme suit :

- Lot 1 : OA1158 - Evacuateur de crues complémentaire
- Lot 2 : OA1159 - Galerie de déviation
- Lot 3 : Mesures anti-crues à Esch-sur-Sûre
- Lot 4 : OA1455 - Digue et mesures anti-crues à Bavigne
- Lot 5 : OA1166 - Mesures de confortement du barrage principal

De l'échange de vues consécutif, il y a lieu de retenir ce qui suit :

Monsieur le Député Emile Eicher (CSV) souhaite connaître la durée approximative de la première phase des travaux et de combien la capacité

d'eau diminuera pendant cette phase. Il est expliqué que le niveau de l'eau du barrage a déjà actuellement été un peu baissé en raison des travaux au niveau des berges. Un batardeau sera mis en place pendant la durée des travaux permettant au barrage de jouer pleinement son rôle de réservoir d'eau potable (pour 320 m³, une capacité de 60 millions de litres ; pour 315 m³, une capacité de 30 millions de litres). Pour l'évacuateur de crues et la galerie de déviation, une durée de construction de 4 ans est envisagée.

Pour ce qui est de la galerie de déviation, Monsieur Jeff Engelen (ADR) souhaite savoir si elle passera à côté du barrage. Il souhaite dans ce contexte plus particulièrement savoir si la sécurité du barrage est assurée, notamment au vu de l'âge du barrage, i.e. sa date de construction. Il est confirmé que l'on est conscient de ce facteur. Il est dans ce contexte informé que le barrage est solidement ancré dans le rocher. Le tunnel sera déplacé vers l'arrière, en dehors de la zone du barrage. Des points d'ancrage supplémentaires seront fixés pour consolider le rocher. À noter encore que les travaux pourront se faire sans recourir à l'emploi d'explosifs.

Pour ce qui est de la protection envisagée des maisons sensibles contre des inondations, Monsieur Marc Goergen (Piraten) aimerait savoir si un programme afférent est déjà en place. Il souhaite dans ce contexte également savoir combien de maisons sont potentiellement concernées. Il est répondu que toutes les mesures sont déjà prévues dans le présent projet, en concertation et accord avec la commune. En effet, les raccords directs à la Sûre à partir des maisons situées en bordure de celle-ci seront soit fermés, soit équipés d'un clapet anti-retour, afin d'éviter le refoulement des eaux de crue à partir de la Sûre.

La commission parlementaire procède ensuite à l'examen de l'avis du Conseil d'État du 10 octobre 2023.

Intitulé

Dans son avis du 10 octobre 2023, le Conseil d'État constate dans une observation générale qu'il n'est pas indiqué de faire figurer des abréviations ou de mettre des termes ou des références entre parenthèses à l'intitulé ou au dispositif. Par conséquent, les termes « (OA1158/OA1159/OA1455/OA1166) » sont à supprimer.

La commission parlementaire décide de faire droit à la remarque du Conseil d'État.

Article 1^{er}

L'article 1^{er} entend autoriser le Gouvernement à faire procéder aux mesures de confortement du barrage du lac de la Haute-Sûre (OA1158/OA1159/OA1455/OA1166), à savoir :

Lot 1 : OA1158 - Evacuateur de crues

Lot 2 : OA1159 - Galerie de déviation

Lot 3 : Mesures anti-crues à Esch-sur-Sûre

Lot 4 : OA1455 - Digue et mesures anti-crues à Bavigne

Lot 5 : OA1166 - Mesures de confortement du barrage principal.

Ni le Conseil d'État ni la commission parlementaire ne formulent des remarques quant au fond du texte.

Quant à la forme, la commission parlementaire décide de tenir compte de la remarque du Conseil d'État, formulée dans son observation générale, pour supprimer les termes « (OA1158/OA1159/OA1455/OA1166) ».

En outre, la Haute Corporation note dans son avis que la forme abrégée « Art » est à faire suivre d'un point.

La commission parlementaire décide de faire droit à cette observation.

Article 2

Cet article détermine l'enveloppe budgétaire globale servant au financement du projet, rattachée à l'indice semestriel des prix de la construction valable au 1^{er} octobre 2022 (valeur 1 071,67). Il comporte en outre la clause usuelle d'adaptation des coûts à l'évolution de cet indice. L'enveloppe budgétaire globale intègre les engagements financiers déjà réalisés, comptabilisés suivant l'indice en vigueur lors de la demande d'engagement respective.

Ni le Conseil d'État ni la commission parlementaire ne formulent des remarques quant au fond du texte.

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État note qu'en ce qui concerne les montants, les tranches de mille sont à séparer par un espace insécable, pour écrire « 98 000 000 euros ». Cette observation vaut également pour la valeur « 1 071,67 ».

La commission parlementaire décide de reprendre les suggestions d'ordre légistique.

Article 3

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

Ni le Conseil d'État ni la commission parlementaire n'ont de remarque à formuler quant au fond du texte.

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.

Ni le Conseil d'État ni la commission parlementaire n'ont de remarque à formuler quant au fond du texte.

Quant à la forme, la Haute Corporation note que le terme « ci-dessus » est à omettre.

4. 8363 **Débat d'orientation sur le financement des grands projets d'infrastructure réalisés par l'État (Administration des ponts et chaussées/Fonds des routes)**

À titre liminaire, il est rappelé qu'afin d'optimiser le suivi financier des grands projets d'infrastructure réalisés par l'État et de renforcer les droits de participation et de contrôle de la Chambre des Députés, la Commission du Contrôle de l'exécution budgétaire a décidé en 2006 une nouvelle procédure à suivre en matière de préparation et de présentation de nouveaux projets d'infrastructure dépassant le seuil de 7,5 millions d'euros. Plus tard, en 2009, ce seuil a été porté à 10 millions d'euros.

Chaque année, une liste des nouveaux projets d'infrastructure doit ainsi être soumise à l'approbation de la Chambre des Députés permettant par ce biais l'imputation des dépenses pour frais d'études à charge des divers fonds d'investissement. La Commission de l'Exécution budgétaire doit quant à elle garantir le suivi financier de chaque projet dépassant le coût de 10 millions d'euros et une loi spéciale de financement devra être votée pour tout projet dépassant les 60 millions d'euros.

En date du 14 juillet 2023, à la demande du Ministre de la Mobilité et des Travaux publics, le Ministre aux relations avec le Parlement a fait parvenir à la Chambre des Députés une liste actualisée des avant-projets en voie d'élaboration à soumettre à l'approbation de la Chambre des Députés, en vue d'autorisation pour l'imputation des dépenses pour frais d'études et d'élaboration d'un avant-projet détaillé à charge du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics et du Fonds Belval en 2023, telle qu'elle a été adoptée par le Conseil de Gouvernement dans sa séance du 7 juillet 2023 :

Fonds d'investissements publics administratifs

- Centre mosellan à Ehnen – réaménagement et extension
- Bâtiment administratif rue de Hollerich
- Cité des contributions directes au Kirchberg
- Administration de la nature et des forêts Schwaarzenhaff à Steinfort
- Futur Parc des Congrès et Expositions au Kirchberg
- Bâtiment administratif Kirchberg – aménagement intérieur
- Institut viti-vinicole à Remich

Fonds d'investissements publics scolaires

- Lycée technique Ettelbruck – rénovation
- E.H.T.L. à Diekirch - rénovation

Fonds d'investissements publics sanitaires et sociaux

- Internat socio-familial à Dudelange
- Maison pour jeunes adultes à Pétange
- Structure d'hébergement pour DPI à Dudelange
- Internat socio-familial pour enfants de l'enseignement fondamental Luxembourg-Rollinggrund

Fonds des Routes

- OA1374 Hollerich - N56A
- OA788 Pont Passerelle : Réhabilitation des infrastructures et réaménagement des alentours
- PC15 Itinéraire cyclable express entre Schieren et Bettendorf - Nordstad 2035

- N7/N17/CR356 Contournement de proximité Diekirch - Nordstad 2035
- N7 Nouvel axe central apaisé avec voies bus entre Erpeldange-sur-Sûre et Diekirch - Nordstad 2035
- N7 Déplacement de la N7 entre Erpeldange-sur-Sûre et Diekirch - Nordstad 2035
- B7 Pôle d'échange à Erpeldange-sur-Sûre - Nordstad 2035
- B7/N15/CR349 Contournement de proximité Ettelbruck - Nordstad 2035
- B7 Mise à 2x2 voies de la B7 entre Ettelbruck et Fridhaff - Nordstad 2035
- N7 Nouvel accès secondaire Fridhaff - caserne Herrenberg
- N17 Aménagement rue Clairefontaine de Diekirch à Bleesbruck avec reconstruction OA163/Blees
- Réaménagement N13 Pontpierre-Bergem
- Réaménagement N33/CR165 Kayl-Tétange
- CR134 Manternach vers Wecker PR 21+550 – 23+100
- OA756 Reconstruction de l'OA à Alzingen sur CFL (N3)
- Réaménagement Avenue de l'Europe (N31) - Biff – Athus
- Centre multimodal et P+R autoroutier (A3/Echangeur Dudelange)
- OA 2503 Quais d'accostage à Remich

Fonds du rail

- Réseau national. Remplacement des dispatchers GSM-R
- Pôle d'échange multimodal de la Gare de Hollerich
- Construction d'un nouveau bâtiment pour le BMS (Building Management System) à Luxembourg-Hollerich
- Gare de Wasserbillig. Aménagement d'un poste directeur. Construction du bâtiment
- Construction du Centre national du patrimoine ferroviaire
- Gare de Pétange. Aménagement du nouveau poste directeur Sud-Ouest. Construction du bâtiment
- Gare de Pétange. Déplacement et mise en souterrain de lignes à haute tension
- Ligne de Pétange à Esch/Alzette. Renouvellement des installations de traction électrique
- Gare de Bettembourg. Aménagement d'un bâtiment P&R
- Gare de Bettembourg. Réaménagement du souterrain Nord pour piétons
- Gare de Dudelange-Usines. Modernisation et mise en conformité des infrastructures ferroviaires
- Ligne de Bettembourg à Volmerange-les-Mines. Suppression du passage à niveau 103a à Dudelange
- Ligne de Bettembourg à Volmerange-les-Mines. Suppression des passages à niveau 103b et 104a à Dudelange
- Ligne de Luxembourg à Troisvierges. Suppression du passage à niveau N°13 à Dommeldange

Le Fonds Belval

- Projet d'extension et de réaménagement de la Rockhal
- Réalisation des aménagements urbains et infrastructures de la terrasse des hauts-fourneaux –phase 2
- Réalisation de deux Centres de compétence à Esch-Belval

Monsieur Yves Cruchten (LSAP) souhaite recevoir la documentation relative aux présentations. Cette demande est soutenue par Monsieur Marc Lies (CSV). La commission parlementaire est informée que les documents utilisés lors des

présentations seront transmis aux membres suite à la présente réunion. Monsieur le Député Meris Sehovic (déi gréng) soutient les propos de Messieurs Cruchten et Lies et demande de recevoir de manière générale dans le futur les présentations du Ministère en amont des réunions de commission. Dans ce contexte, Madame la Ministre donne à considérer que des modifications de dernière minute sont assez fréquentes, de sorte que cela empêche un envoi des documents en amont d'une réunion aux membres de la commission parlementaire. Madame le Président propose alors une distribution des documents séance tenante.

Dans un second temps, il est procédé à la présentation des 18 projets du Fonds des routes.

À titre liminaire, il est relevé que l'augmentation constante d'une année à l'autre du nombre de nouveaux projets d'infrastructure soumis à l'approbation de la Chambre des Députés s'explique par l'évolution importante de l'indice des prix à la construction depuis la dernière modification du seuil de l'article 80 précité en 2009.

FONDS DES ROUTES

1) Réhabilitation de l'OA1374 « Hollerich » sur la route nationale N56A à Luxembourg-Ville

Le projet s'inscrit dans le cadre d'une gestion à mi-parcours des ponts routiers, et comprend des mesures constructives d'une certaine envergure. De manière générale, l'OA1374 est arrivé à une période de sa durée de vie charnière, qui est caractérisée par un besoin d'intervention d'un point de vue du génie civil. Il s'y ajoute que, d'une part, le trafic actuel et ses contraintes induites sont nettement plus importants que ceux pronostiqués lors de la conception desdits ouvrages et, d'autre part, que les normes en vigueur impliquent des structures plus conséquentes.

De plus, les réflexions menées dans le cadre de l'urbanisation du quartier de Hollerich, visant une restructuration du réseau routier, moyennant une redistribution de l'espace, ont un impact potentiel sur le gabarit de l'OA1374.

L'ouvrage d'art OA1374 « Hollerich » est un pont à structure porteuse plane en béton précontraint, mis en service en 1975, qui permet à la route nationale N56A de franchir la Pétrusse et les infrastructures urbaines existantes.

Le projet relatif au présent ouvrage prévoit, outre une réhabilitation complète et une mise à niveau de sa superstructure et de ses équipements voire même un remplacement complet du pont, ainsi qu'un renforcement structurel afin de pouvoir répondre au besoin d'une infrastructure routière moderne et en concordance avec les normes actuelles en vigueur.

2) Réhabilitation de l'OA 788 « Pont Passerelle » portant la N50 sur la Pétrusse à Luxembourg

Pour donner suite au projet d'élargissement du pont Passerelle et pérenniser intégralement l'ouvrage d'art, le présent projet de réhabilitation prévoit les travaux y relatifs.

Il est ainsi prévu de réfectionner complètement la maçonnerie du pont et réaménager les fermetures des voûtes en respectant les contraintes de la protection du patrimoine. De plus, il est également prévu de construire le pavillon Pétrusse pour garantir, entre autres, la protection de personnes tierces lors d'éventuelles tentatives de suicide.

L'ouvrage OA 788 Viaduc Passerelle fait partie du patrimoine protégé sur le territoire luxembourgeois. Dans l'objectif de soigner et conserver au mieux le patrimoine, il est prévu dans le présent projet de réhabiliter complètement les surfaces maçonnées. Ainsi, il est prévu de nettoyer, de rejointoyer la maçonnerie et de remplacer localement des éléments endommagés.

3) PC15 – Itinéraire cyclable express entre Schieren et Bettendorf

La future « Nordstad » a une topographie et une taille idéales pour se déplacer avec le vélo. Un des éléments clés est la création d'un réseau cyclable performant. L'itinéraire cyclable « express » qui longera la Sûre et l'Alzette constituera l'épine dorsale de ce réseau.

L'itinéraire cyclable express entre Schieren et Bettendorf fait partie du « Mobilitätskonzept Nordstad 2035 ». Ce projet a également été repris par le PNM 2035 publié le 22 avril 2022, lequel prévoit un nouveau réseau cyclable pour la « Nordstad ». Pour leurs déplacements quotidiens, les habitants de la « Nordstad » pourront à l'avenir recourir d'avantage au vélo dans les nombreux quartiers et centres-villes.

Des passerelles supplémentaires relieront l'itinéraire cyclable express aux quartiers résidentiels de Diekirch et d'Ingeldorf, ainsi qu'au nouvel axe central vert entre Erpeldange et Diekirch et au point de vue dit « Goldknapp ».

4) N7/N17/CR356 – Contournement de proximité Diekirch

Le contournement de proximité Diekirch fait partie du « Mobilitätskonzept Nordstad 2035 » qui a été présenté aux responsables politiques et au public en mai 2021. Ce projet a également été repris par le PNM 2035 publié le 22 avril 2022, lequel prévoit un nouveau concept de mobilité pour la « Nordstad ».

Pour que la « Nordstad » puisse se développer en tant que centralité urbaine, sa partie centrale entre Ettelbruck et Diekirch doit être libérée du trafic motorisé individuel de transit. Ce trafic sera orienté vers les trois nouveaux axes qui sont les contournements de proximité d'Ettelbruck et de Diekirch et la B7 mise à 2x2 voies entre Ettelbruck et le Fridhaff.

Le renforcement du réseau routier primaire permettra non seulement de contourner les agglomérations, mais servira également à relier entre eux les multiples quartiers. À titre général, cette approche permettra de mettre en place des apaisements de trafic substantiels et durables au centre-ville de Diekirch.

À une question de Monsieur le Député Charel Weiler (CSV) qui aimerait savoir dans quelle phase le projet se trouve actuellement et si les emprises ont déjà pu être acquises, il est répondu qu'à l'état actuel on se situe encore au niveau de l'étude de faisabilité du projet (en ce qui concerne notamment la gestion des eaux, la géotechnique et l'analyse du trafic), soit l'avant-projet sommaire (« APS »).

5) N7 – Nouvel axe central apaisé avec voies bus entre Erpeldange-sur-Sûre et Diekirch

Le déplacement de la N7 entre Erpeldange-sur-Sûre et Diekirch fait partie du « Mobilitätskonzept Nordstad 2035 » qui a été présenté aux responsables politiques et au public en mai 2021. Ce projet a également été repris par le PNM 2035 publié le 22 avril 2022, lequel prévoit un nouveau concept de mobilité pour la « Nordstad ».

L'antenne ferroviaire de Diekirch sera déplacée vers le talus du Goldknapp, mise à double voies et portée à quatre trains par heure. De même, la N7 actuelle disparaîtra une fois que le réseau routier structurant sera mis en service. Les quartiers d'Ingeldorf et Walebroch seront desservis par une nouvelle route qui longera les voies de chemins de fer déplacées. Les quartiers deviendront des quartiers résidentiels sans trafic motorisé de transit. L'axe central une fois libéré du trafic motorisé sera réaménagé comme axe central vert dédié exclusivement à la récréation et à la mobilité active.

6) N7 – Déplacement de la N7 entre Erpeldange-sur-Sûre et Diekirch

Le déplacement de la N7 entre Erpeldange-sur-Sûre et Diekirch fait partie du « Mobilitätskonzept Nordstad 2035 » qui a été présenté aux responsables politiques et au public en mai 2021. Ce projet a également été repris par le PNM 2035 publié le 22 avril 2022, lequel prévoit un nouveau concept de mobilité pour la « Nordstad ».

L'antenne ferroviaire de Diekirch sera déplacée vers le talus du Goldknapp, mise à double voies et portée à quatre trains par heure. De même, la N7 actuelle disparaîtra une fois que le réseau routier structurant sera mis en service. Les quartiers d'Ingeldorf et Walebroch seront alors desservis par une nouvelle route qui longera les voies de chemins de fer déplacées. Les quartiers deviendront des quartiers résidentiels sans trafic motorisé de transit.

À une question de Monsieur le Député Charel Weiler qui aimerait savoir dans quelle phase le projet se trouve actuellement et si les emprises ont déjà pu être acquises, il est répondu qu'à l'état actuel on se situe également au niveau de l'avant-projet sommaire (« APS »).

7) B7 – Pôle d'échange à Erpeldange-sur-Sûre

Le pôle d'échange à Erpeldange fait partie du « Mobilitätskonzept Nordstad 2035 » qui a été présenté aux responsables politiques et au public en mai 2021. Ce projet a également été repris par le PNM 2035 publié le 22 avril 2022, lequel prévoit un nouveau concept de mobilité pour la « Nordstad ».

Le pôle d'échange à Erpeldange-sur-Sûre comprend plusieurs éléments, à savoir :

- le réaménagement de l'échangeur B7 en vue d'une accessibilité directe au P&R à partir de la B7 ;
- la réorganisation du réseau routier à l'approche de l'échangeur B7 – compatible avec un nouveau tunnel CFL ;
- un pont pour cyclistes entre la piste cyclable express à travers le « Auenlandschaft » et son raccord à travers le PE en direction Erpeldange-sur-Sûre ;

- l'aménagement d'une gare routière longeant le futur arrêt ferroviaire Erpeldange-sur-Sûre ; et
- la reconstruction des infrastructures multimodales entre le pont « Patton » et l'échangeur Ingeldorf.

De plus l'antenne ferroviaire de Diekirch sera mise à double voie et portée à quatre trains par heure. Finalement, un raccordement du pôle à la piste cyclable express longeant la Sûre est également prévu.

8) B7/N15/CR349 – Contournement de proximité Ettelbruck

Le contournement de proximité Ettelbruck fait partie du « Mobilitätskonzept Nordstad 2035 » qui a été présenté aux responsables politiques et au public en mai 2021. Ce projet a également été repris par le PNM 2035 publié le 22 avril 2022, lequel prévoit un nouveau concept de mobilité pour la « Nordstad ».

La partie centrale entre Ettelbruck et Diekirch doit être libérée du trafic motorisé individuel de transit. Le trafic sera orienté vers les trois nouveaux axes qui sont les contournements de proximité d'Ettelbruck et de Diekirch et la B7 mise à 2x2 voies entre Ettelbruck et le Fridhaff. Le contournement de proximité d'Ettelbruck reliera la N15/route de Bastogne à Warken et à l'échangeur de la B7 situé entre Schieren et Ettelbruck.

Monsieur le Député Fernand Etgen (DP) constate que le projet de contournement de Feulen/N7 n'est pas mentionné dans le présent projet. L'orateur aimerait dès lors connaître l'état d'avancement dudit projet. Il lui est répondu que le projet de contournement de Feulen a déjà figuré sur une liste des nouveaux projets d'infrastructure pour approbation par la Chambre des Députés dans le passé, raison pour laquelle il n'est pas mentionné ici. Monsieur Etgen donne alors à considérer que le projet du contournement de Feulen connaîtra une autre dimension avec le projet de contournement d'Ettelbruck. Le représentant du Ministère confirme cette affirmation en ajoutant que les implications n'ont pas encore été étudiées dans leur intégralité ; les tracés ne seront *a priori* pas modifiés.

Dans ce contexte Monsieur le Député Luc Emering (DP) souhaite recevoir de plus amples informations concernant le projet du contournement de Dippach, notamment si le projet est toujours d'actualité. Le représentant du Ministère informe la commission que des études sont encore en cours.

9) B7 – Mise à 2X2 voies de la B7 entre Ettelbruck et Fridhaff

La mise à 2x2 voies de la B7 entre Ettelbruck et le giratoire Fridhaff fait partie du « Mobilitätskonzept Nordstad 2035 » qui a été présenté aux responsables politiques et au public en mai 2021. Ce projet a également été repris par le PNM 2035 publié le 22 avril 2022, lequel prévoit un nouveau concept de mobilité pour la « Nordstad ».

Entre l'échangeur situé entre Schieren et Ettelbruck et le rond-point Fridhaff, la B7 sera élargie à 2 x 2 voies. En effet, cette section devra absorber, outre le trafic entre le nord et le centre du pays, celui de l'actuelle N7 entre Diekirch et Ettelbruck ainsi que le trafic en provenance et en direction de l'ouest et de l'est, notamment des routes nationales N15 (Niederfeulen-Ettelbruck) et N17 (Diekirch-Bleesbréck).

10) Construction d'un accès secondaire à la caserne Grand-Duc Jean au « Härebiërg » à partir du giratoire Fridhaff

Le projet « Construction d'un accès secondaire à la caserne Grand-Duc Jean au « Härebiërg » à partir du giratoire Fridhaff » a comme objectif l'aménagement d'un deuxième accès à ladite caserne sur une longueur d'environ 3,43 km. Cet accès constituera une liaison directe à la route nationale N7 et permettra au trafic généré par la caserne militaire, notamment aux convois blindés de l'Armée, d'éviter la localité de Diekirch.

Le projet prévoit également la réalisation de deux bassins de rétention pour les eaux de pluie. Le premier est situé près du rond-point Fridhaff et le second s'étend sur environ 100 m du PR 2+310 au PR 2+410 sur le tronçon longeant la forêt. En ce qui concerne les mesures compensatoires pour ce projet, celles-ci seront réalisées *in situ*, sur les parcelles avoisinant le projet et dont l'État est propriétaire.

11) N17 – Aménagement rue Clairefontaine de Diekirch à Bleesbruck avec reconstruction OA163/Blees

Le projet de la N17 « rue Clairefontaine » de Diekirch vers Bleesbruck sera réalisé en collaboration avec les administrations communales de Diekirch et de Bettendorf ainsi que le Siden. La route N17 se trouve actuellement dans un état de dégradation avancé et nécessite un réaménagement complet. De plus, tous les réseaux souterrains ne répondent plus aux exigences d'une ville en pleine croissance. La future piste cyclable nationale PC22 venant de Fohren/Tandel sera raccordée au chemin mixte longeant la N17.

12) Réaménagement de la N13 / Grand-Rue à Bergem / Pontpierre

Le projet vise à rendre l'espace public plus attractif et agréable pour les piétons, cyclistes et autres utilisateurs de la mobilité douce. L'aménagement de trottoirs traversants assure le cheminement continu des utilisateurs du chemin mixte, qui pourront également rejoindre le futur « Véloexpresswee ».

Des mesures d'apaisement à l'entrée en localité à Bergem et dans les traversées de Bergem et Pontpierre permettront d'augmenter la sécurité. Le stationnement latéral sera supprimé au profit de la mobilité et de la verdure, ce qui contribue à l'aspect urbain et convivial des localités. Tous les arrêts de bus et passages combinés seront aménagés conformes aux prescriptions PMR. Une piste cyclable sera aménagée jusqu'à l'entrée de Huncherange.

Monsieur le Député Gusty Graas attire l'attention sur un projet similaire à Huncherange et souhaite savoir s'il est planifié d'y associer le projet en l'occurrence. Il est répondu que l'on est en contact permanent avec les communes. Les représentants du Ministère ne disposent pour le moment pas de plus amples informations. Il est néanmoins estimé fort probable que le projet de Huncherange ne dépasse à l'heure actuelle pas le seuil de 10 millions d'euros, raison pour laquelle il ne figure pas sur une telle liste. Par conséquent, une fusion des deux projets pourrait rendre nécessaire le dépôt d'une loi de financement. Les représentants du Ministère se renseigneront à ce sujet et transmettront les informations recueillies dans les meilleurs délais aux membres de la commission.

13) Réaménagement du CR165 et de la N33 traversant les localités de Kayl et de Tétange

Le projet vise à encourager l'utilisation des modes de transport durable (mobilité douce, transport en commun), à travers l'aménagement d'un chemin mixte et l'aménagement PMR des arrêts de bus. De plus, l'attractivité de l'environnement urbain est rehaussée.

Des trottoirs traversants favorisent le cheminement continu pour les piétons et cyclistes. Des mesures d'apaisement de trafic renforcent la sécurité routière. Le projet intègre également le réaménagement du giratoire en carrefour à feux tricolores. L'offre de stationnement est réduite. Le CR165 a été reclassé en N33 (décembre 2021).

14) Réaménagement / Redressement du CR134 entre Manternach et Wecker PR 21,00+550 – 23,00+100)

Un projet de réaménagement/redressement du CR134 entre Manternach et Wecker a été lancé en raison de la forte dégradation de la chaussée sur ce tronçon. Le projet vise à améliorer le confort et la sécurité des usagers en élargissant la chaussée. De plus, l'aménagement de chicanes en tant que mesures de ralentissement à l'entrée des deux agglomérations est proposé afin de les sécuriser.

15) Reconstruction de l'ouvrage d'art OA 756 permettant le franchissement de la N3 au-dessus des voies CFL à Alzingen

Le projet consiste à réaliser un nouvel ouvrage destiné à remplacer l'ancien OA 756 sur la N3 qui permet le passage de la route de Thionville au-dessus de la ligne ferroviaire Berchem – Oetrange à Alzingen.

Le projet se trouve actuellement en phase de finalisation et accuse des coûts supplémentaires dus aux aléas de chantier avec un risque de dépasser le seuil de 10 millions d'euros, à partir duquel les projets incombent au contrôle direct de la Chambre des Députés.

16) Réaménagement de l'Avenue de l'Europe (N31) (Biff-Athus)

Les axes primaires dans l'Ouest de la région Sud [N5 Bascharage, N31, A13] atteignent déjà à l'heure actuelle temporairement leur limite en capacité. Ces axes assument des fonctions multi échelles dans le réseau routier primaire au Luxembourg [transfrontalières, nationales, interrégionales] et le taux de saturation élevé / la fragilité de la qualité de trafic sur ces axes ont un impact de plus en plus élevé sur les utilisateurs de route tout comme sur les espaces censés à être délestés par ces axes primaires installés autour de l'année 1994. Confrontés à un axe primaire surchargé, les utilisateurs ont tendance à retomber dans leurs « anciennes habitudes » et à profiter de nouveau du réseau routier secondaire avoisinant, ce qui implique de nouveau une diminution de la qualité de vie à l'intérieur des agglomérations qui « possèdent » en principe un contournement.

Le Plan National de Mobilité (PNM 2035) marque un changement de paradigme en vue d'une planification de mobilité intégrée qui est basée sur une approche multimodale visant le niveau national, régional et communal. Le présent projet est un élément clé ressortant de l'étude de trafic régionale Kordall qui vient

d'être lancée par l'Administration des ponts et chaussées en concertation avec le MMTP. Cette étude vise principalement à élaborer la vision d'un réseau cohérent pour l'ensemble de la région et ceci pour chaque mode de transport incluant l'interaction entre les différents modes de transports et à promouvoir une approche qui permet de garantir une meilleure qualité de vie aux citoyens tout en renforçant le rôle des centres des localités.

En ce qui concerne le projet et pour répondre aux exigences, l'optimisation du réseau routier N31 vise à améliorer l'efficacité et la sécurité du trafic sur les axes N31 et A13. C'est dans cette optique que le projet de la mise à 2x2 voies de l'Avenue de l'Europe / N31 a été lancé.

Afin de garantir la capacité nécessaire à la fin de l'autoroute A13, le projet prévoit une mise en place de deux voies de circulation par sens de circulation. Ceci engendre un élargissement des tunnels au-dessous du rond-point Biff et du rond-point Pétange, ainsi que le déplacement des bretelles accédant aux giratoires.

Le giratoire Lamadelaine [N31/N5D] est réaménagé en « turbo giratoire ». Ce type de giratoire diminue les points de conflit et augmente ainsi la sécurité tout en améliorant la capacité. Le réaménagement prévoit la continuité des deux voies de circulation par sens. Finalement, la création d'une voie de desserte sur le tronçon ouest de la N31 est également prévue pour améliorer la fluidité du trafic, la sécurité routière ainsi que l'accessibilité.

Monsieur le Député Marc Goergen souhaite savoir pourquoi on a abandonné l'idée de la construction d'un tunnel pour résoudre le problème, comme tel était le cas dans les projets initiaux.

Il est rappelé que l'on se situe tout au début des études et qu'aucune décision n'a encore été prise. Tout sera analysé en détail afin de trouver la meilleure solution possible au problème de trafic. Dans ce contexte, il est informé que la solution envisagée, prévoyant la construction d'un tunnel, poserait des difficultés en relation avec la conduite de gaz existante.

17) Centre multimodal et P&R autoroutier (A3 / Échangeur Dudelange)

En 2035, la possibilité d'enchaîner plusieurs modes de transport, autrement dit l'intermodalité, revêtira une importance primordiale pour de nombreux déplacements. Les différents réseaux de transport ne doivent pas être planifiés de façon indépendante, mais à partir de leurs points de contact, c'est-à-dire les arrêts de transports en commun, en particulier les P+R et les pôles d'échanges.

En région, y compris en région transfrontalière, ainsi qu'aux sorties d'autoroute au bord des agglomérations, des P+R régionaux permettront un rabattement sur le train, les lignes de bus principales ou encore le tram.

En plus de leur intérêt pour les flux en direction de la ville de Luxembourg, l'aménagement d'un certain nombre de P+R importants s'avérera également intéressant pour un rabattement vers les localités du Sud urbain et Esch & Belval.

Le présent projet prévoit, entre autres, la construction :

- d'un Park & Ride (parking en surface ou parking à niveaux) facilitant le covoiturage et/ou le rabattement sur des lignes de bus, en profitant de l'accès rapide à l'autoroute A3 ;
- d'un arrêt de bus régional et local, en profitant également de l'accès rapide à l'autoroute A3.

En outre, le projet vise à mettre à disposition un parking sécurisé pour poids lourds avec des services correspondants, tels que p.ex. la sécurité des marchandises, le chargement des poids lourds conformément à la directive « AFIR », et en donnant aux chauffeurs la possibilité de se reposer.

18) OA 2503 - Quais d'accostage à Remich

Après la canalisation de la Moselle dans les années 1960 afin de rendre le fleuve navigable, le trafic fluvial sur la Moselle a augmenté jusqu'à nos jours et cela n'a pas seulement conduit à une utilisation accrue de la Moselle en tant que voie navigable internationale (classe IVb) pour le transport de marchandises, mais a également conduit à une augmentation du trafic fluvial touristique (bateaux d'excursion, bateaux de croisière fluviale, bateaux de plaisance). Par conséquent, pour gérer le trafic fluvial, (notamment l'augmentation du trafic de bateaux de croisière fluviale à des fins touristiques), des extensions de l'offre existante d'amarrage ou des rénovations régulières de certaines parties de la section transversale du fleuve sont nécessaires. Ces rénovations des berges consolidées concernent en particulier les zones fortement sollicitées par les manœuvres des bateaux.

L'objectif du présent projet est de renforcer et de diversifier l'offre de places d'amarrage dans la zone de Remich et de réadapter l'infrastructure existante à l'état actuel de la technique.

Les berges déjà endommagées (sous l'eau) en raison de l'utilisation et de l'âge seront réaménagées et remises en état. Côté terre, les conduites d'alimentation et d'évacuation nécessaires à l'exploitation des quais sont prévues ainsi que la possibilité de vidange des eaux usées vers la station d'épuration.

Monsieur le Député Marc Goergen relève dans ce contexte que le problème qui lui a été rapporté dans le contexte dudit projet concerne l'absence de possibilité de nettoyage des infrastructures sanitaires des bateaux. Il est répondu que le présent projet concerne uniquement les infrastructures que l'État doit mettre en place. Les infrastructures concernant le nettoyage du sanitaire n'en font pas partie. Cette question sera néanmoins examinée par les représentants du Ministère.

De manière générale, Monsieur le Député Meris Sehovic constate que dans la présentation des projets, on ne trouve ni d'indication chiffrée concernant les coûts, ni d'indication concernant l'état d'avancement des différents projets, ni d'indication concernant la durée de construction.

Madame la Ministre explique que par le présent exercice, le Gouvernement demande uniquement l'accord de la Chambre des Députés afin de pouvoir commencer les études de faisabilité des différents projets.

Monsieur Sehovic est d'avis que des pré-études concernant les coûts ont dû être réalisées avant l'inscription desdits projets sur la présente liste. Il estime qu'une sécurité de planification est également importante pour les différentes administrations.

Madame la Ministre donne à considérer que les coûts peuvent sensiblement varier en cours de route de l'étude de faisabilité. Une anticipation des coûts estimés n'apporte par conséquent pas plus de clarté, bien au contraire. L'oratrice assure que les différentes étapes sont réalisées en toute transparence.

*

En ce qui concerne l'augmentation du nombre de projets soumis à la Chambre des Députés dans le cadre du débat d'orientation sur le financement des grands projets d'infrastructure réalisés par l'État, Madame la Ministre souligne encore une fois l'évolution importante qu'a connu l'indice des prix à la construction depuis la dernière modification du seuil de 10 millions d'euros en 2009 (ancien article 80 – nouvel article 102 du Règlement de la Chambre des Députés).

La décision d'adaptation du seuil revient à la commission parlementaire.

Monsieur le Député Marc Goergen souligne le rôle important de contrôle qui incombe à la Chambre des Députés dans le cadre du présent exercice, raison pour laquelle il ne se prononce pas en faveur d'une adaptation du seuil à la hausse.

Monsieur le Député Marc Lies soutient les propos de Madame la Ministre, notamment pour ce qui est de la prise en compte de l'évolution importante de l'indice des prix à la construction. Même s'il peut se prononcer en faveur d'une adaptation des seuils, il tient à souligner l'importance d'une présentation des projets en commission parlementaire assortie d'informations relatives à l'état d'avancement des projets voire d'un calendrier approximatif de leur achèvement.

Madame le Président propose de mettre la discussion autour d'une éventuelle adaptation du seuil à l'ordre du jour d'une future réunion de la commission parlementaire.

Monsieur Yves Cruchten se prononce également en faveur d'une adaptation des seuils. L'orateur peut se rallier à la demande de Monsieur Sehovic de recevoir à l'avenir plus de détails concernant le coût, le planning voire l'état d'avancement des projets. Il est encore d'avis que le temps de parole pendant le débat d'orientation sur le financement des grands projets d'infrastructure dans la séance plénière pourrait être revu à la baisse.

Il souhaite encore savoir quels projets tombent dans le PNM 2025 et les implications relatives.

Il est retenu que les députés consultent leurs groupes/sensibilités politiques concernant une éventuelle adaptation des seuils.

5. Divers

Concernant les visites du site de Bleesdall et du Waldhaff, prévues le 7 mars 2024, Madame le Président informe les membres de la commission souhaitant participer auxdites visites qu'ils sont priés de se munir de leur carte d'identité,

de chaussures adaptées et de signaler, le cas échéant, au secrétariat de la commission parlementaire s'ils sont végétariens.

Procès-verbal approuvé et certifié exact

Annexe : Mesures de confortement du barrage du lac de la Haute-Sûre (Présentation)

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

Session 2023-24

Présentation des projets

Ponts & Chaussées et Fonds des Routes



Projets présentés en session 2023-24



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère de la Mobilité
et des Travaux publics

Administration des ponts et chaussées

Ponts & Chaussées - Fonds des routes:

1. Réhabilitation de l'OA 1374 « Hollerich » sur la route nationale N56A à Luxembourg-Ville
2. Réhabilitation de l'OA 788 « Pont Passerelle » portant la N50 sur la Pétrusse à Luxembourg
3. PC15 Itinéraire cyclable express entre Schieren et Bettendorf
4. N7/N17/CR356 - Contournement de proximité Diekirch
5. N7 Nouvel axe central apaisé avec voies bus entre Erpeldange-sur-Sûre et Diekirch
6. N7 Déplacement de la N7 entre Erpeldange-sur-Sûre et Diekirch
7. B7 Pôle d'échange à Erpeldange-sur-Sûre
8. B7/N15/CR349 Contournement de proximité Ettelbruck
9. B7 Mise à 2x2 voies de la B7 entre Ettelbruck et Fridhaff

Projets présentés en session 2023-24



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère de la Mobilité
et des Travaux publics

Administration des ponts et chaussées

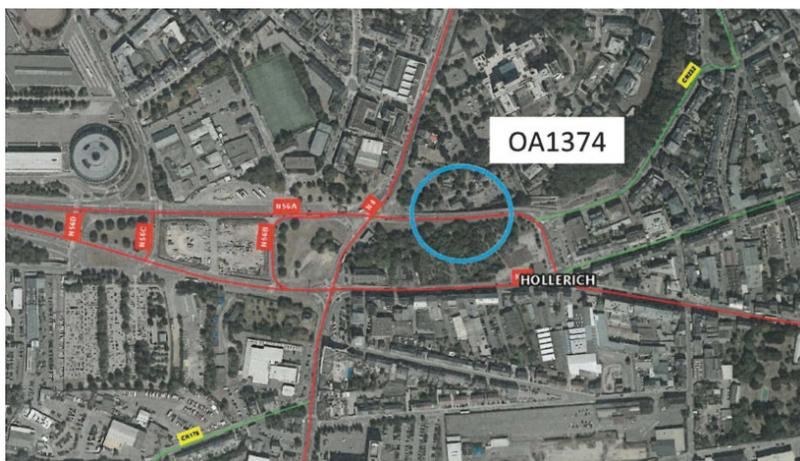
Ponts & Chaussées - Fonds des routes:

10. Construction d'un accès secondaire à la caserne Grand-Duc Jean au « Härebiérg » à partir du giratoire Fridhaff
11. N17 Aménagement rue Clairefontaine de Diekirch à Blesbruck avec reconstruction OA163/Blees
12. Réaménagement de la N13 / Grand-Rue à Bergem / Pontpierre
13. Réaménagement du CR165 et de la N33 traversant les localités de Kayl et de Tétange
14. Réaménagement / Redressement du CR134 entre Manternach et Wecker PR 21+550 – 23+100
15. Reconstruction de l'ouvrage d'art OA 756 permettant le franchissement de la N3 au-dessus des voies CFL à Alzingen
16. Réaménagement Avenue de l'Europe (N31) - Biff – Athus
17. Centre multimodal et P+R autoroutier (A3/Echangeur Dudelange)
18. OA 2503 — Quais d'accostage à Remich



Réhabilitation de l'OA 1374 « Hollerich » sur la route nationale N56A à Luxembourg-Ville

Note de présentation succincte



8283 - Dossier consolidé : 94

La gestion cohérente du patrimoine des ouvrages d'art au sein de l'Administration des ponts et chaussées, dont particulièrement, celle des ponts prévoit des mesures constructives plus ou moins conséquentes, selon l'âge respectivement la durée de service desdits ouvrages. Le présent projet s'inscrit dans le cadre d'une gestion à mi-parcours des ponts routiers, et comprend par conséquent des mesures constructives d'une certaine envergure.

De manière générale, l'OA1374 est arrivé à une période de sa durée de vie charnière, qui est caractérisée par un besoin d'intervention d'un point de vue du génie civil. Il s'y ajoute, que d'une part, le trafic actuel et ses contraintes induites sont nettement plus importants que celles pronostiqués lors de la conception desdits ouvrages et d'autre part que les normes en vigueur impliquent des structures plus conséquentes.

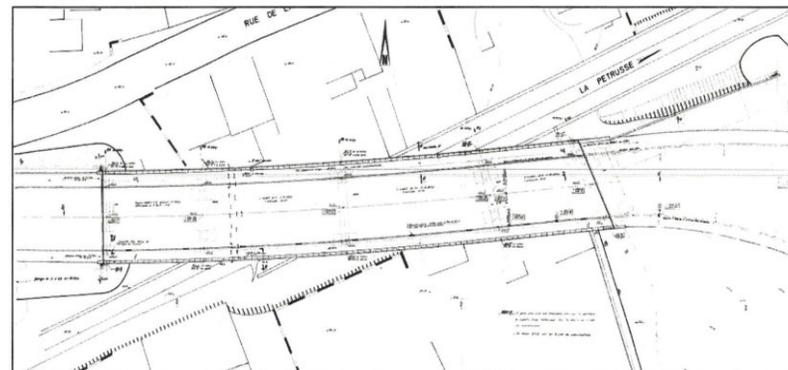
De plus, les réflexions menées dans le cadre de l'urbanisation du quartier de Hollerich, visant une restructuration du réseau routier, moyennant une redistribution de l'espace, ont un impact potentiel sur le gabarit de l'OA1374.

L'ouvrage d'art OA1374 « Hollerich » est un pont à structure porteuse plane en béton précontraint, mis en service en 1975, qui permet à la route nationale N56A de franchir la Pétrusse et les infrastructures urbaines existantes. Ce pont est constitué d'un tablier, qui porte trois voies de circulation, d'une largeur totale de 15 mètres.



La longueur totale de l'ouvrage est de 90 mètres suivant une subdivision en 4 travées d'environ 23 mètres chacune. La surface générale de l'ouvrage est d'environ 1.350 m².

Le projet relatif au présent ouvrage prévoit, outre une réhabilitation complète et une mise à niveau de sa superstructure et de ses équipements voire même un remplacement complet du pont, ainsi qu'un renforcement structurel afin de pouvoir répondre au besoin d'une infrastructure routière moderne et en concordance avec les normes actuelles en vigueur.





Réhabilitation de l'OA 788 « Pont Passerelle » portant la N50 sur la Pétrusse à Luxembourg

Note de présentation succincte



8283 - Dossier consolidé : 95

Pour donner suite au projet d'élargissement du pont Passerelle et pérenniser intégralement l'ouvrage d'art, le présent projet de réhabilitation prévoit les travaux y relatifs.

Il est ainsi prévu de réfectionner complètement la maçonnerie du pont et réaménager les fermetures des voûtes en respectant les contraintes de la protection du patrimoine. De plus, il est également prévu de construire le pavillon Pétrusse pour garantir entre autre la protection de personnes tierces lors d'éventuelles tentatives de suicides.



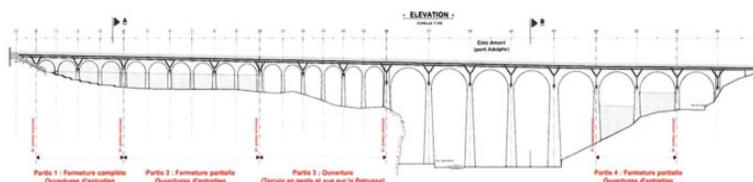
Les travaux d'alentours comprennent deux volets:

- Réaménagement des voûtes sous l'OA 788
- Construction du pavillon Pétrusse



Des surfaces végétalisées aux abords de l'OA 788 seront créées pour diminuer l'attractivité de la zone pour des actes de suicide, moyennant la réduction de la hauteur de chute et la création de surfaces souples et absorbantes.

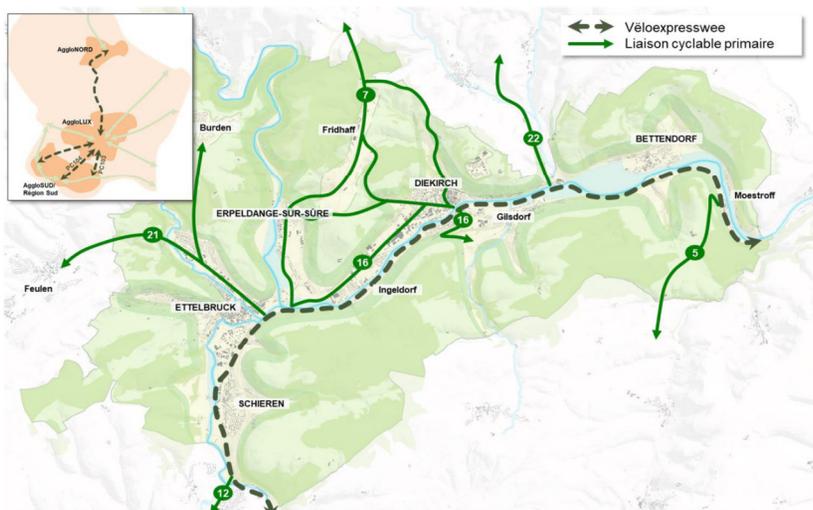
Le projet devra s'intégrer dans le cadre d'un site protégé et classé par l'UNESCO.





PC15 Itinéraire cyclable express entre Schieren et Bettendorf

Note de présentation succincte



8283 - Dossier consolidé : 96

L'itinéraire cyclable express entre Schieren et Bettendorf fait partie du « Mobilitéitskonzept Nordstad 2035 » qui a été présenté aux responsables politiques et au public en mai 2021. Ce projet a également été repris par le PNM 2035 publié le 22/04/2022, lequel prévoit un nouveau réseau cyclable pour la « Nordstad ». Pour leurs déplacements quotidiens, les habitants de la « Nordstad » pourront à l'avenir recourir d'avantage au vélo dans les nombreux quartiers et centres-villes.

La future « Nordstad » a une topographie et une taille idéales pour se déplacer avec le vélo. Un des éléments clés est la création d'un réseau cyclable performant. L'itinéraire cyclable "express" qui longera la Sûre et l'Alzette constituera l'épine dorsale de ce réseau. De nombreux itinéraires cyclables en provenance de différentes directions, à savoir la vallée de l'Attert, le lac de la Haute-Sûre, la Vennbahn, le plateau de la N7, Vianden, Echternach et Larochette s'y raccorderont. De plus, des passerelles supplémentaires enjambant la Sûre relieront cette voie, tant à un futur réseau cyclable communal qui desservira les quartiers résidentiels, qu'à une demi-douzaine d'autres itinéraires cyclables nationaux.

Passerelle OA991 à Ingeldorf et OA992 à Diekirch :

Une fois réalisés, les deux passerelles relieront l'itinéraire cyclable express aux quartiers résidentiels de Diekirch et d'Ingeldorf, ainsi qu'au nouvel axe central vert entre Erpeldange et Diekirch et au point de vue dit « Goldknapp ».

Ces passerelles seront également les portes d'entrée dans la future « Nordstad » et un repère important dans le paysage. Les ouvrages d'art devront être une prouesse d'ingéniosité, d'innovation et de beauté.

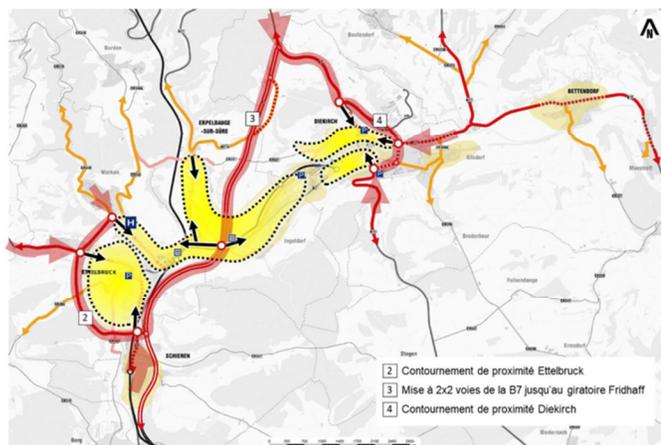




N7/N17/CR356 - Contournement de proximité Diekirch

Note de présentation succincte

Restructuration du réseau routier



Pour que la « Nordstad » puisse se développer en tant que centralité urbaine, sa partie centrale entre Ettelbruck et Diekirch doit être libérée du trafic motorisé individuel de transit. Ce trafic sera orienté vers les trois nouvelles axes qui sont les contournements de proximité d'Ettelbruck et de Diekirch et la B7 mise à 2 x 2 voies entre Ettelbruck et le Fridhaff.

Le contournement de proximité de Diekirch déplacera la jonction entre la N14 (Larochette), la N17 Blesbreck et la N7 Fridhaff vers l'est du centre-ville.

Ce renforcement du réseau routier primaire permettra non seulement de contourner les agglomérations, mais servira également à relier entre eux les multiples quartiers. Ainsi à Diekirch, le circuit à sens unique qui enserrait l'hypercentre sera remplacé par un schéma de circulation orienté vers le contournement de proximité. Cette approche permettra de mettre en place des apaisements de trafic substantiels et durables au centre-ville.

4. Contournement de proximité Diekirch



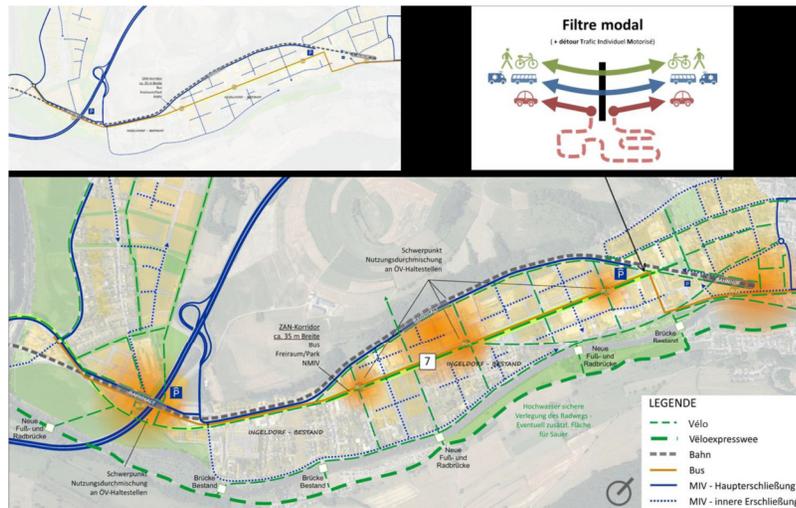
Longueur totale: +/-2.200-2.500m dont 65-70% tunnel [en fonction du tracé]

La longueur totale du contournement de proximité Diekirch est de +/- 2.500 m. Le contournement de proximité se composera d'un tunnel (environ 70% du tronçon) et d'un pont enjambant la Sûre.



N7 Nouvel axe central apaisé avec voies bus entre Erpeldange-sur-Sûre et Diekirch

Note de présentation succincte



8283 - Dossier consolidé : 98

Le déplacement de la N7 entre Erpeldange-sur-Sûre et Diekirch fait partie du «Mobilitéskonzept Nordstad 2035» qui a été présenté aux responsables politiques et au public en mai 2021. Ce projet a également été repris par le PNM 2035 publié le 22/04/2022, lequel prévoit un nouveau concept de mobilité pour la « Nordstad ».

L'antenne ferroviaire de Diekirch sera déplacée vers le talus du Goldknapp, mise à double voies et portée à quatre trains par heure. De même la N7 actuelle disparaîtra une fois que le réseau routier structurant sera mis en service. Les quartiers d'Ingeldorf et Walebroch seront desservis par une nouvelle route qui longera les voies de chemins de fer déplacées. Les quartiers deviendront des quartier résidentiels sans trafic motorisé de transit.

L'axe central une fois libéré du trafic motorisé sera réaménagé comme axe central vert dédié exclusivement à la récréation et à la mobilité active.





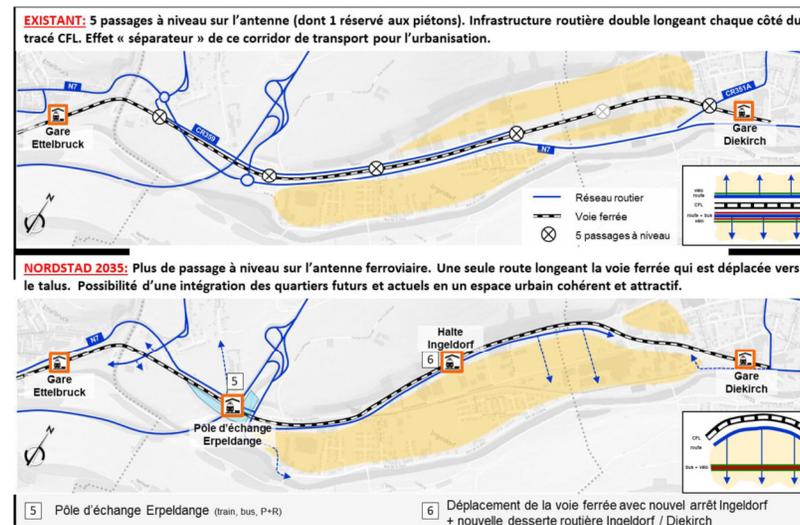
N7 Déplacement de la N7 entre Erpeldange-sur-Sûre et Diekirch

Note de présentation succincte



8283 - Dossier consolidé : 99

L'antenne ferroviaire de Diekirch sera déplacée vers le talus du Goldknapp, mise à double voies et portée à quatre trains par heure. De même, la N7 actuelle disparaîtra une fois que le réseau routier structurant sera mis en service. Les quartiers d'Ingeldorf et Walebroch seront alors desservis par une nouvelle route qui longera les voies de chemins de fer déplacées. Les quartiers deviendront des quartiers résidentiels sans trafic motorisé de transit.



Le déplacement de la N7 entre Erpeldange-sur-Sûre et Diekirch fait partie du «Mobilitéitskonzept Nordstad 2035» qui a été présenté aux responsables politiques et au public en mai 2021. Ce projet a également été repris par le PNM 2035 publié le 22/04/2022, lequel prévoit un nouveau concept de mobilité pour la Nordstad.



B7 Pôle d'échange à Erpeldange-sur-Sûre

Note de présentation succincte



Le pôle d'échange à Erpeldange fait partie du « Mobilitätskonzept Nordstad 2035 » qui a été présenté aux responsables politiques et au public en mai 2021. Ce projet a également été repris par le PNM 2035 publié le 22/04/2022, lequel prévoit un nouveau concept de mobilité pour la « Nordstad ».

Le pôle d'échange à Erpeldange-sur-Sûre comprend plusieurs éléments, à savoir :

- Le réaménagement de l'échangeur B7 en vue d'une accessibilité directe au P&R à partir de la B7.
- La réorganisation du réseau routier à l'approche de l'échangeur B7 – compatible avec un nouveau tunnel CFL.
- Un pont pour cyclistes entre la piste cyclable express à travers le « Auenlandschaft » et son raccord à travers le PE en direction Erpeldange-sur-Sûre
- L'aménagement d'une gare routière longeant le futur arrêt ferroviaire Erpeldange-sur-Sûre
- La reconstruction des infrastructures multimodales entre le pont « Patton » et l'échangeur Ingeldorf (trafic individuel motorisé, accès bus à la gare routière, liaison cyclable directe le long du pôle d'échange.



Pour que la « Nordstad » puisse se développer en tant que centralité urbaine, sa partie centrale entre Ettelbruck et Diekirch doit être libérée du trafic motorisé individuel de transit. Ce trafic sera orienté vers les trois nouveaux axes qui sont les contournements de proximité d'Ettelbruck et de Diekirch et la B7 mise à 2 x 2 voies entre Ettelbruck et le Fridhaff.

De plus l'antenne ferroviaire de Diekirch sera mise à double voie et portée à quatre trains par heure. Ceux-ci desserviront les nouveaux arrêts à Ingeldorf et Erpeldange-Sûre, puis ne s'arrêteront plus qu'à Ettelbruck, Mersch et Walferdange avant d'entrer les gares de la ville de Luxembourg.

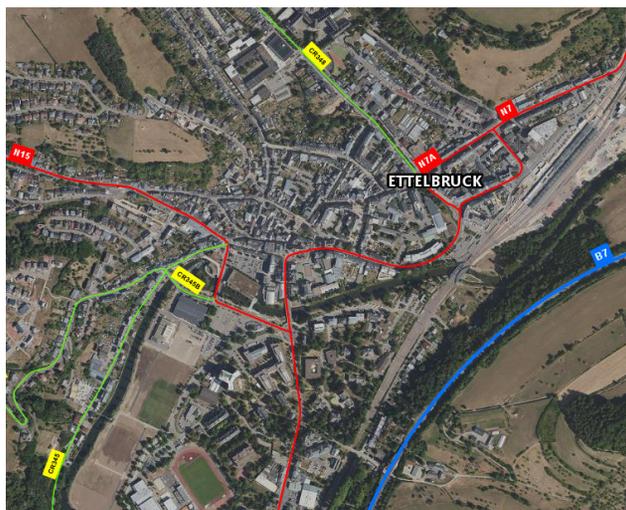
Ensemble avec le corridor pour bus à haut niveau de service entre Ettelbruck et Diekirch, le nouvel arrêt d'Erpeldange-sur-Sûre, doté d'un P&R particulièrement attractif et accessible de la B7, deviendra un des principaux pôles d'échange dans le Nord. Un raccordement du pôle à la piste cyclable express longeant la Sûre est également prévu.





B7/N15/CR349 Contournement de proximité Ettelbruck

Note de présentation succincte



8283 - Dossier consolidé : 101

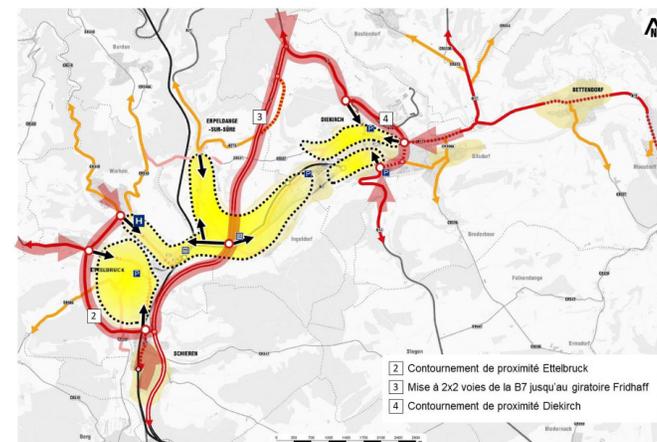
Le contournement de proximité Ettelbruck fait partie du «Mobilitéskonzept Nordstad 2035» qui a été présenté aux responsables politiques et au public en mai 2021. Ce projet a également été repris par le PNM 2035 publié le 22/04/2022, lequel prévoit un nouveau concept de mobilité pour la « Nordstad ».

Pour que la « Nordstad » puisse se développer en tant que centralité urbaine, sa partie centrale entre Ettelbruck et Diekirch doit être libérée du trafic motorisé individuel de transit. Ce trafic sera orienté vers les trois nouvelles axes qui sont les contournements de proximité d'Ettelbruck et de Diekirch et la B7 mise à 2 x 2 voies entre Ettelbruck et le Fridhaff.

Le contournement de proximité d'Ettelbruck reliera la N15/route de Bastogne à Warken et à l'échangeur de la B7 situé entre Schieren et Ettelbruck.

Ce renforcement du réseau routier primaire permettra non seulement de contourner les agglomérations, mais servira également à relier entre eux les multiples quartiers. Ainsi au centre-ville d'Ettelbruck, celui-ci permettra de mettre en place des apaisements de trafic substantiels et durables.

Restructuration du réseau routier



La longueur totale du contournement de proximité Ettelbruck est de +/- 2.800 m. Le contournement de proximité se composera de deux tunnels (environ 65% du tronçon) et de de trois ponts (environ 30% du tronçon).

2. Contournement de proximité Ettelbruck

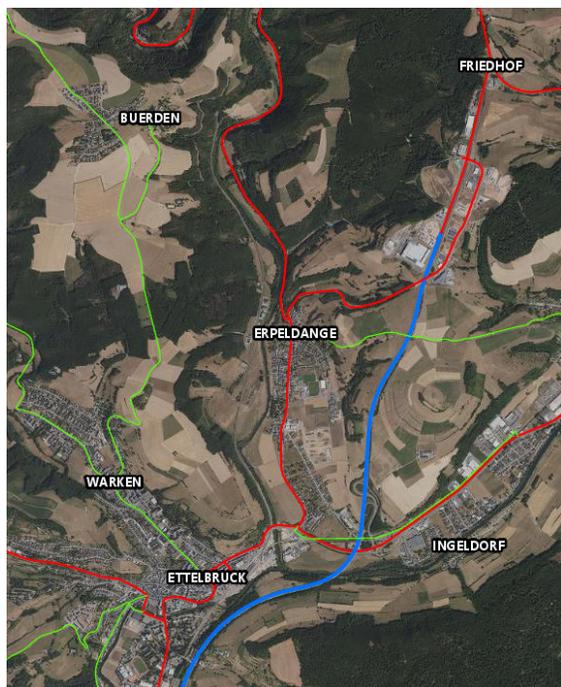


Longueur totale: +/-2.800m dont 65% tunnel et 30% pont



B7 Mise à 2x2 voies de la B7 entre Ettelbruck et Fridhaff

Note de présentation succincte



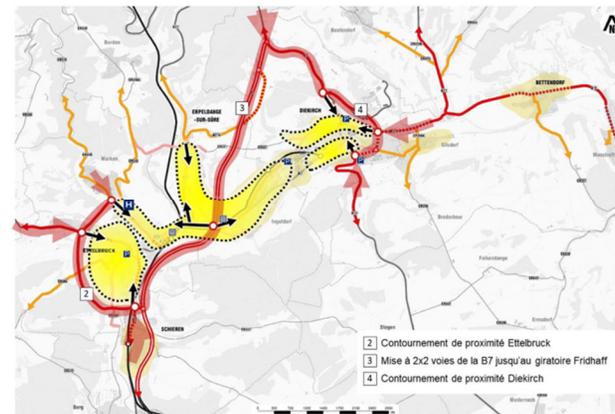
La mise à 2x2 voies de la B7 entre Ettelbruck et le giratoire Fridhaff fait partie du « Mobilitéitskonzept Nordstad 2035 » qui a été présenté aux responsables politiques et au public en mai 2021. Ce projet a également été repris par le PNM 2035 publié le 22/04/2022, lequel prévoit un nouveau concept de mobilité pour la « Nordstad ».

Pour que la « Nordstad » puisse se développer en tant que centralité urbaine, sa partie centrale entre Ettelbruck et Diekirch doit être libérée du trafic motorisé individuel de transit. Ce trafic sera orienté vers les trois nouvelles axes qui sont les contournements de proximité d'Ettelbruck et de Diekirch et la B7 mise à 2 x 2 voies entre Ettelbruck et le Fridhaff.

Entre l'échangeur situé entre Schieren et Ettelbruck et le rond-point Fridhaff, la B7 sera élargie à 2x2 voies. En effet, cette section devra absorber, outre le trafic entre le nord et le centre du pays, celui de l'actuelle N7 ente Diekirch et Ettelbruck ainsi que le trafic en provenance et en direction de l'ouest et de l'est, notamment des routes nationales N15 (Niederfeulen-Ettelbruck) et N17 (Diekirch-Bleesbreck).

Ce renforcement du réseau routier primaire permettra non seulement de contourner les agglomérations, mais servira également à relier entre eux les multiples quartiers.

2-4: Restructuration du réseau routier



En tout, neuf ouvrages d'art seront à doubler pour élargir la N7, dont le plus important, le viaduc d'Ingeldorf avec une longueur d'environ 600 m.



Construction d'un accès secondaire à la caserne Grand-Duc Jean au « Häreberg » à partir du giratoire Fridhaff

Note de présentation succincte



8283 - Dossier consolidé : 103

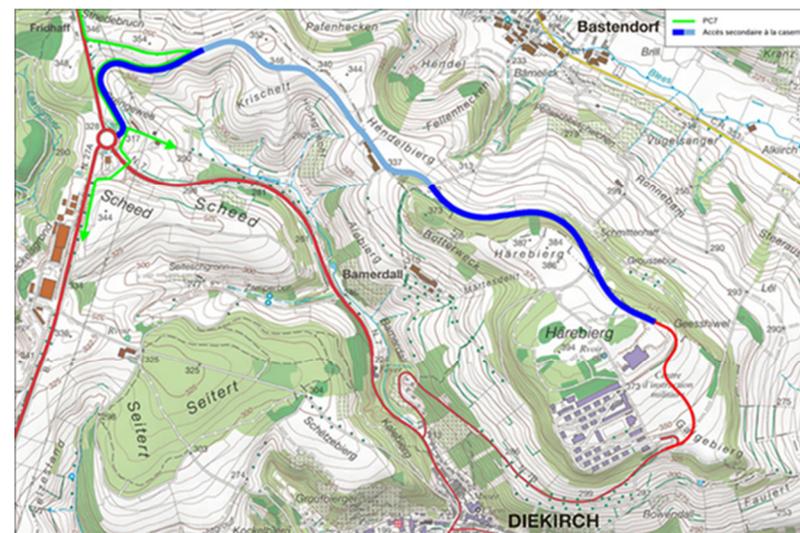
Le projet « Construction d'un accès secondaire à la caserne Grand-Duc Jean au « Häreberg » à partir du giratoire Fridhaff », a comme objectif l'aménagement d'un deuxième accès à ladite caserne sur une longueur d'environ 3,43 km. Cet accès constituera une liaison directe à la route nationale N7 et permettra aux trafics générés par la caserne militaire notamment aux convois blindés de l'armée d'éviter la localité de Diekirch.

Le projet peut être divisé en trois tronçons :

- PR 0 – 840 : Le nouvel accès est construit sur des parcelles agricoles avec un raccord au rond-point Fridhaff. La route a une largeur de 6m sur ce tronçon.
- PR 840 – 2120 : Sur ce tronçon, la nouvelle route suit un chemin existant. La largeur asphaltée est réduite à 3,5 m avec de part et d'autre des accotements carrossables de 1,50m.
- PR 2120 – 3430 : Sur ce tronçon, le nouvel accès longe dans un premier temps la forêt, pour ensuite la traverser sur une longueur de 500m. Le tracé traverse également l'ancien stand de tir de l'armée luxembourgeoise pour finalement se raccorder à la voirie existante au nord-est de la caserne.

Le projet prévoit également la réalisation de deux bassins de rétention pour les eaux de pluies. Le premier est situé près du rond-point Fridhaff et le second s'étend sur environ 100m du PR 2+310 au PR 2+410 sur le tronçon longeant la forêt.

En ce qui concerne les mesures compensatoires pour ce projet, celles-ci seront réalisées in-situ, sur les parcelles avoisinant le projet et dont l'Etat est propriétaire.



La piste cyclable nationale PC7 venant du nord, longera le tracé du nouvel accès sur une longueur d'environ 800-850m pour permettre à court-terme un raccord à la ville de Diekirch et à long terme vers la zone d'activités « Nordstad » (ZANO).



N17 Aménagement rue Clairefontaine de Diekirch à Blesbruck avec reconstruction OA163/Blees

Note de présentation succincte



Le premier tronçon de route entre Diekirch et le pont de Gilsdorf, avec une longueur de 1320 mètres, sera entièrement réaménagé. La chaussée, les trottoirs, la canalisation, les conduites d'eaux, les conduites de gaz ainsi que toutes les gaines souterraines seront renouvelées.

Le deuxième tronçon de route entre le pont de Diekirch et le rond-point au lieu-dit Blesbréck, avec une longueur de 720 mètres, comprend la reconstruction d'un pont, le renouvellement de la N17 et la création d'une nouvelle piste cyclable longeant la N17, laquelle raccordera la PC22 vers Tandel à la PC 16 entre Ettelbruck et Bettendorf.

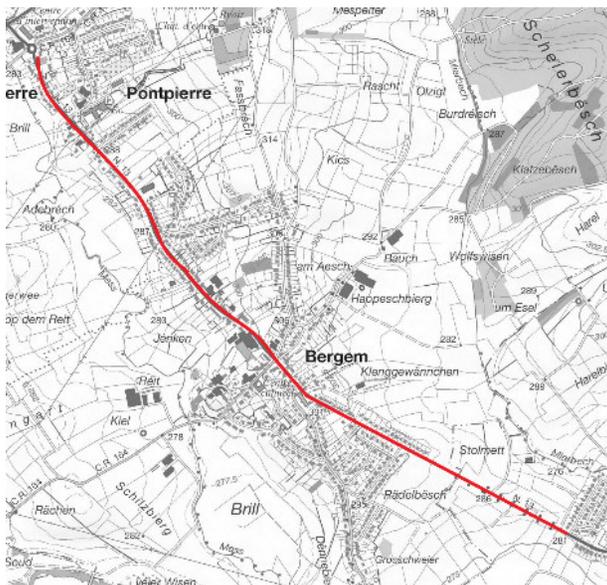
La future piste cyclable nationale PC22 venant de Fohren/Tandel sera raccordée au chemin mixte longeant la N17.

Le projet de la N17 « rue Clairefontaine » de Diekirch vers Blesbruck sera réalisé en collaboration avec les administrations communales de Diekirch et de Bettendorf ainsi que le Siden. La route N17 se trouve actuellement dans un état de dégradation avancé et nécessite un réaménagement complet. De plus, tous les réseaux souterrains ne répondent plus aux exigences d'une ville en pleine croissance.



Réaménagement de la N13 / Grand-Rue à Bergem / Pontpierre

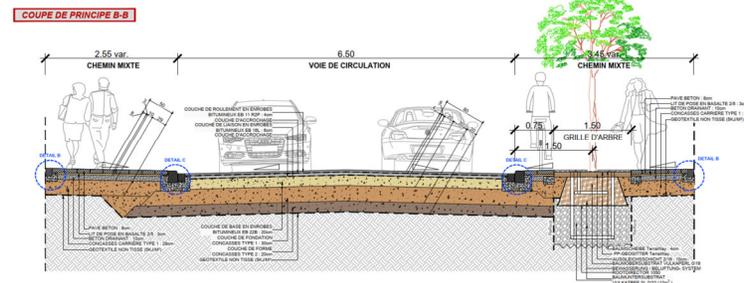
Note de présentation succincte



Des mesures d'apaisement à l'entrée en localité à Bergem et dans les traversées de Bergem et Pontpierre permettront d'augmenter la sécurité. Le stationnement latéral sera supprimé au profit de la mobilité et de la verdure, ce qui contribue à l'aspect urbain et convivial des localités. Tous les arrêts de bus et passages combinés seront aménagés conformes aux prescriptions PMR. Une piste cyclable sera aménagée jusqu'à l'entrée de Huncherange.

8283 - Dossier consolidé : 105

Le projet vise à rendre l'espace public plus attractif et agréable pour les piétons, cyclistes et autres utilisateurs de la mobilité douce. L'aménagement de trottoirs traversant assure le cheminement continu des utilisateurs du chemin mixte, qui pourront également rejoindre le futur « Veloexpresswee ».





Réaménagement du CR165 et de la N33 traversant les localités de Kayl et de Tétange

Note de présentation succincte

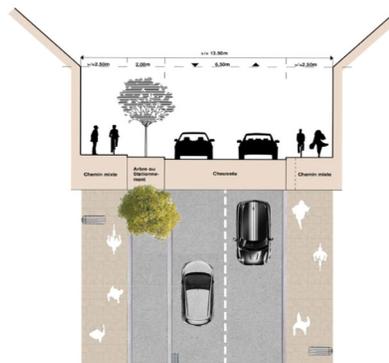


Le projet vise à encourager l'utilisation des modes de transport durable (mobilité douce, transport en commun), à travers l'aménagement d'un chemin mixte et l'aménagement PMR des arrêts de bus. De plus, l'attractivité de l'environnement urbain est rehaussée.



Des trottoirs traversant favorisent le cheminement continu pour les piétons et cyclistes. Des mesures d'apaisement de trafic renforcent la sécurité routière. Le projet intègre également le réaménagement du giratoire en carrefour à feux tricolores. L'offre de stationnement est réduite.

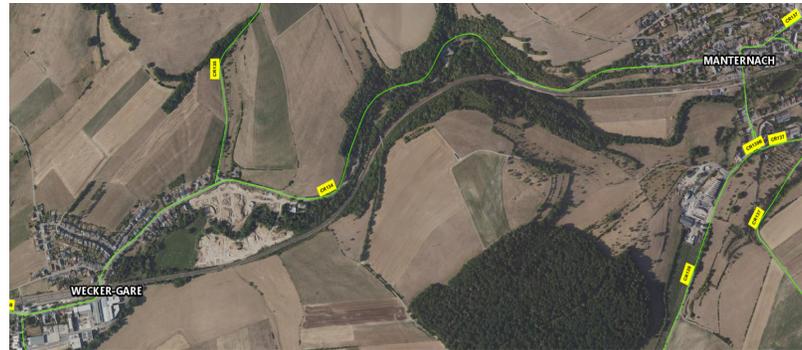
Le CR165 a été reclassé en N33 (décembre 2021).





Réaménagement / Redressement du CR134 entre Manternach et Wecker PR 21,00+550 – 23,00+100

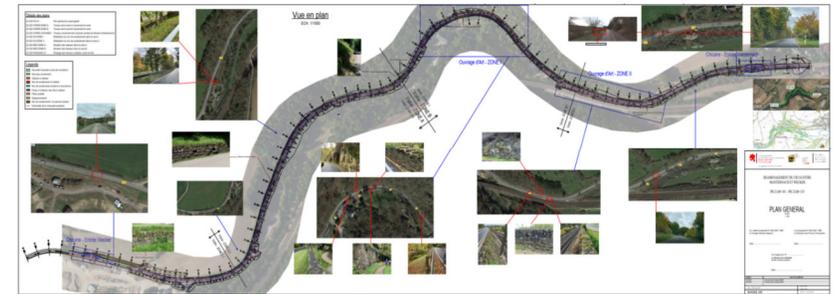
Note de présentation succincte



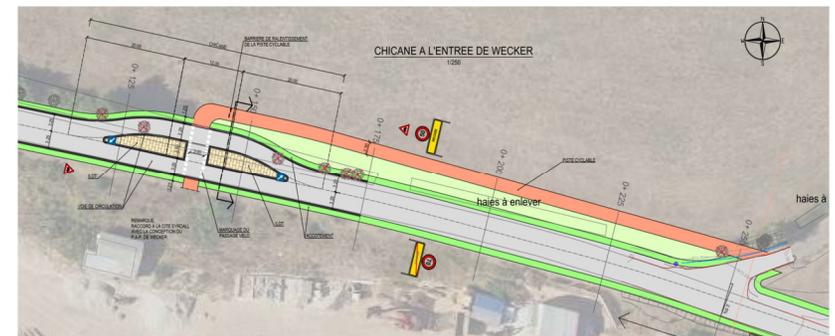
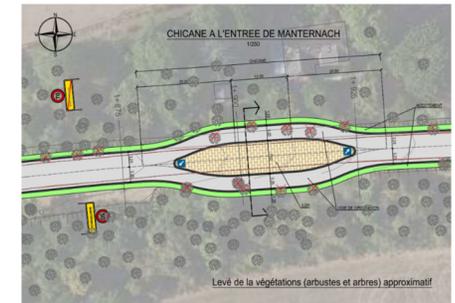
8283 - Dossier consolidé : 107

Un projet de réaménagement/redressement du CR134 entre Manternach et Wecker a été lancé en raison de la forte dégradation de la chaussée sur ce tronçon. Le projet vise à améliorer le confort et la sécurité des usagers en élargissant la chaussée.

De plus, l'aménagement de chicanes en tant que mesures de ralentissement à l'entrée des deux agglomérations est proposé. Le redressement du tronçon comprend également des travaux sur ouvrages d'art, car des murs en maçonnerie se situent au bord de chaussée ou à proximité.



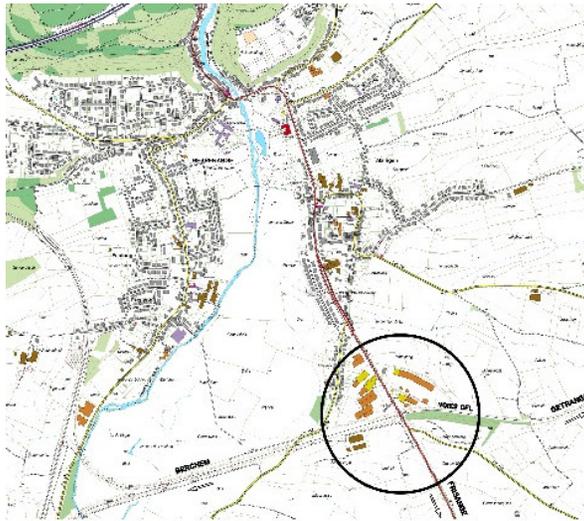
L'aménagement de chicanes est prévu afin de sécuriser les entrées des agglomérations.





Reconstruction de l'ouvrage d'art OA 756 permettant le franchissement de la N3 au-dessus des voies CFL à Alzingen

Note de présentation succincte



8283 - Dossier consolidé : 108

Le projet consiste à réaliser un nouvel ouvrage destiné à remplacer l'ancien OA 756 sur la N3 qui permet le passage de la route de Thionville au-dessus de la ligne ferroviaire Berchem – Oetrange à Alzingen.

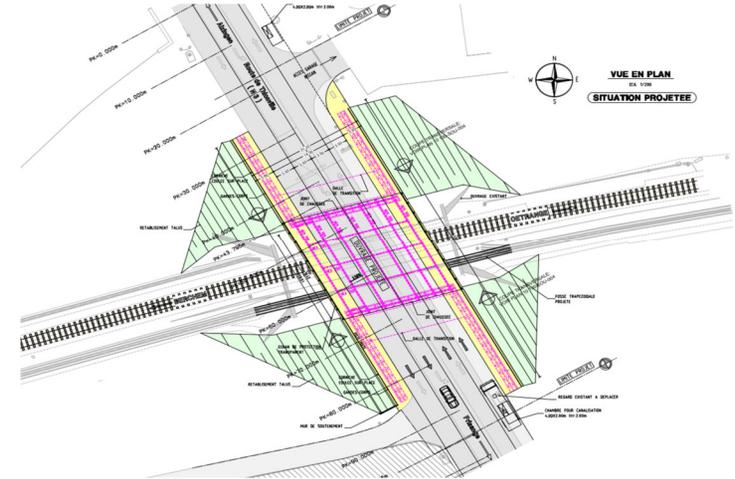
Reconstruction de l'ouvrage d'art OA 756 permettant le franchissement de la N3 au-dessus des voies CFL à Alzingen

Note de présentation succincte servant comme base pour une première saisine de la Chambre des Députés dans le cadre du débat d'orientation sur le financement des grands projets d'infrastructures réalisés par l'Etat

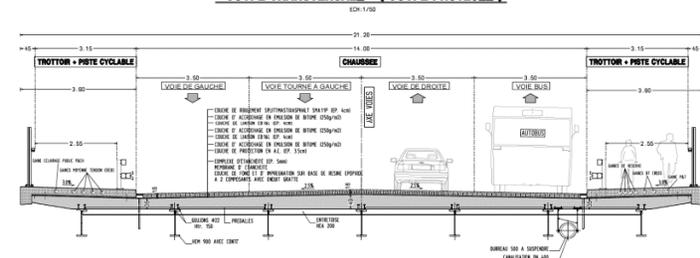
Le projet de reconstruction consiste à remplacer l'ouvrage existant en voûte par un ouvrage à tablier.

C'est un pont à travée unique de 19,40m de long qui est réalisé en construction mixte acier-béton avec un tablier constitué de 7 poutres métalliques ayant une entre-distance de 2,90 m.

Le projet se trouve actuellement en phase de finalisation et accuse des coûts supplémentaires dû aux aléas de chantier avec un risque de dépasser le seuil de 10 millions €, à partir duquel les projets incombent au contrôle direct de la Chambre des Députés.



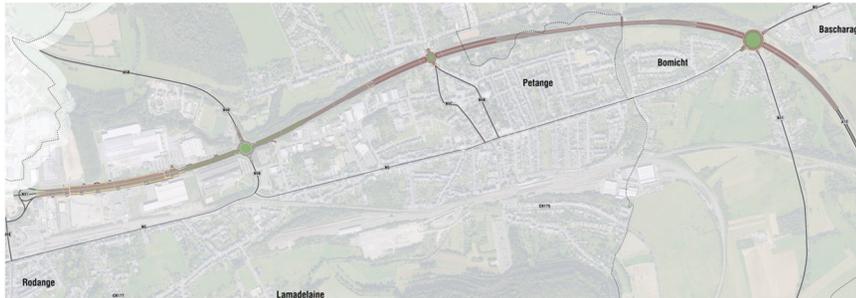
- COUPE TRANSVERSALE - (COUPE PROJETEE)





Réaménagement Avenue de l'Europe (N31) - Biff – Athus

Note de présentation succincte



1. CONTEXTE

Les axes primaires dans l'Ouest de la région Sud [N5 Bascharage, N31, A13] atteignent déjà à l'heure actuelle temporairement leur limite en capacité. Ces axes assument des fonctions multi échelles dans le réseau routier primaire au Luxembourg [transfrontalières, nationales, interrégionales] et le taux de saturation élevé/ la fragilité de la qualité de trafic sur ces axes ont un impact de plus en plus élevé sur les utilisateurs de route tout comme sur les espaces censés à être délestés par ces axes primaires installés autour de l'année 1994.

Confrontés à un axe primaire surchargé, les utilisateurs ont tendance à retomber dans leurs « anciennes habitudes » et à profiter de nouveau du réseau routier secondaire avoisinant [p.ex. les « anciennes » traversées des localités N5 Rodange - Pétange, respectivement N5B], ce qui implique de nouveau une diminution de la qualité de vie à l'intérieur des agglomérations qui « possèdent » en principe un contournement.

Le trafic sur le tronçon de la collectrice du Sud [A13] se situant entre le giratoire Lamadelaine [N31/N5D], le giratoire Pétange [N31/N5B/N5C] et le giratoire Biff [N31/N5] augmente suivant les prévisions de la CMT jusqu'à +/- 50.000 véh./jour [2035]. Pour garantir une fluidité adéquate du trafic provenant de l'A13 ou de la frontière belge, une optimisation du tronçon routier précité semble inévitable.

La N31 entre le giratoire Lamadelaine et la frontière belge, qui est à la fois une route de desserte et de transit, nécessite un réaménagement pour fluidifier le trafic et améliorer la sécurité suite aux développements actuels et futurs.

Le Plan National de Mobilité (PNM 2035) marque un changement de paradigme en vue d'une planification de mobilité intégrée qui est basée sur une approche multimodale visant le niveau national, régional et communal. Le présent projet est un élément clé ressortant de l'étude de trafic régionale Kordall qui vient d'être lancée par les Ponts et Chaussées en concertation avec le MMTP. Cette étude vise principalement à élaborer la vision d'un réseau cohérent pour l'ensemble de la région et ceci pour chaque mode de transport incluant l'interaction entre les différents modes de transports et à promouvoir une approche qui permet de garantir une meilleure qualité de vie aux citoyens tout en renforçant le rôle des centres des localités.

2. DESCRIPTION DU PROJET

Pour répondre aux exigences citées ci-avant, l'optimisation du réseau routier N31 vise à améliorer l'efficacité et la sécurité du trafic sur les axes N31 et A13. C'est dans cette optique que le projet de la mise à 2x2 voies de l'Avenue de l'Europe / N31 a été lancé.

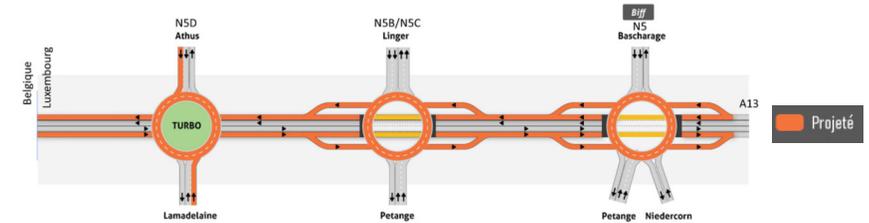


Figure 1 : Principe de la mise à 2x2 voies de la N31

Afin de garantir la capacité nécessaire à la fin de l'autoroute A13, le projet prévoit une mise en place de deux voies de circulation par sens de circulation. Ceci engendre un élargissement des tunnels au-dessous du rond-point Biff et du rond-point Pétange, ainsi que le déplacement des bretelles accédant aux giratoires (fig.2 & fig.3).

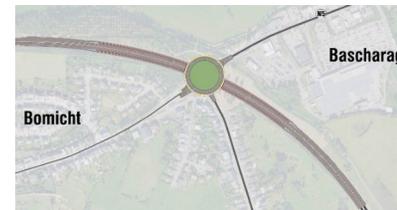


Figure 2 : Mise à 2x2 voies de la N31 au-dessous du rond-point Biff



Figure 3 : Mise à 2x2 voies de la N31 au-dessous du RP Pétange

Le giratoire Lamadelaine [N31/N5D] est réaménagé en « turbo giratoire ». Ce type de giratoire diminue les points de conflit et augmente ainsi la sécurité tout en améliorant la capacité. Le réaménagement prévoit la continuité des deux voies de circulation par sens (fig. 4).



Figure 4 : « Giratoire turbo » à Lamadelaine



Figure 5 : Aménagement de voies de desserte le long de la N31

La création d'une voie de desserte sur le tronçon ouest de la N31 apporte plusieurs avantages.

- Une amélioration de la fluidité du trafic : La voie de desserte permet de décongestionner la grande voirie tout en assurant la desserte des zones situées à proximité. Cela permet de réduire les temps de trajet et les embouteillages.
- Une amélioration de la sécurité routière : La voie de desserte permet de séparer le trafic local du trafic de transit, ce qui réduit le risque d'accidents.
- Une amélioration de l'accessibilité : La voie de desserte facilite l'accès aux zones situées à proximité, notamment aux commerces, aux services et aux transports en commun.



En plus de leur intérêt pour les flux en direction de la ville de Luxembourg, un certain nombre de P+R importants s'avéreront également intéressants pour un rabattement vers les localités du Sud urbain et Esch & Belval. Ce sera notamment le cas des P+R à Rodange, Belval, Bascharage/Sanem, A4 à hauteur du Monkeler et A3 près du nouvel échangeur Dudelange-Centre.

2. DESCRIPTION DU PROJET

Dans le corridor le plus chargé, l'impératif de privilégier le transport d'un maximum de personnes par rapport au simple déplacement d'un maximum de véhicules semble le plus évident. Pour augmenter la capacité de transport de personnes sur l'autoroute A3, la troisième voie sera réservée aux bus et aux covoitureurs en cas de gestion routière.



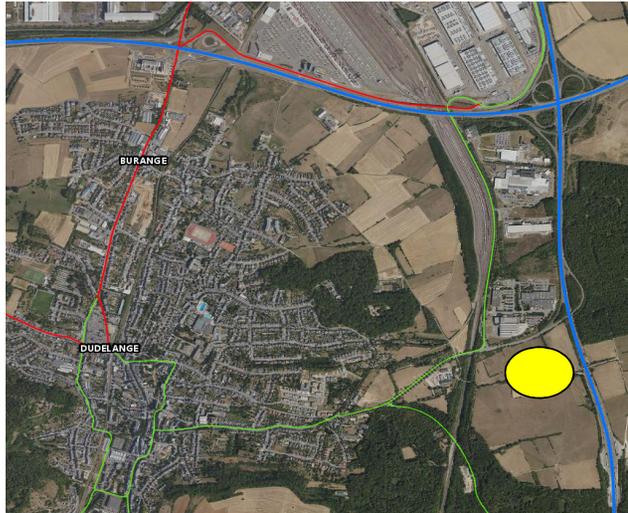
Le présent projet prévoit entre autres la construction :

- d'un Park & Ride (parking en surface ou parking à niveaux) facilitant le covoiturage et/ou le rabattement sur des lignes de bus, en profitant de l'accès rapide à l'autoroute A3 ;
- d'un arrêt de bus régional et local, en profitant également de l'accès rapide à l'autoroute A3.

En outre, le projet vise à mettre à disposition un parking sécurisé pour poids lourds avec des services correspondants, tels que p.ex. la sécurité des marchandises, le chargement des poids lourds conformément à la directive « AFIR », et en donnant aux chauffeurs la possibilité de se reposer.

Centre multimodal et P+R autoroutier (A3/Echangeur Dudelange)

Note de présentation succincte



1. CONTEXTE

En 2035, la possibilité d'enchaîner plusieurs modes de transport, autrement dit l'intermodalité, revêtira une importance primordiale pour de nombreux déplacements. Les différents réseaux de transport ne doivent pas être planifiés de façon indépendante, mais à partir de leurs points de contact, c'est-à-dire les arrêts de transports en commun, en particulier les P+R et les pôles d'échanges.

En région, y compris en région transfrontalière, ainsi qu'aux sorties d'autoroute au bord des agglomérations, des P+R régionaux permettront un rabattement sur le train, les lignes de bus principales ou encore le tram.

Alors qu'il deviendra de plus en plus difficile de se rendre au travail en voiture et d'y trouver une place de stationnement, il sera utile d'aménager des P+R à proximité des principaux arrêts de transports en commun, respectivement du stationnement pour les covoitureurs à des endroits stratégiques des principaux axes routiers.



MERCI POUR VOTRE ATTENTION



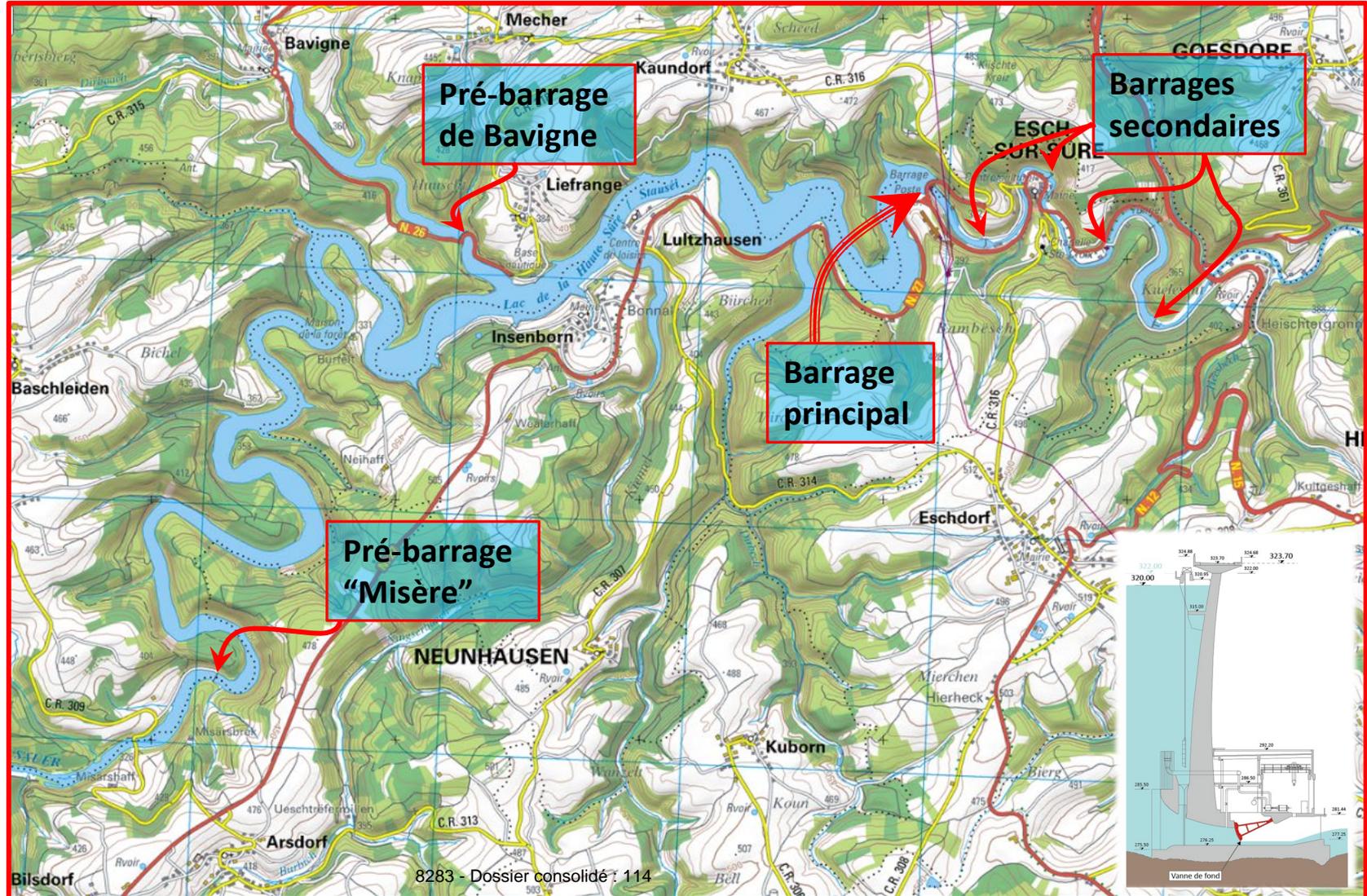
Mesures de confortement du barrage du lac de la Haute-Sûre

Projet de loi N° 8263

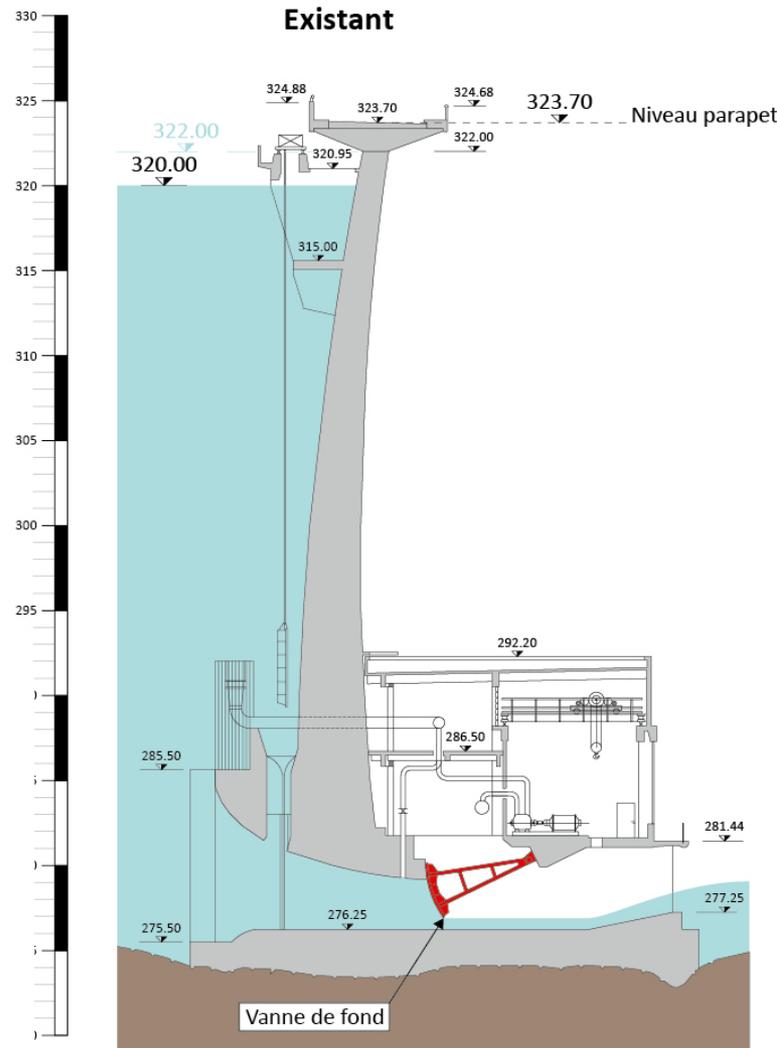
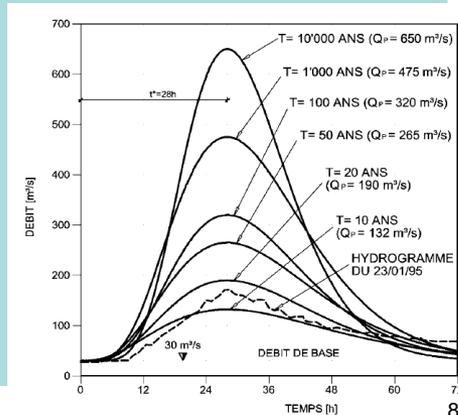
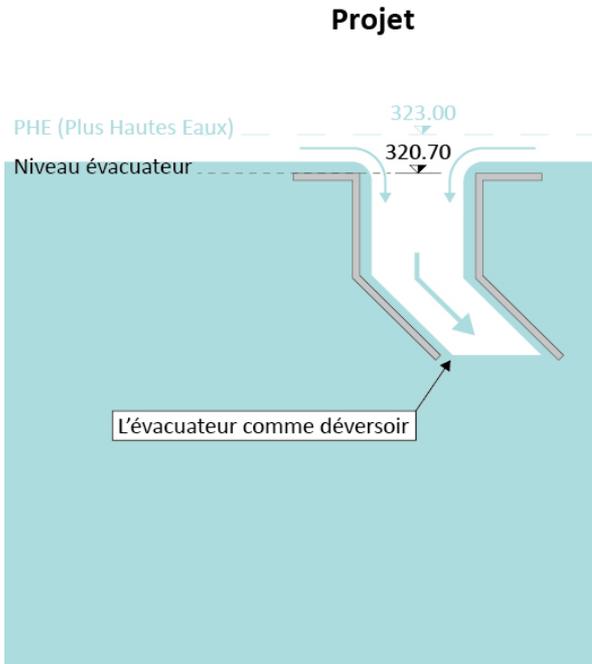
Présentation à la Commission de la Mobilité et des Travaux publics



Barrage du lac de la Haute Sûre - Plan d'ensemble et coupe



Objectif



Le barrage-voûte, conçu dans les années 1950 selon les standards de l'époque, dispose de deux vannes de pertuis de fond. Au vu de l'évolution des hydrogrammes et standards, le présent projet de confortement du système de sécurité du barrage apportera, d'un côté, une nette amélioration en termes de résilience et de redondance des infrastructures. D'un autre côté, la meilleure gestion des crues permettra de mieux protéger les quartiers inondables à Esch-sur-Sûre, d'augmenter la réserve d'eau potable et le volume de la retenue en cas de fortes pluies, et d'augmenter le potentiel de la production électrique.



Objectif

Le concept général du projet visant la réalisation des mesures de confortement a été développé pour atteindre les objectifs prioritaires suivants :

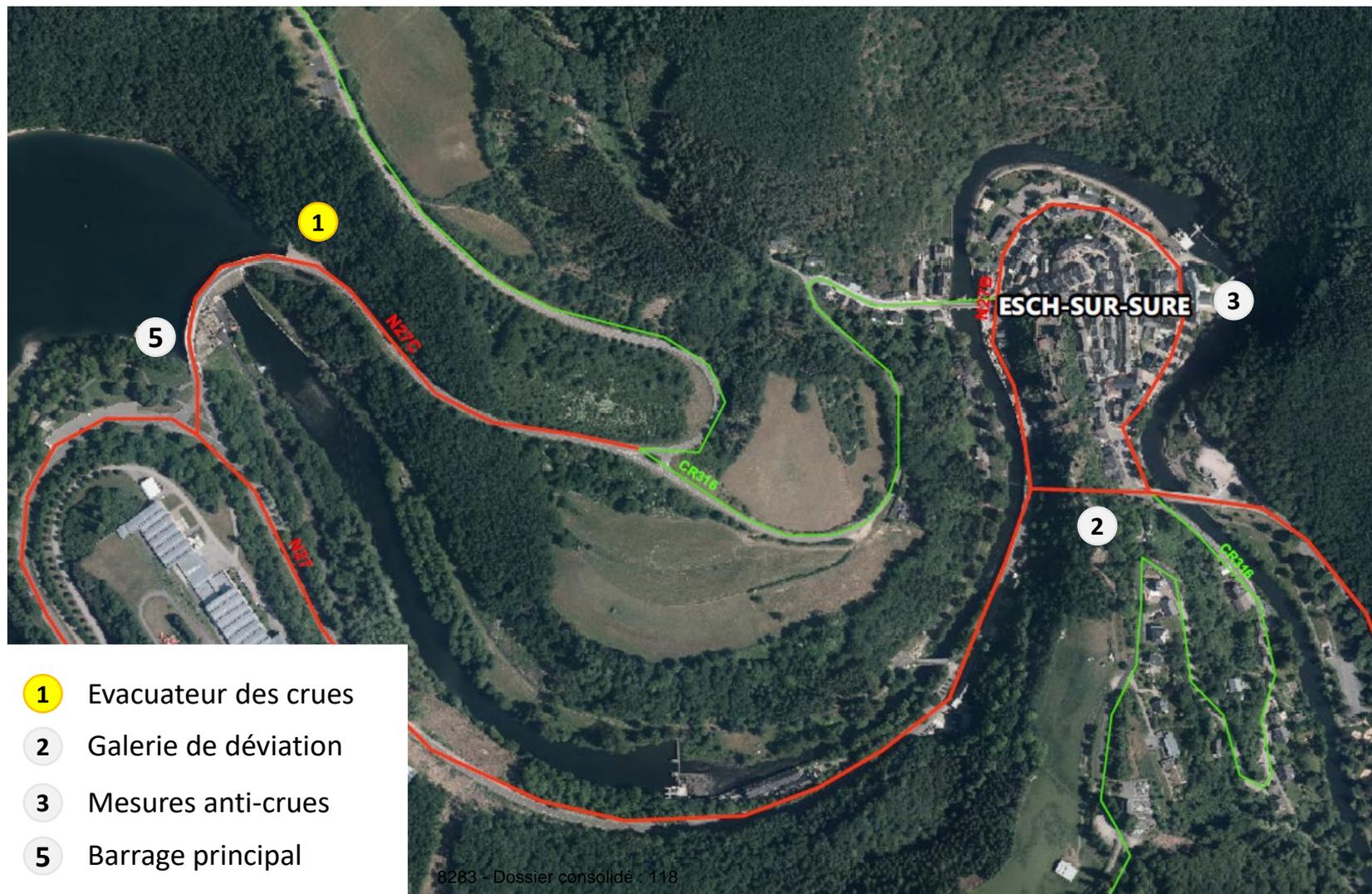
- **La garantie de la sécurité du barrage en cas de crues décennales (HQ10.000), conformément aux prescriptions en vigueur;**
- **L'augmentation de la capacité potentielle de la rétention d'eau;**
- **La consolidation du rôle d'écrêteur de crues de la retenue;**
- **L'augmentation de la protection de la localité d'Esch-sur-Sûre contre les inondations;**
- **L'augmentation de la protection de la localité de Bavigne contre la montée des eaux du lac.**

Description générale du projet - Lots



- 1 Evacuateur des crues
OA1158
- 2 Galerie de déviation
OA1159
- 3 Mesures anti-crues
- 4 Digue anti-crues
OA1455
- 5 Barrage principal
OA1166

Éléments du projet : Lot 1: OA1158 - Evacuateur de crues complémentaire

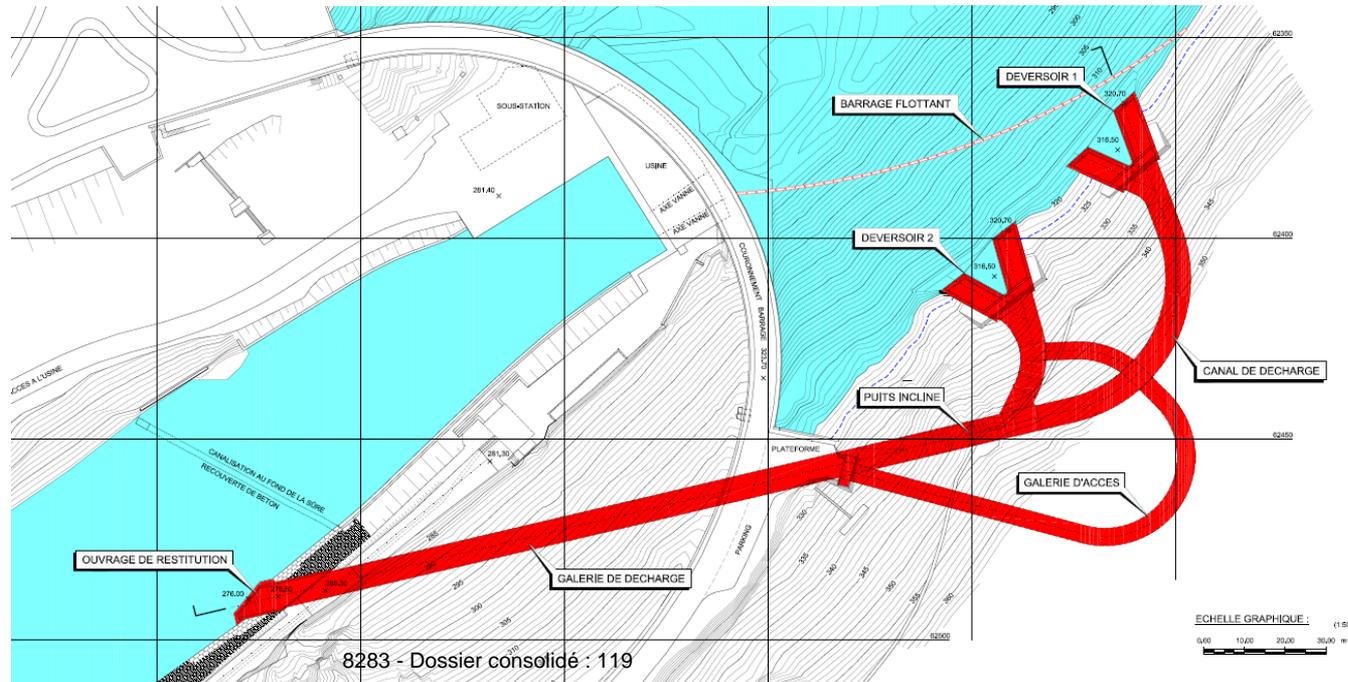


Éléments du projet : Lot 1: OA1158 - Evacuateur de crues complémentaire

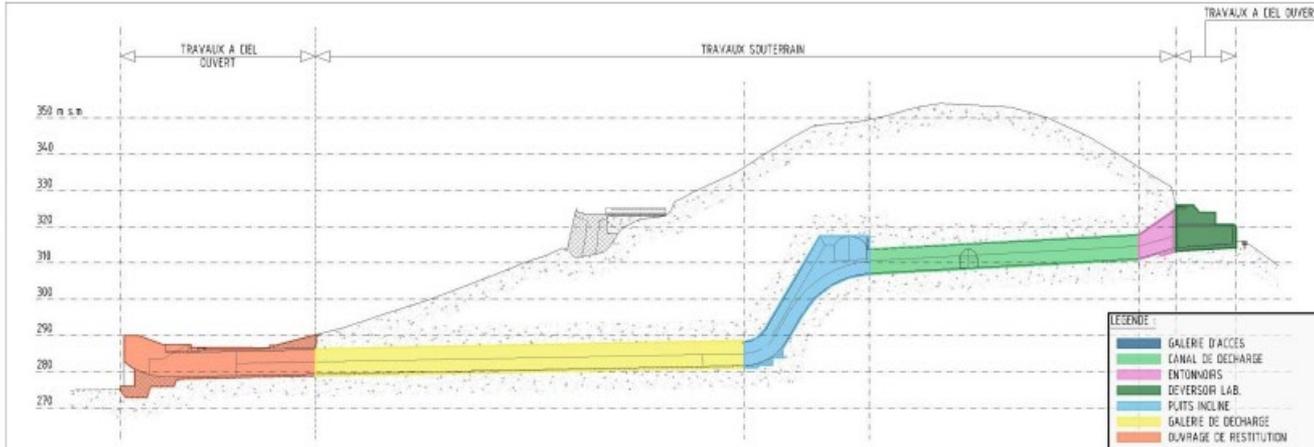
- ✓ Débit de dimensionnement: 400 m³/s
- ✓ 2 déversoirs de type labyrinthe en rive gauche (avec un seuil fixe à la cote 320,70 m s.m.)
- ✓ Un puits incliné et une galerie de décharge
- ✓ Un ouvrage de restitution composé d'un saut de ski pour favoriser la dissipation du jet dans l'air et pour éloigner le point d'impact dans la Sûre

Caractéristiques techniques

Différence en hauteur:	42 m
Longueur galerie d'accès:	150 m
Longueur canaux de décharge:	95 m
Longueur puits incliné:	34 m
Longueur galerie de décharge:	160 m
Pente des canaux de décharge:	5,5 %
Pente du puits incliné:	173 %
Pente de la galerie de décharge:	2 %

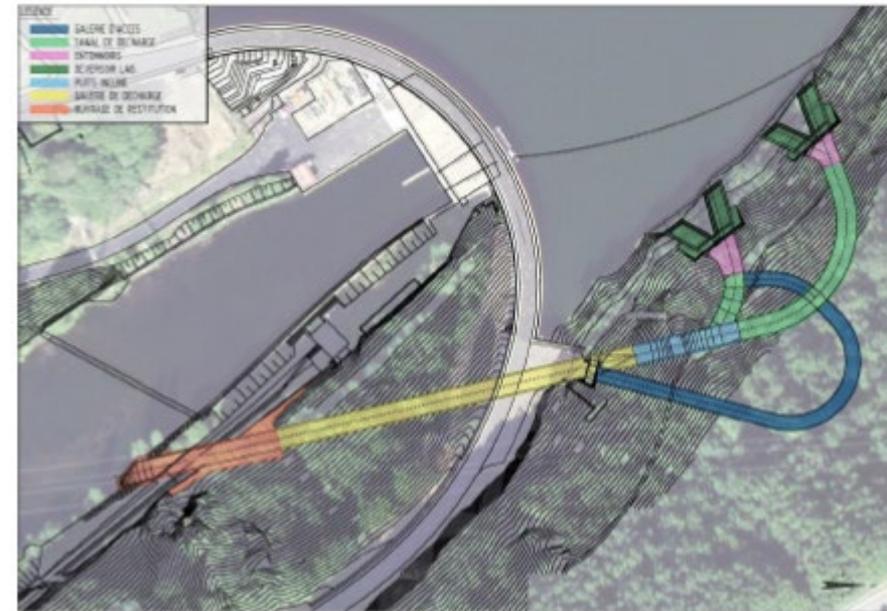


Éléments du projet : Lot 1: OA1158 - Evacuateur de crues complémentaire



6 éléments de l'ouvrage:

- Galerie d'accès
- Canaux de décharge
- Entonnoirs
- Déversoirs labyrinthe
- Puits incliné
- Galerie de décharge
- Ouvrage de restitution (saut de ski)



Éléments du projet : Lot 1: OA1158 - Evacuateur de crues complémentaire



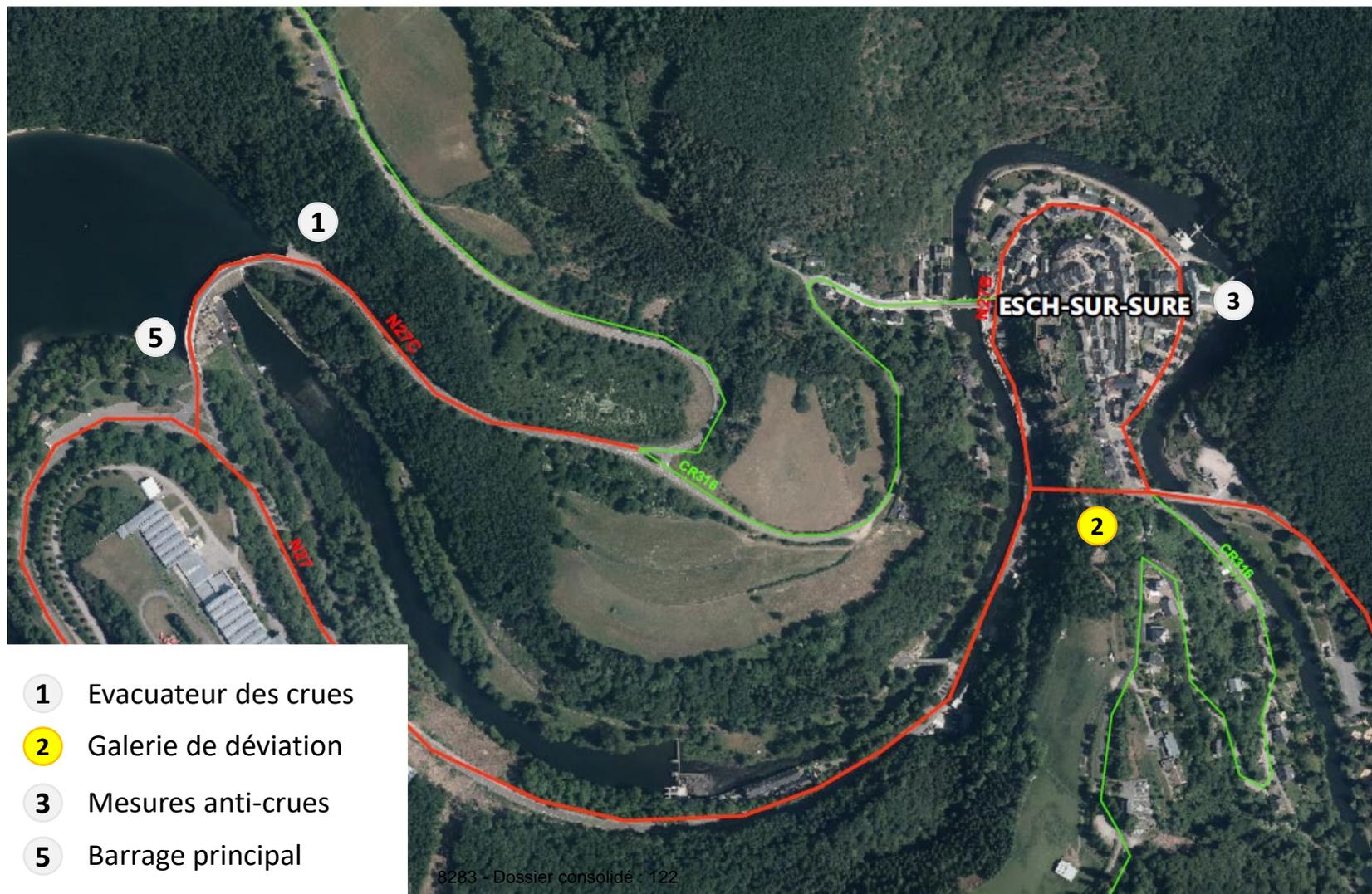
Evacuateur de crues - Simulation 3D des déversoirs



Evacuateur de crues - Simulation 3D de l'ouvrage de restitution

8283 - Dossier consolidé : 121

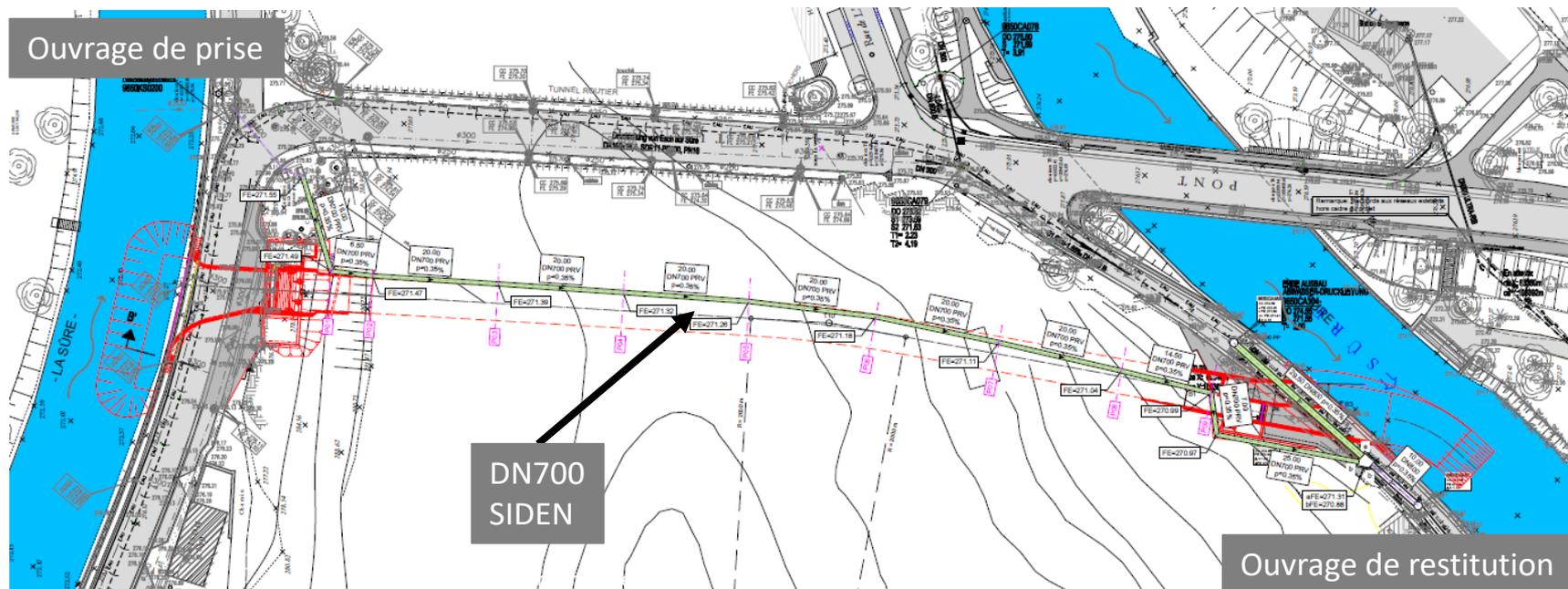
Éléments du projet : Lot 2 : OA1159 - Galerie de déviation



Éléments du projet : Lot 2 : OA1159 - Galerie de déviation

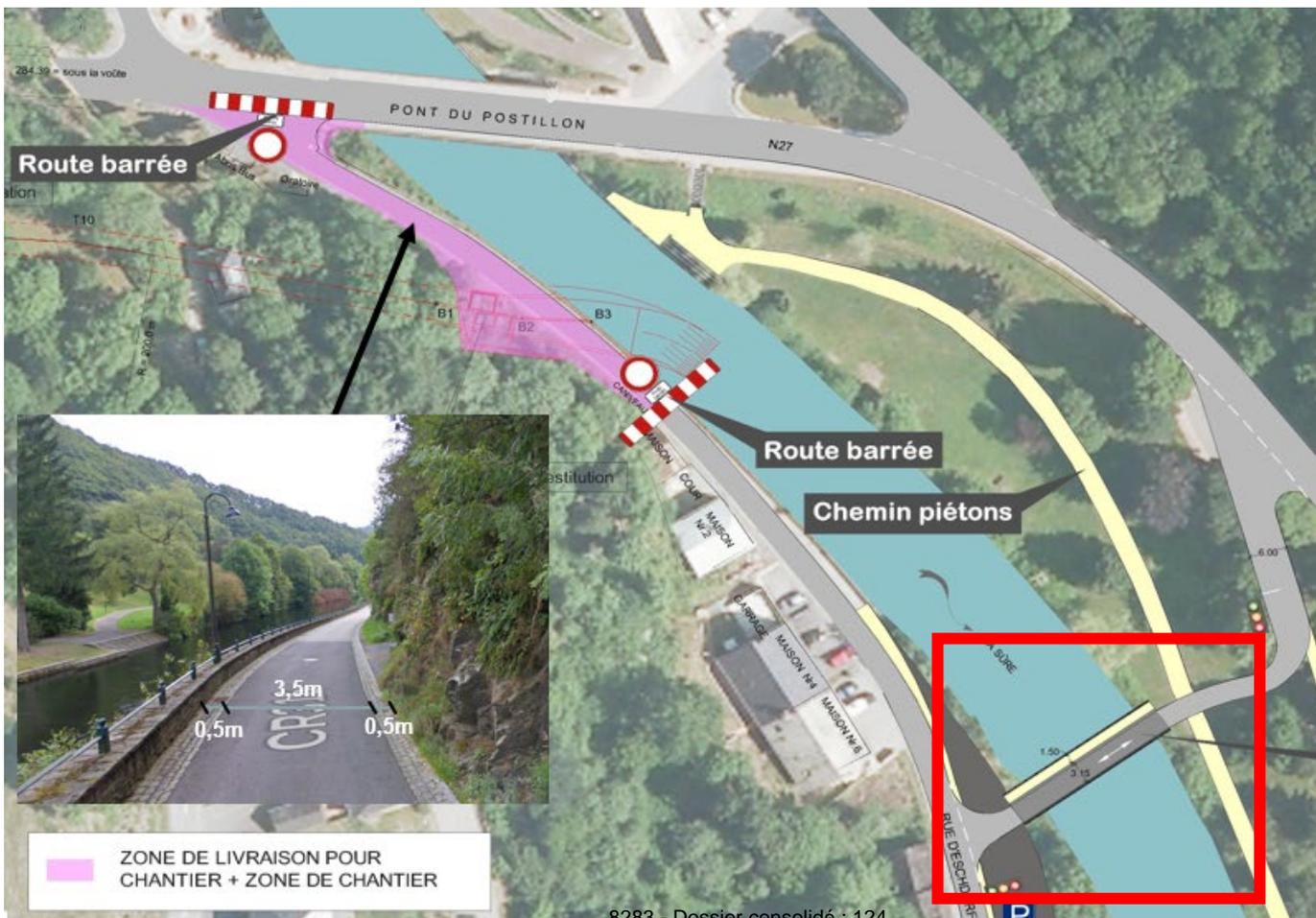
Caractéristiques générales du projet

- Longueur galerie: 142 m
- Section transversale: 28 m²
- Capacité hydraulique: 125 m³/s
- Organe de contrôle: vanne de régulation dans la section d'entrée

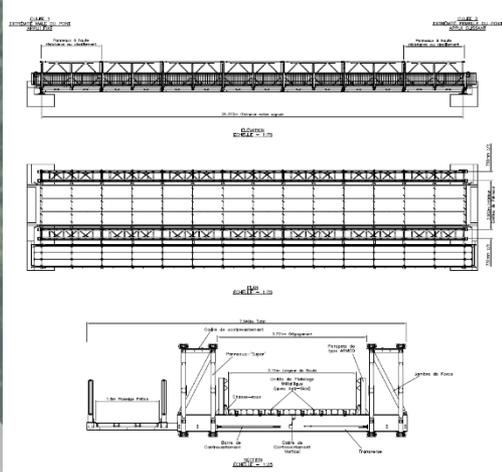


Éléments du projet : Lot 2 : OA1159 - Galerie de déviation

Chantier « Galerie de déviation » - Accès CR316/rue d'Eschdorf



Utilisation d'un pont provisoire



Pont provisoire pour piétons, cyclistes & véhicules

Éléments du projet : Lot 2 : OA1159 - Galerie de déviation



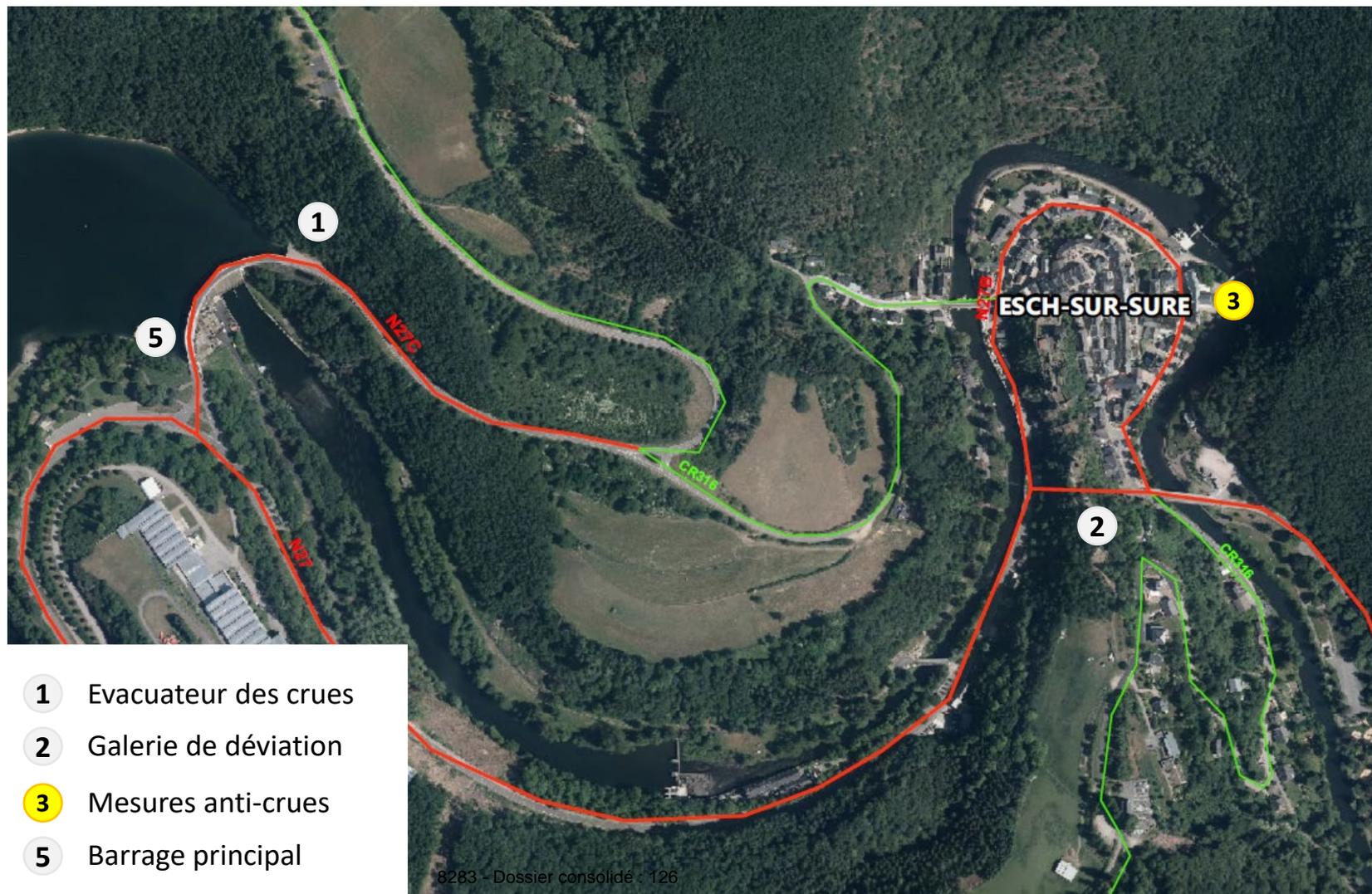
Local de service au droit de l'ouvrage de prise

Local de service au droit de l'ouvrage de restitution

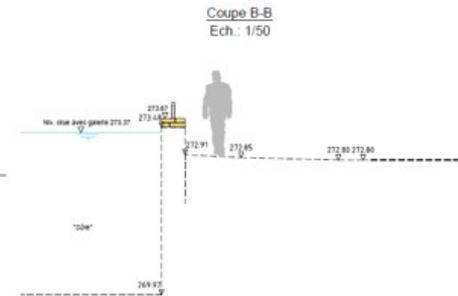
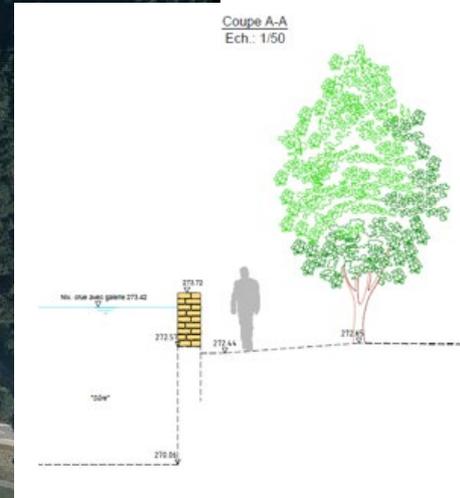
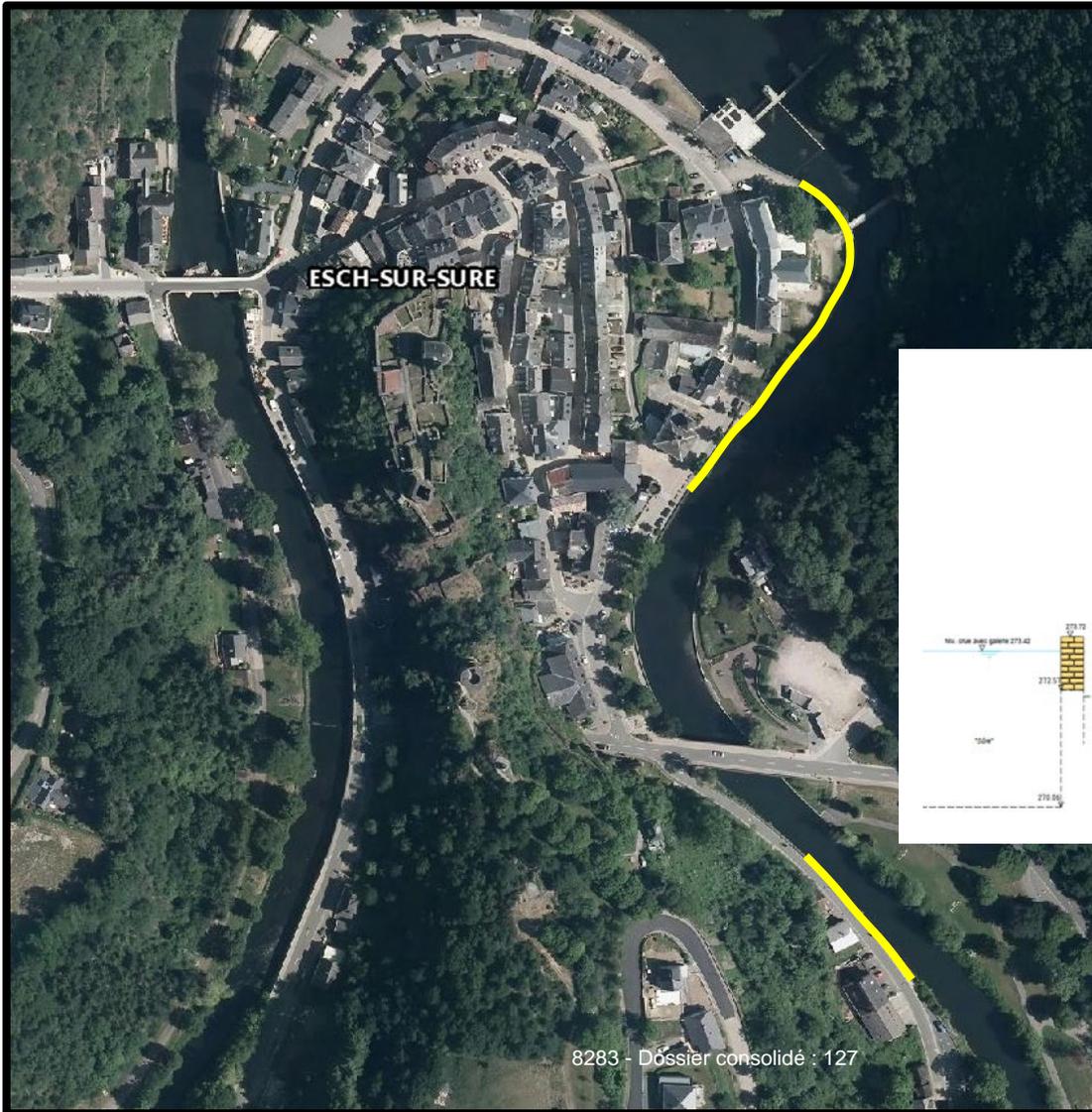
8283 - Dossier consolidé : 125



Éléments du projet : Lot 3 : Mesures anti-crues à Esch-sur-Sûre



Éléments du projet : Lot 3 : Mesures anti-crues à Esch-sur-Sûre

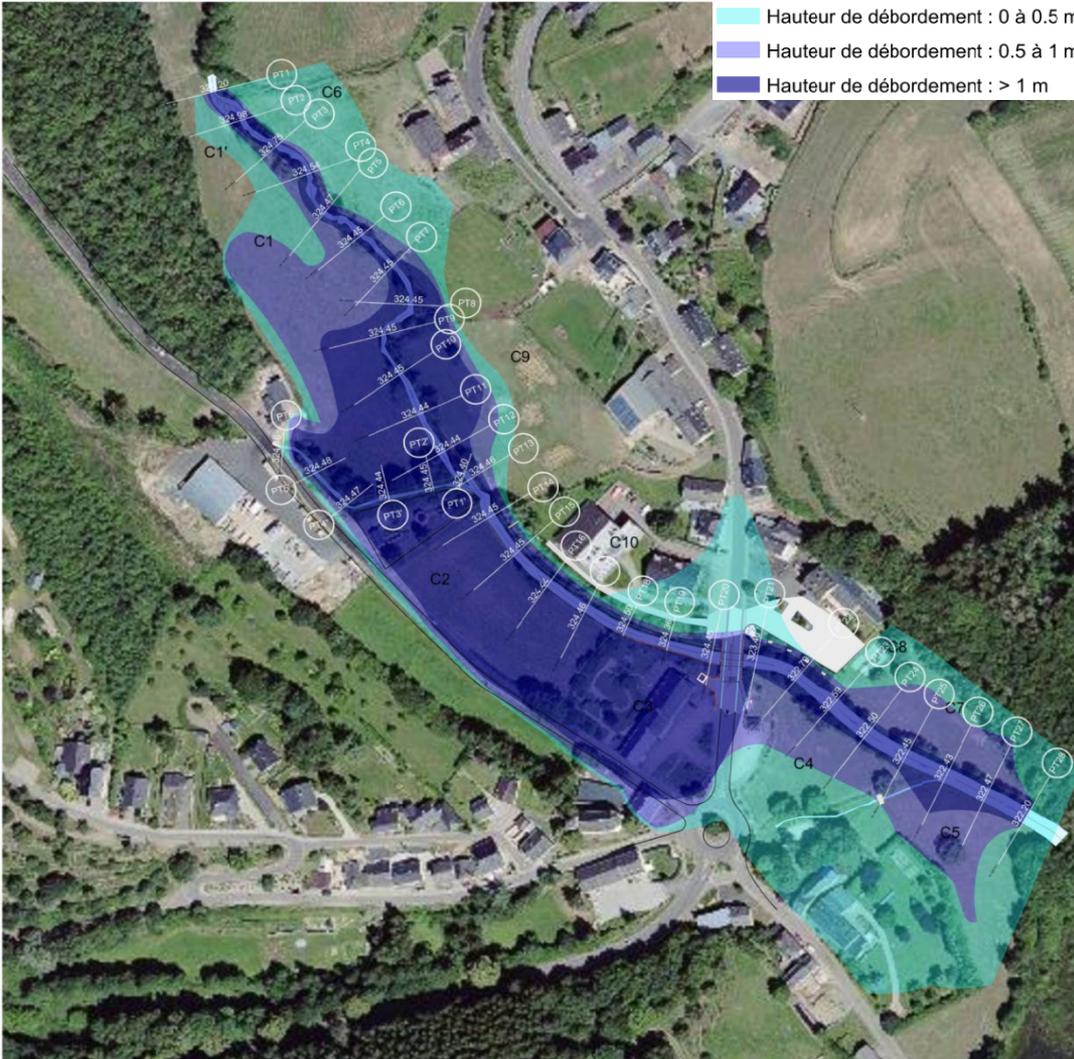


Éléments du projet : Lot 4 : OA1455 - Digue et mesures anti-crués à Bavigne



Éléments du projet : Lot 4 : OA1455 - Digue et mesures anti-crues à Bavigne

■ Hauteur de débordement : 0 à 0.5 m
■ Hauteur de débordement : 0.5 à 1 m
■ Hauteur de débordement : > 1 m

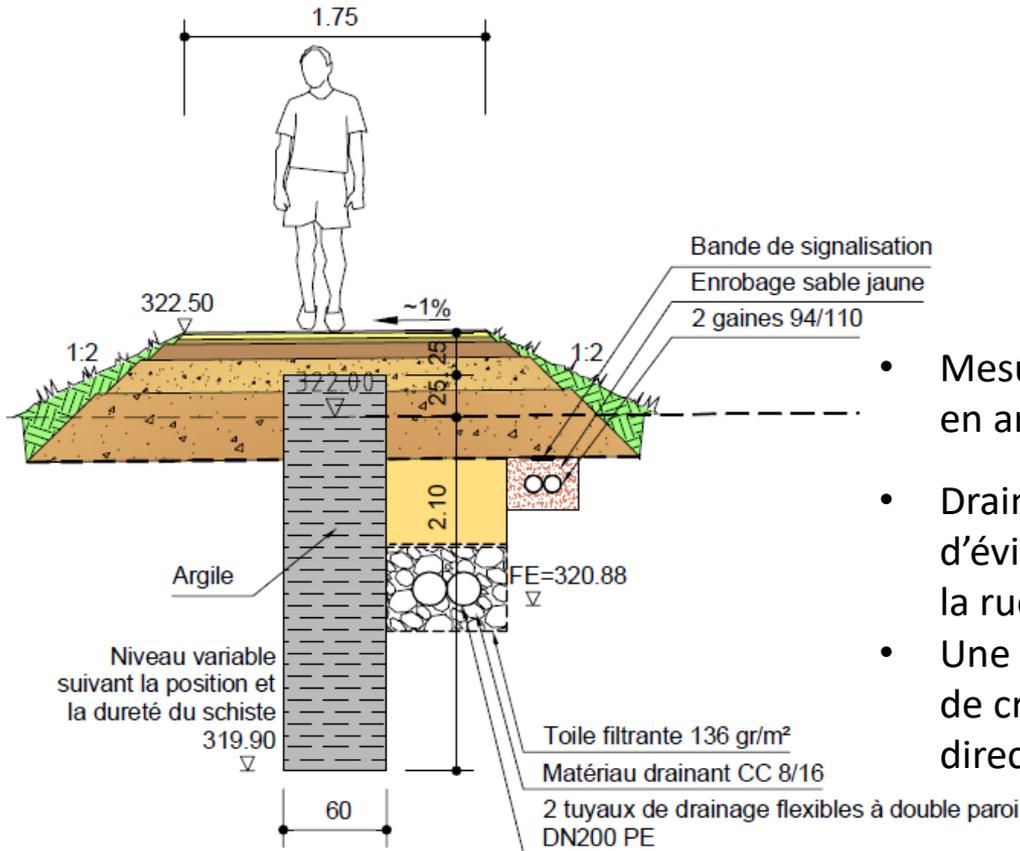


- Résultats pour une crue centennale de la Bèiwenerbaach et de la Joschpich
- Débordement de la Bèiwenerbaach sur toute la longueur
- Niveau de crue en amont du pont +/- **324.45** m s.m.
- Niveau de crue à l'aval du modèle vaut **322.20** m s.m.

Situation en amont du pont lors d'une crue du Bèiwenerbaach (ancienne photo, la balustrade a été remplacée par un mur)



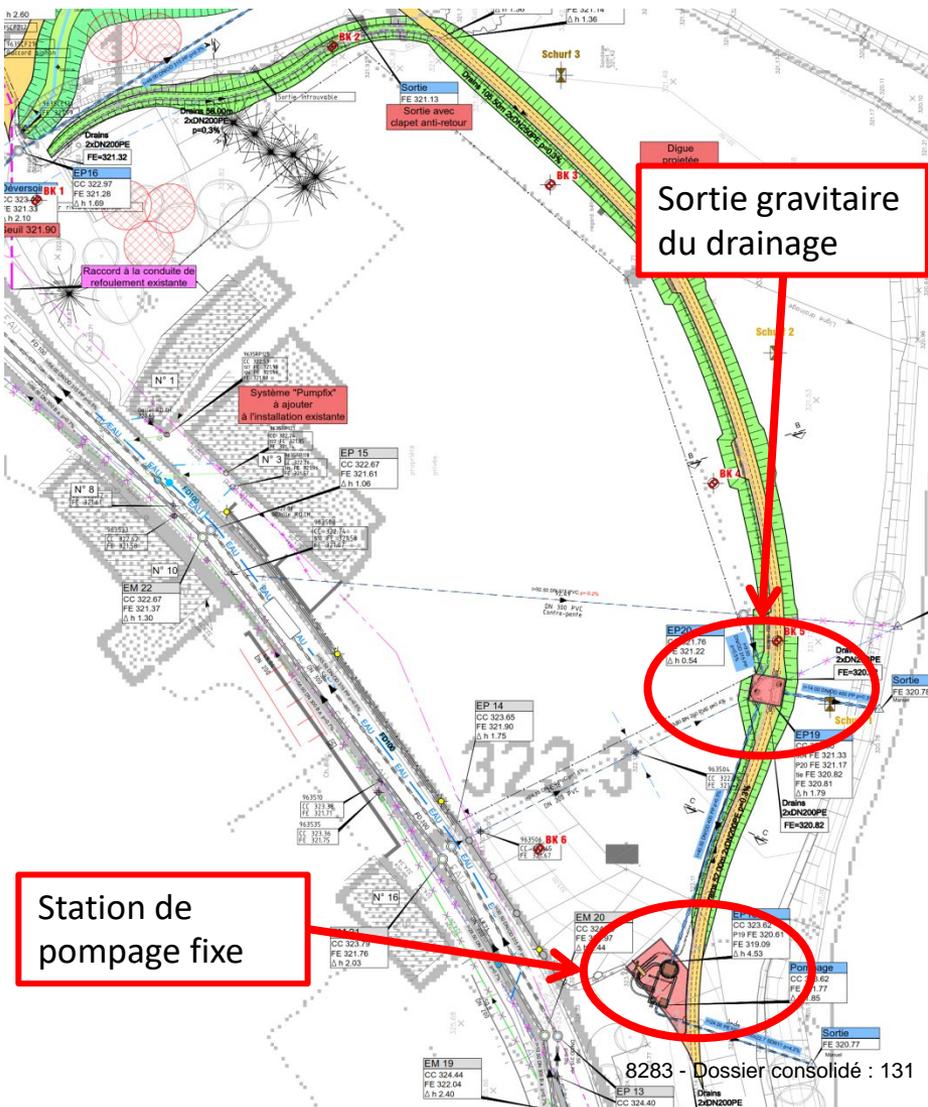
Éléments du projet : Lot 4 : OA1455 - Digue et mesures anti-crues à Bavigne



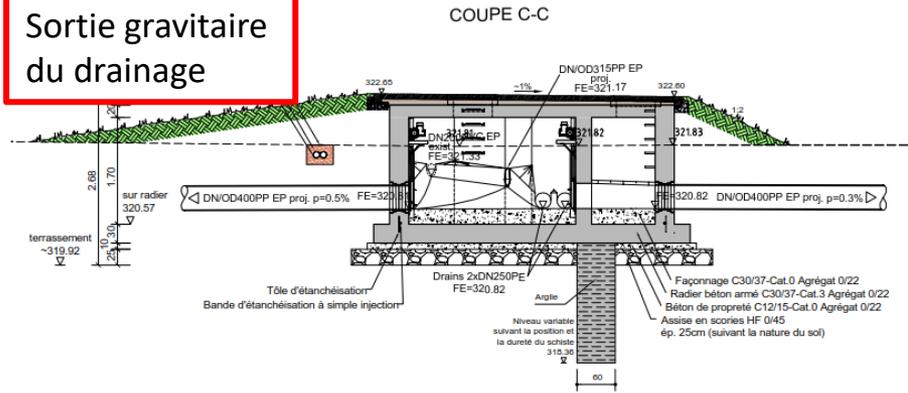
- Mesure retenue: Digue de protection avec un noyau en argile (prof.: 2,50 m – 3,80 m)
- Drainage le long de la digue du côté des maisons afin d'éviter que des eaux stagnent entre les maisons de la rue am Eck et la digue.
- Une nouvelle station de pompage évacuera en cas de crue les eaux de drainage et d'eaux pluviales directement dans la retenue de Bavigne.



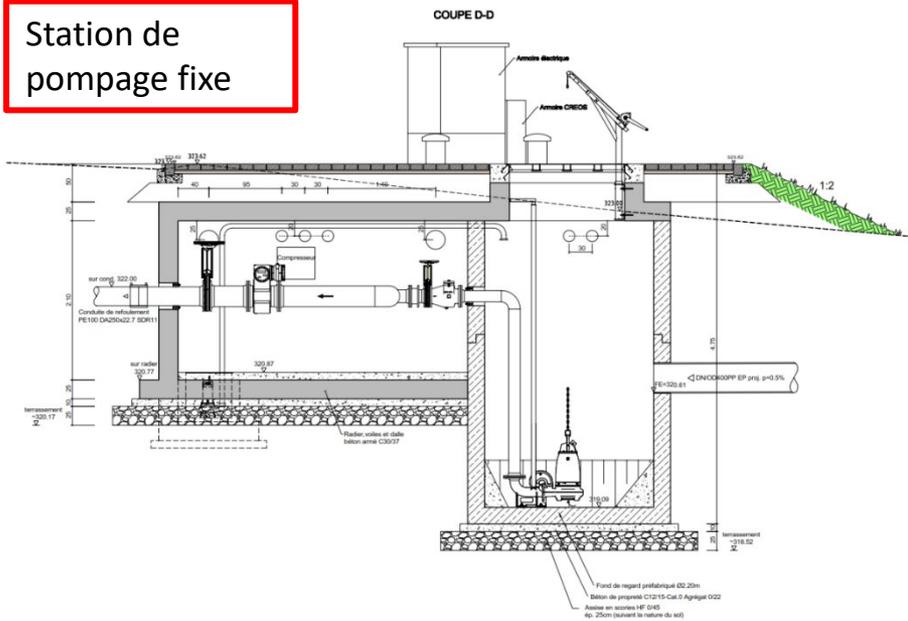
Eléments du projet : Lot 4 : OA1455 - Digue et mesures anti-crues à Bavigne



Sortie gravitaire du drainage

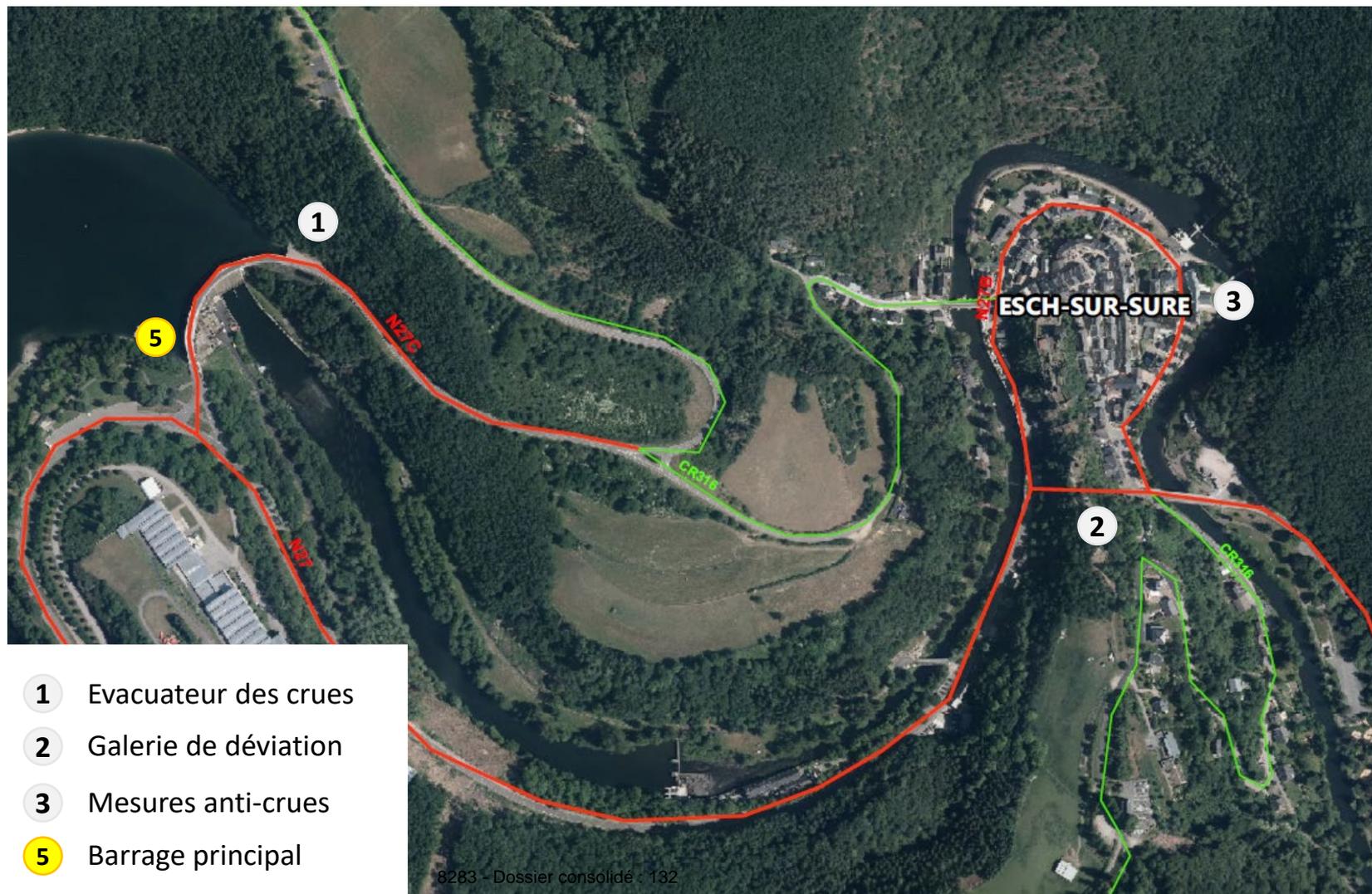


Station de pompage fixe



8283 - Dossier consolidé : 131

Éléments du projet : Lot 5 : OA1166 - Mesures de confortement du barrage d'Esch-sur-Sûre



Éléments du projet : Lot 5 : OA1166 - Mesures de confortement du barrage d'Esch-sur-Sûre

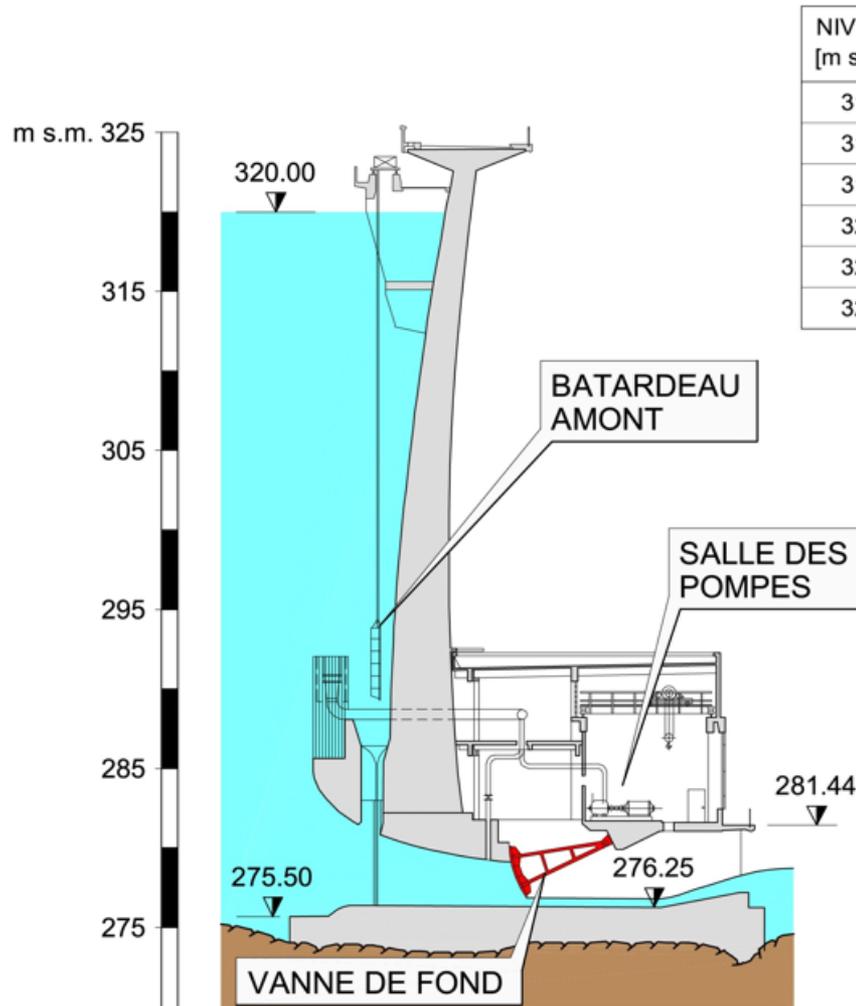


<i>Type:</i>	voûte mince
<i>Période de construction:</i>	1956-57
<i>Hauteur:</i>	50 m
<i>Longueur couronnement:</i>	168 m
<i>Volume utile:</i>	env. 50 Mm ³
<i>Superficie réservoir:</i>	3.5 km ²

Buts multiples:

- maîtrise des crues
- régulation des débits
- réserve d'eau potable
- hydro-électricité (10 MW)
- loisir et tourisme

Éléments du projet : Lot 5 : OA1166 - Mesures de confortement du barrage d'Esch-sur-Sûre



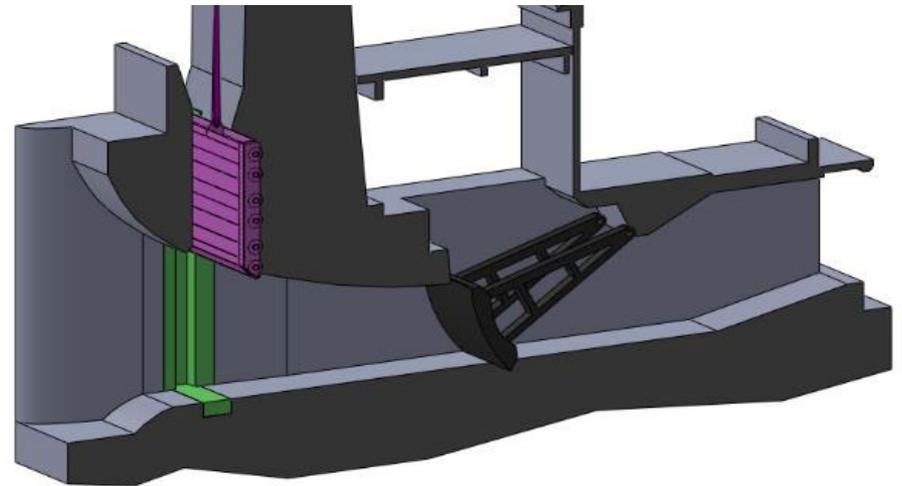
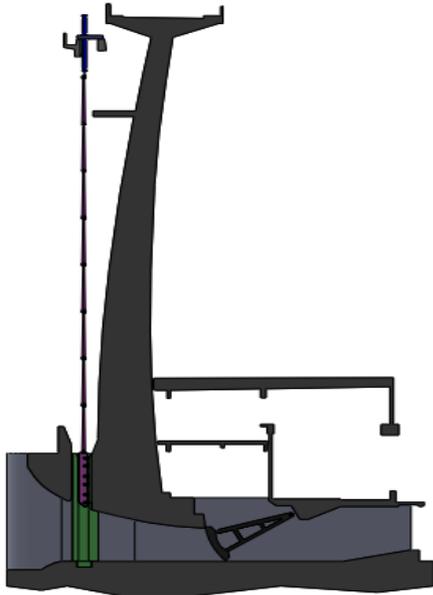
NIVEAU [m s. m.]	CAPACITE [Mio. m ³]
312	30.4
315	38.1
317	43.3
320	52.4
322	59.1
323	62.6

Caractéristiques principales de la voûte

- Hauteur: 50 m
- Longueur entre culées: 168 m
- Épaisseur au pied: 4,5 m
- Épaisseur en crête: 1,5 m
- Niveau normal retenue:
 - été: 320,0 m s.m.
 - hiver: 317.0 m s.m.
- Largeur du couronnement: 7,5 m

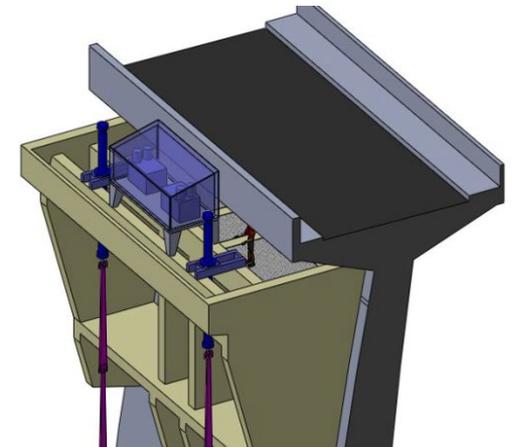
Éléments du projet : Lot 5 : OA1166 - Mesures de confortement du barrage d'Esch-sur-Sûre

Vues de la vanne de garde projetée



8283 – Dossier consolidé : 135

Figure 24 : Exemple d'installation déployée par HYDROKARST pour un chantier à grande profondeur (Barrage de Punt Dal Gall en Suisse, profondeur chantier : 110 m)



Zone des équipements de manœuvre



Planning

Actuellement le début des travaux est prévu en 2025 avec une durée de l'ordre de 7 ans. La fin des travaux prévisible s'annonce pour 2032.

La chronologie des travaux prévoit la réalisation des différents lots suivant la chronologie reprise ci-après :

- 1^{er} phase : Lot 4 : OA1455 - Digue et mesures anti-crues à Bavigne
- 2^{ème} phase : Lot 3 : Mesures anti-crues à Esch-sur-Sûre
- 3^{ème} phase : Lot 5 : OA1166 - Mesures de confortement du barrage principal
(phase 1)
- 4^{ème} phase : Lot 2 : OA1159 - Galerie de déviation
- 5^{ème} phase : Lot 1 : OA1158 - Evacuateur de crues
- 6^{ème} phase : Lot 5 : OA1166 - Mesures de confortement du barrage principal
(phase 2)



Evaluation des coûts

	<i>Montant à engager (indice en vigueur 1.071,67 (OCT 2022))</i>
1 Lot 1 (Evacuateur de crues)	25 300 000.00€
2 Lot 2 (Galerie de déviation)	16 750 000.00€
3 Lot 3 (Mesures anti-crues à Esch sur Sûre)	1 280 000.00€
4 Lot 4 (Digue et mesures anti-crues à Bavigne)	1 920 000.00€
5 Lot 5 (Mesures de confortement du barrage principal)	18 350 000.00€
6 Monitoring des travaux	1 070 000.00€
7 Mesures compensatoires et relations publiques	640 000.00€
8 Etudes (A posteriori des études engagées)	3 620 000.00€
9 Surveillance	5 080 000.00€
10 Divers et imprévus: ± 10%	6 350 000.00€
TOTAL HTVA	80 360 000.00€
Estimation des dépenses 2023	425 500.00€
Estimation des dépenses après 2023	79 934 500.00€
TVA 16%	68 080.00€
TVA 17%	13 588 865.00€
Montant engagé TVAC (indice en vigueur lors de la demande d'engagement)	3 964 903.32€
TOTAL TVAC	97 981 848.32€
Arrondi à	98 000 000.00€
	indice loi 1.071,67



MERCI POUR VOTRE ATTENTION



8283/02

N° 8283²

CHAMBRE DES DEPUTES

PROJET DE LOI

**relative à l'adaptation du projet de construction relatif à
l'aménagement du Boulevard Raiffeisen et du Boulevard
Kockelscheuer dans le cadre de la construction du réseau
routier du Ban de Gasperich**

* * *

RAPPORT DE LA COMMISSION DE LA MOBILITE ET DES TRAVAUX PUBLICS

(29.2.2024)

La Commission se compose de : Mme Corinne CAHEN, Présidente-Rapporteur ; Mme Francine CLOSENER, M. Yves CRUCHTEN, Mme Claire DELCOURT, M. Emile EICHER, M. Félix EISCHEN, M. Luc EMERING, M. Jeff ENGELEN, M. Fernand ETGEN, M. Paul GALLES, M. Marc GOERGEN, M. Gusty GRAAS, M. Marc LIES, M. Meris SEHOVIC, M. Charel WEILER, Membres.

*

I. ANTECEDENTS

Le projet de loi sous rubrique a été déposé à la Chambre des Députés le 20 juillet 2023 par Monsieur François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics.

Le texte du projet de loi était accompagné d'un commentaire des articles, d'un exposé des motifs, d'une fiche financière, d'une fiche d'évaluation d'impact ainsi que d'un check de durabilité.

Le projet de loi a été avisé par le Conseil d'État en date du 10 octobre 2023.

Lors de sa réunion du 8 février 2024, la Commission de la Mobilité et des Travaux publics a examiné le projet de loi ainsi que l'avis du Conseil d'État. Au cours de la même réunion, Mme Corinne Cahen a été désignée comme Rapporteur.

La commission parlementaire a adopté le présent rapport au cours de sa réunion du 29 février 2024.

*

II. OBJET DU PROJET DE LOI

La présente loi en projet a pour objet d'adapter l'enveloppe budgétaire accordée par la loi du 16 décembre 2010 relative à l'aménagement du Boulevard Raiffeisen et du Boulevard Kockelscheuer dans le cadre de la construction du réseau routier du Ban de Gasperich (ci-après « la loi du 16 décembre 2010 ») à l'évolution réelle et actuelle du chantier et d'autoriser une rallonge budgétaire à hauteur de 6 550 000 euros, ce qui correspond à la valeur 1 071,67 de l'indice semestriel des prix à la construction d'octobre 2022, soit un dépassement de 5,87 pour cent par rapport au montant initialement voté.

Considérations générales

Le projet urbain du « Ban de Gasperich » a été autorisé par la loi du 16 décembre 2010. Divisés en quatre lots, les travaux ont débuté en 2013 avec le Lot 2, suivi du Lot 1 en mai 2015, puis du Lot 3 Phase 1 en février 2017 et enfin du Lot 3 Phase 2 en janvier 2018.

Le Lot 1 comprend le réaménagement de la N4 entre le carrefour avec les rue Plantin/rue Verte et le rond-point près de la Gamme vert, la rue Raiffeisen (CR231) entre le rond-point Gamme Vert et l'échangeur de Hesperange, ainsi que la partie Nord du Boulevard Kockelscheuer entre la rue Raiffeisen (CR231) et le rond-point Glück. Le Lot 2 se situe entre le Boulevard Raiffeisen et l'autoroute A6. Le Lot 3 Phase 1 est relié à la partie Sud du Boulevard Kockelscheuer du Lot 2 et traverse l'autoroute A6 à la hauteur de la Croix de Gasperich avec le pont OA17. Le Lot 3 Phase 2 voit le Boulevard Kockelscheuer rejoindre la N4 et le CR186 du côté de Kockelscheuer.

Au cours des années, le projet a connu une certaine évolution par rapport à la conception initiale. Ainsi, en 2014 l'intégration du tram dans le projet d'exécution du Boulevard Kockelscheuer a été décidée. Dès lors, les deux voies de bus centrales sur le Boulevard Kockelscheuer ont été réservées à l'assise du tram entre le croisement du Boulevard Kockelscheuer/rue Einstein et le raccord du Boulevard Kockelscheuer avec la N4 côté Sud. Les équipements du pont OA17, tels que les joints de chaussées, la mise à la terre et l'étanchéité, ont également dû être adaptés afin de permettre l'installation du tram.

Par ailleurs, dans le but de promouvoir davantage la mobilité douce, des pistes cyclables supplémentaires ont été rajoutées au cours du chantier. Ainsi, en plus des pistes cyclables et pistes mixtes initialement prévues, une liaison douce sous forme de piste mixte a été créée pour relier le Ban de Gasperich à Howald, et un itinéraire cyclable express PC104, appelé « Véloexpresswee », a été construit avec deux tunnels dédiés aux cyclistes sous l'N4 et le CR186.

D'autres modifications qui ont été apportées au projet en cours de route consistent, parmi d'autres, dans la modification du tracé routier afin de tenir compte de l'implantation du nouveau Stade de Luxembourg ; l'adaptation du carrefour N4/CR186/Boulevard Kockelscheuer ; le rajout de voies de bus sur la Route d'Esch.

En raison de ces facteurs, une rallonge budgétaire s'est avérée nécessaire par rapport à la loi du 16 décembre 2010. S'y ajoute la hausse du taux de la taxe sur la valeur ajoutée en janvier 2015, passant de 15 à 17 pour cent, ce qui a également contribué à une augmentation des coûts.

Pour le détail des travaux, il est renvoyé au document de dépôt.

*

III. AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Le Conseil d'État a émis son avis en date du 10 octobre 2023, dans lequel il n'a pas d'observation à formuler quant au fond.

*

IV. COMMENTAIRE DES ARTICLES

Article 1^{er}

L'article sous rubrique autorise le gouvernement à adapter en termes réels les dépenses concernant la loi du 16 décembre 2010 relative à l'aménagement du Boulevard Raiffeisen et du Boulevard Kockelscheuer dans le cadre de la construction du réseau routier du Ban de Gasperich. En effet, le dépassement de quantités, l'adaptation du programme de travail et la modification du taux de TVA rendent nécessaires des adaptations du budget de la loi du 16 décembre 2010 relative à l'aménagement du Boulevard Raiffeisen et du Boulevard Kockelscheuer.

Ni le Conseil d'État, ni la commission parlementaire ne formulent des remarques quant au fond du texte.

Quant à la forme, la Haute Corporation note de manière générale que l'article est indiqué en introduction du texte sous la forme abrégée « **Art.** ». Lorsqu'on se réfère au premier article, les lettres « **e** » sont à insérer en exposant derrière le numéro pour écrire « 1^{er} ».

La commission parlementaire décide de reprendre les suggestions d'ordre légistique.

Article 2

L'article sous rubrique définit l'enveloppe budgétaire servant au financement par le biais des avoirs du Fonds des routes, rattachée à l'indice semestriel des prix de la construction valable au 1^{er} octobre

2022 (valeur 1 071,67). Il comporte en outre la clause usuelle d'adaptation des coûts à l'évolution de cet indice.

Ni le Conseil d'État, ni la commission parlementaire n'ont d'observation quant au fond.

Quant à la forme, la Haute Corporation note qu'il y a lieu de renvoyer à la « loi précitée du 16 décembre 2010 », en insérant le terme « précitée » avant la date de la loi.

En ce qui concerne les montants, les tranches de mille sont séparées par un espace insécable, pour écrire « 6 550 000 euros ». Cette observation vaut également pour la valeur « 1 071,67 ».

La commission parlementaire décide de reprendre toutes les suggestions d'ordre légistique.

Article 3

L'article sous rubrique précise que les crédits budgétaires en question sont imputables sur les crédits du Fonds des routes.

Ni le Conseil d'État, ni la commission parlementaire n'ont de remarque quant au fond du texte.

Article 4

L'article sous rubrique déclare d'utilité publique les travaux visés à l'article 1^{er}, afin de pouvoir procéder en cas de besoin aux acquisitions nécessaires par la voie d'expropriations.

Ni le Conseil d'État, ni la commission parlementaire n'ont d'observation quant au fond.

*

Sous le bénéfice des observations qui précèdent, la Commission de la Mobilité et des Travaux publics recommande à l'unanimité à la Chambre des Députés d'adopter le projet de loi n°8283 dans la teneur qui suit :

*

V. TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

PROJET DE LOI

relative à l'adaptation du projet de construction relatif à l'aménagement du Boulevard Raiffeisen et du Boulevard Kockelscheuer dans le cadre de la construction du réseau routier du Ban de Gasperich

Art. 1^{er}. Le Gouvernement est autorisé à adapter en termes réels les dépenses concernant la loi du 16 décembre 2010 relative à l'aménagement du Boulevard Raiffeisen et du Boulevard Kockelscheuer dans le cadre de la construction du réseau routier du Ban de Gasperich.

Art. 2. Les dépenses résultant de l'adaptation du projet visé par la loi précitée du 16 décembre 2010 précitée ne peuvent dépasser la somme de 6 550 000 euros. Ce montant correspond à la valeur 1 071,67 de l'indice semestriel des prix à la construction d'octobre 2022. Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, ce montant est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix de la construction précitée.

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^{er} sont déclarés d'utilité publique

Luxembourg, le 29 février 2024

La Présidente-Rapporteur,
Corinne CAHEN

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

Texte voté - projet de loi N°8283

N°8283

PROJET DE LOI

**relative à l'adaptation du projet de construction relatif à
l'aménagement du Boulevard Raiffeisen et du Boulevard
Kockelscheuer dans le cadre de la construction du réseau
routier du Ban de Gasperich**

*

Art. 1^{er}. Le Gouvernement est autorisé à adapter en termes réels les dépenses concernant la loi du 16 décembre 2010 relative à l'aménagement du Boulevard Raiffeisen et du Boulevard Kockelscheuer dans le cadre de la construction du réseau routier du Ban de Gasperich.

Art. 2. Les dépenses résultant de l'adaptation du projet visé par la loi précitée du 16 décembre 2010 précitée ne peuvent dépasser la somme de 6 550 000 euros. Ce montant correspond à la valeur 1 071,67 de l'indice semestriel des prix à la construction d'octobre 2022. Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, ce montant est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix de la construction précitée.

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^{er} sont déclarés d'utilité publique.

Projet de loi adopté par la Chambre des
Députés en sa séance publique du 15 mai 2024

Le Secrétaire général,

Le Président,

s. Laurent Scheeck

s. Claude Wiseler

Bulletin de vote 7 - Projet de loi N°8283

Date: 15/05/2024 16:46:03

Scrutin: 7

Président: M. Wiseler Claude

Vote: PL 8283 - Ban Gasperich

Secrétaire Général: M. Scheeck Laurent

Description: Projet de loi N°8283

	Oui	Abst	Non	Total
Présents:	48	0	0	48
Procurations:	12	0	0	12
Total:	60	0	0	60

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

CSV

Adehm Diane	Oui		Arendt épouse Kemp Nancy	Oui	
Bauer Maurice	Oui	(Weydert Stéphanie)	Boonen Jeff	Oui	
Donnersbach Alex	Oui		Eicher Emile	Oui	
Eischen Félix	Oui		Galles Paul	Oui	
Hansen Christophe	Oui	(Hengel Max)	Hengel Max	Oui	
Kemp Françoise	Oui		Lies Marc	Oui	
Modert Octavie	Oui		Morgenthaler Nathalie	Oui	
Mosar Laurent	Oui		Spautz Marc	Oui	
Weiler Charel	Oui	(Morgenthaler Nathalie)	Weydert Stéphanie	Oui	
Wiseler Claude	Oui		Wolter Michel	Oui	
Zeimet Laurent	Oui				

DP

Agostino Barbara	Oui	(Graas Gusty)	Arendt Guy	Oui	
Bauler André	Oui		Baum Gilles	Oui	
Beissel Simone	Oui		Cahen Corinne	Oui	
Emering Luc	Oui		Etgen Fernand	Oui	
Goldschmidt Patrick	Oui	(Arendt Guy)	Graas Gusty	Oui	
Hartmann Carole	Oui		Minella Mandy	Oui	(Etgen Fernand)
Polfer Lydie	Oui	(Schockmel Gérard)	Schockmel Gérard	Oui	

LSAP

Biancalana Dan	Oui		Bofferding Taina	Oui	
Braz Liz	Oui		Closener Francine	Oui	(Bofferding Taina)
Cruchten Yves	Oui		Delcourt Claire	Oui	
Di Bartolomeo Mars	Oui		Engel Georges	Oui	
Fayot Franz	Oui		Haagen Claude	Oui	
Lenert Paulette	Oui	(Cruchten Yves)			

ADR

Engelen Jeff	Oui		Kartheiser Fernand	Oui	(Engelen Jeff)
Keup Fred	Oui		Schoos Alexandra	Oui	
Weidig Tom	Oui				

déi gréng

Bausch François	Oui		Sehovic Meris	Oui	
Tanson Sam	Oui	(Welfring Joëlle)	Welfring Joëlle	Oui	

Date: 15/05/2024 16:46:03

Scrutin: 7

Vote: PL 8283 - Ban Gasperich

Description: Projet de loi N°8283

Président: M. Wiseler Claude

Secrétaire Général: M. Scheeck Laurent

	Oui	Abst	Non	Total
Présents:	48	0	0	48
Procurations:	12	0	0	12
Total:	60	0	0	60

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

Piraten

Clement Sven	Oui (Goergen Marc)	Goergen Marc	Oui
Polidori Ben	Oui		

DÉI LÉNK

Baum Marc	Oui	Wagner David	Oui
-----------	-----	--------------	-----

Le Président:

Le Secrétaire Général:

8283/03

N° 8283³

CHAMBRE DES DEPUTES

PROJET DE LOI

**relative à l'adaptation du projet de construction relatif à
l'aménagement du Boulevard Raiffeisen et du Boulevard
Kockelscheuer dans le cadre de la construction du réseau
routier du Ban de Gasperich**

* * *

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

(21.5.2024)

Le Conseil d'État,

appelé par dépêche du Président de la Chambre des députés du 15 mai 2024 à délibérer sur la question de dispense du second vote constitutionnel du

PROJET DE LOI

**relative à l'adaptation du projet de construction relatif à
l'aménagement du Boulevard Raiffeisen et du Boulevard
Kockelscheuer dans le cadre de la construction du réseau
routier du Ban de Gasperich**

qui a été adopté par la Chambre des députés dans sa séance du 15 mai 2024 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 octobre 2023 ;

se déclare d'accord

avec la Chambre des députés pour dispenser le projet de loi en question du second vote prévu par l'article 78, paragraphe 4, de la Constitution.

Ainsi décidé en séance publique à l'unanimité des 18 votants, le 21 mai 2024.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Marc THEWES

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

Résumé

PROJET DE LOI

**relative à l'adaptation du projet de construction relatif à l'aménagement du
Boulevard Raiffeisen et du Boulevard Kockelscheuer dans le cadre de la
construction du réseau routier du Ban de Gasperich**

RESUME

La présente loi en projet a pour objet d'adapter l'enveloppe budgétaire accordée par la loi du 16 décembre 2010 relative à l'aménagement du Boulevard Raiffeisen et du Boulevard Kockelscheuer dans le cadre de la construction du réseau routier du Ban de Gasperich (ci-après « la loi du 16 décembre 2010 ») à l'évolution réelle et actuelle du chantier et d'autoriser une rallonge budgétaire à hauteur de 6 550 000 euros, ce qui correspond à la valeur 1 071,67 de l'indice semestriel des prix à la construction d'octobre 2022, soit un dépassement de 5,87 pour cent par rapport au montant initialement voté.

A noter que le projet urbain du « Ban de Gasperich » a été autorisé par la loi du 16 décembre 2010. Divisés en quatre lots, les travaux ont débuté en 2013 avec le Lot 2, suivi du Lot 1 en mai 2015, puis du Lot 3 Phase 1 en février 2017 et enfin du Lot 3 Phase 2 en janvier 2018.

Au cours des années, le projet a connu une certaine évolution par rapport à la conception initiale. Ainsi, en 2014 l'intégration du tram dans le projet d'exécution du Boulevard Kockelscheuer a été décidée. Dès lors, les deux voies de bus centrales sur le Boulevard Kockelscheuer ont été réservées à l'assise du tram entre le croisement du Boulevard Kockelscheuer/rue Einstein et le raccord du Boulevard Kockelscheuer avec la N4 côté Sud. Les équipements du pont OA17, tels que les joints de chaussées, la mise à la terre et l'étanchéité, ont également dû être adaptés afin de permettre l'installation du tram.

Par ailleurs, dans le but de promouvoir davantage la mobilité douce, des pistes cyclables supplémentaires ont été rajoutées au cours du chantier. Ainsi, en plus des pistes cyclables et pistes mixtes initialement prévues, une liaison douce sous forme de piste mixte a été créée pour relier le Ban de Gasperich à Howald, et un itinéraire cyclable express PC104, appelé « Véloexpresswee », a été construit avec deux tunnels dédiés aux cyclistes sous l'N4 et le CR186.

D'autres modifications qui ont été apportées au projet en cours de route consistent, parmi d'autres, dans la modification du tracé routier afin de tenir compte de l'implantation du nouveau Stade de Luxembourg ; l'adaptation du carrefour N4/CR186/Boulevard Kockelscheuer ; le rajout de voies de bus sur la Route d'Esch.

En raison de ces facteurs, une rallonge budgétaire s'est avérée nécessaire par rapport à la loi du 16 décembre 2010. S'y ajoute la hausse du taux de la taxe sur la valeur ajoutée en janvier 2015, passant de 15 à 17 pour cent, ce qui a également contribué à une augmentation des coûts.