

Dossier consolidé

Date de création : 28-09-2026

Projet de loi 8745

Projet de loi relative à l'adaptation du projet de construction relatif au réaménagement de l'échangeur de Pontpierre situé sur l'autoroute A4

Date de dépôt : 07-05-2026

Date de l'avis du Conseil d'État : 30-06-2026

Auteur(s) : Madame Yuriko Backes, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics

Liste des documents

Date	Description	Nom du document	Page
07-05-2026	Déposé	20260522_Depot	<u>3</u>
30-06-2026	Avis du Conseil d'État	20260731_Avis	<u>28</u>
27-08-2026	Avis de chambre(s) professionnelle(s) : Chambre de Commerce	20260827_Avis	<u>31</u>

20260522_Depot

N° 8745
CHAMBRE DES DÉPUTÉS

PROJET DE LOI

**relative à l'adaptation du projet de construction
relatif au réaménagement de l'échangeur de Pontpierre
situé sur l'autoroute A4**

* * *

Document de dépôt

Dépôt: le 7.5.2026

*

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 22 avril 2026 approuvant sur proposition de la Ministre de la Mobilité et des Travaux publics le projet de loi ci-après ;

Arrête :

Art. 1^{er}. La Ministre de la Mobilité et des Travaux publics est autorisée à déposer au nom du Gouvernement à la Chambre des Députés le projet de loi relative à l'adaptation du projet de construction relatif au réaménagement de l'échangeur de Pontpierre situé sur l'autoroute A4 et à demander l'avis y relatif au Conseil d'État.

Art. 2. La Ministre déléguée auprès du Premier ministre, chargée des Relations avec le Parlement est chargée, pour le compte du Premier ministre et de la Ministre de la Mobilité et des Travaux publics, de l'exécution du présent arrêté.

Luxembourg, le 7 mai 2026

Le Premier ministre
Luc FRIEDEN

*La Ministre de la Mobilité
et des Travaux publics*
Yuriko BACKES

*

EXPOSÉ DES MOTIFS

SOMMAIRE

	<i>page</i>
0. Préambule	2
1. Travaux préalables	3
2. Échangeur Pontpierre & voirie autoroute	4
3. Mesures d'apaisement & mesures compensatoires	8
4. Études	10
5. Équipements routiers	11
6. Électromécanique	11
7. Divers et imprévus	12
8. Conclusion	12

*

0. PRÉAMBULE

Le présent dossier porte sur une rallonge financière destinée au département des Travaux publics – Administration des ponts et chaussées (Fonds des Routes), dans le cadre du réaménagement de l'échangeur de Pontpierre, financé initialement par la « Loi du 9 septembre 2021 relative au réaménagement de l'échangeur de Pontpierre, situé sur l'autoroute A4 ».

Les travaux préparatoires ont débuté en 2008, avec notamment le déplacement des deux aires de services. Fin 2019, la réalisation des deux nouveaux ouvrages conformes au concept du giratoire ovale, implantés sous l'autoroute, a été achevée.

Toutefois, avant le lancement des travaux principaux du nouvel échangeur, des évolutions du projet ainsi que des dépenses supplémentaires non couvertes par les prévisions financières initiales ont conduit à un dépassement du montant total. La loi précitée de septembre 2021 avait pour objectif de financer intégralement ce réaménagement.

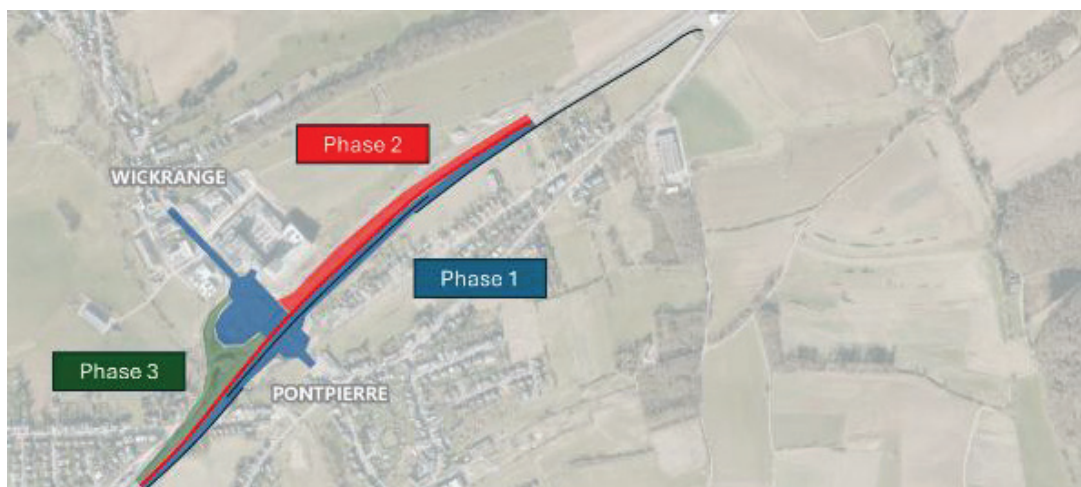
Après la phase préparatoire, le projet final du nouvel échangeur – comprenant quatre bretelles, un giratoire, ainsi que les adaptations nécessaires à la route nationale N13 – a été mis en appel d'offres. En raison de l'augmentation des coûts, il n'a cependant pas été possible d'exécuter la totalité du projet en une seule étape. Il a donc été décidé de le scinder en trois phases distinctes, à savoir :

Phase 1 : Construction du giratoire ovale du nouvel échangeur, élargissement de l'autoroute A4 en direction de Luxembourg, construction de la bretelle de sortie de l'autoroute A4 en direction de Luxembourg, construction de la bretelle d'accès de l'autoroute A4 en direction de Luxembourg, réaménagement de la route nationale N13, réaménagement du bassin de rétention, construction du mur de soutènement multifonctionnel, permettant à la fois d'intégrer des mesures de protection acoustique et de réduire l'emprise en direction des propriétés privées adjacentes, installation des écrans anti-bruit côté Pontpierre et reconstruction d'une partie de l'ouvrage d'art sur le ruisseau Mess;

Phase 2 : Elargissement de l'autoroute en direction de Raemerich, construction de la bretelle de sortie de l'autoroute A4 en direction de Raemerich et réaménagement du terre-plein central ;

Phase 3 : Construction de la bretelle d'accès de l'autoroute A4 en direction de Raemerich ; installation des écrans anti-bruit côté Wickrange, réhabilitation de l'ouvrage d'art de la Mess, réaménagement de la rue de Mondercange et réaménagement de la rue d'Europe.

Figure 1 : Repérage des 3 phases



Les deux premières phases sont en cours d'exécution. La dernière phase, comprenant la bretelle d'accès en direction de Raemerich, le réaménagement de la rue d'Europe et de la rue de Mondercange, est prévue après le vote de la rallonge financière.

Le projet inclut également des mesures compensatoires, qui ont débuté en 2018 avec des plantations ex situ sur des terrains appartenant à l'État, situés dans les communes de Frisange et Roeser, sur une surface totale de 43 000 m². Les mesures compensatoires à l'intérieur de l'emprise du projet, par la plantation, seront réalisées au fur et à mesure de l'avancement du projet.

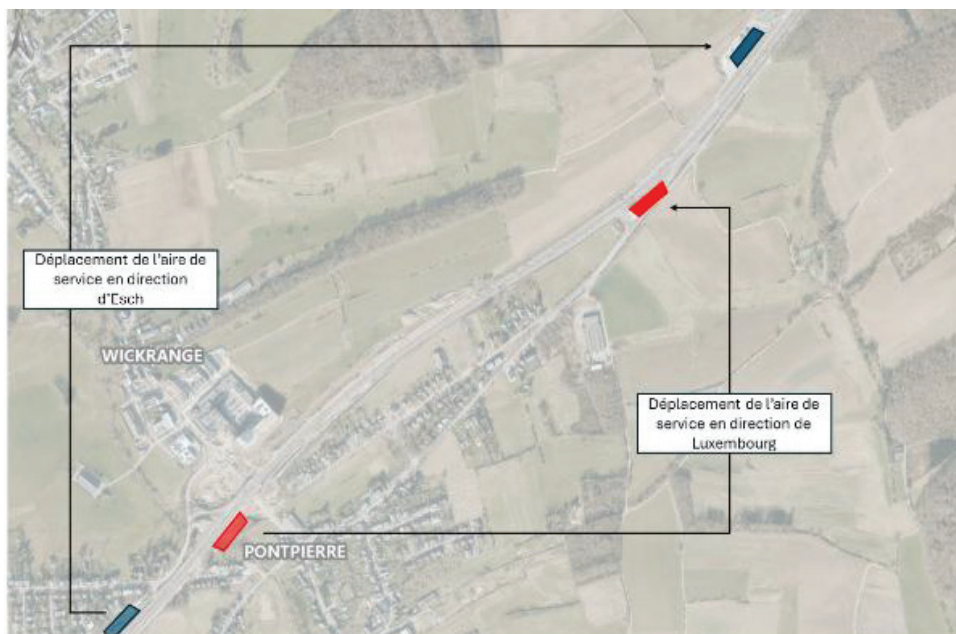
Les montants mentionnés dans cet exposé des motifs correspondent à la valeur de l'indice semestriel des prix à la construction du 1er avril 2021, soit 845,51, tel que retenu dans la loi du 9 septembre 2021. Le montant des fonds additionnels nécessaires à la finalisation du projet a été ramené à la valeur de 1 164,15, correspondant à l'indice semestriel des prix à la construction d'avril 2025, indice actuellement en vigueur.

*

1. TRAVAUX PRÉALABLES

En 2008, les travaux ont débuté avec le déplacement des deux aires de services à Pontpierre. Afin de libérer l'espace pour la nouvelle configuration de l'échangeur et adapter l'entrée respectivement la sortie d'autoroute, les deux aires de services ont dû être déplacées. Ainsi les flux des automobilistes voulant accéder ou quitter l'aire de services ont pu être séparées des flux de circulation de l'échangeur et la sécurité a été nettement améliorée. Une conduite de gaz a également été déplacée.

Figure 2 : Déplacement des aires de service



Étant donné que ces travaux étaient déjà tous terminés lors du vote de la loi, ces travaux ont été pris en compte avec leurs coûts réels de **11.439.144,50 € TVA comprise**.

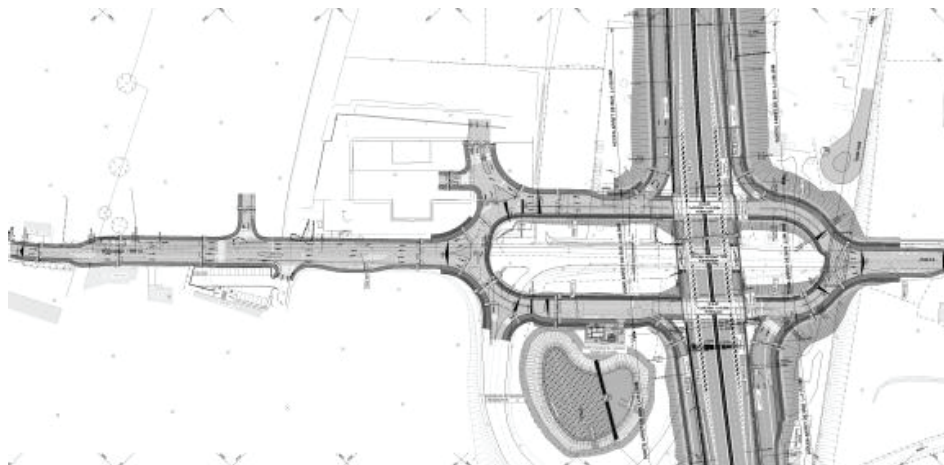
*

2. ÉCHANGEUR PONTPIERRE & VOIRIE AUTOROUTE

Le projet de l'échangeur de Pontpierre se compose d'un giratoire ovale, 4 nouvelles bretelles raccordées directement à la N13, élargissement de l'autoroute, réaménagement d'une partie de la N13 et la mise en conformité du bassin de rétention.

En 2018, les travaux ont débuté avec la construction et le ripage de deux nouveaux ouvrages afin de faire passer la N13 réaménagée sous l'autoroute, comme le concept de voirie consiste en premier lieu en la réalisation d'un grand giratoire de forme ovale sur lequel viennent se raccorder la N13 ainsi que les différentes bretelles d'entrée et de sortie d'autoroute. Ces travaux ont été également pris en compte avec leurs coûts réels de 7.448.138,86 € TVA comprise, comme ils étaient déjà tous terminés avant le vote de la loi.

Figure 3 : Vue en plan de l'échangeur avec son giratoire de forme ovale



En dehors des travaux de réaménagement de la voirie, le chantier englobe des importants travaux d'ouvrages d'art. La partie ouvrage d'art se résume comme suit :

- Construction et ripage de 2 nouveaux ouvrages afin de faire passer la N13 réaménagée sous l'autoroute
- Élargissement du pont autoroutier existant
- Adaptation du passage pour piétons passant sous l'autoroute A4 au droit de la rue d'Esch
- Consolidation de l'ouvrage hydraulique de la Mess passant sous l'autoroute A4
- Démolition de l'ouvrage existant portant la N4 (rue d'Europe) sur la N13

La partie de l'échangeur lui-même a été initialement estimée à un montant total de 40.376.076,27€, regroupé comme suit :

- 02a : Échangeur de Pontpierre
- 02b : Bretelles – Terrassements, réseaux, voirie
- 02c : Bretelles – Murs de soutènement
- 02d : Ouvrages d'art 01 et 02 et élargissement de l'OA 1106 existant
- 02e : Mur de soutènement multifonctionnel

L'**échangeur de Pontpierre (02a)** avec le giratoire ovale et le réaménagement partiel de la route nationale N13, a été estimé initialement à un montant de 19.154.292,86€.

Les coûts réels sont actuellement estimés à un total de 28.749.511,27€ TVA comprise, ce qui correspond à un montant de 22.682.354,90€ TVA comprise (indice 845,51), entraînant un dépassement de 3.528.062,04€ TVA comprise (indice 845,51).

Ce dépassement est imputable à une hausse significative des prix. Tous ces travaux étaient prévus dans la phase 1, dont la soumission a été réalisée dans une période située après la pandémie de COVID-19 et durant le conflit en Ukraine, deux événements majeurs ayant eu un impact important sur les marchés mondiaux. Ces circonstances exceptionnelles ont provoqué une augmentation rapide et importante des prix des matières premières, des coûts de transport, ainsi que des ressources nécessaires à la réalisation du projet. La pandémie a perturbé les chaînes d'approvisionnement à l'échelle internationale, entraînant pénuries et retards, ce qui a fait augmenter les coûts. Parallèlement, la guerre en Ukraine a exacerbé cette situation, notamment par la hausse des prix de l'énergie et des matières premières stratégiques. Il y a aussi quelques travaux en plus qui n'étaient pas prévus au départ dans le marché initial. Ces facteurs combinés expliquent le surcoût par rapport à la soumission initiale, reflétant l'évolution rapide et imprévue des conditions économiques et des prix dans ce contexte exceptionnel.

Ramené à l'indice actuel, le dépassement est de **4.857.652,03€** TVA comprise (indice 1164,15).

Les **bretelles (02b)** comprenant les terrassements, réseaux et voirie ont été estimées initialement à un montant de 3.645.184,22€.

Les coûts réels sont actuellement estimés à un total de 10.601.712,42 €, ce qui correspond à un montant de 8.040.919,56 € TVA comprise (indice 845,51), entraînant un dépassement de 4.395.735,34€ TVA comprise (indice 845,51).

Ramené à l'indice actuel, le dépassement est de **6.052.317,88€** TVA comprise (indice 1164,15).

Cette hausse très importante s'explique d'un côté par une sous-estimation du volume des masses de terrassement lors des estimations initiales du projet mais aussi de l'autre côté par des éléments imprévus rencontrés lors de l'exécution du chantier. Pour la reconstruction d'une partie de l'ouvrage sur la Mess, il a fallu effectuer des terrassements très profonds. De plus, des conditions géologiques défavorables ont été rencontrées, ce qui a complexifié les travaux. Par ailleurs, les fondations du dispositif de protection contre le bruit ainsi qu'un mur de soutènement supplémentaire le long d'une canalisation de gaz ont engendré un volume supplémentaire d'excavation.

En outre, des coûts supplémentaires sont intervenus pour le transport et le traitement du matériau destiné à être réutilisé derrière les murs de soutènement. En raison des propriétés géologiques défavorables, ce matériau a dû être traité avec du ciment avant son réemploi.

Enfin, les travaux liés à la déviation provisoire et définitive des réseaux ont également été sous-estimés, ce qui a contribué à l'augmentation globale des coûts.

Photo 1 : Terrassement en pianotage à cause de conditions géologiques défavorables (mai 2024)



Photo 2 : Phase 1 – Terrassement pour la bretelle d'accès en direction de Luxembourg (juin 2024)



Photo 3 : Phase 1 – Terrassement pour la reconstruction d'une partie de l'ouvrage sur la Mess (oct. 2024)



Les **murs de soutènement des bretelles (02c)** ont été estimés initialement à un montant de 8.238.623,88€.

Les coûts réels sont actuellement estimés à un total de 14.725.876,47 €, ce qui correspond à un montant de 11.116.431,86€ TVA comprise (indice 845,51), entraînant un dépassement de 2.877.807,98€ TVA comprise (indice 845,51).

Cette hausse s'explique notamment par la construction d'un mur supplémentaire le long du chemin rural, la nécessité de fondations renforcées pour les portiques, l'ouvrage sur la Mess bretelle axe 37, la sous-estimation du gunitage provisoire pour la construction des murs de soutènement dû aux conditions géologiques défavorables, ainsi que l'inévitable augmentation des coûts de construction, comme une grande partie de ces travaux étaient prévus dans la phase 1, dont la soumission a été réalisée dans une période située après la pandémie de COVID-19 et durant le conflit en Ukraine, deux événements majeurs ayant eu un impact important sur les marchés mondiaux. Ces circonstances exceptionnelles ont provoqué une augmentation rapide et importante des prix des matières premières et des coûts d'énergie.

Ramené à l'indice actuel, le dépassement est de **3.962.342,44€** TVA comprise (indice 1164,15).

Photo 4 : Mur de soutènement supplémentaire – Phase 1 – Bretelle de sortie en provenance d'Esch



Les **ouvrages d'art 01 et 02 et élargissement de l'OA 1106 existant (02d)** ont été estimés initialement à un montant de 7.448.138,86€ TVA comprise.

Étant donné que ces travaux étaient déjà tous terminés lors du vote de la loi, ces travaux ont été pris en compte avec leurs coûts réels.

Photo 5 : Construction de l'ouvrage d'art 02 de l'OA 1106 (février 2019)



Le mur de soutènement multifonctionnel, permettant à la fois d'intégrer des mesures de protection acoustique et de réduire l'emprise en direction des propriétés privées adjacentes, (02e) a été estimé initialement à un montant de 1.889.836,45€.

Les coûts réels sont actuellement estimés à un total de 2.927.228,68€, ce qui correspond à un montant de 2.309.480,64€ TVA comprise (indice 845,51), entraînant un dépassement de 419.644,20€ TVA comprise (indice 845,51).

Ce dépassement s'explique principalement par une sous-estimation des masses de terrassement et de remblais, ainsi que l'inévitable augmentation des coûts de construction. Tous ces travaux étaient prévus dans la phase 1, dont la soumission a été réalisée dans une période située après la pandémie de COVID-19 et durant le conflit en Ukraine, deux événements majeurs ayant eu un impact important sur les marchés mondiaux. Ces circonstances exceptionnelles ont provoqué une augmentation rapide et importante des prix des matières premières, des coûts de transport, ainsi que des ressources nécessaires à la réalisation du projet.

Ramené à l'indice actuel, le dépassement est de **577.791,86€** TVA comprise (indice 1164,15).

Photo 6 : Mur de soutènement multifonctionnel, permettant à la fois d'intégrer des mesures de protection acoustique et de réduire l'emprise en direction des propriétés privées adjacentes, – Phase 1 – Bretelle d'accès en direction de Luxembourg

rapid



Le coût total de l'échangeur Pontpierre & voirie autoroute est donc estimé à **51.597.325,81€** TVA comprise (indice 845,51). Ramené à l'indice actuel, le dépassement total est de **15.450.104,27€** TVA comprise (indice 1164,15).

*

3. MESURES D'APAISEMENT & MESURES COMPENSATOIRES

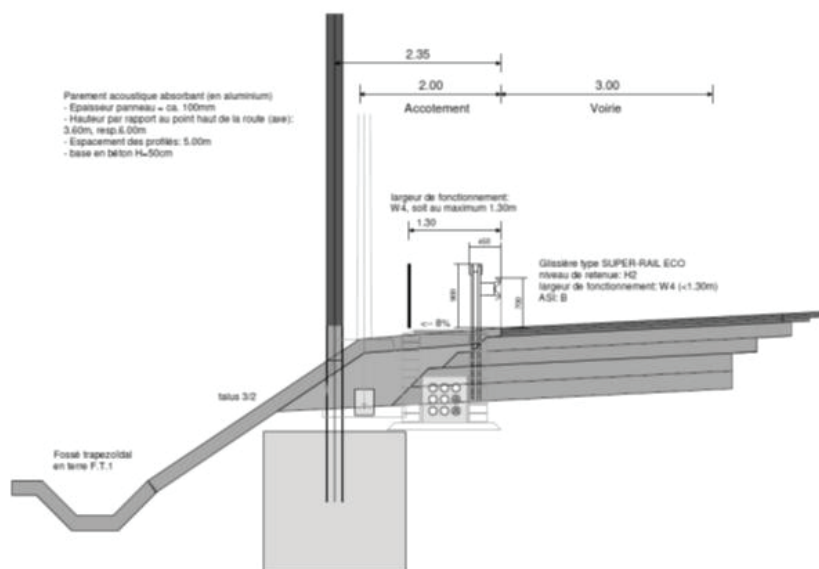
Les mesures antibruit (03a)

Une première étude de bruit avec une modélisation de la propagation du bruit a été faite en 2013. Cette étude avait comme but de déterminer l'impact du projet sur l'environnement et d'y optimiser des protections antibruit afin de limiter cet impact. En tout 4 variantes de protection reprenant différentes combinaisons de dispositifs antibruit ont été étudiées et on peut conclure que l'implantation des nouvelles protections permettra de réduire significativement l'impact actuel de la voirie adjacente.

En tout environ 15.000 m² d'écrans antibruit absorbants seront installés qui se répartissent comme suit sur les deux côtés de l'autoroute :

- Du côté ouest de l'autoroute, environ 930 m avec une hauteur variant de 3,60 m jusqu'à 6 m
- Du côté est de l'autoroute, environ 1.800 m avec une hauteur moyenne de 3,60 m et des parements acoustiques sur les murs des bretelles

Figure 4 : Détail de l'accotement avec écran antibruit



Le coût total des **écrans anti-bruit (03a)** a été estimé initialement à un montant de 4.339.241,66€.

Les coûts réels sont actuellement estimés à un total de 6.184.886,38 €, ce qui correspond à un montant de 4.720.359,49 € TVA (indice 845,51), entraînant un dépassement de 381.117,83€ TVA comprise (indice 845,51).

Ramené à l'indice actuel, le dépassement est de **524.746,39€** TVA comprise (indice 1164,15).

Ce dépassement s'explique principalement par une augmentation des prix. Tous ces travaux étaient prévus dans la phase 1, dont la soumission a été réalisée dans une période située après la pandémie de COVID-19 et durant le conflit en Ukraine, deux événements majeurs ayant eu un impact important sur les marchés mondiaux. Ces circonstances exceptionnelles ont provoqué une augmentation rapide et importante des prix des matières premières, des coûts de transport, ainsi que des ressources nécessaires à la réalisation du projet.

Le **réaménagement de la rue d'Europe (03b)** avait été initialement estimé à 501.987,81 €. Cependant, les coûts sont actuellement évalués à 750.000,00 €, correspondant à 544.717,18 € TVA comprise (indice 845,51), soit une augmentation d'environ 42.729,37 € TVA comprise.

Ramené à l'indice actuel, le dépassement est de **58.832,41€** TVA comprise (indice 1164,15).

Les **mesures compensatoires (03c)** ont été initialement estimées à un montant de 230.319,49€.

En raison des modifications apportées au projet, une nouvelle demande d'autorisation est en cours de préparation en collaboration avec l'ANF. Le coût des mesures compensatoires supplémentaires est estimé à 438.739,26 € TVA comprise (indice 845,51), ce qui représente un surcoût d'environ 208.419,78 € TVA comprise (indice 845,51).

Ramené à l'indice actuel, le dépassement est de **286.965,13€** TVA comprise (indice 1164,15).

Cette hausse significative s'explique principalement par un paiement additionnel de 178 978,00 € lié aux travaux effectués dans le bassin de rétention, qui n'avaient pas été prévus dans l'autorisation initiale. En outre, diverses modifications apportées au projet entraîneront des coûts d'indemnisation supplémentaires, estimés à environ 300 000 €, devant être versés à l'Administration de la Nature et des Forêts (ANF). Ces éléments combinés justifient le dépassement constaté sur le poste des mesures compensatoires.

La mise en conformité du **bassin de rétention (03d)** a été estimée à un montant de 923.421,33€.

Les coûts actuellement estimés s'élèvent à 2.160.027,89€ TVA comprise, ce qui correspond à un montant de 1.704.186,16€ TVA comprise (indice 845,51). Les coûts initialement estimés sont dépassés de **780.764,83 €** TVA comprise (indice 845,51).

Ramené à l'indice actuel, le dépassement est de **1.075.004,87€** TVA comprise (indice 1164,15).

Dans le cadre du réaménagement du bassin de rétention situé à proximité de l'autoroute, le nouvel exutoire a été conçu pour passer sous l'ancienne bretelle de sortie, laquelle devait initialement être mise hors service avant le début de cette phase des travaux. Cependant, en raison d'un ajustement du phasage du projet, réparti en trois phases, la nouvelle sortie autoroutière n'a pas été réalisée lors de la phase 1, comme prévu initialement. Par conséquent, la bretelle existante a dû rester en service, rendant impossible la réalisation d'un passage à ciel ouvert pour le nouveau collecteur. Afin de garantir la continuité de la sortie autoroutière, il a été décidé de procéder à un fonçage sous la bretelle autoroutière, entraînant des travaux supplémentaires non prévus dans le marché initial.

D'autre part ce dépassement s'explique par une augmentation des prix. Tous ces travaux étaient prévus dans la phase 1, dont la soumission a été réalisée dans une période située après la pandémie de COVID-19 et durant le conflit en Ukraine, deux événements majeurs ayant eu un impact important sur les marchés mondiaux. Ces circonstances exceptionnelles ont provoqué une augmentation rapide et importante des prix des matières premières, des coûts de transport, ainsi que des ressources nécessaires à la réalisation du projet.

Initialement non prévu dans le projet de loi, le **réaménagement de la rue de Mondercange (03e)** s'avère nécessaire puisque cette voie ne sera plus utilisée comme bretelle d'accès à l'autoroute suite à la transformation de l'échangeur de Pontpierre. Il est donc prévu de procéder à son réaménagement avant de la transférer à la commune.

Le coût estimé de ces travaux s'élève à 1.708.200,00 €, ce qui correspond à **1.240.647,84 € TVA comprise** (indice 845,51). Ces travaux seront intégrés à l'appel d'offres de la phase 3 du projet.

Ramené à l'indice actuel, le dépassement est de **1.708.200,00€ TVA comprise** (indice 1164,15).

Le coût total des mesures d'apaisement & mesures compensatoires est donc estimé à **8.648.649,92€ TVA comprise** (indice 845,51). Ramené à l'indice actuel, le dépassement total est de **3.653.748,81€ TVA comprise** (indice 1164,15).

Photo 7 : Rue de Mondercange – Bretelle d'accès à l'autoroute qui sera réaménagée



*

4. ÉTUDES

Pour l'ensemble des études et la gestion du projet, un montant de 7.126.487,40€ TVA comprise a été prévu par la loi. Ce montant comprend les études de construction, les études environnementales, les études topographiques, la direction des travaux et la coordination sécurité et santé du chantier.

Avec l'évolution du projet, le coût total des études est estimé à 7.294.203,00 € TVA comprise. Ce montant total se compose de deux parts. D'un part les coûts d'études qui s'élève à 4.384.660,00 €. D'autre part les coûts de direction de travaux et coordination sécurité et santé, qui s'élève à 2.909.543,00 €.

Les coûts supplémentaires d'études sont justifiés par la nécessité d'intégrer des analyses techniques spécifiques, notamment les études photovoltaïques, les études acoustiques complémentaires, l'étude de réaménagement de la rue de Mondercange, l'étude de modification de l'autorisation environnementale, ainsi que les études supplémentaires liées à l'OA93. Ces analyses sont essentielles pour assurer la conformité du projet dans son ensemble.

Le coût total des études est estimé à **7.294.203,00 €** TVA comprise.

Ramené à l'indice actuel, le dépassement est de **230.921,12€** TVA comprise (indice 1164,15).

*

5. ÉQUIPEMENTS ROUTIERS

Pour l'ensemble des équipements routiers, un montant de 575.798,72€ TVA comprise a été prévu dans la loi. Ce montant comprend le marquage, les panneaux de signalisation avec leurs fondations et les panneaux directionnels avec leurs fondations.

Les coûts des panneaux de signalisation du giratoire, y compris 4 potences, pour l'ensemble du projet sont estimés à un montant total de 431.417,61€ TVA comprise.

Les coûts relatifs aux aménagements complémentaires sont répartis comme suit :

- Les divers panneaux sont estimés à 50.000,00 € TVA comprise, couvrant l'achat et l'installation selon les normes en vigueur ;
- Les marquages au sol représentent un poste important à 300.000,00 € TVA comprise pour l'ensemble du projet ;
- Les équipements des portiques autoroutiers futurs sont évalués à 300.000,00 € TVA comprise pour leur fourniture et pose initiale ;
- Enfin, la signalisation provisoire, indispensable durant les phases de chantier, est budgétée à environ 60.000,00 € TVA comprise.

Ces estimations s'appuient sur une analyse détaillée des coûts d'achat des matériaux (panneaux en aluminium, supports galvanisés...), des frais de pose (main-d'œuvre, génie civil), ainsi que des exigences réglementaires et normes qualité, afin d'assurer un dimensionnement réaliste des postes concernés.

Le coût total des équipements routiers est donc estimé à **1.141.417,00 €** TVA comprise.

Ramené à l'indice actuel, le dépassement est de **348.622,02€** TVA comprise (indice 1164,15).

*

6. ÉLECTROMÉCANIQUE

Pour l'ensemble des équipements de la route nationale et de l'autoroute A4, un montant de 4.030.591,01€ TVA comprise a été prévu initialement dans la loi. Ce montant comprend l'éclairage, les câbles, la déviation des réseaux, les feux tricolores et les équipements du CITA pour la surveillance et gestion de l'autoroute et de l'échangeur.

Avec l'évolution du projet et en tenant compte des prix actuels, les coûts pour les réseaux, l'éclairage et les équipements électromécaniques ont été estimés à un montant total de 2.800.000,00 € TVA comprise.

Les coûts des installations des feux de signalisation pour l'ensemble du projet sont estimés à un montant total de 460.000,00 € TVA comprise.

Les coûts des équipements CITA sont actuellement estimés à 2.400.000,00 € TVA comprise. Ce montant total se compose de deux parts. Dans une première phase, les équipements nécessaires à la mise en service et à la surveillance de l'échangeur seront soumis à appel d'offres. Ces équipements sont estimés, selon le devis du dossier de soumission, à 1.932.792,03 € TVA comprise. Les 2.600.000,00€ TVA comprise restants sont nécessaires pour l'acquisition des deux portiques autoroutiers.

Le coût total des installations électromécaniques est donc estimé à **7.792.792,03 €** TVA comprise (indice 1164,15).

Ramené à l'indice actuel, le dépassement est de **2.243.227,24€** TVA comprise (indice 1164,15).

*

7. DIVERS ET IMPRÉVUS

Pour les divers et imprévus, un montant a été estimé à 2.086.292,05€ TVA comprise. Actuellement seules 2 des 3 phases sont en construction, le réaménagement de la rue de Mondercange, qui sera intégré dans la phase 3, est encore en phase d'étude.

Pour le stade actuel dans lequel se trouve le projet, et pour les raisons précédentes, il est recommandé de prévoir un montant de **6.200.00,00 € TVA comprise** (indice 1164,15), soit de **4.502.995,32 € TVA comprise** (indice 845,51), pour faire face aux aléas du chantier en cours.

Ramené à l'indice actuel, le dépassement est de **3.327.465,21 € TVA comprise** (indice 1164,15).

*

8. CONCLUSION

Le réaménagement de l'échangeur de Pontpierre, initialement financé par la loi du 9 septembre 2021, représente un projet structurant pour l'infrastructure routière locale, avec des travaux complexes comprenant la réalisation d'un giratoire ovale, plusieurs bretelles d'accès, ainsi que des mesures d'adaptation environnementales et de sécurité.

Toutefois, les évolutions techniques du projet et la conjoncture économique exceptionnelle, marquée notamment par la pandémie de COVID-19 et le conflit en Ukraine, ont engendré une augmentation significative des coûts. Ces facteurs ont affecté les prix des matières premières, les coûts de transport et la main-d'œuvre, conduisant à un dépassement substantiel du budget initialement prévu.

Le montant de la rallonge budgétaire imputable au Fonds des Routes s'élève à **18.271.141,37€ TVA comprise** (indice 845,51). Le montant total des prestations s'élève donc à **89.971.141,37€ TVA comprise**, arrondi à **90.000.000,00 € TVA comprise** (indice 845,51).

Ce montant correspond à la valeur 845,51 de l'indice semestriel des prix à la construction du 1^{er} avril 2021, tel que retenu dans le cadre de la loi du 9 septembre 2021.

Ramené à la valeur 1164,15 de l'indice semestriel des prix à la construction actuellement en vigueur, le montant du projet de loi relative au réaménagement de l'échangeur de Pontpierre imputable au Fonds des routes s'élève à **25.200.000,00 € arrondi et TVA comprise**.

Cela étant, le réaménagement de l'échangeur de Pontpierre pourra être poursuivi en tenant compte des éléments précités. Les budgets sollicités dans ce projet donneront au chantier les moyens pour en terminer les travaux, tout en plaçant le cadre dans le concept global.

Photo 8 : Échangeur de Pontpierre – Phase 1 & 2 – État d'avancement (juillet 2025)



Tous les travaux en cours peuvent ainsi être financés intégralement avec le budget disponible, garantissant la continuité et la bonne réalisation du projet dans les conditions prévues, sans impact sur le planning.

*

TEXTE DU PROJET DE LOI

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

Le Conseil d'État entendu ;

Vu l'adoption par la Chambre des Députés ;

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

Avons ordonné et ordonnons :

Art. 1^{er}.

Le Gouvernement est autorisé à adapter en termes réels les dépenses concernant la loi du 9 septembre 2021 relative au réaménagement de l'échangeur de Pontpierre situé sur l'autoroute A4.

Art. 2.

Les dépenses résultant de l'adaptation du projet visé par la loi du 9 septembre 2021 précitée ne peuvent dépasser la somme de 25 200 000 euros TVA comprise. Ce montant correspond à la valeur 1 164,15 de l'indice semestriel des prix à la construction au 1^{er} avril 2025. Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, ce montant est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix de la construction précité.

Art 3.

Les dépenses 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.

*

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Article 1^{er}.

L'augmentation des prix, le dépassement de quantités et l'adaptation du programme de travail rendent nécessaires les adaptations du budget de la loi du 9 septembre 2021 relative au réaménagement de l'échangeur de Pontpierre situé sur l'autoroute A4.

Article 2.

Cet article définit l'enveloppe budgétaire servant au financement par le biais des avoirs du Fonds des routes, rattaché à l'indice semestriel des prix de la construction valable au 1^{er} avril 2025 (valeur 1 164,15). 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.

*

FICHE FINANCIÈRE

Devis estimatif sommaire

Indice semestriel des prix de la construction au 1er avril 2025 à la valeur de 1164.15

Réf.	Libellé projet	Prestations suivant la loi du 9 septembre 2021	Total des prestations réalisées – Montant engagé décompté	Total des prestations en cours / à réaliser			Hausse exception- nelle des prix (Estimation)	Dépassements des prestations prévues (plus ou moins-value (Estimation)	Travaux complém- entaires (changement de pro- gramme) (Estimation)	Delta par rapport à la loi du 9 septembre 2021
		Montant voté	Montant engagé décompté	Montant engagé / Estimations						
				Indice	Indice 845.51	Indice 845.51				
01	Travaux préalables:									
01a	Construction nouvelle Aire de service direc- tion Esch-sur-Alzette, y compris élargisse- ment de l'autoroute	8 076 224.14	8 076 224.14				0.00	0.00	0.00	0.00
01b	Construction nouvelle Aire de service direc- tion Luxembourg-ville	2 252 753.18	2 252 753.18				0.00	0.00	0.00	0.00
01c	Déviation conduite Creos-Gaz	1 110 167.19	1 110 167.19				0.00	0.00	0.00	0.00
	Sous-total:	11 439 144.50	11 439 144.50							
02	Échangeur Pontpierre & voirie autoroute:									
02a	Échangeur de Pontpierre	19 154 292.86		28 749 511.27	1 071.67	22 682 354.90	2 822 449.63	317 525.58	388 086.82	3 528 062.04
02b	Bretelles – Terrassements, réseaux, voirie	3 645 184.22		10 601 712.42		8 040 919.56	1 098 933.83	2 197 867.67	1 098 933.83	4 395 735.34
02c	Bretelles – Murs de soutènement	8 238 623.88		14 725 876.47		11 116 431.86	1 582 794.39	287 780.80	1 007 232.79	2 877 807.98
02d	Ouvrages d'art 01 et 02 et élargissement de l'OA 1106 existant	7 448 138.86	7 448 138.86				0.00	0.00	0.00	0.00

Réf.	Libellé projet	Prestations suivant la loi du 9 septembre 2021	Total des prestations réalisées – Montant engagé décompté	Total des prestations en cours / à réaliser			Hausse exception-nelle des prix (Estimation)	Dépassements des prestations prévues (plus ou moins-valeur (Estimation)	Travaux complémen-taires (changement de pro-gramme) (Estimation)	Delta par rapport à la loi du 9 septembre 2021
		Montant voté	Montant engagé décompté	Montant engagé / Estimations						
					Indice	Indice 845.51				
02e	Mur de soutènement préalable au couloir multimodal	1 889 836.45	Indice 845.51				Indice 845.51	Indice 845.51	Indice 845.51	Indice 845.51
				2 927 228.68	1 071.67	2 309 480.64	272 768.73	83 928.84	62 946.63	419 644.20
	Sous-total:	40 376 076.27	7 448 138.86	57 004 328.84		44 149 186.95				11 221 249.55
03	Mesures d'apaisement & Mesures compensatoires:									
03a	Écrans anti-bruit	4 339 241.66		6 184 886.38		4 720 359.49	190 558.92	152 447.13	38 111.78	381 117.83
03b	Réaménagement route de l'Europe	501 987.81		750 000.00	1 164.15	544 717.18	0.00	0.00	42 729.37	42 729.37
03c	Mesures compensatoires	230 319.49		553 039.00		438 739.26	0.00	0.00	208 419.78	208 419.78
03d	Bassin de rétention – Mise en conformité	923 421.33		2 160 027.89	1 071.67	1 704 186.16	195 191.21	78 076.48	507 497.14	780 764.83
03e	Réaménagement rue de Mondercange			1 708 200.00	1 164.15	1 240 647.84	0.00	0.00	1 240 647.84	1 240 647.84
	Sous-total:	5 994 970.28		11 356 153.27		8 648 649.92				2 653 679.64
04	Études (études génie civil, travaux topographie, direction travaux, sécurité santé)									
		7 126 487.40		7 294 203.00	845.51	7 294 203.00	0.00	0.00	167 715.60	167 715.60
05	Équipements routiers (marquage, panneaux de signalisations, pan-neaux directionnels)									
		575 798.72		1 141 417.00	1 164.15	828 999.26	50 640.11	0.00	202 560.43	253 200.54

Réf.	Libellé projet	Prestations suivant la loi du 9 septembre 2021	Total des prestations réalisées – Montant engagé décompté	Total des prestations en cours / à réaliser			Hausse exception- nelle des prix (Estimation)	Dépassements des prestations prévues (plus ou moins-value (Estimation)	Travaux complémentaires (changement de programme) (Estimation)	Delta par rapport à la loi du 9 septembre 2021
		Montant voté	Montant engagé décompté	Montant engagé / Estimations			Indice 845.51	Indice 845.51	Indice 845.51	Indice 845.51
		Indice 845.51	Indice 845.51		Indice	Indice 845.51				
06	Électromécanique (éclairage, câbles, déviation réseaux, feux de circulation)	4 030 591.01		7 792 792.03	1 164.15	5 659 823.55	407 308.14	244 384.88	977 539.53	1 629 232.54
07	Divers et imprévus (sur les travaux en cours ou prévus)	2 086 292.05		6 200 000.00	1 164.15	4 502 995.32				2 416 703.27
	Total (non-arrondi):	71 629 360.23								
		71 700 000.00	18 887 283.36	90 788 894.13		71 083 858.01				18 271 141.37
				Travaux réalisés:		18 887 283.36				
				Travaux en cours / à réaliser:		71 083 858.01				
		71 700 000.00				89 971 141.37				18 271 141.37
				Arrondi à		90 000 000.00				Indice: 845.51
										25 156 827.51
										Indice: 1164.15
									Arrondi à	25 200 000.00

CHECK DE DURABILITÉ - NOHALTEGKEETSCHECK



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 :

La 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 au réaménagement de l'échangeur de Pontpierre situé sur l'autoroute A4

Remarque préliminaire: Il s'agit d'une 3e loi de financement, nécessaire pour adapter le budget de l'ensemble suite à diverses augmentations non couvertes par la loi du 9 septembre 2021 relative au réaménagement de l'échangeur de Pontpierre situé sur l'autoroute A4

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^{ème} 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

sans objet

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

☐ Oui ☒ Non

sans objet

5. Planifier et coordonner l'utilisation du territoire.

Points d'orientation
Documentation

☐ Oui ☒ Non

sans objet

6. Assurer une mobilité durable.

Points d'orientation
Documentation

☒ Oui ☐ Non

Le projet a été conçu de manière à héberger l'infrastructure du futur tram rapide, promouvant ainsi les moyens de transport publics.

7. Arrêter la dégradation de notre environnement et respecter les capacités des ressources naturelles.

Points d'orientation
Documentation

☐ Oui ☒ Non

sans objet

8. Protéger le climat, s'adapter au changement climatique et assurer une énergie durable.

Points d'orientation
Documentation

☒ Oui ☐ Non

Le projet a été conçu de manière à héberger l'infrastructure du futur tram rapide, promouvant ainsi les moyens de transport publics.

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

☐ Oui ☒ Non

sans objet

10. Garantir des finances durables.

Points d'orientation
Documentation

☐ Oui ☒ 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**

FICHE D'ÉVALUATION D'IMPACT MESURES LÉGISLATIVES, RÉGLEMENTAIRES ET AUTRES



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.

1. Coordonnées du projet

Intitulé du projet :	Projet de loi relative à l'adaptation du projet de construction relatif au réaménagement de l'échangeur de Pontpierre situé sur l'autoroute A4		
Ministre initiateur :	La Ministre de la Mobilité et des Travaux publics		
Auteur(s) :	Gilbert Schmit		
Téléphone :	24783328	Courriel :	gilbert.schmit@mmtf.etat.lu/procedure@mmtf.etat
Objectif du projet :	Adaptation budgétaire du projet de construction autorisé par la loi du 9 septembre 2021 relative au réaménagement de l'échangeur de Pontpierre situé sur l'autoroute A4		
Autre(s) Ministère(s) / Organisme(s) / Commune (s) impliqué(e)(s) :	Administration des ponts et chaussées		
Date :	19/03/2026		

2. Objectifs à valeur constitutionnelle

Le projet contribue-t-il à la réalisation des objectifs à valeur constitutionnelle ? ☐ Oui ☒ Non

Dans l'affirmative, veuillez sélectionner les objectifs concernés et veuillez fournir une brève explication dans la case «Remarques» indiquant en quoi cet ou ces objectifs sont réalisés :

☐ Garantir le droit au travail et veiller à assurer l'exercice de ce droit

☐ Promouvoir le dialogue social

☐ Veiller à ce que toute personne puisse vivre dignement et dispose d'un logement approprié

☐ Garantir la protection de l'environnement humain et naturel en œuvrant à l'établissement d'un équilibre durable entre la conservation de la nature, en particulier sa capacité de renouvellement, ainsi que la sauvegarde de la biodiversité, et satisfaction des besoins des générations présentes et futures

☐ S'engager à lutter contre le dérèglement climatique et œuvrer en faveur de la neutralité climatique

☐ Protéger le bien-être des animaux

☐ Garantir l'accès à la culture et le droit à l'épanouissement culturel

☐ Promouvoir la protection du patrimoine culturel

☐ Promouvoir la liberté de la recherche scientifique dans le respect des valeurs d'une société démocratique fondée sur les droits fondamentaux et les libertés publiques

Remarques :

3. Mieux légiférer

1) Chambre(s) professionnelle(s) à saisir / saisi(e)s pour avis ¹ :

- ☒ Chambre des fonctionnaires et employés publics
☒ Chambre des salariés
☒ Chambre des métiers
☒ Chambre de commerce
☒ Chambre d'agriculture

¹ Veuillez indiquer la/les Chambre(s) professionnelle(s) saisie(s) du projet sous rubrique suite à son approbation par le Conseil de gouvernement.

2) Autre(s) partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens, ...) à saisir / saisi(e)s pour avis : ☒ Oui ☐ Non

Si oui, laquelle / lesquelles :

Conseil d'Etat

Remarques / Observations :

3) En cas de transposition de directives européennes, le principe « la directive, rien que la directive » est-il respecté ?

☐ Oui ☐ Non ☒ N.a. ²

Si non, pourquoi ?

4) Destinataires du projet :

- Entreprises / Professions libérales :
 - Citoyens :
 - Administrations :

☐ Oui ☒ Non
☐ Oui ☒ Non
☒ Oui ☐ Non

5) 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 ☐ Non ☒ N.a. ²

Remarques / Observations :

6) Le projet contribue-t-il à la simplification administrative, notamment en supprimant ou en simplifiant des régimes d'autorisation et de déclaration existants, en réduisant les délais de réponse de l'administration, en réduisant la charge administrative pour les destinataires ou en améliorant la qualité des procédures ou de la réglementation ?

☐ Oui ☒ Non

Remarques / Observations :

7) Le projet en question contient-il des dispositions spécifiques concernant la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel ?

☐ Oui ☐ Non ☒ N.a. ²

Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?

8) Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée ? ☐ Oui ☐ Non ☒ N.a. ²

Si oui, lequel ?

Remarques / Observations :

² N.a. : non applicable.

4. Digitalisation et données

9) Y a-t-il une nécessité d'adapter un système informatique auprès de l'État (e-Government ou application back-office) ☐ Oui ☒ Non

Si oui, quel est le délai pour disposer du nouveau système ?

10) Le projet tient-il compte du principe « digital by default » (priorisation de la voie numérique) ? ☐ Oui ☒ Non

11) Le projet crée-t-il une démarche administrative qui nécessite des informations ou des données à caractère personnel sur les administrés ? ☐ Oui ☒ Non

Si oui, ces informations ou données à caractère personnel peuvent-elles être obtenues auprès d'une ou plusieurs administrations conformément au principe «Once only» ?

12) Le projet envisage-t-il la création ou l'adaptation d'une banque de données ? ☐ Oui ☒ Non

5. Égalité des chances (à remplir pour les projets de règlements grand-ducaux) ³

13) Le projet est-il :

- principalement centré sur l'égalité des femmes et des hommes ? ☐ Oui ☒ Non
- positif en matière d'égalité des femmes et des hommes ? ☐ Oui ☒ Non

Si oui, expliquez de quelle manière :

- neutre en matière d'égalité des femmes et des hommes ? ☒ Oui ☐ Non

Si oui, expliquez pourquoi :

- négatif en matière d'égalité des femmes et des hommes ? ☐ Oui ☒ Non

Si oui, expliquez de quelle manière :

14) Y a-t-il un impact financier différent sur les femmes et les hommes ? ☐ Oui ☐ Non ☒ N.a. ²

Si oui, expliquez de quelle manière :

³ Pour les projets de loi, il convient de se référer au point 1 « Assurer une inclusion sociale et une éducation pour tous. » du Nohaltegekeetscheck.

6. Projets nécessitant une notification auprès de la Commission européenne

- 15) **Directive « services » : Le projet introduit-il une exigence en matière d'établissement ou de prestation de services transfrontalière ?** ☐ Oui ☐ Non ☒ N.a. ²

Si oui, veuillez contacter le Ministère de l'Economie en suivant les démarches suivantes :

<https://meco.gouvernement.lu/fr/domaines-activites/politique-europeenne/notifications-directive-services.html>

- 16) **Directive « règles techniques » : Le projet introduit-il une exigence ou réglementation technique par rapport à un produit ou à un service de la société de l'information (domaine de la technologie et de l'information)?** ☐ Oui ☐ Non ☒ N.a. ²

Si oui, veuillez contacter l'ILNAS en suivant les démarches suivantes :

<https://portail-qualite.public.lu/content/dam/qualite/publications/normalisation/2017/ilnas-notification-infolyer-web.pdf>

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

20260731_Avis

N° 8745¹
CHAMBRE DES DÉPUTÉS

PROJET DE LOI
relative à l'adaptation du projet de construction
relatif au réaménagement de l'échangeur de Pontpierre
situé sur l'autoroute A4

* * *

AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT
(30.6.2026)

En vertu de l'arrêté du 7 mai 2026 du Premier ministre, le Conseil d'État a été saisi pour avis du projet de loi sous rubrique, élaboré par la 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 qu'un « check de durabilité – Nohaltegkeets-check ».

*

CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES

Le projet de loi sous avis a pour objet d'autoriser le Gouvernement à procéder à l'adaptation en termes réels des dépenses concernant la loi du 9 septembre 2021 relative au réaménagement de l'échangeur de Pontpierre situé sur l'autoroute A4.

L'enveloppe initialement fixée par la loi précitée du 9 septembre 2021 avait été fixée à un montant de 71 700 000 euros. L'adaptation ne peut pas dépasser la somme de 25 200 000 euros.

*

EXAMEN DES ARTICLES

Articles 1^{er} et 2

Le Conseil d'État recommande d'adapter l'enveloppe budgétaire en fonction de l'indice semestriel des prix à la construction le plus récent.

Articles 3 et 4

Sans observation.

*

OBSERVATIONS D'ORDRE LÉGISTIQUE

Article 2

À la première phrase, les mots « loi du 9 septembre 2021 précitée » sont à remplacer par les mots « loi précitée du 9 septembre 2021 » pour déplacer le mot « précitée » entre la nature et la date de l'acte visé. En outre, il y a lieu d'écrire en toutes lettres « taxe sur la valeur ajoutée ».

Article 3

Il y a lieu d'ajouter un point après l'indication du numéro d'article, pour écrire « **Art. 3.** » Cette observation vaut également pour l'article 4.

Ainsi délibéré en séance plénière et adopté à l'unanimité des 19 votants, le 30 juin 2026.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Pour le Président,
Le Vice-Président,
Alain KINSCH

20260827_Avis

Luxembourg, le 24 juillet 2026

Objet : Projet de loi n°8745¹ relative à l'adaptation du projet de construction relatif au réaménagement de l'échangeur de Pontpierre situé sur l'autoroute A4. (7134VHU)

*Saisine : Ministre de la Mobilité et des Travaux publics
(4 mai 2026)*

Avis de la Chambre de Commerce

Le projet de loi sous avis (ci-après le « Projet ») a pour objet d'apporter une rallonge financière dans le cadre du réaménagement de l'échangeur de Pontpierre, financé initialement par la loi du 9 septembre 2021 relative au réaménagement de l'échangeur de Pontpierre, situé sur l'autoroute A4² (ci-après la « loi du 9 septembre 2021 »).

En bref

- La Chambre de Commerce prend acte de l'adaptation de l'enveloppe financière du projet de réaménagement de l'échangeur de Pontpierre situé sur l'autoroute A4.
- Elle relève que le dépassement budgétaire résulte à la fois de l'évolution exceptionnelle du contexte économique et d'adaptations techniques nécessaires à la bonne réalisation de ce projet d'infrastructure.
- La Chambre de Commerce souligne donc l'importance d'une planification rigoureuse et d'un pilotage financier attentif des projets d'investissement publics de long terme.
- La Chambre de Commerce est en mesure d'approuver le projet de loi sous avis.

¹ [Lien vers le projet de loi sur le site de la Chambre des Députés](#)

² [Lien vers la loi du 9 septembre 2021 relative au réaménagement de l'échangeur de Pontpierre sur le site Legilux](#)

Considérations générales

Ce Projet a pour objet d'adapter l'enveloppe financière du projet de construction relatif au réaménagement de l'échangeur de Pontpierre situé sur l'autoroute A4.

La Chambre de Commerce rappelle l'importance d'infrastructures routières performantes, sûres et adaptées aux besoins de mobilité du pays. Dans un contexte marqué par une forte intensité des déplacements, notamment dans le sud du Luxembourg et sur les axes autoroutiers, la qualité du réseau routier constitue un facteur essentiel pour la mobilité des salariés, l'accessibilité des zones d'activités économiques et la fluidité des échanges.

Le réaménagement de l'échangeur de Pontpierre situé sur l'autoroute A4 s'inscrit dans cette logique. Il vise notamment à améliorer la configuration de l'échangeur, la sécurité des usagers et la fluidité du trafic, tout en intégrant des mesures d'apaisement et des mesures compensatoires. La Chambre de Commerce prend dès lors acte de la nécessité de permettre la poursuite et la finalisation de ce projet d'infrastructure, dont certaines phases sont déjà en cours d'exécution.

La Chambre de Commerce relève que le Projet ne remet pas en cause l'objet du projet d'infrastructure autorisé par la loi du 9 septembre 2021, mais porte principalement sur l'adaptation de son enveloppe financière. Le montant initialement voté de 71,7 millions d'euros, exprimé à l'indice 845,51 des prix de la construction, est désormais porté à 90 millions d'euros au même indice. Le dépassement en termes comparables s'élève ainsi à 18,27 millions d'euros. Ramené à l'indice semestriel des prix de la construction de 1.164,15 applicable au 1^{er} avril 2025, ce dépassement correspond à un montant arrondi de 25,2 millions d'euros, lequel constitue le plafond de l'autorisation de dépense supplémentaire fixé par l'article 2 du Projet.

La Chambre de Commerce relève que l'indice du 1^{er} avril 2025 retenu par les auteurs du Projet ne constitue plus l'indice semestriel des prix de la construction le plus récent disponible. L'indice d'avril 2026³ s'établit en effet à 1195,69, soit une progression d'environ 2,7% par rapport à celui retenu dans le Projet. Elle recommande alors, à l'instar du Conseil d'État, d'adapter cette enveloppe budgétaire sur la base du dernier indice semestriel publié.

La Chambre de Commerce note que les dépassements constatés résultent de plusieurs facteurs. Une partie importante de l'augmentation est liée à l'évolution exceptionnelle du contexte économique depuis l'adoption de la loi précitée, marquée notamment par le conflit en Ukraine, ainsi que la hausse des coûts des matières premières, de l'énergie et du transport. La Chambre de Commerce comprend que ces facteurs exogènes aient pu affecter de manière significative le coût d'un projet d'infrastructure d'une telle ampleur, dont l'exécution s'étale sur plusieurs années.

Elle relève toutefois que certains dépassements s'expliquent également par des adaptations techniques, des dépassements de quantités, des conditions d'exécution particulières rencontrées sur le chantier, ainsi que par des travaux complémentaires devenus nécessaires en cours de projet. À cet égard, la Chambre de Commerce estime qu'il importe de tirer les enseignements de ce projet pour les futurs investissements publics d'envergure, notamment en matière d'identification préalable des risques techniques et géologiques, d'actualisation régulière des estimations et de suivi budgétaire.

La Chambre de Commerce salue, dans ce contexte, la présentation détaillée de la fiche financière annexée au Projet, qui distingue les prestations déjà réalisées, les prestations en cours ou à réaliser, ainsi que les principaux facteurs expliquant le dépassement par rapport à la loi du 9 septembre 2021. Une telle transparence contribue à une meilleure compréhension de l'évolution

³ [Indice semestriel des prix de la construction - STATEC](#)

financière du projet et doit être encouragée pour l'ensemble des grands projets d'infrastructures publiques.

Plus généralement, la Chambre de Commerce souligne l'importance d'une planification rigoureuse et d'un pilotage financier attentif des projets d'investissement publics. Si des adaptations budgétaires peuvent s'avérer nécessaires, en particulier dans un contexte économique marqué par de fortes incertitudes, celles-ci doivent rester accompagnées d'une documentation claire des causes de dépassement, d'une évaluation régulière des risques et d'un suivi étroit de l'exécution des travaux.

* * *

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce est en mesure d'approuver le projet de loi sous avis.

VHU/DJI