

N° 5267²

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2003-2004

PROJET DE LOI**relative à l'adaptation budgétaire du projet de construction
d'une liaison routière avec la Sarre**

* * *

RAPPORT DE LA COMMISSION DES TRAVAUX PUBLICS

(19.4.2004)

La Commission se compose de: M. Nicolas STROTZ, Président-Rapporteur; MM. Jeannot BELLING, Niki BETTENDORF, Jean-Pierre KOEPP, Nico LOES, Mme Dagmar REUTER-ANGELSBURG, MM. Jos SCHEUER, John SCHUMMER, Fred SUNNEN, Lucien WEILER et Georges WOHLFART, Membres.

*

1. ANTECEDENTS

Le 30 décembre 2003, la Ministre des Travaux publics a déposé le projet de loi sous rubrique à la Chambre des Députés. Le projet était accompagné d'un exposé des motifs, du texte du projet de loi et du détail de la situation des engagements actuels relatif au projet de construction de la liaison routière en question. En date du 2 février 2004, le projet de loi a été transmis pour avis au Conseil d'Etat, qui a émis son avis le 16 mars 2004.

Dans la réunion du 14 janvier 2004, la Commission des Travaux publics a désigné son président M. Nicolas Strotz comme rapporteur du projet de loi sous rubrique. Lors de sa réunion du 25 mars 2004, la Commission a procédé à l'examen du texte et de l'avis du Conseil d'Etat. Le présent rapport a été analysé et adopté dans la réunion du 19 avril 2004.

Considérations générales et objet de la loi

La loi du 16 novembre 2001 relative à la construction d'une liaison routière avec la Sarre constitue l'acte législatif national spécifique au sens de l'article 1er, paragraphe 5 de la directive 85/337/CEE concernant l'évaluation des incidents de certains projets publics et privés sur l'environnement.

Dans son article 2, la loi du 16 novembre 2001 précitée prévoit que „Les dépenses occasionnées pour l'exécution des travaux ne peuvent dépasser la somme de 9.800.000.000 LUF, respectivement 242.935.000 euros, sans préjudice des hausses légales pouvant intervenir jusqu'à l'achèvement des travaux. Les dépenses sont imputables à charge des crédits du Fonds des Routes.“

Le présent projet de loi a pour objet d'autoriser le Gouvernement à adopter l'enveloppe financière arrêtée par la loi précitée.

Il s'est en effet avéré que suite à l'évolution du chantier, des dépenses supplémentaires, non couvertes par l'enveloppe financière autorisée par la loi du 16 novembre 2001, sont apparues. Le coût des travaux est actuellement estimé à 292.000.000.- euros, base indice des prix à la construction d'avril 2003. Le montant de 292.000.000.- euros a été évalué en tenant compte de la situation des engagements actuels, des estimations des travaux restants à engager et d'un montant pour imprévus et divers, notamment pour tenir compte de légers dépassements constatés lors des décomptes. A noter que les coûts indiqués ne concernent que les coûts liés à l'exécution des travaux et ne comprennent pas les frais d'études, l'acquisition des emprises, la surveillance des travaux etc.

La dépense supplémentaire à autoriser s'élève à 49.065.000 euros et concerne les volets du programme de construction suivants:

1. Tunnel Markusberg: Génie civil:
 - 4 avenants ont été conclus portant sur un montant total de: 6.700.000 €
 - 1 marché de gré à gré pour l'aménagement de galeries de liaison supplémentaires: 2.700.000 €
2. Equipements électromécaniques du tunnel Markusberg: 7.100.000 €
3. Mise en oeuvre d'une couche de roulement en enrobé clair pour les tunnels de Markusberg, Mondorf et Frisange: 800.000 €
4. Mise en peinture des tunnels Markusberg, Mondorf et Frisange: 1.750.000 €
5. Renforcement de la ventilation du tunnel de Mondorf: 900.000 €
6. Aménagement d'un P&R à Frisange dans le cadre des mesures compensatoires: 1.290.000 €
7. Aménagement du rond-point à Hellange à la sortie de l'échangeur de Hellange: 750.000 €
8. Réalisation du By-pass entre Hellange et Frisange avec rond-point provisoire: 2.000.000 €
9. Dépassements de divers lots de terrassements (lot 4 et lot 17) par des prestations non prévues: 3.300.000 €
10. Incidents géologiques: 1.500.000 €
11. Les autres dépassements se répartissent sur pratiquement l'ensemble des lots avec à chaque fois des dépenses supplémentaires liées à la mise au point des détails du projet en cours d'exécution ou encore aux travaux accessoires, imprévisibles lors de l'élaboration du projet ainsi qu'à certaines sous-estimations du devis au stade de l'avant-projet ou se rapportant à des mesures compensatoires respectivement aux équipements de la voirie comme la signalisation, le marquage et les glissières de sécurité.

Un certain montant y est également inclus pour tenir compte de légers dépassements constatés lors des décomptes respectivement pour imprévus et divers: 20.275.000 €

En ce qui concerne le détail de la dépense supplémentaire, il est renvoyé à l'exposé des motifs du projet sous examen.

*

2. AVIS DU CONSEIL D'ETAT

En ce qui concerne les raisons de l'adaptation de l'enveloppe financière, le Conseil d'Etat peut admettre le caractère imprévu de certaines prestations, mais ne peut l'admettre pour d'autres (la signalisation, le marquage et les glissières de sécurité, certains équipements électromécaniques du tunnel Markusberg, mise en peinture des tunnels Markusberg, Mondorf et Frisange, renforcement de la ventilation de Mondorf notamment). Il estime que „de tels anomalies ou oublis inqualifiables sont intenable et surtout non conformes à une gestion responsable des deniers publics. Aussi la transparence des finances publiques et partant l'intérêt du contribuable exigent-ils que les départements et autres administrations compétentes et responsables agissent avec tout le sérieux nécessaire pour éviter de tels écarts en recourant à tous les moyens à leur disposition.“

Pour ces raisons, le Conseil d'Etat espère que les dépenses actuellement arrêtées sont maintenant correctement évaluées. A l'exception des observations qui précèdent, le Conseil d'Etat peut marquer son accord avec le projet de loi sous examen.

La Commission des Travaux publics prend acte des vues critiques du Conseil d'Etat. Elle se rallie aux modifications rédactionnelles proposées.

*

3. TRAVAUX DE LA COMMISSION

Concernant la critique sévère du Conseil d'Etat sur les dépassements dans le cadre du projet de loi sous rubrique, la Commission des Travaux publics peut comprendre ses craintes, mais tient toutefois à souligner que bon nombre des dépassements du devis n'ont été que difficilement prévisibles, d'une part, à cause des problèmes d'ordre géologique et, d'autre part, par l'installation de mesures de sécurité supplémentaires.

Les responsables de l'Administration des Ponts et Chaussées ont insisté sur le fait que, selon une analyse récente d'experts étrangers, le tunnel Markusbiel est actuellement un des tunnels les plus sûrs en Europe. Rappelons à cet égard que les équipements techniques du tunnel ont été, en commun accord avec les responsables politiques et les administrations concernées, judicieusement adaptés aux exigences des nouvelles normes internationales édictées suite aux accidents survenus dans des tunnels routiers à l'étranger. L'aménagement de galeries de liaison supplémentaires, la télésurveillance du tunnel assurée par le CCT, l'installation d'un système de détection précoce par le biais de capteurs de la nouvelle génération, un système de sonorisation en cas d'incendie, les stations SOS aménagées tous les 133 mètres équipées de boutons-poussoirs afin de pouvoir transmettre manuellement un message d'alerte ainsi que le système d'extinction de feu supplémentaire autonome disposé dans les niches SOS ne sont que quelques mesures illustrant la sécurité du tunnel.

La Commission a également abordé le dossier du terrain appartenant à la famille Linster, et qui a été contourné pour une longueur de 1.300 mètres à partir de l'échangeur de Hellange. Il a été précisé que cette partie de route est comprise dans le montant du dépassement, alors que le terrain destiné à accueillir une station-service aux abords de l'autoroute ne l'est pas.

Dans le contexte de l'acquisition du terrain Linster pour cause d'utilité publique, il a été proposé d'étudier l'opportunité de légiférer en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique, afin de pouvoir introduire dans la législation luxembourgeoise le concept d'une *mise en possession provisoire* dans des délais raisonnables sans toutefois léser les intérêts des propriétaires.

*

4. COMMENTAIRE DES ARTICLES

Intitulé

Le Conseil d'Etat recommande de modifier l'intitulé du projet de loi. L'intitulé s'écrit comme suit:

„Projet de loi relative à l'adaptation budgétaire du projet de construction d'une liaison routière avec la Sarre“

Article 1er

Dans son commentaire relatif à l'article 1er, le Conseil d'Etat recommande d'introduire les articles 2 à 4 par l'abréviation usuelle en caractères gras et non souligné. Le Rapporteur précise que cette erreur matérielle a été redressée dans le document imprimé du 13 janvier 2004.

En ce qui concerne l'article 1er en tant que tel, le Conseil d'Etat recommande d'introduire cet article par l'abréviation usuelle „Art. 1er.“

La Commission se rallie à cette modification rédactionnelle.

Article 2

Dans son avis du 16 mars 2004, le Conseil d'Etat „recommande de remplacer le montant des dépenses prévu dans le texte gouvernemental par celui qui correspond à la dernière valeur connue de l'indice semestriel des prix de la construction au moment du vote de la loi“.

La Commission ne se rallie pas à la proposition du Conseil d'Etat. Elle considère en effet qu'en recalculant le total des dépenses sur base du dernier indice, le détail figurant dans le devis du projet de loi ne sera plus correct et ne correspondra plus au nouveau total. Tous les textes de loi afférents prévoient d'ailleurs systématiquement une adaptation automatique et semestrielle des dépenses à l'évolution de l'indice des prix de la construction.

En se référant à l'article 2 de la loi du 12 août 2003 relative à l'adaptation budgétaire du projet de construction d'un bâtiment pour le Centre de Recherche Public Henri Tudor et le Centre de Technologie de l'Education à Luxembourg-Kirchberg, le Conseil d'Etat recommande de libeller la première phrase de cet article comme suit: „Les dépenses engagées au titre de l'adaptation budgétaire visée à l'article 1er ne peuvent pas dépasser la somme de 49.065.000 euros.“

Dans la deuxième phrase, la Haute Corporation estime qu'il convient de remplacer le terme „à“ par „de“. La phrase se lit dès lors comme suit:

„Ce montant correspond à la valeur 575,85 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1er avril 2003.“

La Commission se rallie au Conseil d'Etat.

Article 3

L'article est sans observation.

Article 4

L'article est sans observation.

*

Compte tenu de ce qui précède, la Commission des Travaux publics recommande à la Chambre des Députés d'adopter le projet de loi dans la teneur qui suit:

*

TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

PROJET DE LOI

relative à l'adaptation budgétaire du projet de construction d'une liaison routière avec la Sarre

Art. 1er.– Le Gouvernement est autorisé à adapter en termes réels les dépenses concernant la loi du 16 novembre 2001 relative à la construction d'une liaison routière avec la Sarre.

Art. 2.– Les dépenses engagées au titre de l'adaptation budgétaire visée à l'article 1er ne peuvent pas dépasser la somme de 49.065.000.- euros. Ce montant correspond à la valeur 575,85 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1er avril 2003. 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 sont imputables à charge des crédits du fonds des routes.

Art. 4.– Par dérogation à l'article 12b) de la loi du 30 juin 2003 sur les marchés publics, la durée des contrats et marchés relatifs aux travaux, fournitures et services à exécuter en vertu de la présente loi peut excéder trois exercices, y non compris celui au cours duquel ils ont été conclus.

Luxembourg, le 19 avril 2004

Le Président-Rapporteur,
Nicolas STROTZ