



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 24 juillet 2025 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 pour l'aménagement de la transversale de Clervaux 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 30 juillet 2025

Le Premier ministre

Luc Frieden

La Ministre de la Mobilité
et des Travaux publics

Yuriko Backes



Projet de loi relative à l'adaptation du projet de construction pour l'aménagement de la transversale de Clervaux

-

Exposé des motifs



SOMMAIRE

1. Objectif	4
2. Préambule	4
2.1. Description du projet.....	6
2.1.1. Historique du projet.....	6
2.1.2. Description technique du tracé.....	6
2.1.2.1. Tracé en plan et profil en long.....	6
2.1.2.2. Liaison cyclable N18 – N7.....	7
2.1.3. Caractéristiques techniques.....	8
3. Lot 1 : Le giratoire de raccordement sur la N7	9
3.1. Descriptif général :.....	9
3.2. Travaux complémentaires :.....	9
3.3. Résumé :.....	9
4. Lot 2 : Viaduc Irbich.....	10
4.1. Descriptif général :.....	10
4.2. Travaux complémentaires :.....	10
4.3. Résumé :.....	10
5. Lot 3 : La section courante CR339 – N7/E421	11
5.1. Descriptif général :.....	11
5.2. Travaux complémentaires :.....	12
5.3. Résumé :.....	12
6. Lot 4 : Section courante N18 – CR339.....	13
6.1. Descriptif général :.....	13
6.2. Giratoire de raccordement à la N18, voirie et réseaux divers (section courante) et ouvrage biotope (Lot4b1).....	13
6.2.1. Partie 1 : Carrefour de raccordement à la N18 (giratoire) :.....	13
6.2.1.1. Descriptif général :.....	13
6.2.1.2. Travaux complémentaires :.....	13
6.2.2. Partie 2 : Voirie et réseaux divers (section courante) :.....	14
6.2.2.1. Descriptif général :.....	14
6.2.2.2. Travaux complémentaires :.....	14
6.2.3. Partie 3 : Ouvrage sur pilotis franchissant le biotope source.....	16
6.2.3.1. Descriptif général :.....	16
6.2.3.2. Travaux complémentaires :.....	16
6.2.4. Résumé lot 4b1 (Partie 1à 3) :	16
6.3. Partie 4 : Viaduc de la Clerve (Lot 4a2) :	17
6.3.1. Travaux complémentaires :.....	17
6.3.2. Résumé lot 4a2 (Partie 4):	17
6.4. Partie 5 : Viaduc Olëgrendchen (Lot 4a1) :	18
6.4.1. Travaux complémentaires :.....	18



6.4.2.	Résumé lot 4a1 (Partie 5) :	19
6.5.	Partie 6 : Barrage de compensation sur la Clerve (Lot 4b2) :	19
6.5.1.	Résumé lot 4b2 :	20
6.6.	Résumé général pour le lot 4 :	21
7.	Lot 5 : passage supérieur près du giratoire N7	22
7.1.	Descriptif général :	22
7.2.	Travaux complémentaires :	22
7.3.	Résumé :	24
8.	Voirie agricole (remembrement)	25
8.1.	Descriptif général :	25
8.2.	Résumé :	25
9.	Mesures compensatoires	26
9.1.	Descriptif général :	26
9.2.	Résumé :	26
10.	Travaux auxiliaires 3%.....	26
10.1.	Descriptif général :	26
10.2.	Résumé :	26
11.	Etudes et contrats d'ingénieurs,.....	26
11.1.	Descriptif général :	26
11.2.	Résumé :	26
12.	Conclusion	27
12.1.	Evaluation des coûts.....	27
12.2.	Résumé :	27

Image 1	Vue générale des tronçons	4
Image 2	Répartition des lots.....	5
Image 3	Rondpoint sur la N7.....	9
Image 4	Viaduc Irbich en direction de Reuler.....	10
Image 5	Vue sur le giratoire avec le CR 339.....	11
Image 6	Vue sur le pont Irbich.....	11
Image 7	Travaux de rehaussement du CR334.....	13
Image 8	Vue sur la section courante en direction de Clervaux	14
Image 9	Atténuateur de chocs.....	14
Image 10	Projet initial.....	15
Image 11	Projet modifié à la suite des contraintes environnementales.....	15
Image 12	Pose du rejet sous les voies de chemin de fer.....	16
Image 13	Vue sur le viaduc de la Clerve depuis le nouveau CR334.....	17
Image 14	Vue sur le viaduc Olëgrendchen depuis la PC21.....	18
Image 15	Coupe à travers du barrage - variante adaptée	20
Image 16	Vue sur l'ouvrage du lot 5 depuis le côté Marnach	22
Image 17	Vue sur l'ouvrage avec l'échafaudage en place.....	23
Image 18	Vue sur la stabilisation des rampes.....	23

1. Objectif

L'objet du présent projet de loi consiste à donner la base légale exigée par l'article 80 de la loi modifiée du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'État aux besoins en financement supplémentaire du projet de construction de la transversale de Clervaux.

Une première loi de financement relative à l'aménagement de la transversale de Clervaux (N18 - CR340 - N7) a été adoptée le 26 juillet 2018 par la Chambre des Députés et publiée le 7 septembre 2018. Les dépenses occasionnées par les travaux avaient été chiffrées au montant de 73.000.000 euros.

Le chantier d'aménagement de la transversale de Clervaux a démarré en 2015 (Lot1 Giratoire sur la N7 à Marnach) et se terminera avec la mise en service du barrage de compensation sur la Clerve.

Or, au cours de l'évolution du projet et des chantiers, divers travaux supplémentaires se sont avérés nécessaires et le programme de construction a été adapté et complété afin de répondre aux exigences des différentes autorisations environnementales.

S'y ajoute l'évolution du projet de construction d'un barrage de compensation sur la Clerve avec un ouvrage de régulation, dont le volume de rétention comporte 20 000m³. Cet ouvrage avait été sollicité par l'Administration de la gestion de l'eau dans le cadre de l'autorisation pour la construction du lycée de Clervaux.

Vu ce qui précède, une augmentation du budget pour la finalisation du programme de construction est désormais nécessaire.

2. Préambule

La transversale de Clervaux relie la N18 à la route Européenne E421 (N7) en contournant la ville de Clervaux par le Nord.

Celle-ci fait partie intégrante de la N18 et constitue un maillon essentiel d'un réseau routier de haut niveau de service de la région Nord du pays, présentant une structure triangulaire dont les côtés, convergeant à Wemperhaard, sont formés par la N12 à



Image 1 Vue générale des tronçons

l'Ouest ainsi que la E421/N7 à l'Est, et dont la N18 constitue la base dès lors complétée par la transversale de Clervaux.

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

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

Au niveau local et national, la transversale de Clervaux rattache la zone d'activités de Lentzweiler / Eselborn à la route Européenne E421 (N7) à l'Est en contournant la ville de Clervaux et déleste les routes à faible gabarit traversant les petits villages de la région.

Le projet d'aménagement de la transversale peut être divisé en deux tronçons avec, au total, 5 lots séparés.

Tronçon N7-CR340 :

- Lot 1 : le carrefour de raccordement à la N7/E421 ; les travaux ont débuté en août 2014 et ont été achevés en avril 2016 ;
- Lot 2 : le viaduc Irbich ; les travaux ont débuté en avril 2016 et ont été achevés en avril 2021 ;

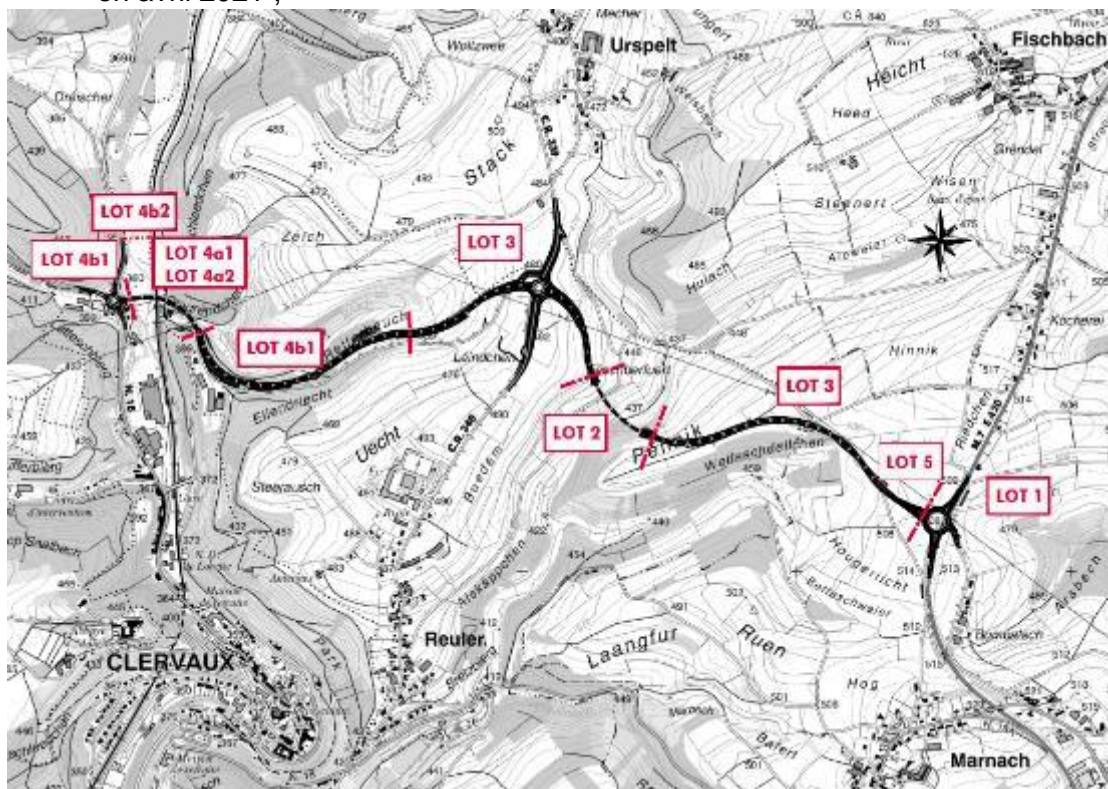


Image 2 Répartition des lots

- Lot 3 : la section courante entre le carrefour de raccordement du CR339 et le carrefour de raccordement à la N7 (carrefour non compris) ; les travaux ont débuté en janvier 2020 et ont été achevés en juin 2022.

Tronçon CR340-N18 :

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



les travaux ont débuté en janvier 2022 et, mis à part le barrage de compensation, ont été achevés en juin 2024.

- Lot 5 : le passage supérieur rétablissant la liaison entre les chemins vicinaux longeant la N7. Ce dernier sert également d'assise pour la PC7. Les travaux seront achevés pour l'été 2025.

2.1. Description du projet

2.1.1. Historique du projet

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

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

À la suite d'une étude de trafic menée en 2001, il a été proposé de prolonger cette nouvelle route jusqu'au carrefour N18/CR334 afin de réaliser un raccordement transversal N12-N7 via la N18 en contournant la ville de Clervaux par le Nord.

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

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

La transversale de Clervaux fait depuis lors partie des « Projets d'autoroutes et liaisons d'ordre supérieur » proposés dans le cadre de la stratégie globale pour une mobilité durable d'avril 2012 et fait également partie des mesures d'infrastructures routières proposées dans le cadre du Plan Directeur Sectoriel « Transports » (PST).

Le 29 juillet 2024, la transversale de Clervaux a été officiellement inaugurée.

2.1.2. Description technique du tracé

2.1.2.1. Tracé en plan et profil en long

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

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

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

La route présente une longueur d'environ 3,7 km et comporte 3 ouvrages d'art d'envergure, 3 ouvrages ponctuels, rétablissant d'une part les écoulements superficiels et servant d'autre part de passage pour petite faune, ainsi qu'un passage supérieur rétablissant la voirie secondaire connexe et la piste cyclable PC7.

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

La transversale de Clervaux est connectée à l'actuel point d'intersection entre la N18 et le CR334, qui est aménagé comme giratoire marquant l'entrée Nord de l'agglomération de Clervaux.



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

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

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

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

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

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

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

La route suit le relief topographique en bordure de la zone boisée Weifeschdellchen. La succession de remblais et de déblais a permis l'insertion de deux cadres servant d'ouvrages hydrauliques et de passages pour petite faune, ainsi que d'un passage supérieur rétablissant le chemin vicinal et la piste cyclable PC7 longeant la N7.

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

2.1.2.2. Liaison cyclable N18 – N7

L'aménagement de la transversale a également permis d'intégrer une liaison cyclable entre la N18 et la N7 (PC7b) empruntant l'itinéraire suivant :

- Insertion de la piste cyclable bidirectionnelle sur le trottoir de service des viaducs de la Clerve et Olegrëndchen du côté Sud sur une section de 0,36km de long (raccordement à l'itinéraire cyclable de la PC21) ;
- Passage de la piste cyclable par un chemin forestier existant, réaménagé localement et débouchant sur le CR339 (section de 0,49km) ;
- Balisage d'un itinéraire cyclable sur le CR339 longeant la transversale de Clervaux sur une section de 1,16km ;
- En amont du carrefour de raccordement du CR339, insertion de la piste cyclable bidirectionnelle sur l'accotement côté Sud de la transversale de Clervaux, séparée moyennant un dispositif de retenue sur une section de 0,54km de long jusqu'au croisement avec le CR340 ;
- Passage de la piste cyclable sur le côté Nord de la transversale de Clervaux à droite du croisement avec le CR340 avec insertion de la piste cyclable



bidirectionnelle sur l'accotement Nord et sur le trottoir de service du viaduc Irbich sur une section de 0,62km de long ;

- Passage de la piste cyclable sur le nouveau chemin agricole longeant la transversale de Clervaux du côté Nord sur une section de 1,06km de long jusqu'au point de raccordement avec la piste cyclable nationale PC7 qui enjambe la transversale de Clervaux moyennant le nouveau passage supérieur situé en amont du carrefour de raccordement à la N7.

2.1.3. Caractéristiques techniques

La transversale de Clervaux est une route en rase campagne dimensionnée pour une vitesse de base de 70 km/h à 90 km/h tenant compte de l'intégration de la route dans une zone à relief difficile.

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

La circulation sur la chaussée est limitée aux véhicules à moteur.

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

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

A droite de la montée depuis la N18 vers le CR340, la route dispose d'une voie additionnelle, sécurisant les manœuvres de dépassement.

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

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

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

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

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

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

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

3. Lot 1 : Le giratoire de raccordement sur la N7

3.1. Descriptif général :

Le lot 1 comprend la jonction à la N7, laquelle a été réalisée moyennant un giratoire qui marque non seulement le début de la transversale, mais aussi le début et la fin du futur tronçon sécurisé de la N7 entre Marnach et Hosingen. Le rond-point, d'un diamètre de 90m, comprend quatre points d'entrée et de sortie et donne également accès à la rue vicinale Bombatsch. Les travaux ont débuté en août 2014 et ont été achevés en septembre 2016.



Image 3 Rondpoint sur la N7

3.2. Travaux complémentaires :

Aucun

3.3. Résumé :

Les travaux étaient estimés à 1.652.866,62 € TTC.

Le montant final des travaux s'élève à 1.659.865,00 € TTC,

soit un **dépassement** de 6.998,38€ TTC (indice 779,82).

4. Lot 2 : Viaduc Irbich

4.1. Descriptif général :

Le lot 2 comprend l'ouvrage qui enjambe le vallon de l'Irbich. Il présente une longueur totale de 265m, composée de 7 travées (25m + 35m + 45m + 55m + 45m + 35m + 25m).

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

Le tablier présente une largeur globale de 13,87m, mesurée entre garde-corps. Ce gabarit intègre deux bandes de circulation, un trottoir de service et un trottoir réservé pour l'itinéraire cyclable N18 – N7 (PC7b).

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

Toutes les piles reposent sur des fondations superficielles.

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

Les travaux de construction du viaduc Irbich ont débuté en avril 2016 et ont été achevés en avril 2021.



Image 4 Viaduc Irbich en direction de Reuler

4.2. Travaux complémentaires :

Toutes les adaptations et modifications du projet qui sont survenues lors de l'exécution du projet, n'ont pas eu d'impact financier en raison d'une bonne gouvernance du projet.

4.3. Résumé :

Les travaux étaient estimés à 12.207.808,56 € TTC.

Le montant final des travaux s'élève à 11.326.178,11 € TTC,

soit une **économie** de 881.630,45 € TTC (indice 779,82).

5. Lot 3 : La section courante CR339 – N7/E421

5.1. Descriptif général :

Le lot 3 comprend la voirie entre le giratoire de la N7 et le viaduc Irbich, le giratoire construit à l'intersection de la transversale avec le CR339, ainsi que la voirie reliant ce dernier au viaduc Irbich.



Image 5 Vue sur le giratoire avec le CR 339

De plus, deux ouvrages hydrauliques, qui servent également de passage pour petite faune, ont été réalisés sous forme de cadres fermés en béton armé, réalisés de manière traditionnelle (coffrage, ferrailage, bétonnage sur place). Ces ouvrages permettent aux animaux sauvages de passer en toute sécurité en dessous de la nouvelle N18, contribuant ainsi à la réduction du risque d'accidents liés aux collisions entre véhicules et animaux.



Image 6 Vue sur le pont Irbich



5.2. Travaux complémentaires :

Lors des travaux de terrassement à droite du nouveau giratoire, il a été constaté que la quantité de roche à terrasser, nécessitant l'emploi de machines appropriées, était plus importante qu'initialement estimée.

De plus, une étude géotechnique complémentaire réalisée au cours des travaux a mis en évidence un risque d'instabilité d'un mâât de moyenne tension se trouvant à proximité du tranché. Des mesures complémentaires de stabilisation ont tout de suite été réalisées. Ceux-ci comprenaient la mise en place d'une paroi en pieux tangents et le renforcement d'un talus avec du béton projeté et des ancrages passifs.

Pour le stockage des matériaux excédentaires provenant des travaux de terrassement et afin d'éviter leur mise en décharge, trois dépôts ont été autorisés pour ce projet. Le plus grand de ces dépôts est celui au lieu-dit Pënnik se situant entre le rond-point Reuler et le rond-point sur la N7, dont le volume total est de 250.000 m³. Toutefois ce dépôt nécessite encore un remodelage avant le reboisement afin d'aplanir les pentes et de l'intégrer au mieux dans le paysage.

5.3. Résumé :

Les travaux étaient estimés à 15.631.000,00 € TTC.

Le montant final des travaux s'élève à 16.245.274,85 € TTC,

soit un **dépassement** de 614.274,85€ TTC (indice 779,82).

6. Lot 4 : Section courante N18 – CR339

6.1. Descriptif général :

Le lot 4 comprend les parties suivantes :

Partie 1 : Giratoire de raccordement à la N18	}	Lot 4b1
Partie 2 : Voirie et réseaux divers (section courante)		
Partie 3 : Ouvrage biotope		
Partie 4 : Viaduc de la Clerve		Lot 4a2
Partie 5 : Viaduc Olëgrendchen		Lot 4a1
Partie 6 : Barrage de compensation sur la Clerve		Lot 4b2

6.2. Giratoire de raccordement à la N18, voirie et réseaux divers (section courante) et ouvrage biotope (Lot4b1)

6.2.1. Partie 1 : Carrefour de raccordement à la N18 (giratoire) :

6.2.1.1. Descriptif général :

La partie 1 comprend la réalisation du raccordement au réseau routier existant à Clervaux moyennant un giratoire.

Pour ce faire, la Clerve a été déplacée et renaturée, et le CR334 réhaussé de 4m sur un tronçon de 200m. Les travaux de renaturation ont été réalisés en collaboration avec l'Administration de la gestion des eaux et sous la supervision d'un expert en écologie aquatique.



Image 7 Travaux de rehaussement du CR334

6.2.1.2. Travaux complémentaires :

Dans le cadre des travaux préparatifs, deux maisons à proximité du nouveau rond-point ont été démolies. Ces travaux n'étaient pas prévus dans le budget.

6.2.2. Partie 2 : Voirie et réseaux divers (section courante) :

6.2.2.1. Descriptif général :

La partie 2 des travaux comprend l'aménagement de la voirie entre le nouveau giratoire à l'intersection de la transversale et du CR 339 jusqu'au giratoire à l'entrée de la ville de Clervaux, ainsi que la construction d'un ouvrage pour enjamber un biotope source.

Sont également compris dans cette partie la sécurisation des talus avec des ancrages et du béton projeté, la pose des réseaux secs et d'assainissement, et la construction des bassins de rétention et des déshuileurs.



Image 8 Vue sur la section courante en direction de Clervaux

6.2.2.2. Travaux complémentaires :

En raison du rayon réduit du virage et afin d'augmenter d'avantage la sécurité des usagers, une glissière centrale, y compris deux atténuateurs de chocs, ont été installés entre l'ouvrage biotope source et le viaduc Olëgrendchen. En effet les voitures qui circulent à vitesse excessive ou lors de conditions météorologiques défavorables risquent d'être déportés sur la voie opposée.



Image 9 Atténuateur de chocs



De plus, vu que les conditions imposées au cours du chantier par différentes autorisations environnementales ne permettaient pas de réaliser le projet comme initialement planifié, plusieurs travaux complémentaires sont devenus nécessaires.

Afin de réduire l'impact sur la forêt existante, le CR339 existant n'a pas pu être déplacé comme initialement prévu. Vu la limite imposée par les contraintes environnementales et celle donnée par le tracé de la transversale, le CR339 se retrouve désormais en porte-à-faux au-dessous des mesures de stabilisation.

Forêt à préserver

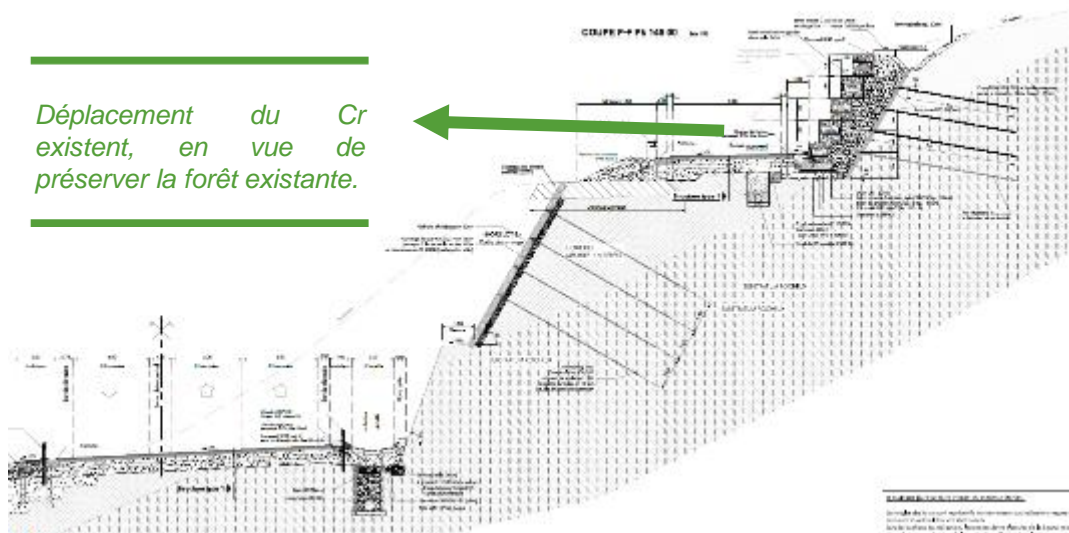


Image 10 Projet initial

Les corps de chaussée adjacents ont également été adaptés, et des glissières de sécurité à haut niveau de retenue ont été installées.

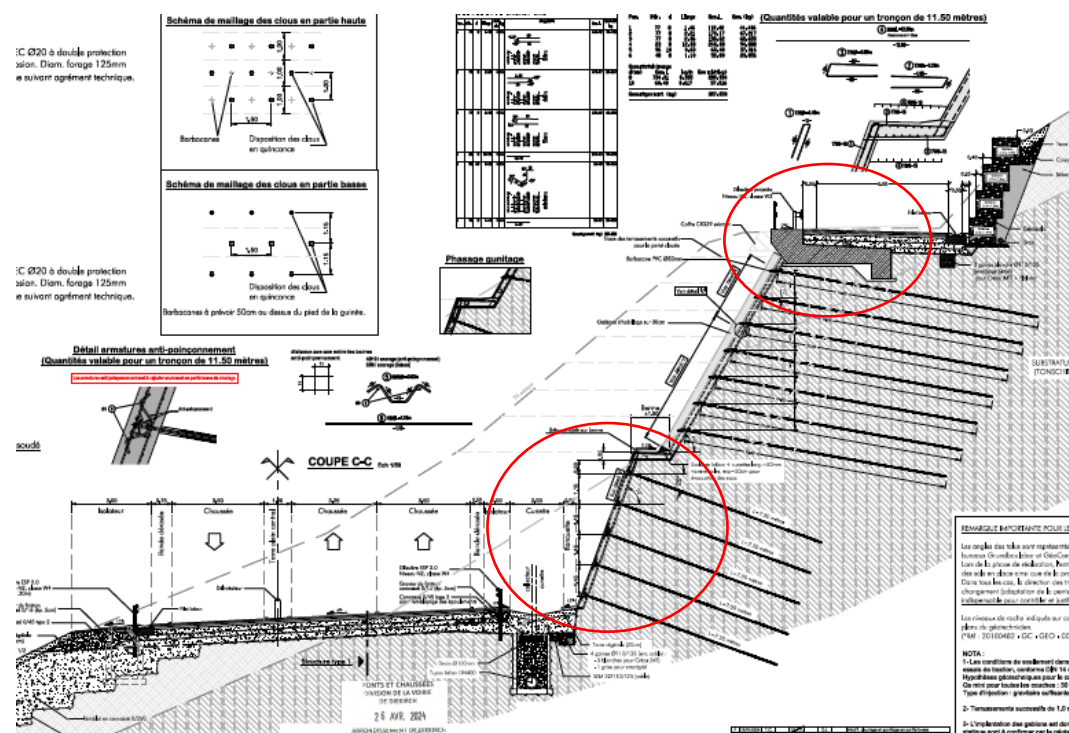


Image 11 Projet modifié à la suite des contraintes environnementales

De surcroît, pour la même raison, les pentes des talus sont devenues beaucoup plus raides, ayant eu comme conséquence une augmentation importante des zones à renforcer. Ces stabilisations de falaises devenues quasi-verticales ont été réalisées par ancrages passifs et du béton projeté.

Certains talus qui avaient été prévus sans traitement particulier, ont présenté des risques d'instabilité après les travaux de terrassement. Sans ces travaux supplémentaires de sécurisation avec des ancrages et du béton projeté, la sécurité de la N18 ne pouvait être garantie.

La conduite d'assainissement qui évacue les eaux des différents bassins vers la vallée de la Clerve a dû passer sous la ligne des chemins de fer existante. En raison d'une zone fortement marécageuse du côté de la rivière et d'un terrain fortement incliné de l'autre côté, un fonçage n'était pas réalisable. Les travaux de pose de la conduite ont été réalisés en enlevant les rails. En conséquence, la plateforme de la voie a dû être entièrement renouvelée et de nouveaux rails ont été posés.



Image 12 Pose du rejet sous les voies de chemin de fer

6.2.3. Partie 3 : Ouvrage sur pilotis franchissant le biotope source

6.2.3.1. Descriptif général :

La partie 3 comprend un ouvrage sur pilotis de 31,6m de long qui enjambe un biotope source en vue de protéger la faune et la flore. L'ouvrage en béton armé est composé de trois travées (8,80m + 14m + 8,80m) et repose sur des piles circulaires encastrées dans le tablier de l'ouvrage.

Le tablier présente une largeur globale de 16,50m mesurée entre garde-corps permettant d'intégrer trois bandes de circulation et deux trottoirs de service.

Le tablier est constitué d'une dalle en béton armé pleine et non précontrainte d'une épaisseur de 0,50m, renforcée par des sous-poutres longitudinales d'une épaisseur de 1,10m.

6.2.3.2. Travaux complémentaires :

Toutes les adaptations et modifications du projet qui sont survenues lors de l'exécution du projet, n'ont pas eu d'impact financier en raison d'une bonne gouvernance du projet.

6.2.4. Résumé lot 4b1 (Partie 1 à 3) :

Les travaux étaient estimés à 11.173.500,00 € TTC.

Le montant final des travaux s'élève à 16.337.692,86 € TTC,

soit un **dépassement** de 5.164.192,86 € TTC (indice 779,82).

6.3. Partie 4 : Viaduc de la Clerve (Lot 4a2) :

La partie 4 comprend le viaduc qui enjambe la vallée de la Clerve en présentant une longueur totale de 156m composée de 9 travées (16m + 20m + 20m + 18m + 12m + 18m + 20,30m + 16,70m + 15m). La hauteur maximale entre le tablier et le fond de la vallée est de l'ordre de 12m. L'ouvrage permet ainsi de franchir 3 voies de chemins de fer (gabarit minimum 6,50m), la Clerve ainsi que la piste cyclable PC21.

Le tablier présente une largeur globale de 18,37m, mesurée entre garde-corps, permettant d'accueillir trois bandes de circulation et deux trottoirs, dont l'une est réservée à la nouvelle liaison cyclable PC7b (N18 – N7).

L'ouvrage est de type semi-intégral, se caractérisant par des piles encastrées dans le tablier, ainsi que des appuis et joints traditionnels à droite des deux culées. Le point fixe de l'ouvrage dans le sens longitudinal se trouve à mi-longueur de l'ouvrage. Le point fixe est réalisé à l'aide d'une double pile en forme de « V » encastrée dans le tablier.

L'ensemble de l'ouvrage repose sur des piles circulaires de hauteurs variant entre 10m et 12m. A l'exception de la pile en « V », tous les appuis (piles et culées) sont fondés sur des fondations profondes (pieux forés en béton armé). Les charges de trafic sont reprises par un tablier plein précontraint dans le sens longitudinal et transversal.



Image 13 Vue sur le viaduc de la Clerve depuis le nouveau CR334

6.3.1. Travaux complémentaires :

Toutes les adaptations et modifications du projet qui sont survenues lors de l'exécution du projet, n'ont pas eu d'impact financier en raison d'une bonne gouvernance du projet.

6.3.2. Résumé lot 4a2 (Partie 4):

Les travaux étaient estimés à 10.647.000,00 € TTC.

Le montant final des travaux s'élève à 10.521.714,72 € TTC,

soit une **économie** de 125.285,28 € TTC (indice 779,82).

6.4. Partie 5 : Viaduc Olëgrendchen (Lot 4a1) :

La partie 5 comprend le viaduc Olëgrendchen, ainsi que les travaux pour le tronçon de route intermédiaire, dont la réalisation d'un mur de soutènement et la stabilisation d'un talus haut de 8m.

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

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

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

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

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

L'ouvrage est fondé sur des fondations profondes.

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



Image 14 Vue sur le viaduc Olëgrendchen depuis la PC21

6.4.1. Travaux complémentaires :

Le dépassement du budget s'explique par le fait que les travaux ont été mis en adjudication pendant la pandémie du Covid, avec des prix plus élevés pour les matières premières et pour l'énergie. Le résultat de l'adjudication dépassait de 25% le montant du devis.

6.4.2. Résumé lot 4a1 (Partie 5) :

Les travaux étaient estimés à 5.674.500,00 € TTC.

Le montant final des travaux s'élève à 6.718.077,78 € TTC,

soit un **dépassement** de 1.043.577,78 € TTC (indice 779,82).

6.5. Partie 6 : Barrage de compensation sur la Clerve (Lot 4b2) :

La partie 6 comprend la construction d'un barrage de compensation sur la Clerve.

Les études hydrauliques dans la vallée de la Wiltz/Clerve dans l'emprise du nouveau Lycée Edward Steichen ont entraîné plusieurs mesures à prendre pour la gestion des hautes eaux dans l'autorisation Eau. Une de ces mesures de compensation consiste dans l'aménagement d'un barrage pour la retenue d'un volume d'eau de 20.000 m³ à réaliser en amont du Lycée Edward Steichen. Le volume de rétention est généré par la construction d'une digue de retenue (dénommé barrage) avec ouvrage de régulation d'une hauteur d'environ 4m et d'une longueur d'environ 120m. La digue sera aménagée de manière à n'avoir aucun effet négatif sur la continuité écologique du cours d'eau Wiltz/Clerve.

Lors de l'élaboration de la loi de financement, les études détaillées n'étaient pas encore finalisées. Toutefois lors de l'élaboration de ces études, il s'est avéré que le remblai ferroviaire longeant la rétention devra être étanchéifié afin d'éviter des infiltrations d'eau qui pourraient détremper l'assise ferroviaire en cas de crue. Ce voile en argile d'une profondeur de 10m, ainsi que l'étanchéification des talus du remblai ferroviaire seront réalisés sur une longueur de 575m. S'y ajoute l'inaccessibilité de ces zones de travail et le fait que ces dernières se trouvent dans une zone marécageuse, ce qui rend nécessaire la construction d'un ouvrage provisoire pour la réalisation desdits travaux.

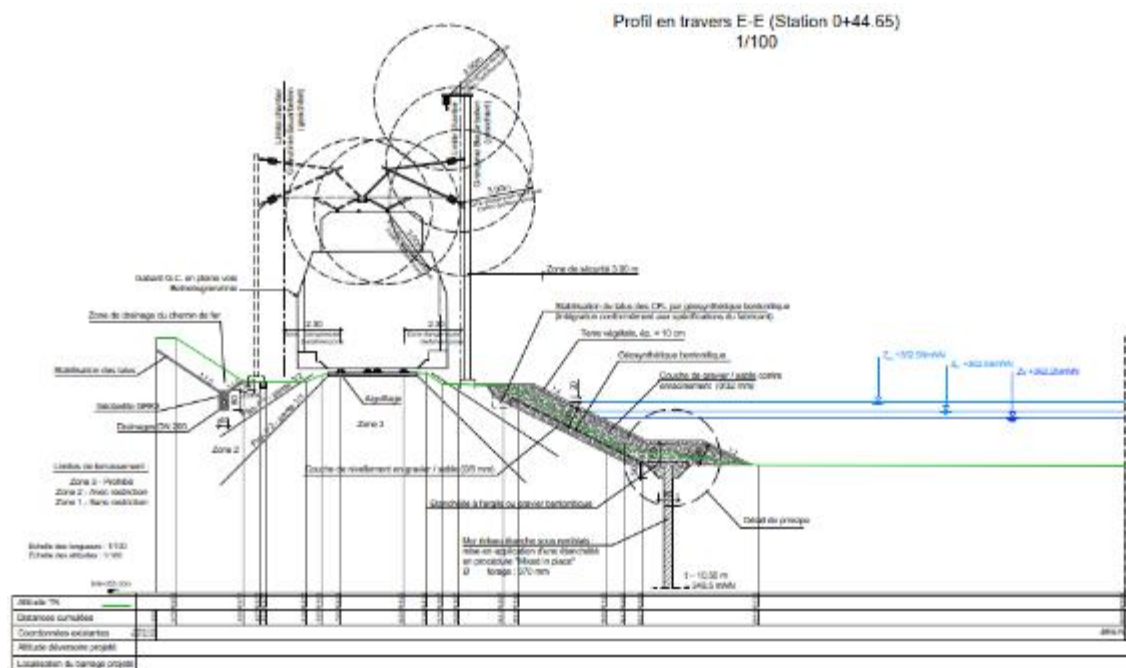


Figure 1 Coupe à travers de l'assise ferroviaire

De plus, les études géologiques détaillées ont mis en évidence que le dessous du futur barrage est trop perméable. Afin de bloquer le passage des eaux d'infiltrations, un rideau étanche, allant jusqu'à une profondeur de 9m, doit être construit. Ce rideau sera réalisé avec des pieux sécants lesquels remplaceront le corps étanche en argile initialement prévu.

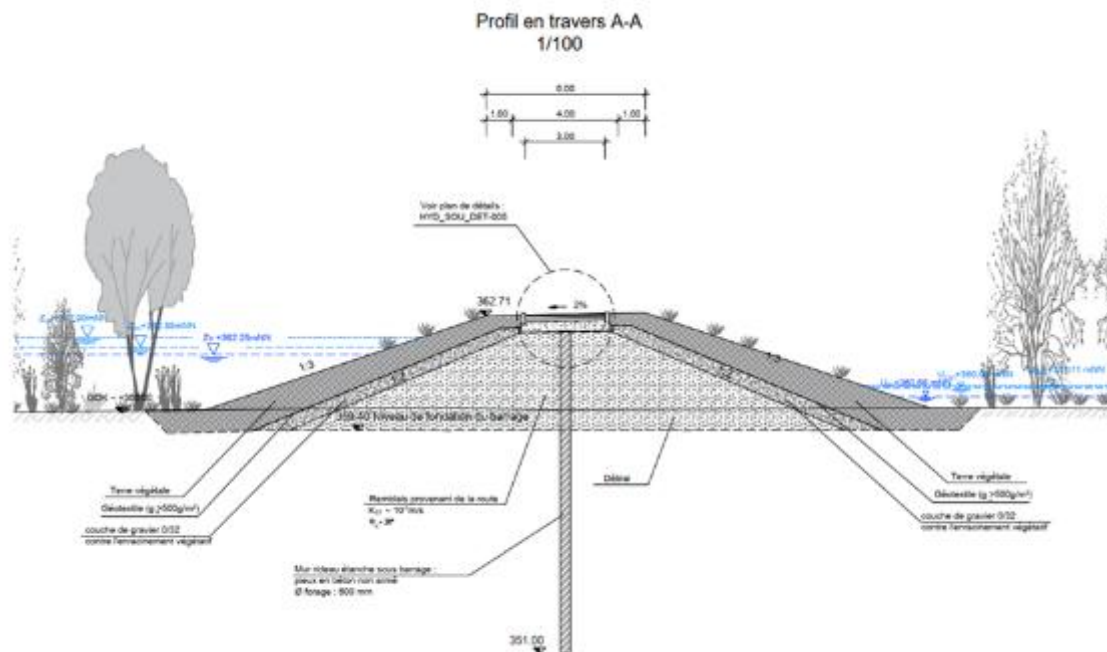


Image 15 Coupe à travers du barrage - variante adaptée

6.5.1. Résumé lot 4b2 :

Les travaux étaient estimés à 1.989.000,00 € TTC.

Le montant **estimé** des travaux s'élève à 6.410.636,86 € TTC, soit un **dépassement** de 4.421.636,86 € TTC (indice 779,82).



6.6. Résumé général pour le lot 4 :

Les travaux étaient estimés à 29.484.000,00 € TTC.

Le montant final des travaux s'élève à 39.988.122,23 € TTC,
soit un **dépassement** de 10.504.122,23 € TTC (indice 779,82).

Partie	Montant estimé	Economie ou dépassement	Montant final des travaux
Partie 1 : Giratoire de raccordement à la N18 Partie 2 : Voirie et réseaux divers (section courante) Partie 3 : Ouvrage biotope	11.173.500,00 €	-5.164.192,86 €	16.337.692,86 €
Partie 4 : Viaduc de la Clerve	10.647.000,00 €	+125.285,28 €	10.521.714,72 €
Partie 5 : Viaduc Olëgrendchen	5.674.500,00 €	-1.043.577,78 €	6.718.077,78 €
Partie 6 : Barrage de compensation	1.989.000,00 €	-4.421.636,86 €	6.410.636,86 €
Total	29.484.000,00 €	-10.504.122,23 €	39.988.122,23 €

7. Lot 5 : passage supérieur près du giratoire N7

7.1. Descriptif général :

Le passage supérieur se situe à proximité du carrefour de raccordement de la transversale de Clervaux à la N7. L'ouvrage permet de rétablir la voirie vicinale longeant la N7 du côté Ouest. Cette voirie est empruntée notamment par la piste cyclable nationale PC7. L'ouvrage franchit la transversale avec une portée unique de 41m et présente une largeur de 8.50m, mesurée entre garde-corps. La largeur libre carrossable est volontairement limitée à 5m.



Image 16 Vue sur l'ouvrage du lot 5 depuis le côté Marnach

7.2. Travaux complémentaires :

Lors de la présentation du projet de loi en 2018, les études pour l'ouvrage en question étaient encore très sommaires. Afin d'intégrer au mieux la nouvelle piste cyclable nationale PC7, ainsi que pour l'installation des glissières suivant les règles de l'art, le tablier a été élargi d'environ 2m afin de répondre à cette nouvelle demande.

De plus, à la suite de l'ouverture partielle de la transversale, la hauteur de l'ouvrage a été augmentée de 50cm afin de pouvoir installer les étalements provisoires pour le coffrage sans restriction majeure pour le trafic routier. Cette démarche a toutefois eu comme conséquence certaines adaptations au niveau des culées, ainsi qu'un rehaussement du profil des chemins vicinaux.



Image 17 Vue sur l'ouvrage avec l'échafaudage en place



Image 18 Vue sur la stabilisation des rampes

S'y ajoute la stabilisation des rampes d'accès donnant accès au nouvel ouvrage avec de la terre armée. Ceci afin de respecter les nouvelles limites parcellaires du remembrement.

Le plus grand dépassement est toutefois dû au fait que les travaux ont été mis en adjudication pendant la période post Covid, avec des prix très élevés pour les matières premières et pour l'énergie.



7.3. Résumé :

Les travaux étaient estimés à 766.350,00 € TTC.

Le montant final des travaux s'élève à 1.672.867,84 € TTC,
soit un **dépassement** de 906.517,84 € TTC (indice 779,82).



8. Voirie agricole (remembrement)

8.1. Descriptif général :

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

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

Dans ce cadre, un certain nombre de petits ponts ont également été construits.

8.2. Résumé :

Les travaux étaient estimés à 1.820.657,33 € TTC.

Le montant final des travaux s'élève à 1.478.867,20 € TTC,
soit une **économie** de 341.790,13 € TTC (indice 779,82).



9. Mesures compensatoires

9.1. Descriptif général :

Afin d'intégrer au mieux la nouvelle route dans son environnement, de nombreuses mesures ont été planifiées, par exemple, la construction de passages pour la petite faune dans le lot 3 et la réalisation d'un ouvrage biotope source dans le lot 4b1.

De plus, de nombreuses petites mesures ont été réalisées, afin de répondre aux exigences des autorisations environnementales, à savoir :

- Les dépôts de terres excédentaires ont été aménagés de façon à permettre une exploitation agricole.
- Dans la vallée de l'Irbich, les prés ont été clôturés sur plusieurs kilomètres et un abri à bétail a été installé afin que ceux-ci puissent être exploités de manière extensive.
- Des haies ont été plantées sur les crêtes autour du nouveau rond-point, ainsi que sur les merlons le long de la section courante.
- Des arbres ont été plantés le long de différents tronçons.

9.2. Résumé :

Les travaux étaient estimés à 585.000,00 € TTC.

Le montant final des travaux s'élève à 618.139,17 € TTC,

soit un **dépassement** de 33.139,17 € TTC (indice 779,82).

10. Travaux auxiliaires 3%

10.1. Descriptif général :

Pour les travaux auxiliaires, une réserve de 3% du montant total des travaux était prévue.

10.2. Résumé :

Les travaux étaient estimés à 1.864.430,47 € TTC.

Le montant final des travaux s'élève à 1.658.028,39 € TTC,

soit une **économie** de 206.402,09 € TTC (indice 779,82).

11. Etudes et contrats d'ingénieurs,

11.1. Descriptif général :

Les coûts pour les études de planification, d'exécution, ainsi que pour la surveillance des travaux étaient compris dans l'enveloppe budgétaire.

11.2. Résumé :

Les études étaient estimées à 8.961.695,82 € TTC.

Le montant final des études s'élève à 8.324.113,32 € TTC,

soit une **économie** de 637.582,51 € TTC (indice 779,82).



12. Conclusion

12.1. Evaluation des coûts

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

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

Les coûts suivants sont compris dans l'enveloppe budgétaire :

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

12.2. Résumé :

En raison des motifs mentionnés ci-avant, une rallonge financière s'avère nécessaire par rapport à la loi du 7 septembre 2018 relative à l'aménagement de la transversale de Clervaux (N18-CR340-N7).

Le montant de cette rallonge, imputable sur les avoirs du Fonds des Routes, atteint 10.000.000,00 € TTC (indice 779,82) par rapport au montant initial de 73.000.000,00 € TTC.

Le montant total s'élève désormais à 83.000.000,00 € TTC. Ce montant se base sur la valeur 779,82 de l'indice semestriel des prix à la construction du 1^{er} octobre 2017, tel qu'adopté dans le cadre de la loi du 7 septembre 2018.

Ramené à la valeur actuelle de 1149,68 de l'indice semestriel des prix à la construction (octobre 2024), le montant total de la rallonge s'élève à 14.800.000,00 € TTC.



TEXTE DU PROJET DE LOI

Projet de loi relative à l'adaptation du projet de construction pour l'aménagement de la transversale de Clervaux

Nous Henri, 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 :

Article 1er.

Le Gouvernement est autorisé à adapter en termes réels les dépenses concernant la loi du 7 septembre 2018 relative à l'aménagement de la transversale de Clervaux (N18-CR340-N7).

Article 2.

Les dépenses résultant de l'adaptation du projet visé par la loi précitée du 7 septembre 2018 ne peuvent pas dépasser la somme de 14.800.000 euros. Ce montant correspond à la valeur 1.149.68 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1^{er} octobre 2024. 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.

Article 3.

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

Article 4.

Les travaux visés par les dépenses à l'article 1^{er} sont déclarés d'utilité publique.



COMMENTAIRE DES ARTICLES

Article 1er.

L'adaptation du programme de construction rend nécessaire une adaptation de l'enveloppe budgétaire de la loi du 7 septembre 2018 relative à l'aménagement de la transversale de Clervaux (N18-CR340-N7).

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 1^{er} octobre 2024 (valeur 1149.68). 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 avoirs du Fonds des routes.

Article 4.

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



FICHE FINANCIÈRE

		Montant devis indice loi (sep. 2018)	Nouv. devis recalculé sur indice loi (prévisionnel E) ou suivi fin.	Δ (b-e)	Montant rallonge indice actuel (oct. 2024)
		ttc			
	indice	779,82	variable		1149,68
		b	e	f	
Lot 1	Carrefour de raccordement sur N7 (giratoire)	1 652 866,62	1 659 865,00	- 6 998,38	
Lot 2	Viaduc Irbich	12 207 808,56	11 326 178,11	881 630,45	
	Partie 1: Ouvrage d'art, voirie et réseaux divers	12 207 808,56	11 326 178,11	881 630,45	
Lot 3	Section courante CR339 - N7/E421	15 631 000,00	16 245 274,85	- 614 274,85	
	Partie 1: Ouvrage d'art, voirie et réseaux divers	15 631 000,00	16 245 274,85	- 614 274,85	
Lot 4	Section courante N18 - CR339	29 484 000,00	39 988 122,23	- 10 504 122,23	
	Lot4b1	11 173 500,00	16 337 692,86	- 5 164 192,86	
	Partie 1: Carrefour de raccordement sur N18 (giratoire)	1 755 000,00	147 676,74	1 607 323,26	
	Partie 2: Voirie et réseaux divers (section courante)	7 722 000,00	16 190 016,12	- 8 468 016,12	
	Partie 3: Ouvrage biotope	1 696 500,00	-	1 696 500,00	
	Partie 4: Viaduc de la Clerve (lot4a2)	10 647 000,00	10 521 714,72	125 285,28	
	Partie 5: Viaduc Olegrëndchen (lot4a1)	5 674 500,00	6 718 077,78	- 1 043 577,78	
	Partie 6: Barrage de compensation (lot4b2)	1 989 000,00	6 410 636,86	- 4 421 636,86	
Lot 5	Passerelle supérieur près giratoire N7 (Ouvrage de liaison entre la PC21 et la PC "skyline")	766 350,00	1 672 867,84	- 906 517,84	
	Partie 1: Ouvrage d'art	766 350,00	1 672 867,84	- 906 517,84	
	Voirie agricole (remembrement)	1 820 657,33	1 478 867,20	341 790,13	
	Mesures compensatoires	585 000,00	618 139,17	- 33 139,17	
	<i>total des travaux:</i>	62 147 682,51	72 989 314,40	- 10 841 631,89	
	Travaux auxiliaires 3%	1 864 430,47	1 658 028,39	206 402,09	
	Etudes et contrats d'ingénieurs, Géologie Direction travaux, sécurité santé, Assistance technique	8 961 695,82	8 324 113,32	637 582,51	
	Total TTC	72 973 808,81	82 971 456,10	- 9 997 647,29	- 14 739 420,81
	Arrondi à	73 000 000,00	83 000 000,00	- 10 000 000,00	- 14 800 000,00



CHECK DE DURABILITÉ - NOHALTEGKEETSCHHECK



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 pour l'aménagement de la transversale de Clervaux
Remarque préliminaire: 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 7 septembre 2018 relative à l'aménagement de la transversale de Clervaux (N18 - CR340 - N7)

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

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

☐

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

Amélioration des infrastructures de mobilité.

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

Amélioration de la mobilité.

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**

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



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

Les champs marqués d'un * sont obligatoires

Intitulé du projet :	Projet de loi relative à l'adaptation du projet de construction pour l'aménagement de la transversale de Clervaux		
Ministre:	La Ministre de la Mobilité et des Travaux publics		
Auteur(s) :	Gilbert Schmit		
Téléphone :	247-83328	Courriel :	gilbert.schmit@mmt.p.etat.lu / procedure@mmt.p.etat.lu
Objectif(s) du projet :	Adaptation budgétaire du projet de construction autorisé par la loi du 7 septembre 2018 relative à l'aménagement de la transversale de Clervaux (N18-CR340-N7)		
Autre(s) Ministère(s) / Organisme(s) / Commune (s) impliqué(e)(s)	Administration des ponts et chaussées		
Date :	02/07/2025		

2. Objectifs à valeur constitutionnelle

Les champs marqués d'un * sont obligatoires

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

Les champs marqués d'un * sont obligatoires



Partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens,...) consultée(s) :

☐ Oui ☒ Non

Si oui, laquelle / lesquelles :

Remarques / Observations :

Destinataires du projet :

- Entreprises / Professions libérales :

☐ Oui ☒ Non

- Citoyens :

☐ Oui ☒ Non

- Administrations :

☒ Oui ☐ Non

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. ¹

Remarques / Observations :

¹ N.a. : non applicable.

Le projet est-il lisible et compréhensible pour le destinataire ?

☒ Oui ☐ Non

Existe-t-il un texte coordonné ou un guide pratique, mis à jour et publié d'une façon régulière ?

☐ Oui ☒ Non

Remarques / Observations :

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 :

Le projet contient-il une charge administrative ² 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 administratif ³ approximatif total ?
(nombre de destinataires x coût administratif par

² 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.

³ 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.).

a) 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 ?

b) Le projet en question contient-il des dispositions spécifiques concernant la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel ⁴ ?

☐ Oui ☐ Non ☒ N.a.



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

⁴ Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE. (www.cnpd.public.lu)

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.

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 :

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

☐ Oui ☐ Non ☒ N.a.

Sinon, pourquoi ?

Le projet contribue-t-il en général à une :

a) simplification administrative, et/ou à une

☐ Oui ☒ Non

b) amélioration de la qualité réglementaire ?

☐ Oui ☒ Non

Remarques / Observations :

Des heures d'ouverture de guichet, favorables et adaptées aux besoins du/des destinataire(s), seront-elles introduites ?

☐ Oui ☐ Non ☒ N.a.

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 ?

Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée ?

☐ Oui ☐ Non ☒ N.a.

Si oui, lequel ?

Remarques / Observations :

4. Egalité des chances

Les champs marqués d'un * sont obligatoires

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 :



Si oui, expliquez pourquoi :

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

Si oui, expliquez
de quelle manière :

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

Si oui, expliquez
de quelle manière :

5. Projets nécessitant une notification auprès de la Commission européenne

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

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

<https://mecg.gouvernement.lu/fr/le-ministere/domaines-activite/services-marche-interieur/notifications-directive-services.html>

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.

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>