

N° 4817³

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2001-2002

PROJET DE LOI

relatif à la construction d'ateliers centraux pour
l'administration des Ponts et Chaussées et d'un bâtiment administratif pour
l'Unité Centrale de la Police de la Route (UCPR) à Bertrange

* * *

RAPPORT DE LA COMMISSION DES TRAVAUX PUBLICS

(11.10.2001)

La Commission se compose de: M. Nicolas STROTZ, Président-Rapporteur, MM. Niki BETTENDORF, Willy BOURG, Gusty GRAAS, Ady JUNG, Jean-Pierre KOEPP, Nico LOES, Jos SCHEUER, John SCHUMMER, Mme Renée WAGENER et M. Georges WOHLFART, Membres.

*

Le projet de loi soumis à l'examen de la Commission des Travaux Publics propose la construction d'ateliers centraux pour l'administration des Ponts et Chaussées et d'un bâtiment administratif pour l'Unité Centrale de la Police de la Route (UCPR) à Bertrange.

Il a été déposé à la Chambre des Députés par Madame la Ministre des Travaux Publics en date du 27 juin 2001.

*

1. CONSIDERATIONS GENERALES**a) Ateliers centraux de l'administration des Ponts et Chaussées**

Depuis 1979, l'administration des Ponts et Chaussées regroupe un certain nombre de ses services sur le site de Bertrange, ancien lieu d'implantation de l'usine de fabrication Chaux de Contern S.A., acquis en 1978 par l'Etat.

Les services de cette administration, qui se sont installés au fur et à mesure sur le site en question sont les suivants:

- *Division Centrale de la Voirie (DCV)*
 - Centre d'Intervention et d'Entretien des Autoroutes (CIEA)
 - Contrôle et Information du Trafic sur les Autoroutes (CITA)
- *Division des Services Régionaux de Luxembourg (DSRL)*
 - Ateliers techniques Central (ATC)
 - Service de l'Eclairage Public (SEP)
 - Service des Arbres (SDA)
- *Division des Ouvrages d'Art (DOA)*
- *Division des Services Spéciaux (DSS)*
 - Laboratoire d'essai des Matériaux (LABO)
 - Service géologique (SE) {dépôt des carottes uniquement}

La plupart de ces services occupent des locaux provisoires en attendant une solution définitive.

En effet, suite à l'évolution du réseau routier et surtout du réseau autoroutier – la longueur de ce dernier est passée entre 1980 et 2000 de 36,8 km à 113,7 km et celle des bretelles des échangeurs de 35 km à 66,5 km – les besoins des différents services n'ont cessé d'augmenter de sorte que les locaux et les hangars actuellement disponibles ne suffisent plus depuis bon nombre d'années.

C'est ainsi que pour ce qui est de la Division Centrale de la Voirie, le hangar pour le stockage des fondants chimiques est trop petit, avec en conséquence des temps de chargement importants en période hivernale. S'y ajoute une capacité de stockage insuffisante avec un risque de rupture de stock en cas de problèmes d'approvisionnement des fondants.

De même les hangars abritant les véhicules sont trop petits de sorte qu'un certain nombre de véhicules ne peuvent être stationnés sous abri avec le risque de problèmes de démarrage pouvant en résulter.

Les locaux sociaux des ouvriers ne remplissent plus les critères requis. Ainsi les installations sanitaires sont-elles insuffisantes et ne sont plus conformes du point de vue hygiénique.

Finalement les magasins sont éparpillés dans différents hangars ce qui rend difficile pour ne pas dire impossible une gestion efficace du matériel.

Les autres services connaissent des problèmes analogues.

b) Bâtiment de l'Unité Centrale de la Police de la Route (UCPR)

L'unité centrale de la police de la route a vu ses attributions ou autres missions considérablement augmenter dans le cadre de la fusion de la police et de la gendarmerie (loi du 31 mai 1999 portant création d'un corps de police grand-ducale et d'une inspection générale de la police).

Vu l'étroite collaboration de l'UCPR, dont le personnel a été recruté auprès de l'ancienne brigade volante de la gendarmerie, avec le CITA, il a été décidé de stationner cette unité sur le site de Bertrange. Ceci a été le cas fin 1999 et elle occupe ainsi provisoirement des locaux adjacents au bâtiment CITA, occupés jusque-là par le service des arbres qui a été transféré dans un autre bâtiment.

En date du 2 octobre 2001, le Ministère des Travaux Publics informe la Chambre (par l'intermédiaire de Monsieur le Ministre aux Relations avec le Parlement) que l'exposé des motifs du projet de loi No 4817 déposé en date du 27 juin 2001 à la Chambre des Députés (pages 6, 7 et 8) se base sur un organigramme de l'UCPR qui n'est pas conforme à la loi du 31 mai 1999 précitée.

C'est ainsi que les pages en question de l'exposé des motifs sont à adapter comme suit :

„B. BATIMENT DE L'UNITE CENTRALE DE LA POLICE DE LA ROUTE

1. La Brigade Volante (BV) de la Gendarmerie Grand-Ducale est le prédécesseur de l'UCPR de la Police grand-ducale. Elle faisait partie des unités spéciales de la gendarmerie et était gérée par son commandement, qui dépendait du commandant des unités spéciales de la gendarmerie. Les missions de la brigade volante consistaient à surveiller la circulation routière sur le réseau autoroutier et les grands axes, à effectuer des escortes et à participer à l'instruction routière des écoliers.

2. L'UCPR reprend les missions de la Brigade Volante. Il faut cependant remarquer que la stratégie d'emploi de la nouvelle unité prévoit en plus:

- que le commandant de l'UCPR est responsable de l'ensemble de la sécurité sur le réseau autoroutier,
- que l'UCPR participe à la gestion active du CITA,
- que l'UCPR se spécialise dans l'exécution des contrôles,
- que l'UCPR traite tous les accidents sur le réseau autoroutier et rédige tous les procès-verbaux en question.

3. Ainsi l'avant-projet de règlement grand-ducal concernant l'administration du corps de police grand-ducale prévoit ce qui suit:

„Article 17.

(1) L'Unité Centrale de Police de la Route est chargée, sous l'autorité du directeur général, de la surveillance et du contrôle routier sur la voirie à déterminer par le directeur général de la police, y

compris le relevé et le traitement des accidents, d'escortes particulières et de contrôles spécialisés ainsi que de l'assistance des services régionaux de circulation. Le cadre de ces missions, les modalités de prestation de support et les formes de coopération vis-à-vis des autres services de police sont déterminés par le directeur général de la police.

(2) Cette unité est dirigée par un commandant issu du cadre supérieur de la police; ce dernier est responsable de l'organisation du service et veille à la bonne exécution de celui-ci suivant les directives émises par le directeur général et dans le respect des lois, règlements et instructions en vigueur. Il peut être assisté d'un commandant adjoint issu de la carrière des inspecteurs."

Commentaire de l'article

Article 17:

L'unité centrale de police de la route est appelée à assurer la surveillance continue dans le temps et dans l'espace de la circulation sur l'ensemble de la grande voirie nationale tels les autoroutes, les voies de contournement et les grands axes routiers, y compris le relevé et le traitement des accidents survenus sur ce type de voirie.

Elle assure par ailleurs toutes missions d'escorte, d'honneur et de circulation à l'occasion de visites officielles de hautes personnalités, de compétitions sportives, de transports de fonds et de transports à dimensions exceptionnelles.

Enfin, cette unité prend en charge l'éducation et la prévention routières notamment dans les écoles par le biais d'un théâtre de guignol, d'un jardin de circulation et de séances d'instruction, et ce en coopération avec les services régionaux.

Cette unité ne fonctionne donc pas différemment de l'ancienne brigade volante de la Gendarmerie qui assurait tout cet éventail de missions déjà sous l'ancien régime, hormis le fait que cette unité porte une plus grande attention en termes de répression et de prévention au réseau autoroutier et qu'elle traite les accidents de la circulation sur ce genre de voirie.

4. La superficie des locaux occupés antérieurement par la brigade volante sur le site Verlorenkost était d'environ 1.056 m² répartie de la manière suivante:

4.1. Bâtiment administratif, 1, rue Curie:

1er étage:		
Bureaux		286,30 m ²
Salle Briefing (commun)		95,00 m ²
Cuisine		3,50 m ²
Toilettes		12,00 m ²
Archives (2)		25,80 m ²
Escalier et couloirs		48,80 m ²
Bureaux commandement		35,00 m ²
Total:		506,40 m²
Rez-de-chaussée:		
Réception:		16,00 m²
Sous-sol:		
Emplacement voitures	(2 voitures)	30,00 m ²
Emplacement motos	(25 motos)	88,00 m ²
Couloir et entrée		204,00 m ²
Total:		322,00 m²
Vestiaires		15,80 m ²
Douches et toilettes		15,80 m ²
Total:		31,60 m²

4.2. Garage Central de la Police Grand-Ducale:

10 voitures ont été placées au Garage Central, faute d'emplacement dans le bâtiment. Ces voitures occupent une superficie de 3 x 6 x 10 =	180,00 m ²
Total:	1.056,00 m²

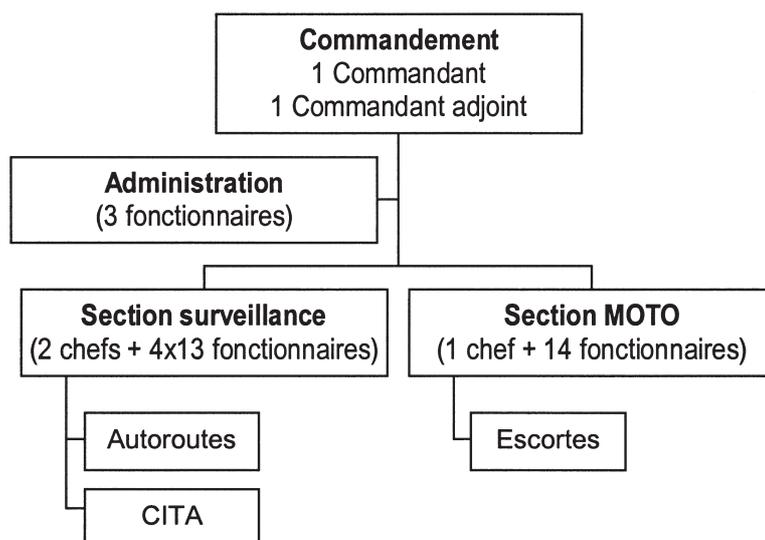
A remarquer que les pneus d'hiver des 12 véhicules ont été stockés dans le garage central de la Police Grand-Ducale. Or, à l'avenir il faudra prévoir un entrepôt des pneus de rechange pour le parc automobile dans le nouveau bâtiment de l'UCPR.

5. On a vu que le réseau autoroutier atteindra à moyen terme une longueur totale d'environ 160 kilomètres.

6. Afin de pouvoir réaliser ses missions et en particulier le traitement administratif des accidents de la route sur un réseau de 160 kilomètres, il est prévu, à partir de l'année 2002, d'augmenter progressivement les effectifs pour atteindre 74 policiers et 2 artisans à l'UCPR, équipés d'un parc automobile comprenant:

- 35 véhicules,
- 50 motos.

Ci-après l'organigramme de l'UCPR – version finale:



N.B. La section surveillance comprendra une majorité de motocyclistes pour assurer en partie la surveillance routière et pour faire l'apport en personnel pour les multiples escortes.

7. Conclusions:

La brigade volante avec 27 fonctionnaires, un parc automobile de 12 véhicules et 25 motos occupait jadis 1.056 m².

L'UCPR, avec des missions élargies (traitement administratif des accidents sur le réseau autoroutier, participation à la gestion CITA) aura un effectif de 76 personnes, et sera dotée de 35 voitures et 50 motos.

Compte tenu du triplement des effectifs et des moyens, et en raison des missions supplémentaires, une surface de 4.100 m² sera nécessaire à cette unité.“

2. APERCU TECHNIQUE SUCCINCT

Les ateliers centraux de l'administration des Ponts et Chaussées se trouvent sur un terrain situé à Bertrange/Gare au nord de la voie ferrée.

Les anciens bâtiments et halls de production de la S.A. Chaux de Contern sont dans un état délabré de façon qu'ils ne peuvent plus être utilisés.

La conception d'ensemble du projet est particulièrement conditionnée par une organisation rigoureuse du site permettant un fonctionnement optimal des différents services ainsi que par la situation et la nature du terrain.

C'est ainsi que le site sera divisé en trois zones qui répondent aux différentes fonctions des services et qui permettent un développement en phases. Les trois zones seront desservies par deux accès sur la rue du chemin de fer ainsi que par un accès sur la nouvelle route N34.

La première zone comprendra l'atelier mécanique qui sera construit en premier lieu. Il formera un ensemble d'exploitation avec l'atelier de signalisation existant et le garage du marquage à construire. Ces trois ateliers ainsi que la station à Diesel et la balance qui se trouveront à côté seront gérés et exploités par le même personnel.

La deuxième zone comprendra le bâtiment CITA qui sera agrandi pour héberger des bureaux supplémentaires, les archives de la DCV, les bureaux et les garages de la police autoroutière. Les halls abritant les engins pour le service hivernal ainsi que les autres locaux de la DCV (garages, magasins) seront regroupés dans la partie centrale du site à côté du CITA. Le dépôt des fondants chimiques sera situé entre ces garages et le LABO.

La troisième zone regroupe le service du laboratoire d'analyse et d'essai des matériaux (LABO) ainsi que les services présentant des synergies avec ce dernier comme la DOA, le service géologique et le service archéologique. Le hall existant du LABO sera complété par un immeuble administratif, bâtiment d'identification du site. Cet immeuble sera doté d'une salle d'exposition et de formation, ceci en rapport avec le jardin géologique déjà existant.

La conception architecturale de l'ensemble est marquée par le caractère industriel des bâtiments. Seul le bâtiment existant du CITA avec l'ensemble administratif de la police autoroutière aura un caractère architectural différent. Des bandes horizontales d'une cinquantaine de centimètres seront reprises sur toutes les façades pour permettre ainsi de garder une unité à travers le site et ceci indépendamment des matériaux utilisés. Tout décor (à l'exception du décor artistique) nécessitant un investissement important ou un entretien accru sera évité. L'architecture d'ensemble aura ainsi un caractère très fonctionnel avec une mise en évidence d'une manière simple et harmonieuse des volumes et des espaces.

En ce qui concerne les installations techniques, on retient que le concept d'approvisionnement en énergie thermique prévoit deux chaufferies distinctes et que le combustible utilisé sera le gaz naturel.

Dans ce contexte, et afin de réduire au maximum la consommation en énergie, la Commission recommande de recourir, dans la mesure du possible, à des matériaux de construction dits écologiques et de prévoir une installation photovoltaïque afin de compléter l'approvisionnement énergétique.

Les eaux pluviales seront recueillies afin de pouvoir être réutilisées pour l'arrosage des alentours.

Tous les bâtiments seront pourvus d'une détection incendie. L'éclairage extérieur sera réalisé par un éclairage en façade et la surveillance du site sera assurée par des caméras vidéo disposées aux accès.

Les eaux usées provenant des surfaces du parking, de l'atelier, du garage et du magasin seront traitées par un séparateur d'hydrocarbures avant d'être évacuées dans la canalisation publique.

L'atelier mécanique sera équipé de réseaux d'armoires incendie armées, d'air comprimé et d'extractions séparées pour les gaz d'échappement des camions et voitures. Il sera muni d'une installation de lavage pour camions et voitures équipée d'une récupération des eaux pluviales.

Vu que la conception du projet vise essentiellement un fonctionnement rigoureux du site, permettant aux véhicules des différents services une circulation optimale dans l'enceinte, l'aménagement d'espaces verts se concentre aux zones périphériques à l'exception d'une zone verte de récréation au milieu du site. Cette dernière sera définie par quelques arbres offrant de l'ombre et sera aménagée d'éléments simples (bancs en bois/métal) qui correspondent au caractère général du site.

3. AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Le Conseil d'Etat s'est prononcé sur le projet de loi dont question dans sa séance du 13 juillet 2001. Son avis est positif.

La fiche financière telle que prévue par l'article 79 de la loi du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'Etat est parvenue à la Chambre des Députés en date du 5 octobre 2001.

Le Conseil d'Etat propose de modifier le texte du projet de loi de la manière suivante:

Art 1er.– „Le Gouvernement est autorisé à faire procéder à la construction d'ateliers centraux pour l'administration des Ponts et Chaussées et d'un bâtiment administratif pour l'Unité Centrale de la Police de la Route (UCPR) à Bertrange.“

Art. 2.– Il est proposé de prévoir un nouvel article 3 qui a pour objet le deuxième alinéa de l'article 2, à savoir:

Art. 3.– „Les dépenses sont imputables à charge des crédits du Fonds d'investissements publics administratifs.“

*

4. DEVIS

Le devis du projet de loi s'élève à 2.216.000.000 LUF (54.933.205 euros) sans préjudice des hausses légales pouvant intervenir jusqu'à l'achèvement des travaux.

Ce devis ne comprend pas les coûts d'investissements de l'atelier mécanique (110.000.000 LUF ou 2.730.000 euros) dont le financement est autorisé par le biais de la loi budgétaire 2001 (article 35 sub (1), 2ième tiret). De cette manière, la construction de ce dernier pourra d'ores et déjà être démarrée, sans attendre le vote par la Chambre des Députés du présent projet de loi. Ceci se justifie par le caractère prioritaire de l'atelier mécanique. L'administration des Ponts et Chaussées demande en effet sa réalisation depuis maintes années.

Du point de vue financier, l'atelier mécanique sera traité en conséquence comme un projet séparé. Or comme le programme de construction à la base du projet de loi No 4817 correspond à un concept d'ensemble du point de vue urbanistique, il a été décidé d'y intégrer le bâtiment de l'atelier mécanique.

La marche à suivre précitée présuppose cependant l'inscription de l'atelier mécanique dans les projets de budget des exercices subséquents jusqu'à l'achèvement complet des travaux.

La Commission, consciente de l'urgence qui existe pour le bâtiment de l'atelier mécanique, se déclare d'accord avec la procédure proposée par le Gouvernement.

Le détail du devis qui comprend en plus les frais de déplacement du service de l'éclairage public de Capellen vers Bertrange, se présente comme suit:

A. Ateliers pour l'Administration des Ponts et Chaussées (y inclus atelier mécanique)

Gros oeuvre fermé	666.000.000
Installations techniques	214.200.000
Parachèvements	275.400.000
Total	1.155.600.000

B. Bâtiment administratif de l'Unité Centrale de Police de la Route (UCPR) et extension du bâtiment CITA

Gros oeuvre fermé	123.900.000
Installations techniques	53.500.000
Parachèvements	75.500.000
Total	252.900.000

C. Décor artistique

Total	21.100.000
Coût construction (HTVA)	1.429.600.000

D. Coût complémentaire

Travaux de démolition	34.200.000
Alentours	183.800.000
Equipements mobiliers (P. & Ch.)	44.700.000
Equipements mobiliers (UCPR)	13.500.000
Equipements spéciaux A.)	52.400.000
Frais	14.000.000
Réserve pour imprévus	71.400.000
Total coût complémentaire (HTVA)	414.000.000
Total Travaux (HTVA)	1.843.600.000
TVA 15%	276.540.000
Total Travaux (TTC)	2.120.140.000
Honoraires	167.300.000
TVA 12%	20.076.000
Honoraires (TTC)	187.376.000
Total Général TTC	2.307.516.000
Total général arrondi en [LUF]	2.308.000.000
Total général arrondi en [euros]	57.201.827
Atelier mécanique: budget voté sur l'article 35 de la loi budgétaire à retrancher (Mémorial A No 140 du 27.12.2000)	- 110.000.000
Déplacement du service éclairage public de Capellen vers Bertrange: à ajouter	18.000.000
Total général arrondi en [LUF]	2.216.000.000
Total général arrondi en [euros]	54.933.205

Les dépenses sont imputables sur le fonds d'investissements publics administratifs.

*

5. CONCLUSION

La Commission des Travaux Publics reconnaît l'utilité et la nécessité du présent projet de construction.

C'est ainsi qu'elle recommande à la Chambre des Députés de voter le projet de loi dans la teneur suivante, qui tient compte des observations du Conseil d'Etat émises lors de son examen des articles:

*

TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

PROJET DE LOI
relatif à la construction d'ateliers centraux pour
l'administration des Ponts et Chaussées et d'un bâtiment administratif pour
l'Unité Centrale de la Police de la Route (UCPR) à Bertrange

Art. 1er.– Le Gouvernement est autorisé à faire procéder à la construction d'ateliers centraux pour l'administration des Ponts et Chaussées et d'un bâtiment administratif pour l'Unité Centrale de la Police de la Route (UCPR) à Bertrange.

Art. 2.– Les dépenses occasionnées par la présente loi ne peuvent dépasser la somme de 2.216.000.000.– francs (54.933.205.– euros), sans préjudice de l'incidence des hausses légales pouvant intervenir jusqu'à l'achèvement des travaux.

Art. 3.– Les dépenses sont imputables à charge des crédits du Fonds d'investissements publics administratifs.

Luxembourg, le 11 octobre 2001.

Le Président-Rapporteur,
Nicolas STROTZ