



## Commission du Développement durable

### Procès-verbal de la réunion du 04 juillet 2018

#### Ordre du jour :

1. 7272 Projet de loi relatif au réaménagement des bâtiments existants et à l'extension de la caserne Grand-Duc Jean au Herrenberg à Diekirch
  - Désignation d'un Rapporteur
  - Présentation du projet de loi
  - Examen du projet de loi et de l'avis du Conseil d'État
2. 7284 Projet de loi relatif à l'aménagement du contournement routier de Bascharage et portant modification de la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes
  - Désignation d'un Rapporteur
  - Présentation du projet de loi
  - Examen du projet de loi et de l'avis du Conseil d'État
3. 7198 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques
  - Rapporteur : Madame Josée Lorsché
  - Examen de l'avis complémentaire du Conseil d'État
4. Divers

\*

Présents : Mme Sylvie Andrich-Duval, M. Gilles Baum, M. Yves Cruchten, M. Gusty Graas, M. Max Hahn, M. Aly Kaes, M. Henri Kox, Mme Josée Lorsché, M. Marco Schank

M. Guy Staus, M. Romain Spaus, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures

M. Roland Fox, directeur de l'Administration des Ponts & Chaussées  
M. Robert Biel, de l'Administration des Ponts & Chaussées

Mme Anne Negretti, M. Oliver Hames, de l'Administration des Bâtiments publics

M. Laurent Besch, de l'Administration parlementaire

Excusés : Mme Tess Burton, M. Georges Engel, M. Marc Lies, M. David Wagner, M. Serge Wilmes

M. Gast Gibéryen, observateur délégué

\*

Présidence : Mme Josée Lorsché, Présidente de la Commission

\*

**1. 7272 Projet de loi relatif au réaménagement des bâtiments existants et à l'extension de la caserne Grand-Duc Jean au Herrenberg à Diekirch**

**Désignation d'un rapporteur**

La commission unanime désigne M. Henri Kox comme rapporteur du projet de loi.

**Présentation du projet de loi**

Le programme relatif au réaménagement et l'extension de la caserne Grand-Duc Jean au Herrenberg à Diekirch concerne vingt-sept bâtiments existants et sept nouveaux bâtiments.

L'organisation des travaux afférents est répartie en trois phases distinctes permettant ainsi d'assurer le fonctionnement de l'Armée pendant toute la durée du chantier.

Les représentants de l'Administration des Bâtiments publics procèdent à une présentation détaillée des travaux prévus à l'aide d'une présentation PowerPoint (*cf. annexe n°1 au présent procès-verbal*). Il y a également lieu de se référer aux explications fournies dans le document parlementaire n°7272, pages 9 à 38 et 40 à 56 (schémas et plans).

**Echange de vues**

- Un représentant du groupe politique déi gréng s'interroge sur la faisabilité d'intégrer des installations photovoltaïques dans le concept énergétique (*démarche systématique incluant l'élaboration de variantes qui vise à limiter les besoins en énergie d'une construction et de ses installations et à minimiser le recours aux énergies non renouvelables. Il repose sur l'élaboration d'un concept architectural et technique cohérent en fonction du besoin des utilisateurs, des opportunités et des contraintes que présente l'environnement du projet*) visant l'ensemble des bâtiments constituant le Centre militaire du Herrenberg.

La construction d'une chaufferie comprenant une chaudière à copeaux de bois et le stock afférent, ayant une puissance de 1.000 kW et destinée à constituer la principale source de production de chaleur pour le chauffage des locaux et l'eau chaude sanitaire, constitue un premier pas devant permettre, à terme,

de fonctionner en toute autonomie en ayant recours à des énergies renouvelables.

Bien que l'investissement de 1% du budget en énergies renouvelables est réalisé par cette chaufferie, l'orateur prône la mise en place d'une installation photovoltaïque sur les toitures des bâtiments existants et des nouveaux bâtiments du Centre militaire. Cette façon de procéder permettrait d'être conforme avec la future réglementation devant rendre obligatoire la préparation des toitures afin qu'elles puissent être équipées d'installations photovoltaïques.

Un représentant de l'Administration des Bâtiments publics explique que le potentiel en termes d'installations photovoltaïques a été étudié, que tous les bâtiments sont conçus de manière à pouvoir accueillir une installation photovoltaïque sans importants travaux de transformation et que notamment le nouveau hall de stationnement est « préparé » en vue d'une installation photovoltaïque future, complémentaire à celle en cours de réalisation sur le hall de stationnement existant. Actuellement, la capacité du réseau d'électricité de la Ville de Diekirch ne permet pas de réaliser des installations au-delà de ce qui est projeté.

Le représentant du groupe politique déi gréng insiste qu'il convient d'englober également les vingt-sept bâtiments existants avec le futur texte de loi (en cours d'élaboration) devant introduire le concept de l'autoconsommation individuelle, ainsi que celui de l'autoconsommation collective au sein d'une communauté énergétique ; il ne sera dès lors plus nécessaire de devoir passer par un réseau. Les travaux et modifications en vue d'une connexion à un tel réseau ne seraient de la sorte plus nécessaires.

Un représentant de l'Administration des Bâtiments publics informe les membres de la commission que des réflexions en ce sens sont menées, ensemble avec l'Armée luxembourgeoise, tout comme il est prévu qu'elle sera équipée de véhicules électriques.

- Un représentant du groupe politique CSV estime que le site du Herrenberg, en ce qu'il peut être considéré comme une petite localité à part, est quasiment prédestiné, de par sa configuration voire sa situation géographique, à accueillir des installations photovoltaïques devant permettre d'assurer une production et une consommation en toute autonomie.

L'orateur demande à ce que ledit volet soit étudié dans le contexte du projet sous examen.

- Un représentant du groupe politique DP appuie cette proposition.

Il se demande également si les mesures prévues au niveau de l'enveloppe sécuritaire permettent de prendre en considération toutes les menaces actuellement connues, y compris sur le plan de l'espace aérien au-dessus du site (notamment à l'égard des drones).

Un représentant de l'Administration des Bâtiments publics explique que les aménagements prévus visent la clôture sur toute sa longueur (2,4 km) et la surveillance de l'ensemble du site militaire (détecteurs de mouvements et installation d'un système de vidéosurveillance) qui est conforme aux normes exigées par l'OTAN.

- Un autre représentant de l'Administration des Bâtiments publics donne à considérer que la prise en compte des considérations relatives à l'installation photovoltaïque et le concept de la production et de la consommation autonome dans le projet de loi sous rubrique impliquent de devoir amender le projet de loi et de le soumettre pour avis complémentaire au Conseil d'État.

Cette étape procédurale aura une incidence sur le plan de l'échéancier propre à l'instruction parlementaire du projet de loi sous examen, à savoir que ledit projet de loi ne pourrait plus être soumis au vote de la Chambre des Députés réunie en séance plénière avant la fin du mois de juillet et il en résultera inévitablement un retard substantiel du projet de construction.

- Un membre du groupe politique DP s'interroge sur l'opportunité d'une présentation du projet de loi sous rubrique aux membres de la Commission de la Force publique.

Madame la Présidente ne s'y opposerait pas si tel était le souhait des membres de la commission.

Elle donne à considérer, à titre d'exemple, que les projets de loi autorisant la construction de bâtiments pour les besoins des établissements scolaires à l'appui ne sont en principe non plus présentés aux membres de la Commission de l'Education nationale, de l'Enfance et de la Jeunesse, respectivement à la Commission de l'Enseignement supérieur, de la Recherche, des Médias, des Communications et de l'Espace.

Un représentant de l'Administration des Bâtiments publics explique que des représentants de l'Armée luxembourgeoise ont été étroitement associés aux travaux d'élaboration du projet de loi sous examen.

## **2. 7284 Projet de loi relatif à l'aménagement du contournement routier de Bascharage et portant modification de la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes**

### **Désignation d'un rapporteur**

La commission unanime désigne Mme Josée Lorsché comme rapportrice du projet de loi.

### **Présentation du projet de loi**

La réalisation du contournement routier de la localité de Bascharage vise à satisfaire à deux objectifs, à savoir :

- la réduction de la pollution de l'air, notamment le long de la route N5 (avenue de Luxembourg, traversant la localité de Bascharage), la valeur limite de dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) étant nettement dépassée au centre de Bascharage, et
- le délestage du centre de Bascharage du trafic important de voitures et de poids lourds.

Les valeurs de dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) ont été établies dans le cadre d'une expertise menée par l'Administration de l'Environnement.

Le contournement routier est une route à deux voies de circulation opposées en section courante d'une longueur d'environ 4.200 mètres, comporte 6 ouvrages principaux en section courante et différents bassins de rétention. Des mesures compensatoires sont prévues. La N5 (traversée de Bascharage) sera réaménagée dans le cadre d'un apaisement du trafic et sera reclassée une fois le contournement routier de Bascharage mis en service.

Les représentants de l'Administration des ponts et chaussées procèdent à une présentation détaillée des travaux prévues à l'aide d'une présentation PowerPoint (*cf. annexe n°2 au présent procès-verbal*). Il y a également lieu de se référer aux explications fournies dans le document parlementaire 7284, pages 6 à 24 et 28 à 41 (plans).

### **Echange de vues**

- Un représentant du groupe politique DP s'enquiert sur l'état des négociations en vue de l'acquisition des +/-25% des terrains privés nécessaires en vue de la réalisation du contournement routier de Bascharage.

Il aimerait disposer de plus amples informations quant à l'échéancier des travaux nécessaires.

Il ne cache pas qu'il est d'avis que ledit contournement routier devrait être complété par celui de la commune de Dippach.

L'orateur s'interroge encore sur les raisons ayant amené à l'élaboration de 4 variantes parmi lesquelles le Gouvernement en conseil (réunion du 29 juillet 2016) a retenu la variante 2.

Il aimerait en outre savoir pourquoi le nouvel itinéraire de la piste cyclable PC 38 devra franchir à deux reprises la ligne ferroviaire.

Finalement, il s'interroge sur le contournement routier de la localité de Dippach ainsi que sur l'échéancier des différentes étapes requises.

Un représentant de l'Administration des ponts et chaussées explique que le plan d'emprise détaillé n'est établi qu'une fois que le projet de loi aura été voté par la Chambre des Députés réunie en séance plénière déclarant les travaux visés d'utilité publique (article 4 du texte de loi future) et suite à l'établissement de l'avant-projet détaillé.

Les différentes variantes élaborées et proposées ont été configurées en fonction des différentes zones protégées existantes et dans l'intérêt d'une préservation, pour autant que possible, des ressources naturelles.

Cela vaudra certainement également pour un futur projet de loi relatif au contournement routier de la commune de Dippach.

L'itinéraire et l'aménagement proposés de la piste cyclable PC 38 s'expliquent par la présence de la zone LU0001027 « Sanem-Groussebësch/Schouweiler-Bitchenheck » (Natura 2000) qui est directement adjacente à la ligne ferroviaire Pétange-Luxembourg.

En ce qui concerne l'échéancier prévisible des travaux requis en vue de la réalisation du contournement routier de Bascharage, on pourrait prévoir +/- 4 ans une fois que l'ensemble des terrains requis aura été acquis et que les derniers détails techniques (dont notamment avec les CFL) auront été validés.

Au sujet de la durée et de l'étalement dans le temps des planifications et de l'écoulement des différentes étapes procédurales requises une fois que la décision politique de principe aura été prise en vue de la réalisation d'un projet de construction d'un contournement routier, le représentant de l'Administration des ponts et chaussées évoque l'exemple du projet du contournement routier de Bascharage où le premier avant-projet sommaire a été élaboré en 2012/2013.

- Un représentant du groupe politique LSAP aimerait féliciter le Gouvernement d'avoir déposé le projet de loi sous examen.

Il rappelle que, dans le cadre de la consultation publique il y a deux ans, trois variantes ont été présentées, dont la variante 2 selon deux déclinaisons, à savoir un tracé inférieur du contournement routier en passage et un tracé supérieur du contournement routier. La variante retenue est celle avec le tracé supérieur du contournement routier. Il donne à considérer que les surfaces adjacentes à la gare de Bascharage-Sanem connaissent une surélévation par rapport aux habitations situées en aval et faisant partie de la localité de Bascharage.

Dans la variante 2, telle que retenue, le tracé du contournement routier de Bascharage est en mode de passage supérieur et la construction d'un écran acoustique absorbant/antibruit est prévu. L'orateur aimerait connaître l'implantation précise dudit écran acoustique absorbant. Par la même occasion, il aimerait savoir pourquoi la variante 2 avec le tracé inférieur du contournement routier n'a pas été retenue.

Il pose encore la question de savoir s'il est prévu de supprimer l'accès de la N5 à la zone d'activité économique ZAE Robert Steichen et à la zone d'activité et commerciale « Op Zaemer » une fois que l'accès aux dites zones à hauteur du lieu-dit « Héierchen », réalisé en parallèle avec la réalisation du contournement routier, sera mis en service.

Il s'interroge sur les raisons ayant amené les auteurs du projet de loi à prévoir, au niveau du raccordement du contournement routier de Bascharage à la N5 (traversée de Bascharage) en venant de Luxembourg, un carrefour et non pas un rond-point.

L'orateur s'interroge encore s'il existe une étude d'impact du trafic prévisionnel au niveau du rond-point « Biff » une fois que le contournement de Bascharage sera mis en service.

Il demande des explications sur la localisation du passage à faune et du passage pour mobilité douce et passage faune/agricole.

En ce qui concerne les mesures compensatoires, l'orateur estime qu'il serait indiqué de procéder aussitôt à la mise en œuvre.

Les représentants de l'Administration des ponts et chaussées donnent les explications suivantes :

- La variante 2 avec le tracé en passage inférieur du contournement routier aurait représenté un impact considérable entraînant un concept quant aux mesures compensatoires d'une ampleur inédite et n'a donc pas été retenue.

L'orateur explique que la variante retenue est optimisée par l'abaissement du profil en long et le déplacement du CR101 à proximité de la gare, ainsi que par le déplacement de la voie ferrée vers le site WSA.

- L'aménagement d'un carrefour (mode « T ») avec des feux de circulation routière - comportant un système de transport intelligent (favoriser la circulation des bus) - est considérée, avec l'expérience obtenue (notamment au niveau du contournement routier de Junglinster), comme étant le mieux adapté.
- L'accès de la N5 à la zone d'activité économique ZAE Robert Steichen et à la zone d'activité et commerciale « Op Zaemer » sera maintenu avec installation de feux de signalisation routière, de sorte que les deux zones disposeront à terme de deux accès.
- Le giratoire dénommé « Biff », de même que le contournement de Pétange, feront l'objet d'une série d'analyses de trafic exécutées dans le cadre d'une étude de trafic régionale relative à la restructuration du réseau routier. Il est prévu de procéder à des aménagements en fonction de ces analyses.
- Le concept des mesures de compensation nécessite encore d'être défini dans ses détails en étroite concertation avec d'autres administrations (dont notamment l'Administration de la nature et des forêts, l'administration communale) compétentes en le domaine.
- La localisation du passage à faune et du passage pour mobilité douce et passage faune/agricole s'explique par la présence de couloirs préexistants. De même, il ne convient pas de limiter ces passages au seul gibier.
- L'impact en termes de détérioration et de destruction, découlant de la variante 2 (passage inférieur), du tracé du contournement routier, s'est avéré trop important. Ledit impact est moindre dans le cadre de la variante 2 (passage supérieur) où il est prévu de modifier, tant au niveau du plan que du profil, le tracé du CR 110 (route Bascharage-Sanem), de construire un écran acoustique absorbant, sur une longueur de 800 mètres, au niveau de la gare de Bascharage-Sanem. De même, le rapprochement du tracé du contournement routier autant que faire se peut de la ligne ferroviaire permet d'amoindrir l'impact sur le plan écologique.
- Un représentant du groupe politique DP estime, à titre personnel, qu'il existe d'autres localités où les émissions de dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) atteignent également presque la valeur limite.

L'orateur souligne l'impact certain et non négligeable que représente la construction du contournement routier de Bascharage au niveau des ressources naturelles. Il estime, sans remettre en cause la nécessité du contournement routier de Bascharage, que le tracé retenu ne peut être considéré, vu sous cet angle, comme étant le plus approprié.

- Un représentant du groupe politique déi gréng renvoie, au sujet des mesures compensatoires, au projet de loi n°7048 concernant la protection de la nature et des ressources naturelles et modifiant 1° la loi modifiée du 31 mai 1999 portant institution d'un fonds pour la protection de l'environnement ; 2° la loi modifiée du 5 juin 2009 portant création de l'Administration de la nature et des forêts ; 3° la loi modifiée du 3 août 2005 concernant le partenariat entre les syndicats de communes et l'État et la restructuration de la démarche scientifique en matière de protection de la nature et des ressources naturelles (*le texte de la loi future n'a pas encore été publié au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg*), dont plus particulièrement au système numérique d'évaluation de la valeur écologique tel que réformé.

Le système numérique attribue à chaque biotope, habitat ou autre utilisation du sol une valeur numérique par unité de surface, en fonction notamment de la rareté et des possibilités de restauration de différentes étapes d'occupation du sol.

### **3. 7198    Projet de loi modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques**

#### **Examen de l'avis complémentaire du Conseil d'État du 8 mai 2018**

Le Conseil d'État fait observer que « *le texte sous revue est superfétatoire et peut être supprimé.* ».

À titre d'observation d'ordre légistique, le Conseil d'État fait observer que le libellé de l'article *4quinquies-1*, dernier alinéa, tel qu'amendé doit, comme il s'agit d'une disposition transitoire, faire « *l'objet d'un article distinct ou être inséré dans un article regroupant d'autres mesures transitoires à la fin du dispositif de l'acte qu'il s'agit de modifier.* ».

Les membres de la commission décident de suivre le Conseil d'État dans son appréciation et de ne pas reprendre le libellé tel qu'amendé en date du 27 mars 2018.

### **4.           Divers**

Aucun point divers n'a été abordé.

Le Secrétaire-Administrateur,  
Laurent Besch

La Présidente de la Commission du Développement  
durable,  
Josée Lorsché

#### Annexes :

1. PL 7272 présentation PowerPoint
2. PL 7284 présentation PowerPoint



LE GOUVERNEMENT  
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG  
Ministère du Développement durable  
et des Infrastructures

Administration des bâtiments publics

MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DES INFRASTRUCTURES  
ADMINISTRATION DES BÂTIMENTS PUBLICS

# **REAMENAGEMENT ET EXTENSION DE LA CASERNE GRAND-DUC JEAN AU HERRENBERG A DIEKIRCH**

Présentation à la Commission du développement durable  
de la Chambre des Députés

**4 JUILLET 2018**

# PRINCIPAUX OBJECTIFS DU PROJET

La majeure partie de la caserne militaire a été construite dans les années cinquante et n'a jamais été soumise à des travaux de modernisation d'envergure jusqu'à ce jour alors que l'organisation et les missions de l'Armée ont continuellement évolué.

## **Adaptation des fonctionnalités par un réaménagement des bâtiments existants et de nouvelles constructions**

- Réorganisation des fonctions
- Adaptation aux besoins de l'armée d'aujourd'hui
- Nouvelles constructions pour les fonctions ne pouvant plus être intégrées dans des bâtiments existants
- Phasage des différents travaux garantissant le maintien du fonctionnement de la caserne durant la période des travaux

## **Assainissement énergétique**

- Augmentation du confort et réduction des coûts d'exploitation
- Rénovation des façades et des toitures
- Utilisation des technologies et matériaux durables

## **Techniques du bâtiment**

- Renouvellement des installations techniques

## **Sécurité et santé au travail**

- Mise en conformité par rapport aux normes de sécurité générale et techniques en vigueur

# LE PROGRAMME DE CONSTRUCTION

Le programme de construction relatif au réaménagement et à l'extension du Centre militaire est réparti sur 27 bâtiments existants et 7 nouveaux bâtiments. Une organisation des travaux en trois phases consécutives permettra à l'Armée d'assurer leur fonctionnement durant toute la durée du chantier.

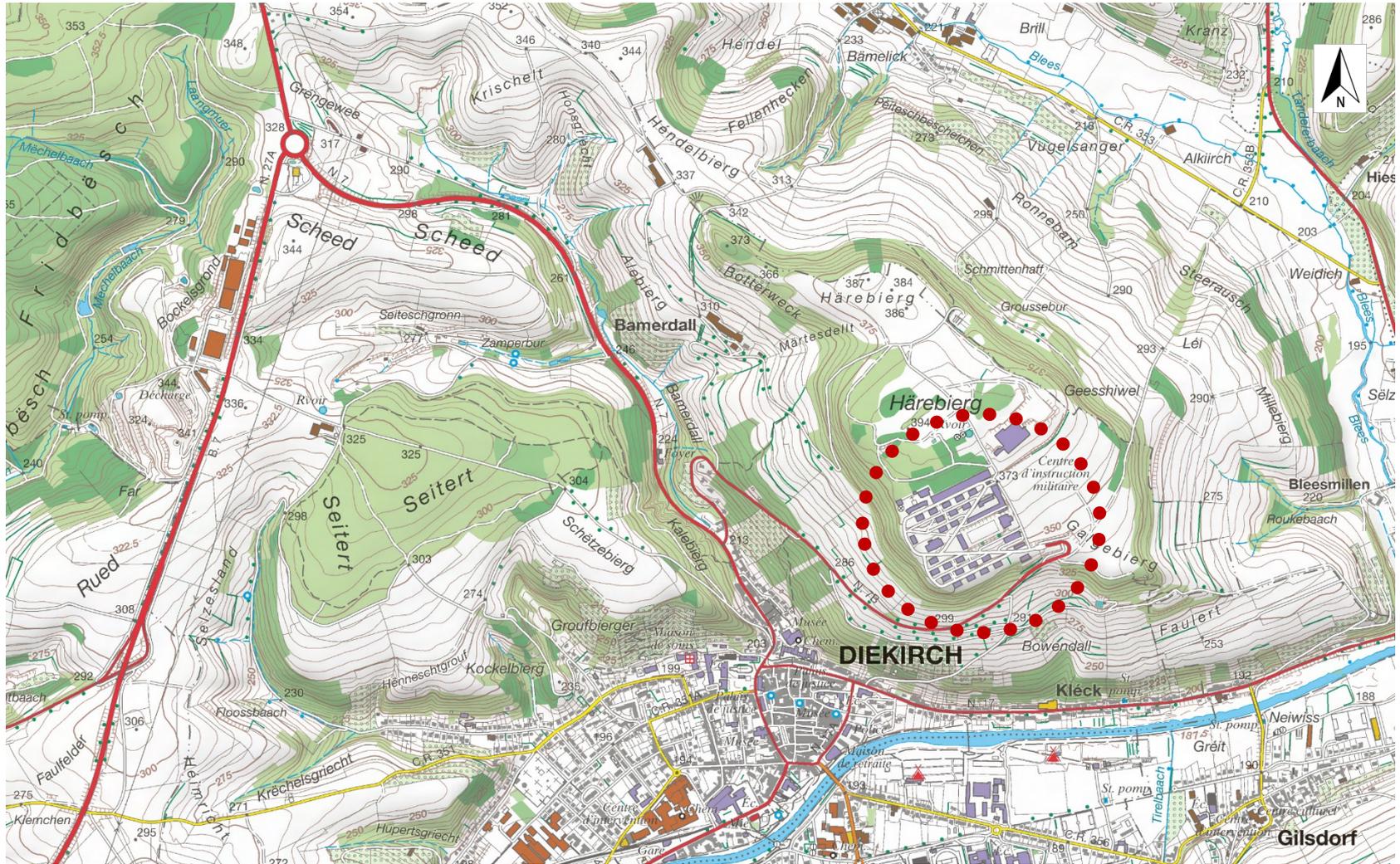
## **1. Bâtiments existants à réaménager :**

- Salle des fêtes et salle tradition
- Administrations des différentes compagnies
- Logements des différentes compagnies
- Pavillons réserve
- Instruction et de simulation
- Corps de garde
- Commandement du Centre militaire
- Ateliers et stockage
- Préau couvert
- Service Santé
- Activités syndicales
- Centrale technique (chaudière et traitement de l'eau potable)
- Station d'essence

## **2. Nouvelles constructions:**

- Poste d'entrée
- Dépôt
- Hangar véhicules militaires avec parkings
- Station de lavage
- Hall des sports
- Cantine et foyers
- Chaufferie à copeaux de bois et stock

# SITUATION ET ACCESSIBILITE



## LA CASERNE EXISTANTE



# LA CASERNE REAMENAGEE



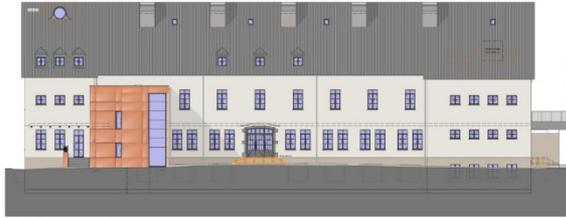
# PLAN DE SITUATION



# LE PROJET ET LE CONCEPT ENERGETIQUE ET DEVELOPPEMENT DURABLE



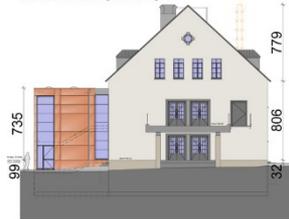
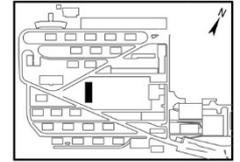
# SALLE DES FÊTES / SALLE TRADITION / SERVICE INFORMATIQUE (bâtiment n°01)



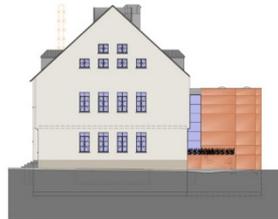
ÉLÉVATION EST



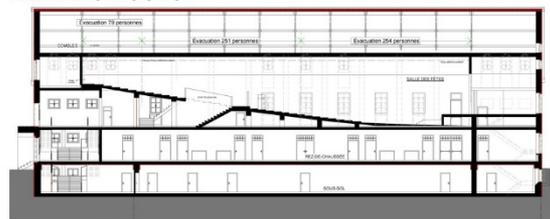
ÉLÉVATION OUEST



ÉLÉVATION NORD



ÉLÉVATION SUD



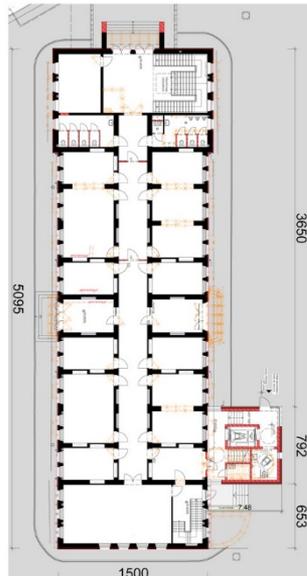
COUPE LONGITUDINALE



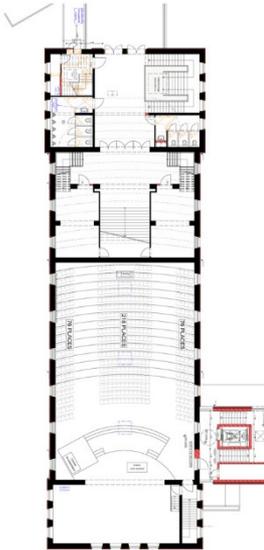
COUPE TRANSVERSALE



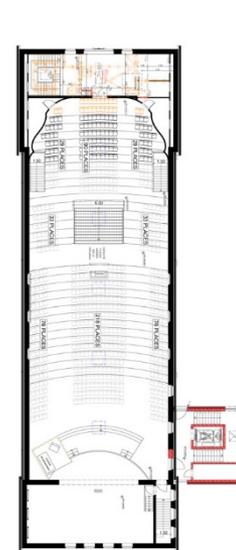
SOUS-SOL



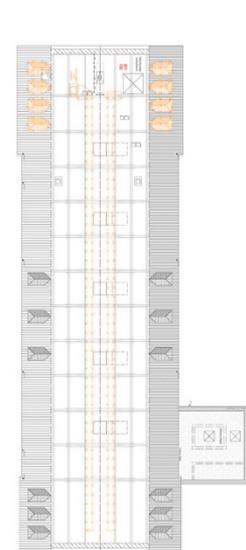
REZ-DE-CHAUSSÉE



ÉTAGE +1

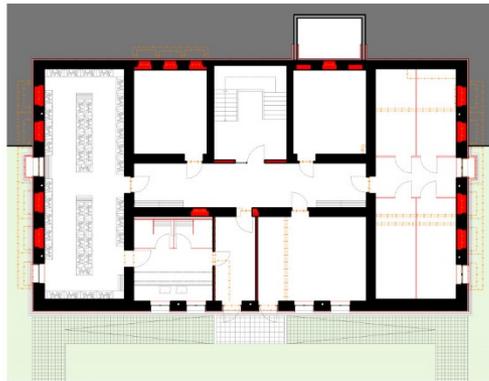


ÉTAGE +2

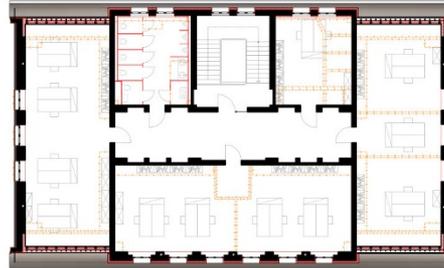


COMBLES

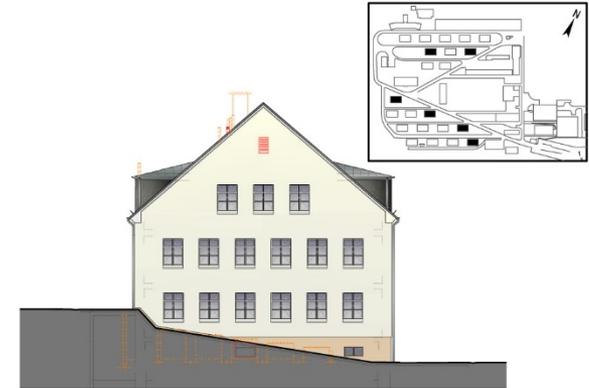
# PAVILLON ADMINISTRATIF STANDARD (bâtiment n°02, 06, 10, 13, 16, 18)



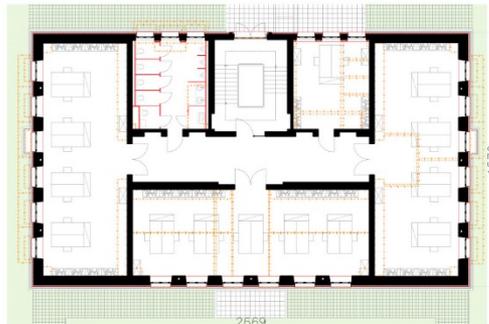
SOUS-SOL



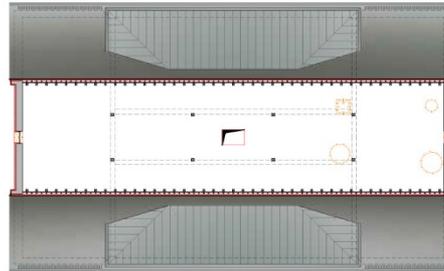
ÉTAGE +2



ÉLEVATION OUEST



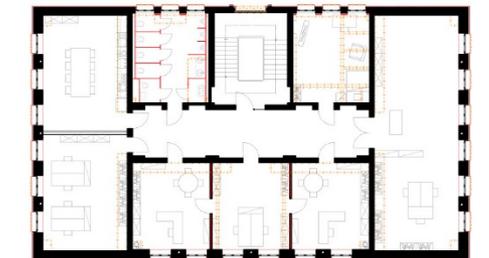
RÉZ-DE-CHAUSSÉE



COMBLES



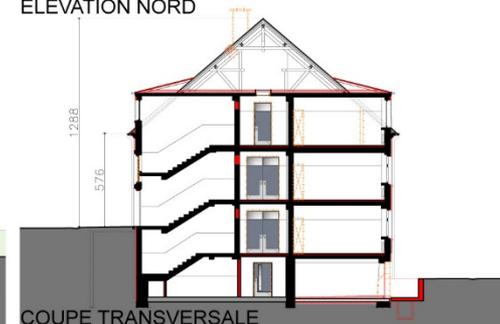
ÉLEVATION NORD



ÉTAGE +1

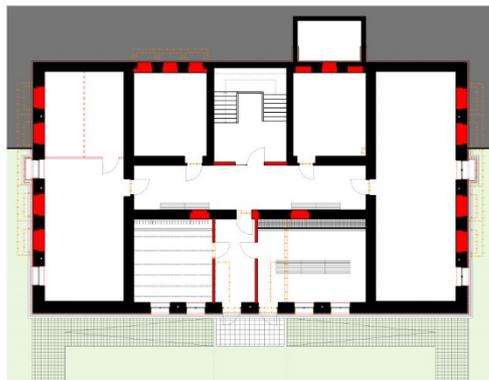


COUPE LONGITUDINALE

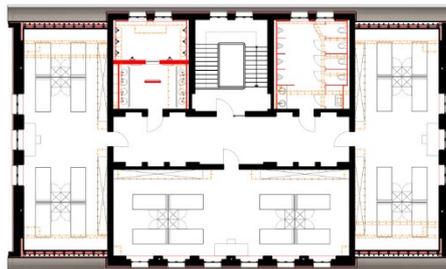


COUPE TRANSVERSALE

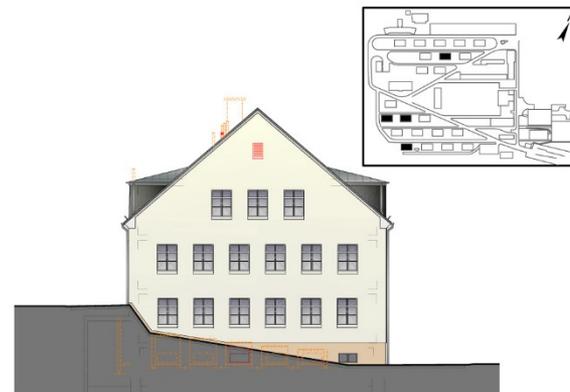
# PAVILLON LOGEMENT STANDARD (bâtiment n°05, 11, 12, 17)



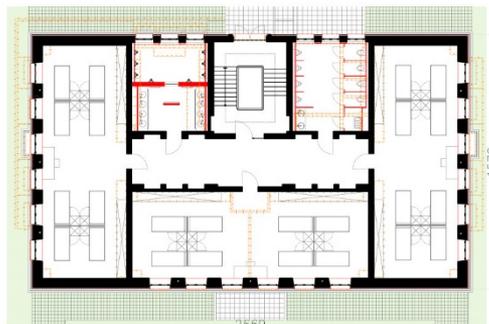
SOUS-SOL



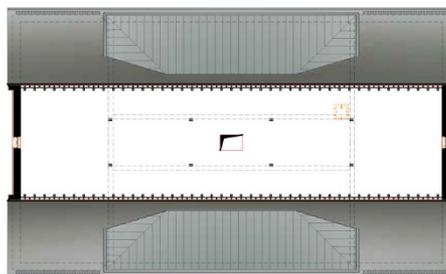
ÉTAGE +2



ÉLÉVATION OUEST



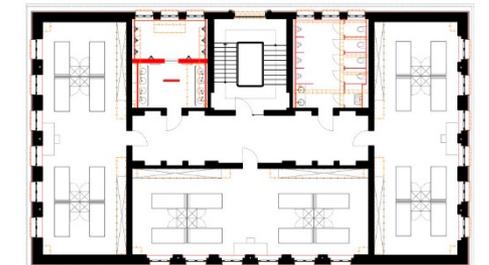
REZ-DE-CHAUSSÉE



COMBLES



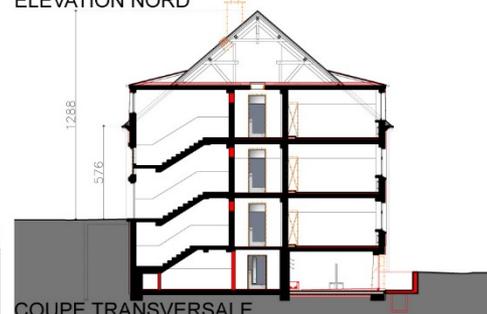
ÉLÉVATION NORD



ÉTAGE +1

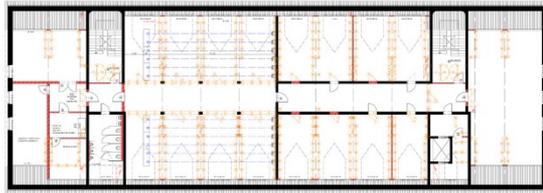


COUPE LONGITUDINALE

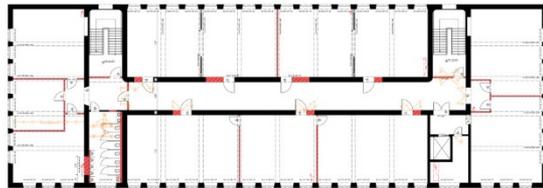


COUPE TRANSVERSALE

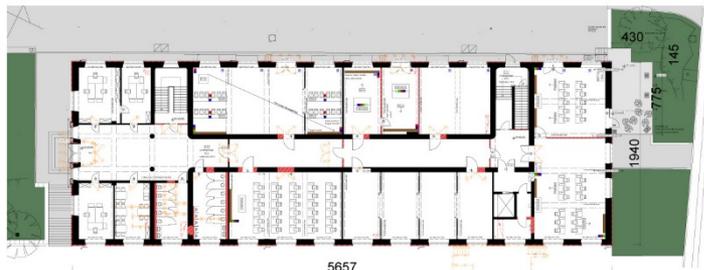
# PAVILLON INSTRUCTIONS & SIMULATIONS (bâtiment n°24)



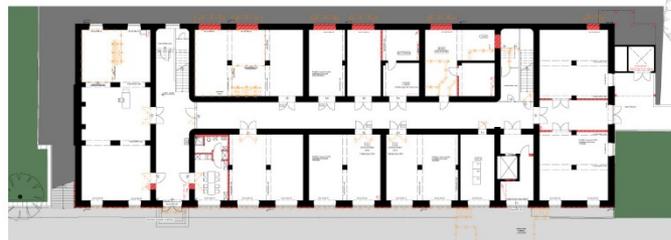
ÉTAGE +2



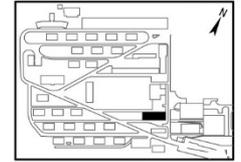
ÉTAGE +1



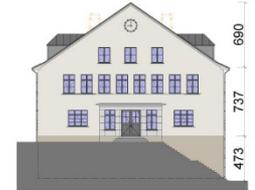
REZ-DE-CHAUSSÉE



SOUS-SOL



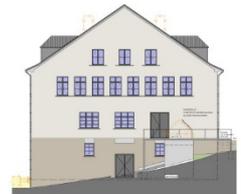
ÉLÉVATION NORD



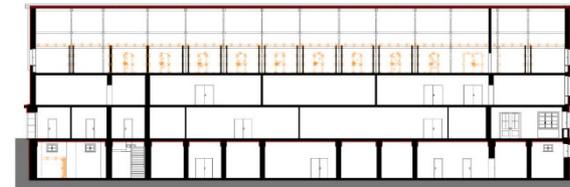
ÉLÉVATION OUEST



ÉLÉVATION SUD



ÉLÉVATION EST



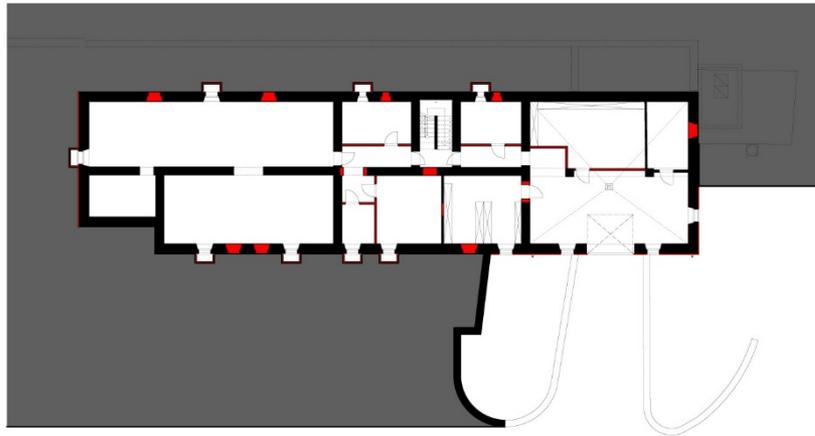
COUPE LONGITUDINALE



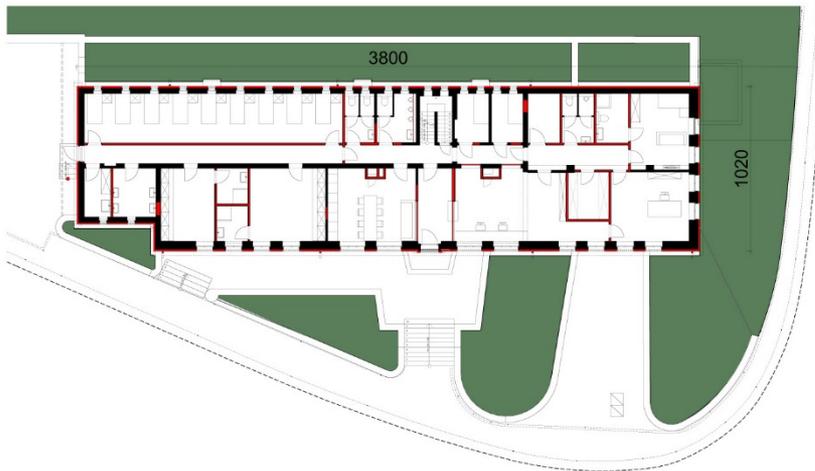
COUPE TRANSVERSALE



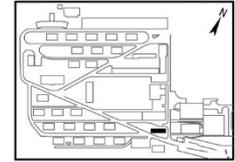
COUPE TRANSVERSALE



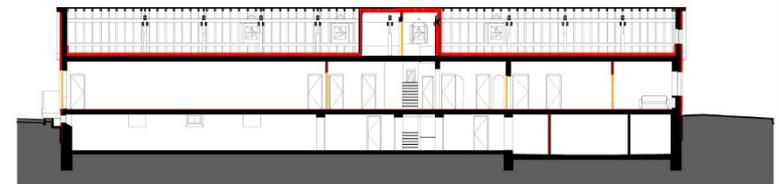
SOUS-SOL



REZ-DE-CHAUSSÉE



COUPE TRANSVERSALE



COUPE LONGITUDINALE

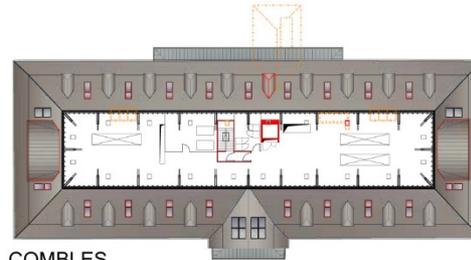


ÉLÉVATION SUD-EST

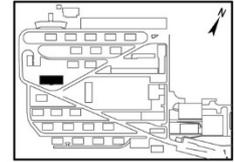
# PAVILLON COMMANDEMENT DU CENTRE MILITAIRE (bâtiment n°26)



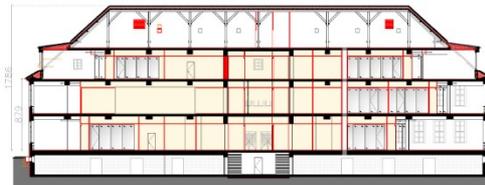
SOUS-SOL



COMBLES



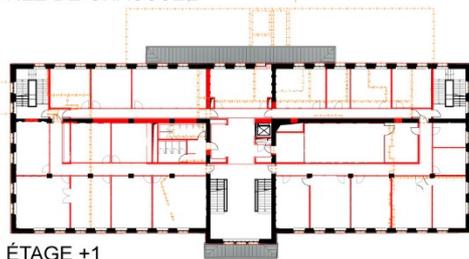
REZ-DE-CHAUSSÉE



COUPE LONGITUDINALE



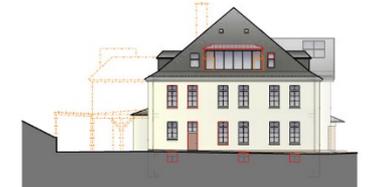
COUPE TRANSVERSALE



ÉTAGE +1



ÉLÉVATION NORD



ÉLÉVATION EST



ÉTAGE +2

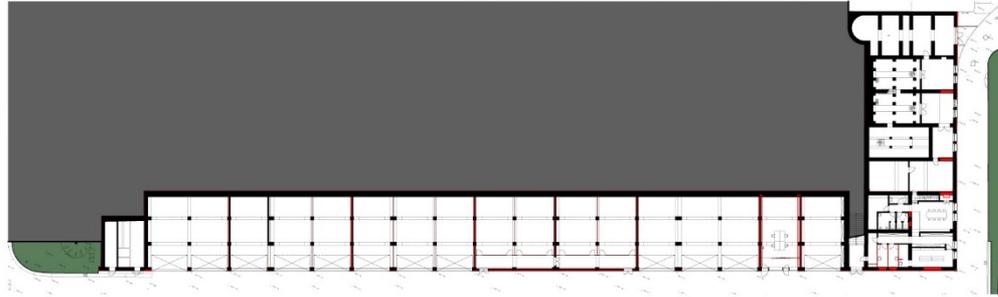


ÉLÉVATION SUD

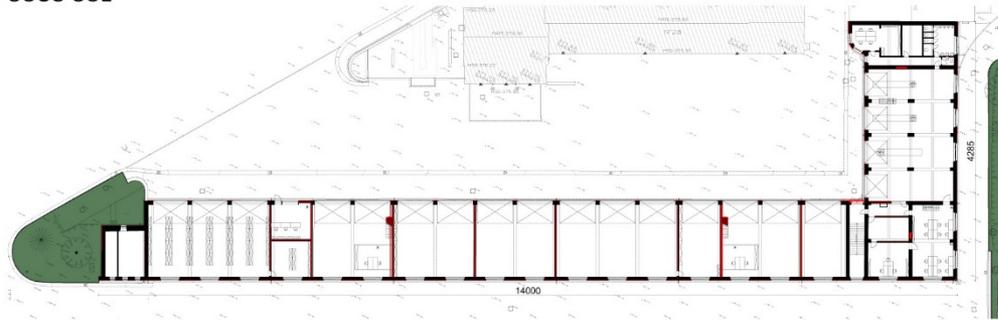


ÉLÉVATION EST

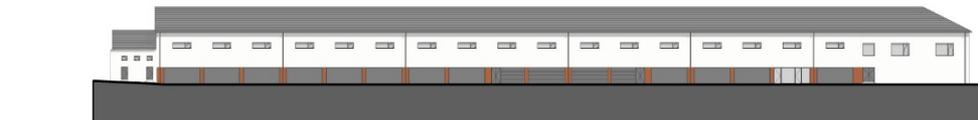
# PAVILLON ATELIERS ET STOCKAGE (bâtiment n°27)



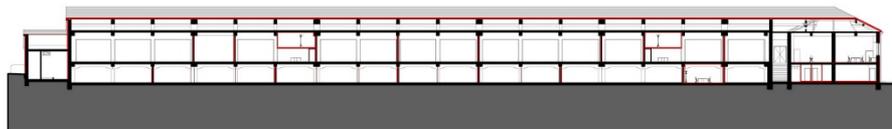
SOUS-SOL



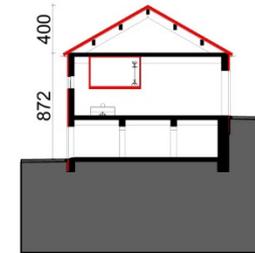
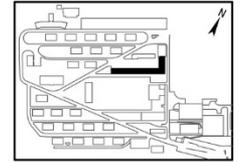
REZ-DE-CHAUSSÉE



ÉLÉVATION SUD-EST



COUPE LONGITUDINALE



COUPE TRANSVERSALE

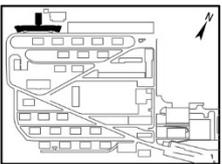


COUPE LONGITUDINALE

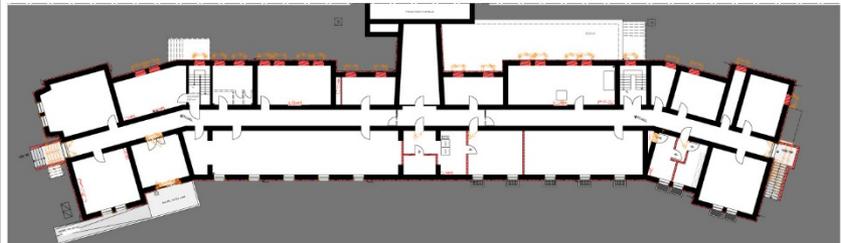
# PAVILLON SERVICE SANTÉ (bâtiment n°30)



ÉTAGE +1



REZ-DE-CHAUSSÉE



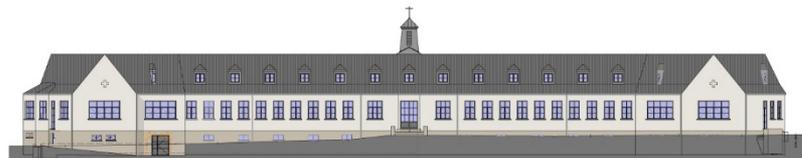
SOUS-SOL



ÉLÉVATION EST



ÉLÉVATION OUEST



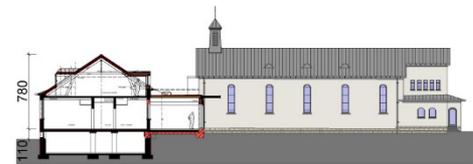
ÉLÉVATION SUD



ÉLÉVATION NORD

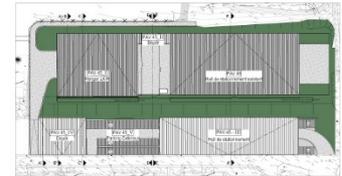
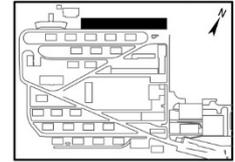


COUPE LONGITUDINALE



COUPE TRANSVERSALE

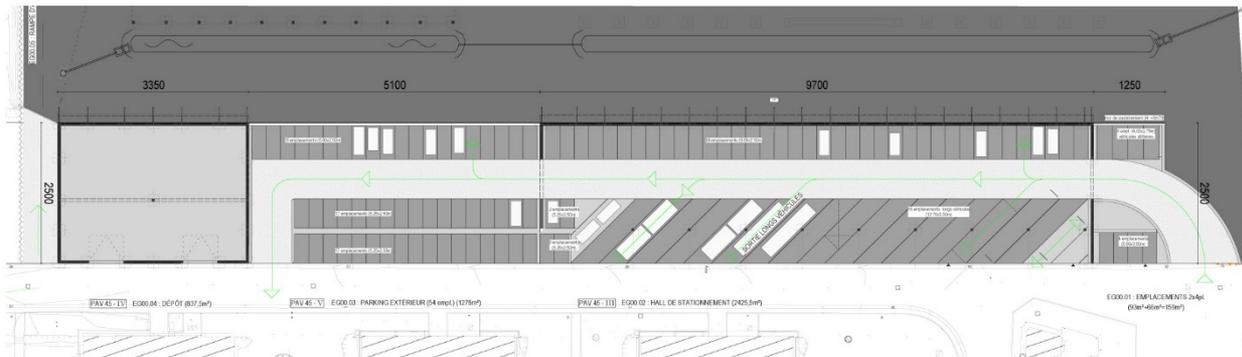
# HANGARS OUVERTS / FERMÉS & PARKING (bâtiment n°45)



PLAN DE SITUATION



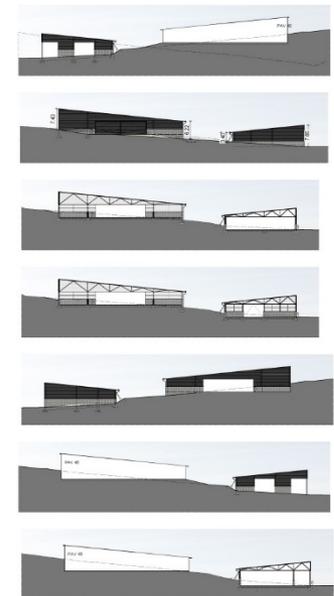
ZONE SUPÉRIEURE



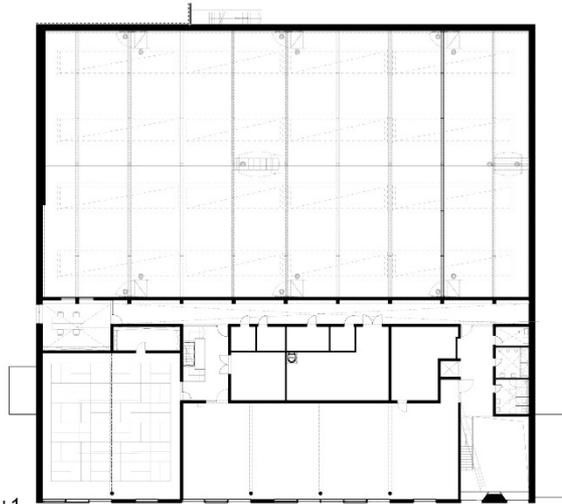
ZONE INFÉRIEURE



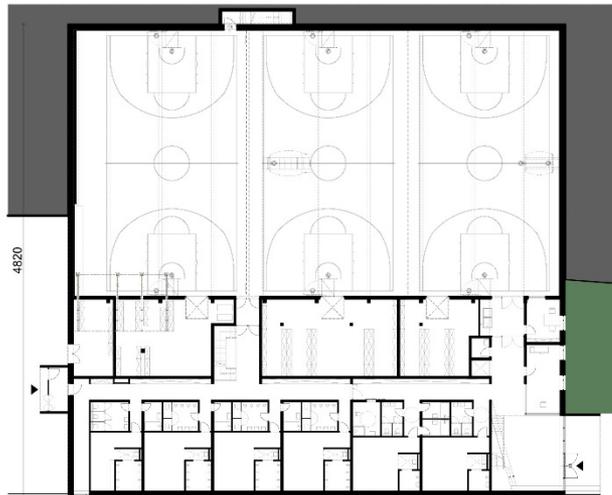
ÉLEVATION SUD - COUPE LONGITUDINALE



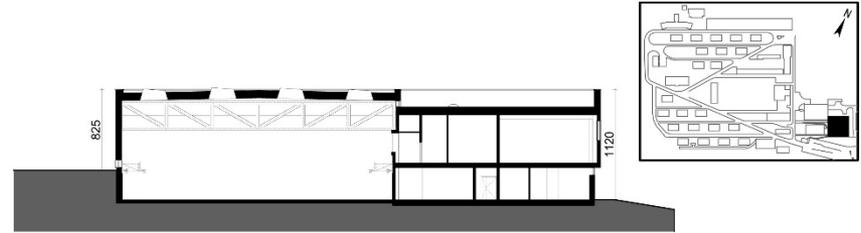
ÉLEVATIONS/COUPES (échelle réduite)



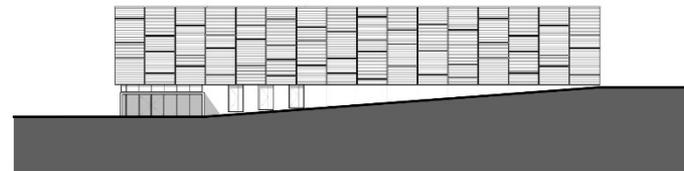
ÉTAGE R+1



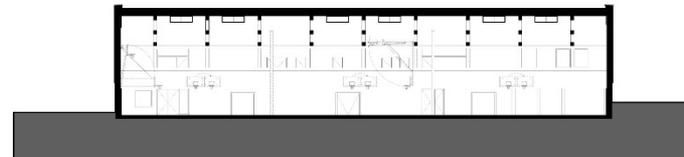
REZ-DE-CHAUSSÉE



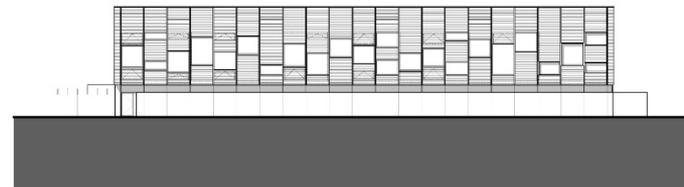
COUPE TRANSVERSALE



ÉLÉVATION NORD-EST

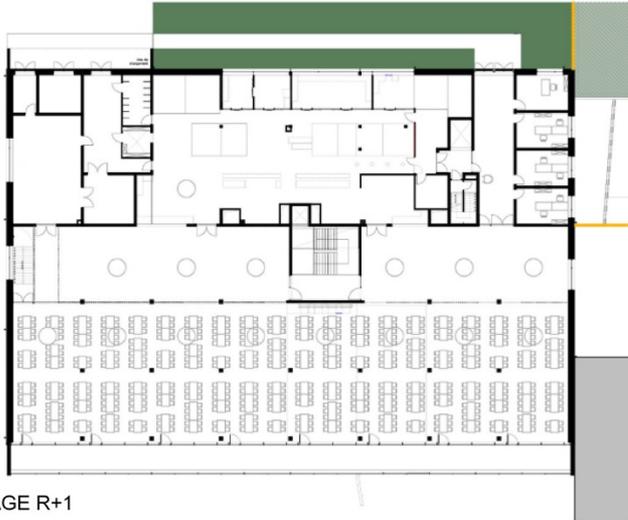


COUPE LONGITUDINALE

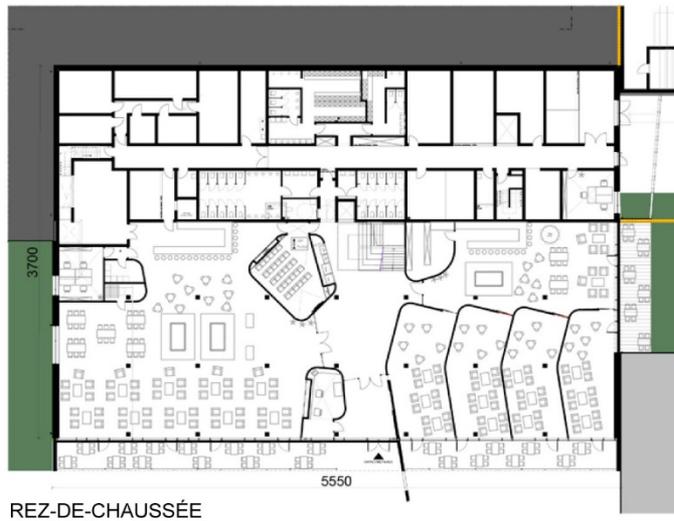


ÉLÉVATION SUD-EST

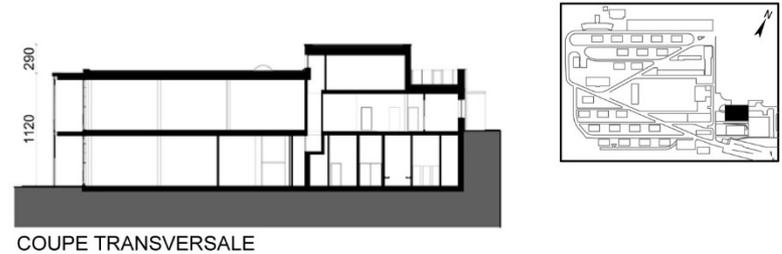
# CANTINE ET FOYERS (bâtiment n°55)



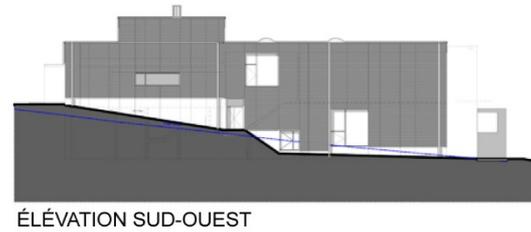
ÉTAGE R+1



REZ-DE-CHAUSSÉE



COUPE TRANSVERSALE



ÉLÉVATION SUD-OUEST



COUPE LONGITUDINALE



ÉLÉVATION SUD-EST

# SURFACES ET VOLUMES

## **SURFACES**

La surface brute totale du projet s'élève à environ 82'000 m<sup>2</sup>, dont 66'000 m<sup>2</sup> pour les bâtiments existants et 16'000 m<sup>2</sup> pour les nouvelles constructions.

## **VOLUMES**

Le volume brut total s'élève à environ 330'000 m<sup>3</sup>, dont 225'000 m<sup>3</sup> pour les bâtiments existant et 105'000 m<sup>3</sup> pour les nouvelles constructions.

## **ALENTOURS**

La surface totale des alentours est estimée à environ 90'000 m<sup>2</sup>, dont 45'000 m<sup>2</sup> pour les espaces verts.

# DEVIS ESTIMATIF ET COÛTS DE CONSOMMATIONS / ENTRETIEN ANNUEL

<b>COÛT DE LA CONSTRUCTION</b>	<b>79'229'000</b>	<b>FRAIS DE CONSOMMATION</b>	<b>327'000</b>
Gros œuvre clos et fermé	38'914'000	Energie thermique	141'000
Technique, y compris énergies renouvelables	20'846'000	Energie électrique	144'000
Parachèvement	19'469'000	Eau/Canalisations	42'000
<b>COÛT COMPLEMENTAIRE</b>	<b>16'333'000</b>	<b>FRAIS D'ENTRETIEN COURANT ET DE MAINTENANCE</b>	<b>1'275'000</b>
Travaux préparatoires	1'164'000	Bâtiment (~1 % du coût de construction hors techniques)	865'000
Aménagement extérieur	5'932'000	Installations et équipements techniques	271'000
Équipement mobilier et spécial	6'247'000	alentours	139'000
Œuvre d'art (1% des bâtiments recevant du public)	207'000	<b>PROVISIONS D'ENTRETIEN PREVENTIF</b>	<b>2'712'000</b>
Frais divers (3%)	2'783'000	Bâtiment (~2 % du coût de construction hors techniques)	1'730'000
<b>RESERVE POUR IMPREVUS</b>	<b>7'753'000</b>	Installations et équipements techniques	982'000
(5% pour les nouvelles constructions et 10% pour les rénovations)		<b>TOTAL FRAIS TTC</b>	<b>4'314'000</b>
<b>HONORAIRES</b>	<b>13'886'000</b>		
<b>COÛT TOTAL HTVA</b>	<b>117'201'000</b>		
<b>TVA 17%</b>	<b>19'924'170</b>		
<b>COÛT TOTAL TTC</b>	<b>137'125'170</b>		
<b>COÛT TOTAL TTC ARRONDI</b>	<b>137'200'000</b>		





# Contournement routier de Bascharage

Commission du Développement durable  
*4 juillet 2018*



LE GOUVERNEMENT  
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG  
Ministère du Développement durable  
et des Infrastructures

Administration des ponts et chaussées

# SITUATION ACTUELLE / NECESSITE DU PROJET

- **Trafic important**, augmentant d'année en année, dans la localité de Bascharage sur l'avenue du Luxembourg (N5).
  - **Valeurs de NO<sub>2</sub> situées au-delà des valeurs limites** dans le centre de Bascharage avec risques pour la santé publique.
- ⇒ Les conclusions de l'évaluation des incidences sur l'environnement ont fait ressortir que la variante « 0 », sans construction du contournement, ne permet pas de résoudre le problème du dépassement des valeurs limites de NO<sub>2</sub> dans le centre de Bascharage avec ses répercussions négatives sur l'environnement humain.

Dès lors, vu le risque pour la santé humaine, cette situation est à considérer comme une **raison impérative d'intérêt public majeur pour réaliser le projet de contournement.**



# HISTORIQUE DU PROJET

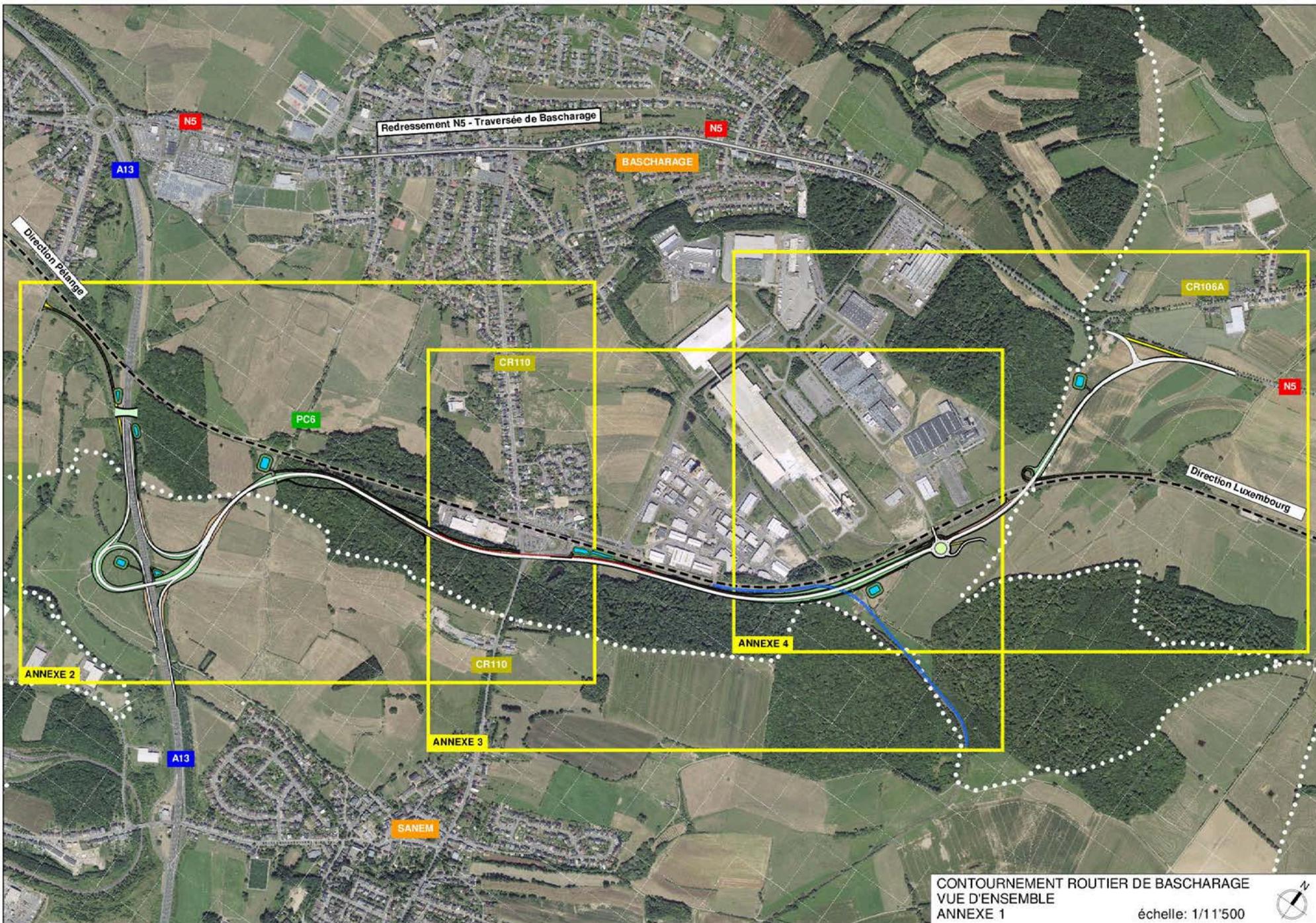
Etude de 4 variantes de projet dans le cadre de l'avant-projet sommaire et de l'évaluation des incidences sur l'environnement:

- **Variante 0**, sans construction de contournement
- **Variante 1** « Zämerbësch » (variante Sud)
- **Variante 2** « Bobësch » (variante Centre)
- **Variante 3** « ZAE » (variante Nord)

⇒ Suite aux résultats de la consultation du public sur le projet du contournement de Bascharage dans les communes concernées, le Gouvernement en conseil a décidé en séance du 29 juillet 2016 **de retenir la variante 2 du contournement de Bascharage** et de poursuivre l'étude d'avant-projet détaillé, sur la base du tracé supérieur.



# VUE D'ENSEMBLE DU PROJET



CONTOURNEMENT ROUTIER DE BASCHARAGE  
VUE D'ENSEMBLE  
ANNEXE 1

échelle: 1/11'500



LE GOUVERNEMENT  
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG  
Ministère du Développement durable  
et des Infrastructures

Administration des ponts et chaussées

# PLAN DE SITUATION



CONTOURNEMENT ROUTIER DE BASCHARAGE  
PLAN DE SITUATION  
ANNEXE 2

échelle: 1/5000



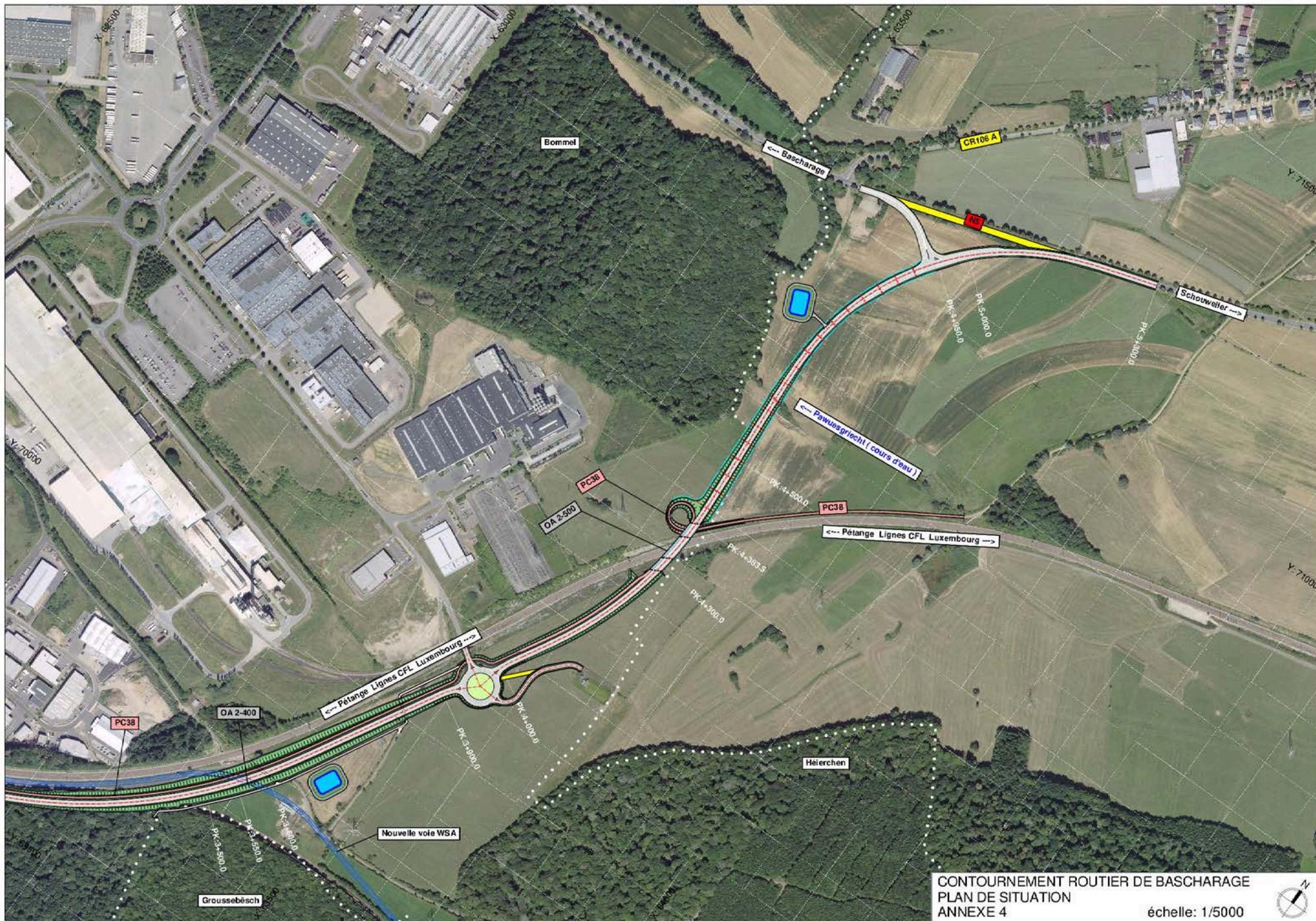
LE GOUVERNEMENT  
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG  
Ministère du Développement durable  
et des Infrastructures

Administration des ponts et chaussées

# PLAN DE SITUATION



# PLAN DE SITUATION



CONTOURNEMENT ROUTIER DE BASCHARAGE  
PLAN DE SITUATION  
ANNEXE 4

échelle: 1/5000

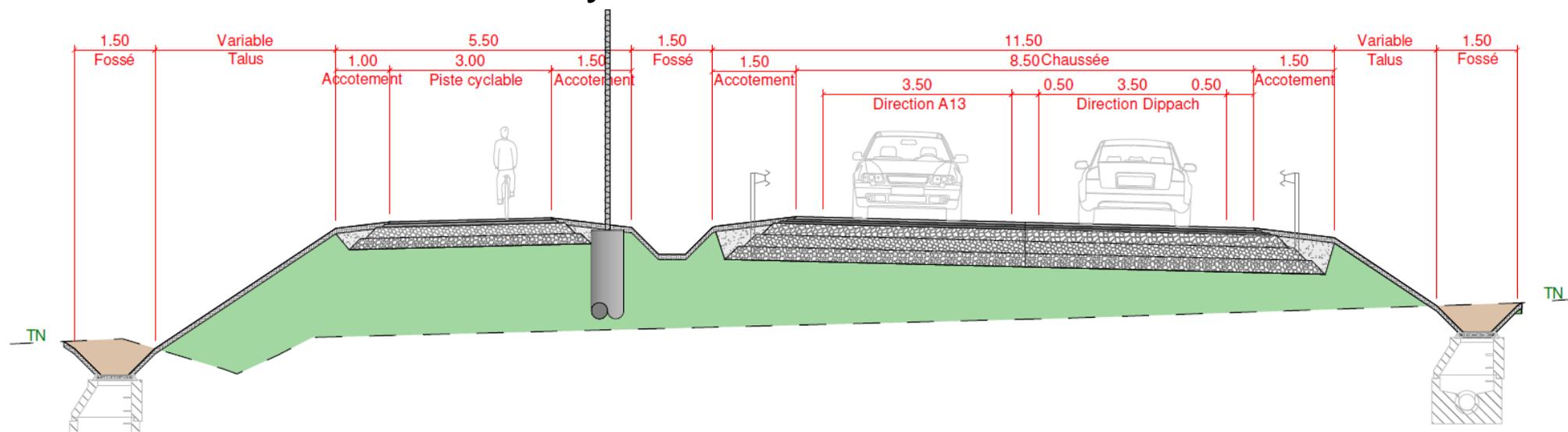


LE GOUVERNEMENT  
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG  
Ministère du Développement durable  
et des Infrastructures

Administration des ponts et chaussées

# COUPE TYPE

- Gabarit (hors talus): **11,50 m**
- Bords extérieurs des chaussées équipés de **glissières métalliques**
- **Fossés** recueillant les eaux de chaussées et des bassins versants
- **Piste cyclable PC38** accolée au contournement routier de Bascharage de la PC06 à l'ouvrage d'art franchissant la voie ferrée (OA2-500) avant de poursuivre son parcours le long de la ligne ferroviaire vers la gare de Schouweiler et l'itinéraire cyclable PC01.



# OUVRAGES D'ART

## 6 ouvrages d'art principaux:

- **OA2 - 100** : Ouvrage d'art franchissant l'autoroute A13
- **OA2 - 200** : Passage pour mobilité douce et passage faune/agricole
- **OA2 - 300** : Ouvrage de franchissement du CR110
- **OA2 - 400** : Tranchée couverte sous contournement (WSA)
- **OA2 - 500** : Ouvrage de franchissement ligne CFL
- **OA2 - 600** : Passage faune A13

## Autres ouvrages d'art:

- **Adaptation ouvrage d'art existant sur la ligne ferroviaire Pétange – Luxembourg** en fonction de la configuration du projet de contournement et de la géométrie du carrefour d'accès à la zone d'activités
- **Passerelle pour piétons et cycles au dessus du CR110** pour relier la piste cyclable à la gare de Bascharage
- **2 nouvelles liaisons piétonnes sous la future route** à hauteur du carrefour giratoire d'accès à la zone d'activités et de la voie WSA pour assurer une traversée sécurisée des modes doux
- Autres petits ouvrages d'art nécessaires pour les volets hydraulique et/ou environnemental



# TRAVAUX DIVERS

- **5 bassins de rétention principaux** en section courante et 3 bassins secondaires pour l'échangeur autoroutier
- **Déviation des réseaux d'infrastructures**
- **Redressement ligne ferroviaire WSA**
- **Redressement N5 – Traversée de Bascharage**



# EMPRISES TERRAIN

- Selon les planifications actuelles, acquisition totale d'environ **30 ha d'emprises** (hors surfaces destinées aux mesures compensatoires)
- Terrains potentiellement concernés par le projet ou adjacents au projet:  
**25% du tracé sur des propriétés privées**  
**75% du tracé sur le domaine public**



# BUDGET GLOBAL

Définition des travaux	Budget hors TVA	Budget TTC
1 Travaux d'installation de chantier et travaux préalables	7.705.000 €	9.014.850 €
2 Travaux de terrassements généraux	11.875.000 €	13.893.750 €
3 Travaux de terrassements particuliers	885.000 €	1.035.450 €
4 Evacuation des eaux, drainage, réseaux divers, éclairage et petits ouvrages	13.975.000 €	16.350.750 €
5 Travaux de voirie et de la piste cyclable	6.730.000 €	7.874.100 €
6 Ouvrages d'art	21.120.000 €	24.710.400 €
7 Travaux divers	16.760.000 €	19.609.200 €
8 Mesures compensatoires	10.325.000 €	12.080.250 €
9 Travaux auxiliaires (environ 10%)	9.500.000 €	11.115.000 €

<b>MONTANT TOTAL DES TRAVAUX</b>	<b>98.875.000 €</b>	<b>115.683.750 €</b>
----------------------------------	---------------------	----------------------

10 Etudes et contrats d'ingénieurs (10% du coût global)	9.887.500 €	11.568.375 €
11 Surveillance, sécurité et santé, assistance technique et direction des travaux (10% du coût global)	9.887.500 €	11.568.375 €

<b>MONTANT TOTAL</b>	<b>118.650.000 €</b>	<b>138.820.500 €</b>
----------------------	----------------------	----------------------

<b>TOTAL GENERAL ARRONDI À</b>		<b>139.000.000 €</b>
--------------------------------	--	----------------------





# IMAGE DE SYNTHESE

Vue d'ensemble



LE GOUVERNEMENT  
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG  
Ministère du Développement durable  
et des Infrastructures

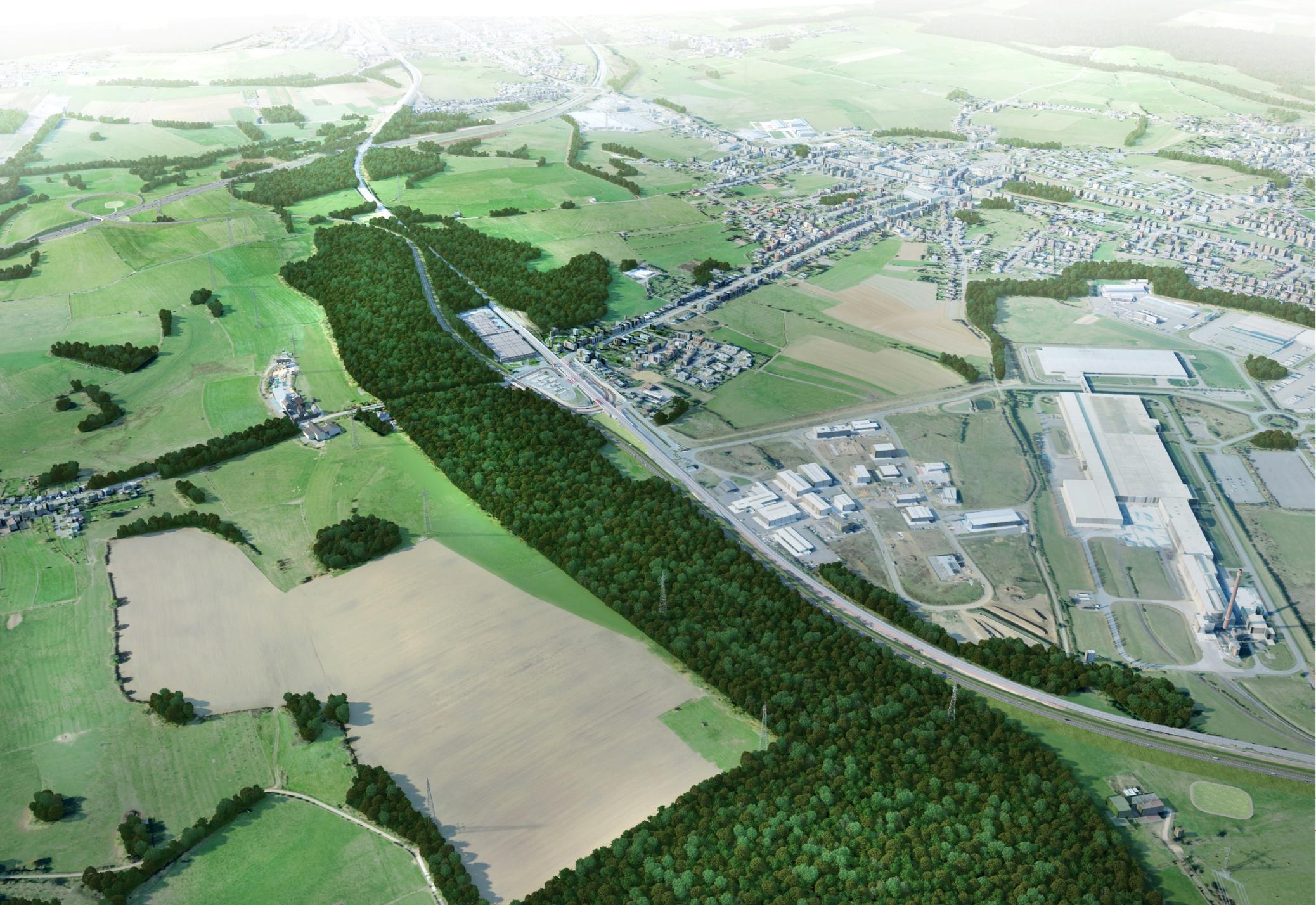
Administration des ponts et chaussées



Pour  
un développement  
durable



MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE  
ET DES INFRASTRUCTURES  
Administration des ponts et chaussées



# IMAGE DE SYNTHESE

**Vue sur  
Bascharage et ZAE**



LE GOUVERNEMENT  
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG  
Ministère du Développement durable  
et des Infrastructures

Administration des ponts et chaussées



# IMAGE DE SYNTHESE

**Vue sur  
raccordement A13**



LE GOUVERNEMENT  
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG  
Ministère du Développement durable  
et des Infrastructures

Administration des ponts et chaussées



Merci pour votre attention

  
Pour  
un développement  
durable



MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE  
ET DES INFRASTRUCTURES  
Administration des ponts et chaussées