

N° 7939²

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2021-2022

PROJET DE LOI

**modifiant la loi du 23 décembre 2014 relative à la réalisation
du Pôle d'échange multimodal de la Gare d'Ettelbruck et à
la modification de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à
la gestion de l'infrastructure ferroviaire**

* * *

**RAPPORT DE LA COMMISSION DE LA MOBILITE
ET DES TRAVAUX PUBLICS**

(19.5.2022)

La Commission se compose de : Mme Chantal GARY, Présidente ; Mme Jessie THILL Rapportrice ; M. Gilles BAUM, M. Dan BIANCALANA, M. Frank COLABIANCHI, M. Félix EISCHEN, M. Jeff ENGELEN, M. Marc GOERGEN, M. Max HAHN, Mme Cécile HEMMEN, M. Marc HANSEN, M. Aly KAES, M. Marc LIES, Mme Semiray AHMEDOVA, M. Marc SPAUTZ, M. Serge WILMES, Membres.

*

I. ANTECEDENTS

Le projet de loi sous rubrique a été déposé à la Chambre des Députés le 27 décembre 2021 par Monsieur François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics.

Le texte du projet était accompagné d'un exposé des motifs, d'une fiche financière, d'un commentaire des articles, d'un texte coordonné, ainsi que d'une fiche d'évaluation d'impact.

Le projet de loi a été avisé par le Conseil d'État en date du 26 avril 2022.

Lors de la réunion du 12 mai 2022, la commission parlementaire a examiné le projet de loi ainsi que l'avis du Conseil d'État. Au cours de la même réunion, Mme Jessie THILL a été désignée comme Rapportrice.

La commission a adopté le présent rapport au cours de sa réunion du 19 mai 2022.

*

II. CONSIDERATIONS GENERALES

Depuis la signature de la « Convention NORDSTAD » en 2006 et l'élaboration du « Masterplan NORDSTAD » en 2007, l'évolution de la requalification urbaine de l'axe Ettelbruck-Diekirch-Erpeldange a connu différents stades d'évolution.

À partir de l'année 2008 les réflexions se sont concentrées sur la mobilité avec comme pièce maîtresse la création d'un pôle d'échange multimodal en gare d'Ettelbruck, aboutissant en septembre 2010 à la présentation du projet développé. Après l'étude d'une variante d'implantation du parking P&R projeté, la phase d'avant-projet détaillé a officiellement débuté à la suite du vote du conseil communal de la Ville d'Ettelbruck en date du 7 novembre 2012.

Le projet de loi 6734, déposé à la Chambre en octobre 2014, a donné naissance à la loi du 23 décembre 2014 relative à la réalisation du Pôle d'échange multimodal de la Gare d'Ettelbruck et à

la modification de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire. Ainsi, cette loi participait à la transposition de la stratégie « MoDu », mettant en œuvre un concept de mobilité nationale intégré dont le réseau ferré constituait l'épine dorsale du système de mobilité, concept entre-temps mis à jour par la stratégie « MODU 2.0 » et tout récemment complété par le « Plan national de la mobilité 2035 ».

Les travaux d'infrastructure d'envergure ont été entamés en 2018 au niveau de la gare d'Ettelbruck, qui figure parmi les gares les plus fréquentées du pays. Outre son importance au niveau de la fréquentation des voyageurs qui n'a cessé de croître dans le passé (+85% entre 2003 et 2019), ce projet de pôle multimodal est d'une importance cruciale pour la connexion de la « Nordstad » au transport public en général et à l'offre ferroviaire en particulier. Le nouveau pôle d'échange de la Gare d'Ettelbruck constituera la plateforme multimodale la plus importante de la région et devra permettre d'augmenter sensiblement, de par sa performance et son attractivité, la part des transports en commun dans les mouvements de mobilité régionaux.

*

III. OBJET DU PROJET DE LOI

Le présent projet de loi ne comporte que trois articles. Il propose une rallonge financière de 39,3 millions d'euros pour le département des Travaux publics – Administration des ponts et chaussées (Fonds des Routes) de la « loi du 23 décembre 2014 relative à la réalisation du Pôle d'échange multimodal de la Gare d'Ettelbruck et à la modification de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire » pour les projets financés par le Fonds des Routes. Ensuite, un nouvel article 5 est intégré dans la loi initiale afin de déclarer d'utilité publique l'ensemble du projet de réalisation du pôle d'échange multimodal de la gare d'Ettelbruck.

Vu qu'il s'agit d'une modification des limites financières fixées par une loi de 2014, les montants mentionnés dans le dossier parlementaire de dépôt ainsi que dans le présent rapport correspondent non pas à la valeur actuelle de l'indice semestriel des prix à la construction, mais à la valeur 738,97 applicable au 1^{er} octobre 2013.

Suite à l'autorisation de l'exécution du projet « Pôle d'échange multimodal de la Gare d'Ettelbruck » par le vote de la loi prémentionnée, l'Administration des ponts et chaussées a lancé l'élaboration des dossiers d'autorisation et les études des projets définitifs permettant la composition des dossiers de soumission et des travaux d'infrastructure d'envergure ont été entamés en 2018 au niveau de la gare d'Ettelbruck.

Le rapport d'avant-projet détaillé coordonné d'avril 2014 traite les modules qui forment le projet « Pôle d'échange multimodal de la Gare d'Ettelbruck ».

Pour le département des Transports – CFL (Fonds du Rail) :

- la mise en conformité de la gare,
- le renouvellement des superstructures ferroviaires,
- la construction d'un parking P&R,
- la reconstruction du bâtiment voyageurs et de ses alentours directs.

Pour le département des Travaux publics – Administration des ponts et chaussées (Fonds des Routes) :

- la réorganisation multimodale de la N7/rue du Canal, rue Prince Henri, rue de la Gare et l'avenue J. F. Kennedy et du CR348/avenue Salentiny,
- la mise en souterrain de la N7 entre le carrefour de la Wark et le monument Patton,
- la réalisation de la gare routière, du parvis de la gare et de ses alentours directs,
- la mise en place de l'artère d'approche multimodale du carrefour « Dreieck » au pôle d'échange, y compris le nouveau pont Patton.

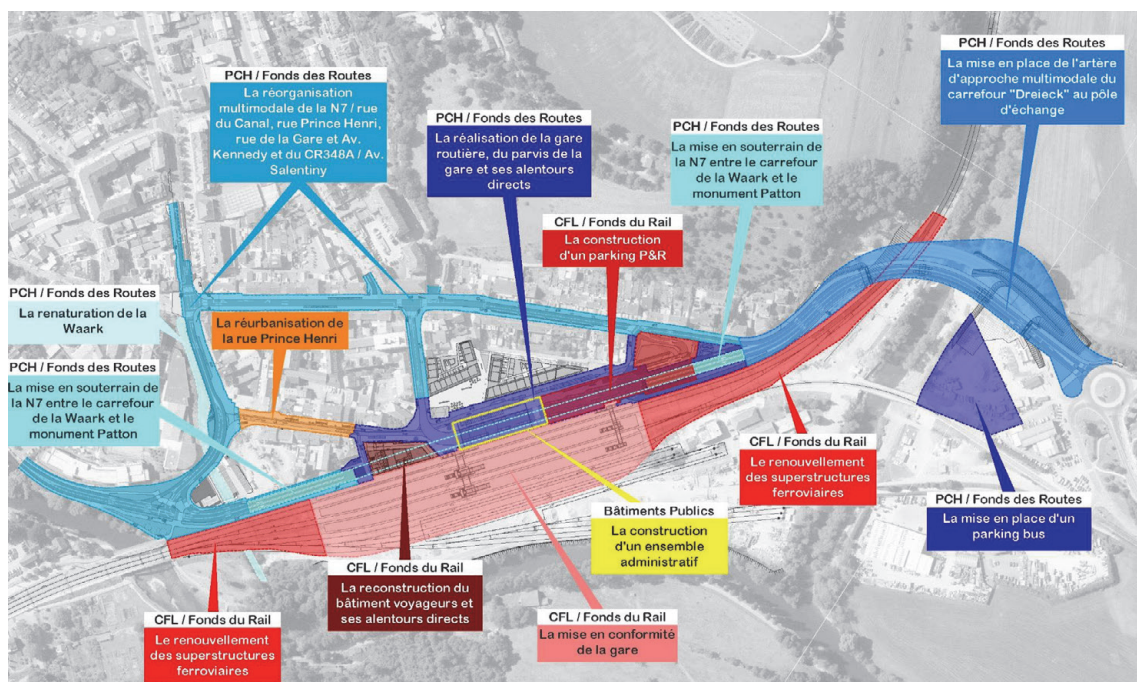
La loi du 23 décembre 2014 prémentionnée avait fixé le montant maximal des dépenses pour la construction du Pôle d'échange multimodal de la Gare d'Ettelbruck à 156 500 000 euros (valeur 738,79

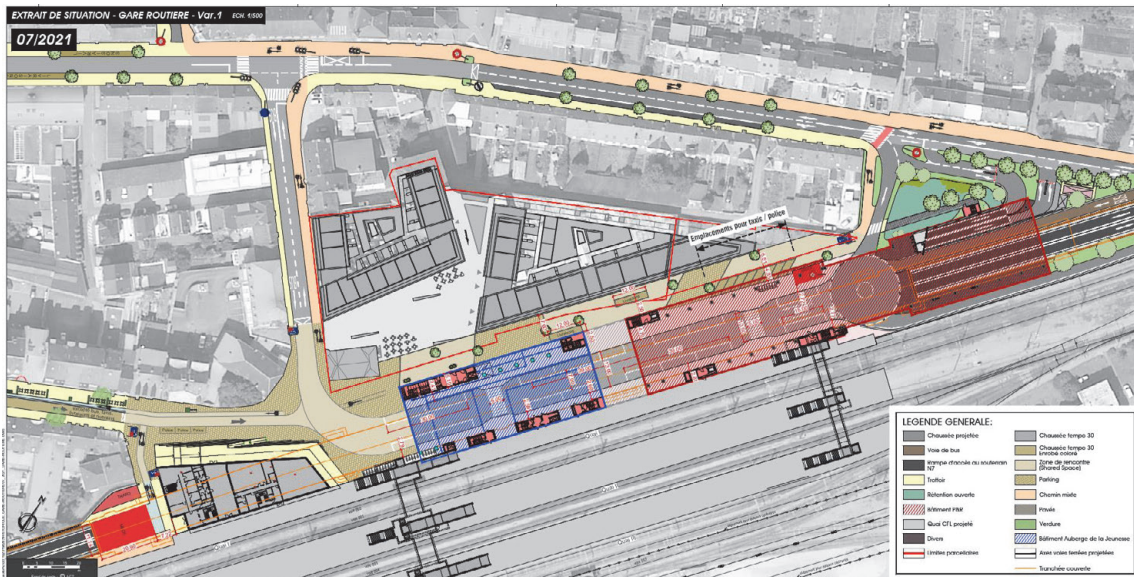
de l'indice semestriel des prix à la construction au 1^{er} octobre 2013, adapté semestriellement), avec un maximum de 112,7 millions d'euros imputables au Fonds du Rail et 43,8 millions d'euros imputables au Fonds des Routes.

L'augmentation de l'enveloppe budgétaire du Fonds des Routes pour un montant de 39,3 millions d'euros est nécessaire pour faire face, d'une part, à un dépassement de 9,8 millions d'euros des prestations initialement prévues et, d'autre part, au coût engendré par des travaux complémentaires, évalué à 29,5 millions d'euros.

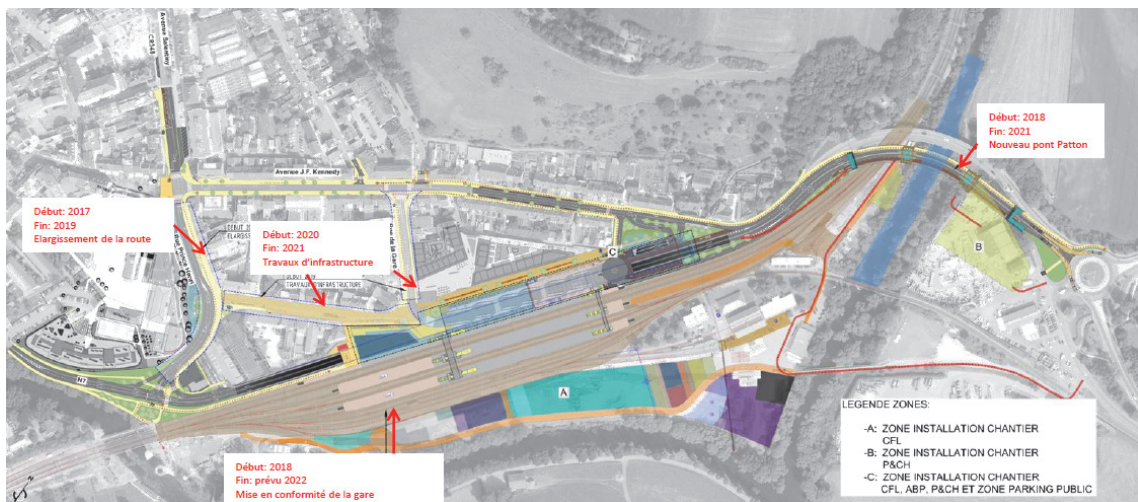
L'exposé des motifs du dossier parlementaire déposé décrit de manière précise les travaux complémentaires requis, y inclus les détails techniques. Ci-dessous des illustrations tirées du dossier de la conférence de presse du 3 mars 2022 présentant l'avancement des travaux d'aménagement de la nouvelle gare d'Ettelbrück et les nouveautés par rapport au projet de 2014.

Vues d'ensemble des différents modules du projet

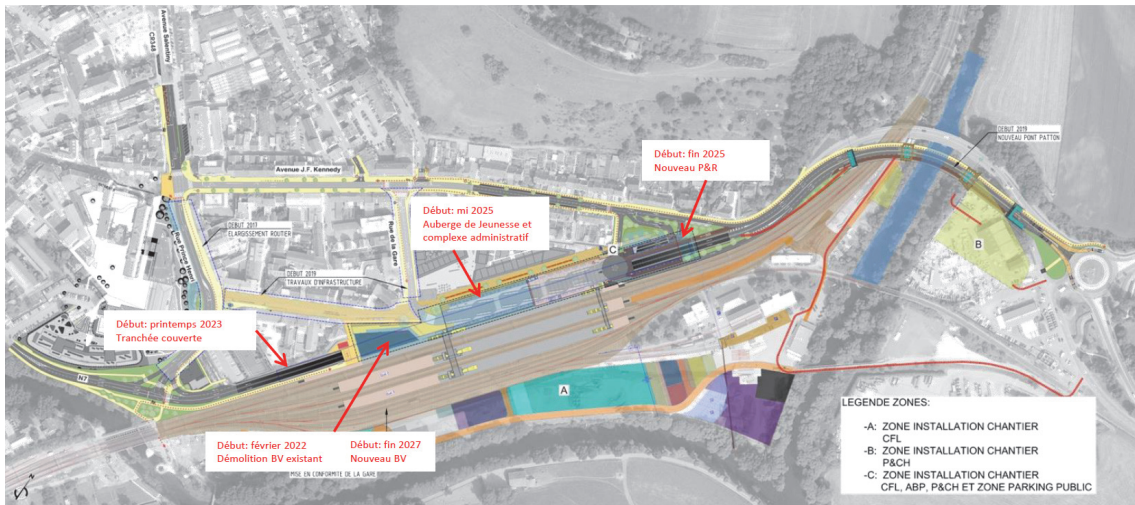




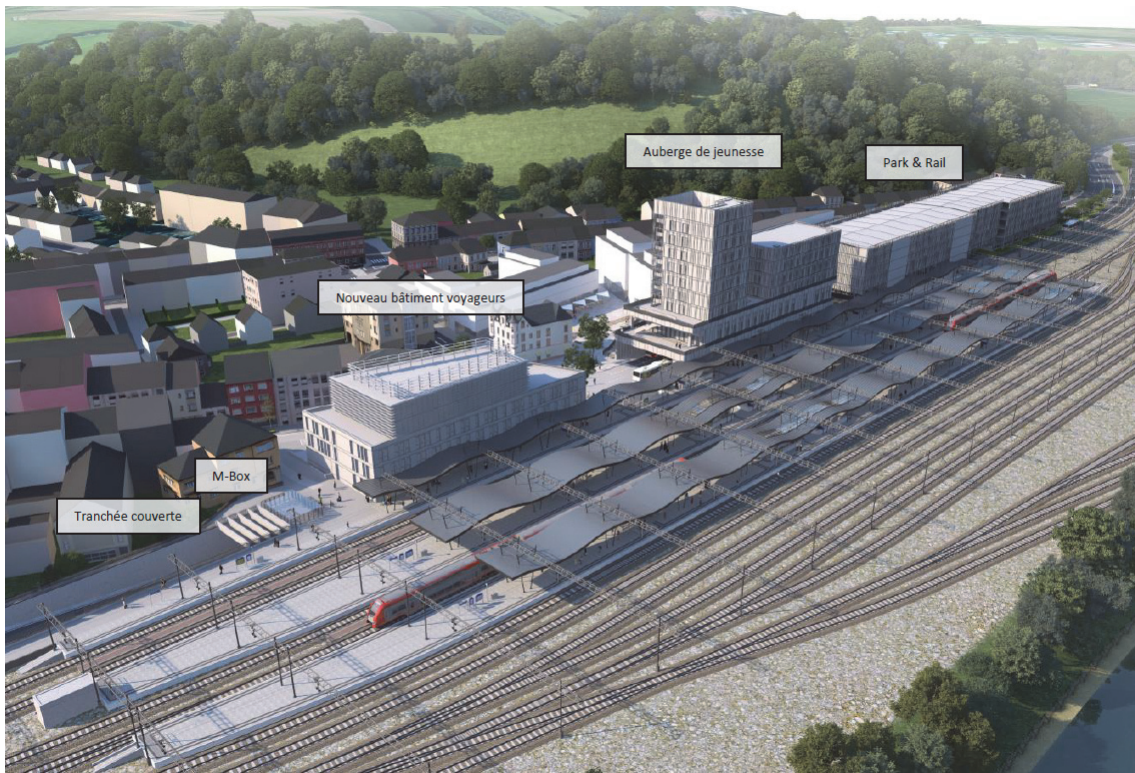
Etat des travaux : Les travaux achevés

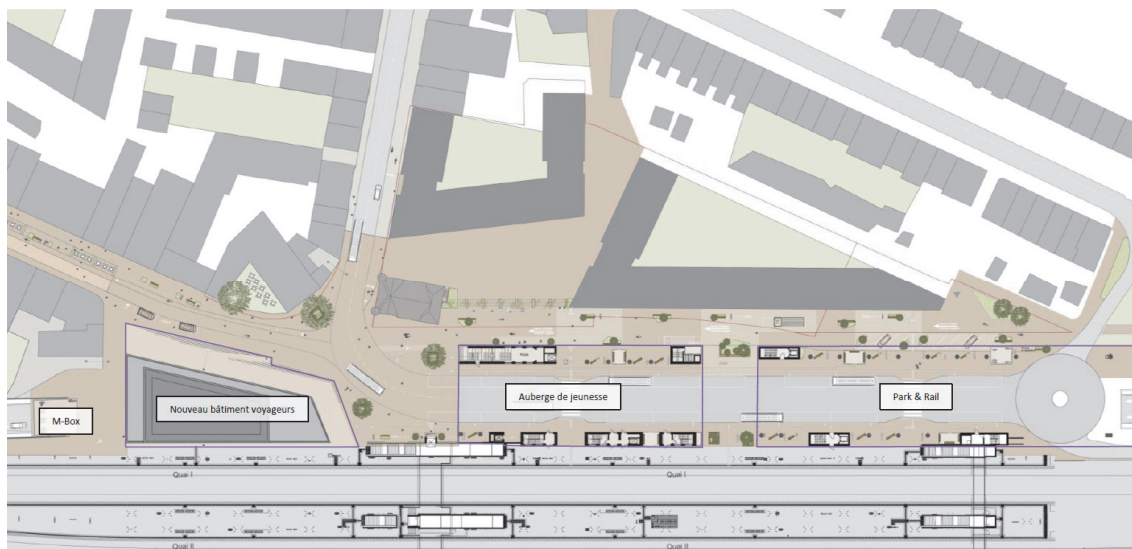


Etat des travaux : Les travaux programmés



La situation finale du pôle d'échange (2030)





Nouvelle auberge de jeunesse et complexe administratif public

Une des adaptations les plus visibles du projet concerne sans doute l'intégration de la construction de deux bâtiments publics supplémentaires. En effet, l'Administration des bâtiments publics prévoit la construction d'une nouvelle auberge de jeunesse combinée à un complexe administratif.

Son implantation directe au centre de la plateforme de mobilité multimodale constitue un atout considérable tant au niveau régional comme élément touristique important qu'au niveau local en créant un signal fort incitant un développement urbanistique de ce quartier qui se verra revalorisé substantiellement.

L'auberge d'environ 120 lits permettra d'attirer davantage de jeunes touristes au nord du pays. Les espaces communs sont accessibles non seulement aux utilisateurs du complexe, mais également au public, comme notamment le restaurant, la bibliothèque, les salles multifonctionnelles ainsi que la plateforme du 9^e étage, offrant un point de vue unique sur la ville et ses alentours.

Le complexe administratif de quelque 1.200 m² comportera un espace de conférence avec salles de réunion ainsi que trois étages de bureaux pour des services ou structures étatiques ou paraétatiques. Le projet est développé dans un esprit innovateur en intégrant les principes d'une construction durable et d'économie circulaire.

De manière globale, le projet actuel prévoit les dépassements de coûts et les coûts additionnels suivants pour chacun des différents modules de l'avant-projet détaillé de 2014 :

A) Réorganisation multimodale de la N7 / rue du canal, rue Prince Henri, rue de la gare et avenue J.F. Kennedy et du CR348 / avenue Salentiny

Dépassement des coûts prévus

La mise en exécution de la réorganisation multimodale de la N7/rue du Canal, rue Prince Henri, rue de la Gare et l'avenue J.F. Kennedy et du CR348/avenue Salentiny, est divisée en 4 phases. À la date du présent exposé des motifs, les travaux de la phase 1 et de la phase 2 sont achevés.

L'ensemble du dépassement résultant de l'extension des travaux prévus est de l'ordre de 881 000.- € hors TVA, études non comprises, et se justifie comme suit :

- o Vu la dégradation avancée de la structure existante, des adaptations relatives à l'ouvrage d'encorbellement de la Wark sont devenues nécessaires. En plus, un tronçon de canalisation d'environ 30 m dans la rue Prince Henri a dû être remplacé, car une réalisation ultérieure n'aurait plus été possible.

- o Le budget de 2014 ne tenait pas compte des différentes phases d'exécution de la réorganisation du réseau routier. Les phases intermédiaires et provisoires nécessaires afin de garder en service le réseau routier, sans couper le trafic dans un des deux pôles de la Nordstad, n'étaient pas budgétisées.
- o L'évacuation, le traitement et la mise à la décharge des sols pollués dépasse largement les hypothèses de 2014.
- o Les normes évoluent et les frais pour la priorisation du trafic aux intersections par feux tricolores ont augmenté.
- o Les frais pour l'installation de chantier sont directement liés à la durée des travaux. L'augmentation simultanée des travaux et de leur durée entraîne une augmentation du coût de l'installation du chantier.

Travaux complémentaires / changement de programme

Le coût des travaux complémentaires s'élève à 1 050 000.- € hors TVA, études non comprises.

- o En tenant compte du nombre important des différents projets publics, notamment la réorganisation du réseau routier pour le département des Travaux publics, la construction du nouveau bâtiment voyageurs et le P&R pour le département des Transports et finalement la nouvelle auberge de jeunesse et le nouveau bâtiment administratif pour le département Travaux publics, un bureau d'architecture a été mandaté afin d'élaborer un concept d'aménagement urbain garantissant une apparence cohérente et homogène de l'ensemble des éléments.
- o Lors de l'aménagement provisoire de la rue Prince Henri en direction de la place de la Gare et des travaux de réseaux dans la rue de la Gare, des travaux complémentaires relatifs à la réalisation d'une gare routière provisoire sont devenus nécessaires afin d'éviter que le chemin à parcourir par les voyageurs entre les trains et les bus RGTR s'étendrait jusqu'à 600 mètres. Ainsi, un nouvel arrêt de bus provisoire sera aménagé au côté nord de la gare et restera en service jusqu'à la réouverture du souterrain sud.
- o Dans un désir de faciliter un raccordement à la nouvelle gare routière, il a été retenu que les bus pourront emprunter la rue Prince Henri transformée en zone piétonne. Les frais y relatifs, bien qu'initialement à charge de la commune, seront partiellement assumés par l'État.

B) Réalisation de la gare routière, du parvis de la gare et de ses alentours directs

Deux nouveaux bâtiments

Le Gouvernement a décidé de réaliser deux bâtiments publics supplémentaires après le vote de la loi de financement de 2014 : une auberge de jeunesse et un bâtiment administratif. Ces deux bâtiments seront placés au-dessus de la gare routière dans l'alignement du bâtiment voyageur et du bâtiment P&R. Ces bâtiments seront reliés entre eux, ainsi que le bâtiment CFL P&R, par une passerelle située au niveau +1 au-dessus de la future gare routière.

La construction de ces deux bâtiments se fera désormais dans le cadre des travaux du pôle multi-modal, car une construction ultérieure serait difficilement réalisable, voire impossible au vu des conflits inévitables entre l'exploitation de la gare, la sécurité et le confort des passagers et la poursuite des chantiers.

Travaux complémentaires / changement de programme

Les travaux du module de la réalisation de la gare routière et du parvis de la gare avec ses alentours directs se feront après l'achèvement des travaux de gros œuvre de l'Auberge de jeunesse et du bâtiment administratif, qui est prévu pour 2025. Le coût des travaux complémentaires est estimé à 1 120 000.- € hors TVA, études non comprises.

Les exigences d'aménagement en relation directe avec les besoins de fonctionnement et de confort de la gare routière, tels que l'éclairage supplémentaire en dessous des deux bâtiments et les travaux préalables nécessaires pour l'installation des équipements techniques spéciaux à une gare routière, n'étaient pas prévus. À cela s'ajoute la construction d'un local technique nécessaire pour ces équipements spéciaux et des fondations plus étendues afin d'éviter des interactions entre les bâtiments et le tunnel.

**C) Mise en souterrain de la N7 entre le carrefour de la Wark
et le monument Patton**

Dépassement des travaux prévus

Pour la mise en souterrain de la N7 entre le carrefour de la Wark et le monument Patton, un dépassement d'ordre de 2 343 000.- € hors TVA par rapport à la loi de financement de 2014 est à prévoir, études non comprises.

- o L'adaptation du phasage d'exécution de la tranchée couverte est devenue nécessaire suite à un décalage de la mise à disposition de certaines emprises. En plus, l'intégration ultérieure des projets de l'auberge de jeunesse et du bâtiment administratif au Pôle d'échange multimodal de la Gare d'Ettelbruck, implique une réalisation simultanée de ces deux bâtisses avec les travaux de la tranchée couverte. En effet, une partie des travaux de gros-œuvre et les travaux de parachèvement extérieurs au-dessus de la gare routière doivent être achevés pour permettre une mise en service sécurisée de la nouvelle gare routière. Toutes ces nouvelles contraintes, ainsi que la volonté de garder en service pendant toute la durée du chantier la gare ferroviaire, la gare routière et environ 100 emplacements pour voitures sur le site de la gare, impliquent un phasage d'exécution plus complexe. Des mesures supplémentaires de sécurisation des différentes phases, le déplacement à plusieurs reprises de l'installation de chantier, du parking provisoire et de la gare routière deviennent nécessaires.
- o Comme déjà évoqué plus haut, un bureau d'architecture a été mandaté afin d'élaborer un concept d'aménagement urbain des espaces publics concernés.
- o L'envergure de l'évacuation, du traitement et la mise à la décharge de sols pollués dépasse les hypothèses admises lors de la loi de financement de 2014.
- o Les frais pour l'installation de chantier sont directement liés à la durée des travaux. L'augmentation simultanée des travaux et de leur durée entraîne une augmentation du coût de l'installation du chantier.

Travaux complémentaires – changement de programme)

Le coût des travaux complémentaires relatifs à la mise en souterrain de la N7 s'élève à 8 989 000.- € hors TVA, études non comprises.

- o Lors de l'étude d'exécution certaines adaptations sont devenues nécessaires. Il s'agit entre autres des adaptations suivantes : purge du fond de fouille réalisée sous forme d'un échange de sol, encastrement du rideau des pieux sécants d'au moins 5 m dans le substrat rocheux, résultant dans une longueur supplémentaire de 2 m pour chacun des 1 050 pieux sécants.
- o Une étude hydrogéologique se basant sur des mesurages des flux de la nappe phréatique pendant une durée de plusieurs années s'avère nécessaire pour permettre une simulation de l'influence de la future tranchée couverte sur les flux des eaux souterraines. Les conclusions de cette étude hydrogéologique détermineront les mesures à réaliser pour réduire l'influence de la future tranchée couverte à la variation du niveau de la nappe phréatique par rapport à la situation actuelle. Une de ces mesures est la réalisation de siphons sous la tranchée couverte, qui permettront l'écoulement de la nappe phréatique en direction des rivières limitrophes. L'envergure de ces travaux est nettement supérieure à ce qui a été prévu dans le cadre de la loi de financement de 2014, car les nouvelles recommandations de l'Administration de la gestion de l'eau ne prévoient plus de minimiser, mais de neutraliser complètement l'effet barrage que pourrait présenter l'ouvrage pour l'écoulement de la nappe phréatique.
- o Avec la réception des dernières études lors de l'élaboration du dossier, certains travaux complémentaires s'avèrent nécessaires, notamment en relation avec la gestion des aquifères. En effet, parallèlement à la réalisation des siphons en dessous de la tranchée couverte prévue dans l'étude hydrogéologique, il faudra mettre en place un drain supplémentaire et ceci tout le long de l'ouvrage et des rampes d'accès. Ce drainage est composé de gravier de quartz filtrant d'une granulométrie spéciale.
- o Les équipements de sécurité ont été revus en application des nouveaux standards de sécurité en la matière qui date de 2019 et sur base des expériences que l'Administration des ponts et chaussées a pu recueillir pendant les dernières années sur des tunnels existants. Cette mise à jour a un impact sur les mesures de sécurité, l'éclairage et la signalisation.

- o Depuis la loi de financement de 2014, l'envergure des équipements techniques nécessaires a énormément évolué. Afin de permettre une gestion efficace du trafic dans le réseau du CITA, des équipements techniques de sécurité relatifs à la tranchée couverte s'avèrent nécessaires, notamment des feux tricolores et des systèmes de surveillance, de comptage et de signalisation.
- o Les dimensions du local technique de l'ouvrage souterrain sont adaptées en raison des équipements de fonctionnement et de sécurité complémentaires. À noter qu'un bassin de rétention d'eau extinctrice avec tous les équipements techniques nécessaires fut intégré ultérieurement dans le local technique souterrain. À cela s'ajoute le local technique pour l'équipement de fonctionnement de la gare routière.
- o Suite à la révision du niveau des crues HQ1000, publiée en été 2021, les mesures de compensation relatives à la perte de volume de rétention causée par la future tranchée couverte ont dû être revues à la hausse.

D) L'artère d'approche multimodale du carrefour « Dreieck » au pôle d'échange, y inclus le nouveau pont Patton

Dépassement des travaux prévus

Pour la mise en place de l'artère d'approche multimodale du carrefour « Dreieck » au pôle d'échange, incluant le nouveau pont Patton, le dépassement des travaux prévus s'élève à 3 780 000.- € hors TVA, études non comprises.

- o Les conclusions de l'étude géotechnique relèvent des caractéristiques de sol défavorables et demandent des adaptations de l'ouvrage.
- o Des mesures d'accélération des travaux d'assemblage de la structure métallique sur l'air de lancement sont devenues nécessaires car les travaux préparatoires du chantier du nouveau pont Patton n'ont pas pu démarrer comme prévu, notamment en ce qui concerne le forage dirigé et finalement la mise en place de la plateforme de lancement. En plus, le projet du pont Patton était en coactivité avec le projet des CFL relatif au renouvellement de la plateforme ferroviaire. Or, il s'est avéré que les travaux de lancement n'ont pas pu s'étendre sur les trois semaines que durait le barrage des voies de chemin de fer pour des raisons de sécurité.
- o L'évacuation des terres polluées dépasse largement les hypothèses de 2014 et implique un coût supplémentaire pour l'évacuation, le traitement et la mise à la décharge des sols pollués.

Travaux complémentaires – changement de programme

Les travaux complémentaires relatifs au nouveau pont Patton s'élèvent à 1 800 000.- € hors TVA, études non comprises.

- o Plusieurs forages dirigés, passant en dessous de la voie ferrée et de la Sûre sont devenus nécessaires pour dévier les réseaux existants.
- o L'étude d'exécution a révélé que les interfaces avec le trafic ferroviaire en dessous du chantier imposaient une mise en œuvre de la structure métallique par lancement. Plusieurs adaptations du projet ont permis le montage de la structure métallique avec une optimisation des coupures de trafic sur le réseau ferroviaire.
- o De nombreux travaux à proximité de la voie ferrée, notamment la construction de la culé côté Ettelbruck, du mur de soutènement et de nombreux travaux préparatoires avant le lancement et en général tous les travaux dans la zone de protection des voies train, ne peuvent être réalisés qu'en présence d'un encadrement d'annonceurs de trains. Ces frais n'étaient pas budgétisés dans la loi de financement de 2014.

E) Gestion de l'eau

Dépassement des travaux prévus

L'étude géotechnique d'exécution impliquait des adaptations sur l'ouvrage d'encorbellement permettant l'élargissement de la rue Prince Henri au-dessus de la Wark. L'adaptation des fondations

profondes, sous forme de pieux forés encastrés dans le substrat rocheux, avait une influence sur la géométrie de l'ouvrage ainsi que sur le phasage des travaux. Les frais pour l'installation de chantier sont directement liés à la durée des travaux. L'augmentation simultanée des travaux et de leur durée entraîne une augmentation du coût de l'installation du chantier.

Le montant supplémentaire de ces travaux s'élève à 330 000.- € hors TVA.

Travaux complémentaires – changement de programme

Les travaux afférents doivent obligatoirement être réalisés en dehors de la période des hautes eaux et impliquent un coût complémentaire de 1 035 000.- € hors TVA, études non comprises.

- o Sur demande de l'Administration de la gestion des eaux, le projet initial du rétablissement de la continuité de la Wark a été complètement retravaillé et n'est plus comparable avec le projet initial prévu dans la loi de financement de 2014. En plus la longueur du projet a doublé.
- o Lors de l'élaboration du projet d'exécution, il s'est avéré qu'un élargissement des deux côtés de l'ouvrage d'art OA1216 enjambant la Wark est impossible pour plusieurs raisons statiques. Comme la méthode initialement proposée ne pouvait pas être retenue, il a été décidé de remplacer l'OA1216 existant par un nouvel ouvrage à reconstruire en deux phases tout en tenant compte de l'élargissement initialement prévu.

F) Etudes et expertises

Dépassement des services prévus

Comme les honoraires pour les missions d'études et de contrôle augmentent proportionnellement à l'envergure des travaux, il en résulte un dépassement de l'ordre de 1 035 000.- € hors TVA. Ceci en tenant compte du taux des honoraires pour mission d'études estimé à 15% dans la loi de financement de 2014.

Services complémentaires – changement de programme

En raison des ressources humaines restreintes et de l'envergure des travaux et leur durée dans le temps, l'Administration des ponts et chaussées se fait assister par un bureau d'études d'ingénieurs-conseils pour la direction des travaux.

Les frais supplémentaires pour la direction des travaux, ainsi que pour les missions d'études et de contrôle se rapportant aux travaux complémentaires, seront de l'ordre de 4 552 000.- € hors TVA.

G) Travaux connexes

Travaux complémentaires – changement de programme

Pour divers coûts en relation avec la mise en œuvre du Pôle d'échange multimodal de la Gare d'Ettelbruck, tels que les missions d'études, mesures compensatoires, charges légales et les travaux connexes, le supplément s'élève à 4 585 000.-€ hors TVA.

- o L'étude d'analyse des biotopes fut achevée après le vote de la loi de financement. Ainsi les mesures compensatoires ont seulement pu être définies récemment et conformément à la loi du 18 juillet 2018 concernant la protection de la nature et des ressources naturelles.
- o La démolition de deux maisons dans la rue Prince Henri en direction de la rue du Canal, devenue nécessaire pour la réalisation de l'élargissement de la rue Prince Henri, n'était pas incluse dans la loi de financement de 2014.
- o À l'endroit de la future gare routière, l'espace disponible permet aux bus de s'arrêter seulement le temps nécessaire pour laisser sortir ou monter des voyageurs, respectivement pour attendre l'arrivée imminente d'un train. L'espace disponible n'est cependant pas suffisant pour permettre aux bus d'y stationner plus longtemps pour faire leur pause ou attendre leurs prochains tours. Ainsi il a été retenu d'aménager un parking d'attente de haute capacité dans les alentours immédiats de la gare d'Ettelbruck, plus précisément sur un terrain dans le triangle d'Erpeldange-sur-Sûre.

H) Divers et imprévus*Prestations complémentaires – changement de programme*

Le montant réservé pour frais « divers et imprévus » correspond à 3% du total des prestations. La dépense en résultant se chiffre à 2 044 000.- € hors TVA.

I) Changement du taux de tva

Depuis la loi du 23 décembre 2014, le taux de la taxe sur la valeur ajoutée est passé de 15% à 17%.

*

FICHE FINANCIERE

Au total, pour la partie imputable au Fonds des Routes, la rallonge budgétaire par rapport à la loi de 2014 est estimée à 39 300 000.- € TTC.

Ce montant se compose de :

- 29 500 000.- € pour les prestations complémentaires (changement de programme) et de
- 9 800 000.- € pour le dépassement des prestations prévues
- et correspond à la valeur 738,97 de l'indice semestriel des prix à la construction du 1^{er} octobre 2013.

	<i>Pôle d'échange multimodal de Gare d'Ettelbruck Fiche financière Rallonge budgétaire</i>	<i>Prestations suivant la loi de 2014</i>	<i>Travaux com- plémentaires (changement de programme)</i>	<i>Dépassement des prestations prévues</i>	<i>Total des prestations</i>
	<i>Fonds des Routes Coût des prestations</i>	<i>indice loi 1^{er} oct. 2013 738,97</i>	<i>indice loi 1^{er} oct. 2013 738,97</i>	<i>indice loi 1^{er} oct. 2013 738,97</i>	<i>indice loi 1^{er} oct. 2013 738,97</i>
I	<i>Réorganisation multimodale de la N7/rue du Canal, rue Prince Henri, rue de la Gare et av. J.-F. Kennedy et du CR 348/av. Salentiny</i>				
	Installation de chantier	322 000€		247 000€	569 000€
	Réorganisation multimodale de la N7	2 286 000€	200 000€	634 000€	3 120 000€
	Transformation rue Prince Henri	612 000€	550 000€		1 162 000€
	Gare routière provisoire		300 000€		300 000€
	Total	3 220 000€	1 050 000€	881 000€	5 151 000€
II	<i>La réalisation de la gare routière, du parvis de la gare et de ses alentours directs</i>				
	Installation de chantier	444 800€			444 800€
	Travaux de voirie	3 033 000€			3 033 000€
	Travaux d'auvents sur la gare routière	831 600€			831 600€
	Panneaux acoustiques sous la dalle	138 600€			138 600€
	Travaux complémentaires liés au 2 bâtiments supplémentaires		1 120 000€		1 120 015€
	Total	4 448 000€	1 120 000€		5 568 000€
III	<i>La mise en souterrain de la N7 entre le carrefour de la Wark et le monument Patton</i>				
	Installation de chantier	1 388 700€		343 000€	1 731 700€
	Souterrain côté Wark	100 800€			100 800€
	Souterrain N7: Ouvrages et superstructures	11 047 500€	6 400 000€	2 000 000€	19 447 500€
	Souterrain N7: Equipement technique	1 350 000€	1 793 000€		3 143 000€
	Drainage longitudinal		796 000€		796 000€
	Total	13 887 000€	8 989 000€	2 343 000€	25 219 000€

<i>Pôle d'échange multimodal de Gare d'Ettelbruck Fiche financière Rallonge budgétaire</i>		<i>Prestations suivant la loi de 2014</i>	<i>Travaux com- plémentaires (changement de programme)</i>	<i>Dépassement des prestations prévues</i>	<i>Total des prestations</i>
<i>Fonds des Routes Coût des prestations</i>		<i>indice loi 1^{er} oct. 2013 738,97</i>	<i>indice loi 1^{er} oct. 2013 738,97</i>	<i>indice loi 1^{er} oct. 2013 738,97</i>	<i>indice loi 1^{er} oct. 2013 738,97</i>
IV	<i>La mise en place de l'artère d'approche multimodale du carrefour „Dreieck“ au pôle d'échange</i>				
	Installation de chantier	987 700€			987 700€
	La mise en place de l'artère d'approche	936 000€		700 000€	1 636 000€
	Démolition ancien pont et construction du nouveau pont	6 396 300€	1 800 000€	2 490 000€	10 686 300€
	Mur de soutènement	1 287 000€		590 000€	1 877 000€
	Terrassement de l'ancien remblai et réalisation de la digue	270 000€			270 000€
	Total	9 877 000€	1 800 000€	3 780 000€	15 457 000€
V	<i>La Wark</i>				
	Installation de chantier	129 500€		247 000€	376 500€
	Ouvrages + superstructures Wark 1	477 000€		83 000€	560 000€
	Ouvrages + superstructures Wark 2	333 000€	493 000€		826 000€
	Ouvrages + superstructures Wark 3	270 000€			270 000€
	Rétablissement continuité biologique de la Wark	85 500€	542 000€		627 500€
	Total	1 295 000€	1 035 000€	330 000€	2 660 000€
VI	<i>Etudes et Expertises</i>				
	Bureau d'études Génie Civil, Génie technique, Architecture	4 910 200€	2 730 000€	970 000€	8 610 200€
	Bureau de contrôle	327 270€	180 000€	65 000€	572 270€
	Bureau acoustique	100 000€			100 000€
	Direction des travaux		1 642 000€		1 642 000€
	Total	5 337 470€	4 552 000€	1 035 000€	10 924 470€
VII	<i>Travaux connexes</i>				
	Mesures de compensation		160 000€		160 000€
	Démolition de deux maison rue Prince Henri		150 000€		150 000€
	Frais connexes liés au phasage		985 000€		985 000€
	Parking pour bus au „Dreieck“ à Erpeldange-sur-Sûre		3 290 000€		3 290 000€
	Total		4 585 000€		4 585 000€
VIII	<i>Divers et imprévus</i>				
	Divers et imprévus (3%)		2 044 000€		2 044 000€
	Total		2 044 000€		2 044 000€
IX	<i>Changement du taux de TVA</i>				
	Total (I + II + III + IV + V + VI + VII + VIII)	38 064 470€			
	TVA 15 %	5 709 671€			
	Total Fonds des Routes (15% TVAc)	43 774 141€			
	Imputable au Fonds des Routes (15% TVAc) arrondi	43 800 000€			
X	<i>TOTAL</i>				
	Total (I + II + III + IV + V + VI + VII + VIII)	38 064 470€	25 175 000€	8 369 000€	71 608 470€
	TVA 17%	6 470 960€	4 279 750€	1 422 730€	12 173 440€
	Total Fonds des Routes (17% TVAc)	44 535 430€	29 454 750€	9 791 730€	83 781 910€
	Imputable au Fonds des Routes (17% TVAc) arrondi	44 600 000€	29 500 000€	9 800 000€	83 900 000€

IV. AVIS

Avis du Conseil d'Etat (26.4.2022)

En guise de considérations générales, le Conseil d'État note qu'il est difficile de distinguer le caractère réellement imprévisible de certains travaux de ceux qui auraient dû être envisagés et compris dans l'enveloppe budgétaire initiale. Outre quelques observations d'ordre légistique, le Conseil d'État se limite pourtant à une seule remarque concernant l'article 2, à savoir que la mention selon laquelle le montant y mentionné correspond à la valeur 738,79 de l'indice semestriel des prix à la construction est superfétatoire, car l'article 1^{er} contient déjà cette précision pour l'enveloppe budgétaire globale.

Enfin, le Conseil d'État a tenu à rappeler sa « forte préférence » pour recourir, en ce qui concerne de telles rallonges budgétaires, à une nouvelle enveloppe financière à partir de l'année budgétaire en cours plutôt que de modifier la loi initiale, ce qui a pour effet une adaptation rétroactive des montants fixés en 2014. Les lois d'autorisation sont des lois de forme qui s'épuisent par la réalisation de leur objet et qui ne sont en principe pas susceptibles d'être modifiées.

*

V. COMMENTAIRE DES ARTICLES

À titre liminaire, dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État note dans son avis du 26 avril 2022 qu'en ce qui concerne les montants d'argent, les tranches de mille sont à séparer par une espace insécable, pour écrire « 196 600 000 » et « 83 900 000 ». Par ailleurs, il y a lieu d'écrire « 738,97 » avec une virgule et non pas un point. À l'occasion du remplacement d'articles dans leur intégralité, le texte nouveau est précédé de l'indication du numéro correspondant qui est souligné. Cette observation de la Haute Corporation vaut pour les articles 1^{er} et 3 du projet de loi.

La commission parlementaire a décidé de faire droit à toutes les remarques d'ordre légistique du Conseil d'État.

Intitulé

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État note dans son avis du 26 avril 2022 que l'intitulé n'est pas à faire suivre d'un point final, étant donné que les intitulés ne forment pas de phrase.

La commission parlementaire a décidé de faire droit à cette remarque d'ordre légistique du Conseil d'État.

Article 1^{er}

L'article 1^{er} modifie l'enveloppe budgétaire servant au financement, rattachée à l'indice semestriel des prix de la construction valable au 1^{er} octobre 2013 (valeur 738,97).

Dans son avis du 26 avril 2022, le Conseil d'État n'a pas d'observation à formuler.

La commission en a pris note.

Article 2

L'article 2 prévoit l'augmentation du montant de l'enveloppe budgétaire imputable au Fonds des routes.

Le Conseil d'État, dans son avis du 26 avril 2022, note que la mention selon laquelle « [c]e montant correspond à la valeur 738,79 de l'indice semestriel des prix à la construction au 1^{er} octobre 2013 est superfétatoire, la précision figurant déjà à l'article 1^{er} relatif à l'enveloppe globale.

La commission a décidé de faire droit à la remarque du Conseil d'État et de supprimer la mention en cause.

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État note qu'à la phrase liminaire, les termes « alinéa 2 » et les termes « de la même loi » sont à faire suivre d'une virgule.

La commission a décidé de faire droit à la remarque de la Haute Corporation.

Article 3

L'article 3 dispose que les travaux dont question sont déclarés d'utilité publique, afin de pouvoir procéder en cas de besoin aux acquisitions nécessaires par la voie d'expropriations.

Le Conseil d'État, dans son avis du 26 avril 2022, n'a pas d'observation quant au fond.

Il note néanmoins, dans ses observations d'ordre légistique, qu'à la phrase liminaire, les termes « un nouvel article 5 » sont à remplacer par les termes « un article 5 nouveau ».

La commission a décidé de faire droit à la suggestion du Conseil d'État.

*

Sous le bénéfice des observations qui précèdent, la Commission de la Mobilité et des Travaux publics recommande à la Chambre des Députés d'adopter le projet de loi n°7939 dans la teneur qui suit :

*

VI. TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

PROJET DE LOI

modifiant la loi du 23 décembre 2014 relative à la réalisation du Pôle d'échange multimodal de la Gare d'Ettelbruck et à la modification de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire

Art. 1^{er}. L'article 2 de la loi du 23 décembre 2014 relative à la réalisation du Pôle d'échange multimodal de la Gare d'Ettelbruck et à la modification de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire est modifié comme suit :

« **Art. 2.** Les dépenses engagées au titre du projet visé à l'article 1^{er} ne peuvent pas dépasser le montant de 196 600 000 euros. Ce montant correspond à la valeur 738,97 de l'indice semestriel des prix à la construction du 1^{er} octobre 2013. Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, ce montant est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix de la construction précité. »

Art. 2. L'article 3, alinéa 2, de la même loi, est modifié comme suit :

« La part des dépenses visées à l'article 2 qui est imputable au Fonds des Routes ne peut pas dépasser le montant de 83 900 000 euros.

Art. 3. À la suite de l'article 4 de la même loi, il est inséré un article 5 nouveau libellé comme suit :

« **Art. 5.** Les travaux visés à l'article 1^{er} de la loi du 23 décembre 2014 relative à la réalisation du Pôle d'échange multimodal de la Gare d'Ettelbruck et à la modification de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire, sont déclarés d'utilité publique. »

Luxembourg, le 19 mai 2022

La Présidente,
Chantal GARY

La Rapportrice,
Jessie THILL

