

**N° 8078**

**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2021-2022

---

**PROJET DE LOI**

**relative à l'aménagement de la liaison cyclable directe  
entre Esch-sur-Alzette et Belval**

\* \* \*

*Document de dépôt*

*Dépôt: le 7.10.2022*

\*

**ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT**

Nous HENRI, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Sur le rapport de Notre Ministre de la Mobilité et des Travaux publics et après délibération du Gouvernement en Conseil ;

Arrêtons :

*Article unique.*— Notre Ministre de la Mobilité et des Travaux publics est autorisé à déposer en Notre nom à la Chambre des Députés le projet de loi relative à l'aménagement de la liaison cyclable directe entre Esch-sur-Alzette et Belval.

Palais de Luxembourg, le 30.09.2022

*Le Ministre de la Mobilité  
et des Travaux publics,*

François BAUSCH

HENRI

\*

## TEXTE DU PROJET DE LOI

**Art 1<sup>er</sup>.** Le Gouvernement est autorisé à faire procéder à l'aménagement de la liaison cyclable directe entre Esch-sur-Alzette et Belval (PC8 – OA1498 / OA1499).

**Art. 2.** Les dépenses occasionnées par les travaux visés à l'article 1<sup>er</sup> ne peuvent pas dépasser le montant de 47.500.000 euros. Ce montant correspond à la valeur de 924,32 l'indice semestriel des prix de la construction au 1<sup>er</sup> octobre 2021. Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, le montant est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix de la construction précitée.

**Art. 3.** Les dépenses visées à l'article 2 sont imputables sur les crédits du Fonds des routes.

**Art. 4.** Les travaux visés à l'article 1<sup>er</sup> ci-dessus sont déclarés d'utilité publique.

\*

## COMMENTAIRE DES ARTICLES

### *Article 1<sup>er</sup>.*

Cet article autorise le Gouvernement à faire procéder à l'aménagement de la liaison cyclable directe entre Esch-sur-Alzette et Belval (PC8 – OA1498 / OA1499), à savoir :

- Lot 1 : PC8 – OA1498 Passage inférieur et tronçon connexe
- Lot 2 : PC8 – OA1499 Passerelle sur site sidérurgique
- Lot 3 : PC8 – Déplacement des réseaux de gaz, oxygène et azote
- Lot 4 : PC8 – Ecran visuel
- Lot 5 : PC8 – Aménagements paysagers / mesures compensatoires

### *Article 2.*

Cet article détermine l'enveloppe budgétaire globale servant au financement du projet, rattachée à l'indice semestriel des prix de la construction valable au 1<sup>er</sup> octobre 2021 (valeur 924,32). Il comporte en outre la clause usuelle d'adaptation des coûts à l'évolution de cet indice. L'enveloppe budgétaire globale intègre les engagements financiers déjà réalisés, comptabilisés suivant l'indice en vigueur lors de la demande d'engagement respective.

### *Article 3.*

Cet article précise que les dépenses sont imputables sur les crédits du Fonds des routes.

### *Article 4.*

Cet article 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.

\*

## EXPOSE DES MOTIFS

### 1. OBJECTIF

L'objet du présent projet de loi consiste à donner la base légale exigée par l'article 80 de la loi modifiée du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'Etat au financement du projet de construction. Le projet d'aménagement de la liaison cyclable directe entre Esch-sur-Alzette et Belval (PC8 – OA1498 / OA1499) a débuté en 2020 et la fin du chantier est prévue pour 2025.

Dans le cadre de l'extension du réseau cyclable national, la réalisation de la liaison cyclable directe fait partie de la PC8 « PC de la Terre Rouge ». Cette liaison structurante de haute qualité entre des agglomérations principales a sa base légale dans la loi du 28 avril 2015 relative au réseau cyclable national et aux raccordements de ce réseau vers les réseaux cyclables communaux.

Le projet a été inscrit dans la loi budgétaire, une première fois à partir de l'exercice 2020 avec un montant de 34.500.000 €, montant augmenté à 36.000.000 € à partir de l'exercice budgétaire 2021.

Or, au cours de l'évolution du projet et des chantiers, divers travaux supplémentaires se sont avérés nécessaires, dont notamment l'augmentation du nombre et du type de fondations due aux contraintes géologiques et géotechniques spécifiques au site, non prévisibles en amont, l'adaptation des réseaux de l'usine sidérurgique, l'adaptation de la méthodologie de construction en tenant compte des besoins de la production de l'usine et de la circulation des chemins de fer industriels, ainsi que l'adaptation ponctuelle des aménagements de la voirie et de la piste cyclable.

Il s'y ajoute une augmentation généralisée des coûts de construction, et en particulier des matières premières resp. des matériaux de construction, qui auront un impact non négligeable sur les lots non encore attribués resp. en cours de construction.

\*

### 2. DESCRIPTION DU PROJET

Le projet s'inscrit dans le cadre du développement des pistes cyclables au Grand-Duché de Luxembourg. Le nouveau tracé de la piste cyclable nationale PC8 passera au sud du site ArcelorMittal, entre la rue «An der Schmelz» et les voies ferrées. Le tronçon de la piste cyclable PC8 visé par la présente a une longueur totale d'environ 1,9km. A l'ouest, la piste cyclable se connecte au réseau local de Belval et à l'est, la piste se branche au réseau communal de la ville d'Esch-sur-Alzette.

En particulier, le projet reliera Esch-sur-Alzette à Belval et sera réalisé moyennant deux ouvrages d'art, d'une part une passerelle d'une longueur d'environ 1,2km (OA1499), passant au sud du site ArcelorMittal, et d'autre part d'un passage inférieur (OA1498) sous le réseau des chemins de fer, ainsi que par une section courante d'environ 520m dans la zone d'activités existante et de 200m sur le site Belval.

Le projet global de la réalisation de la liaison cyclable directe entre Esch-sur-Alzette et Belval est découpé en cinq lots dont les travaux seront réalisés partiellement en parallèle.

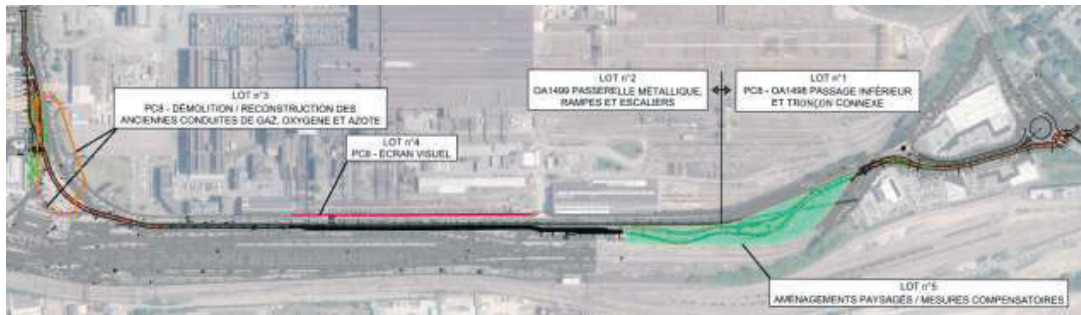
Les deux premiers lots comprennent les travaux de la piste cyclable elle-même, par conséquent le lot 1 traite le passage inférieur en-dessous des voies ferrées, ainsi que la partie est de la piste cyclable alors que le lot 2 concerne la passerelle dans son intégralité et les rampes situées du côté de Belval.

Les trois autres lots comprennent des travaux connexes à réaliser en vue de viabiliser les terrains devant accueillir la passerelle cycliste, dont le déplacement des conduites de gaz, oxygène et azote de l'usine sidérurgique, la réalisation d'un écran visuel le long du site sidérurgique, ainsi que l'aménagement d'un parc récréatif et des mesures compensatoires.

Les lots se définissent comme suit :

- Lot 1 : PC8 – OA1498 Passage inférieur et tronçon connexe
- Lot 2 : PC8 – OA1499 Passerelle sur site sidérurgique
- Lot 3 : PC8 – Déplacement des réseaux de gaz, oxygène et azote
- Lot 4 : PC8 – Ecran visuel
- Lot 5 : PC8 – Aménagements paysagers / mesures compensatoires

Figure 1 – Vue d'ensemble des cinq lots



## 2.1 Concept architectural

Le projet d'aménagement de la liaison cyclable directe entre Esch-sur-Alzette et Belval, passant principalement aux abords du site d'ArcelorMittal Belval, prévoit d'un point de vue architectural que l'ouvrage s'intègre dans le site sidérurgique, en concordance avec la culture du bassin minier. Le projet est subdivisé en cinq thèmes architecturaux intégrés dans les différents lots en vue d'une harmonisation du projet avec l'identité propre au lieu.

Figure 2 Thèmes architectoniques du projet



## 2.2 Description du projet

### 2.2.1. Lot 1: PC8 – OA1498 Passage inférieur et tronçon connexe

Le lot 1 traite la partie de la piste cyclable (530m) entre le raccordement au réseau communal (rue Henry Bessemer) et le passage inférieur en-dessous des voies ferrées sur le site ArcelorMittal.

Le premier tronçon, de plein pied avec la voirie, prend son départ « Rue Henry Bessemer », traverse le « Boulevard Prince Henri », longe les garages situés rue « An der Schmelz » pour ensuite passer sous le chemin de fer d'ArcelorMittal via un passage inférieur. Sur ce premier tronçon, les voies cyclistes et piétonnes sont côte à côte, la bande cycliste située du côté de la voirie, ce qui détermine la situation des circulations tout au long de la piste cyclable.

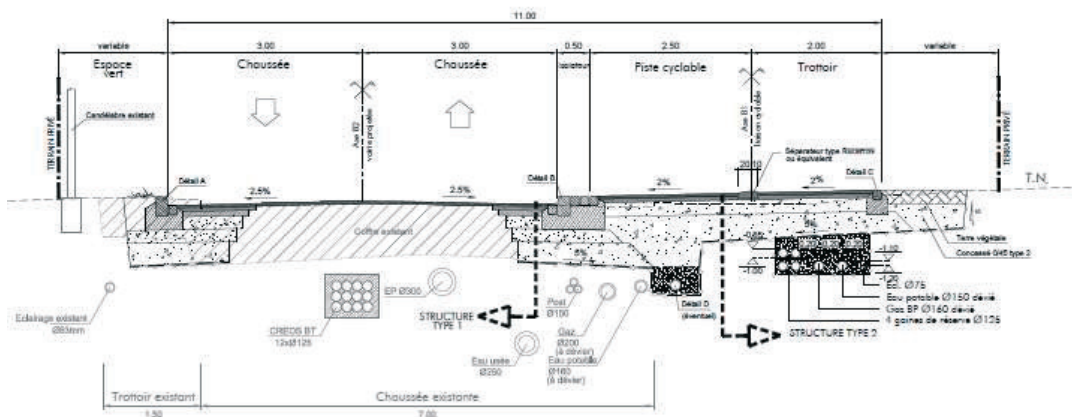
Figure 3 Vue en plan du Lot 1



A l'est, la piste est réalisée parallèlement à la rue « An der Schmelz » qu'elle longe sur une longueur de 110m. Dans la logique du *Code de la route*, le trottoir est aménagé sur la partie sud de la piste afin de respecter la hiérarchie des différents moyens de transport : mobilité motorisée – cyclistes – piétons.

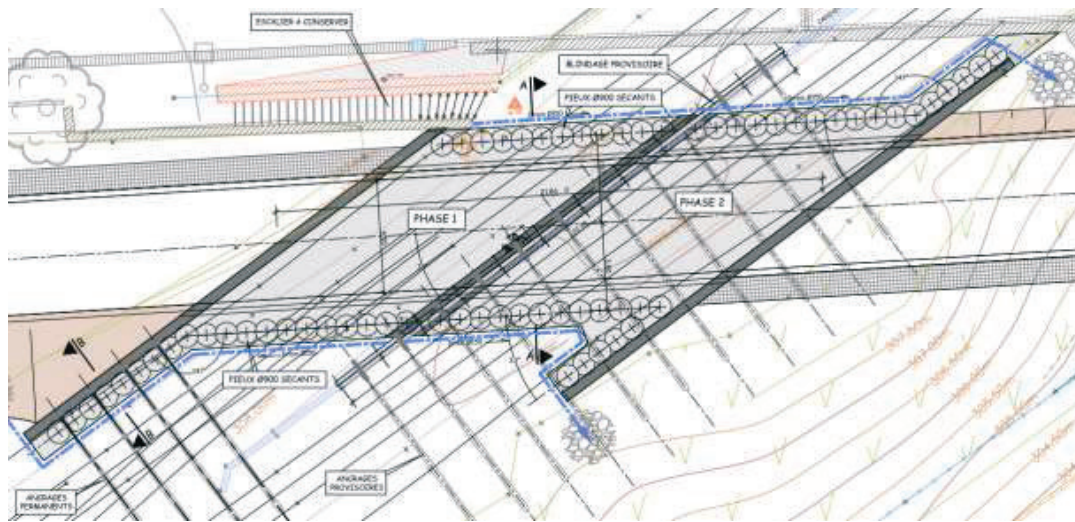
Une coupe-type de la rue « An der Schmelz », intégrant une piste cyclable d'une largeur de 2.50m et un trottoir de 2.00m est représentée ci-dessous.

Figure 4 Coupe-type de la voirie du Lot 1



Le passage inférieur OA1498 permet à la piste de franchir les voies ferrées sur le site ArcelorMittal.

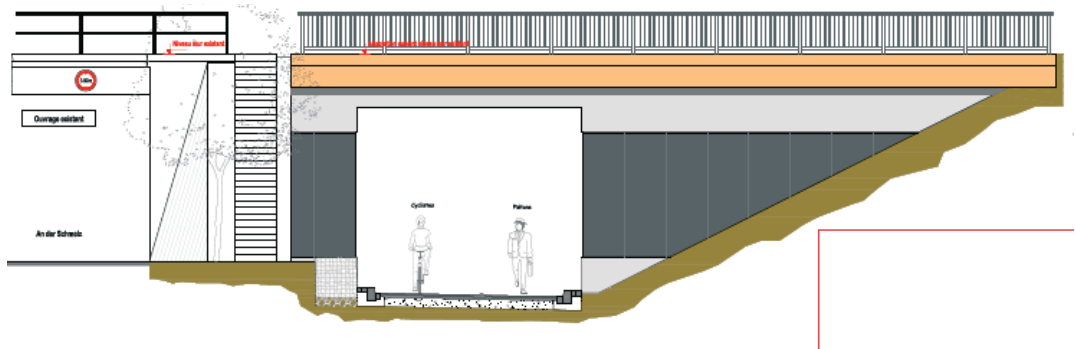
Figure 5 Vue en plan de l'OA1498 du Lot 1



Les caractéristiques géométriques de l'ouvrage d'art OA1498 sont reprises ci-après:

- Longueur : 22.0m
- Largeur : 4.50m
- Gabarit vertical : 4.50m
- Implantation en biais : 33°

Figure 6 Elévation de l'OA1498 du Lot 1



### 2.2.2 LOT 2: PC8 – OA1499 Passerelle sur site sidérurgique

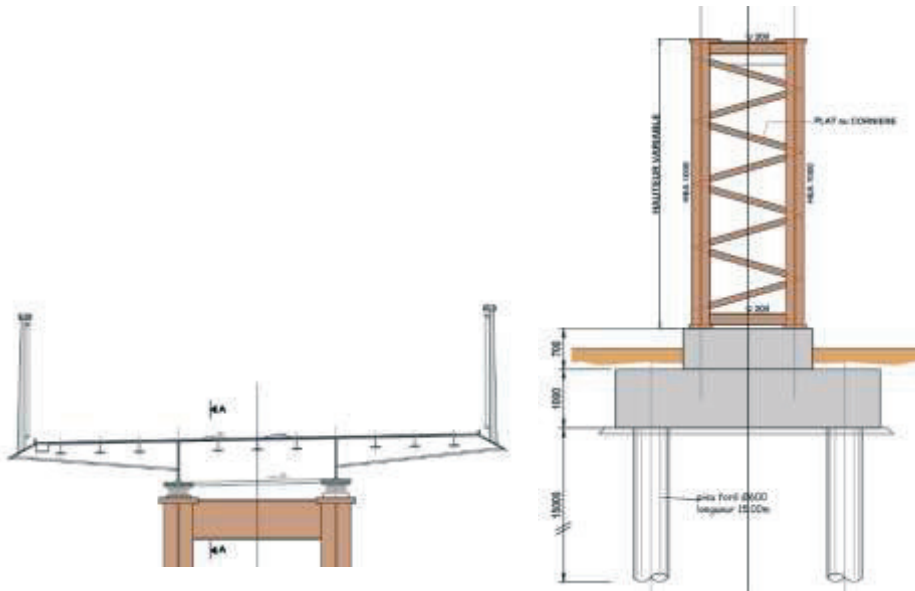
La suite du parcours se prolonge via une rampe qui se surélève progressivement par rapport au terrain naturel, via un terre-plein soutenu de murs en béton. L'élévation de la piste cyclable atteint une hauteur de +/-1m50 avant de laisser place à des rampes posées sur des piles en structures métalliques.

Figure 7 Vue en plan du premier tronçon du Lot 2 longeant le parc récréatif projeté



La circulation cycliste et piétonne se dédouble, afin de réaliser une pente de moins de 3% pour la circulation piétonne conforme aux prescriptions pour personnes à mobilité réduite d'une largeur de 2,00m et laisser la circulation cycliste et piétonne en pente constante (5%) sur une largeur de 4.50m au total, dont 2.50m dédiée aux cyclistes. Ces rampes s'insinuent dans un bosquet d'arbres, pour une bonne intégration paysagère de l'ensemble. Les rampes dans le bosquet reposent sur des piles en structures métalliques pour plus de légèreté et de transparence, disséminées dans la végétation du bosquet.

Figure 8 Piles métalliques des rampes dans le bosquet



En outre, la liaison prévoit des rampes d'accès ainsi qu'une circulation verticale, accessibles pour les personnes à mobilité réduite et conforme à la loi du 7 janvier 2022 portant sur l'accessibilité à tous les lieux ouverts au public, des voies publiques et des bâtiments d'habitation collectifs.

En sortie du parc récréatif, les rampes se réunissent pour ne former plus qu'une seule circulation, surélevée à 7m50 du sol (gabarit CFL de 6m50) qui longe les voies de chemin de fer. Ledit tronçon de la piste cyclable est caractérisé par la présence d'un alignement d'arbres de taille respectable.

Ces arbres sont préservés grâce au déport de la piste cyclable sur une structure en porte-à-faux. Le porte-à-faux est complété d'un mat câblé pour reprendre les efforts de basculement. Ce mat donne de l'élanement à la structure et la rend visible depuis la piste cyclable. La perspective lancée par l'alignement d'arbres est rythmée par les mats métalliques structurels.

*Figure 9 Piste cyclable en porte-à-faux*



La traversée de ce tronçon est particulièrement qualitative et ludique, les piétons et les cyclistes se trouvant au niveau des couronnes d'arbres. Deux placettes sont aménagées afin de pouvoir faire une pause agréable de part et d'autre de ce tronçon.

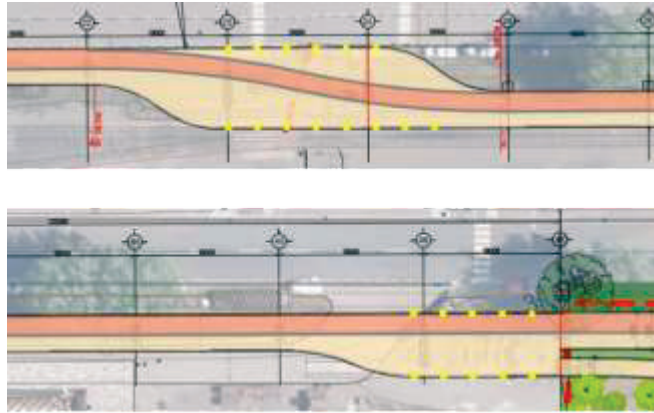
*Figure 10 Tronçon du Lot 2 longeant l'allée d'arbres existants*



Les placettes d'une largeur comprise entre 10m50 et 8m50 sont formées par la rencontre entre les géométries du porte-à-faux et de la section courante ainsi qu'au début de la rampe est.



*Figure 11 Placettes situées sur le Lot 2 longeant l'allée d'arbres existants*



La piste cyclable se poursuit encadrée par le site sidérurgique et les voies de chemin de fer. Sur ce tronçon, la section courante est constante, marquée seulement par une large courbe en direction du site de Belval et le tablier est posé sur des piles en béton rappelant les vestiges du site sidérurgique partiellement démoli à Belval.

*Figure 12 Pile béton du Lot 2 sur le tronçon longeant le site sidérurgique*



*Figure 13 Tronçon du Lot 2 longeant le site sidérurgique.*



*Figure 14 Tronçon du Lot 2 à l'approche du site Belval*



- Du côté du site de Belval, deux possibilités sont prévues pour pouvoir descendre de la passerelle :
- Les circulations verticales (escaliers et ascenseur) se raccordent directement à la fin de la passerelle et rejoignent le terrain naturel à la fin de l'«Avenue du Rock'n Roll » qui sera prolongée par une place aménagée au pied de la piste.
  - Les rampes descendent d'abord sur une plateforme intermédiaire et continuent après dans les deux directions pour que les gens puissent emprunter la piste vers la partie nord ou sud de Belval.
- Ce tronçon est traité moyennant des rampes situées sur des piles en structures métalliques, au sein d'un bosquet d'arbres, pour une bonne intégration paysagère de l'ensemble.

*Figure 15 Pile métallique du Lot 2 à l'approche du site Belval*



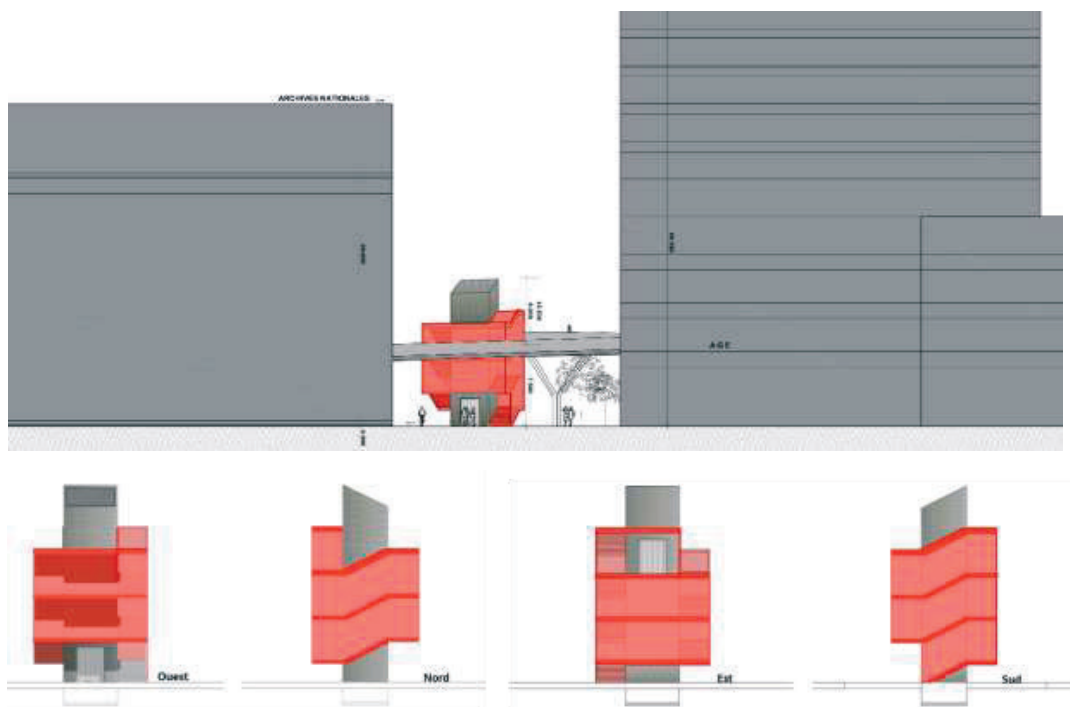
L'escalier, l'ascenseur et le pied de la rampe d'accès à la piste cyclable s'implantent sur un parvis, au bout de l'Avenue du Rock'n Roll, qui permet de créer un appel et de s'orienter pour emprunter la piste cyclable. Une plateforme supérieure reçoit l'arrivée de l'escalier et de l'ascenseur via une passerelle.

L'ascenseur et l'escalier qui connectent la piste cyclable à Belval présentent une composition architecturale cohérente avec celle du viaduc, inspirée des structures et des éléments rencontrés sur le site sidérurgique et qui met en œuvre les mêmes matériaux : le métal et le béton.

Le départ de l'escalier est axé sur l'Avenue du Rock'n Roll pour créer l'appel. La cage principale de l'escalier est en béton avec un bardage en métal perforé.

L'escalier et l'ascenseur sont connectés à la piste cyclable via une passerelle, également en structures métalliques.

Figure 16 Vue en élévation de la cage d'ascenseur et d'escalier



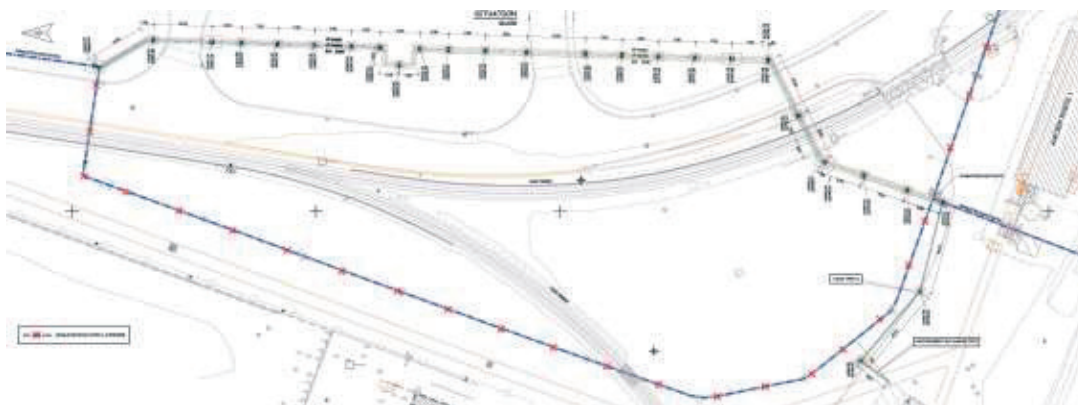
### 2.2.3 LOT 3: PC8 – Déplacement des réseaux de gaz, oxygène et azote

Le lot 3, qui vise la viabilisation des terrains devant accueillir la passerelle moyennant le déplacement des réseaux de gaz, d'oxygène et d'azote, nécessaire au bon fonctionnement de l'usine sidérurgique et situés sur le futur tracé de la liaison cyclable directe entre Esch-sur-Alzette et Belval, est subdivisé en deux parties :

- La construction de nouvelles conduites de gaz, oxygène et azote en remplacement des existantes
- La démolition des conduites de gaz, oxygène et azote existantes, situés sur le tracé de la piste cyclable

Dans un premier temps, le nouveau tracé des conduites de gaz, d'oxygène et d'azote devra être réalisé et suite à leur raccordement aux infrastructures de l'usine sidérurgique, les réseaux existants seront démolis.

Figure 17 Vue en plan de la déviation des réseaux existants



### 2.2.4 LOT 4: PC8 – Ecran visuel

Dans un souci de préservation de la technologie industrielle utilisée sur le site sidérurgique, le lot 4 traite la réalisation d'un écran visuel mesurant environ 320m en longueur et 7.50m de hauteur. Ledit écran vise à empêcher une vue directe sur les installations stratégiques de l'usine sidérurgique à partir de la passerelle pour cyclistes et piétons, sur le tronçon longeant directement une partie du site d'ArcelorMittal.

L'écran visuel longera par conséquent les installations du laminoir et sera implanté en bordure de la route périphérique de desserte du site, tel que représenté à la vue en plan et dans la coupe ci-dessous.

Figure 18 Coupe-type de l'écran visuel

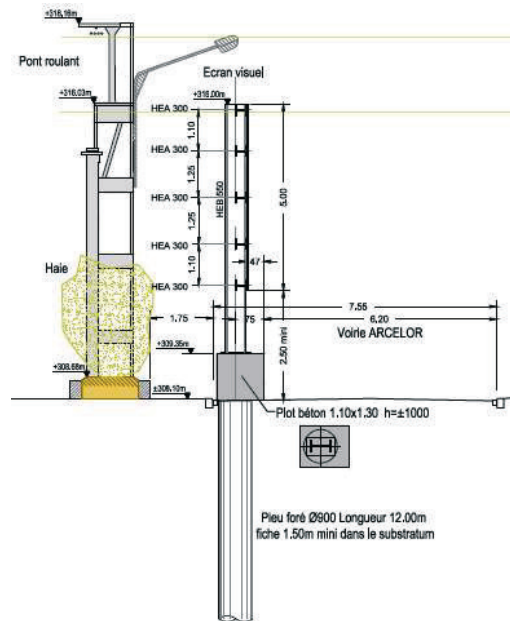
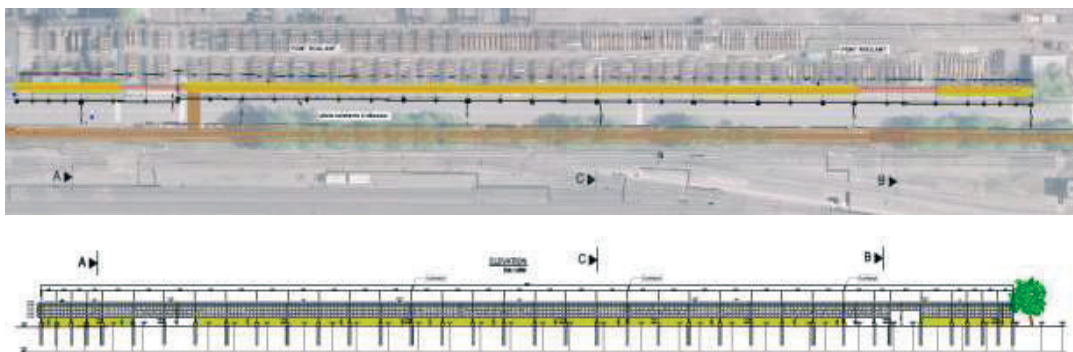


Figure 19 Vue en plan et en élévation de l'écran visuel



### 2.2.5 LOT 5: Aménagements paysagers/ mesures compensatoires

Dans le cadre de la réalisation de la liaison cyclable directe, il est prévu d'aménager un nouveau parc récréatif permettant de proposer un nouvel espace de détente à mi-chemin entre Esch-sur-Alzette et Belval. Ledit parc sera aménagé sur une ancienne friche industrielle située en périphérie du site sidérurgique en activité. Les nouveaux aménagements paysagers s'étendent sur une surface globale

d'environ 1,2 hectares et regroupent outre des espaces de verdure également un cheminement piétons d'une pente inférieure à 3% et donc conforme aux prescriptions relatives aux aménagements pour personnes à mobilité réduite, ainsi que des aires de repos.

*Figure 20 Vue en plan du parc récréatif*



\*

### 3. PLANNING

Les travaux ont débuté en 2020. La fin des travaux est prévue pour 2025.

\*

## 4. RECAPITULATIF DE L'EVALUATION DES COUTS

### 4.1 Fiche financière

Les coûts suivants sont compris dans l'enveloppe financière :

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

#### Devis estimatif sommaire

		Montant engagé (indice en vigueur lors de la demande d'engagement)	Montant à engager (indice en vigueur 924,32 (OCT 2021))	Montant totaux (indexation réaliste)
1	Lot 1 (Voirie avec passage inférieur)	3 868 258.60€	981 741.40€	4 850 000.00€
2	Lot 2 (Passerelle)	26 277 969.64€	6 002 030.36€	32 280 000.00€
3	Lot 3 (Conduites de gaz, oxygène et azote)	870 819.61€	- €	870 819.61€
4	Lot 4 (Ecran visuel)	- €	1 800 000.00€	1 800 000.00€
5	Lot 5 (Aménagements paysagers)	57 020.00€	892 980.00€	950 000.00€
6	Mesures compensatoires	34 516.00€	- €	34 516.00€
7	Etudes	2 002 734.77€	297 265.23€	2 300 000.00€
8	DDT /CSS/ Assistance	1 794 173.60€	205 826.40€	2 000 000.00€
9	Divers services (CFL, autres)	599 600.00€	300 400.00€	900 000.00€
10	Divers et imprévus: ± 3%	- €	1 500 000.00€	1 500 000.00€
<b>TOTAL TVAC</b>		<b>35 505 092.22€</b>	<b>11 980 243.39€</b>	<b>47 485 335.61€</b>
			<b>Arrondi à</b>	<b>47 500 000.00€</b>
			<b>indice loi 924.32</b>	

### 4.2 Fiche récapitulative aux coûts de consommation et d'entretien annuels

(selon article 79 du chapitre 17 de la loi modifiée du 8 juin 1999  
sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'Etat)

Les frais d'entretien annuel des ouvrages sont estimés à environ 0,25% à 0,5% de leur coût de construction.

Le contrôle de la conformité des travaux aux règles de l'art et aux exigences des cahiers des charges joue un rôle important et sera à effectuer par de la main d'œuvre qualifiée.

Tout comme pour les frais de construction, les frais d'entretien seront à charge des articles du Fonds des Routes.

Les premiers 10 ans après réception des travaux, il y a lieu de prévoir un budget d'environ 100.000€/an pour la surveillance et l'entretien courant/maintenance des ouvrages d'art et de la liaison cyclable.

Par après, une enveloppe budgétaire d'environ 200.000€/an est à prévoir pour la surveillance, l'entretien courant/maintenance et l'entretien spécifique des ouvrages d'art et de la liaison cyclable.

Ces montants correspondent à la valeur 924,32 de l'indice semestriel des prix de la construction valable au 1<sup>er</sup> octobre 2021.

## 5. TABLE DES ILLUSTRATIONS

Figure 1	Vue d'ensemble des cinq lots	4
Figure 2	Thèmes architectoniques du projet	4
Figure 3	Vue en plan du Lot 1	5
Figure 4	Coupe-type de la voirie du Lot 1	5
Figure 5	Vue en plan de l'OA1498 du Lot 1	6
Figure 6	Elévation de l'OA1498 du Lot 1	6
Figure 7	Vue en plan du premier tronçon du Lot 2 longeant le parc récréatif projeté	7
Figure 8	Piles métalliques des rampes dans le bosquet	7
Figure 9	Piste cyclable en porte-à-faux	8
Figure 10	Tronçon du Lot 2 longeant l'allée d'arbres existants	8
Figure 11	Placettes situées sur le Lot 2 longeant l'allée d'arbres existants	9
Figure 12	Pile béton du Lot 2 sur le tronçon longeant le site sidérurgique	9
Figure 13	Tronçon du Lot 2 longeant le site sidérurgique	10
Figure 14	Tronçon du Lot 2 à l'approche du site Belval	10
Figure 15	Pile métallique du Lot 2 à l'approche du site Belval	11
Figure 16	Vue en élévation de la cage d'ascenseur et d'escalier	12
Figure 17	Vue en plan de la déviation des réseaux existants	12
Figure 18	Coupe-type de l'écran visuel	13
Figure 19	Vue en plan et en élévation de l'écran visuel	13
Figure 20	Vue en plan du parc récréatif	14

\*

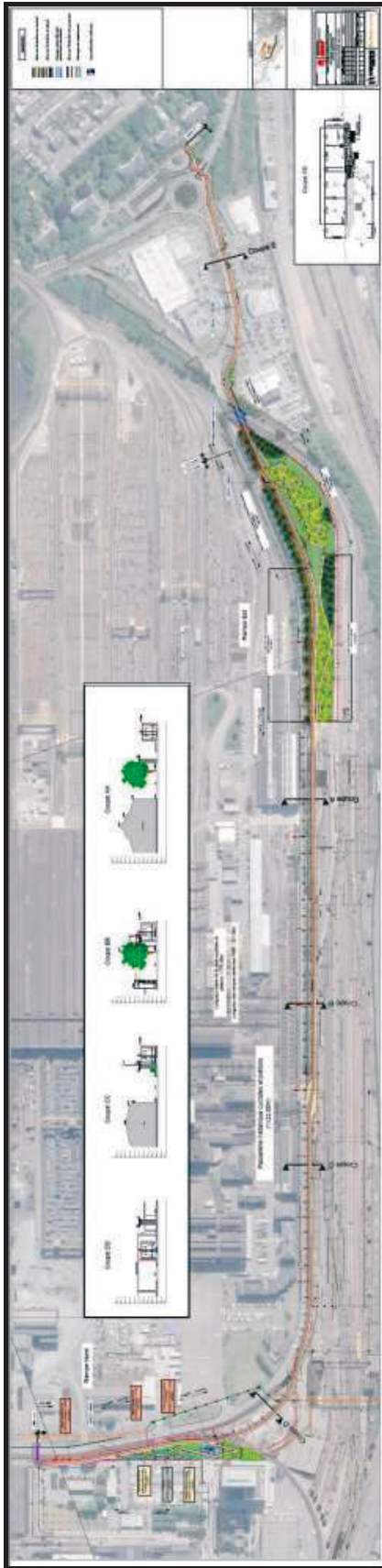
## 6. PLANS

Le projet de l'aménagement de la piste cyclable directe entre Esch-sur-Alzette et Belval (PC8 – OA1498 / OA1499) est illustré sur les plans repris ci-après :

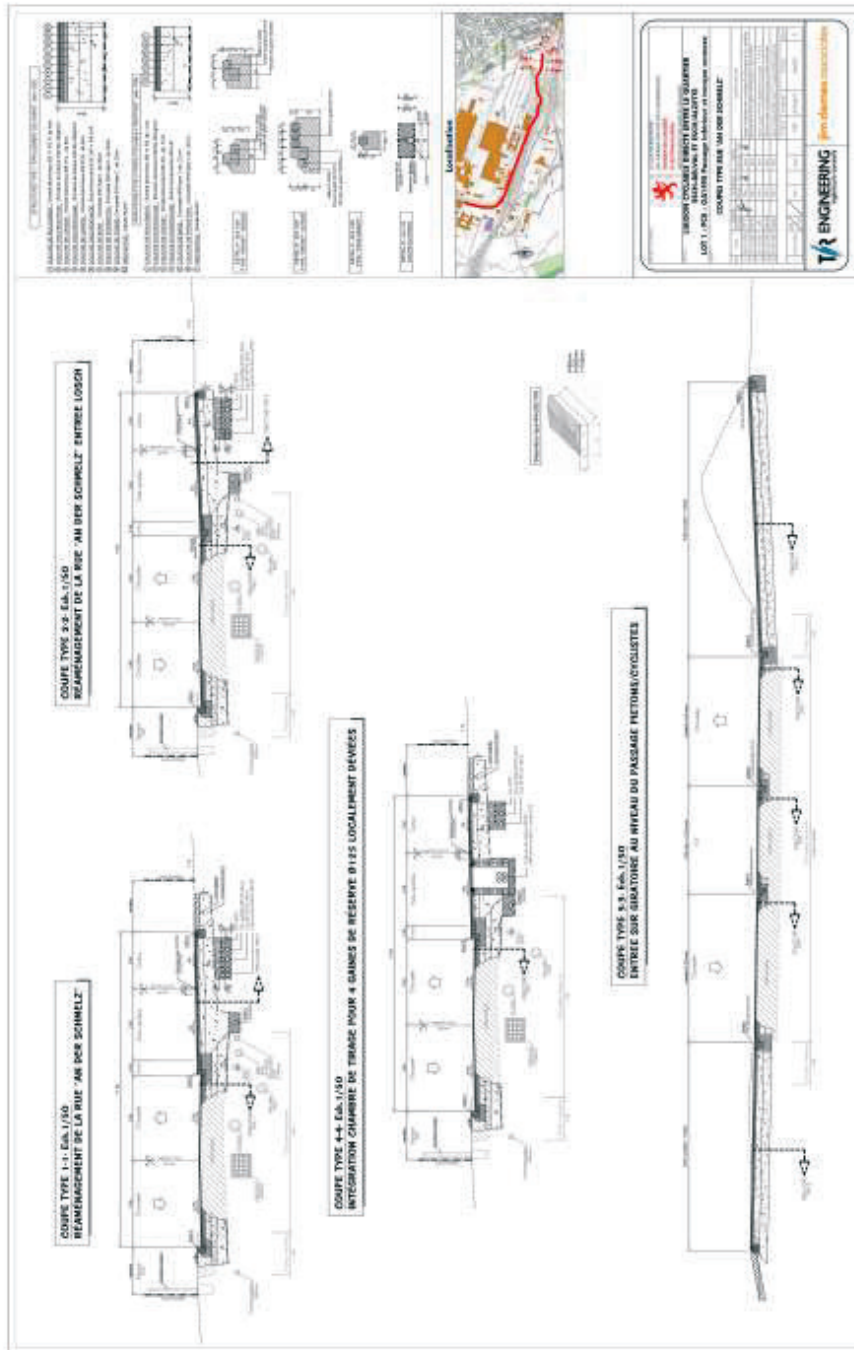
<i>Annexe°</i>	<i>Description</i>
Annexe 1	Situation projetée Lot1 et Lot2
Annexe 2	Lot 1 : Passage inférieur et tronçon connexe
Annexe 3	Lot 1 : Passage inférieur et tronçon connexe – Coupe type
Annexe 4	Lot 1 : OA1498
Annexe 5	Lot 2 : Rampe EST – Structure métallique et fondations
Annexe 6	Lot 2 : Charpente métallique
Annexe 7	Lot 2 : Partie suspendue
Annexe 8	Lot 2 : Plan générale rampe nord
Annexe 9	Lot 3 : Conduites – Plan de principe
Annexe 10	Lot 4 : Ecran visuel
Annexe 11	Lot 5 : Parc récréatif

\*



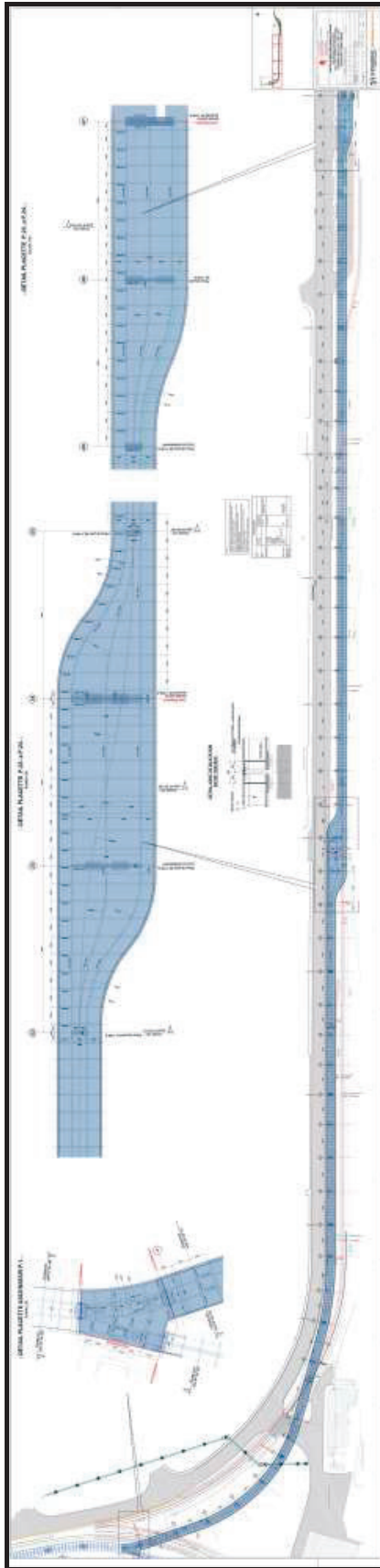




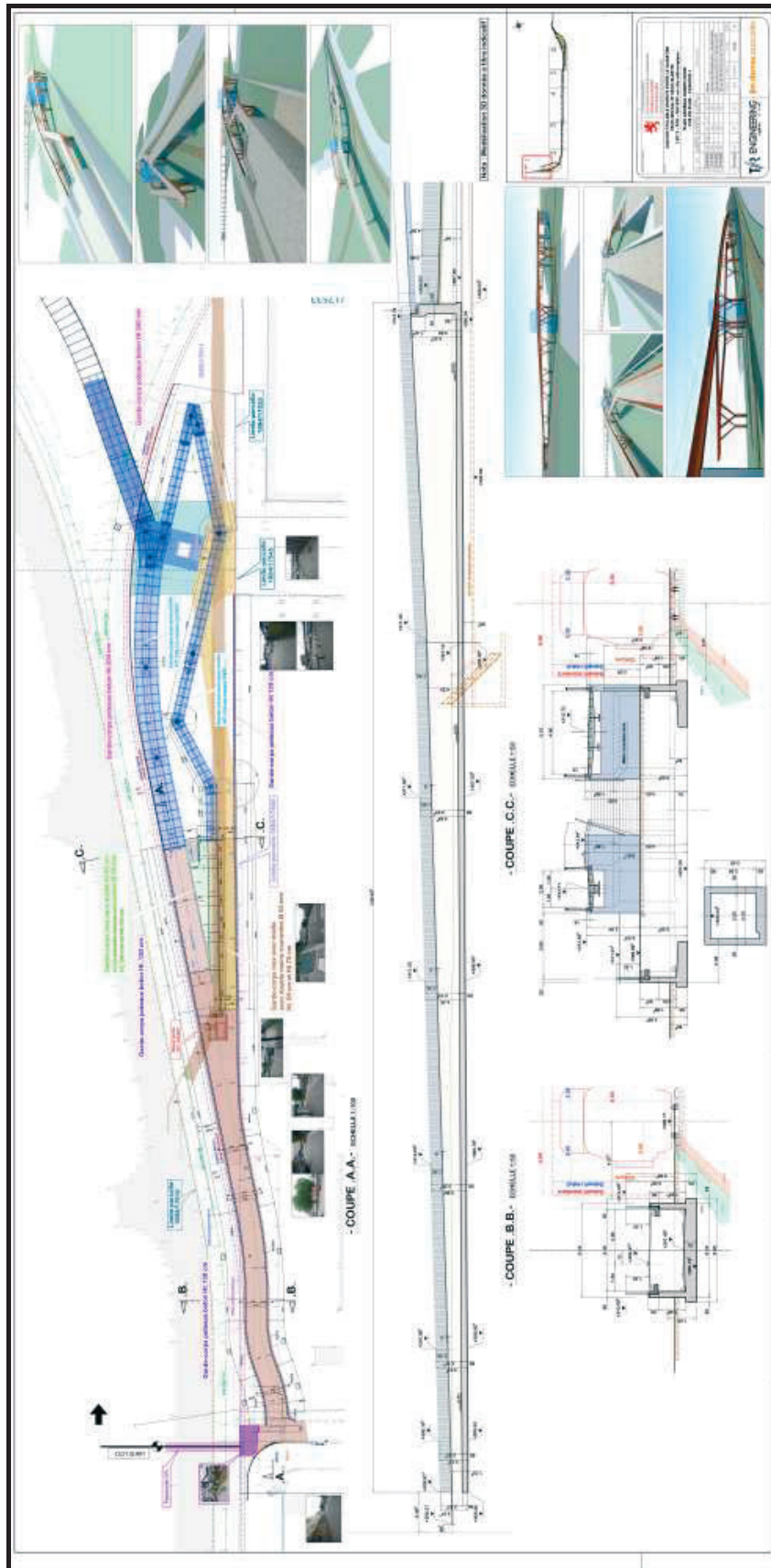




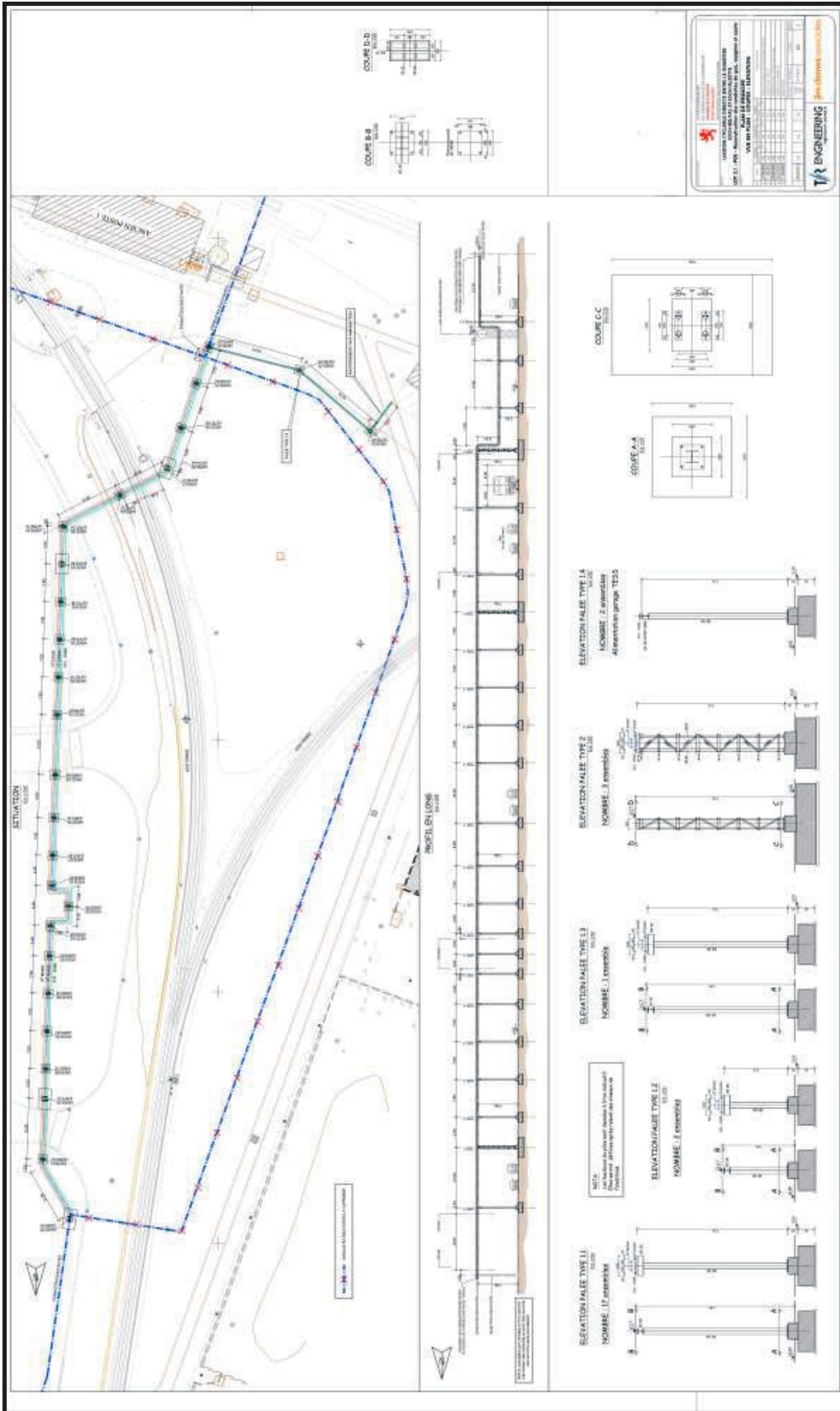


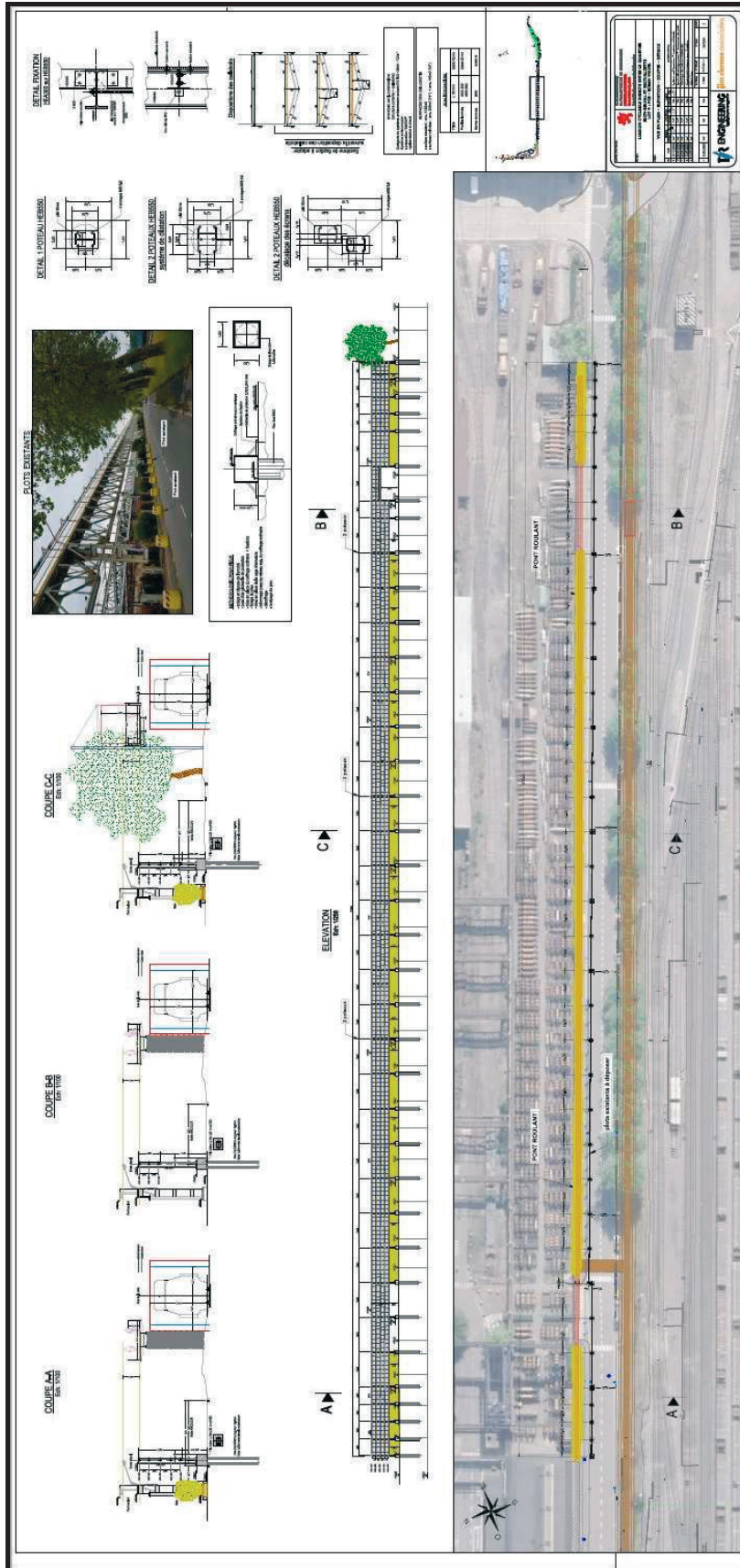










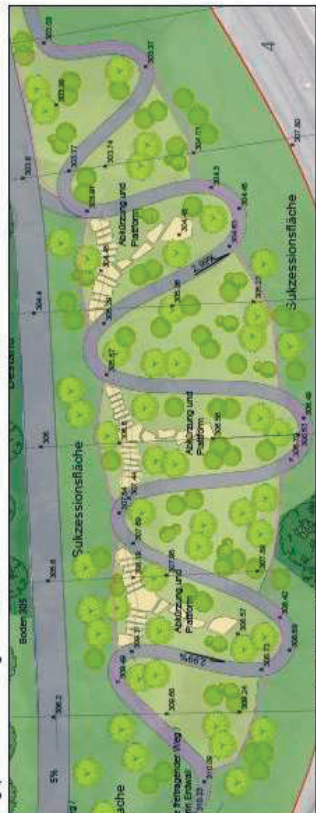




Lageplan Zone Allee M 1:500



Lageplan Zone Allee Hügel M 1:300



Lageplan Zone Allee Parkfläche 1:300

**LEGENDE PLANTATION / ENSEMENCEMENT**

- Ensemencement sur terre bare
- Ensemencement sur terre végétale
- Ensemencement sur terre végétale
- Plantation arbres
- Plantation arbustes
- Emprise plantation  
Bétons percés



**PROJET**

**UNION CYCLETTE ENTRE LE QUARTIER ENHÉRAL ET ENHÉLETTE**

**LOT 2 - 150 - 04-099 - 04 - 100 - 04 - 100 - 04 - 100**

**TRAVES ET ZONE ALLEE SITUATION**

**PROJETANT**

**MEINER**

**TA ENGINEERING**

DATE	DESIGNÉ	APPRUVÉ	DATE
15.05.2023	14.04.2023	14.04.2023	14.04.2023

## FICHE D’EVALUATION D’IMPACT

<b>Intitulé du projet :</b>	<b>Projet de loi relative à l’aménagement de la liaison cyclable directe entre Esch-sur-Alzette et Belval (PC8–OA1498/OA1499)</b>
<b>Ministère initiateur :</b>	<b>Ministère de la Mobilité et des Travaux publics/département des Travaux publics</b>
<b>Auteur(s) :</b>	<b>Gilbert Schmit</b>
<b>Tél :</b>	<b>247-83328</b>
<b>Courriel :</b>	<b>gilbert.schmit@tp.etat.lu</b>
<b>Objectif(s) du projet :</b>	<b>Financement et réalisation du projet de construction relatif à l’aménagement de la liaison cyclable directe entre Esch-sur-Alzette et Belval (PC8 OA1498/OA1499)</b>
<b>Autre(s) Ministère(s)/Organisme(s)/Commune(s)impliqué(e)(s) :</b>	<b>Ministère des Finances, Administration des Ponts et Chaussées</b>
<b>Date :</b>	<b>14.06.2022</b>

### Mieux légiférer

1. Partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens, ...) consultée(s) : Oui  Non <sup>1</sup>  
 Si oui, laquelle/lesquelles :  
 Remarques/Observations :
  
2. Destinataires du projet :
 

– Entreprises/Professions libérales :	Oui <input type="checkbox"/>	Non <input checked="" type="checkbox"/>
– Citoyens :	Oui <input checked="" type="checkbox"/>	Non <input type="checkbox"/>
– Administrations :	Oui <input type="checkbox"/>	Non <input checked="" type="checkbox"/>
  
3. Le principe « Think small first » est-il respecté ? Oui  Non  N.a.<sup>2</sup>   
 (c.-à-d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues suivant la taille de l’entreprise et/ou son secteur d’activité ?)  
 Remarques/Observations :
  
4. Le projet est-il lisible et compréhensible pour le destinataire ? Oui  Non   
 Existe-t-il un texte coordonné ou un guide pratique, mis à jour et publié d’une façon régulière ?  
 Oui  Non   
 Remarques/Observations :
  
5. Le projet a-t-il saisi l’opportunité pour supprimer ou simplifier des régimes d’autorisation et de déclaration existants, ou pour améliorer la qualité des procédures ?  
 Oui  Non   
 Remarques/Observations :

<sup>1</sup> Double-click sur la case pour ouvrir la fenêtre permettant de l’activer.

<sup>2</sup> N.a. : non applicable.

6. Le projet contient-il une charge administrative<sup>3</sup> pour le(s) destinataire(s) ? (un coût imposé pour satisfaire à une obligation d'information émanant du projet ?) Oui  Non
- Si oui, quel est le coût administratif<sup>4</sup> approximatif total ? (nombre de destinataires x coût administratif par destinataire)
7. Le projet prend-il recours à un échange de données inter-administratif (national ou international) plutôt que de demander l'information au destinataire ? Oui  Non  N.a.
- Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il?
8. Le projet prévoit-il :
- une autorisation tacite en cas de non réponse de l'administration ? Oui  Non  N.a.
  - des délais de réponse à respecter par l'administration ? Oui  Non  N.a.
  - le principe que l'administration ne pourra demander des informations supplémentaires qu'une seule fois ? Oui  Non  N.a.
9. Y a-t-il une possibilité de regroupement de formalités et/ou de procédures (p. ex. prévues le cas échéant par un autre texte) ? Oui  Non  N.a.
- Si oui, laquelle :
10. Le projet contribue-t-il en général à une :
- a) simplification administrative, et/ou à une Oui  Non
  - b) amélioration de la qualité réglementaire ? Oui  Non
- Remarques/Observations :
11. En cas de transposition de directives communautaires, le principe « la directive, rien que la directive » est-il respecté ? Oui  Non  N.a.
- Sinon, pourquoi ?
12. Des heures d'ouverture de guichet, favorables et adaptées aux besoins du/des destinataire(s), seront-elles introduites ? Oui  Non  N.a.
13. Y a-t-il une nécessité d'adapter un système informatique auprès de l'Etat (e-Government ou application back-office) ? Oui  Non
- Si oui, quel est le délai pour disposer du nouveau système ?
14. Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée ? Oui  Non  N.a.
- Si oui, lequel ?
- Remarques/Observations :

3 Il s'agit d'obligations et de formalités administratives imposées aux entreprises et aux citoyens, liées à l'exécution, l'application ou la mise en oeuvre d'une loi, d'un règlement grand-ducal, d'une application administrative, d'un règlement ministériel, d'une circulaire, d'une directive, d'un règlement UE ou d'un accord international prévoyant un droit, une interdiction ou une obligation.

4 Coût auquel un destinataire est confronté lorsqu'il répond à une obligation d'information inscrite dans une loi ou un texte d'application de celle-ci (exemple: taxe, coût de salaire, perte de temps ou de congé, coût de déplacement physique, achat de matériel, etc.).

**Egalité des chances**

15. Le projet est-il :
- principalement centré sur l'égalité des femmes et des hommes ? Oui  Non
  - positif en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui  Non
  - Si oui, expliquez de quelle manière :
  - neutre en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui  Non
  - Si oui, expliquez pourquoi :
  - Les dispositions du présent projet de loi s'appliquent indépendamment du sexe de la personne concernée
  - négatif en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui  Non
  - Si oui, expliquez de quelle manière :
16. Y a-t-il un impact financier différent sur les femmes et les hommes ? Oui  Non  N.a.
- Si oui, expliquez de quelle manière :

**Directive « services »**

17. Le projet introduit-il une exigence relative à la liberté d'établissement soumise à évaluation<sup>5</sup> ? Oui  Non  N.a.
- Si oui, veuillez annexer le formulaire A, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur : [www.eco.public.lu/attributions/dg2/d\\_consommation/d\\_march\\_int\\_rieur/Services/index.html](http://www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html)
18. Le projet introduit-il une exigence relative à la libre prestation de services transfrontaliers<sup>6</sup> ? Oui  Non  N.a.
- Si oui, veuillez annexer le formulaire B, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur : [www.eco.public.lu/attributions/dg2/d\\_consommation/d\\_march\\_int\\_rieur/Services/index.html](http://www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html)

<sup>5</sup> Article 15, paragraphe 2 de la directive « services » (cf. Note explicative, p. 10-11)

<sup>6</sup> Article 16, paragraphe 1, troisième alinéa et paragraphe 3, première phrase de la directive « services » (cf. Note explicative, p. 10-11)



