

N° 8283

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2022-2023

PROJET DE LOI

**relative à l'adaptation du projet de construction relatif à
l'aménagement du Boulevard Raiffeisen et du Boulevard
Kockelscheuer dans le cadre de la construction du réseau
routier du Ban de Gasperich**

* * *

Document de dépôt

Dépôt: le 20.7.2023

*

Le Premier Ministre,

Vu les articles 76 et 95, alinéa 1^{er}, de la Constitution ;

Vu l'article 10 du Règlement interne du Gouvernement ;

Vu l'article 58, paragraphe 1^{er}, du Règlement de la Chambre des Députés ;

Vu l'article 1^{er}, paragraphe 1^{er}, de la loi modifiée du 16 juin 2017 sur l'organisation du Conseil d'État ;

Considérant la décision du Gouvernement en conseil du 14 juillet 2023 approuvant sur proposition du Ministre de la Mobilité et des Travaux publics le projet de loi ci-après ;

Arrête :

Art. 1^{er}. Le Ministre de la Mobilité et des Travaux publics est autorisé à déposer au nom du Gouvernement à la Chambre des Députés le projet de loi relative à l'adaptation du projet de construction relatif à l'aménagement du Boulevard Raiffeisen et du Boulevard Kockelscheuer dans le cadre de la construction du réseau routier du Ban de Gasperich et à demander l'avis y relatif au Conseil d'État.

Art. 2. Le Ministre aux Relations avec le Parlement est chargé, pour le compte du Premier Ministre et du Ministre de la Mobilité et des Travaux publics, de l'exécution du présent arrêté.

Luxembourg, le 19 juillet 2023

Le Premier Ministre,
Ministre d'État,
Xavier BETTEL

Le Ministre de la Mobilité
et des Travaux publics,
François BAUSCH

*

TEXTE DU PROJET DE LOI

Article 1er.

Le Gouvernement est autorisé à adapter en termes réels les dépenses concernant la loi du 16 décembre 2010 relative à l'aménagement du Boulevard Raiffeisen et du Boulevard Kockelscheuer dans le cadre de la construction du réseau routier du Ban de Gasperich.

Article 2.

Les dépenses résultant de l'adaptation du projet visé par la loi du 16 décembre 2010 précitée ne peuvent dépasser la somme de 6.550.000 euros. Ce montant correspond à la valeur 1071,67 de l'indice semestriel des prix à la construction d'octobre 2022. 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 précitée.

Article 3.

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

Article 4.

Les travaux visés à l'article 1er sont déclarés d'utilité publique.

*

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Article 1er.

Le dépassement de quantités, l'adaptation du programme de travail et la modification du taux de TVA rendent nécessaires des adaptations du budget de la loi du 16 décembre 2010 relative à l'aménagement du Boulevard Raiffeisen et du Boulevard Kockelscheuer.

Article 2.

Cet article définit l'enveloppe budgétaire servant au financement par le biais des avoirs du Fonds des routes, rattachée à l'indice semestriel des prix de la construction valable au 1er octobre 2022 (valeur 1071,67). Il comporte en outre la clause usuelle d'adaptation des coûts à l'évolution de cet indice.

Article 3.

Cet article précise que les dépenses sont imputables sur les 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

SOMMAIRE

0. Préambule	4
1. Travaux d'installation de chantier et travaux préalables	7
1.1. Descriptif général et résumé	7
2. Travaux de terrassements généraux	7
2.1. Descriptif général et résumé	7
3. Travaux de terrassements particuliers	8
3.1. Descriptif général	8
3.2. Dépassement des travaux prévus	8
3.3. Travaux complémentaires (changement de programme)	9
3.4. Résumé	11
4. Evacuation des eaux, drainages, réseaux divers	11
4.1. Descriptif général et résumé	11
5. Eclairage	11
5.1. Descriptif général et résumé	11
6. Travaux de voirie	12
6.1. Descriptif général	12
6.2. Description des travaux – Lot 1 : Raccordement Route d'Esch au carrefour avec la Rue Piret	12
6.3. Description des travaux – Lot 1 : Voie bus supplémentaire Route d'Esch – croisement rue Verte	13
6.4. Description des travaux – Lot 1 : Voie bus supplémentaire et tourne-à-droite vers Kockelscheuer	15
6.5. Description des travaux – Lot 3 Phase 1 : Déviation du CR 186 avec bypass	16
6.6. Dépassement des travaux prévus	17
6.7. Travaux complémentaires (changement de programme)	17
6.8. Résumé	17
7. Ouvrages hydrauliques	18
7.1. Descriptif général et résumé	18
8. Ouvrage d'art OA17	21
8.1. Descriptif général	21
8.2. Dépassement des travaux prévus	22
8.3. Travaux complémentaires (changement de programme)	22
8.4. Résumé	24
9. Travaux en régie	24
9.1. Descriptif général	24
9.2. Travaux complémentaires (changement de programme)	24
9.3. Résumé	26
10. Travaux divers	26
10.1. Descriptif général et résumé	26
11. Travaux d'assainissement	27
11.1. Descriptif général et résumé	27

12. Divers et imprévus	28
12.1. Descriptif général et résumé	28
13. Etudes et contrats d'ingénieurs	28
13.1. Description générale	28
13.2. Dépassement des services prévus	28
13.3. Services complémentaires (changement de programme)	28
13.4. Résumé	28
14. Surveillance, sécurité et santé, assistance technique	28
14.1. Descriptif général et résumé	28
15. Intégration de la mobilité douce	29
15.1. Descriptif général	29
15.2. Description des travaux : Liaison douce – Piste mixte reliant le Ban de Gasperich à Howald	29
15.3. Description des travaux : Véloexpresswee – Liaison cyclable express avec 2 tunnels	31
15.4. Résumé	32
16. Travaux en relation avec Luxtram	32
16.1. Descriptif général et résumé	32
17. Changement du taux de TVA	33
17.1. Descriptif général et résumé	33
18. Conclusion	34
19. Fiche financière	35

*

0. PREAMBULE

Le présent dossier concerne la rallonge financière pour le département des Travaux publics – Administration des ponts et chaussées (Fonds des Routes) liée à la « Loi du 16 décembre 2010 relative à l'aménagement du Boulevard Raiffeisen et du Boulevard Kockelscheuer dans la cadre de la construction du réseau routier du Ban de Gasperich ».

Ce projet urbain du « Ban de Gasperich » a été autorisé par la loi du 16 décembre 2010, et depuis lors, l'Administration des ponts et chaussées a entrepris toutes les démarches nécessaires pour élaborer les dossiers d'autorisations et les études des projets définitifs, conformément à un planning cadre (Masterplanning) qui a permis de suivre l'avancement de la mise en œuvre des divers modules.

Afin de tenir compte des délais et des échéanciers des autres projets liés au Ban de Gasperich, tels que ceux du promoteur, de l'École et Lycée Français à Luxembourg (ELFL) et du Centre National d'Intervention et de Secours (CNIS), les projets d'infrastructures publiques ont été divisés en quatre lots séparés.

Le Lot 1 comprend le réaménagement de la N4 entre le carrefour avec les rue Plantin/Rue Verte et le rond-point près de la Gamme vert, la rue Raiffeisen (CR231) entre le rond-point Gamme Vert et l'échangeur de Hesperange, ainsi que la partie Nord du Boulevard Kockelscheuer entre la rue Raiffeisen (CR231) et le rond-point Gluck. Le Lot 2 se situe entre le Boulevard Raiffeisen et l'autoroute A6. Le Lot 3 Phase 1 est relié à la partie Sud du Boulevard Kockelscheuer du Lot 2 et traverse l'autoroute A6 à la hauteur de la Croix de Gasperich avec le pont OA17. Le Lot 3 Phase 2 voit le Boulevard Kockelscheuer rejoindre la N4 et le CR 186 du côté de Kockelscheuer.

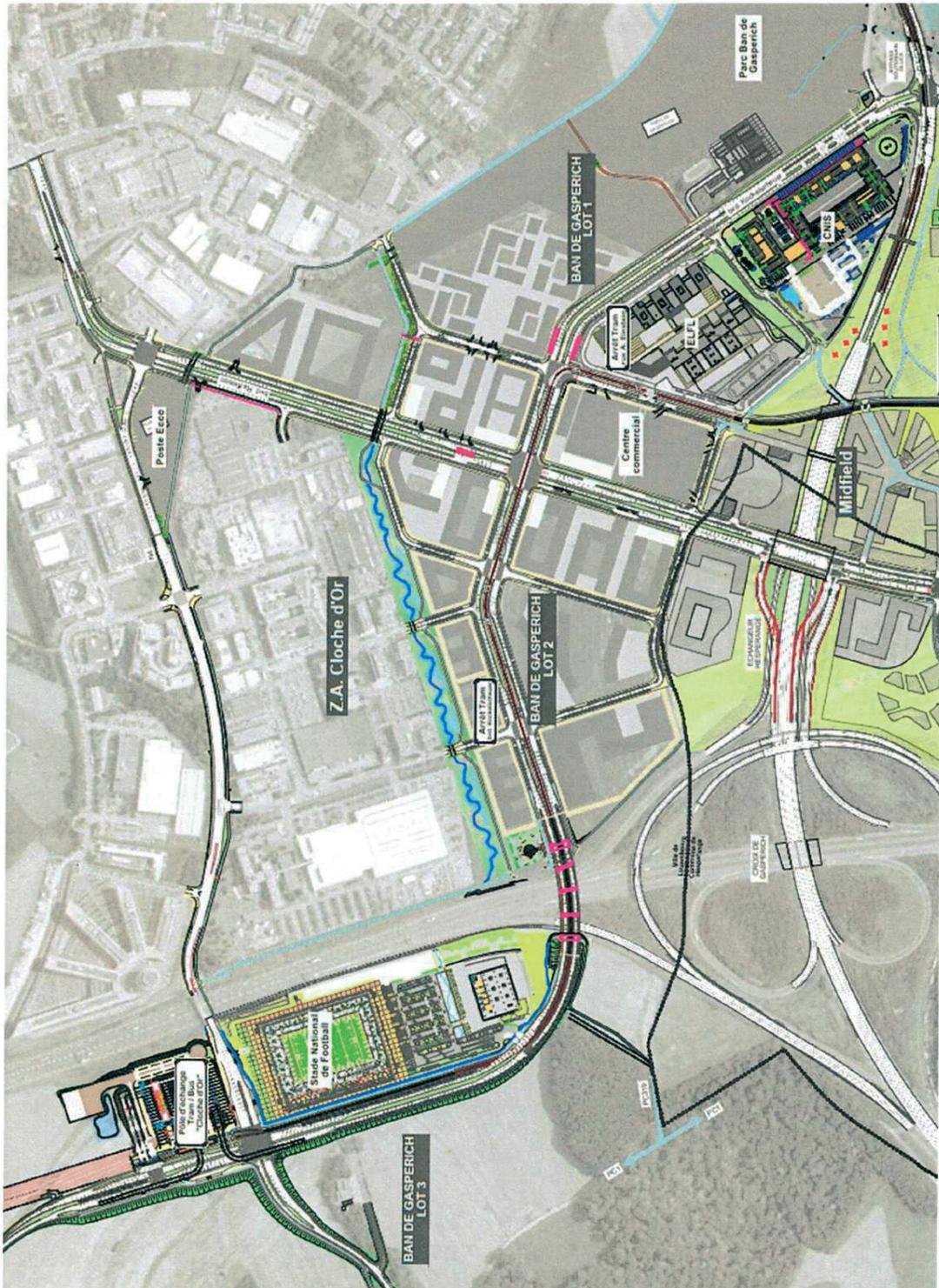
Les travaux d'infrastructure du Ban de Gasperich ont débuté en septembre 2013 avec le Lot 2, suivi du Lot 1 en mai 2015, puis du Lot 3 Phase 1 en février 2017 et enfin du Lot 3 Phase 2 en janvier 2018. Les routes ont été progressivement ouvertes à la circulation, avec la partie centrale du Boulevard Kockelscheuer ouverte en juillet 2015, le Boulevard Raiffeisen en juin 2017, la partie Nord du Boulevard Kockelscheuer en août 2017 et la connexion vers la partie Sud en novembre 2019.

Le projet inclut également des travaux de plantation d'arbres, qui ont commencé en mars 2019 et se poursuivent en fonction des périodes de plantation et de l'avancement des travaux de Luxtram. Depuis l'adoption de la loi du 16 décembre 2010, le projet a été développé en tenant compte des évaluations et des ajustements nécessaires entre les étapes initiales et la mise en service, et ces évaluations et adaptations sont présentées dans le présent dossier.

Les montants mentionnés dans cet exposé des motifs correspondent à la valeur de l'indice semestriel des prix à la construction du 1^{er} avril 2009, soit 677,02, tel que retenu dans la loi du 16 décembre 2010.

Le montant des fonds additionnels nécessaires à la finalisation du projet a été ramené à la valeur 1071,67 de l'indice semestriel des prix à la construction d'octobre 2022, indice actuellement en vigueur.

Figure 1: Les quatre lots du projet du Ban de Gasperich – Lot 1, 2, 3 Phase 1 et 3 Phase 2



1. TRAVAUX D'INSTALLATION DE CHANTIER ET TRAVAUX PREALABLES

1.1. Descriptif général et résumé

Initialement, la loi de financement de 2010 avait alloué un budget de 2.808.975,00€ hTVA pour les installations de chantier.

Cependant, grâce aux résultats des soumissions et au regroupement des installations de chantier pour plusieurs lots, les travaux d'installation de chantier ont pu être réalisés pour un total de **2.421.588,61€ hTVA**, soit une **économie de 387.386,39€ hTVA** (indice 677,02).

Ramenée à l'indice actuel de 1071,67, cette économie correspond à un montant de **613.202,53€ hTVA**.

Figure 2 Base vie principale pour la direction des travaux



*

2. TRAVAUX DE TERRASSEMENTS GENERAUX

2.1. Descriptif général et résumé

Les travaux de terrassements généraux comprennent l'exécution de déblais et de remblais.

Pour les boulevards futurs, des purges étaient prévues dans les bordereaux des différents lots en raison de la mauvaise portance du sol constatée lors des études.

Toutefois, un dépassement des quantités prévues a été causé par des changements géométriques et l'ajout de voies supplémentaires sur le Boulevard Kockelscheuer et la Route d'Esch (cf. 6 TRAVAUX DE VOIRIE), entraînant un dépassement de 1.363.450,76€ hTVA (indice 677,02).

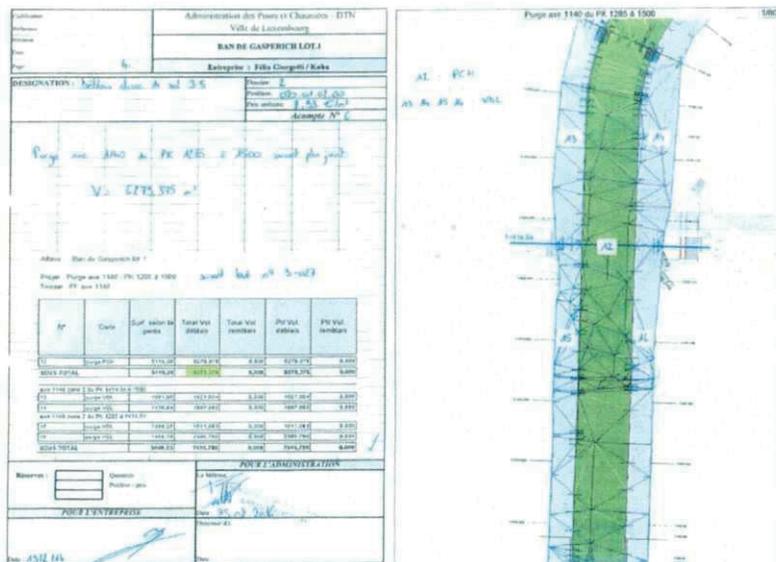
Le coût total pour les travaux de terrassements généraux s'élève ainsi à **8.127.100,76€ hTVA** (indice 677,02).

Ramené à l'indice actuel, le dépassement est de **2.158.236,50€ hTVA** (indice 1071,67).

Figure 3 Mauvaise portance du terrain en place sur le futur Boulevard Kockelscheuer nécessitant la réalisation de purges



Figure 4 Exemple d'une fiche de suivi pour les travaux de purges



*

3. TRAVAUX DE TERRASSEMENTS PARTICULIERS

3.1. Descriptif général

Les travaux de terrassements particuliers reprennent l'exécution des fouilles en tranchée et le blindage des fouilles.

3.2. Dépassement des travaux prévus

Dans le cadre de la construction de l'OA17 qui traverse l'autoroute A6 à la hauteur de la Croix de Gasperich, la pile P3 a dû être implantée à proximité d'une conduite SEBES.

Afin d'éviter des problèmes potentiels le long de cette conduite lors des travaux, il a été décidé en accord avec SEBES de réaliser les travaux de terrassement de la pile P3 avec un caisson de palplanches de la même manière que pour la pile P2, située au milieu de l'autoroute.

Les travaux de terrassements particuliers ont donc connu un dépassement de **82.988,55€ hTVA** (indice 677,02).

Figure 5 Position de la pile P3 par rapport à la conduite SEBES

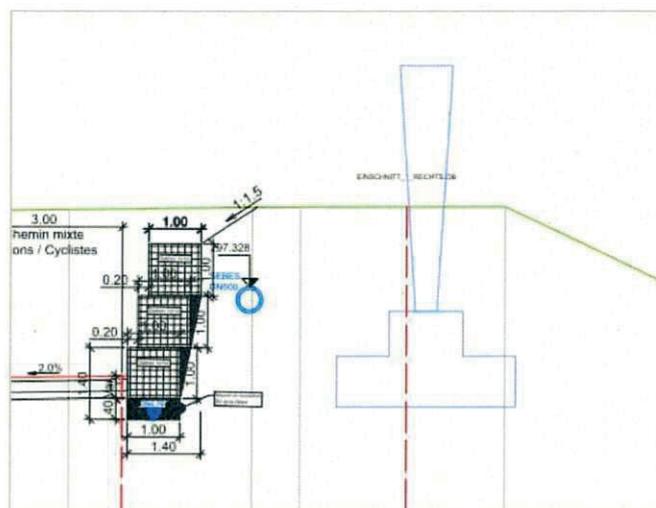


Figure 6 Mise en place du blindage pour les fondations des piles P2 et P3



3.3. Travaux complémentaires (changement de programme)

Les travaux initiaux sur la Route d'Esch prévoyait une extension jusqu'à l'entrée du carrefour avec les rues Verte et rue Plantin. Cependant, pour garantir la connexion des nouveaux réseaux avec les réseaux existants au-delà du projet du Ban de Gasperich, il a été nécessaire de les connecter dans le carrefour. Dès les premiers terrassements, il a été constaté que les plans as-built du carrefour ne correspondaient pas à la situation réelle sur le terrain. Comme les plans détaillés et fiables des différents concessionnaires faisant défaut, une série de sondages ont dû être réalisés pour pouvoir connecter

Figure 9 Vue aérienne sur le croisement de la Route d'Esch / Rue Verte / Rue Plantin



3.4. Résumé

Les travaux de terrassements particuliers s'élevaient au total à **891.386,07€ hTVA**, soit un surplus de **394.413,57€ hTVA** par rapport au budget de 496.972,50€ hTVA prévu dans la loi de financement de 2010 (indice 677,02).

Ramené à la valeur 1071,67 de l'indice semestriel des prix à la construction, le surplus est de **624.326,00€ hTVA**.

*

4. EVACUATION DES EAUX, DRAINAGES, RESEAUX DIVERS

4.1. Descriptif général et résumé

Les évacuations des eaux, les drainages ainsi que les réseaux divers ont été réalisés dans le cadre des différents chantiers du Ban de Gasperich (Lots 1, 2, 3 Phase 1 et 3 Phase 2). Le montant de **2.376.624,00€ hTVA** prévu dans la loi de financement de 2010 couvre les travaux réalisés dans ce cadre. Aucune variation des prestations n'est nécessaire.

*

5. ECLAIRAGE

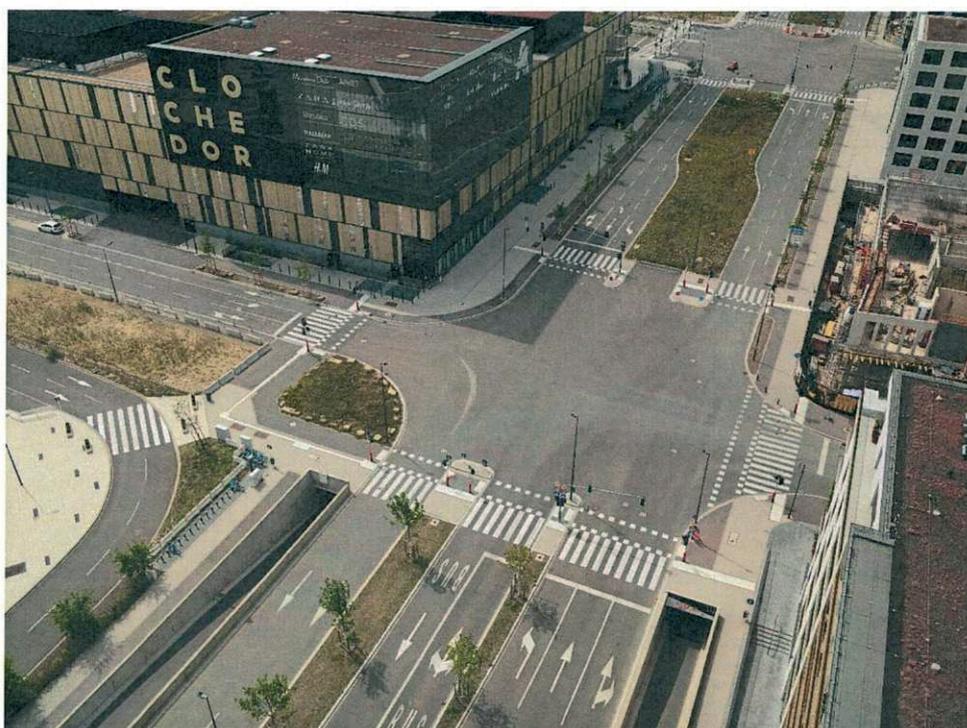
5.1. Descriptif général et résumé

L'éclairage public le long des axes principaux du Boulevard Kockelscheuer, du Boulevard Raiffeisen et de la Route d'Esch est mis en place par le Service Electromécanique de l'Administration des ponts et chaussées. Afin de répondre aux exigences de durabilité et de limitation de la pollution lumineuse, des luminaires LED conformes aux derniers standards ont été installés surtout le site du Ban de Gasperich.

Enfin, le devis initial pour l'éclairage public, qui sert de base pour la loi de financement de 2010, s'élève à 1.912.515,00€ hTVA. Les dépenses réelles s'élèvent à **792.143,46€ hTVA**, soit une économie de **1.120.371,54€ hTVA** (indice 677,02) par rapport au budget initial.

Ramenée à l'indice actuel, l'économie est de **1.773.461,00€ hTVA** (indice 1071,67).

*Figure 10 Eclairage public au croisement
Boulevard Kockelscheuer et Rue Albert Einstein*



*

6. TRAVAUX DE VOIRIE

6.1. Descriptif général

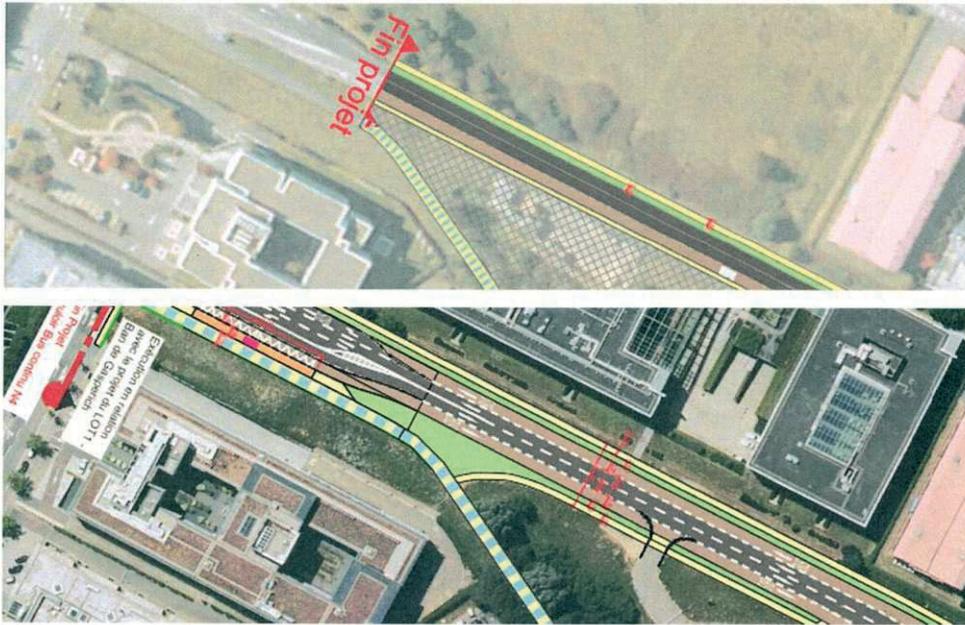
Les travaux de voirie comprennent les travaux relatifs au corps de chaussée, aux mélanges bitumineux, aux bordures, pavés et dallages, ainsi qu'aux finitions en terre végétale.

6.2. Description des travaux – Lot 1 : Raccordement Route d'Esch au carrefour avec la Rue Piret

Initialement, la fin du projet dans l'axe 1115 (Route d'Esch) était prévue avant le carrefour de la Rue Piret. Toutefois, lors de la réalisation du Lot 1, les travaux ont été prolongés au-delà du carrefour de la Rue Piret pour assurer la cohérence avec les travaux du couloir bus réalisés par l'Administration des ponts et chaussées – Division de la Voirie de Luxembourg sur le tronçon de la N4 entre la Rue Piret et la Rue Kroll. Pour réaliser ces travaux, des déviations provisoires ont été mises en place et les travaux ont été réalisés en phases pour ne pas entraver la circulation

Les changements apportés comprenaient le rajout d'une voie de bus, la prolongation des réseaux au-delà du carrefour, le remplacement de bordures, ainsi que la création d'un arrêt de bus. Plusieurs multitubulaires ont été créés pour traverser le carrefour. Pour finaliser les travaux et minimiser les joints dans le tapis, la couche de roulement a été prolongée jusqu'au-delà du carrefour.

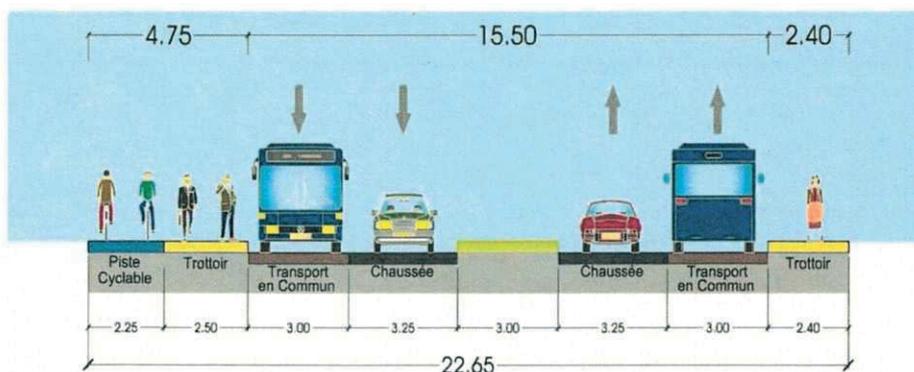
Figure 11 Fin projet Route d'Esch / rue Piret –
en haut situation initiale – en bas situation réalisée



6.3. Description des travaux – Lot 1 : Voie bus supplémentaire Route d'Esch – croisement rue Verte

La coupe type de la Route d'Esch au croisement Rue Verte / Rue Plantin prévoyait deux voies de roulement, deux voies de bus, deux bandes de trottoir, une piste cyclable ainsi qu'une bande de séparation. La voie de bus vers Hollerich se rabattait sur le voie de roulement à la hauteur du bâtiment Wort.

Figure 12 Exemple coupe type Route d'Esch
tel que prévu initialement



Au cours du chantier, la situation a évolué et l'emprise a pu être élargie vers le bâtiment Wort pour prolonger la voie de bus jusqu'au carrefour en vue d'un développement futur de la Route d'Esch vers Hollerich.

Ces travaux ont également entraîné un réaménagement du parking Wort pour garantir le nombre de places existantes et ainsi ne pas perdre de places de parking. Ces changements ont également impliqué une réorganisation du déplacement des réseaux existants.

Figure 13 Aménagement de la Route d'Esch à la hauteur du bâtiment Wort – à gauche situation initiale – à droite situation réalisée

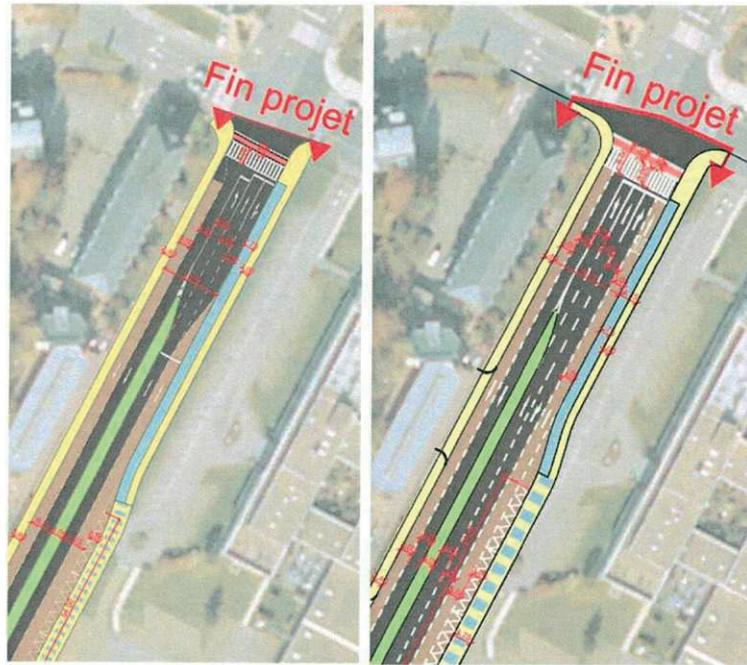
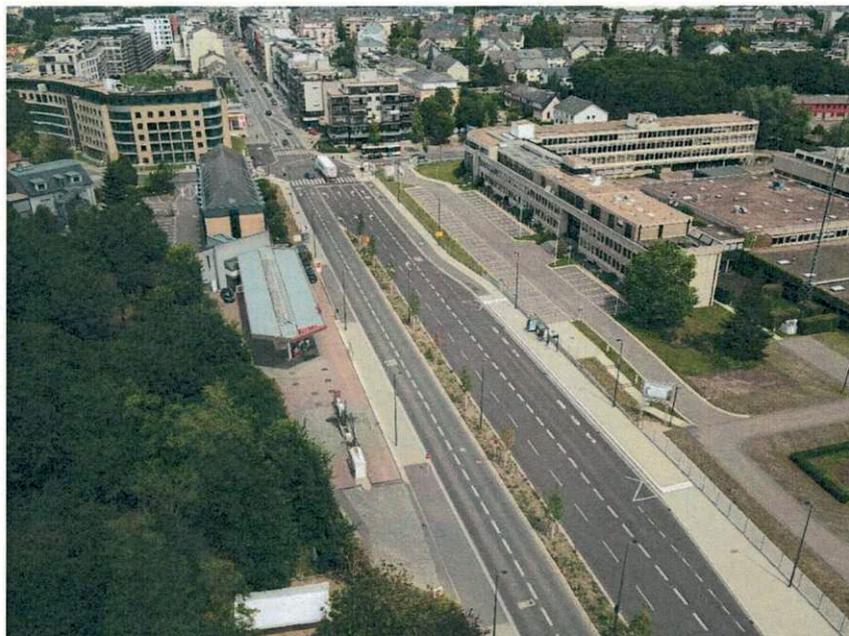


Figure 14 Voie bus supplémentaire réalisée sur la Route d'Esch direction Hollerich et réaménagement du parking Wort à droite



6.4. Description des travaux – Lot 1 : Voie bus supplémentaire et tourne-à-droite vers Kockelscheuer

Initialement, le raccord du Boulevard Raiffeisen à la Route d'Esch prévoyait un croisement aux feux tricolores avec une voie de bus sur la Route d'Esch, deux voies de circulation et un tourne-à-droite.

Toutefois, suite à différentes discussions avec le Service Autobus et le Service Circulation de la Ville de Luxembourg, quelques modifications ont été apportées pour améliorer davantage la fluidité du trafic.

Une voie bus directe a été créée en bypass pour le passage de ces derniers de la Route d'Esch vers la N4 sans passer par le carrefour. La voie bus a pu être prolongée jusqu'avant le croisement Route d'Esch / Rue Piret pour se raccorder de manière concluante au projet du couloir bus continu sur la N4.

Dans cette même optique d'augmenter la fluidité du trafic, un tourne-à-droite a été rajouté au niveau du carrefour pour les véhicules en provenance de Hollerich et allant vers Kockelscheuer, passant ainsi de trois à quatre voies.

Figure 15 Raccord Boulevard Raiffeisen – Route d'Esch : à gauche tel que prévu dans la loi de financement, à droite tel que réalisé

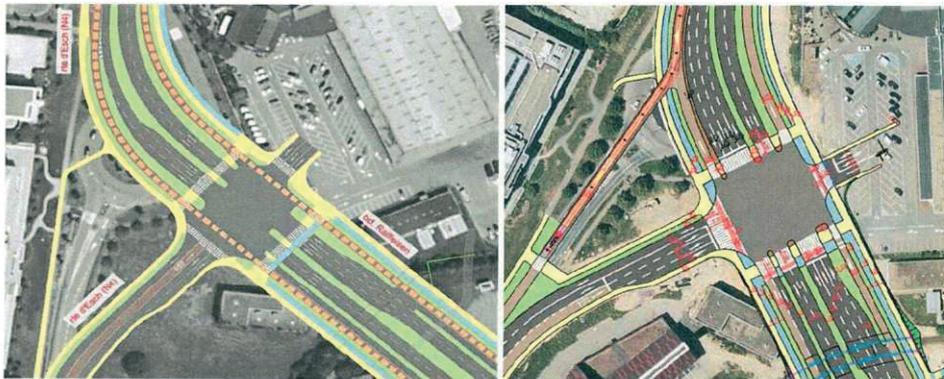


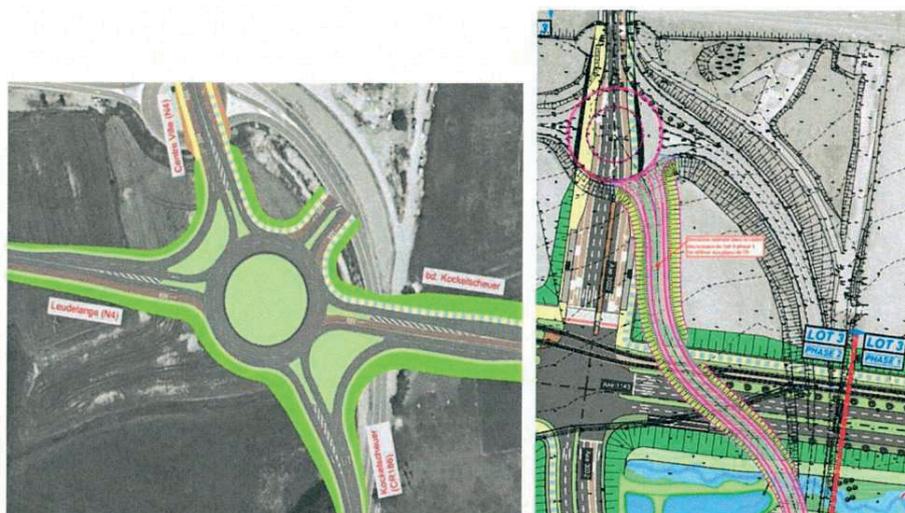
Figure 16 Vue aérienne du raccord Boulevard Raiffeisen à la Route d'Esch avec la voie bus en bypass à droite



6.5. Description des travaux – Lot 3 Phase 1 : Déviation du CR 186 avec bypass

Le projet initial du Ban de Gasperich Lot 3 a subi d'importants changements en raison de la décision de construire le nouveau stade de Luxembourg sur ce terrain. Au lieu d'un nouveau giratoire Kockelscheuer reliant la Route d'Esch, la N4, le CR 186 et le Boulevard Kockelscheuer, un croisement avec des feux tricolores a été construit. Le Lot 3 a également été subdivisé en deux phases pour avancer rapidement avec les travaux routiers nécessaires pour que la construction du nouveau stade puisse débuter rapidement.

Figure 17 Giratoire Kockelscheuer tel que prévu dans la loi de 2010 à gauche et croisement aux feux tricolores tel que réalisé à droite



Parmi les premiers travaux à réaliser dans le cadre du chantier Ban de Gasperich Lot 3 Phase 1 se trouvait la déviation provisoire du CR 186 depuis le rond-point existant jusqu'au poste CREOS en direction de Kockelscheuer. Ces travaux étaient indispensables pour libérer l'emprise du nouveau stade.

Initialement il était prévu de construire cette déviation provisoire à deux voies. Pour fluidifier le trafic, un bypass a été construit au niveau du rond-point existant en direction de la Ville.

Figure 18 Raccord de la déviation provisoire au rond-point existant ; situation initiale à gauche et situation réalisée avec bypass à droite



Cependant, lors de l'enlèvement de l'ancien CR, une ancienne structure routière a été découverte sous l'existante et a dû être évacuée vers une décharge agréée car les matériaux ne s'apprêtaient pas à un réemploi ultérieur, entraînant encore des coûts supplémentaires.

Figure 19 Construction du bypass à gauche et mise en circulation du CR 186 provisoire à droite



6.6. Dépassement des travaux prévus

Le chantier du Ban de Gasperich Lot 1 a dû faire face à plusieurs défis, notamment la coordination avec d'autres chantiers immobiliers.

Ainsi le chantier routier fût construit simultanément avec plusieurs chantiers immobiliers, dont notamment la construction du centre commercial Cloche d'Or, l'École et Lycée Français à Luxembourg, le CNIS et plusieurs bâtiments d'habitation. Cette coordination a demandé des adaptations constantes comme des travaux en phases, l'adaptation des limites de chantier, la réalisation des enrobés pendant les weekends ou pendant la nuit, des états de lieux supplémentaires, l'ouverture du Boulevard Kockelscheuer anticipée pour le lycée pour n'en nommer que quelques-unes.

Ensemble avec les modifications apportées aux chapitres précédents, le projet du Ban de Gasperich a connu un dépassement total des travaux de voirie pour les quatre lots, avec un surplus de **1.662.059,99€ hTVA** (indice 677,02) par rapport au devis de la loi de financement de 2010.

6.7. Travaux complémentaires (changement de programme)

Le projet du Ban de Gasperich était de grande envergure et complexe, impliquant plusieurs chantiers différents. Les travaux en phases et les phasages nécessaires pour permettre la co-activité et respecter les délais ont entraîné des coûts supplémentaires. En combinaison avec les modifications apportées aux chapitres 6.2 à 6.5, ceci a conduit à des travaux complémentaires non prévus d'un montant de **3.103.638,00€ hTVA** (indice 677,2).

6.8. Résumé

Au total, les travaux de voirie ont coûté **10.462.037,99€ hTVA** (indice 677,02), ce qui représente un surplus de **4.765.697,99€ hTVA** (indice 677,02) par rapport à la loi de financement de 2010 qui avait prévu 5.696.340,00€ hTVA pour cette catégorie.

Ramené à l'indice 1071,67, le surplus des travaux de voirie représente un montant de **7.543.729,23€ hTVA**.

*Figure 20 Co-activités entre le projet d'infrastructure
Ban de Gasperich et le développement urbain du site
(©Grosfeld)*



*

7. OUVRAGES HYDRAULIQUES

7.1. Descriptif général et résumé

En vertu de la loi de financement de 2010, la construction de quatre ouvrages hydrauliques était prévue aux points de passage de la Weierbach et de la Drosbach.

Les ouvrages hydrauliques OH 1 (Drosbach) et OH 2 (Weierbach) ont été réalisés dans le cadre du chantier Ban de Gasperich Lot 1, tandis que l'ouvrage hydraulique OH 8 (Weierbach) a été construit dans le cadre du Lot 3 Phase 1, et l'OH 9 (Weierbach) dans le cadre du Lot 3 Phase 2.

Le budget initial alloué par la loi de financement pour les quatre ouvrages hydrauliques s'élevait à 2.914.419,60 € hTVA. Cependant, grâce à une gestion efficace des coûts, les ouvrages ont pu être construits pour un montant total de **1.794.799,91€ hTVA**, générant une **économie de 1.119.619,69€ hTVA** (indice 677,02).

Ramené à l'indice 1071,67, cette économie correspond à **1.772.270,88€ hTVA**.

Figure 21 Déviation de la Drosbach – OH 1 :
Ouvrage hydraulique de traversée du Boulevard Raiffeisen

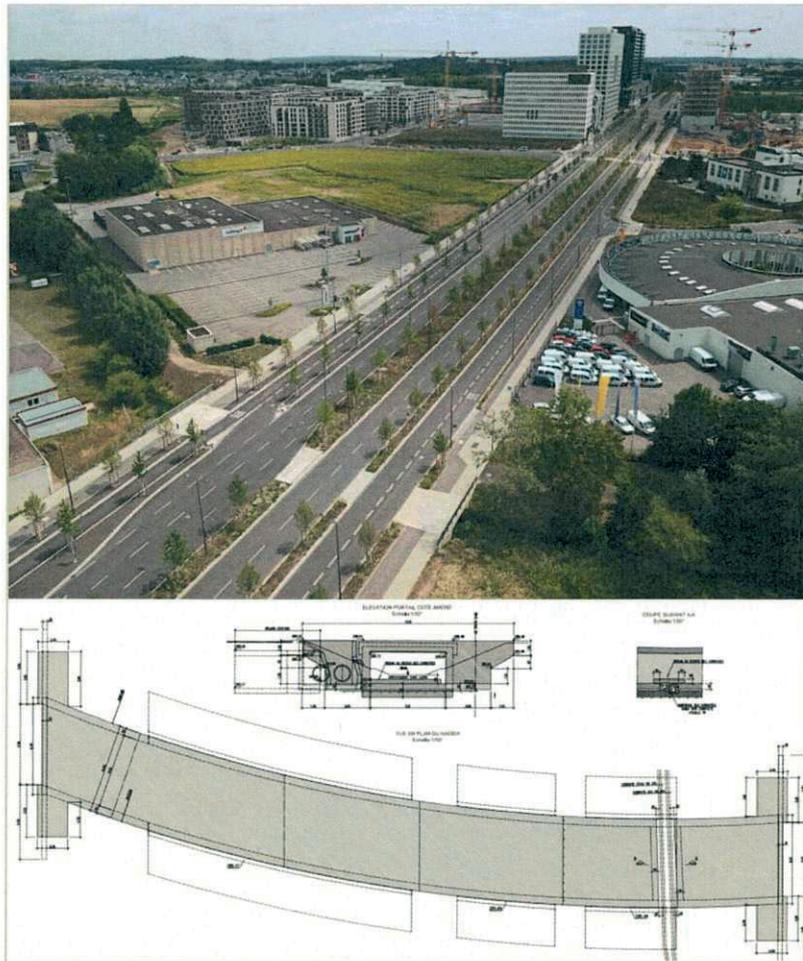


Figure 22 Réaménagement du Weierbach – OH2 :
Ouvrage hydraulique de traversée du Boulevard Raiffeisen

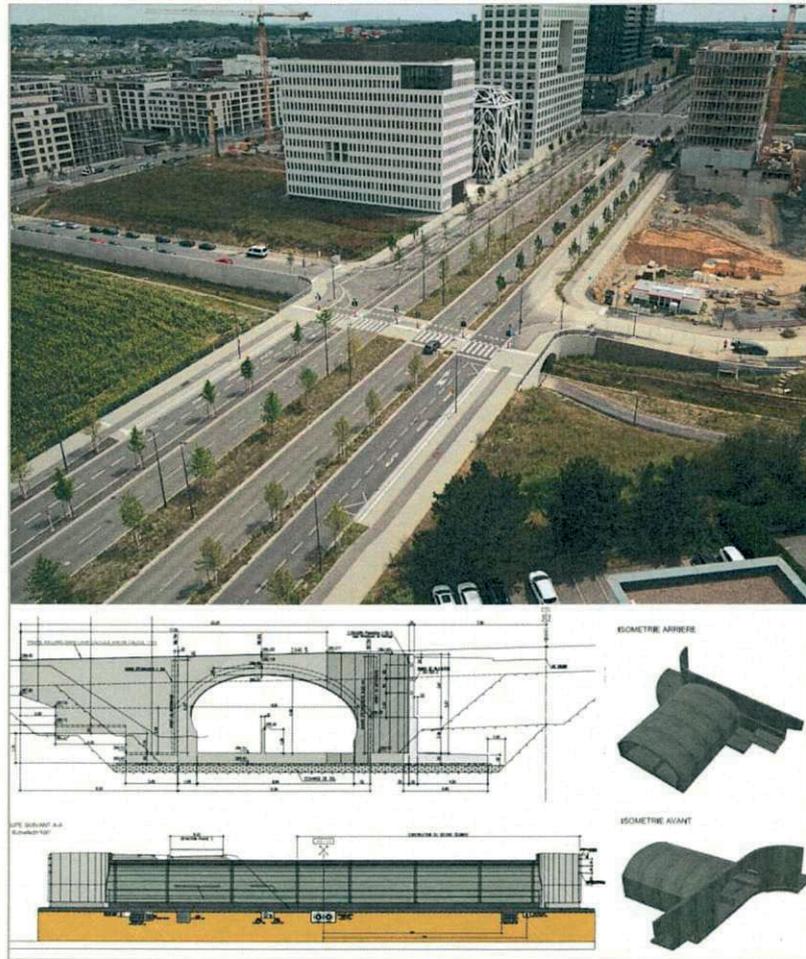


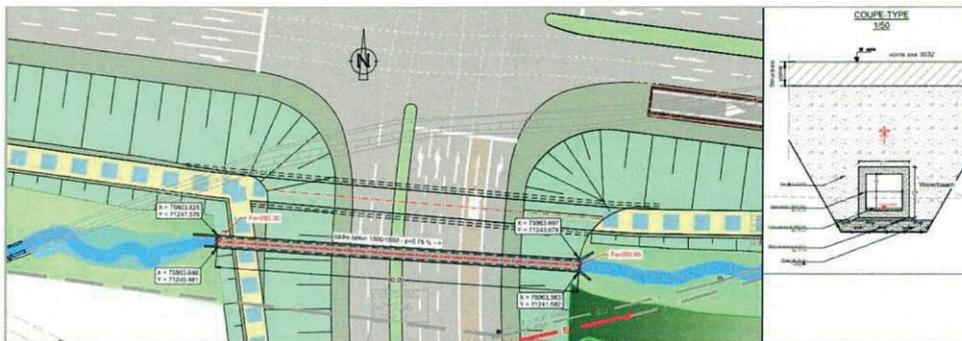
Figure 23 Couloir écologique : Réaménagement du Weierbach et aménagement
d'une piste cyclable passant par l'ouvrage hydraulique OH2



Figure 24 Réaménagement du Weierbach – OH8 :
Ouvrage hydraulique de traversée du Kockelscheuer



Figure 25 Réaménagement du Weierbach – OH9 :
Ouvrage hydraulique de traversée du CR 186 vers Kockelscheuer



*

8. OUVRAGE D'ART OA17

8.1. Descriptif général

L'ouvrage d'art OA17 traverse l'autoroute A6 à la hauteur de la Croix de Gasperich. Il s'agit d'une structure mixte en acier et en béton, avec une portée de 137 m et une largeur de 27,3 m.

Initialement, la mise en œuvre de cet ouvrage, possédant un schéma statique de poutre à quatre travées, était prévue par poussage après assemblage de l'ensemble de la charpente métallique.

Cependant, en raison de l'intégration du projet de tram au Ban de Gasperich, des modifications ont été apportées à la charpente métallique au niveau des appuis, ce qui a nécessité un changement dans la mise en œuvre de l'ouvrage. Le montage par Kamag de l'OA17 a permis une mise en place rapide de l'ouvrage, limitant ainsi l'impact sur le réseau autoroutier.

8.2. Dépassement des travaux prévus

Bien que l'OA17 ait subi des modifications par rapport au concept initial présenté dans la loi de financement de 2010, les résultats de la soumission du Lot 3 Phase 1 ont permis de réaliser des **économies de 820.686,36€ hTVA** (indice 677,02).

8.3. Travaux complémentaires (changement de programme)

Les changements de programme pour l'OA17 ont entraîné un surcoût de **704.356,14€ hTVA** (indice 677,02). Parmi les travaux complémentaires se trouvent :

- Modifications dans la construction métallique
 - o Caissonnage des raidisseurs au niveau des appuis
 - o Montage par Kamag
- Etanchéité et enrobés
 - o Application d'un complexe d'étanchéité adapté aux conditions météorologiques défavorables pour garantir le Masterplanning
- Glissières de protection
 - o Changement du dispositif de retenue sur l'ouvrage selon les critères actuels

Figure 26 Ouvrage d'art OA17 – Construction de la charpente métallique en quatre tronçons avant le montage par Kamag

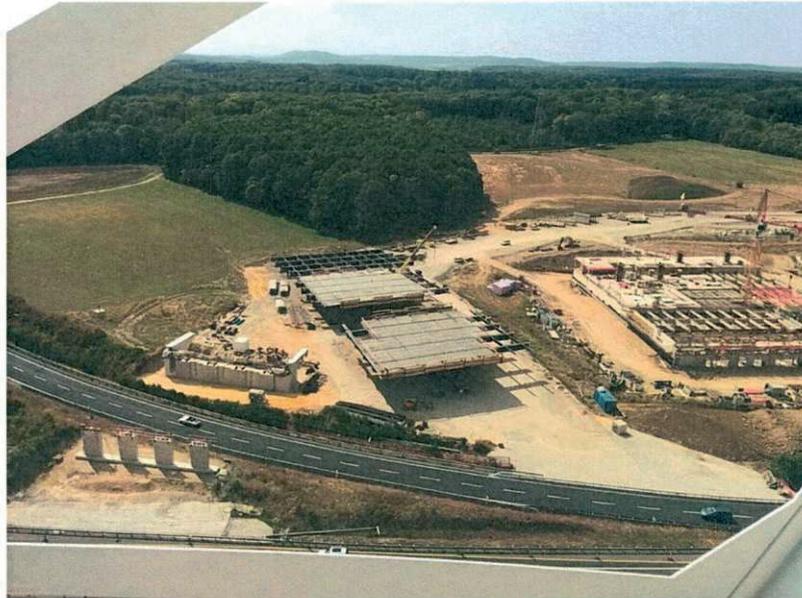


Figure 27 Ouvrage d'art OA17 – Kamag en place avant le montage du premier tronçon de l'ouvrage



Figure 28 Ouvrage d'art OA17 – Déviation de l'autoroute A6 pendant les travaux de mise en place de l'ouvrage



Figure 29 Ouvrage d'art OA17 – Montage des glissière de protection avant la mise en service pour la circulation



8.4. Résumé

En prenant en compte les économies réalisées grâce aux résultats de la soumission, les coûts supplémentaires dus aux travaux complémentaires sont largement compensés.

Le coût total de l'OA17 s'élève à **6.617.169,79€ hTVA**, soit une **économie de 116.330,21€ hTVA** (indice 677,02) par rapport au devis initial de 6.733.500,00€ hTVA.

Ramenée à l'indice actuel, l'économie est de **184.141,68€ hTVA** (indice 1071,67).

Figure 30 Ouvrage d'art OA17 en service



*

9. TRAVAUX EN REGIE

9.1. Descriptif général

La loi de financement de 2010 a alloué un budget de 1.366,800,00€ hTVA pour des travaux en régie.

Les travaux en régie permettent de répondre aux besoins émergents du chantier. Pour un projet de grande envergure et complexe tel que le Ban de Gasperich, cette souplesse est indispensable pour garantir le bon déroulement des travaux.

9.2. Travaux complémentaires (changement de programme)

Les travaux en régie complémentaires comprennent :

- Pour la documentation photographique du Ban de Gasperich, des survols en drone ont été réalisés à plusieurs reprises.
- Lors de la construction du pont OA17, des travaux de déviation et de sécurisation au niveau de l'autoroute A6 sont devenus nécessaires :
 - o Enlèvement des murs californiens existants au terrain-plein-central de l'autoroute pour la réalisation de la pile P2
 - o Location de dispositifs de retenue provisoire en raison de la simultanéité de différents chantiers autoroutiers
 - o Travaux de nuit et de weekend pour minimiser l'impact sur le trafic

- o Mise en place de postes de gardiennage sur l'autoroute pendant les weekends de travaux afin de sécuriser les travaux et d'éviter l'intrusion de véhicules autres que ceux du chantier
- o Remise en état de l'autoroute conforme aux normes après le montage du pont

Figure 31 Déviation et mise en place des dispositifs de retenue provisoires sur l'autoroute A6



- L'ouverture d'un terrain de golf à Kockelscheuer a rendu nécessaire la pose d'un filet de sécurisation pour retenir les balles de golf à survoler la route CR 186 déviée, passant maintenant plus proche du terrain de golf que l'ancien tracé.

Figure 32 Filet de sécurisation le long du CR186 et le terrain de golf



9.3. Résumé

Le coût total des travaux en régie s'élève donc à **3.400.911,11€ hTVA**, soit un surplus de **2.034.111,11€ hTVA** par rapport au budget initial prévu par la loi de financement de 2010 pour ce module. Ramené à l'indice actuel, le dépassement est de **3.219.839,66€ hTVA** (indice 1071,67).

*

10. TRAVAUX DIVERS

10.1. Descriptif général et résumé

Dans le cadre de la loi de financement de 2010, différents postes ont été prévus pour la réalisation des travaux divers. Ceux-ci incluaient notamment les plantations, la signalisation horizontale, le déplacement d'un poste électrique existant ainsi que le déplacement des réseaux pour un coût total estimé à 11.828.850,00€ hTVA,

À la fin des travaux, il a été constaté que l'ensemble de ces prestations ont pu être réalisées pour un montant inférieur, soit **10.914.737,74€ hTVA**, générant ainsi une **économie de 914.112,26€ hTVA** (indice 677,02).

Ramenée à l'indice actuel, l'économie est de **1.446.968,61€ hTVA** (indice 1071,67).

Figure 33 Plantation des arbres sur le Boulevard Raiffeisen (gauche) et Kockelscheuer (droite)

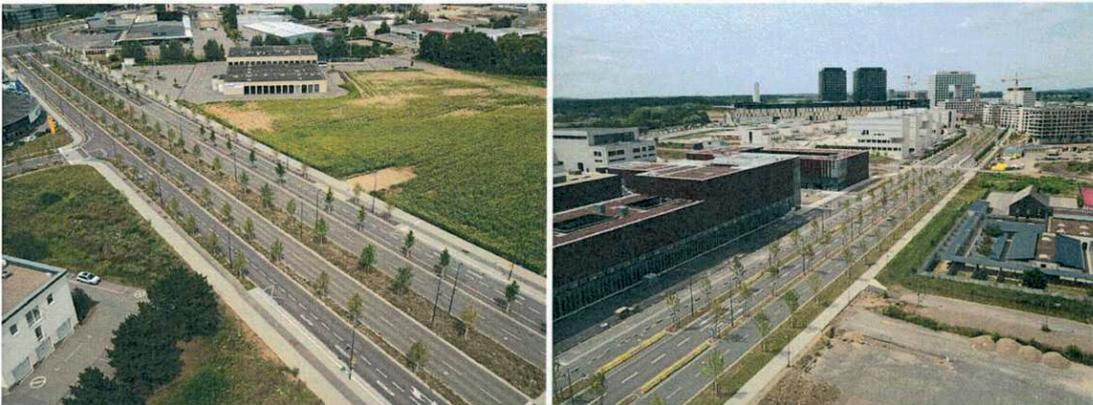
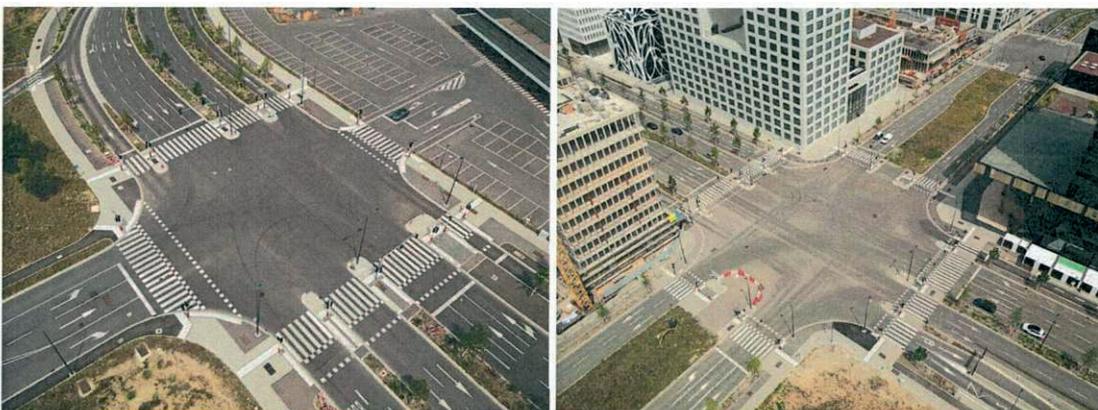


Figure 34 Marquage horizontal du croisement Boulevard Raiffeisen et Route d'Esch (gauch) et Boulevard Raiffeisen et Boulevard Kockelscheuer (droite)



11. TRAVAUX D'ASSAINISSEMENT

11.1. Descriptif général et résumé

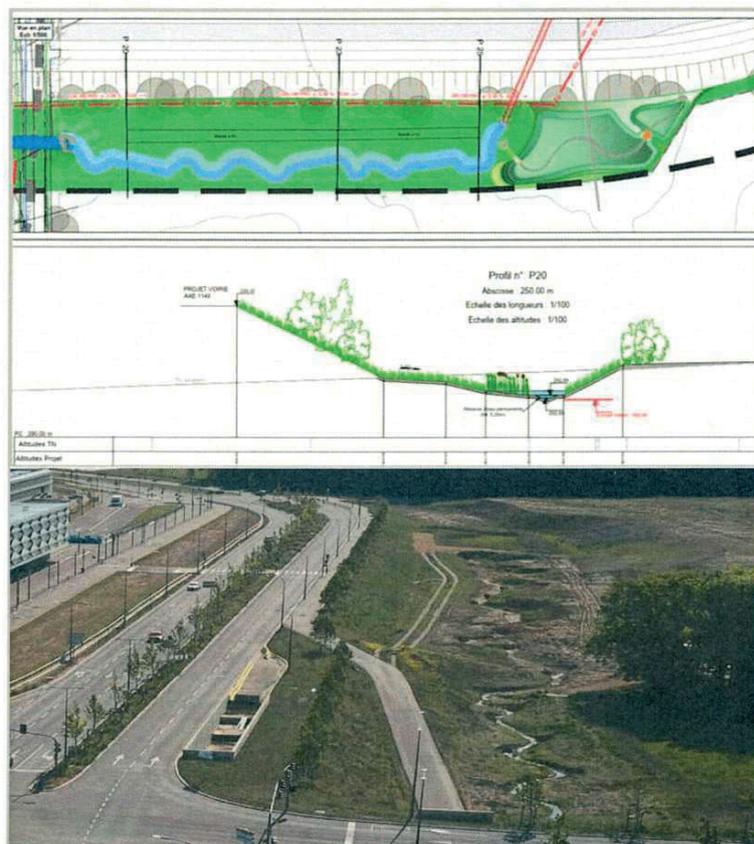
Concernant les travaux d'assainissement, ceux-ci comprennent la construction de bassins de rétention, la déviation du Weierbach en tant que mesure compensatoire, ainsi que les travaux de canalisation. Les dépenses totales pour ces travaux ont atteint **4.382.785,81€ hTVA**, soit un coût inférieur à l'estimation initiale de 4.393.964,34€ hTVA, pour une **économie de 11.178,53€ hTVA**.

Ramenée à l'indice actuel, l'économie est de **17.694,74€ hTVA** (indice 1071,67).

*Figure 35 Bassin de rétention souterrain de 1.800m³
en dessous du Boulevard Raiffeisen*



*Figure 36 Réaménagement du Weierbach et
aménagement de bassins de rétention à ciel ouvert*



12. DIVERS ET IMPREVUS

12.1. Descriptif général et résumé

Le montant de 4.729.261,04€ hTVA prévu pour les „Divers et imprévus“ correspondait à 10% du coût total des travaux.

Cependant, les dépenses effectives pour cette catégorie se sont chiffrées à **2.753.684,14€ hTVA**, soit une **économie de 1.975.576,90€ hTVA** (indice 677,02) par rapport au montant initialement prévu.

Ramené à l'indice actuel, l'économie est de **3.127.184,57€ hTVA** (indice 1071,67).

*

13. ETUDES ET CONTRATS D'INGENIEURS

13.1. Description générale

En ce qui concerne les honoraires pour les missions d'études, la loi de financement de 2010 prévoyait un montant de 5.202.187,15€ hTVA, soit 10% du coût total des travaux.

13.2. Dépassement des services prévus

Toutefois, les dépenses réelles pour les études en relation avec les prestations de base se sont avérées être de **3.146.580,43€ hTVA**, générant ainsi une économie de **2.055.606,72€ hTVA** (indice 677,02).

13.3. Services complémentaires (changement de programme)

En raison des changements et travaux complémentaires énoncés au chapitre 6 TRAVAUX DE VOIRIE, des études complémentaires étaient nécessaires pour analyser les voies supplémentaires et adapter les plans.

Les frais supplémentaires liés à ces services complémentaires s'élèvent à **545.059,16€ hTVA** (indice 677,02).

13.4. Résumé

En résumé les honoraires pour les missions d'études se cumulent à **3.691.639,59€ hTVA**, soit une différence de **- 1.510.547,56€ hTVA** (indice 677,02) par rapport au devis initial estimé.

Ramenée à l'indice actuel, cette économie correspond à **2.391.079,29€ hTVA** (indice 1071,67).

*

14. SURVEILLANCE, SECURITE ET SANTE, ASSISTANCE TECHNIQUE

14.1. Descriptif général et résumé

En raison de la contrainte de ressources humaines et de la portée importante et prolongée des travaux, l'Administration des ponts et chaussées s'est appuyée sur un bureau d'études d'ingénieurs-conseils pour superviser les travaux d'infrastructure, ainsi qu'un bureau d'ingénieurs-paysagistes pour superviser les travaux de plantations.

Toutefois, en raison des exigences techniques du projet, une assistance technique supplémentaire est devenue nécessaire pendant la phase des travaux, fournie par le bureau d'ingénieurs-conseils concepteur.

La loi de financement de 2010 prévoyait un montant de 3.901.640,36€ hTVA pour ces services, mais ce montant était surestimé. En réalité, le coût total s'élève à **1.864.163,10€ hTVA**, soit une **économie de 2.037.477,26€ hTVA** (indice 677,02) par rapport au devis initial.

Ramenée à l'indice actuel, cette économie correspond à **3.225.168,02€ hTVA** (indice 1071,67).

15. INTEGRATION DE LA MOBILITE DOUCE

15.1. Descriptif général

Afin de promouvoir la mobilité douce, l'aménagement du Ban de Gasperich a inclus initialement des pistes cyclables et des pistes mixtes. Cependant, des pistes complémentaires ont été rajoutées au cours de l'exécution. :

- Une liaison douce sous forme de piste mixte a été créée pour relier le Ban de Gasperich à Howald.
- Un itinéraire cyclable express, appelé Vëloexpresswee, a été construit avec deux tunnels dédiés aux cyclistes.

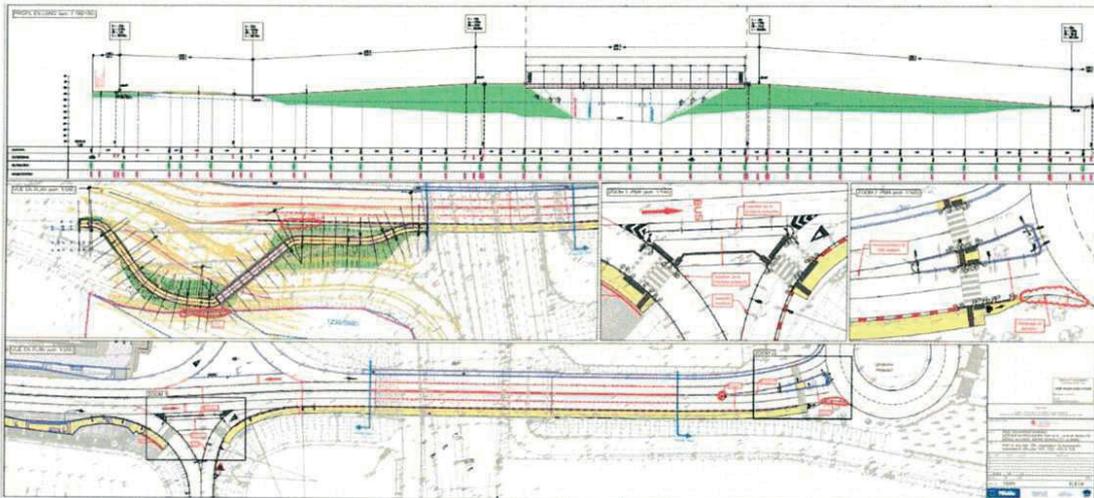
15.2. Description des travaux : Liaison douce

– Piste mixte reliant le Ban de Gasperich à Howald

Dans le cadre de l'aménagement du Ban de Gasperich, l'Autorité supérieure a demandé l'installation d'une piste mixte sur le CR 231, reliant la limite du Ban de Gasperich au premier giratoire de l'entrée de Howald.

Effectivement, l'ouverture du centre commercial Cloche d'Or et des premiers immeubles de bureaux a entraîné un important flux de piétons empruntant la route entre Gasperich et Howald, sans trottoir pour assurer leur sécurité. Pour répondre à cette urgence, l'Administration des ponts et chaussées a élaboré un projet de piste mixte longeant la chaussée existante, passant par le P&R Sud et doté d'une passerelle provisoire par-dessus la bretelle d'accès à l'autoroute.

Figure 37 Plan d'exécution pour l'aménagement de la liaison douce entre le Bande Gasperich et Howald



Initialement, le projet de liaison douce se terminait au rond-point de Howald, mais il a été prolongé jusqu'au prochain passage à piétons pour se raccorder à la piste mixte existante.

Étant donné que ces travaux connexes étaient urgents et qu'ils étaient situés à proximité du Lot 1 de l'aménagement du Ban de Gasperich, l'adjudicataire de ce lot a pu les réaliser sans nécessiter une nouvelle installation de chantier, permettant ainsi de réaliser des économies importantes.

Les travaux suivants ont été réalisés :

- Construction d'un ouvrage provisoire de type MABEY enjambant la bretelle d'accès vers l'autoroute A3
- Elargissement des trottoirs existants sur les deux ouvrages (au-dessus des voies CFL et au-dessus de l'A3)
- Nouvelle répartition des voies de circulation avec introduction d'une voie de bus sur toute la longueur du tronçon

- Mise en place d'un muret de sécurisation le long de la voirie normale
- Rehausse des garde-corps sur les ouvrages existants
- Mise en place de murets en gabions faisant fonction de murs de soutènement pour garantir la largeur de piste nécessaire.

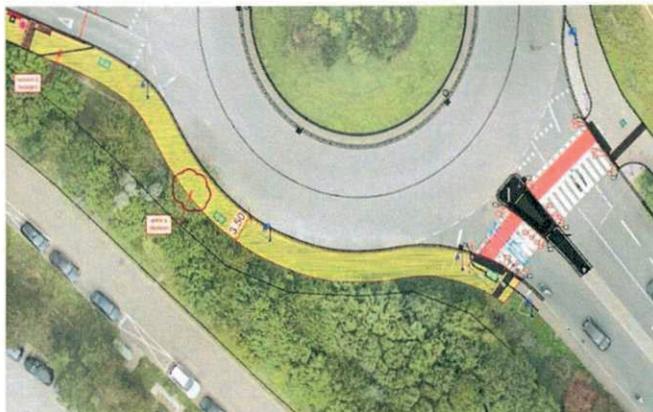
Figure 38 Passerelle de type MABEY enjambant l'autoroute A3



Figure 39 Elargissement des trottoirs sur les ouvrages existants et sécurisation de la piste par rapport à la voirie



Figure 40 Prolongation de la piste mixte au-delà du rond-point



15.3. Description des travaux : Vëloexpresswee – Liaison cyclable express avec 2 tunnels

Les liaisons cyclables express, également connues sous le nom de Vëloexpresswee, sont des voies de haute qualité pour les cyclistes, qui relient les principales agglomérations sans interférence avec le trafic motorisé. Ce concept a été introduit plus tard que le vote de la loi de financement de 2010 concernant l'aménagement du Ban de Gasperich.

Le Vëloexpresswee le long de l'A4 (PC104) entre Luxembourg-Ville et Esch/Aizette s'étendra sur 27,8 kilomètres, et dans le cadre de l'aménagement du Ban de Gasperich Lot 3 Phase 2, il a été décidé d'intégrer un tronçon de cette future piste cyclable prioritaire entre Esch et Luxembourg, et de réaliser les travaux nécessaires dans le même cadre de projet.

Les adaptations pour intégrer cette piste cyclable ont consisté en la création d'une piste le long du Boulevard Kockelscheuer en pied de talus, avec deux passages souterrains. Le premier passage, un tunnel en diagonale de 135 mètres de longueur, traverse le boulevard à hauteur du Pôle d'échange Cloche d'Or. Le deuxième passage, d'une longueur de 56 mètres, traverse le CR 186 en direction de Kockelscheuer.

Figure 41 Intégration de 2 passages souterrains pour vélos et du Vëloexpresswee au pied de talus

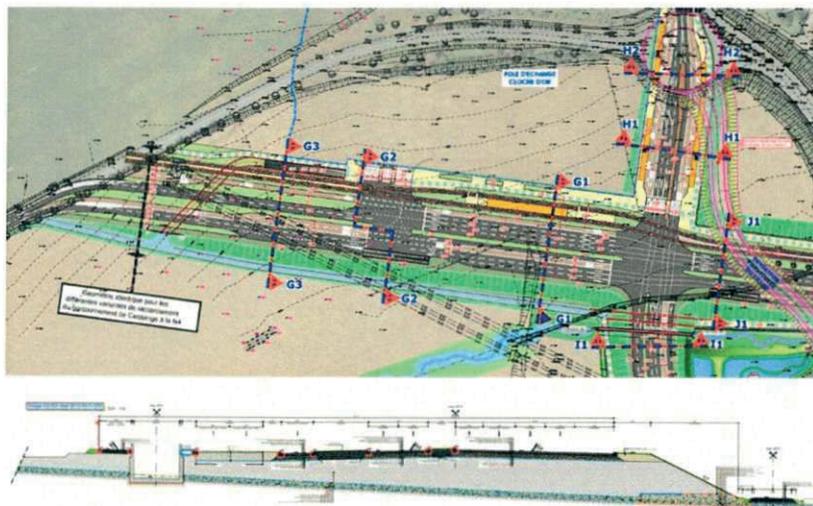


Figure 42 Passage souterrain de 135m traversant le Boulevard Kockelscheuer avec la piste du Véloexpresswee à gauche



Figure 43 Passage souterrain de 56m traversant le CR 186



15.4. Résumé

Le coût total de l'intégration de la mobilité douce à l'aménagement du Ban de Gasperich s'élève à **2.480.253,24€ hTVA** (indice 677,02). Ce module n'était pas prévu dans la loi de financement de 2010.

Ramenée à l'indice actuel, cette dépense supplémentaire correspond à **3.926.047,96€ hTVA** (indice 1071,67).

*

16. TRAVAUX EN RELATION AVEC LUXTRAM

16.1. Descriptif général et résumé

Lors du projet initial de l'aménagement du Ban de Gasperich en 2010, des voies de bus latérales sur le Boulevard Raiffeisen et centrales sur le Boulevard Kockelscheuer étaient prévues. Cependant, en 2014, l'intégration du tram dans le projet d'exécution du Boulevard Kockelscheuer a été décidée. Ainsi, les deux voies de bus centrales ont été réservées à l'assise du tram entre le croisement du Boulevard Kockelscheuer/rue Einstein et le raccord du Boulevard Kockelscheuer avec la N4 côté Sud.

Pour permettre l'installation ultérieure du tram sur le pont OA17, tous les équipements ont été adaptés, tels que les joints de chaussées, la mise à la terre et l'étanchéité, tout en tenant compte des hypothèses de charges modifiées.

Les travaux complémentaires liés au tram, tels que les adaptations de l'équipement et les modifications de la voie, ont engendré un coût supplémentaire de **634.535,28€ hTVA** (indice 677,02). Ces coûts n'étaient pas prévus dans la loi de financement du 2010.

Ramenée à l'indice actuel, cette dépense supplémentaire correspond à **1.004.420,00€ hTVA** (indice 1071,67).

Figure 44 Assise centrale pour l'intégration du tram sur le Boulevard Kockelscheuer



*

17. CHANGEMENT DU TAUX DE TVA

17.1. Descriptif général et résumé

Depuis l'adoption de la „Loi du 16 décembre 2010 relative à l'aménagement du Boulevard Raiffeisen et du Boulevard Kockelscheuer dans le cadre de la construction du réseau routier du Ban de Gasperich“, le taux de la taxe sur la valeur ajoutée est passé de 15% à 17%.

Le Lot 2 du Ban de Gasperich a débuté en mai 2015, et avec le changement du taux de TVA de 15% à 17% en janvier 2015, cette augmentation de 2% s'applique au montant total de 61.125.698,99€ hors TVA de la loi du 16 décembre 2010 sur l'aménagement du Ban de Gasperich.

Ainsi, le montant de la TVA de 15% s'élève à 9.168.854,85€, auquel s'ajoute un montant supplémentaire de **1.222.513,98€** pour tenir compte de l'augmentation du taux de TVA de 2%. Le montant total de la TVA 17% s'élève donc à 10.391.368,83€ (indice 677,02).

Ramené à l'indice 1071,67, ce montant correspond à **1.935.144,54€**.

18. CONCLUSION

En raison de plusieurs facteurs, notamment l'intégration du tram, les travaux supplémentaires pour la mobilité douce et l'augmentation du taux de TVA, une rallonge budgétaire est nécessaire par rapport à la « Loi du 16 décembre 2010 relative à l'aménagement du Boulevard Raiffeisen et du Boulevard Kockelscheuer dans la cadre de la construction du réseau routier du Ban de Gasperich ».

Le montant de la rallonge budgétaire imputable au Fonds des Routes s'élève à **4.125.000C TVA comprise** (indice 677,02), ce qui représente un dépassement de 5,87% par rapport au montant initial de la loi votée de 70.295.000€ TVAc.

Plus précisément, ce montant se compose de la somme des économies et des dépassements des différents modules tout en tenant compte du montant de 1.222.513,98€ pour le changement du taux de la TVA de 15% à 17%. Le montant total des prestations s'élève donc à **74.420.000€ TVAc**.

Ce montant correspond à la valeur 677,02 de l'indice semestriel des prix à la construction du 1^{er} avril 2009, tel que retenu dans le cadre de la loi du 16 décembre 2010.

Ramené à la valeur 1071,67 de l'indice semestriel des prix à la construction actuellement en vigueur, le montant du projet de loi relative à l'adaptation du projet du Ban de Gasperich imputable au Fonds des routes s'élève à **6.550.000€ TVA comprise**.

*

19. FICHE FINANCIERE

	<i>Boulevard de Raiffeisen et boulevard de Kockelscheuer dans le cadre de la construction du réseau routier du Ban de Gasperich</i> <i>Fiche financière – Rallonge budgétaire</i>	<i>Prestations suivant la loi du 16 décembre 2010</i>	<i>Dépassements des prestations prévues (plus ou moins-valeur)</i>	<i>Travaux complémentaires (changement de programme)</i>	<i>Total des prestations</i>	<i>Delta par rapport à la loi</i>	<i>Delta par rapport à la loi</i>
	<i>Fonds des Routes</i> <i>Coût des prestations</i>	<i>Indice loi 01.04.2009</i> 677,02	<i>Indice loi 01.04.2009</i> 677,02	<i>Indice loi 01.04.2009</i> 677,02	<i>Indice loi 01.04.2009</i> 677,02	<i>Indice loi 01.04.2009</i> 677,02	<i>Indice de l'avant-projet</i> 1071,67
I	Travaux d'installation de chantier et travaux préalables	2 808 975.00€	-387 386.39€	0.00€	2 421 588.61€	-387 386.39€	-613 202.53€
II	Travaux de terrassements généraux	6 763 650.00€	1 363 450.76€	0.00€	8 127 100.76€	1 363 450.76€	2 158 236.50€
III	Travaux de terrassements particuliers	496 972.50€	82 988.55€	311 425.01€	891 386.07€	394 413.57€	624 326.00€
IV	Evacuation des eaux, drainages, réseaux divers	2 376 624.00€	0.00€	0.00€	2 376 624.00€	0.00€	0.00€
V	Eclairage	1 912 515.00€	-1 120 371.54€	0.00€	792 143.46€	-1 120 371.54€	-1 773 461.00€
VI	Travaux de voirie	5 696 340.00€	1 662 059.99€	3 103 638.00€	10 462 037.99€	4 765 697.99€	7 543 729.23€
VII	Ouvrages hydrauliques	2 914 419.60€	-1 119 619.69€	0.00€	1 794 799.91€	-1 119 619.69€	-1 772 270.88€
VIII	Ouvrage d'art OA17	6 733 500.00€	-820 686.36€	704 356.14€	6 617 169.79€	-116 330.21€	-184 141.68€
IX	Travaux en régie	1 366 800.00€	0.00€	2 034 111.11€	3 400 911.11€	2 034 111.11€	3 219 839.66€
X	Travaux divers	11 828 850.00€	-914 112.26€	0.00€	10 914 737.74€	-914 112.26€	-1 446 968.61€
XI	Travaux d'assainissement	4 393 964.34€	-111 178.53€	0.00€	4 382 785.81€	-111 178.53€	-17 694.74€
XII	Divers et imprévus	4 729 261.04€	-1 975 576.900€	0.00€	2 753 684.14€	-1 975 576.90€	-3 127 184.57€
XIII	Etudes et contrats d'ingénieurs	5 202 187.15€	-2 055 606.72€	545 059.16€	3 691 639.59€	-1 510 547.56€	-2 391 079.29€
XIV	Surveillance, sécurité et santé, assistance technique	3 901 640.36€	-2 037 477.26€	0.00€	1 864 163.10€	-2 037 477.26€	-3 225 168.02€
XV	Intégration de la mobilité douce	0.00€	0.00€	2 480 253.24€	2 480 253.24€	2 480 253.24€	3 926 047.96€
XVI	Travaux en relation avec Luxtram	0.00€	0.00€	634 535.28€	634 535.28€	634 535.28€	1 004 420.00€
XVII	Changement du taux de TVA de 15% à 17%	9 168 854.85€	1 222 513.98€	0.00€	10 391 368.83€	1 222 513.98€	1 935 144.54€
XVIII	TOTAL						
	Total h TVA (I+II+III+IV+V+VI+VII+VIII+IX+X+XI+XII+XIII+XIV+XV+XVI)	61 125 698.99€	-7 333 516.34€	9 813 377.95€		2 479 861.60€	3 925 428,03€
	Estimation des dépenses 2023					789 678.73€	1 250 000.00€
	Estimation des dépenses après 2023	9 168 854.85€				1 690 182.88€	2 675 428.03€
	TVA 15%						
	TVA 16%					126 348.60€	200 000.00€
	TVA 17%					287 331.09€	454 822.77€
	Changement du taux de TVA de 15% à 17% (XVII)					1 222 513.98€	1 935 144.54€
	Total TVAC	70 294 553.84€			74 410 609.11€	4 116 055.17€	6 515 395.34€
	Imputable au Fonds des Routes (TVAC) arrondi	70 295 000.00€			74 420 000.00€	4 125 000.00€	6 550 000.00€

Fiche d'évaluation d'impact

Mesures législatives, réglementaires et autres

<p>Intitulé du projet : Projet de loi relative à l'adaptation du projet de construction relatif à l'aménagement du Boulevard Raiffeisen et du Boulevard Kockelscheuer dans le cadre de la construction du réseau routier du Ban de Gasperich</p> <p>Ministère initiateur : Ministère de la Mobilité et des Travaux publics/département des Travaux publics</p> <p>Auteur(s) : Tél : Courriel :</p> <p>Objectif(s) du projet : Adaptation budgétaire du projet de construction autorisé par la loi du 16 décembre 2010 relative à l'aménagement du Boulevard Raiffeisen et du Boulevard Kockelscheuer dans le cadre de la construction du réseau routier du Ban de Gasperich</p> <p>Autre(s) Ministère(s)/Organisme(s)/Commune(s) impliqué(e)(s) : Administration des Ponts et Chaussées</p> <p>Date : 26.06.2023</p>
--

Mieux légiférer

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

- Entreprises/Professions libérales :	Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/>
- Citoyens :	Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/>
- Administrations :	Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>
- Le principe « Think small first » est-il respecté ?
 (c.à d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues suivant la taille de l'entreprise et/ou son secteur d'activité ?)

Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> N.a. ² <input checked="" type="checkbox"/>

 Remarques/Observations :
- Le projet est-il lisible et compréhensible pour le destinataire ?
 Existe-t-il un texte coordonné ou un guide pratique, mis à jour et publié d'une façon régulière ?

Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>
Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/>

 Remarques/Observations :

¹ Double-click sur la case pour ouvrir la fenêtre permettant de l'activer.

² N.a. : non applicable.

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 :
6. Le projet contient-il une charge administrative³ 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 administratif⁴ 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 : Oui Non
- 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 ? Sinon, pourquoi ? Oui Non N.a.
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.

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 œuvre d'une loi, d'un règlement grand-ducal, d'une application administrative, d'un règlement ministériel, d'une circulaire, d'une directive, d'un règlement UE ou d'un accord international prévoyant un droit, une interdiction ou une obligation.

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.).

Si oui, lequel ?

Remarques/Observations :

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 ⁵? 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

18. Le projet introduit-il une exigence relative à la libre prestation de services transfrontaliers ⁶? Oui Non N.a.

Si oui, veuillez annexer le formulaire B, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur :



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère d'État

www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march__int__rieur/Services/index.html

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

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

CHECK DE DURABILITÉ - NOHALTEGKEETSCHCK



La présente page interactive nécessite au minimum la version 8.1.3 d'Adobe Acrobat® Reader®. La dernière version d'Adobe Acrobat Reader pour tous systèmes (Windows®, Mac, etc.) est téléchargeable gratuitement sur le site de Adobe Systems Incorporated.

Ministre responsable : Le Ministre de la Mobilité et des Travaux publics

Projet de loi ou amendement :

Projet de loi relative à l'adaptation du projet de construction relatif à l'aménagement du Boulevard Raiffeisen et du Boulevard Kockelscheuer dans le cadre de la construction du réseau routier du Ban de Gasperich -----
Remarque liminaire: Il s'agit d'une 2e loi de financement, nécessaire pour adapter le budget de l'ensemble suite à diverses augmentations, non couvertes par la loi de financement du 16 décembre 2010 relative à l'aménagement du Boulevard Raiffeisen et du Boulevard Kockelscheuer dans le cadre de la construction du réseau routier du Ban de Gasperich

Le check de durabilité est un outil d'évaluation des actes législatifs par rapport à leur impact sur le développement durable. Son objectif est de donner l'occasion d'introduire des aspects relatifs au développement durable à un stade préparatoire des projets de loi. Tout en faisant avancer ce thème transversal qu'est le développement durable, il permet aussi d'assurer une plus grande cohérence politique et une meilleure qualité des textes législatifs.

1. Est-ce que le projet de loi sous rubrique a un impact sur le champ d'action (1-10) du 3^{ième} Plan national pour un développement durable (PNDD) ?
2. En cas de réponse négative, expliquez-en succinctement les raisons.
3. En cas de réponse positive sous 1., quels seront les effets positifs et/ou négatifs éventuels de cet impact ?
4. Quelles catégories de personnes seront touchées par cet impact ?
5. Quelles mesures sont envisagées afin de pouvoir atténuer les effets négatifs et comment pourront être renforcés les aspects positifs de cet impact ?

Afin de faciliter cet exercice, l'instrument du contrôle de la durabilité est accompagné par des points d'orientation – auxquels il n'est pas besoin de réagir ou répondre mais qui servent uniquement d'orientation, ainsi que par une documentation sur les dix champs d'actions précités.

1. Assurer une inclusion sociale et une éducation pour tous.

Points d'orientation Documentation Oui Non

sans objet

2. Assurer les conditions d'une population en bonne santé.

Points d'orientation Documentation Oui Non

voir [6]

3. Promouvoir une consommation et une production durables.

Points d'orientation Documentation Oui Non

sans objet

4. Diversifier et assurer une économie inclusive et porteuse d'avenir.

Points d'orientation
Documentation

Oui Non

sans objet

5. Planifier et coordonner l'utilisation du territoire.

Points d'orientation
Documentation

Oui Non

Amélioration de la desserte du ban de Gasperich par des modes de mobilité alternatifs

6. Assurer une mobilité durable.

Points d'orientation
Documentation

Oui Non

Amélioration des infrastructures de mobilité dans l'esprit du PNM35. Ici: Surcoûts générés par des facilités supplémentaires pour le vélo (passage sous N4, raccord du Ban de Gasperich au Midfield le long du CR231 - passerelle provisoire)

7. Arrêter la dégradation de notre environnement et respecter les capacités des ressources naturelles.

Points d'orientation
Documentation

Oui Non

sans objet

8. Protéger le climat, s'adapter au changement climatique et assurer une énergie durable.

Points d'orientation
Documentation

Oui Non

Amélioration de la mobilité par la réalisation du PNM35 (augmentation du modal split vers les modes plus écologiques)

9. Contribuer, sur le plan global, à l'éradication de la pauvreté et à la cohérence des politiques pour le développement durable.

Points d'orientation
Documentation

Oui Non

sans objet

10. Garantir des finances durables.

Points d'orientation
Documentation

Oui Non

sans objet

Cette partie du formulaire est facultative - Veuillez cocher la case correspondante

En outre, et dans une optique d'enrichir davantage l'analyse apportée par le contrôle de la durabilité, il est proposé de recourir, de manière facultative, à une évaluation de l'impact des mesures sur base d'indicateurs retenus dans le PNDD. Ces indicateurs sont suivis par le STATEC.

Continuer avec l'évaluation ? Oui Non

(1) Dans le tableau, choisissez l'évaluation : **non applicable**, ou de 1 = **pas du tout probable** à 5 = **très possible**

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

