

Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Procès-verbal de la réunion du 8 février 2024

Ordre du jour :

1. 8283 **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**
 - Désignation d'un rapporteur
 - Présentation du projet de loi
 - Examen du texte du projet de loi et de l'avis du Conseil d'État

2. Divers

*

Présents : Mme Barbara Agostino remplaçant M. Fernand Etgen, Mme Corinne Cahen, Mme Francine Closener, M. Yves Cruchten, Mme Claire Delcourt, M. Emile Eicher, M. Luc Emering, M. Jeff Engelen, M. Paul Galles, M. Marc Goergen, M. Meris Sehovic, M. Charel Weiler

Mme Yuriko Backes, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics

M. Tom Weisgerber, M. Max Dörner et M. Romain Spaus du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics, M. Roland Fox, Directeur de l'Administration des ponts et chaussées

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Félix Eischen, M. Gusty Graas, M. Marc Lies

M. David Wagner, observateur délégué

*

Présidence : Mme Corinne Cahen, Présidente de la Commission

*

1. 8283 **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**

Madame le Président, Corinne Cahen (DP), est désignée rapporteur du projet de loi.

Il est procédé à une présentation du projet de loi, pour le détail de laquelle il y a lieu de se référer au document parlementaire 8283⁰, ainsi qu'à la présentation PowerPoint, qui est parvenue aux membres de la commission par courriel et est annexée au présent procès-verbal.

À rappeler qu'une loi du 16 décembre 2010¹ a autorisé le Gouvernement à faire procéder à l'aménagement du Boulevard Raiffeisen et du Boulevard Kockelscheuer. Initialement, la loi de financement de 2010 avait alloué un budget de 70 295 000 € TVA comprise (indice 677,02 du 1^{er} avril 2009).

Le présent projet a pour objet d'autoriser le Gouvernement à adapter l'enveloppe budgétaire accordée à l'évolution réelle et actuelle du chantier. La rallonge budgétaire à accorder s'élève à 6 550 000 € TVA comprise (indice 1 071,67 du 1^{er} octobre 2022), soit un dépassement de 5,87 pour cent par rapport au montant initialement voté.

En effet, le montant de la rallonge budgétaire imputable au Fonds des Routes s'élève à 4 125 000 € TVA comprise (indice 677,02), ce qui représente un dépassement de 5,87% par rapport au montant initial de 70 295 000 € TVAc de la loi votée en 2010. Plus précisément, ce montant se compose de la somme des économies et des dépassements des différentes positions 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 1 071,67 de l'indice semestriel des prix à la construction du 1^{er} octobre 2022, 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.

Ce dépassement est justifié par plusieurs facteurs, notamment l'intégration du tram, les travaux supplémentaires pour la mobilité douce et l'augmentation du taux de TVA.

Les travaux d'infrastructure du Ban de Gasperich ont débuté en septembre 2013. 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.

De l'échange de vues consécutif, il y a lieu de retenir ce qui suit :

Madame le Président-Rapporteur souhaite savoir pourquoi il n'a pas été possible en l'occurrence de faire une planification plus globale, tenant compte de nouveaux projets (notamment le Stade de Luxembourg, le nouveau complexe commercial etc.).

Il est répondu qu'en 2010, il a été tenu compte de tous les projets connus à cette date. En plus, une réserve a été prévue dans la loi. Le projet d'un tramway

¹ 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.

n'a été définitivement retenu qu'en 2013, ce qui a alors apporté une certaine sécurité dans la planification. Le site actuel du nouveau stade n'a été choisi qu'en 2014. Par conséquent, le projet a dû être adapté au fil du temps.

Monsieur le Député Marc Goergen (Piraten) salue que le projet est revenu en commission - ce 14 ans après le premier vote à la Chambre - et que la commission parlementaire (dans une nouvelle composition) a reçu des explications supplémentaires concernant les dépassements. À la demande de Monsieur le Député Marc Goergen, si les planifications actuelles des sections routières entre Leudelange et Luxembourg tiennent compte des options actuelles du « séiere Tram », il fut signalé que les projets, selon les processus incrémentiels usuels, sont adaptés au fur et à mesure de l'évolution des simulations du trafic et des besoins qui en résultent.

Pour ce qui est du tram rapide, planifié à circuler à l'horizon 2028 entre la Cloche d'Or et Belvaux, en passant par Leudelange, Monsieur le Député Meris Sehovic (déi gréng) souhaite savoir quand le chantier commencera. Il est répondu que les planifications sont en cours et que les études environnementales ont commencé.

Madame la Ministre attire l'attention de la commission parlementaire sur la genèse du présent projet de loi. En effet, dans le texte initial du projet de loi concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice 2023 (document parlementaire 8080⁰), l'article 33, tout en se basant sur l'article 105 (3)² du règlement interne de la Chambre des Députés, prévoyait de régulariser le dépassement budgétaire constaté lors du décompte provisoire dans le cadre du projet d'infrastructure 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. Ce dépassement s'élevait à 3,9 %, soit 2 724 337 € de la limite budgétaire de 70 295 000 € accordée par la Chambre des Députés en 2010.

Toutefois, dans son avis du 15 novembre 2022, le Conseil d'État indiquait que toutes charges grevant le budget de l'État pour plus d'un exercice doivent, en toute hypothèse, se conformer à l'exigence d'une loi spéciale de financement en vertu de l'article 99 de la Constitution (cf. article 117 de la nouvelle Constitution). D'après la Haute Corporation, la « régularisation » envisagée par l'article 33 du projet de loi concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice 2023 ne peut, dès lors, pas intervenir en l'occurrence. La loi budgétaire ou loi des finances se définit quant à elle comme loi autorisant l'ensemble des recettes et des dépenses prévues au profit et à charge de l'État pendant une année. L'annalité de la loi budgétaire ne répond de toute évidence pas aux exigences précitées de la Constitution, parce qu'elle en limite l'effet à un an, alors que la loi spéciale dont question à l'article 99 de la Constitution (cf. article 117 de la nouvelle Constitution) est censée autoriser une charge s'appliquant pendant plusieurs exercices budgétaires. En outre, la loi budgétaire ne répond pas, de par sa nature, à l'exigence de spécialité de la Constitution, alors qu'elle est censée autoriser l'ensemble des recettes et dépenses de l'État pendant une année déterminée. Pour ces motifs, le Conseil d'État s'est opposé formellement à l'article 33, tel que prévu dans le projet de loi concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice

² « Un nouveau projet de loi doit être déposé chaque fois que les dépenses pour un projet dépassent 5% du montant autorisé. Un dépassement inférieur à 5% du coût global doit être autorisé dans le cadre de l'approbation de la loi concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice suivant. »

2023. Afin de permettre au Conseil d'État de lever son opposition formelle, l'article 33 a été retiré du projet de loi initial.

De ce fait, le présent 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 a été déposé.

Madame la Ministre renvoie également à l'avis du Conseil d'État dans le cadre du présent projet de loi du 10 octobre 2023, dans lequel il rappelle qu'un nouveau dépassement éventuel, voire toute modification des montants nouvellement prévus, devra à nouveau faire l'objet d'une autorisation par le législateur. Elle en tire la conclusion que tout dépassement nécessite l'autorisation par une loi de financement spéciale, même en cas de dépassement inférieur à 5 % du coût global.

Finalement, elle attire encore l'attention de la commission parlementaire sur l'article 102 du Règlement de la Chambre des Députés qui dispose que « Le Gouvernement saisit le 30 juin au plus tard la Chambre des Députés d'une liste de projets prioritaires à construire par l'Etat au cours des exercices suivants et dont le coût dépasse le seuil de 10 millions d'euros. » et rappelle que ce seuil n'a plus été adapté depuis 2006. L'indice des prix à la construction a plus que doublé depuis. Elle se pose la question s'il ne serait pas opportun d'adapter le seuil.

Monsieur Marc Goergen est d'avis que le Parlement doit être régulièrement informé des adaptations dans les projets, même si cela ne nécessite pas toujours nécessairement la forme d'une loi formelle de financement. Il renvoie dans ce contexte au projet de contournement de Bascharage, dossier dans lequel le gouvernement avait présenté une alternative au projet initial incluant la construction d'un tunnel. Il note que des modifications importantes par conséquent étaient prévues au projet de contournement.

Madame le Président-Rapporteur propose que la commission parlementaire soit informée à chaque modification de la loi votée, sans qu'il soit nécessaire de voter une loi à chaque fois. Le coût de vie est à la hausse, notamment due à l'inflation.

Il a ensuite été discuté en commission de proposer à la Commission du Règlement un ajustement du pourcentage prévu à l'article 105, paragraphe 3, disposant qu' « Un nouveau projet de loi doit être déposé chaque fois que les dépenses pour un projet dépassent 5 % du montant autorisé. Un dépassement inférieur à 5 % du coût global doit être autorisé dans le cadre de l'approbation de la loi concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice suivant. » Une proposition serait alors à préparer par le secrétariat de la commission parlementaire.

Monsieur Goergen partage cette proposition, néanmoins il souhaite que, pour des changements de programme, l'on maintient le principe d'une loi de financement rallonge, et ceci notamment pour des raisons de transparence.

Madame la Ministre estime que ceci ne résoudrait pas le problème, en l'occurrence de la position de la Haute Corporation, qu'un nouveau dépassement éventuel, voire toute modification des montants nouvellement prévus, devrait à nouveau faire l'objet d'une autorisation par le législateur.

Monsieur Jeff Engelen (ADR) souhaite dans ce contexte savoir quelle durée de construction initiale a été prévue dans la loi du 16 décembre 2010 précitée, alors que le projet est déjà 14 ans en construction.

Il est répondu qu'aucune durée de construction n'a été prévue, ni dans l'exposé des motifs du présent projet ni dans l'exposé des motifs du projet précédent. La durée de travaux dépend souvent d'influences extérieures, comme la disponibilité des terrains.

Pour ce qui est des grands projets d'infrastructure³, Monsieur le député Yves Cruchten (LSAP) s'interroge s'il ne serait pas opportun de réduire le modèle de temps de parole (par exemple accorder au rapporteur 20 minutes et aux fractions parlementaires 5 minutes), puisqu'il est d'avis que lesdits projets ne susciteraient pas autant d'intérêt auprès du public. Monsieur le Député Meris Sehovic donne à considérer dans ce contexte que l'enjeu financier est important.

La commission partage la proposition de Monsieur le député Cruchten.

La commission demande au secrétariat de notifier à la Conférence des Présidents son intention de réduire le temps de parole dans le cadre des grands projets d'infrastructure.

Un représentant du Ministère explique que le Conseil d'État, par son avis du 15 novembre 2022, estime que tout dépassement d'une loi de financement doit à nouveau faire l'objet d'une autorisation par une loi spéciale de financement en vertu de l'article 117 de la nouvelle Constitution. Une régularisation d'un dépassement par une loi budgétaire ne répond pas aux exigences précitées de la Constitution, parce qu'elle en limite l'effet à un an, alors que la loi spéciale dont question à l'article 117 de la Constitution est censée autoriser une charge s'appliquant pendant plusieurs exercices budgétaires. Une régularisation d'un dépassement par une loi budgétaire serait par conséquent en quelque sorte « anticonstitutionnel ». La réflexion du Conseil d'État, qu'il n'est pas possible de régulariser un dépassement par une loi budgétaire, est par conséquent indépendante de l'article 105, paragraphe 3 du Règlement de la Chambre. Il estime dès lors que même avec une adaptation du pourcentage, le Conseil d'État ne serait pas en mesure de lever son opposition formelle.

Il rappelle encore dans ce contexte qu'en vertu de l'article 105, paragraphe 1^{er} du Règlement de la Chambre, tous les six mois, le Gouvernement doit présenter un bilan financier des grands projets d'infrastructure dépassant 10 millions d'euros à la commission de l'exécution budgétaire.

³ Note du Secrétariat : Afin d'optimiser le suivi financier des grands projets d'infrastructure réalisés par l'État et de renforcer les droits de participation et de contrôle de la Chambre des Députés, la Commission du Contrôle de l'exécution budgétaire a décidé en 2006 une nouvelle procédure à suivre en matière de préparation et de présentation de nouveaux projets d'infrastructure dépassant le seuil de 7,5 millions d'euros. Plus tard, en 2009, ce seuil a été porté à 10 millions d'euros.

Chaque année, une liste des nouveaux projets d'infrastructure doit ainsi être soumise à l'approbation de la Chambre des Députés permettant par ce biais l'imputation des dépenses pour frais d'études à charge des divers fonds d'investissement. La Commission de l'Exécution budgétaire doit quant à elle garantir le suivi financier de chaque projet dépassant le coût de 10 millions d'euros et une loi spéciale de financement devra être votée pour tout projet dépassant les 40 millions d'euros.

Monsieur le Député Marc Goergen estime qu'il faudrait aussi prévoir une plus grande réserve dans les lois de financement afin de pouvoir éviter le dépôt d'une loi de rallonge pour tout dépassement, aussi minime soit-il. Il propose également pour l'avenir d'organiser des réunions jointes avec la Commission de l'Exécution budgétaire, à chaque fois qu'un projet concernant le domaine de la Mobilité et des Travaux publics est à l'ordre du jour d'une Commission de l'Exécution budgétaire. La commission salue cette proposition.

2. Divers

La prochaine réunion de commission est prévue pour le 29 février 2024 à 10h00.

Procès-verbal approuvé et certifié exact

Annexe : Présentation PowerPoint



Ban de Gasperich

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

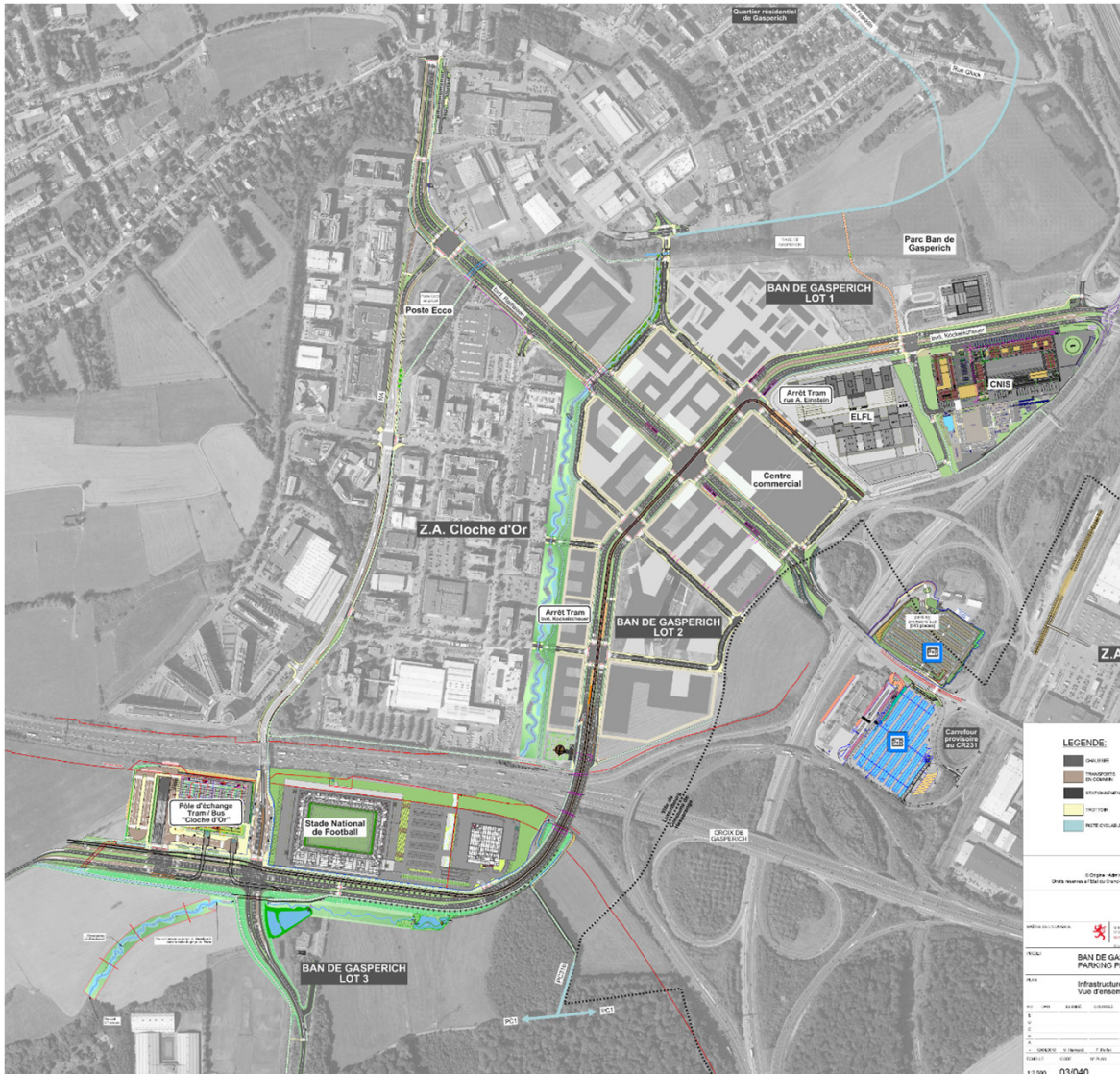


LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère de la Mobilité
et des Travaux publics

Administration des ponts et chaussées



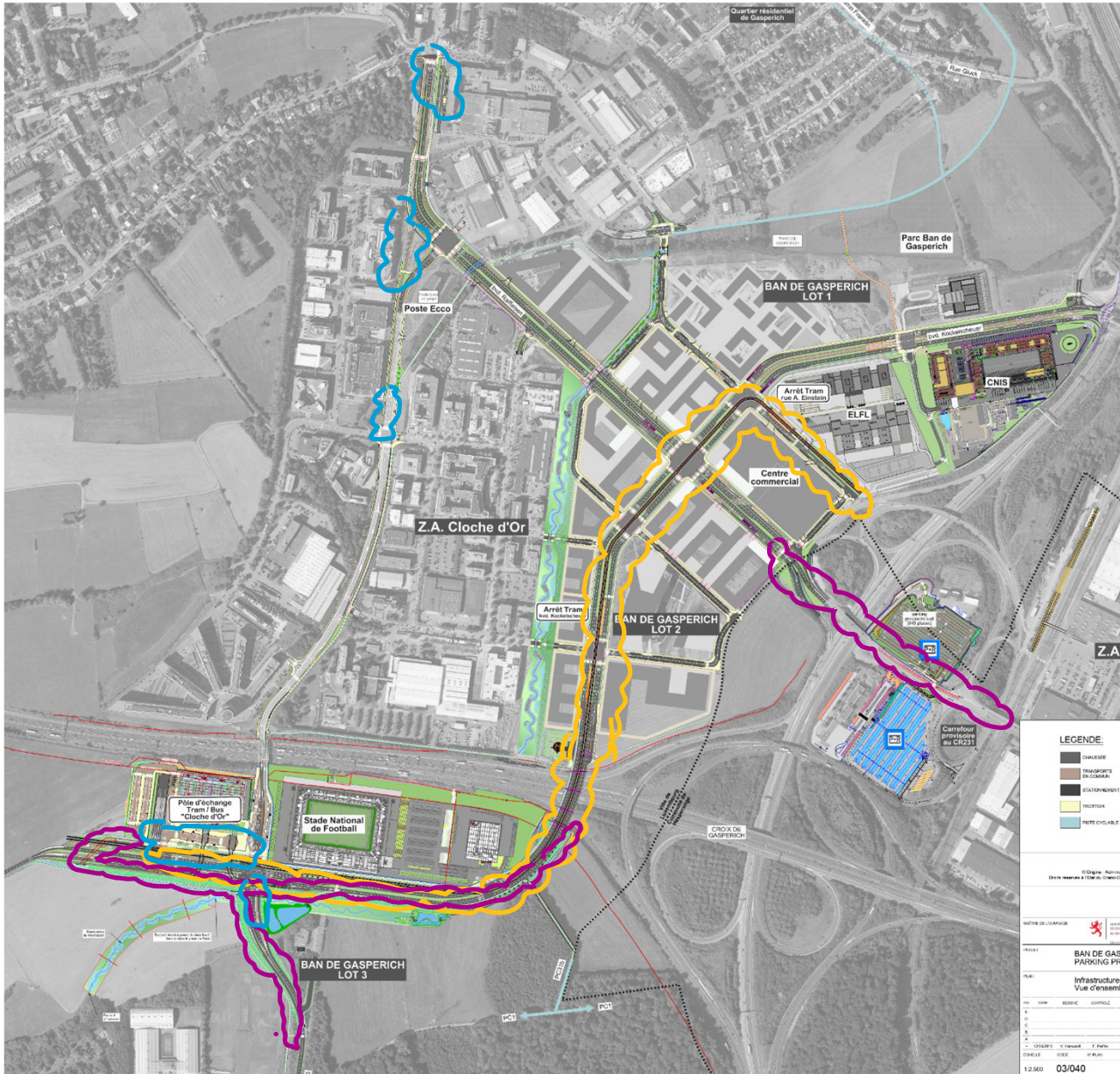
- Voies de bus centrales sur le Boulevard Kockelscheuer.
- Rond-point au croisement du Boulevard Kockelscheuer, de la N4 et du CR186.
- Au Sud de l'autoroute, piste mixte d'un côté sur le Boulevard Kockelscheuer.



- Adaptation du projet pour l'intégration du tronçon D du tramway entre les Pôles d'échanges Howald et Cloche d'Or (assise, déviation des réseaux aux carrefours, ...).
- Rajout de voies de bus sur la Route d'Esch.
- Adaptation du carrefour N4/CR186/Boulevard Kockelscheuer (signalisation lumineuse tricolore, accès vers P&R et gare routière, traversée du tramway).
- Modification du tracé routier pour tenir compte de l'implantation du nouveau Stade de Luxembourg.
- Intégration du Véloexpresswee PC104 avec des ouvrages d'arts sous l'N4 et le CR186.
- Réalisation de pistes mixtes des deux côtés du Boulevard Kockelscheuer et le long du CR186.
- Liaison douce vers Howald et P&R Sud.



Les atouts réalisés



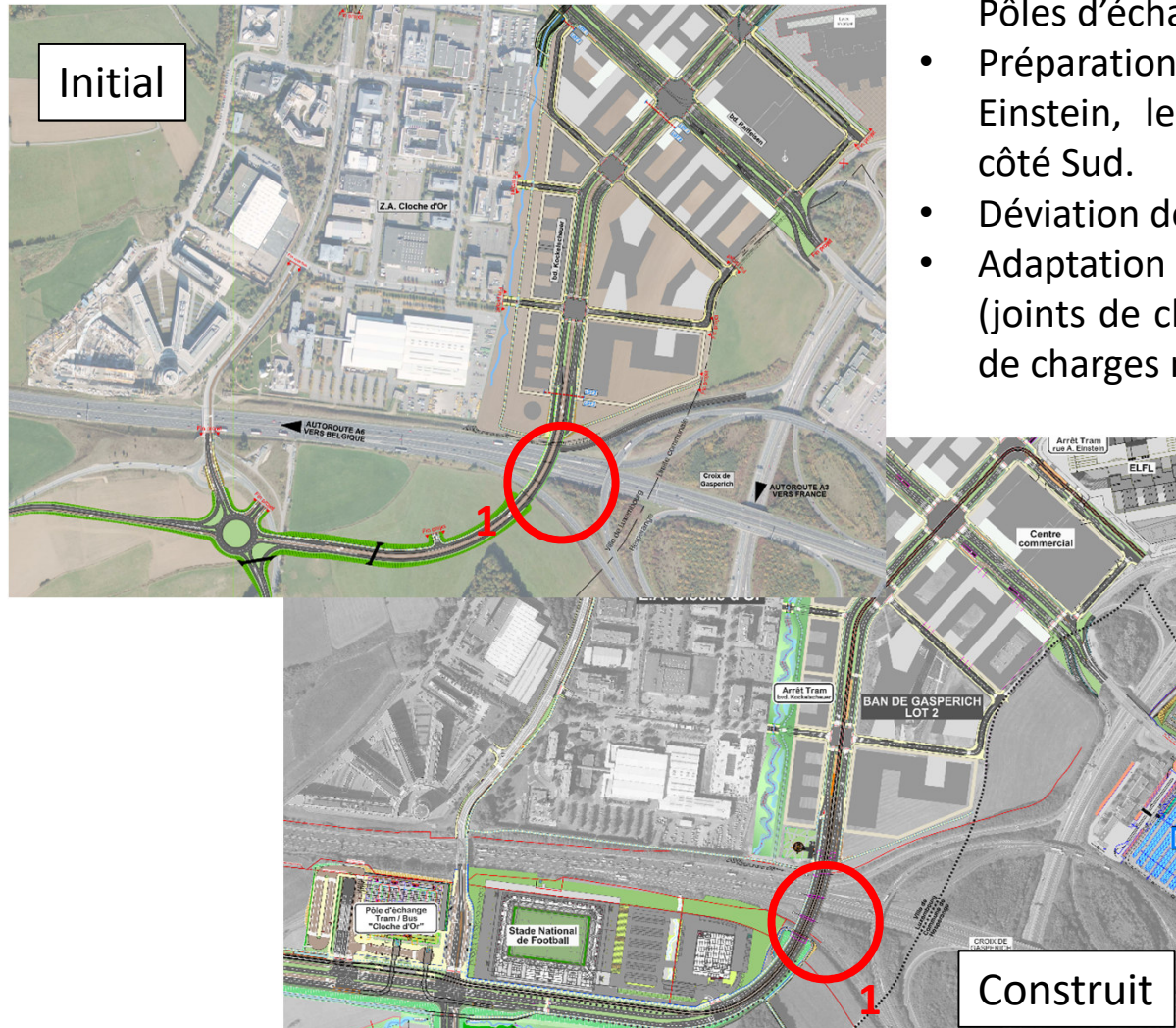
Changements pour les bus



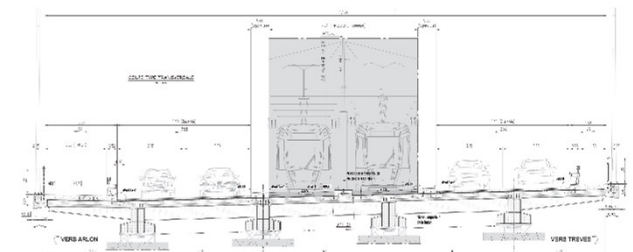
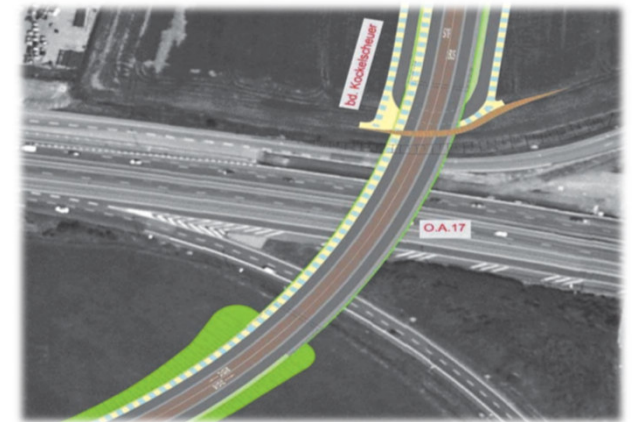
Changements pour les vélos

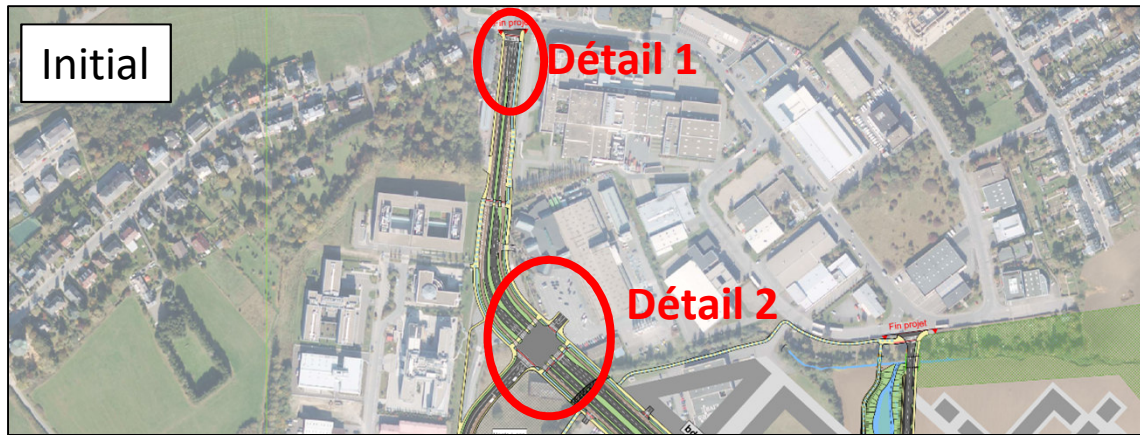


Changements pour le tram



- Intégration du tronçon D du tramway entre le Pôles d'échanges Howald et Cloche d'Or.
- Préparation de l'assise du tram sur la rue Einstein, le Boulevard Kockelscheuer et la N4 côté Sud.
- Déviation des réseaux aux carrefours.
- Adaptation du pont OA17 (1) enjambant l'A6 (joints de chaussées, mise à la terre, hypothèses de charges modifiées).

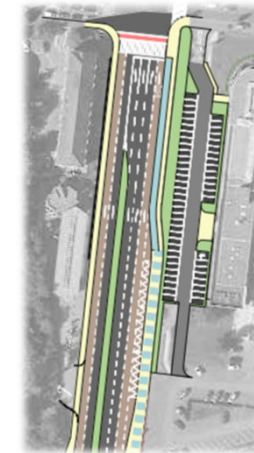
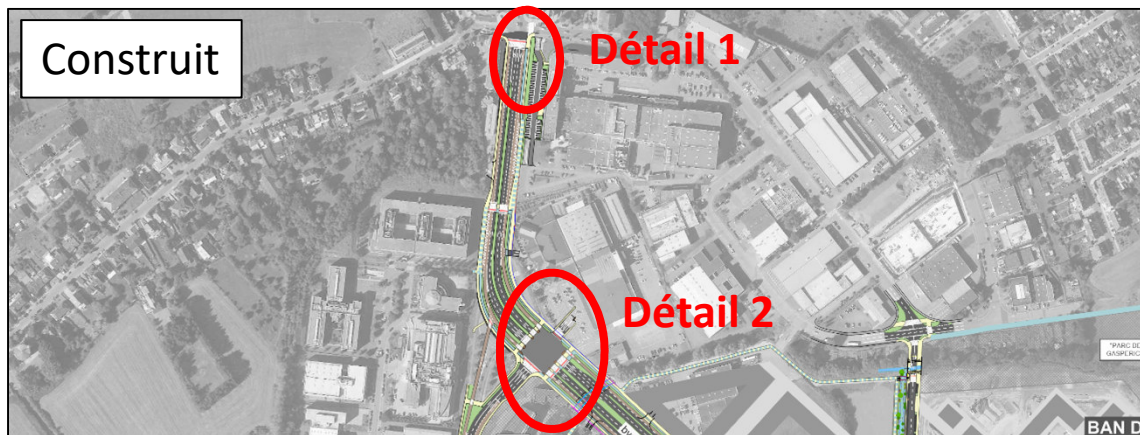


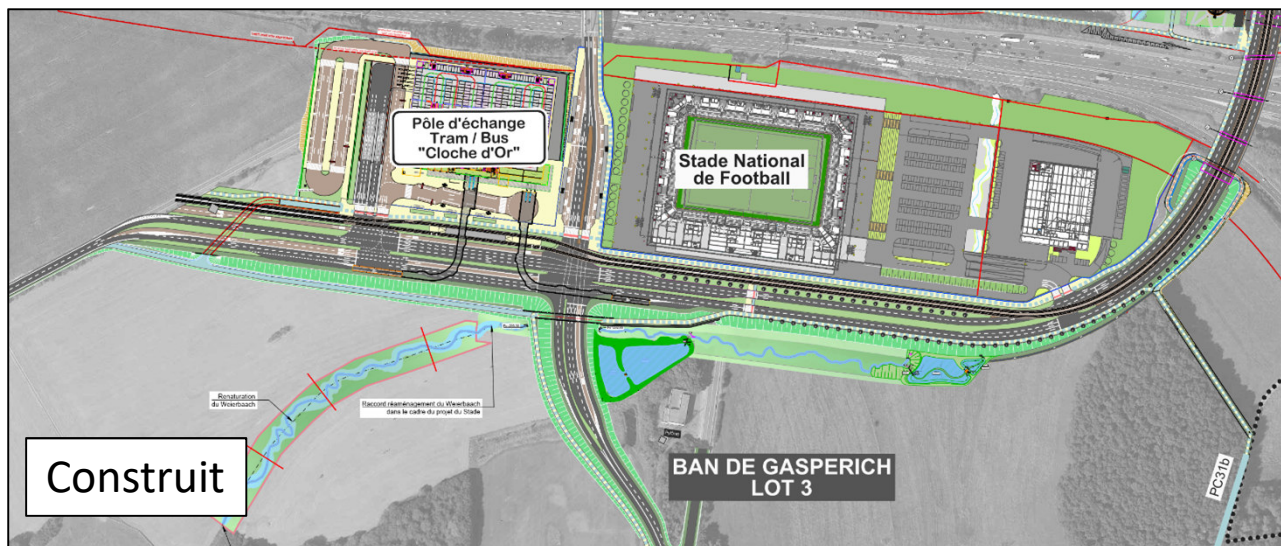
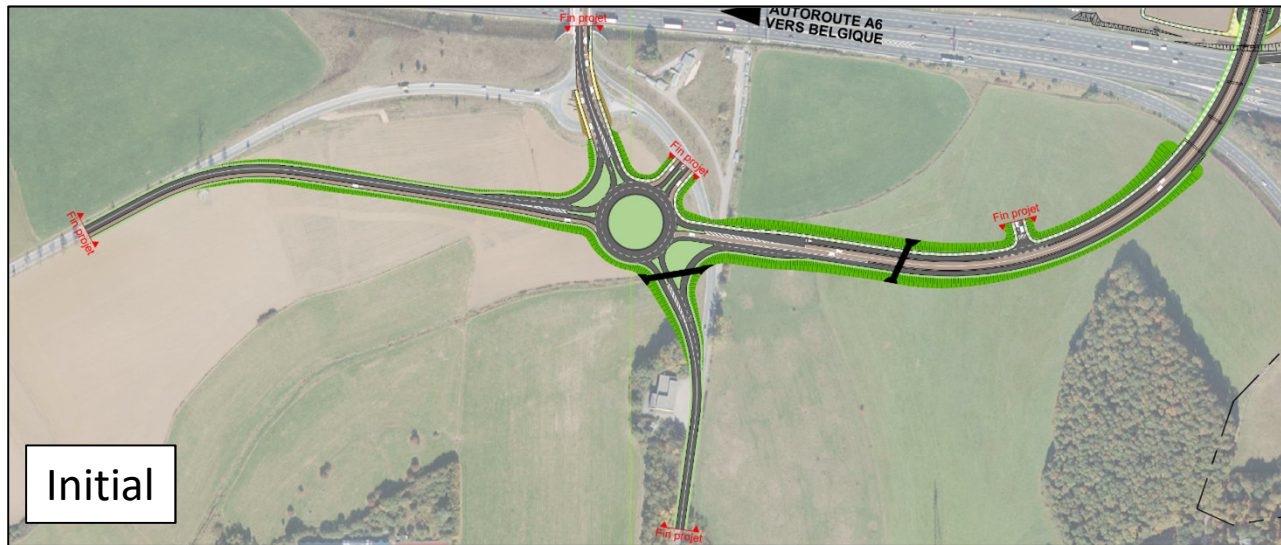


Détail 1



Détail 2

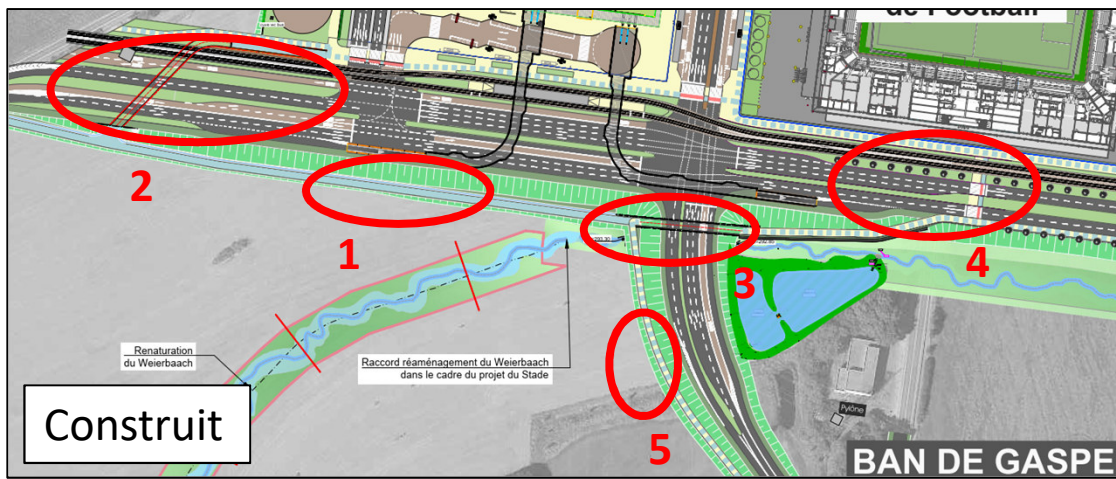


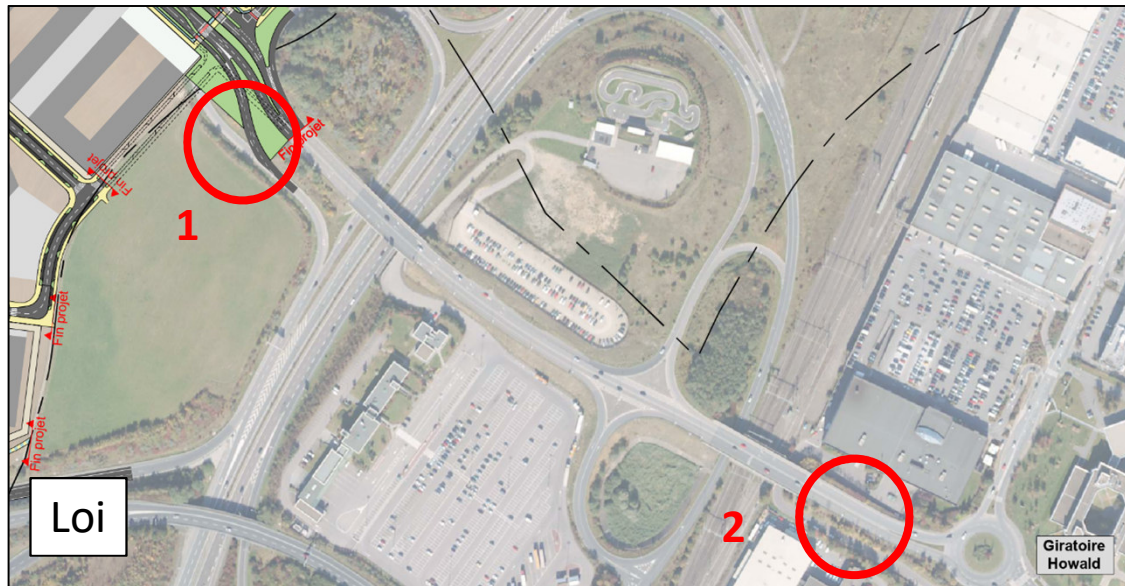


- Adaptation du carrefour N4/CR186/Boulevard Kockelscheuer (SLT, accès vers P&R et gare routière, traversée du tramway).
- Modification du tracé routier pour tenir compte de l'implantation du nouveau Stade de Luxembourg et du Pôle d'échange Cloche d'Or.



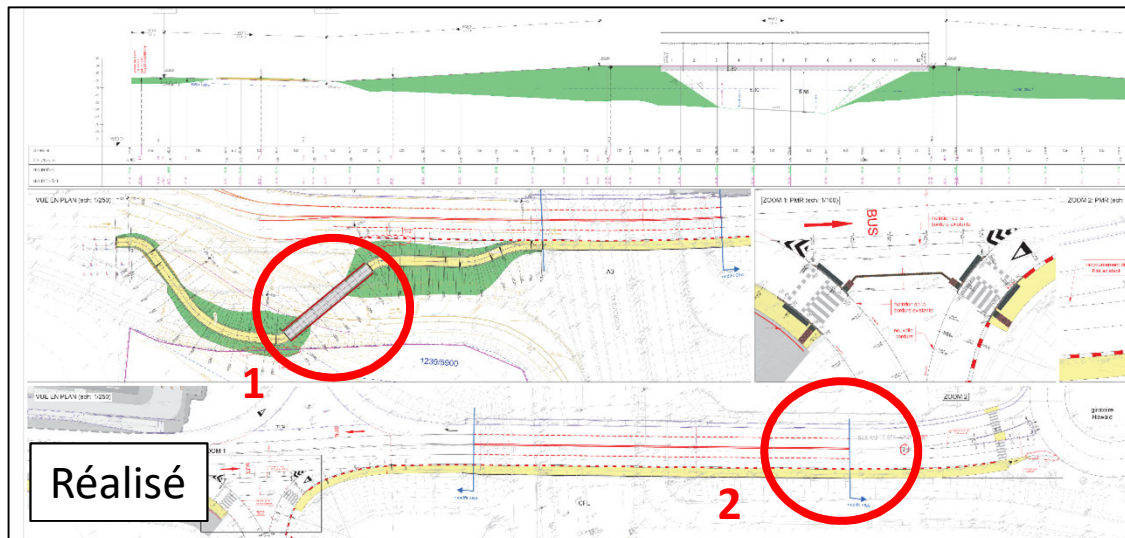
- Intégration du Véloexpresswee (1) PC104 avec des ouvrages d'arts sous l'N4 (2) et le CR186 (3).
- Réalisation de pistes mixtes des 2 côtés du Boulevard Kockelscheuer (4) et le long du CR186 (5).





Suite à l'ouverture du centre commercial:

- Réalisation de la piste mixte sur le CR 231 pour relier le Ban de Gasperich à l'entrée de Howald.
- Construction d'un ouvrage pour la mobilité douce (1) enjambant la bretelle vers l'autoroute.
- Nouvelle répartition des voies de circulation avec l'introduction d'une voie de bus (2).





Bilan financier



	Boulevard de Raiffeisen et boulevard de Kockelscheuer dans le cadre de la construction du réseau routier du Ban de Gasperich Fiche financière Rallonge budgétaire	Prestations suivant la loi du 16 décembre 2010	Dépassements des prestations prévues (plus ou moins-value)	Travaux complémentaires (changement de programme)	Total des prestations	Delta par rapport à la loi	Delta par rapport à la loi
	Fonds des Routes Coût des prestations	Indice loi 01.04.2009 677,02	Indice loi 01.04.2009 677,02	Indice loi 01.04.2009 677,02	Indice loi 01.04.2009 677,02	Indice loi 01.04.2009 677,02	Indice de l'avant projet 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€	-11 178.53€	0.00€	4 382 785.81€	-11 178.53€	-17 694.74€
XII	Divers et imprévus	4 729 261.04€	-1 975 576.90€	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 hTVA (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					1 690 182.88€	2 675 428.03€
	TVA 15%	9 168 854.85€					
	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€	4 116 055.27€	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€



Conclusion



- En phase de réalisation, qui s'est étendu sur plus de dix années, le projet a dû être affiné pour répondre à l'évolution générale du quartier (nouveau stade de Luxembourg, intégration du tram, amélioration des infrastructures pour les vélos et les bus, gare routière, accès au P&R...). Tous ces éléments et notamment les adaptations significatives aux concepts de mobilité ont dû être intégrés de manière proactive durant le chantier.
- Les travaux complémentaires ont engendré des coûts supplémentaires de 9,8 millions d'euros (9 813 377,95€).
- Grâce à une gestion efficace, les dépassements ont été atténués avec succès. Ainsi, les dépassements rencontrés au niveau des terrassements et des travaux de voirie ont été compensés par des économies réalisées au niveau de l'éclairage, des travaux d'assainissement, ainsi que dans les études et contrats d'ingénieurs, générant une économie totale de 7,3 millions d'euros (7 333 516,34€).
- Cependant, malgré ces économies, les travaux complémentaires de 9,8 millions d'euros ont partiellement contrebalancé les économies, aboutissant à un dépassement global de 2,5 millions d'euros (2 479 861,60€).



- Un facteur externe a été le changement du taux de TVA, passant de 15% à 17%, entraînant un surcoût supplémentaire de l'ordre de 1,6 millions d'euros (y compris factures à venir).
- En conclusion, les ajustements de programme, la minimisation des dépassements, ainsi que le changement du taux de TVA ont conjointement contribué à un dépassement total et arrondi de 4 125 000,00€, équivalant à 5,87% par rapport au montant initial du projet fixé à 70 295 000,00€. En prenant en considération l'indice semestriel des prix à la construction, le montant attribuable au Fonds des routes s'élève à 6 550 000,00€.
- En éliminant le facteur externe de l'augmentation du taux de TVA, qui n'est pas influençable au niveau de la gestion du projet, le dépassement aurait été en-dessous de la limite de 5% fixée à l'article 105, paragraphe 3, du règlement de la Chambre des députés.