

N° 5477

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2004-2005

PROJET DE LOI

**relatif à l'adaptation budgétaire du projet de construction d'une
route reliant Luxembourg à Ettelbruck**

* * *

*(Dépôt: le 23.5.2005)***SOMMAIRE:**

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (13.5.2005).....	1
2) Texte du projet de loi.....	2
3) Exposé des motifs.....	2
4) Fiche financière.....	4
5) Devis estimatif.....	5

*

ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT

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

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

Arrêtons:

Article unique.– Notre Ministre des Travaux Publics est autorisé à déposer en Notre nom à la Chambre des Députés le projet de loi relatif à l'adaptation budgétaire du projet de construction d'une route reliant Luxembourg à Ettelbruck.

Château de Berg, le 13 mai 2005

Le Ministre des Travaux Publics,
Claude WISELER

HENRI

*

TEXTE DU PROJET DE LOI

Art. 1.– Le Gouvernement est autorisé à adapter en termes réels les dépenses concernant la loi du 27 juillet 1997 autorisant le Gouvernement à procéder à la construction d'une route reliant Luxembourg à Ettelbruck.

Art. 2.– Les dépenses résultant de l'adaptation du projet visé par la loi du 27 juillet 1997 précitée ne peuvent pas dépasser la somme de 229.000.000 euros. Ce montant correspond à la valeur 588,92 de l'indice semestriel des prix à la construction au 1er avril 2004. 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.

Art. 3.– Les dépenses sont imputables à charge des crédits du fonds des routes.

Art. 4.– Le tiret 5 de l'article 5 b) de la loi du 27 juillet 1997 autorisant le Gouvernement à procéder à la construction d'une route reliant Luxembourg à Ettelbruck est supprimé.

L'article 5 b) sub tiret 7 de la loi du 27 juillet 1997 précitée est modifié comme suit: „– un passage souterrain pour petit gibier“.

Art. 5.– Le premier alinéa de l'article 6 de la loi du 27 juillet 1997 précitée est remplacé par la disposition suivante „Les mesures visées à l'article 5 b) ci-dessus devront être exécutées au plus tard trois années après l'achèvement du chantier de construction de la Route du Nord“.

*

EXPOSE DES MOTIFS

a) Dispositions relatives aux adaptations budgétaires

En guise de très succincte introduction historique du présent projet de loi, il est à rappeler que la loi du 27 juillet 1997 autorisant le Gouvernement à procéder à la construction d'une route reliant Luxembourg à Ettelbruck est à la base de la construction du tronçon Luxembourg-Mersch de la grande voirie du Nord.

Les travaux de la route du Nord ont commencé au cours de l'année 1998 avec la mise en chantier des viaducs sur Glaasbuurgronn et Groussheck.

Au cours de l'année 2002, les travaux de la jonction Grünewald, de la liaison entre la A1 et la RN 11 avec aménagement d'un raccordement provisoire à cette dernière, des viaducs de Glaasbuurgronn et de Groussheck, ainsi que des élargissements Nord et Sud de la A1 (section 1) ont pu être achevés. Ainsi ce tronçon a été mis en service en date du 13 septembre 2002.

En ce qui concerne le planning, la mise en service du tronçon Lorentzweiler-Mersch, initialement prévu pour la fin 2004 est reportée fin 2006 suite au retard pris notamment dans les difficultés encourues par le chantier du tunnel de Gosseldange.

La mise en service complète de la route du Nord est estimée actuellement à fin 2010, le report de cette date étant dû au démarrage différé du tunnel du Grouft.

Dans son article 7, la loi du 27 juillet 1997 précitée stipule:

„Les dépenses occasionnées par l'exécution du tronçon Luxembourg-Mersch visé à l'article 1er de la présente loi se chiffrent à quatorze milliards huit cents millions de francs y compris huit cent cinquante millions de francs réservés aux mesures dont question à l'article 5, alinéa b), sans préjudice des hausses légales pouvant intervenir jusqu'à l'achèvement des travaux.

Elles sont imputables à charge des crédits du fonds des routes.“

L'objet du présent projet de loi consiste à adapter les dépenses ci-dessus autorisées.

Il s'est en effet avéré que suite à l'évolution du chantier, des dépenses supplémentaires, non couvertes par l'enveloppe financière autorisée par la loi du 27 juillet 1997, sont à attendre.

C'est ainsi qu'une partie de la hausse est imputable sur la section 1. Le devis initial de cette section sera dépassé notamment suite à la modification de la jonction du Grünewald avec des ouvrages d'art

supplémentaires et à l'élargissement de la A1 entre l'échangeur de Kirchberg et de Senningerberg, travaux qui au départ n'avaient pas été prévus à être réalisés dans le cadre de la route du Nord.

Les raisons du dépassement de la section 2 sont imputables au tunnel Grouft et notamment à l'élargissement à trois voies du tube montant et à l'aménagement d'un tunnel de secours d'une longueur de 80 m, avec chemin de fuite. Ce tunnel de secours rajouté en PK 7875 est à considérer comme une mesure de sécurité supplémentaire, qui n'est dictée par aucune directive en la matière, mais qui apporte un surplus de sécurité important en cas d'incident dans le tunnel.

Par ailleurs, dans les zones de traversées de la nappe phréatique, sur une longueur estimée à 700 m respectivement dans les zones à risque de gonflement des marnes, sur une longueur de 400 m, il est prévu de réaliser un profil fermé c'est-à-dire un profil de fer à cheval avec contre-voûte.

Enfin, le coût des équipements électromécaniques adapté aux nouvelles normes et directives européennes en vigueur fait partie du nouveau devis.

Le dépassement à prévoir pour la section 3 est à imputer à un éclairage spécifique dans l'intérêt d'une intégration optimale de l'ouvrage dans le paysage.

A la section 4, l'on constate un dépassement du génie civil du tunnel de Gosseldange dû notamment aux problèmes rencontrés autour de la galerie 8 ainsi qu'un dépassement des équipements électromécaniques pour les adaptations aux directives européennes.

En conclusion, l'on peut donc avancer les raisons suivantes pour expliquer le dépassement des crédits votés par la loi du 27 juillet 1997 précitée:

pour la section 1:

- élargissement non prévu de la A1
- jonction de Grünwald, modification substantielle du concept de l'échangeur adapté aux besoins réels du trafic

pour la section 2:

- Construction d'un château d'eau après l'élaboration d'études plus détaillées en ce qui concerne le ravitaillement en eau des tunnels
- tunnel Grouft, dépassement très substantiel dû à la 3e voie dans le tube montant et à la galerie d'accès de secours supplémentaire, décidées pour des raisons de sécurité, à la contre-voûte dans les terrains très difficiles et aux adaptations des équipements électromécaniques au standard des directives européennes
- le devis détaillé du tunnel Staffelter dépasse le devis estimatif de 1996 de façon significative, les prix unitaires ayant été adaptés au prix adjugés pour les deux autres tunnels.

pour la section 3:

- aucun dépassement notable sur les travaux de génie civil. Le dépassement à prévoir est à imputer à un éclairage spécifique dans l'intérêt d'une intégration optimale de l'ouvrage dans le paysage.

pour la section 4:

- dépassement du génie civil du tunnel de Gosseldange dû notamment aux problèmes rencontrés autour de la galerie 8
- dépassement des équipements électromécaniques pour les adaptations aux directives européennes

sur toutes les sections:

- sous-estimation des études

Il en résulte que le coût des travaux est actuellement estimé à 560.000.000 euros, base indice des prix à la construction de 1997.

Afin de tenir compte d'autres aléas ou imprévus, il y a lieu de procéder à une adaptation des dépenses autorisées par la loi du 27 juillet 1997 d'un montant arrondi de 229.000.000 euros.

b) Dispositions relatives aux mesures compensatoires

Il s'est avéré que la construction d'un passage à gibier sur la route nationale N11 est techniquement très difficile voire impossible à réaliser en raison de la topographie du terrain.

Par ailleurs, les experts en matière de chasse sont d'avis qu'un tel ouvrage très coûteux n'apporte pas les résultats escomptés sur le plan cynégétique alors qu'il serait aménagé parallèlement à la nouvelle autoroute.

Pour ce qui est des 14 passages souterrains pour petit gibier, 13 passages seront irréalisables sur le plan technique en raison du profil en long de l'autoroute qui ne sera pas posée à même le sol naturel mais logée à quelque 7 mètres de profondeur.

Le comité interministériel chargé du suivi des mesures compensatoires, institué en vertu de l'article 8 de la loi précitée, partage cette façon de voir.

Les sommes économisées par la suppression de ces ouvrages serviront utilement au financement des mesures compensatoires supplémentaires à réaliser en raison de certaines modifications apportées à la construction de l'autoroute, tels l'élargissement du tunnel „Grouft“ et la suppression de terrains forestiers sur une étendue plus importante qu'initialement prévue.

*

FICHE FINANCIERE

(conformément à l'article 79 de la loi du 8 juin 1999 sur le Budget,
la Comptabilité et la Trésorerie de l'Etat)

ROUTE DU NORD

Tronçon Kirchberg-Mersch

Frais de maintenance

Tunnels

Tunnel Stafelter	1.850 m
Passage à gibier Rengelbour	100 m
Tunnel Grouft	2.966 m
Tunnel Gousselerbiere	2.695 m
Total	7.611 m

Entretiens courant: 255.600 euros/km x 7,611 = **1.945.371,6** euros/an

Section courante

Echangeur Kirchberg - échangeur Waldhaff.....	750 m
Echangeur Waldhaff - tunnel Stafelter.....	270 m
Tunnel Stafelter - passage à gibier Rengelbour.....	1.374 m
Passage à gibier Rengelbour - tunnel Grouft.....	1.300 m
Tunnel Grouft - viaduc Lorentzweiler	500 m
Viaduc Lorentzweiler - tunnel Gousselerbiere	150 m
Tunnel Gousselerbiere - échangeur Schoenfels.....	700 m
Total	5.044 m

Entretiens courant: 22.500 euros/km x 5,044 = **113.490** euros/an

Bretelles

Jonction Grünwald	3.724 m
Echangeur Waldhaff	628 m

Echangeur Lorentzweiler.....	1.437 m
Total	5.789 m

Entretiens courant: 9.700 euros/km x 5,789 = **56.153,3** euros/an

Ouvrages d'art

Viaducs Glaasbuurgronn et Grousheck (211 m +184,50 m)	395,50 m
Jonction Grünewald (74 m + 152,70 + 60 m)	286,70 m
OA5 Waldhaff	92 m
Passage inférieur OA1	35 m
Ech. Lorentzweiler OA2.....	132,50 m
Passage inférieur CFL	180 m
Viaduc de Lorentzweiler	890 m
Total	2011,7 m

Entretiens courant: 153.400 euros/km x 2,0117 = **308.594,78** euros/an

Récapitulatif

Tunnels.....	1.945.371,60 euros/an
Section courante.....	113.490,00 euros/an
Bretelles	56.153,30 euros/an
Ouvrages d'art	308.594,78 euros/an
Total	2.423.609,68 euros/an

*

DEVIS ESTIMATIF

à la date du 1er avril 2004 (indice des prix à la construction: 588,92)

section I	23.720.585,54 €	indice avril 2004
section II	139.949.254,17 €	indice avril 2004
section III	3.710.005,14 €	indice avril 2004
section IV	21.210.169,76 €	indice avril 2004
études	17.688.348,11 €	indice avril 2004
divers, imprévus et pour arrondir	22.250.563,26 €	indice avril 2004
Total:	228.528.925,98 €	TTC
Total général arrondi	229.000.000,00 €	TTC

