



Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 26 février 2014

Ordre du jour :

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions du 29 janvier 2014 et des 5 et 10 février 2014
2. 6579 Projet de loi
 - 1) portant approbation du protocole modifiant l'accord du 9 février 1994 relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes pour des véhicules utilitaires lourds, aux fins
 - a) de satisfaire à la Directive 2006/38/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 mai 2006 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures et
 - b) de convenir, entre les Gouvernements du Royaume de Belgique, du Royaume du Danemark, de la République fédérale d'Allemagne, du Grand-Duché de Luxembourg, du Royaume des Pays-Bas et du Royaume de Suède, de l'introduction d'un système de « paperless vignette » dans leur système commun pour la perception d'un droit d'usage, signée à Bruxelles, le 21 octobre 2010 ;
 - 2) modifiant la loi modifiée du 24 février 1995 portant approbation et application de l'Accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes pour des véhicules utilitaires lourds, fait à Bruxelles, le 9 février 1994 ;
 - 3) transposant la directive 2011/76/UE du Parlement européen et du Conseil du 27 septembre 2011 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures
 - Rapporteur: Monsieur Gilles Baum
 - Présentation du projet de loi
 - Examen de l'avis du Conseil d'Etat
3. 6601 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire
 - Rapporteur: Monsieur Roger Negri
 - Présentation du projet de loi
 - Examen de l'avis du Conseil d'Etat
4. Présentation du projet de construction du centre pénitentiaire "Uerschterhaff" à Sanem (demande du groupe politique chrétien-social - CSV du 30 janvier 2014)
5. Divers

*

Présents : M. Gilles Baum, M. Yves Cruchten, M. Georges Engel, M. Gusty Graas, M. Max Hahn, M. Aly Kaes, M. Marc Lies, Mme Josée Lorsché, M. Roger Negri, M. Marcel Oberweis (remplaçant Mme Sylvie Andrich-Duval), M. Marco Schank, M. Justin Turpel, M. Serge Wilmes

Mme Octavie Modert, observatrice

M. François Bausch, Ministre du Développement durable et des Infrastructures

M. Alain Disiviscour, M. Jeannot Poeker, M. Guy Staus, M. Tom Weisgerber, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures

M. Luc Dhamen, Mme Amandine Tockert, de l'Administration des bâtiments publics

M. Henri Werdel, de la Société nationale des Chemins de fer luxembourgeois

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

*

Présidence : Mme Josée Lorsché, Présidente de la Commission

*

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions du 29 janvier 2014 et des 5 et 10 février 2014

Les projets de procès-verbal sous rubrique sont approuvés.

2. 6579 Projet de loi

- 1) portant approbation du protocole modifiant l'accord du 9 février 1994 relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes pour des véhicules utilitaires lourds, aux fins a) de satisfaire à la Directive 2006/38/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 mai 2006 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures et b) de convenir, entre les Gouvernements du Royaume de Belgique, du Royaume du Danemark, de la République fédérale d'Allemagne, du Grand-Duché de Luxembourg, du Royaume des Pays-Bas et du Royaume de Suède, de l'introduction d'un système de « paperless vignette » dans leur système commun pour la perception d'un droit d'usage, signée à Bruxelles, le 21 octobre 2010;**
- 2) modifiant la loi modifiée du 24 février 1995 portant approbation et application de l'Accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes pour des véhicules utilitaires lourds, fait à Bruxelles, le 9 février 1994 ;**
- 3) transposant la directive 2011/76/UE du Parlement européen et du Conseil du 27 septembre 2011 modifiant la directive 1999/62/CE**

relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures

Le projet de loi 6579 a pour objet :

- d'approuver le protocole modifiant l'accord du 9 février 1994 relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes pour des véhicules utilitaires lourds ;
- de transposer la directive 2011/76/UE du 27 septembre 2011 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures ;
- de modifier la loi modifiée du 24 février 1995 concernant la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes pour des véhicules utilitaires lourds.

Le protocole précité vise notamment à actualiser l'Accord Eurovignette au fait que l'Allemagne a quitté le système de l'Eurovignette. Le protocole officialise par ailleurs l'„e-vignette“, c'est-à-dire l'Eurovignette électronique. Avec l'e-vignette il n'est plus nécessaire pour le transporteur ou son chauffeur de se déplacer physiquement dans un point de vente pour acquérir une vignette papier, ce qui constitue une simplification administrative majeure. Désormais, le droit d'usage peut être payé par Internet et les agents de contrôle des cinq pays membres du système Eurovignette peuvent contrôler en ligne si le droit d'usage est payé.

Depuis la signature du protocole précité, la directive 2011/76/UE a été adoptée. Il convient de tenir compte des modifications contenues dans cette directive et notamment de la nouvelle définition du „véhicule“. Le projet de loi sous rubrique a donc également pour objet d'apporter des modifications à la loi précitée du 24 février 1995 rendues nécessaires par l'obligation de transposer la directive 2011/76/UE et d'aligner aux nouvelles exigences européennes le droit national. Les paragraphes 6, 7 et 8 de l'article 2 du projet de loi introduisent en outre des modifications à la législation existante qui ne découlent pas directement ni du protocole à approuver ni de la directive à transposer, mais qui sont conditionnées par des considérations d'opportunité.

Examen des articles

Intitulé

Dans son avis du 24 septembre 2013, le Conseil d'Etat propose d'écrire au point 1 « fait à Bruxelles, le 21 octobre 2010 », en disposant le texte en sorte à ce qu'il fasse ressortir que l'expression vise le protocole en question. De plus, le Conseil d'Etat propose d'intervertir les points 2 et 3 en vue d'évoquer d'abord la transposition de la directive 2011/76/UE et ensuite seulement le texte normatif national à modifier. La commission parlementaire fait siennes ces suggestions, de telle sorte que l'intitulé du projet de loi se lira dorénavant comme suit :

Projet de loi

- 1) *portant approbation du protocole modifiant l'accord du 9 février 1994 relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes pour des véhicules utilitaires lourds, aux fins*
 - a) *de satisfaire à la Directive 2006/38/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 mai 2006 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures et*
 - b) *de convenir, entre les Gouvernements du Royaume de Belgique, du Royaume du Danemark, de la République fédérale d'Allemagne, du Grand-Duché de Luxembourg, du Royaume des Pays-Bas et du Royaume de Suède, de l'introduction d'un système*

de « paperless vignette » dans leur système commun pour la perception d'un droit d'usage,

fait à Bruxelles, le 21 octobre 2010 ;

- 2) transposant la directive 2011/76/UE du Parlement européen et du Conseil du 27 septembre 2011 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures ;
- 3) modifiant la loi modifiée du 24 février 1995 portant approbation et application de l'Accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes pour des véhicules utilitaires lourds, fait à Bruxelles, le 9 février 1994.

Article 1^{er}

L'article 1^{er} a pour objet d'approuver le protocole du 21 octobre 2010 et, dans sa version initiale, se lit comme suit :

Art. 1er. Est approuvé le protocole modifiant l'accord du 9 février 1994 relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes pour des véhicules utilitaires lourds, aux fins a) de satisfaire à la Directive 2006/38/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 mai 2006 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures et b) de convenir, entre les Gouvernements du Royaume de Belgique, du Royaume du Danemark, de la République fédérale d'Allemagne, du Grand-Duché de Luxembourg, du Royaume des Pays-Bas et du Royaume de Suède, de l'introduction d'un système de « paperless vignette » dans leur système commun pour la perception d'un droit d'usage, signée à Bruxelles, le 21 octobre 2010.

Le Conseil d'Etat répète ses observations relatives au point 1 de l'intitulé et notamment la formulation du bout de phrase *in fine* de ce point. La Commission décide de suivre le Conseil d'Etat et de rédiger comme suit l'article 1^{er} :

Art. 1^{er}. Est approuvé le protocole modifiant l'accord du 9 février 1994 relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes pour des véhicules utilitaires lourds, aux fins a) de satisfaire à la Directive 2006/38/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 mai 2006 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures et b) de convenir, entre les Gouvernements du Royaume de Belgique, du Royaume du Danemark, de la République fédérale d'Allemagne, du Grand-Duché de Luxembourg, du Royaume des Pays-Bas et du Royaume de Suède, de l'introduction d'un système de « paperless vignette » dans leur système commun pour la perception d'un droit d'usage, fait à Bruxelles, le 21 octobre 2010.

Article 2

Cet article modifie la loi précitée du 24 février 1995 pour l'adapter, d'une part, au dernier protocole à l'Accord et, d'autre part, à la législation communautaire actuelle. Dans sa version initiale, il se lit comme suit :

Art. 2. La loi modifiée du 24 février 1995 portant approbation et application de l'Accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes pour des véhicules utilitaires lourds, fait à Bruxelles, le 9 février 1994 est modifiée comme suit :

1. A l'article 2, paragraphe 2, le troisième tiret est remplacé par le libellé suivant :

« « véhicule », un véhicule à moteur ou un ensemble de véhicules articulés prévu ou utilisé pour le transport par route de marchandises et d'une masse maximale autorisée de 12 tonnes ou plus. »

2. Les quatrième, cinquième et sixième tirets du même paragraphe sont remplacés par un nouveau quatrième tiret ayant le libellé suivant :

« véhicule de la catégorie « EURO 0 » ou encore « NON-EURO », « EURO I », « EURO II », « EURO III », « EURO IV », « EURO V », « VRE »: un véhicule conforme aux limites d'émission indiquées à l'annexe. »

3. A l'article 4, la référence « prévues par la directive 88/77/CEE modifiée » est supprimée.

4. A l'article 5, le paragraphe 1 est remplacé par la disposition suivante :

« (1) Le paiement du droit d'usage est constaté au moyen d'une inscription dans une base de données électronique centrale. Simultanément au paiement, le système délivre un reçu. Le paiement est valable pour le véhicule moteur y identifié notamment par son numéro d'immatriculation et pour la période pour laquelle le droit est acquitté. »

5. Au même article, le paragraphe 3 est remplacé par la disposition suivante :

« (3) Les agents chargés de l'exécution de la présente loi contrôlent l'acquiescement valable du droit d'usage pour un véhicule déterminé en consultant la base de données mentionnée au paragraphe 1.

En cas d'exemption du droit d'usage, tout conducteur d'un véhicule concerné est tenu d'exhiber sur réquisition des agents chargés de l'exécution de la présente loi l'attestation mentionnée au paragraphe 2. »

6. A l'article 7, alinéa 1, l'amende de 25 à 500 euros est remplacée par une amende de 250 à 5.000 euros.

7. A l'alinéa 2 du même article, la deuxième phrase est supprimée.

8. L'article 8 est complété in fine par un alinéa de la teneur suivante :

« Le droit d'immobilisation prévu à l'article 17 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est étendu aux contraventions punies en conformité de l'article 7 de la présente loi si le chauffeur omet de payer l'avertissement taxé ou, à défaut, de régler la somme à consigner. »

9. Il est ajouté l'annexe suivante :

« ANNEXE

LIMITES D'ÉMISSIONS

I. Véhicule «EURO 0»

Masse de monoxyde de carbone (CO) g/kWh	Masse des hydrocarbures (HC) g/kWh	Masse des oxydes d'azote (NOx) g/kWh
12,3	2,6	15,8

2. Véhicules «EURO I»/«EURO II»

	Masse de monoxyde de carbone (CO) g/kWh	Masse des hydrocarbures (HC) g/kWh	Masse des oxydes d'azote (NOx) g/kWh	Masse des particules (PT) g/kWh
Véhicule «EURO I»	4,9	1,23	9,0	0,4 ⁽¹⁾
Véhicule «EURO II»	4,0	1,1	7,0	0,15

⁽¹⁾ La valeur limite pour les émissions de particules est affectée d'un coefficient de 1,7 dans le cas des moteurs d'une puissance inférieure ou

égale à 85 kW.

3. Véhicules «EURO III»/«EURO IV»/«EURO V»/«VRE»

Les masses spécifiques du monoxyde de carbone, des hydrocarbures totaux, des oxydes d'azote et des particules, déterminées par essai ESC, et l'opacité des gaz d'échappement, déterminée par essai ERL, ne doivent pas dépasser les valeurs suivantes ⁽¹⁾ :

	Masse de monoxyde de carbone (CO) g/kWh	Masse des hydrocarbures (HC) g/kWh	Masse des oxydes d'azote (NOx) g/kWh	Masse des particules (PT) g/kWh	Gaz d'échappement m ⁻¹
Véhicule «EURO III»	2,1	0,66	5,0	0,10 ⁽²⁾	0,8
Véhicule «EURO IV»	1,5	0,46	3,5	0,02	0,5
Véhicule «EURO V»	1,5	0,46	2,0	0,02	0,5
Véhicule «VRE»	1,5	0,25	2,0	0,02	0,15

⁽¹⁾ Un cycle d'essai est constitué d'une séquence de points d'essai, chaque point étant défini par une vitesse et un couple que le moteur doit respecter en modes stabilisés (essai ESC) ou dans des conditions de fonctionnement transitoires (essais ETC et ELR)

⁽²⁾ 0,13 pour les moteurs dont la cylindrée unitaire est inférieure à 0,7 dm³ et le régime nominal est supérieur à 3000 min⁻¹.

Le point 1 introduit une nouvelle définition pour le terme « véhicule ». Cette définition est reprise de la directive 2011/76/UE avec la différence que la MMA est de 12 tonnes au lieu de 3,5 tonnes dans la directive. Les pays membres du système Eurovignette ont en effet décidé de faire application de l'article 7, paragraphe 5, de la directive qui donne la possibilité de laisser la limite d'application du droit d'usage à une MMA de 12 tonnes pour des raisons notamment de frais administratifs trop élevés, mais aussi de problèmes de contrôles et de charges administratives. A noter que le Luxembourg a, tout comme les autres parties contractantes de l'accord de 1994, informé la Commission européenne de cette option, tout en communiquant à celle-ci les motifs de ce choix.

La différence par rapport à l'ancienne définition de la loi modifiée du 24 février 1995 est que la nouvelle définition vise tous les véhicules « prévus ou utilisés » pour le transport par route de marchandises, tandis que l'ancienne définition visait uniquement les véhicules « qui sont exclusivement destinés au transport de marchandises », c'est-à-dire « prévus » pour le transport de marchandises par route. Par l'utilisation de véhicules qui n'étaient pas destinés exclusivement au transport de marchandises, il était possible d'échapper à l'obligation de devoir payer le droit d'usage.

Le Conseil d'Etat soulève que la directive 2011/76/CE et le protocole du 21 octobre 2010 utilisent parfois d'autres expressions que celles normalement utilisées par la législation luxembourgeoise et propose une mise au diapason européen de la terminologie nationale. Les responsables gouvernementaux expliquent aux membres de la commission parlementaire que cette mise au diapason impliquerait des modifications tant aux textes formant le « Code de la Route » (loi modifiée du 14 février 1955 et arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955) qu'à un certain nombre d'autres règlements grand-ducaux, règlements ministériels, etc. ayant trait à la matière du Code de la Route. Outre les expressions relevées par le Conseil d'Etat, il existe probablement d'autres expressions

nationales différant plus ou moins d'expressions utilisées par la législation communautaire. Or, l'objet du présent projet de loi n'est pas la mise au diapason européen des expressions utilisées dans le domaine du Code de la Route. Dès lors, les membres de la Commission du Développement durable décident de ne pas suivre la proposition de la Haute Corporation et d'utiliser dans le présent projet de loi les expressions normalement utilisées au niveau national afin de maintenir une cohérence avec les textes luxembourgeois.

Les points 2 et 3 prévoient une nouvelle définition, reprenant la catégorisation des véhicules selon les normes EURO de la nouvelle annexe III^{ter} de la directive 1999/62/CE, introduite par l'annexe de la directive 2011/76/UE. Si le point 3 ne donne pas lieu à observation de la part du Conseil d'Etat, le point 2 engendre de sa part des interrogations quant aux sigles utilisés pour désigner les catégories de véhicules selon la pollution atmosphérique générée par leurs gaz d'émission. Ainsi, la Haute Corporation s'interroge sur :

- l'intérêt de dénommer la classe « EURO 0 », en plus « NON-EURO », contrairement à ce que prévoient les directives européennes. Cette dernière expression n'étant aujourd'hui effectivement plus utilisée, les membres de la Commission du Développement durable décident de la supprimer tel que le Conseil d'Etat le laisse sous-entendre ;
- les raisons pour lesquelles les auteurs du projet n'évoquent pas la classe « EURO VI », dont les normes techniques sont certes seulement obligatoires pour les véhicules mis en circulation à partir de 2018, mais néanmoins susceptibles d'être respectées par des véhicules construits bien avant. Les auteurs du projet de loi expliquent aux membres de la commission parlementaire que la classe « EURO VI » n'est pas reprise dans le texte, car elle ne figure pas dans l'annexe susmentionnée de la directive ;
- l'intérêt de l'abréviation « VRE » (véhicule plus respectueux de l'environnement). Cette catégorie de véhicules est proche de, mais pas identique, à la classe « EURO V ». Il convient donc de la maintenir dans le texte, notamment parce qu'elle est mentionnée dans l'annexe III^{ter} de la directive.

Les points 4 et 5 ont pour objet de modifier l'article 5 de la loi précitée du 24 février 1995 afin de tenir compte du fait que, suite à l'introduction de la vignette électronique, il n'est plus procédé à l'établissement de vignettes papier. Le nouveau paragraphe 1 de l'article 5 reflète la nouvelle procédure, tandis que le paragraphe 3 concerne le contrôle.

Le Conseil d'Etat constate que le point 4 est redondant par rapport au texte que l'article 5 du protocole entend conférer à l'article 9 de l'accord de 1994. Il estime qu'en vertu de la théorie moniste du droit qui voit dans l'ordre juridique un tout homogène, il est superfétatoire de reprendre dans une norme de droit interne des dispositions auxquelles le Luxembourg est lié sur le plan international. Dès lors le Conseil d'Etat propose les formulations suivantes pour les paragraphes 1 et 3 de l'article 5 de la loi modifiée du 24 février 1995 :

« (1) Le paiement du droit d'usage donne lieu à une inscription dans la base de données électronique centrale prévue à l'article 9 de l'Accord. » ;

*« (3) Le paiement du droit d'usage pour un véhicule déterminé est contrôlé par consultation de la base de données dont question au paragraphe 1^{er}.
En cas d'exemption ... »*

Les membres de la Commission décident de suivre les propositions du Conseil d'Etat.

Les points 6 et 7 prévoient de sanctionner les infractions aux dispositions de la loi du 24 février 1995 non plus comme contraventions, mais comme délits en remplaçant l'amende de

25 à 500 euros par une amende de 250 à 5000 euros. Cette innovation est motivée par le fait que les amendes actuellement appliquées ne sont plus dissuasives.

Tout en regrettant que les auteurs du projet de loi n'aient pas établi un tableau comparatif des amendes appliquées dans les autres Etats signataires de l'accord de 1994 en vue d'étayer leur point de vue, le Conseil d'Etat propose de correctionnaliser les peines en relevant le montant minimal de l'amende de 250 euros à 251 euros et en supprimant l'intégralité de l'alinéa 2 de l'article 7 de la loi du 24 février 1995 qui définit l'amende comme amende de police.

S'agissant d'une question d'opportunité et non de légalité, la Commission parlementaire décide de ne pas suivre le Conseil d'Etat sur ce point, mais de laisser le texte initialement proposé en l'état. En effet, même si l'article 26 du Code pénal dispose que l'amende de police est de 25 à 250 euros, il dispose également qu'une loi spéciale peut prévoir des montants inférieurs à 25 euros ou supérieurs à 250 euros. Le Conseil d'Etat le mentionne d'ailleurs lui-même dans son avis. A ce sujet, il convient de relever qu'il existe d'autres textes légaux que le seul article 7 de la loi du 14 février 1955 invoqué par le Conseil d'Etat, qui prévoient des amendes de police supérieures à 250 euros. Ainsi par exemple, cette même loi du 14 février 1955 dans son article 4*bis*, paragraphe 6 (500 euros), la loi du 24 février 1995 portant approbation et application de l'Accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes pour des véhicules utilitaires lourds, fait à Bruxelles, le 9 février 1994, sous sa forme actuelle (art. 7 : 500 euros), la loi du 29 juin 2004 sur les transports publics (art. 24 : 500 euros), la loi du 19 juin 2009 sur l'ordre et la sécurité dans les transports publics (art. 8 : 500 euros) ou encore la loi du 12 juin 1965 sur les transports routiers (art. 9 : 500 euros), pour en rester au domaine routier.

Par ailleurs, une correctionnalisation des peines, telle que proposée par le Conseil d'Etat, aurait comme conséquence d'ajouter encore à la surcharge des tribunaux. Il convient donc de maintenir la classification des infractions comme contraventions (et par conséquent aussi l'avertissement taxé de 250 euros déjà actuellement en place). Le fait de devoir payer immédiatement lorsque l'infraction est constatée, a un grand effet dissuasif. Par contre, une sanction prononcée par un tribunal des mois, voire des années après le constat de l'infraction risque d'encourager les entreprises et chauffeurs de commettre des infractions, alors qu'il sera difficile de faire exécuter les sanctions à l'égard des entreprises et chauffeurs étrangers.

A titre d'information, l'on peut mentionner que la Belgique applique des amendes comprises entre 250 et 4.650 euros et les Pays-Bas des amendes administratives de 246 euros par infraction constatée avec un plafond de 4.920 euros. La nouvelle fourchette d'amendes s'aligne donc aux amendes en place dans les deux autres pays Benelux.

Dans le contexte de l'échange de vues relatif aux sanctions des infractions, la question de la responsabilité partagée entre l'employeur et le chauffeur est également évoquée. De l'avis d'un membre de la commission parlementaire, cette problématique devrait être clarifiée.

Le point 8 se propose de compléter l'article 8 de la loi de 1995 par un nouvel alinéa à ajouter *in fine* et donnant la possibilité aux agents de contrôle d'immobiliser les véhicules si le chauffeur ne paye ni l'avertissement taxé ni ne règle la somme à consigner.

Au regard de l'observation formulée à l'endroit du point 7, le Conseil d'Etat note que l'article 8 de la loi de 1995 n'a plus de raison d'être, abstraction faite du droit des fonctionnaires de la police et des douanes d'immobiliser une unité de transport pour compte de laquelle le droit d'usage n'aurait pas été acquitté. Aussi propose-t-il de rédiger comme suit le point 8 de l'article 2 :

8. L'article 8 est remplacé par le texte suivant :

« Art. 8. Indépendamment de l'action pénale les fonctionnaires relevant du cadre policier de la Police grand-ducale et les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises sont en droit d'immobiliser un véhicule sur la voie publique, soit en enlevant au conducteur les clés de contact, soit en procédant à l'immobilisation du véhicule au moyen d'un système mécanique, s'il est constaté que le droit d'usage prévu à l'article 2, paragraphe 1^{er}, n'a pas été payé et que le véhicule n'en est pas exempté en vertu de l'article 3. »

Etant donné que la commission parlementaire a décidé de laisser les points 6 et 7 en l'état, tel doit également être le cas pour le point 8.

Le point 9 prévoit d'ajouter une annexe à la loi de 1995. L'annexe 0 de la directive modifiée 1999/62/CE est reprise à des fins de transposition et pour compléter la définition proposée pour le nouvel quatrième tiret du paragraphe 2 de l'article 2. Le Conseil d'Etat propose de modifier comme suit la phrase introductive:

9. L'annexe suivante est ajoutée :

La Commission suit le Conseil d'Etat dans sa proposition.

En ce qui concerne le point 3 de l'annexe, le Conseil d'Etat renvoie aux observations relatives à la terminologie utilisée pour le dénombrement des différents types de véhicules en fonction de leurs émissions nocives. En effet, ces observations valent au même titre pour ledit point 3. Ici, la commission parlementaire rappelle ses observations énoncées sous l'article 2, point 2, ci-avant.

A la lumière de ce qui précède, l'article 2 du projet de loi se lira comme suit :

Art. 2.*La loi modifiée du 24 février 1995 portant approbation et application de l'Accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes pour des véhicules utilitaires lourds, fait à Bruxelles, le 9 février 1994 est modifiée comme suit :*

1. A l'article 2, paragraphe 2, le troisième tiret est remplacé par le libellé suivant :

« « véhicule », un véhicule à moteur ou un ensemble de véhicules articulés prévu ou utilisé pour le transport par route de marchandises et d'une masse maximale autorisée de 12 tonnes ou plus. »

2. Les quatrième, cinquième et sixième tirets du même paragraphe sont remplacés par un nouveau quatrième tiret ayant le libellé suivant :

« véhicule de la catégorie « EURO 0 » ~~ou encore « NON-EURO »~~, « EURO I », « EURO II », « EURO III », « EURO IV », « EURO V », « VRE » : un véhicule conforme aux limites d'émission indiquées à l'annexe. »

3. A l'article 4, la référence « prévues par la directive 88/77/CEE modifiée » est supprimée.

4. A l'article 5, le paragraphe 1 est remplacé par la disposition suivante :

« (1) Le paiement du droit d'usage donne lieu à une inscription dans la base de données électronique centrale prévue à l'article 9 de l'Accord. »

5. Au même article, le paragraphe 3 est remplacé par la disposition suivante :

« (3) Le paiement du droit d'usage pour un véhicule déterminé est contrôlé par consultation de la base de données dont question au paragraphe 1. »

En cas d'exemption du droit d'usage, tout conducteur d'un véhicule concerné est tenu d'exhiber sur réquisition des agents chargés de l'exécution de la présente loi l'attestation mentionnée au paragraphe 2. »

6. A l'article 7, alinéa 1, l'amende de 25 à 500 euros est remplacée par une amende de 250 à 5.000 euros.

7. A l'alinéa 2 du même article, la deuxième phrase est supprimée.

8. L'article 8 est complété in fine par un alinéa de la teneur suivante :

« Le droit d'immobilisation prévu à l'article 17 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est étendu aux contraventions punies en conformité de l'article 7 de la présente loi si le chauffeur omet de payer l'avertissement taxé ou, à défaut, de régler la somme à consigner. »

9. L'annexe suivante est ajoutée :

« ANNEXE

LIMITES D'ÉMISSIONS

I. Véhicule «EURO 0»

Masse de monoxyde de carbone (CO) g/kWh	Masse des hydrocarbures (HC) g/kWh	Masse des oxydes d'azote (NOx) g/kWh
12,3	2,6	15,8

2. Véhicules «EURO I»/«EURO II»

	Masse de monoxyde de carbone (CO) g/kWh	Masse des hydrocarbures (HC) g/kWh	Masse des oxydes d'azote (NOx) g/kWh	Masse des particules (PT) g/kWh
Véhicule «EURO I»	4,9	1,23	9,0	0,4 ⁽¹⁾
Véhicule «EURO II»	4,0	1,1	7,0	0,15

⁽¹⁾ La valeur limite pour les émissions de particules est affectée d'un coefficient de 1,7 dans le cas des moteurs d'une puissance inférieure ou égale à 85 kW.

3. Véhicules «EURO III»/«EURO IV»/«EURO V»/«VRE»

Les masses spécifiques du monoxyde de carbone, des hydrocarbures totaux, des oxydes d'azote et des particules, déterminées par essai ESC, et l'opacité des gaz d'échappement, déterminée par essai ERL, ne doivent pas dépasser les valeurs suivantes ⁽¹⁾ :

	Masse de monoxyde de carbone (CO) g/kWh	Masse des hydrocarbures (HC) g/kWh	Masse des oxydes d'azote (NOx) g/kWh	Masse des particules (PT) g/kWh	Gaz d'échappement m ⁻¹

Véhicule «EURO III»	2,1	0,66	5,0	0,10 ⁽²⁾	0,8
Véhicule «EURO IV»	1,5	0,46	3,5	0,02	0,5
Véhicule «EURO V»	1,5	0,46	2,0	0,02	0,5
Véhicule «VRE»	1,5	0,25	2,0	0,02	0,15

⁽¹⁾ Un cycle d'essai est constitué d'une séquence de points d'essai, chaque point étant défini par une vitesse et un couple que le moteur doit respecter en modes stabilisés (essai ESC) ou dans des conditions de fonctionnement transitoires (essais ETC et ELR)

⁽²⁾ 0,13 pour les moteurs dont la cylindrée unitaire est inférieure à 0,7 dm³ et le régime nominal est supérieur à 3000 min⁻¹.

3. 6601 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire

Le projet de loi 6601 a pour but de compléter l'article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire par un point 30 permettant à l'Etat, via le Fonds du rail, de financer la deuxième phase de la modernisation de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen.

Outre les travaux de réélectrification de la ligne, le projet prévoit la reconstruction d'un ouvrage d'art situé près du point d'arrêt « Mamer-Lycée » pour un montant de 3.350.000 euros, le rehaussement d'un ouvrage d'art situé à l'entrée de la gare de Kleinbettingen pour un montant de 950.000 euros, et la reconstruction d'un pont routier au centre de Mamer pour un montant de 7.100.000 euros. Le montant total de la dépense comprenant l'électrification ainsi que les aménagements précités s'élève à 60.800.000 euros.

L'autorisation du législateur pour procéder à ces travaux est requise en vertu de l'article 99 de la Constitution, étant donné que le montant de la dépense d'investissement en question dépasse le seuil de 40 millions d'euros prévu à cet effet par l'article 80 de la loi modifiée du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'Etat.

Pour les détails du projet de loi, il est renvoyé au document parlementaire afférent ainsi qu'au document repris en annexe 1 du présent procès-verbal.

Examen de l'article unique du projet de loi et de l'avis du Conseil d'Etat

Dans son avis du 22 octobre 2013, le Conseil d'Etat recommande de préciser l'intitulé du projet de loi par l'ajout :

(Ligne de Luxembourg à Kleinbettingen. Modernisation de la ligne. Phase II: Réélectrification de la ligne).

La Commission du Développement durable fait sienne cette proposition.

Le Conseil d'Etat n'a pas d'observation à formuler quant au libellé de l'article unique du projet de loi, qui se lit comme suit :

Article unique.– *Le deuxième et le troisième alinéa du paragraphe 3 de l'article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire sont modifiés et complétés comme suit :*

1. Le deuxième alinéa du paragraphe 3 est complété comme suit :

« 30°	Ligne de Luxembourg à Kleinbettingen. Modernisation de la ligne. Phase II : Réélectrification de la ligne.....	60.800.000 € »
-------	--	----------------

2. Le troisième alinéa du paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

« Ces montants s'entendent hors taxe sur la valeur ajoutée (TVA). Les montants repris sous 1a°, 3°, 10°, 11°, 12° et 14° correspondent à la valeur 524,53 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1er avril 2000. Ceux repris sous 1b°, 2°, 4°, 5°, 6°, 7°, 8°, 15°, 16°, 17°, 18°, 19° et 20° correspondent à la valeur 554,26 de cet indice au 1er octobre 2001. Celui repris sous 21° correspond à la valeur 563,36 de cet indice au 1er avril 2002. Celui repris sous 22° correspond à la valeur 569,61 de cet indice au 1er octobre 2002. Les montants repris sous 9°, 23°, 24° et 25° correspondent à la valeur 666,12 de cet indice au 1er avril 2008. Celui repris sous 28° correspond à la valeur 685,44 de cet indice au 1er octobre 2010. Ceux sous 29° et 30° correspondent à la valeur 725,05 de cet indice au 1er octobre 2012. Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, ce montant est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix de la construction précité. »

*

Il est en outre procédé à un échange de vues dont il y a lieu de retenir les points suivants :

- dans son avis précité, le Conseil d'Etat regrette que l'exposé des motifs soit muet quant aux perturbations qui risqueront d'apparaître, lors des travaux susmentionnés, pour les utilisateurs au quotidien. Dans ce contexte, il est précisé que les travaux préparatoires se feront pendant la nuit, ce qui engendrera une perturbation moindre, voire nulle, pour les usagers. Ces travaux seront, par ailleurs, sans impact négatif pour les riverains, car ils seront peu bruyants. Il faut également savoir que la ligne entre Luxembourg et Kleinbettingen sera complètement fermée pendant 3 semaines de fin août à mi-septembre 2015, puis pendant 8 semaines de mi-juillet à mi-septembre 2016. Ce calendrier a été choisi afin de profiter de l'afflux moindre dû aux vacances estivales. Pendant ces périodes, des autobus de substitution seront mis en place entre Luxembourg-ville et Arlon ;
- plusieurs intervenants approuvent la remarque du Conseil d'Etat selon laquelle l'information au public doit être améliorée à l'occasion de travaux de cette envergure. Si Monsieur le Ministre acquiesce quant à l'importance de l'information au public, il est également demandeur de collaborer avec les responsables politiques des communes concernées en la matière. En outre, il donne à considérer qu'il est essentiel, mais très compliqué, d'identifier le bon moment pour l'organisation de ce type de réunion d'information. En effet, si la réunion est tenue à un stade trop précoce, tous les détails concernant les travaux ne sont pas encore connus et de nombreuses questions resteront sans réponse. *A contrario*, une fois que tous les détails sont connus, le chantier débute et le public a l'impression de ne pas avoir été prévenu en temps voulu ;
- ce trajet reliant la gare de Luxembourg à la ligne Namur-Sterpenich du réseau belge joue un rôle essentiel pour le Luxembourg en matière de transport de personnes, car il fait partie du projet EuroCapRail. Il joue également un rôle important en matière de transport de fret, car il s'insère dans l'itinéraire alternatif du corridor 2 Rotterdam-Anvers-Bettembourg-Bâle/Lyon ;
- les travaux de réélectrification de la ligne ont été modifiés suite à l'intention des autorités belges d'électrifier leur ligne ferroviaire entre Namur et Sterpenich-frontière en courant

alternatif 25 kV 50 Hz. Côté luxembourgeois, il a dès lors été possible de renoncer à une installation électrique bi-mode qui aurait prévu à la fois le système du courant continu 3 kV et celui du courant alternatif 25 kV 50 Hz. Dans ce contexte et suite à une question afférente, il est précisé qu'Infrabel est actuellement en train de procéder aux travaux de réélectrification du tronçon Sterpenich-frontière jusqu'au sud de Namur ;

- il est rappelé qu'en 2010, le Gouvernement a pris la décision de réaliser le projet EuroCapRail en trois phases. Si les travaux de la phase 1 sont encore en cours, le projet de loi sous rubrique permettra la réalisation de la phase 2. Quant à la phase 3, elle concerne les travaux de génie civil, le réaménagement des points d'arrêts (accessibilité des personnes à mobilité réduite), le redressement des courbes et la suppression des passages à niveaux. Ce sera la phase la plus onéreuse et il n'est pas exclu qu'elle soit elle-même subdivisée en sous-phases ;
- les travaux que le projet de loi sous rubrique autorisera n'ont pas pour objet de relever la vitesse sur ce tronçon. Actuellement, la vitesse autorisée est de 130 km/h. Par le biais de travaux de génie civil compliqués et onéreux, il serait possible de la porter à 160 km/h entre Mamer et la frontière belge. Il faut cependant savoir que le gain en temps serait d'environ une minute et que ce type de travaux ne se justifierait donc seulement si le même type de travaux était entrepris du côté belge ;
- l'Administration des ponts et chaussées a établi, de concert avec la Société nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois, un programme national de suppression des passages à niveaux, que Monsieur le Ministre viendra présenter aux membres de la Commission au cours d'une prochaine réunion ;
- dans le contexte du projet de loi sous rubrique, la construction de murs antibruit n'est pas comprise. En effet, le cadastre acoustique, à réaliser suivant la transposition de la directive 2002/49/CE par la loi du 2 août 2006 modifiant la loi modifiée du 21 juin 1976 relative à la lutte contre le bruit, a été effectué sous la tutelle de l'Administration de l'environnement en concertation avec les services des CFL. Lorsque le plan d'action afférent aura été publié, il sera alors possible de budgétiser les mesures antibruit qui s'avèreraient nécessaires sur cette ligne.

4. Présentation du projet de construction du centre pénitentiaire "Uerschterhaff" à Sanem

Suite à la demande du groupe politique CSV du 30 janvier 2014, Monsieur le Ministre présente le projet de construction du centre pénitentiaire d'Uerschterhaff. A noter que le projet de loi y relatif a été déposé à la Chambre des Députés en date du 12 février 2014 (doc. parl. 6655).

Pour les détails exhaustifs de la présentation du projet de construction, il est renvoyé au document parlementaire afférent, ainsi qu'au document repris en annexe 2 du présent procès-verbal.

Le projet de loi 6655 sera analysé en détail au cours d'une prochaine réunion jointe avec la Commission juridique. Lors de cette réunion, sera notamment évoquée la question du nécessaire reclassement du terrain sur lequel sera construit le nouveau centre pénitentiaire, terrain actuellement situé en zone verte.

5. Divers

La sensibilité politique *déi Lénk* demande l'organisation prochaine d'une réunion relative au quatrième paquet ferroviaire.

Luxembourg, le 4 mars 2014

La secrétaire,
Rachel Moris

La Présidente,
Josée Lorsché



Projet de loi n° 6601

Luxembourg à Kleinbettingen. Modernisation de la ligne. Phase II: Réélectrification de la ligne.

Historique



Mise en service de l'électrification de la ligne
Luxembourg–Kleinbettingen frontière
en date du 29 septembre 1956

Historique du projet

- 19 décembre 2006:
Accord de principe par voie de motion pour projet « Optimisation de la ligne Luxembourg – Kleinbettingen. Modernisation et renouvellement des infrastructures de la ligne et redressement des courbes. ».
- Début 2010:
Décision de réaliser le projet « EuroCap-Rail » en trois phases :
 - Phase 1 : Renouvellement des postes de signalisation.
 - Phase 2 : Modernisation aux installations de traction électrique.
 - Phase 3 : Travaux de voie et de génie civil.
- 13 octobre 2011:
Accord de principe par voie de motion pour la réalisation de la 2^e phase.
- 22 novembre 2012:
Accord pour projet modifié par voie de motion.

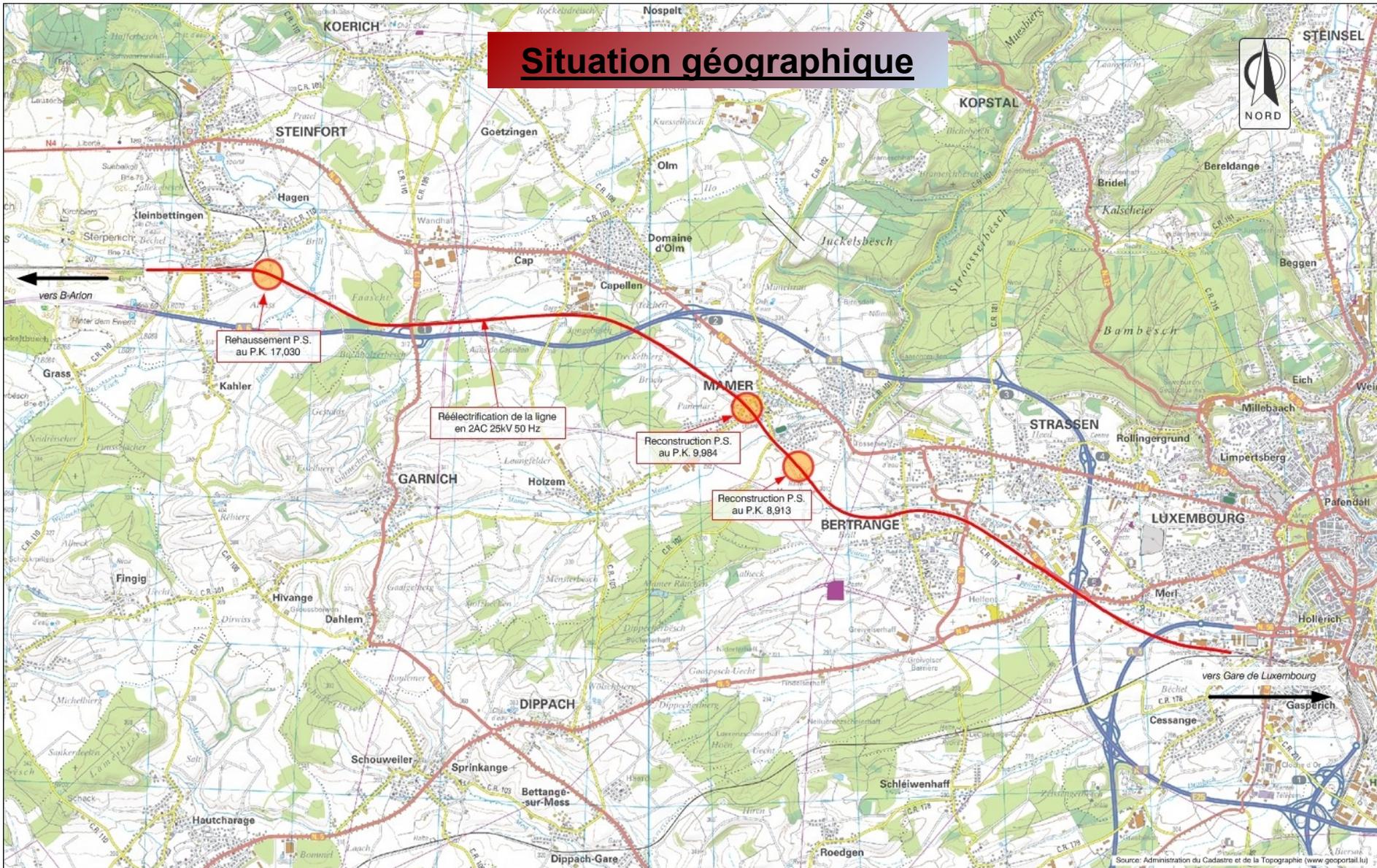
Informations sur la ligne

- Ligne à double voie
- Longueur: 18,765 km
- Vitesse max.: 130 km/h
- Electrification actuelle: 3 kV courant continu
- Nouveaux postes de signalisation: mise en service nov. 2014
- ETCS Level 1: mise en service novembre 2014
- Trafic voyageurs: 50 trains nationaux et 100 trains internationaux par jour
- Trafic fret: route alternative du Corridor 2. +/-13 trains de marchandises par jour

Objet du projet:

- Mise en place sur une longueur de 18,265 km d'une caténaire conforme aux spécifications techniques d'interopérabilité en vigueur et alimentée à une tension de 2AC 25kV 50 Hz;
- Augmentation de la distance d'isolement au droit de 3 passages supérieurs:
 - reconstruction complète du passage supérieur situé au point kilométrique 8,913 à Mamer-Lycée;
 - reconstruction complète du passage supérieur situé au point kilométrique 9,984 à Mamer-Gare;
 - rehaussement du passage supérieur situé au point kilométrique 17,030 à Kleinbettingen.

Situation géographique



Passage supérieur situé au P.K. 8,913 à Mamer-Lycée



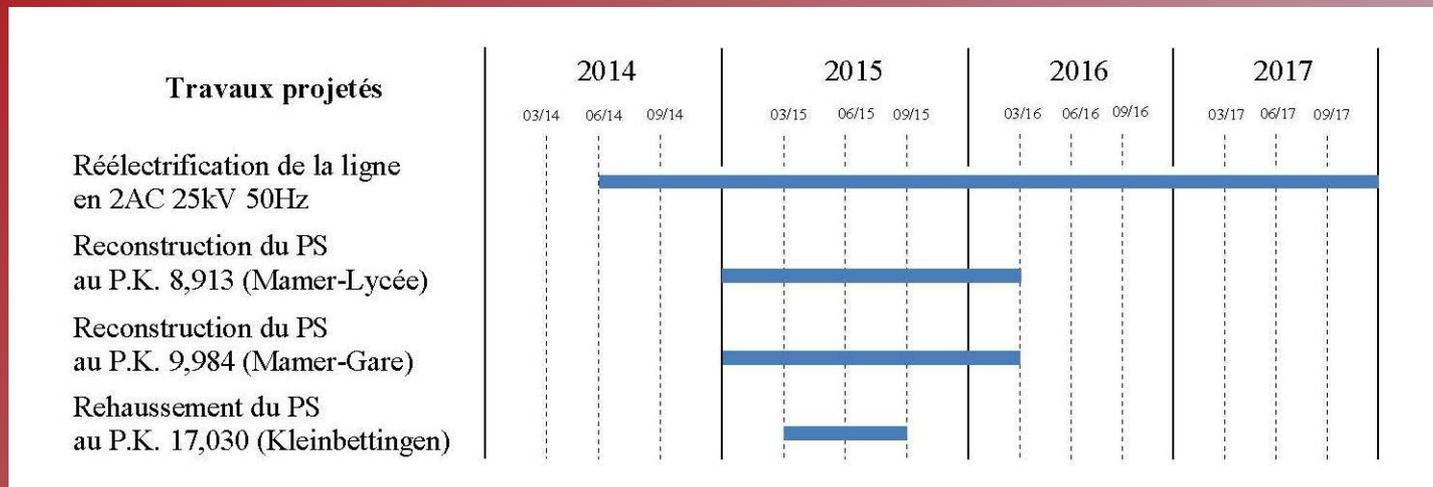
Passage supérieur situé au P.K. 9,984 à Mamer-Gare



Passage supérieur situé au P.K. 17,030 à Kleinbettingen



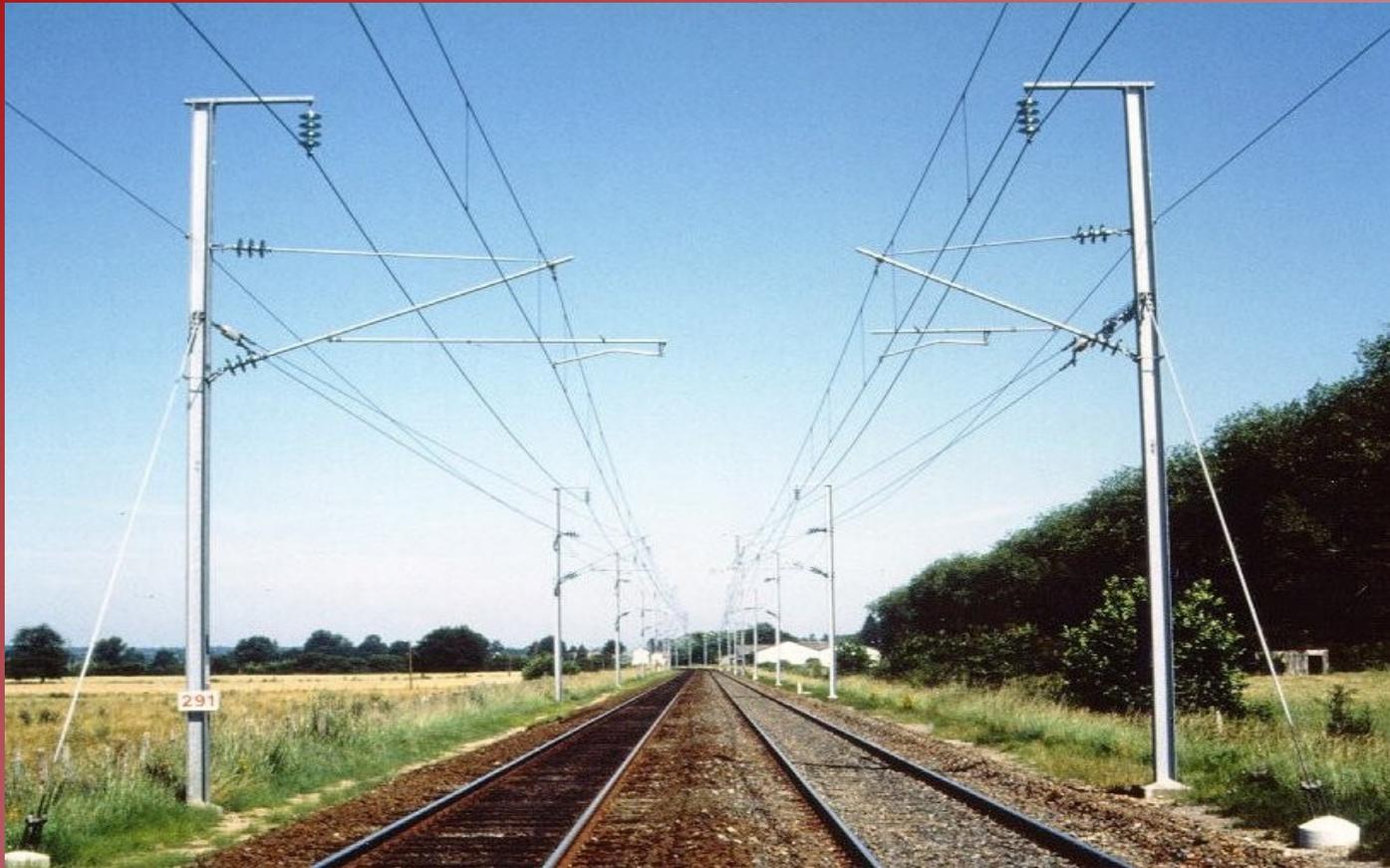
Planning des travaux



Estimation des coûts *

Réélectrification de la ligne en 2AC 25 kV 50 Hz:	49 400 000,00 €
Reconstruction du passage supérieur situé au point kilométrique 8,913:	3 350 000,00 €
Reconstruction du passage supérieur situé au point kilométrique 9,984:	7 100 000,00 €
Rehaussement du passage supérieur situé au point kilométrique 17,030 à Kleinbettingen:	<u>950 000,00 €</u>
TOTAL GENERAL:	60 800 000,00 €

* Les montants s'entendent hors TVA et correspondent à la valeur 725,05 de l'indice semestriel de la construction au 01 octobre 2012





MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DES INFRASTRUCTURES
Administration des bâtiments publics

Division des travaux neufs

MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DES INFRASTRUCTURES
ADMINISTRATION DES BÂTIMENTS PUBLICS

PROJET DE LOI

RELATIF À LA CONSTRUCTION DU CENTRE PENITENTIAIRE D'UERSCHTERHAFF

26 FEVRIER 2014

UN NOUVEAU CENTRE PENITENTIAIRE

- Nécessité d'un nouveau bâtiment
 - augmentation de la population carcérale depuis une dizaine d'années au Luxembourg
 - surpeuplement carcéral dans les structures existantes
 - cohabitation actuelle entre des personnes détenues préventivement et celles exécutant une peine de prison
 - pas de traitement adéquat des détenus en vue d'une meilleure réinsertion sociale
 - sécurité y compris celle du personnel, ainsi qu'ordre et discipline insuffisamment garantis

- Principe de base du projet de construction
 - concept de sécurité performant
 - configuration des bâtiments pour une circulation efficace et adaptée
 - logement et séjour des détenus en unités autonomes
 - flexibilité des unités

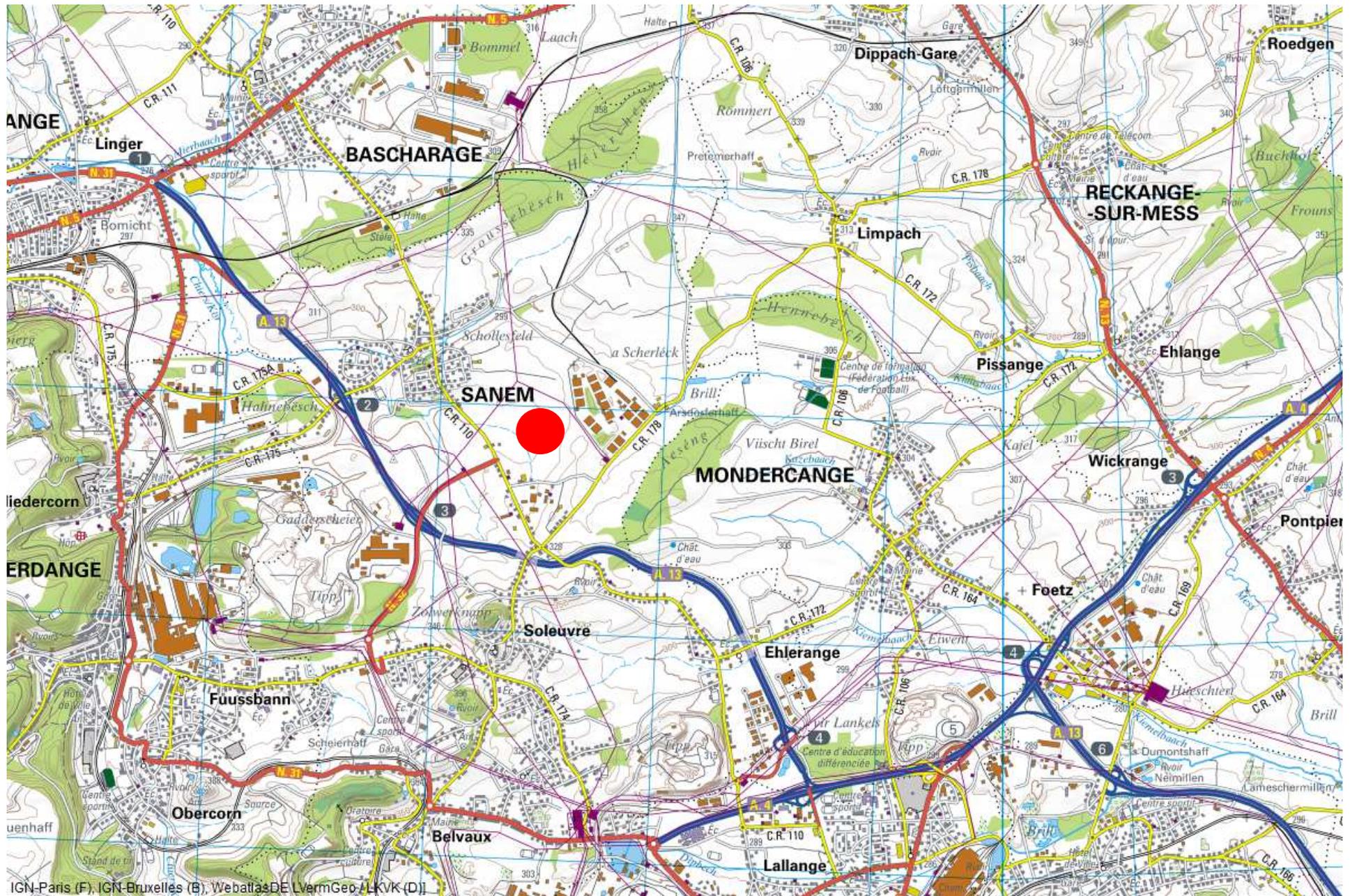
LE PROGRAMME DE CONSTRUCTION

Le programme de construction tient compte d'un fonctionnement 24h/24 et 7jours/7

- Hébergement de 400 prévenus dans 4 pavillons comprenant 36 groupes d'habitations
- Zones communes pour:
 - formation et sport
 - service médical
 - locaux pour visites et parloirs
 - auditions par les juridictions d'instruction
 - administration
 - infrastructures (cuisine de production, ateliers de maintenance, déchetterie etc.)
- Institut de formation pénitentiaire pour personnes externes
- Bâtiment Police Grand-ducale (Unité de garde et de réserve mobile) situé à proximité directe avec une zone publique (accueil, guichet), des bureaux, des salles de réunion, des vestiaires et un parking sécurisé avec 20 emplacements pour les véhicules de service

IMPLANTATION

- Implantation dans la commune de Sanem entre les deux routes CR110 et CR178, non loin du site de la Warehouse Service Agency (WSA)
- Site entouré de zones vertes et agricoles
- Terrain d'une superficie approximative de 8,6 ha
- Terrain rendu accessible par une nouvelle desserte
- Parking de 300 emplacements pour personnel et visiteurs (avec réserve de 80 places)
- Promotion de l'utilisation des transports en commun: proximité d'un arrêt de bus
- Prise en compte de la topographie naturelle du site
- Configuration limitant l'impact sur le paysage





LE PARTI ARCHITECTURAL

- Forme compacte hexagonale répondant à un schéma fonctionnel strict
- Organisation interne tirant parti du dénivelé topographique
- Mur d'enceinte périphérique d'une hauteur de six mètres
- Langage architectural simple et intemporel
- Bâtiments avec toitures vertes

L'ORGANISATION FONCTIONNELLE

L'organisation fonctionnelle du projet se base sur une répartition claire de zones bien définies.

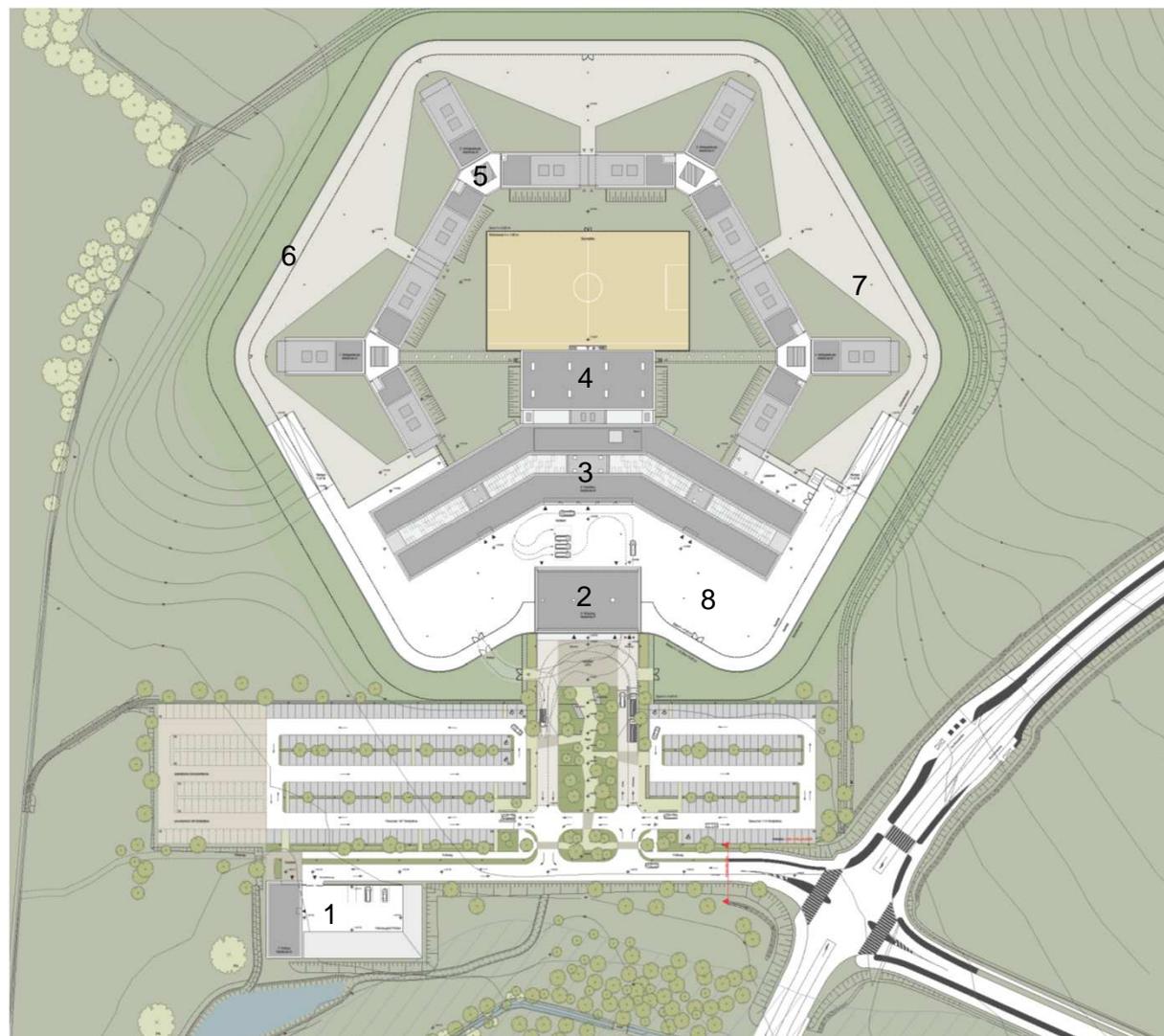
- Les différentes zones sont reliées entre elles selon une définition et une hiérarchisation claires des critères de sécurité.
 - zones accessibles aux personnes externes
 - zones strictement réservées au personnel
 - zones mixtes pour le personnel et les prévenus
- Bâtiment d'entrée: sas entre l'extérieur et le périmètre sécurisé
- Bâtiment principal à 3 niveaux regroupant l'administration, le centre de formation et les zones communes
- 4 bâtiments d'hébergement abritant 36 unités de vie

L'ORGANISATION FONCTIONNELLE

PLAN MASSE

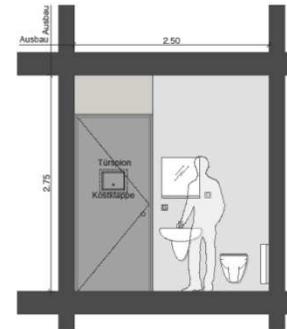


- 1 Bâtiment UGRM
- 2 Bâtiment d'entrée
- 3 Bâtiment principal
- 4 Bâtiment hall sportif avec terrain multisports
- 5 Bâtiment d'hébergement
- 6 Mur d'enceinte
- 7 Gazon stabilisé
- 8 Asphalte

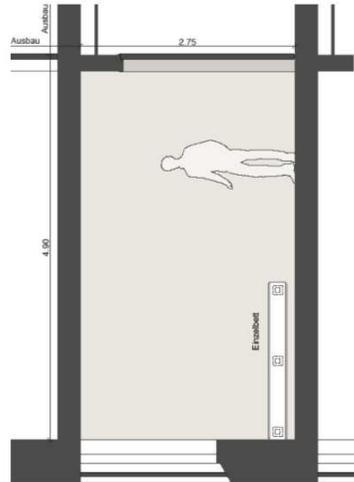


CELLULE INDIVIDUELLE

Surface nette 11 m²



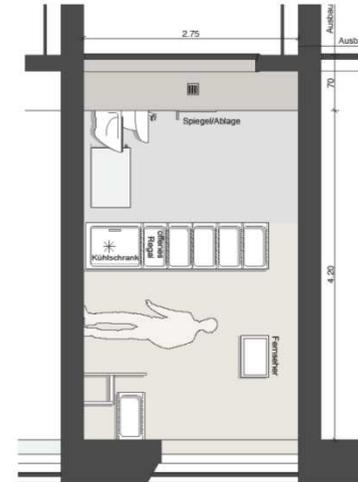
Schnitt A-A



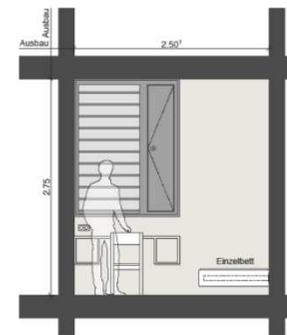
Schnitt D-D



Grundriss Einzelzelle



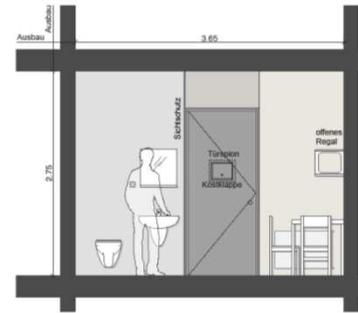
Schnitt B-B



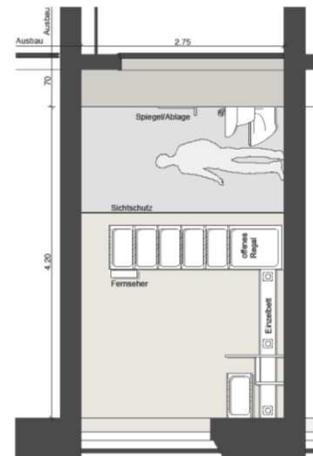
Schnitt C-C

CELLULE DOUBLE

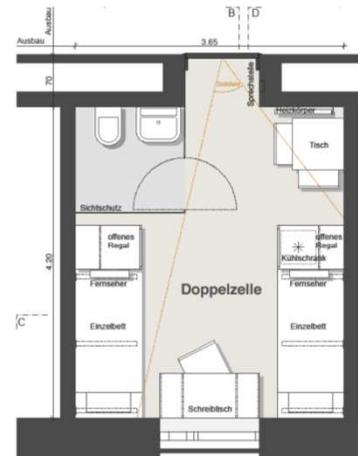
Surface nette 15,8 m²



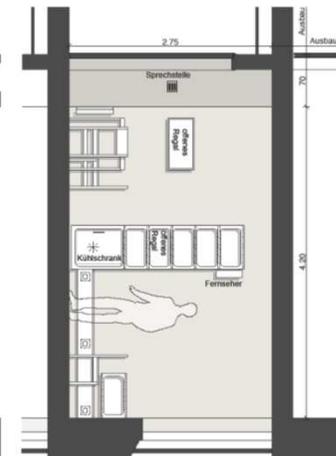
Schnitt A-A



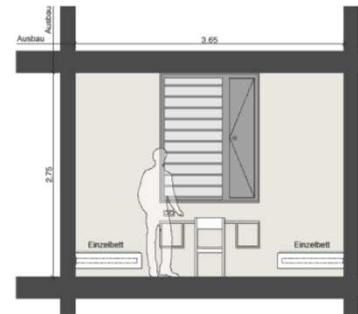
Schnitt D-D



Grundriss Doppelzelle



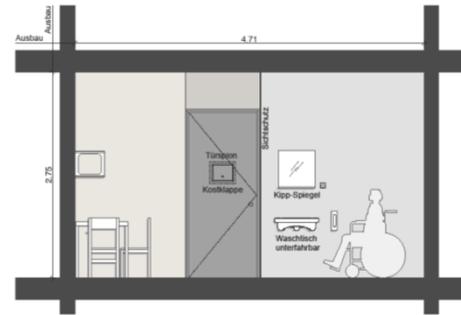
Schnitt B-B



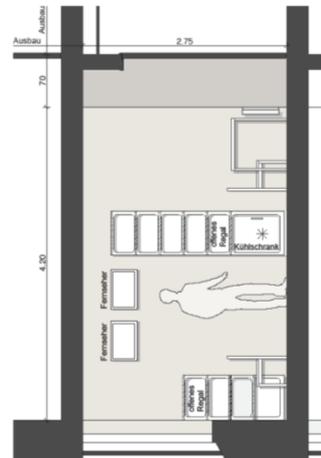
Schnitt C-C

CELLULE POUR PERSONNE A MOBILITE REDUITE

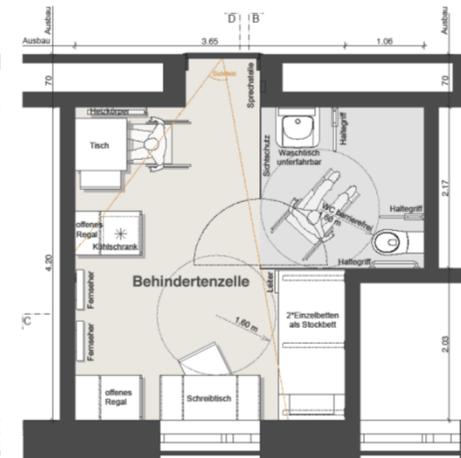
Surface nette 18 m²



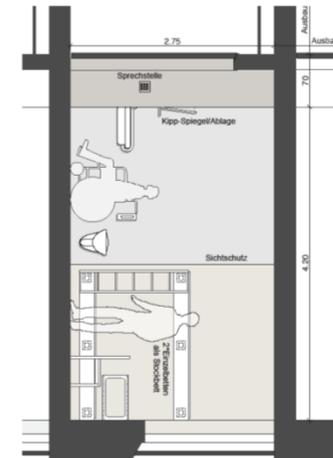
Schnitt A-A



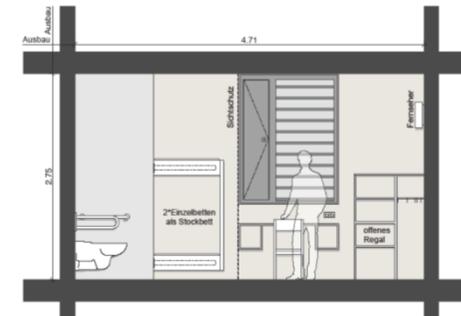
Schnitt D-D



Grundriss Behindertenzelle



Schnitt B-B



Schnitt C-C

SECURITE

Risques potentiels:

- Agressions et prises d'otages
- Evasions
- Introduction d'objets et de substances non-autorisées
- Contacts non souhaités entre codétenus
- Utilisation de portables ou autres moyens de communications avec l'extérieur
- Sabotage et vandalisme
- Attaque de l'extérieur

SECURITE

La sécurité (personnel, visiteurs, détenus) regroupe tous les aspects inhérents

- à la construction
- aux installations techniques
- à l'exploitation du bâtiment afin de prévenir les incidents spécifiques aux établissements pénitentiaires.

Tous les systèmes techniques de sécurité sont gérés et centralisé par le centrale de sécurité

Mesures de sécurité principales:

- Une enceinte périphérique sécurisée avec notamment un mur de 6m de hauteur,
- Une technique de vidéo-surveillance poussée avec un réseau sécurisé
- Un système de communication dans les cellules des détenus
- Un système d'appel d'urgence individuel et mobile pour le personnel
- Un système électro-acoustique dans tout le bâtiment pour les annonces généralisées
- Une détection de téléphonie mobile
- Une alimentation pour installations techniques de sécurité sur un réseau secouru
- Une détection de rythme cardiaque lors du contrôle des véhicules
- Une détection de métaux pour les détenus et les visiteurs
- Une gestion et commande de fermeture des portes, des portails et des sas à distance

CONCEPT ENERGETIQUE ET CONFORT

- Conception selon les normes et réglementations en vigueur et suivant les objectifs de l'Administration des bâtiments publics.
- Prise en considération les exigences de la sécurité dans le domaine pénitentiaire.
- 1% du coût construction est investi afin d'utiliser les énergies renouvelables:
 - production d'eau chaude; capteurs solaires thermiques sur 185 m² en toiture des bâtiments d'hébergement
 - pour la production d'électricité; installation de 2500 m² de panneaux photovoltaïques sur le toit du bâtiment principal.
- Toutes les techniques prévues sont à la pointe de la technologie, permettant une utilisation rationnelle de l'énergie (récupération de chaleur, free-chilling)

SURFACES ET VOLUMES

Surface exploitable nette: 23'100 m²

Surface brute totale: 45'300 m²

Volume brut total: 170'000 m³

DEVIS ESTIMATIF

(valeur 725,05 de l'indice des prix de la construction d'octobre 2012)

COUT DE LA CONSTRUCTION		91'330'000.-
Gros œuvre clos et fermé,	36'132'000.-	
Installations techniques, y compris énergies renouvelables (~1 %)	29'044'000.-	
Parachèvement	26'154'000.-	
COUT COMPLEMENTAIRE		21'155'000.-
Mobilier et équipements spéciaux (cuisine, bureaux, service médical)	5'970'000,	
Aménagements extérieurs	8'784'000.-	
Sécurité de l'enceinte	2'942'000.-	
Œuvre d'art*	182'000.-	
Frais (3%)	3'277'000.-	
RESERVE POUR IMPREVUS (5%)		5'624'000.-
HONORAIRES		17'224'000.-
COUT TOTAL HTVA (EUR)		135'333'000.-
TVA 15%		20'299'950.-
COUT TOTAL TTC (EUR)		155'632'950.-
COUT TOTAL ARRONDI (EUR)		155'650'000.-



CENTRE PENITENTIAIRE D UERSCHTERHAFF
PROJET DE LOI 26 FEVRIER 2014