

## TRANSPORT

VÉLO

# Un remède contre le déclin urbain

Entretien : Richard Graf

**Le journaliste-blogueur Olivier Razemon sera l'invité de la LVI ce lundi. Le woxx a pu s'entretenir avec cet expert des questions de la mobilité de tous les jours.**

**woxx:** Dans « *Le pouvoir de la pédale* », vous vous en prenez aux idées reçues au sujet du vélo. Quelles sont les plus répandues ?

**Olivier Razemon :** Il y en a beaucoup. Le vélo est un objet extraordinaire. D'abord, il est très simple : sous sa forme actuelle, on le connaît depuis cent ans. Il a une vertu extraordinaire : il multiplie la vitesse à pied de son utilisateur par trois ou cinq - selon les circonstances. Tout le monde connaît le vélo. Presque tout le monde l'a utilisé au moins une fois, surtout enfant, mais peut-être aussi plus tard à l'âge adulte. Cette image d'un objet simple et bon marché alimente l'idée que le vélo est surtout utilisé par des pauvres. « *Pauvre type, pourquoi il est à vélo ? Il ne doit pas avoir assez d'argent pour s'acheter une voiture !* » - voilà un des réflexes que l'on continue à observer à peu près tous les jours. Une autre idée reçue est liée au fait que le vélo peut s'utiliser en compétition. Par conséquent, son utilisation peut paraître difficile. Le Tour de France a joué un rôle : aller à vélo, c'est faire de la course, pédaler très vite et monter des cols impressionnants. Alors que, en réa-

lité, l'usage du vélo est aussi simple que la marche, sauf que les pédales permettent d'aller plus vite. Et puis le vélo n'a pas de carrosserie, c'est quasiment un objet transparent - on ne cache pas la mécanique. Du coup, il a l'air vulnérable et une autre idée reçue est justement de penser que faire du vélo serait dangereux en soi. Or, ce qui peut être dangereux, ce sont les motos et les voitures autour - mais pas le vélo lui-même. C'est plutôt une peur qu'un danger : ce qui inquiète les gens, c'est de ne pas pouvoir s'en tirer avec un vélo si les voitures autour vont vite. Dans un endroit sécurisé, le risque et la peur du risque disparaissent rapidement. À l'inverse de la première idée reçue citée, le vélo peut aussi être considéré comme un objet pour les riches. Ce sont des gens qui ont fait le constat que, pour leurs déplacements, il faut une autre organisation et que le moyen le plus simple pour se déplacer en ville c'est le vélo. Ce sont donc des gens assez

intelligents qui réfléchissent à leur mode de vie et donc aussi à leur mobilité, ceux qu'on appelle les bobos.

**Justement, ne peut-on pas constater que le renouveau du vélo s'observe surtout dans les pays et les villes plutôt riches ?**

Je n'irai pas si loin. C'est très variable à travers l'Europe. Il y a des endroits effectivement plutôt riches qui ont redécouvert le vélo. Mais si l'on regarde les plus riches - en l'occurrence le Luxembourg et la Suisse -, on voit que l'usage est encore très limité. Là où cet argument tient, c'est aux Pays-Bas et au Danemark. Mais il faut alors regarder du côté des villes : en Allemagne, certaines villes donnent l'exemple, mais pas toutes. En Suède, on pédale plus à Malmö - qui est plutôt une ville pauvre dans le contexte suédois - qu'à Stockholm. En Italie, c'est effectivement le Nord plus riche qui pédale plus que le Sud plus pauvre. Mais il y a aussi des pays moins riches par rapport à la moyenne européenne qui s'ouvrent au vélo comme la Hongrie - à Budapest comme dans les petites localités. Même observation à faire en Pologne. En France, on peut effectivement constater que ce sont les métropoles les plus riches où le vélo prospère. Mais ce n'est pas le cas pour toutes les villes. À Paris, c'est quand même dans les quartiers les moins riches

que l'on pédale le plus. Il n'y a donc pas de règle absolue, et c'est ça qui est intéressant : le vélo convient absolument à tout le monde.

**« La voiture, c'est un peu l'équivalent du hamburger à tous les repas : le truc facile, le gras et le sucré qu'on avale sans distinction. »**

**La semaine de la mobilité cette année portait sur le thème « Do the right mix ». Cela donnait l'impression que tous les moyens de transport se valent. Est-ce que pour vous il n'y a pas de vrais choix à faire, à part donner la priorité à certains moyens, comme le vélo ?**

La vraie question est de savoir ce qui cause vraiment des problèmes en matière de transports. Il y a d'abord la pollution et l'effet de serre en général. Puis il y a les coûts - à la fois pour les individus mais aussi pour la collectivité. Il y a la congestion. Mais aussi l'obésité croissante et la sédentarité qu'on observe en Europe. Et, pour tous ces facteurs, l'élément qui crée les problèmes, c'est la voiture individuelle utilisée pour tous les trajets. Elle prend beaucoup de place, elle pollue, elle empêche les

## Nos villes ont besoin de vélo !

Conférence avec Olivier Razemon, le lundi 19 octobre à 20h au Casino de Bonnevoie.  
Org : LVI - Lëtzebuurger Vëlos-Initiativ.

Olivier Razemon est un voyageur, reporter et observateur du monde d'aujourd'hui. Journaliste au « Monde », il publie des articles sur les transports et l'urbanisme et tient un blog ([transports.blog.lemonde.fr](http://transports.blog.lemonde.fr)) consacré à la mobilité de tous les jours. Coauteur de « Les transports, la planète et le citoyen » (2010) et de « La tentation du bitume » (2012), Olivier Razemon a publié en 2014 « Le pouvoir de la pédale ». Il prépare actuellement un livre sur les centres-villes qui se paupérisent.



PHOTO : LVI

autres usagers de se déplacer. C'est un peu l'équivalent du hamburger à tous les repas : le truc facile, le gras et le sucré qu'on avale sans distinction. Il y a effectivement des discours qui nous disent que tout va très bien et qui refusent d'exclure la voiture de ce constat. On ne veut pas culpabiliser, on ne veut pas opposer les modes de transport. Mais, par définition, on oppose les modes - je parle bien des modes de transport et pas des gens. On n'est pas toute notre vie uniquement cycliste, piéton ou automobiliste. Ce ne sont pas les gens qui sont bêtes et sales, mais bien les voitures. Cela dit, il faut faire des choix. Le premier, c'est la marche. Il y a des trajets où elle reste le moyen le plus simple et le plus sain. Ensuite, le vélo, car il permet d'aller plus vite et plus loin, puis les transports publics qu'il faut continuer à développer. Vient ensuite quelque chose qui commence à se développer : l'autopartage. Pendant 95 pour cent du temps, les voitures sont immobilisées et ne servent à rien. Si elles roulent, elles sont presque vides. Mais s'il y a un potentiel énorme dans ces choix, il y a évidemment aussi un ordre à respecter. Si je fais des trajets en covoiturage sur 300 mètres, c'est idiot. Tout comme si j'en fais sur plusieurs kilomètres le long d'une ligne de bus existante.

**Luxembourg vient justement d'inaugurer un système communal de**

**partage de voitures. Voyez-vous un tel système comme un concurrent à l'usage de la bicyclette ?**

Cela dépend. On peut parfaitement avoir des situations où l'usage de la voiture privée pour les petits trajets reste une option, notamment dans les petites villes et les zones rurales. Mais il faut alors limiter l'espace laissé aux voitures. On sait que sur 100 déplacements en voiture seulement 15 sont vraiment indispensables. Donc, en limitant à la fois l'espace réservé à la voirie, la vitesse et le nombre de places de stationnement, on amène un maximum de gens à s'adonner à la marche et au vélo ou bien à utiliser les transports publics. L'autopartage devient alors totalement le complément du vélo. Car qui a besoin d'utiliser une voiture partagée de temps en temps? C'est la personne qui n'en possède pas. Elle n'en a besoin que pour faire une course spécifique, aller voir des gens qui sont assez loin, aller à un concert, etc. Pour elle, l'autopartage devient beaucoup moins cher que posséder sa propre voiture. Je parle ici du véritable autopartage, où l'on doit ramener la voiture à l'endroit où on l'a initialement prise. C'est un détail important : si on permet de rendre la voiture ailleurs, dans un autre quartier, le système devient un concurrent direct des transports publics ; on prend la voiture parce qu'on ne veut pas prendre le bus, le tram-

way ou le train. Dans les villes où le véritable autopartage existe, les gens qui l'utilisent se déplacent la plupart du temps à vélo. Si le système évolue et si parallèlement on réduit les aires de stationnement pour la voiture privée, de plus en plus de gens renonceraient à utiliser leur voiture et y renonceraient même complètement.

**« L'autopartage devient alors totalement le complément du vélo. »**

**Le « free floating » serait donc à éviter ?**

Pas nécessairement, s'il s'agit de ramener la voiture dans un même quartier. Mais l'exemple contraire à ne pas suivre est celui d'Autolib' à Paris. On peut parfaitement avoir sa voiture et utiliser de temps en temps Autolib', car cela garantit en plus une place de stationnement à l'endroit où l'on veut se rendre sans avoir à prendre le bus. Ce que je reproche aussi à Autolib', c'est d'avoir coulé littéralement - suite à des investissements énormes d'une société très riche comme Bolloré, mais aussi des mairies concernées - des systèmes d'autopartage bien établis et très efficaces.

**Mais la situation semble être bien acceptée ?**

Oui, ça marche, mais la question est de savoir quels sont les coûts, quels sont les investissements publics et privés. Et surtout : est-ce qu'il faut toujours privilégier les grands groupes - ce qui est vraiment une maladie française -, ou est-ce qu'on donne une chance aux acteurs locaux qui sont sur le terrain depuis des années ? Est-ce qu'on fait quelque chose pour la mobilité ou est-ce qu'on le fait pour en parler à la radio, à la télé et pour montrer aux autres - Paris se voit quand même comme la capitale du monde - comment faire ?

**Un autre produit d'exportation parisien qui ne rencontre pas votre approbation est le Vélib'. Pourquoi ?**

Le Vélib' a un grand avantage pour les personnes qui n'ont pas la possibilité d'avoir un vélo chez eux. C'est effectivement souvent le cas à Paris, où l'on manque de place pour entreposer mais aussi pour réparer. Mais une critique à faire - et je ne suis pas le seul à la faire -, c'est son coût pour la collectivité. Chaque Vélib' lui coûte 4.000 euros par an. L'utilisateur ne paie presque rien - même si à Paris c'est un peu plus cher qu'à Luxembourg. La question qui se pose est donc : pourquoi ne pas avoir copié des systèmes qui fonctionnent dans des villes avec forte utilisation du vélo ? Je pense à la location de vélos de courte et moyenne durée comme



Faciliter l'usage du vélo - une question de priorités.

à Strasbourg ou Grenoble, combinée à des stationnements sur la voie publique sécurisés, voire des services d'entretien faciles d'accès. Cela demande une organisation assez poussée où il faut aussi tenir compte des particularités locales, mais il y a assez d'exemples pour montrer que ça peut fonctionner.

### « Est-ce qu'il faut toujours privilégier les grands groupes, ou est-ce qu'on donne une chance aux acteurs locaux qui sont sur le terrain depuis des années ? »

#### *Le vélo à assistance électrique va-t-il faire disparaître le vélo classique ?*

Le vélo à assistance électrique rend un grand nombre de services. Il permet d'aller plus loin, de grimper des pentes un peu plus raides, de moins transpirer. Mais il n'est pas adapté à toutes les situations. Il ne va pas remplacer tous les vélos classiques. Pour certains quartiers et pour certaines personnes, cela peut être utile - je pense aux faubourgs de Luxembourg, par exemple. Mais cela reste une question d'organisation. Si on met un libre-service au Grund où à Clausen, le soir, d'un seul coup il n'y aura plus de vélo électrique en bas ; inversement le matin. Si vous avez 50 vélos, cela va servir à 50 personnes - c'est tout. Il faut se demander quel est vraiment l'usage et si le coût associé en vaut la peine. Il y a éventuellement d'autres solutions : installer des ascenseurs publics ou prévoir des stationnements sécurisés pour les vélos électriques des particuliers. Comme un vélo électrique est beaucoup plus cher à l'achat, la peur de se le faire voler est d'autant plus grande. L'usage en devient différent :

on ne s'arrête pas sur un coup de tête pour entrer vite fait dans une boutique ou pour boire un café. On ne peut pas laisser son vélo comme ça sur la voie publique, même avec un cadenas. Tous ces systèmes peuvent présenter des avantages, mais il faut savoir bien les doser.

#### *À quel niveau politique les décisions en faveur du vélo doivent-elles être prises ? Ne laisse-t-on pas les communes un peu trop seules dans ce travail ?*

Les politiques vélo dépendent effectivement d'énormément d'acteurs, à tous les niveaux. Cela va de ce qu'on appelle en France le conseil syndical immeuble - le regroupement des propriétaires qui débat du nombre et des dimensions des abris à vélos dans les immeubles - jusqu'au Parlement européen et même la Commission et le Conseil, comme cela a été illustré la semaine passée avec la parade en bicyclette des ministres des Transports à Luxembourg. En matière de réglementation, normalement, le niveau décisionnel est celui du rayon d'action, donc le national pour le train et le municipal pour le vélo. Mais on observe aussi de plus en plus l'émergence d'acteurs privés. Je pense aux entreprises et employeurs qui peuvent inciter leur personnel à utiliser le vélo. Si je pense au nombre de travailleurs pendulaires au Luxembourg, il est clair que c'est aux employeurs de penser impérativement à comment on arrive chez eux. Cela fait partie du travail. Ensuite, il y a eu ces derniers temps trois systèmes qui se sont développés via le net : Drivy, qui organise le prêt de voiture entre particuliers, BlaBlaCar qui favorise le covoiturage et Uber qui permet aussi d'utiliser une voiture si on n'en possède pas. Ce sont tous des systèmes qui répondent au principe d'utilisation correcte du parc automobile existant, qui permettent à certains de se débarrasser de leur voiture - ils deviendront des

utilisateurs potentiels du vélo. Un développement plus récent que j'ai pu observer à Bourges, ce sont les responsables d'un centre commercial du centre-ville qui se sont mis d'accord avec l'association locale de cyclistes pour promouvoir le vélo pour les achats, sans même s'adresser à la municipalité.

### « Les cyclistes et les piétons achètent peut-être moins en une fois, parce qu'ils n'ont pas de coffre, mais ils reviennent plus souvent. »

*À l'inverse, on observe pour certaines villes qui souffrent de la crise un retour en arrière en ce qui concerne les zones réservées à la mobilité douce. On espère un retour des commerces si l'on autorise à nouveau les voitures. Est-ce une solution contre la paupérisation ?*

C'est vrai pour certaines régions en France et pour la Wallonie, mais aussi ailleurs en Europe : certaines villes sont en train de se dévitaliser. Vous avez des commerces vides, des vitrines vides. Et cette mort du commerce est doublée d'appartements qui se vident. Cela fait peur, ces enfilades de vitrines vides, alors qu'autour les centres commerciaux continuent à se développer. La raison en est simple : les gens utilisent leur voiture pour les achats, pour aller travailler. Leur rayon d'action est tel qu'ils n'ont plus besoin d'aller au centre-ville pour se ravitailler. Alors, depuis les élections municipales de 2014, un phénomène s'est développé en France : des maires prônent le retour de la voiture au centre-ville. Une ville précurseuse a été Béthune, dans le nord de la France, où la grande place centrale a été retransformée en parking. L'exemple le plus connu près de Luxembourg est Thionville : la maire réélue a supprimé une piste cyclable pour faciliter l'accès des voitures. Le message est clair : vous pouvez venir en voiture pour vos courses. Mais l'automobiliste est dans un certain sens un mauvais consommateur, parce qu'il peut parfaitement traverser la ville pour aller au centre commercial à l'ouest, où se trouve l'article qu'il n'a pas trouvé à l'est. Toutes les études montrent que les commerces se tiennent le mieux dans les villes où il y a le plus de vélos. Les cyclistes et les piétons achètent peut-être moins en une fois, parce qu'ils n'ont pas de coffre, mais ils reviennent plus souvent.

**Ministère du Développement durable et des Infrastructures  
Administration des bâtiments publics**

#### **Avis de marché**

**Procédure :** ouverte  
**Type de marché :** Travaux

**Ouverture** le 02/11/2015 à 10:00.

**Lieu d'ouverture :**  
Administration des bâtiments publics,  
10, rue du Saint-Esprit,  
L-1475 Luxembourg

**Intitulé :** Travaux préparatoires de réseaux enterrés et d'aménagements extérieurs dans l'intérêt de la construction d'un foyer d'hébergement à Sanem à exécuter dans l'intérêt de l'OLAI.

**Description :**  
- travaux d'assainissement du terrain de 900 tonnes  
- travaux de terrassement de 2.500 m<sup>3</sup>  
- travaux de réseaux enterrés et d'alentours.

Les travaux sont adjugés en bloc à prix unitaires.  
La durée des travaux est de 50 jours ouvrables (en 2 phases) à débiter en mars 2016.

**Conditions de participation :**  
Effectif minimum en personnel requis : 30 personnes.  
Chiffre d'affaires annuel minimum requis : 2.000.000  
Nombre de références : 3.

**Conditions d'obtention du dossier de soumission :** Les documents de soumission peuvent être retirés, soit électroniquement via le portail des marchés publics ([www.pmp.lu](http://www.pmp.lu)), soit après réservation préalable 24 heures à l'avance ([soumissions@bp.etat.lu](mailto:soumissions@bp.etat.lu)) auprès de l'adresse de l'Administration des bâtiments publics du 13 au 26 octobre 2015. Il ne sera procédé à aucun envoi de bordereau.

**Réception des offres :**  
Les offres portant l'inscription « Soumission pour les travaux préparatoires de réseaux enterrés et d'aménagements extérieurs dans l'intérêt de la construction d'un foyer d'hébergement à Sanem dans l'intérêt de l'OLAI » sont à remettre à l'adresse prévue pour l'ouverture de la soumission conformément à la législation et à la réglementation sur

les marchés publics avant les date et heure fixées pour l'ouverture.

Date de publication de l'avis 1501148 sur [www.marches-publics.lu](http://www.marches-publics.lu) : 08/10/2015

## Ministère du Développement durable et des Infrastructures Administration des bâtiments publics

### Avis de marché

**Procédure :** européenne ouverte  
**Type de marché :** Travaux

#### Modalités d'ouverture des offres :

Date : 25/11/2015 Heure : 10:00  
Lieu :  
Administration des bâtiments publics,  
10, rue du Saint-Esprit,  
L-1475 Luxembourg

#### SECTION II : OBJET DU MARCHÉ

**Intitulé attribué au marché :**  
Travaux de gros œuvre et d'aménagement extérieur dans l'intérêt de l'extension de l'Atert Lycée à Redange

**Description succincte du marché :**  
Terrassement mécanique 2.500 m<sup>3</sup>  
Béton armé pour fondations 600 m<sup>3</sup>  
Coffrage pour voiles 50.000 m<sup>3</sup>  
Béton pour voiles 2.500 m<sup>3</sup>  
Coffrage pour dalles 4.500 m<sup>3</sup>  
Béton armé pour dalles 1.400 m<sup>3</sup>  
Maçonnerie porteuse 600 m<sup>2</sup>  
Etanchéité et isolation enterrée 1.000 m<sup>2</sup>  
Structure métallique 17.000 kg.

Aménagement extérieurs :  
canalisations 300 mètres linéaires  
dallage béton 1.100m<sup>2</sup>.

Les travaux sont adjugés en bloc à prix unitaires.  
La durée prévisible du marché est de 120 jours ouvrables à débiter au courant du 1er semestre 2016.

#### SECTION IV : PROCÉDURE

##### Conditions d'obtention du cahier des charges :

Les documents de soumission peuvent être retirés, soit électroniquement via le portail des marchés publics ([www.pmp.lu](http://www.pmp.lu)), soit après réservation préalable 24 heures à l'avance ([soumissions@bp.etat.lu](mailto:soumissions@bp.etat.lu)) auprès de l'Administration des bâtiments publics du 15 octobre au 19 novembre 2015.

Il ne sera procédé à aucun envoi de bordereau.

#### SECTION VI : RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

##### Autres informations :

Conditions de participation :  
Effectif minimum en personnel requis : 120 personnes.  
Chiffre d'affaires annuel minimum requis : EUR 10.000.000  
Références : 3.

Réception des offres : Les offres portant l'inscription « Soumission pour les travaux de gros œuvre et d'aménagement extérieur dans l'intérêt de l'extension de l'Atert Lycée à Redange » sont à remettre à l'adresse prévue pour l'ouverture de la soumission conformément à la législation et à la réglementation sur les marchés publics avant les date et heure fixées pour l'ouverture.

**Date d'envoi de l'avis au Journal officiel de l'U.E. :** 12/10/2015

**La version intégrale de l'avis n° 1501179 peut être consultée sur [www.marches-publics.lu](http://www.marches-publics.lu)**

## Ministère du Développement durable et des Infrastructures Administration des bâtiments publics

### Avis de marché

**Procédure :** européenne ouverte  
**Type de marché :** Travaux

#### Modalités d'ouverture des offres :

Date : 10/11/2015 Heure : 10:00  
Lieu :  
Administration des bâtiments publics,  
10, rue du Saint-Esprit,  
L-1475 Luxembourg

#### SECTION II : OBJET DU MARCHÉ

**Intitulé attribué au marché :**  
Travaux de nettoyage final à exécuter dans l'intérêt de l'Athénée de Luxembourg - transformation et rénovation

##### Description succincte du marché :

- sols : 23.000 m<sup>2</sup>  
- parvis : 10.500 m<sup>2</sup>  
- armoires : 5.500 m<sup>2</sup>  
- portes : 1.000 m<sup>2</sup>  
- vitrages : 8.000 m<sup>2</sup>  
- volées d'escalier : 1.100 m<sup>2</sup>  
- garde-corps et mains courantes : 1.100 m

- appareils sanitaires : 430 pièces  
- corps de chauffe : 750 m<sup>2</sup>

Les travaux sont adjugés en bloc à prix unitaires.

La durée prévisible du marché est de 20 jours ouvrables à débiter au 2e semestre 2016.

#### SECTION IV : PROCÉDURE

##### Conditions d'obtention du cahier des charges :

Les documents de soumission peuvent être retirés, soit électroniquement via le portail des marchés publics ([www.pmp.lu](http://www.pmp.lu)), soit après réservation préalable 24 heures à l'avance ([soumissions@bp.etat.lu](mailto:soumissions@bp.etat.lu)) auprès de l'Administration des bâtiments publics du 15 octobre au 3 novembre 2015.  
Il ne sera procédé à aucun envoi de bordereau.

#### SECTION VI : RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

##### Autres informations :

Conditions de participation :  
Effectif minimum en personnel requis : 50 personnes.  
Chiffre d'affaires annuel minimum requis : EUR 300.000  
Références : 5.  
Réception des offres : Les offres portant l'inscription « Soumission pour les travaux de nettoyage final dans l'intérêt de l'Athénée de Luxembourg » sont à remettre à l'adresse prévue pour l'ouverture de la soumission conformément à la législation et à la réglementation sur les marchés publics avant les date et heure fixées pour l'ouverture.

**Date d'envoi de l'avis au Journal officiel de l'U.E. :** 12/10/2015

**La version intégrale de l'avis n° 1501174 peut être consultée sur [www.marches-publics.lu](http://www.marches-publics.lu)**

## Ministère du Développement durable et des Infrastructures Administration des bâtiments publics

### Avis de marché

**Procédure :** européenne ouverte  
**Type de marché :** Travaux

#### Modalités d'ouverture des offres :

Date : 10/11/2015 Heure : 10:00

Lieu :  
Administration des bâtiments publics,  
10, rue du Saint-Esprit,  
L-1475 Luxembourg

#### SECTION II : OBJET DU MARCHÉ

##### Intitulé attribué au marché :

Travaux de verrouillage central à exécuter dans l'intérêt de l'Athénée de Luxembourg - transformation et rénovation.

##### Description succincte du marché :

Fourniture et pose d'un système central de verrouillage, comprenant :  
- 450 cylindres pour portes  
- 3.500 cylindres pour meubles.

Les travaux sont adjugés en bloc à prix unitaires.

La durée prévisible du marché est de 30 jours ouvrables à débiter au 1er semestre 2016.

#### SECTION IV : PROCÉDURE

##### Conditions d'obtention du cahier des charges :

Les documents de soumission peuvent être retirés, soit électroniquement via le portail des marchés publics ([www.pmp.lu](http://www.pmp.lu)), soit après réservation préalable 24 heures à l'avance ([soumissions@bp.etat.lu](mailto:soumissions@bp.etat.lu)) auprès de l'Administration des bâtiments publics du 15 octobre au 3 novembre 2015.  
Il ne sera procédé à aucun envoi de bordereau.

#### SECTION VI : RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

##### Autres informations :

Conditions de participation :  
Effectif minimum en personnel requis : 15 personnes.  
Chiffre d'affaires annuel minimum requis : EUR 500.000  
Références : 5.

Réception des offres : Les offres portant l'inscription « Soumission pour les travaux de verrouillage central dans l'intérêt de l'Athénée de Luxembourg » sont à remettre à l'adresse prévue pour l'ouverture de la soumission conformément à la législation et à la réglementation sur les marchés publics avant les date et heure fixées pour l'ouverture.

**Date d'envoi de l'avis au Journal officiel de l'U.E. :** 12/10/2015

**La version intégrale de l'avis n° 1501172 peut être consultée sur [www.marches-publics.lu](http://www.marches-publics.lu)**