

N° 7187**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2017-2018

D E B A T**sur le financement des grands projets d'infrastructure
réalisés par l'Etat**

* * *

PAPIER DE DISCUSSION

(30.11.2017)

La Commission se compose de : Mme Josée Lorsché, Présidente-Rapportrice ; Mme Sylvie Andrich-Duval, MM. Gilles Baum, Yves Cruchten, Georges Engel, Gusty Graas, Max Hahn, Ali Kaes, Henri Kox, Marc Lies, Roger Negri, Marco Schank, David Wagner, Serge Wilmes, Membres

*

I. ANTECEDENTS

Afin d'optimiser le suivi financier des grands projets d'infrastructure réalisés par l'Etat 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. En date du 20 avril 2009, ce seuil a été levé à 10 millions d'euros. La 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 contrôle de l'exécution budgétaire doit quant à elle garantir le suivi financier de chaque projet dépassant le coût de 10 millions d'euros. Pour tout projet dépassant les 40 millions d'euros, une loi spéciale de financement devra être élaborée.

*

II. TRAVAUX PARLEMENTAIRES

Conformément à cette procédure, la Commission du Développement durable a examiné, au cours des réunions des 28 septembre, 6 octobre et 16 novembre 2017, la liste des projets d'infrastructure suivants à soumettre à l'approbation de la Chambre des Députés.

Lors de la réunion du 28 septembre 2017, elle a nommé Madame Josée Lorsché Rapportrice du débat. Elle a adopté le projet de papier y afférent au cours de sa réunion du 30 novembre 2017.

Pour la plupart des projets d'infrastructure décrits ci-dessous, le budget des travaux ne peut à l'heure actuelle pas être défini de façon précise du fait que les études et expertises y relatives ne pourront être entamées qu'après l'accord de principe de la Chambre des députés.

1. Projets du Fonds d'investissements publics administratifs***Bâtiment Robert Schuman à Luxembourg Kirchberg***

Le bâtiment Robert Schuman, construit entre 1970-1973, abrite le premier hémicycle de l'Assemblée parlementaire européenne. Le bâtiment bénéficie d'un emplacement idéal : situé à l'entrée du plateau de Kirchberg, sur la place de l'Europe, il se trouve aux marges du quartier européen au sud-ouest du

J. F. Kennedy. En raison de sa vétusté, la construction, propriété de l'Etat, devra très probablement être démolie.

Dans le but de contribuer au réaménagement de la place de l'Europe, il est nécessaire de procéder à l'emplacement de l'actuel bâtiment Schuman à l'établissement d'un programme mixte, principalement constitué de logements, mais aussi de services de proximité, d'activités libérales et éventuellement d'un lieu de mémoire retraçant la genèse et le développement des institutions européennes au Luxembourg.

Extension du foyer et de l'accueil de la Philharmonie à Luxembourg Kirchberg

L'objectif de l'extension est de renforcer l'ouverture au grand public et de créer un point d'attraction au niveau de la Place de l'Europe par un espace polyvalent à utilisation culturelle en prolongation du foyer.

Une extension de la cuisine et de l'espace restauration est également prévue, puisque les installations existantes ne répondent actuellement plus aux besoins quotidiens de la Philharmonie.

Rénovation et assainissement du Centre pénitentiaire Schrassig

Les constructions du Centre pénitentiaire ont été conçues dans les années 70 et mises en service en 1984. Une restructuration du Centre pénitentiaire s'impose pour mettre en pratique les éléments-clés de la réforme pénitentiaire. En plus, le concept énergétique ainsi que le fonctionnement des installations techniques et de sécurité seront revus et adaptés aux normes et réglementations en vigueur.

Actuellement les détenus ainsi que les prévenus sont enfermés ensemble dans le Centre pénitentiaire à Schrassig jusqu'à la mise en service du Centre de détention au Ueschterhaff en 2022, destiné exclusivement aux prévenus. Le présent projet, dont la réalisation est prévue après 2022, vise à rendre la situation plus optimale au sein de la prison. Ainsi le projet prévoit la restructuration des blocs de détention et de la zone d'entrée, la construction d'une nouvelle cuisine centrale, le réaménagement des locaux de visite, l'hébergement des femmes détenues, l'installation d'une unité gériatrique et d'un tract de sécurité.

Il est à noter que l'exécution de ce projet de rénovation et d'assainissement sera complexe et ne pourra, pour des raisons évidentes de sécurité, qu'être réalisée en étapes.

Construction d'un centre opérationnel et administratif des Services de l'Incendie et de Secours et de la Police grand-ducale à Esch-sur-Alzette

Il est prévu de réaliser un bâtiment commun pour le Corps grand-ducal d'incendie et de secours (CGDIS) et la Police grand-ducale, qui accueillera donc le Centre d'intervention et de secours (CIS) Esch/Alzette et la Direction régionale Esch/Alzette et le Commissariat Esch/Alzette.

Une partie des localités sera réservée à l'utilisation exclusive par un des deux services. D'autres localités comme le parking, les salles de réunion et d'instruction, la cantine seront partagées par les deux services. Ainsi des synergies importantes pourront être obtenues.

Ecole de police à Mondercange

Il est prévu d'implanter l'école de police sur un terrain en périphérie de l'agglomération d'Esch-sur-Alzette en face de la décharge pour déchets inertes de Mondercange, à l'emplacement de l'ancien Centre d'éducation différenciée.

A cet endroit les fonctions suivantes seront regroupées : la structure d'administration, la structure enseignante pour 330 élèves, la salle des fêtes polyvalente, l'Internat, le Centre national tactique policière/Centre national de documentation, la logistique et le parking.

Sécurisation de la Chambre des Députés

Les trois bâtiments de la Chambre des Députés, à savoir l'Hôtel de la Chambre, les bâtiments Printz-Richard et Wiltheim, ne répondent plus aux normes de sécurité actuelles. Pour remédier à cette situa-

tion, il est prévu de sécuriser les fenêtres et les accès, d'installer des bollards pour empêcher le parking illicite, de sécuriser les bâtiments contre diverses attaques (surtout armes à feu) et de mettre à niveau les installations des techniques de surveillance.

Bâtiment Saint Louis sis route d'Esch à Luxembourg – mesures de sécurisation du site

L'immeuble abrite actuellement le Service de Renseignement de l'Etat ainsi que le Haut-Commissariat à la protection nationale. A la fin de l'année 2018, l'Etat-major de l'Armée va s'installer au rez-de-chaussée de ce bâtiment Saint Louis (ancien CEDIES). Le bâtiment a été initialement construit pour des besoins privés. Comme il loge de nos jours des administrations à de hautes exigences sécuritaires, des travaux importants de transformation du bâtiment administratif et du périmètre s'imposent afin de sécuriser le site. Suite aux objections formulées par des membres de la commission du développement durable quant à l'implantation de l'Etat-Major à un endroit très fréquenté et confronté à un trafic routier non négligeable, il a été retenu qu'un site alternatif devra également faire l'objet d'une analyse approfondie.

2. Projets du Fonds d'investissements publics scolaires

Réaménagement du Campus Geeseknäppchen à Luxembourg

Aménagé à partir des années 1960, le site de Geeseknäppchen héberge aujourd'hui l'Athénée, l'Ecole de commerce et de gestion, le Lycée Michel Rodange, le Lycée Aline Mayrisch, International School, le Forum, la salle Folmer, différents halls de sports et le Conservatoire de la Ville de Luxembourg.

Le site s'est rempli au fil du temps sans concept global. Aujourd'hui, la densité des bâtiments ainsi que le nombre d'usagers (environ 6000) du campus sont tels qu'un réaménagement urbanistique du point de vue des accès, de la circulation, de la convivialité et de la sécurité s'impose. Par ailleurs, le site contient un grand nombre d'impétrants souterrains, avec des réseaux en fin de vie marqués par des fuites importantes et récurrentes. Le transport scolaire se trouve aux limites de ses capacités et appelle à une refonte du concept de mobilité.

Le programme de réaménagement du campus Geeseknäppchen prévoit le remplacement du réseau souterrain, l'optimisation des zones de stationnement, de création d'un nouveau arrêt de bus et de nouveaux tracés pour les livraisons, la création d'un réseau continu et sécurisé pour les piétons et cyclistes, la création d'espaces extérieurs coordonnés et attractifs et la création d'une signalétique homogène et effective.

Lycée technique Ecole de Commerce et de Gestion – assainissement

Le bâtiment principal du Lycée technique Ecole de Commerce et de Gestion dit « Schroerbau » a été construit en 1968. L'extension ainsi que la salle des sports et le parking datent des années 1980. Le bâtiment présente d'importants problèmes au niveau du sous-sol (parking), la toiture de la salle des sports n'est plus étanche et les techniques du bâtiment principal sont obsolètes.

L'envergure des travaux d'assainissement reste à définir par rapport aux normes actuelles en matière de sécurité, d'accessibilité et de confort thermique.

Lycée Clervaux – Extension

Un agrandissement du lycée Clervaux est prévu afin de compléter l'offre scolaire de l'établissement. Il s'agit d'y ajouter la division supérieure de l'enseignement secondaire classique, les cycles moyen et supérieur de l'enseignement secondaire général, des formations professionnelles ainsi que le brevet de technicien supérieur et l'école européenne agrée.

L'extension qui sera implantée sur un terrain adjacent au site du Lycée comprendra de nouvelles salles de classe, de salles de classes spéciales, de laboratoires et d'ateliers ainsi que de surfaces de structures d'accueil et d'administration supplémentaires.

Lycée au Plateau de Kirchberg

Afin de désengorger le quartier du Limpertsberg notamment au niveau du trafic engendré par le transport scolaire, il a été décidé de délocaliser le Lycée Michel Lucius en périphérie. Ceci permettra

non seulement le développement du logement au Limpertsberg, mais donnera également une occasion pour le Lycée Michel Lucius d'adapter son offre aux besoins actuels et futurs.

Un site situé sur le plateau de Kirchberg à proximité du boulevard Pierre Frieden a été retenu pour la construction de ce lycée. Il est prévu d'y implanter non seulement le Lycée Michel Lucius, mais aussi l'Ecole fondamentale Michel Lucius, le Service de consultation et d'aide pour trouble de l'attention, de la perception et du Développement psychomoteur (SCAP) et une infrastructure sportive commune avec piscine.

Lycée technique des Arts et Métiers – mise en conformité et assainissement

Le projet vise surtout l'ancien bâtiment de ce lycée situé au cœur du quartier de Limpertsberg. Il est prévu de procéder à l'assainissement énergétique de sa toiture, à son compartimentage, à sa mise en conformité et la rénovation de sa salle des fêtes. Les ateliers, datant de 1970, feront également l'objet d'un compartimentage et d'une mise en conformité.

Lycée de Garçons Esch-sur-Alzette – mise en conformité et assainissement

Le Lycée de garçons d'Esch-sur-Alzette situé au centre-ville d'Esch-sur-Alzette à proximité de l'hôpital Emile Mayrisch se compose de parties plus anciennes ainsi d'extensions plus récentes.

Le projet comprend la mise en conformité des bâtiments, l'assainissement énergétique des toitures, la rénovation de la salle des fêtes située dans le nouveau bâtiment et diverses autres rénovations.

Lycée à Howald

Le Lycée technique du Centre est actuellement implanté au Limpertsberg dans des structures trop petites et non adaptées aux besoins futurs du Lycée. Suite à l'état de vétusté avancée et aux obligations de plus en plus exigeantes au niveau de la sécurité, la délocalisation du Lycée à moyen terme s'impose. A cet effet, un terrain implanté entre le ban de Gasperich et le quartier du Howald été retenu. L'emplacement du lycée dans ce nouveau quartier semble optimal pour répondre aux besoins spécifiques de celui-ci. Il est prévu d'implanter le Centre propédeutique professionnel (CPP) sur le même site. Les deux établissements se partageront les infrastructures sportives avec piscine prévues par le projet de construction.

3. Projets du Fonds du Rail

Point d'arrêt de Bascharage-Sanem – Aménagement d'un bâtiment P&R

Les quelques 100 emplacements de parking qui sont actuellement à la disposition des voyageurs au point d'arrêt de Bascharage-Sanem seront complétés par un bâtiment P&R avec une capacité d'environ 400 places. Outre la construction de ce bâtiment, le projet comprend également les aménagements extérieurs dont le déplacement de réseaux ainsi que l'adaptation au réseau routier.

Le coût estimé du projet se situe à 15 000 000 euros. Il est prévu de construire le bâtiment P&R entre 2021 et 2022.

Gare de Troisvierges – Aménagement d'un bâtiment P&R

Le projet prévoit de doter la gare de Troisvierges d'un bâtiment P&R. Le bâtiment qui sera implanté à côté du bâtiment voyageurs au droit de l'actuel parking en surface, contribuera à agrandir sensiblement le nombre d'emplacements à la disposition des voyageurs. En effet, cela permettra d'ajouter 350 aux 100 emplacements de parking actuellement disponibles à cet endroit.

Le coût estimé du projet s'élève à 12 500 000 euros. Le planning de réalisation se situe entre 2021-2022.

Point d'arrêt Capellen – Suppression du passage à niveau 81b et reconstruction de l'arrêt

Dans un souci de moderniser la gare de Capellen et de l'adapter aux besoins des personnes à mobilité réduite, d'importants travaux d'infrastructure s'inscrivent.

Le projet prévoit :

- la suppression du passage souterrain existant,
- la démolition du bâtiment voyageurs existant,
- l'aménagement d'un nouveau passage souterrain muni d'escaliers, d'ascenseurs et de plans inclinés,
- la reconstruction quais à voyageurs (longueur 250 m; hauteur 55 cm),
- l'aménagement d'un nouvel abri pour voyageurs avec M-Box,
- le renouvellement des installations de traction électrique.

Il est projeté de démarrer avec les travaux de rénovation en 2021 et de les achever en 2023. Le coût engendré par ce projet est estimé à 17 200 000 euros.

***Point d'arrêt Walferdange –
Mise en conformité des infrastructures d'accueil des voyageurs***

Dans un souci de moderniser la gare de Walferdange et de l'adapter aux besoins des personnes à mobilité réduite, d'importants travaux d'infrastructure s'imposent.

Le projet prévoit :

- la suppression du passage souterrain existant,
- l'aménagement d'un nouveau passage souterrain muni d'escaliers, d'ascenseurs et de plans inclinés,
- la reconstruction des quais à voyageurs (longueur 250 m; hauteur 55 cm),
- l'installation d'un système d'information aux voyageurs,
- le renouvellement des installations de traction électrique.

Le coût estimé du projet s'élève à 11 900 000 euros. Le planning de réalisation se situe entre 2020-2022.

Gare de Berchem – Renouvellement des infrastructures

Dans un souci de moderniser la gare de Berchem et de l'adapter aux besoins des personnes à mobilité réduite, d'importants travaux d'infrastructure s'imposent.

Le projet prévoit :

- la suppression du passage souterrain existant,
- la démolition du bâtiment voyageurs existant,
- l'aménagement d'un nouveau passage souterrain muni d'escaliers, d'ascenseurs et de plans inclinés,
- la reconstruction quais à voyageurs (longueur 250 m; hauteur 55 cm),
- l'aménagement d'un nouvel abri pour voyageurs avec M-Box,
- l'installation d'un système d'information aux voyageurs,
- le renouvellement des installations de traction électrique.

Il est projeté de démarrer avec les travaux de rénovation en 2020 et de les achever en 2023. Le coût engendré par ce projet est estimé à 11 750 000 euros.

***Ligne de Luxembourg à Troisvierges –
Renouvellement des installations de sécurité***

Le présent projet a pour objet la modernisation des installations de sécurité de la ligne de Luxembourg à Troisvierges.

Les postes de signalisation ainsi le centre de téléconduite d'Ettelbruck datent des années 1980. La fourniture du matériel de rechange d'origine par le fournisseur n'est plus garantie. La technique en place ne permet plus de suivre les modifications conséquentes des plans des voies planifiées dans les années à venir.

Le projet comprend le remplacement des anciennes installations tout-relais par des postes de signalisation informatisés avec une commande centralisée de la circulation. Cette modernisation sera mise en œuvre de manière progressive, depuis la partie méridionale vers la partie septentrionale de la ligne.

Le projet sera ainsi entamé par une phase pilote sur le tronçon Lorentzweiler-Cruchten en 2019 afin de consolider la nouvelle technologie, pour être suivi sur le secteur Ettelbruck-Diekirch en 2020 et pour aboutir sur la partie septentrionale de la ligne du Nord dans les années 2022 à 2025.

Le coût du projet est estimé à 36 700 000 euros.

4. Projets du Fonds des Routes

P&R Mesenich frontière

Le P&R frontière existant se situe sur le passage frontalier Mesenich sur l'autoroute A1 à proximité direct de l'Aire de Wasserbillig. Sa capacité de 261 emplacements de parking ne suffit actuellement plus pour accueillir le grand nombre de frontaliers originaires des alentours de Trèves-Saarburg.

En cohérence avec la stratégie globale pour une mobilité durable (MODU), le concept national et transfrontalier de P&R prévoit une couverture équilibrée à différents niveaux de distance sur chacune des pénétrantes de la Ville de Luxembourg dont la priorité est toutefois de proposer des points de rabattement aussi proches que possible des lieux de départ des navetteurs.

Vu les flux de frontaliers importants passant la frontière aux alentours de Wasserbillig, il est prévu d'installer non seulement un bâtiment P&R d'une capacité de 737 places à proximité de la Gare ferroviaire au sein de la localité de Wasserbillig, mais aussi d'aménager en complément un P&R routier d'une capacité de 990 places à la hauteur de l'Aire de Wasserbillig.

Suite à l'échange de vues ayant été mené dans la commission du développement durable, il a été retenu que la mise en place de panneaux photovoltaïques à la surface de la toiture du bâtiment P&R, voire au-dessus de l'aire prévue pour le stationnement de voitures à ciel ouvert serait à étudier.

Nouvel échangeur raccordant la « zone nationale d'activités logistiques Centre » à l'autoroute A1

Le projet répond au développement des zones d'activités logistiques Sandweiler-Hesperange-Contern situées à l'est de Luxembourg-Ville, en particulier les zones industrielles Schaedhaff et Rolach, Du Pont de Nemours et Weiergewan.

Au sein de ces zones d'activités, regroupées au sein de la « Zone Nationale d'Activités Logistiques Centre », se trouvent des entreprises industrielles, de logistique et de travaux lourds. Elles génèrent un trafic de poids lourds important.

Ces zones d'activités sont desservies par le CR234 qui relie Contern à la N2 au droit du giratoire Sandweiler-Ouest.

Le projet prévoit de réaliser une connexion directe au réseau autoroutier par le CR234, pouvant ainsi capter le trafic généré (environ 15 000 véhicules par jour) par ces zones industrielles en alternative au passage via la N2. L'insertion d'un nouvel échangeur permettrait d'autant plus de réduire sensiblement le trafic circulant au droit d'Irrgarten et d'améliorer la situation du droit du giratoire Sandweiler-Ouest.

Restructuration des infrastructures de transports pour le bus à haut niveau de service « BHNS – transversal Région Sud »

1. Contexte

La Région Sud (agglomération Esch/Alzette, Schifflange et Belvaux/Soleuvre/Ehlerange) est actuellement une zone de développement en plein essor. Un groupe de travail interdisciplinaire regroupant PCH, certains départements du MDDI, la Ville d'Esch-sur-Alzette, la Commune de Sanem, la Commune de Schifflange, le TICE et la CMT a conclu que les projets d'infrastructures actuellement connus ne répondent pas aux besoins accrus de mobilité dans la région. En effet, malgré la prise en compte d'un grand nombre de projets d'envergure dans le modèle de trafic de la CMT, les prévisions du trafic sur le réseau routier futur ne sont guère compatibles avec les objectifs d'une mobilité durable et d'une augmentation de la qualité urbaine.

C'est ainsi que le groupe de travail a vu la nécessité de réfléchir sur un nouveau système de transport, à savoir un « Transport à haut niveau de service dans la Région Sud », qui cible sur :

- une amélioration conséquente de l'offre en transports en commun en complément à l'offre existante tant à échelle du train ainsi qu'à échelle des bus TICE et RGTR ;
- une mobilité future plus durable pour toute la région Sud.

Pour cela, le groupe de travail se base sur un réseau d'axes de transport en commun comprenant en gros les deux axes primaires suivants :

- une liaison **Nord-Sud** reliant un important potentiel du côté français dans l'affluent de la liaison Micheville via Belval à la Région Sud et via la future voie bus A4 à Luxembourg-Ville.
- une transversale **Est-Ouest**, nommée BHNS-BUS à Haut Niveau de Service, faisant un lien entre les pôles du système des Centres de Développement et d'Attraction (CDA) définis pour la région Sud selon le Programme directeur de l'aménagement du territoire/IVL, à savoir les Villes d'Esch/Alzette (CDA moyen) et de Differdange/Dudelange (Centres régionaux), dont une branche Ouest avec un tracé desservant Soleuvre, Belval, Differdange, Niederkorn, Pétange et Rodange et une branche Est avec une extension via Schifflange/Kayl vers Dudelange.

2. Description du projet

Suite aux premières estimations de nombre des passagers utilisant le BHNS, il a été conclu que le potentiel prévisible à l'heure actuelle ne suffit pas encore pour installer directement un système tram dans la Région Sud. Néanmoins, il est prévu que l'installation du système BHNS, dont l'espace-rue répond en grande partie à la philosophie d'une exploitation tram, répond ainsi à l'attente des usagers, qui accordent une importance primordiale aux facteurs suivants :

- la régularité (respect horaires et intervalle)
 - ⇒ aménagement d'un maximum de tracé sur site propre
 - ⇒ priorisation conséquente du BHNS aux carrefours gérés par feux tricolores
- la cadence du service et l'amplitude horaire
 - ⇒ cadence de 7,5 min en heures de pointe
- la sécurité et le confort offerts
 - ⇒ parc d'exploitation moderne de haut standard
- la lisibilité du réseau et des stations
 - ⇒ aménagement identique des arrêts

Route de liaison entre Hollerich et pont Buchler

1. Cadre général du projet

Les infrastructures de desserte du nouveau Quartier Hollerich et en particulier la Voie de desserte sont intégrées dans le PAG de la Ville de Luxembourg en tant que « Couloirs et espaces réservés pour projets routier ».

Le futur Quartier Hollerich sera développé sur des terrains d'une superficie globale d'environ 18,5 ha situés entre le Centre Gare à l'Est, les terrains du Fonds de Compensation et le futur secteur de la Porte de Hollerich à l'Ouest, et délimité du côté Nord par la Rue de l'Aciérie respectivement la Rue de Hollerich (N56) et du côté Sud par la plate-forme ferroviaire des lignes 50 (Kleinbettingen) et 70 (Pétange).

Constituant un des axes de desserte principaux, la route projetée se situe à la périphérie Sud du futur Quartier Hollerich dans la continuité du Boulevard Hollerich projeté qui traverse la Porte de Hollerich depuis l'autoroute A4, et est connectée au réseau routier primaire à hauteur de la Route d'Esch (N4) près du siège des Assurances sociales et rattachée à la N3 au droit du Pont Büchler.

2. Description du projet

La nouvelle Voie de desserte Sud fait partie du réseau de desserte projeté du futur Quartier Hollerich ; ce réseau se compose des éléments suivants :

- une route de desserte principale, à savoir la Voie de desserte Sud, s'inscrivant dans le contexte du futur Boulevard Hollerich en ralliant la Route d'Esch (N4) au Pont Büchler (N3) sur une section d'environ 1 km de long (section intégrée dans le réseau des routes nationales),
- une route de desserte centrale qui prévoit l'intégration d'une plate-forme médiane réservée pour un couloir en site propre du tramway (ligne Gare Centrale-Cessange) et qui est destinée notamment à la circulation des piétons et des cyclistes (circulation automobile pour riverains autorisée) ; cet axe est composé d'une zone piétonne en section centrale à hauteur du Parc Landewyck (longueur : 200 m), ainsi que de deux sections à l'Est (longueur : 300 m) respectivement à l'Ouest (longueur 500m) aménagées en tant que zones de rencontre.
- trois axes de desserte Nord/Sud ralliant la Voie desserte Sud, à savoir le prolongement de la nouvelle liaison Rue J.-B. Merckels (N56A) – rue de l'Acierie, le prolongement de la Rue de la Fonderie (Zone 20) et le prolongement de la Rue Joseph Heintz (zone 30).
- des voies relatives à la desserte fine des différents îlots aménagées en tant que zones de rencontre respectivement rues résidentielles.

Le principe de circulation prévoit donc un « système dual » basé sur une voie de desserte Sud et une voie de desserte centrale permettant de canaliser les flux automobiles en périphérie du secteur en longeant les infrastructures ferroviaires du côté Nord, et d'apaiser ainsi la circulation dans les nouveaux quartiers urbanisés.

Réaménagement de la N7 dans la Vallée de l'Alzette entre Mersch et Walferdange

Contexte :

Suite à l'ouverture de l'autoroute A7 en septembre 2015, il est nécessaire de réaménager la route nationale N7. La N7, qui constitue actuellement un effet de fragmentation urbaine dans la Vallée de l'Alzette, est à intégrer dans un concept global afin d'offrir une meilleure qualité et plus de sécurité pour les piétons et les cyclistes. Dans ce contexte, il est important de considérer non seulement l'aspect de la mobilité, mais aussi l'interaction entre la N7 et la structure urbaine et ceci, dans le sens d'une meilleure organisation du territoire et d'une augmentation de la qualité de vie autour de l'espace-rue. Le but est donc la promotion du transport en commun/ de la mobilité active combinée avec une revalorisation conséquente des espaces publics et d'augmenter la qualité de vie des riverains.

Description du projet :

Le projet s'étire sur une longueur de 11 km entre le pont traversant l'Alzette à Walferdange et le rond-point à Rollingen [Mersch]. Depuis l'ouverture de l'autoroute A7 en automne 2015, le trafic sur la N7 a diminué jusqu'à 35% du côté sud de l'échangeur de Lorentzweiler.

Dans ce contexte, le projet du réaménagement de la N7 est basé sur un concept cohérent englobant les cinq communes concernées. Afin de répondre aux besoins de tous les usagers de la route, les objectifs suivants ont été définis ensemble avec les communes :

- une meilleure qualité de vie pour les citoyens ;
 - limitation de l'attractivité de la N7 et des CR pour le trafic transitoire ;
 - une augmentation de l'espace pour cyclistes et piétons ;
 - des liaisons continues, sécurisées et directes pour les cyclistes ;
 - un espace public verdi, varié et attractif combiné avec une revalorisation des centres des villages ;
 - des traverses et arrêts de bus sécurisés ;
 - une amélioration de la qualité de l'air et de la biodiversité ;
- et ceci en maintenant la capacité de la N7 pour les véhicules.

Réaménagement multimodal de l'autoroute A4

Au niveau de l'aménagement du territoire, l'interaction entre les pôles de développement et d'attraction Ville de Luxembourg et Esch-sur-Alzette joue un rôle prédominant dans le développement socio-économique respectivement dans la planification de la mobilité au Luxembourg. Le besoin en mobilité entre les deux CDA précités continuera à s'accroître sensiblement et à surmonter les capacités offertes

à l'heure actuelle. En 2008 et en 2014, l'Administration des Ponts&Chaussées a déjà soumis des projets de restructuration autoroutière à la Chambre des Députés dans le contexte du débat d'orientation sur le financement des grands projets d'infrastructures réalisés par l'Etat. En 2016/2017, ces projets ont été revus, afin de répondre mieux aux objectifs d'une solution intégrée.

*Aspect « voie bus à confort élevé et prolongée
jusqu'à l'échangeur Leudelange-Nord »*

Il a été constaté que la solution envisagée dans le cadre du projet de 2014 qui prévoyait d'ajouter une voie bus latérale le long de l'A4 entre les échangeurs « Lankelz » et « Leudelange-Sud » poserait le problème d'une fluidité/sécurité insuffisante des bus sur la partie, où les autoroutes A4 et A13 sont superposées. En effet, la présence de trois échangeurs [Lankelz, Lallange et Foetz] sur cette partie névralgique de 2,5 km fait que le trafic individuel motorisé croisant la voie bus pour entrer/sortir de l'autoroute à l'endroit des trois échangeurs précités trouble fortement la qualité de la voie bus. C'est ainsi qu'il a été opté pour une voie bus à confort élevé, c'est-à-dire pour une voie bus déconnecté du trafic individuel. En plus, la voie bus prévue selon le projet de 2014 a été prolongée le long de la A4 jusqu'à l'échangeur Leudelange-Nord pour suivre la N4 jusqu'au pôle d'échange Cloche d'Or respectivement le Contournement de Cessange jusqu'à la Porte de Hollerich.

Aspect « Véloexpresswee A4 »

L'augmentation progressive des habitants, de l'emploi et des navetteurs nationaux/transfrontaliers dans les deux pôles précités font agrandir la demande en mobilité. C'est ainsi qu'une piste cyclable continue, priorisée et directe longeant l'autoroute A4 peut devenir une alternative supplémentaire aux modes de transport actuels/futurs projetés pour le corridor situé entre la Ville de Luxembourg et Esch-sur-Alzette.

En tenant compte de l'évolution importante des vélos électriques, une distance de 15-20 km entre Esch/Alzette et Luxembourg combinée avec une topographie quasi plate ne constitue cependant plus un obstacle insurmontable pour une grande partie de la population.

Le but du « Véloexpresswee A4 » est de développer un système performant et complet pour le réseau cyclable, en intégrant les communes concernées, les centres de développement tout comme l'ensemble des points d'intérêts situés dans les corridors en question.

Réaménagement Rond-point Schaffner/Echangeur Irrgarten

Depuis plusieurs années, les charges de trafic à évacuer par l'échangeur Irrgarten/Rond-point Schaffner dépassent la capacité, et ce point névralgique constitue un véritable goulot d'étranglement, aussi bien sur la voirie normale que sur l'autoroute, avec des problèmes de sécurité notamment aux remontées de files sur le réseau autoroutier-même en heures de pointe.

La disposition actuelle de la voirie du giratoire ainsi que son mode de fonctionnement comme carrefour giratoire, avec un régime de priorités traditionnel, ne permet pas d'évacuer les véhicules de façon permanente, et un projet de réaménagement en carrefour guidé, réglé par feux tricolores, a été lancé. Il est prévu de transformer le rond-point en une série de 6 carrefours à feux coordonnés, avec une augmentation conséquente des voies de circulation aux entrées et dans la chaussée annulaire.

Bien que beaucoup moins onéreuse qu'une solution avec des ajouts de by-pass en tunnel, cette optimisation nécessite des réaménagements conséquents en surface, avec notamment un accroissement considérable des surfaces scellés, et la mise en place d'une panoplie d'équipements, tels que des panneaux à messages variables et les installations de feux tricolores.

A noter l'interaction entre la gestion du carrefour avec le CITA et la gestion des tunnels Howald et Cents, dont les fermetures accidentelles ou programmées sont à considérer dans la gestion de l'ensemble.

III. CONCLUSION

La Commission du Développement durable n'a pas d'objection particulière à formuler à l'encontre des différents projets présentés sur la liste des nouveaux projets à soumettre à l'approbation de la Chambre des Députés.

Elle avise donc favorablement les projets examinés qui contribuent tous à l'amélioration des infrastructures de notre pays et propose à la Chambre des Députés de marquer son accord à l'élaboration des études nécessaires à la réalisation des projets en cause.

Luxembourg, le 30 novembre 2017

La Présidente-Rapportrice,
Josée LORSCHÉ

