

Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Réunion retransmise en direct¹

Procès-verbal de la réunion du 13 novembre 2025

Ordre du jour :

1. 8520 Projet de loi portant modification de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne
 - Rapporteur : Madame Corinne Cahen

 - Présentation et adoption d'un projet de rapport
2. 8539 Projet de loi relative à l'adaptation du projet de construction des nouvelles infrastructures pétrolières à l'aéroport de Luxembourg
 - Rapporteur : Monsieur Gusty Graas

 - Présentation et adoption d'un projet de rapport
3. 8558 Projet de loi relative à la construction de l'extension du Lycée Edward Steichen à Clervaux
 - Rapporteur : Monsieur Fernand Etgen

 - Présentation et adoption d'un projet de rapport
4. 8644 Débat d'orientation sur le financement des grands projets d'infrastructure réalisés par l'Etat

 - Désignation d'un rapporteur
 - Discussion des volets CFL, Bâtiments publics, Ponts et chaussées ainsi que Fonds Belval
5. Divers

*

Présents : Mme Corinne Cahen, Mme Francine Closener, M. Yves Cruchten, M. Emile Eicher, M. Jeff Engelen, M. Fernand Etgen, M. Paul Galles, M. Marc Goergen, M. Gusty Graas, M. Marc Lies, Mme Mandy Minella, Mme Octavie Modert remplaçant M. Félix Eischen, M. Ben Polidori remplaçant Mme Claire Delcourt, M. Meris Sehovic, M. Charles Weiler

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

¹ Retrouvez la vidéo de la réunion ici : <https://www.chd.lu/fr/meeting/13759>

M. Marc Hoffmann, Mme Manon Mehling, de la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois (CFL)

Mme Anne Negretti, Directrice f.f., M. Louis Reuter, Directeur adjoint, de l'Administration des bâtiments publics (ci-après « ABP »)

M. Roland Fox, Directeur de l'Administration des ponts et chaussées (ci-après « APC »)

Mme Daniela Di Santo, Directrice du Fonds Belval

M. Jean-Paul Lickes, M. Max Dörner, M. Romain Spaus, M. Raphaël Zumsteeg, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

M. Hugo Dewar, du groupe politique DP

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

Excusé : M. David Wagner, observateur délégué

*

Présidence : Mme Corinne Cahen, Présidente de la Commission

*

1. 8520 Projet de loi portant modification de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne

À la suite d'une brève présentation, le projet de rapport est adopté à l'unanimité des membres présents de la commission parlementaire.

La commission parlementaire propose à la Conférence des présidents comme temps de parole le modèle « sans débat ».

2. 8539 Projet de loi relative à l'adaptation du projet de construction des nouvelles infrastructures pétrolières à l'aéroport de Luxembourg

À la suite d'une brève présentation, le projet de rapport est adopté à l'unanimité des membres présents de la commission parlementaire.

La commission parlementaire propose à la Conférence des présidents comme temps de parole le modèle « de base ».

3. 8558 Projet de loi relative à la construction de l'extension du Lycée Edward Steichen à Clervaux

À la suite d'une brève présentation, le projet de rapport est adopté à l'unanimité des membres présents de la commission parlementaire.

La commission parlementaire propose à la Conférence des présidents comme temps de parole le modèle « de base ».

4. 8644 **Débat d'orientation sur le financement des grands projets d'infrastructure réalisés par l'Etat**

À titre liminaire, Madame Corinne Cahen est désignée rapporteur du dossier.

Dans ses propos introductifs, Madame la Ministre réaffirme la détermination du gouvernement à maintenir un niveau élevé d'investissements. Il s'agit d'investissements tournés vers l'avenir du pays, qu'ils concernent la mobilité ou les infrastructures. Elle estime que l'étape présentée aujourd'hui constitue un premier jalon permettant d'avancer dans cette direction, en offrant la possibilité d'étudier plus en détail de nouveaux projets qui seront ensuite débattus à la Chambre.

Elle rappelle que le règlement de la Chambre a été modifié l'an dernier : les projets dont le coût estimé dépasse 30 millions d'euros doivent faire l'objet d'une motion, tandis que ceux compris entre 15 et 30 millions d'euros ne sont pas soumis à motion, mais doivent néanmoins être portés à la connaissance de la commission. C'est précisément l'objectif de la réunion.

Madame la Ministre précise que 40 nouveaux grands projets d'infrastructure prioritaires seront présentés au cours de la présente réunion, projets que le gouvernement entend examiner à partir du budget 2026, sous réserve de l'accord du parlement :

- 15 relevant de Ponts et Chaussées,
- 14 des Bâtiments publics,
- 9 de la CFL,
- 2 du Fonds Belval.

L'oratrice souligne que 18 de ces projets dépassent le seuil de 30 millions d'euros et feront, avec l'accord de la commission, l'objet d'une motion en séance plénière.

Dans une seconde étape, il est procédé à une présentation détaillée des 40 projets. Pour plus de détail, il y a lieu de se référer aux présentations PowerPoint annexées à la présente.

A) Fonds du rail

1) Ligne d'Ettelbruck à Diekirch – Réaménagement de la Gare de Diekirch

En vue d'une augmentation de la cadence des trains sur la ligne d'Ettelbruck à Diekirch, la gare de Diekirch devra être préparée pour adapter ses capacités.

Les travaux prévus comprennent, entre autres, la reconstruction du quai à voyageurs existant ainsi que la construction d'un nouveau quai. La construction d'un souterrain vise à soutenir la mobilité active. Pour le confort des voyageurs, divers équipements et de nouveaux abris seront installés sur les quais et un système d'information sera mis en place.

Sont également prévus :

- l'aménagement de nouvelles plateformes ferroviaires ;

- le réaménagement du plan des voies avec renouvellement des installations de traction électrique et de signalisation ;
- le réaménagement du passage à niveau PN111d ;
- la reconstruction de la gare routière ;
- l'aménagement des surfaces publiques.



L'estimation des coûts basée sur des études préliminaires s'élève à 25 millions d'euros.

2) Ligne de Luxembourg à Wasserbillig - Renouvellement des voies entre Roodt/Syre et Wecker

Le projet prévoit un renouvellement des voies sur une longueur d'environ 13,5 kilomètres. Les travaux prévoient le remplacement des traverses et des rails, le renouvellement des passages à niveau, le remplacement de caniveaux et de regards, le renouvellement de traversées et de pistes ainsi que la stabilisation ponctuelle de talus.

Au moment de l'inscription au programme d'investissement en 2024, les coûts étaient estimés à 13 millions d'euros. À la suite d'une augmentation de l'envergure des travaux sur les passages à niveau, de l'envergure de la remise en état des pistes et de la stabilisation des talus, et en raison d'une hausse des prix de la construction, les nouveaux coûts estimés s'élèvent à 17 millions d'euros.

3) Ligne de Luxembourg à Kleinbettingen – Renouvellement des réseaux d'assainissement et réaménagement des pistes et traces de caniveaux

Il est prévu d'effectuer le renouvellement des réseaux d'assainissement et le réaménagement des pistes et traces de caniveaux à câbles de la ligne entre Luxembourg et Kleinbettingen.

Pour la réalisation de ce projet, des études d'ingénieurs, ainsi que des études géotechniques, hydrauliques et de caractérisation de déchets inertes, sont nécessaires. De plus, des travaux de génie civil relatifs au renouvellement du réseau de drainage et des aqueducs sont nécessaires. Un dernier point prévoit la réfection ou création de pistes réglementaires avec caniveaux à câbles intégrés.



Les coûts de ce projet sont estimés à 26 millions d'euros.

4) Pôle d'échanges Erpeldange-sur-Sûre

La construction d'un pôle d'échanges à Erpeldange-sur-Sûre est prévue dans le PNM 2035. Ce pôle d'échanges se situera au point de contact de l'antenne ferroviaire de Diekirch avec la B7 et l'axe central de la Nordstad. L'arrêt sera desservi par quatre trains par heure et par direction ainsi que par tous les bus locaux et régionaux qui traverseront la Nordstad.

Les travaux prévus comprennent :

- la construction d'un arrêt ferroviaire ;
- la construction d'un bâtiment P+R ;
- la construction d'une gare routière.

Les coûts pour ce projet n'ont pas encore été estimés. Cependant, il est prévu qu'ils dépassent 30 millions d'euros.

5) Ligne de Luxembourg à Wasserbillig - Mise à double voie du tronçon de ligne entre Sandweiler-Contern et Oetrange

Le projet entend réaliser le dernier tronçon de mise à double voie sur la ligne ferroviaire Luxembourg-Wasserbillig, tel que prévu dans le PNM 2035.



En se basant sur des études préliminaires, les coûts de ce projet sont estimés entre 130 millions d'euros et 160 millions d'euros.

6) Modernisation de la Gare d'Oetrange

Afin de moderniser et de mettre en conformité les infrastructures voyageurs en Gare d'Oetrange, il est prévu de construire deux quais pour voyageurs (250 m de long, 55 cm de haut) ainsi qu'un passage souterrain et une passerelle piétonne. Il est également prévu de réaménager le parvis de la gare, de construire un parking de 100 places et de remettre en état un bâtiment adjacent.



Pour assurer le transport de fret, le plan des voies sera réaménagé, permettant la construction d'une voie de fret de plus de 750 mètres.

Basés sur des études préliminaires, les coûts sont estimés entre 130 et 150 millions d'euros.

7) Gare de Troisvierges – Réaménagement des infrastructures ferroviaires et voyageurs

L'objectif de ce projet est la mise en conformité des infrastructures ferroviaires et voyageurs en gare de Troisvierges. Plusieurs travaux sont prévus sur plusieurs lots, notamment la construction d'une nouvelle gare ferroviaire, l'adaptation des infrastructures aux besoins du service Maintenance Infrastructure (MI) avec un nouveau bâtiment. Au niveau du tracé, il est prévu de créer deux nouvelles voies de sortie au nord de la gare avec un nouveau tunnel et l'élargissement du gabarit intérieur du tunnel existant.



Les coûts estimés sont basés sur une étude de faisabilité et s'élèvent à 210 millions d'euros.

8) Ligne de Bettembourg à Volmerange-les-Mines



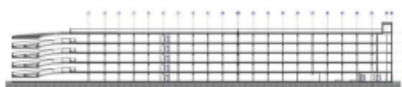
Le projet prévoit, d'une part, la suppression du passage à niveau N°102d à Dudelange et, d'autre part, la modernisation et l'adaptation de l'arrêt ferroviaire Dudelange-Burange aux besoins des personnes à mobilité réduite.

Les travaux envisagés incluent :

- la construction d'une route de compensation pour le trafic individuel motorisé et la mobilité active ;
- l'aménagement d'un souterrain pour la mobilité active au droit du passage à niveau existant ;
- la construction des quais à voyageurs (250 m de long ; 55 cm de haut) ;
- l'aménagement d'une voie de croisement (1 150 m) ;
- la construction d'un passage supérieur pour la mobilité active.

Des études préliminaires ont estimé les coûts entre 50 et 60 millions d'euros.

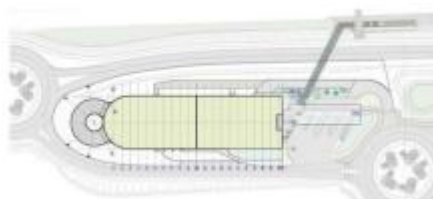
9) Point d'arrêt de Bascharage-Sanem – Aménagement d'un bâtiment P&R



Ce projet remplace le projet « Point d'arrêt Bascharage-Sanem – Aménagement d'un nouveau bâtiment P&R » pour lequel la Chambre des Députés avait donné son

accord de principe par voie de motion lors de la séance du 6 décembre 2017 (Motion 2017/54).

Il prévoit la construction d'un bâtiment P&R au point d'arrêt Bascharage-Sanem en vue d'améliorer l'offre de services aux clients et d'augmenter la capacité de stationnement.



Les travaux prévoient la construction d'un bâtiment P&R de 460 places, le prolongement du souterrain existant en dessous du contournement projeté jusqu'à l'emprise du P&R et l'aménagement des accès, de la gare routière et des alentours.

Les coûts estimés du projet s'élèvent à 52 millions d'euros.

De l'échange de vues consécutifs, il y a lieu de retenir que :

S'agissant du projet de gare à Dudelange, Monsieur Marc Goergen (Piraten) indique avoir compris que les deux tours visibles sur l'illustration correspondraient à des ascenseurs et escaliers menant vers un passage souterrain, contrairement à d'autres gares où la traversée se fait par passerelle aérienne reliant les quais. Il s'interroge sur un éventuel changement de stratégie : envisage-t-on désormais, de manière privilégiée, des traversées par

le bas plutôt que par le haut, y compris pour de futurs aménagements sur d'autres sites ? Il attire également l'attention sur les exigences de sécurité qu'impose un souterrain (éclairage, surveillance vidéo, etc.), un tel dispositif pouvant, à défaut, être perçu comme plus risqué.

Le directeur de la gestion infrastructure des CFL répond que le recours à un souterrain n'a rien de nouveau : selon les contraintes du site, l'accès entre quais se fait soit par passerelle, soit par passage inférieur. Il cite notamment le projet en cours à Dommeldange visant à supprimer un passage à niveau et à le remplacer par un souterrain, précisant que d'autres projets similaires existent. Il souligne que chaque solution comporte des avantages et des inconvénients, mais met en avant un atout important du souterrain : la différence de niveau à franchir y est généralement moindre que pour une passerelle, laquelle nécessite de passer au-dessus des voies et des caténaires. Pour les usagers empruntant les escaliers, la traversée par le haut peut ainsi être plus contraignante que le passage inférieur. Il précise enfin que le souterrain prévu sera de conception moderne : large, lumineux, correctement éclairé et placé sous surveillance, notamment par caméras, à l'instar d'autres infrastructures existantes.

D'autre part, Monsieur Goergen aborde le contournement de Bascharage. Il relève que, selon les éléments communiqués, l'avancement dépend d'autres paramètres liés au projet et demande si le tracé présenté et celui figurant dans le document PDF correspondent déjà à une option définitivement arrêtée. Son inquiétude est de nature procédurale et budgétaire : il souhaite éviter que l'on engage l'étude et donc des dépenses d'un projet connexe pour devoir ensuite revenir en arrière si le contournement devait finalement être modifié, ce qui rendrait une partie des travaux d'étude inutile.

Madame la Ministre répond que, pour le contournement de Bascharage, la priorité est de réaliser les études, mais qu'il est impossible de trancher certains éléments tant que d'autres composantes du dossier ne sont pas suffisamment connues. Elle indique néanmoins la volonté d'avancer là où cela est déjà possible, en particulier sur des mesures de compensation, en citant notamment la «Weltbréck fir Déieren». Elle rappelle ensuite les contraintes propres à un État de droit : deux recours sont pendants, et le Gouvernement souhaite disposer d'une sécurité juridique avant d'engager des travaux d'envergure. Enfin, elle mentionne que des discussions sont toujours en cours avec l'entreprise Saint-Gobain Abrasives S.A.

Concernant le projet 8 « Ligne de Bettembourg à Volmerange-les-Mines », Monsieur Graas insiste sur l'utilité du projet, qui doit faciliter le croisement des trains et accroître la capacité des liaisons Dudelange–Bettembourg. Il souhaite encore recevoir plus de précisions sur la suppression des passages à niveau encore existants (notamment « Ville » et surtout « Centre ») et sur la création d'une nouvelle voirie vers Bettembourg, en soulignant les enjeux fonciers et la volonté d'éviter l'expropriation.

Le représentant du ministère indique que les terrains ne relèvent pas encore de l'État, qu'un plan définitif d'emprises doit être arrêté et que des négociations avec les propriétaires suivront, sur une durée généralement longue. Il précise que tous les passages à niveau ne seront pas remplacés par des routes : une liaison principale est prévue à Dudelange, tandis que d'autres passages seraient fermés, avec maintien de continuités pour piétons et cyclistes.

Monsieur Charles Weiler (CSV) estime que le projet « Ligne d'Ettelbruck à Diekirch – Réaménagement de la Gare de Diekirch » est d'une importance majeure tant pour la modernisation des infrastructures que pour l'augmentation de la fréquentation, notamment en ce qui concerne la réalisation d'un deuxième quai.

Il rappelle qu'au stade initial, la commune avait exprimé certaines réserves quant aux plans proposés, lesquelles ont été portées à la connaissance du ministère compétent. Il tient à remercier la ministre ainsi que ses services pour leur grande réactivité et pour les échanges constructifs qui ont permis d'affiner le projet et de prendre en considération les préoccupations communales. Il souligne que cette collaboration entre l'État et les communes confirme qu'un travail concerté permet d'aboutir à des projets de meilleure qualité.

Par ailleurs, l'orateur souhaite recevoir des précisions sur le calendrier du pôle d'échange d'Erpeldange, dont la réalisation apparaît essentielle en lien avec l'implantation prévue du Lycée Nordstad, annoncée à l'horizon 2030-2031. Il insiste sur le caractère fondamental de la mise en service concomitante de ces deux infrastructures. Il relève qu'aucun échéancier précis n'est actuellement disponible et souhaite obtenir des clarifications à cet égard.

Enfin, il rappelle l'importance du respect de ce calendrier, notamment au regard des besoins en infrastructures sportives, tant au niveau national que local, et exprime l'espoir que la réalisation du Lycée Nordstad permette également l'aménagement des installations sportives existantes à Diekirch.

S'agissant du projet à Erpeldange, le représentant du Ministère indique que ledit projet présente une complexité accrue. Il précise que les travaux préparatoires ont nécessité un réexamen en raison de contraintes techniques liées à l'infrastructure de Creos, une conduite de haute tension traversant le site. Il affirme que les services compétents veillent à agir dans le strict respect des normes applicables et à exclure tout risque. Il annonce qu'une réunion avec Creos est prévue prochainement, et qu'une solution permettant la poursuite du projet semble être identifiée.

Il souligne toutefois qu'il ne peut garantir, à ce stade, la réalisation complète du pôle d'échange pour 2031, l'achèvement de l'ensemble apparaissant difficilement réalisable dans ce délai. Il précise néanmoins que l'objectif prioritaire consiste à avancer au maximum afin de permettre, à tout le moins, la mise en service d'un quai dans une première phase.

Monsieur Weiler marque son accord avec cette approche et insiste sur l'importance d'un quai opérationnel dès l'arrivée des élèves, afin de faciliter les déplacements et d'alléger les contraintes pour la commune d'Erpeldange, appelée à devenir la commune Nordstad.

Le représentant du ministère indique que la réalisation par phases est effectivement envisagée, notamment en lien avec le projet de doublement de la voie ferrée. Il mentionne la possibilité de construire un quai d'un seul côté et d'exploiter provisoirement la ligne en voie unique avant le passage ultérieur à une configuration à double voie.

Monsieur Emile Eicher (CSV) salue le fait que l'approche exposée place l'utilisateur au centre, ce qui implique une simplification de l'offre et une

amélioration des fréquences, lesquelles supposent toutefois un développement de l'infrastructure vers un doublement des voies.

Concernant le projet relatif à la gare de Troisvierges, l'orateur interroge les intervenants sur l'existence et l'actualité d'études relatives au doublement des voies, ainsi que sur l'adéquation des analyses antérieures avec l'offre actuelle et la demande future. Il évoque également une réflexion stratégique plus large, soulignant l'importance de l'axe nord-sud et la nécessité de ne pas perdre de vue cette ligne dans une perspective de résilience et de planification à long terme.

S'agissant du site de Troisvierges, il mentionne la présence d'un bâtiment en état satisfaisant et demande s'il est prévu de le réutiliser ou de le démolir.

Enfin, il insiste sur l'importance du calendrier de réalisation et de la cohérence entre projets connexes, notamment à la lumière des discussions déjà intervenues concernant la gare de Clervaux et le projet de loi relative à la construction de l'extension du Lycée Edward Steichen à Clervaux (document parlementaire 8558) récemment approuvé. Il exprime sa déception quant à l'absence, dans les documents, d'une étude au moins annoncée, rappelant que ces démarches nécessitent du temps et qu'il aurait souhaité voir la planification, à tout le moins, engagée ou formalisée.

Le directeur de la gestion infrastructure des CFL indique qu'une étude de faisabilité est en cours concernant le doublement des voies sur la ligne du Nord, en particulier sur le tronçon entre Ettelbruck et Troisvierges. Il précise que deux volets sont menés :

- un volet opérationnel visant à déterminer les besoins futurs en matière d'offre, ainsi que les aménagements requis sur la ligne pour garantir à la fois la fréquence envisagée et un niveau de qualité satisfaisant, notamment en termes de ponctualité ;
- un volet de faisabilité technique, plus complexe, destiné à examiner les modalités concrètes d'extension de l'infrastructure, compte tenu de la présence actuelle de sections à voie unique et des contraintes majeures que poserait, par exemple, l'élargissement d'ouvrages tels que les tunnels, lequel pourrait impliquer des interruptions prolongées.

Il est ajouté que l'ensemble des tunnels concernés, datant du XIX^e siècle, nécessite de toute manière une modernisation. Cette contrainte est intégrée à l'étude en cours, laquelle vise à élaborer un concept global. Parmi les solutions envisagées figure notamment la construction de nouveaux tunnels parallèlement aux ouvrages existants, permettant d'assurer la continuité du trafic durant les travaux, avant la rénovation des tunnels actuels, aboutissant à terme à une infrastructure à double voie.

Les travaux d'étude se poursuivent activement et une première présentation du concept global pourrait intervenir à l'horizon 2026, afin de définir une stratégie de mise en œuvre progressive sur plusieurs années.

S'agissant du site de Troisvierges, il est confirmé que le bâtiment existant ne sera pas conservé, celui-ci étant situé à l'emplacement prévu pour de nouvelles infrastructures destinées aux équipes de maintenance et aux installations logistiques.

Enfin, concernant la gare de Clervaux, il est encore précisé qu'une étude de faisabilité a d'ores et déjà été réalisée. Si le projet ne figure pas parmi ceux programmés pour l'année en cours, il demeure inscrit sur la liste des priorités et n'est nullement abandonné.

Monsieur Jeff Engelen (ADR) souhaite compléter les propos précédents relatifs à la gare de Troisvierges, en s'interrogeant sur l'aménagement de la nouvelle gare routière. Il relève qu'une gare routière a d'ores et déjà été partiellement réalisée à proximité du parc de stationnement, dans un contexte de contraintes d'espace, et demande si l'infrastructure est appelée à être agrandie, complétée ou réaménagée, et selon quelles modalités.

Il aborde ensuite la question du tunnel situé à l'arrière du site, en lien avec l'hypothèse d'un aménagement à plusieurs voies. À cet égard, il interroge sur la disponibilité foncière, afin de savoir si les terrains nécessaires sont d'ores et déjà en possession des CFL ou s'il convient de procéder à des acquisitions préalables, qu'il estime déterminantes avant le démarrage des travaux.

Le directeur de la gestion infrastructure des CFL indique que la gare routière fera effectivement l'objet d'une adaptation en vue de son agrandissement et d'un réaménagement permettant d'accueillir un nombre accru d'autobus dans le cadre du projet. Il précise que les CFL ont conscience des contraintes liées à la présence du parc de stationnement et que l'élargissement éventuel de la voirie jouxtant ce dernier est intégré aux réflexions, l'objectif étant d'augmenter la capacité d'accueil par rapport à la situation actuelle.

S'agissant du tunnel, il indique qu'à sa connaissance, les contraintes foncières ne présentent pas, à ce stade, de difficultés majeures et qu'il n'anticipe pas de problème important relatif aux terrains nécessaires.

B. Administration des bâtiments publics

Fonds d'investissements publics administratifs (> 30 millions euros)

1) Police et bâtiment administratif à Esch-Raemerich



Le projet envisage la construction d'un immeuble pouvant accueillir la Police et plusieurs administrations étatiques. Pour des raisons de sécurité, la Police se situera dans une partie distincte du bâtiment.

La partie Police prévoit la création d'une Direction régionale avec un commissariat de Police à trois roulements, un service judiciaire décentralisé, un service de police de la route, un service de polices spéciales, un poste de commandement, une fourrière régionale administrative ainsi que des parkings intérieurs et extérieurs.

Pour la partie des administrations, il est prévu d'aménager des surfaces de bureaux pour environ 500 postes de travail.

Le site du bâtiment est devenu disponible après la construction de la liaison Micheville et la déviation de l'autoroute A4, qui se situe à proximité du rond-

point Raemerich. Avec une surface de 220 ares, le site est bordé, d'un côté, par l'autoroute, le bassin de rétention et la route qui relie le rond-point à l'échangeur. De l'autre côté, se situent le Centre National de Formation Professionnelle Continue (CNFPC) et le futur parking à étages du « Südspidol ».

(Surface brute : environ 35 000 m² ; volume brut : environ 150 000 m³)

2) Bâtiment administratif à Verlorenkost

L'implantation de ce bâtiment est prévue sur la pointe ouest du site « Verlorenkost » à Bonnevoie-Nord.

Il est envisagé de construire un immeuble administratif qui répond à la demande d'extension de la Cité judiciaire. Suite au projet de loi n° 8299 sur l'organisation judiciaire, cette extension est devenue urgente. Des études volumétriques seront réalisées afin de pouvoir établir un programme de construction.



(Surface du terrain : environ 16 ares)

3) Centre national sportif et culturel à Luxembourg – Rénovation

Le centre national sportif et culturel, dit Coque, se situe sur le plateau du Kirchberg. Le centre aquatique a été inauguré en 1982 et le centre des salles en 2002. Étant donné l'âge de l'infrastructure, le projet prévoit une rénovation complète du bâtiment.



Le programme prévoit notamment :

- la mise en conformité générale de la sécurité du bâtiment ;
- l'amélioration de l'accessibilité en conformité avec la législation en la matière ;
- un assainissement énergétique du complexe ;
- la remise en état des conduites d'eau galvanisées ;
- une modernisation de l'éclairage et l'installation d'un réseau RENITA ;
- le remplacement du carrelage des zones aquatiques et l'adaptation des goulottes de drainage ;
- la rénovation de l'hôtel ;
- l'aménagement des alentours en un espace multifonctionnel dédié à diverses activités sportives et de loisirs.

(Surface brute : environ 86 120 m² ; volume brut : environ 494 271 m³ ; surface du terrain : environ 6 ares)

4) Bâtiment administratif et social à Luxembourg

L'Abrigado se situe actuellement dans une structure d'accueil préfabriquée et provisoire mise à disposition par la Ville de Luxembourg. Il est prévu de remplacer cette structure par une construction modulaire temporaire sur le

même site. Ceci permettra de libérer une partie du terrain et offrira la possibilité de valoriser le terrain par une construction définitive.

Dans ce contexte, il est prévu la construction d'un immeuble administratif ainsi que d'une structure définitive « Abrigado » avec surfaces connexes et des bureaux pour le secteur social.

La structure définitive de l'Abrigado comprendra :

- une structure de jour ;
- un service médical ;
- un accueil de nuit ;
- une administration ;
- des espaces communs.



(Surface du terrain : environ 58 ares)

Fonds d'investissements publics scolaires (> 30 millions euros)

1) Lycée Nic Biever à Dudelange – Rénovation et extension du bâtiment « Wolkeschdall »

Le projet vise en premier lieu à rénover le bâtiment Wolkeschdall, faisant partie de l'infrastructure scolaire du Lycée Nic Biever à Dudelange. Le bâtiment date des années 1950 et présente actuellement des problèmes structurels et thermiques, compromettant la stabilité et permettant des infiltrations d'eau. De plus, la capacité actuelle du bâtiment ne permet plus de répondre aux besoins du lycée, ce qui rend une extension nécessaire.

Le programme prévoit l'ajout des structures suivantes :

- 12 salles de classe ;
- 8 salles informatiques avec 1 bureau informatique ;
- 3 bureaux pour le SePas ;
- 1 parloir pour la direction ;
- 1 salle Makerspace ;
- 1 point de vente restauration scolaire.



(Surface du terrain : 370 ares)

2) Lycée Robert Schuman à Luxembourg

Le Lycée Robert Schuman au Limpertsberg se compose de trois bâtiments : l'ancien bâtiment qui date de 1926, le nouveau bâtiment qui fût construit vers 1980 et une annexe abritant la bibliothèque et la cantine qui date de 2000.



Des problèmes statiques ont été constatés au niveau de certaines dalles de l'ancien bâtiment. Par conséquent, un projet de rénovation de grande envergure s'impose. Des mesures d'assainissement énergétiques telles que l'isolation intérieure des murs extérieurs seront également intégrées dans ce projet.

Dans le cadre du projet prévu, les 27 salles de classe existantes, les 12 salles spéciales, l'administration, la salle des fêtes et le gymnase seront rénovés.

(Surface brute : environ 11 400 m² ; volume brut : environ 41 500 m³ ; surface du terrain : environ 2 ares)

Fonds d'investissements publics administratifs (15-30 millions euros)

1) Centre « A Possen » à Bech-Kleinmacher – Rénovation



Le centre « A Possen » se situe dans une zone mixte villageoise à Bech-Kleinmacher. Il se compose d'un musée et d'un restaurant.

Le projet vise à rénover le musée et le restaurant afin de résoudre des problèmes de stabilité, de sécurité et d'accessibilité. Il comprend une rénovation structurelle et énergétique ainsi qu'un réaménagement des espaces intérieurs, de la muséographie et de la scénographie. L'objectif de ce projet est de créer un lieu culturel contemporain, inclusif et durable qui respecte la valeur du patrimoine culturel.

Le programme de construction comprend :

- un espace pour l'administration ;
- un espace d'exposition ;
- des ateliers et des archives ;
- un restaurant ;
- un gîte ;
- des locaux techniques.



(Surface brute : environ 1 515 m² ; volume brut : environ 4 545 m³ ; surface du terrain : environ 11 ares)

2) Administration des ponts et chaussées à Grevenmacher – Dépôt pour le service électromécanique et l'éclairage public – Nouvelle construction

Le projet prévoit la construction d'un nouveau dépôt avec des halls de stockage, une zone administrative et un parking pour les besoins du Magasin Central du Service électromécanique et l'équipe de l'éclairage public de l'APC, actuellement situé à Rosport.



Plus précisément, le programme de construction comprend :

- des ateliers ;
- un magasin pour le service électromécanique et de l'éclairage public ;
- des bureaux pour l'ensemble des artisans ;
- des sanitaires et commodités pour les artisans permanents sur site avec vestiaires, douches et sanitaires ;
- des zones de stockages extérieures et intérieures sécurisées ;
- un garage pour les véhicules du service (4 emplacements) ;

- des emplacements extérieurs de parking (11 places dont 1 PMR).

(Surface brute : environ 4 300 m² ; volume brut : environ 21 700 m³ ; surface du terrain : environ 106 ares)

3) Maison de Luxembourg à Bruxelles – Chancellerie



Depuis le début des années 2000, la Maison du Luxembourg est le siège de l'Ambassade – Chancellerie et de la Représentation permanente du Ministère des Affaires étrangères du Luxembourg à Bruxelles.

Les installations techniques du bâtiment sont en fin de vie et les fenêtres ainsi que la façade ne correspondent plus aux standards actuels. Il en est de même pour les espaces de travail et l'aménagement des bureaux.

Le programme de rénovation prévoit une remise à niveau complète des installations techniques, notamment :

- des systèmes de ventilation ;
- des réseaux et tableaux électriques ;
- des réseaux d'eau potable et d'évacuation sanitaire.

La réfection de la façade et des châssis de fenêtres tout comme un réaménagement des espaces de travail, des bureaux et des salles de réunions sont également prévus.

(Surface à rénover : environ 10 500 m² ; volume à rénover : environ 34 700 m³)

Fonds d'investissements publics scolaires (15-30 millions euros)

1) Maacher Lycée – Extension



Le projet prévoit une extension du bâtiment existant, devenue nécessaire suite au développement démographique scolaire dans la région et au succès croissant du lycée. Actuellement, des capacités supplémentaires sont déjà mises à disposition de manière provisoire moyennant deux structures modulaires sur le site secondaire du lycée.

Afin de répondre aux besoins, le plan de construction comprend :

- 13 salles de classe supplémentaires ;
- l'agrandissement de l'espace cantine existant pour accueillir les nouveaux élèves à l'emplacement initial de la bibliothèque ;
- le déplacement de la bibliothèque dans l'extension ;
- le maintien du parking existant.

(Surface brute : environ 2 600 m² ; volume brut : environ 13 000 m³ ; surface du terrain : environ 160 ares)

2) Internat Lycée Edward Steichen à Clervaux

Le projet prévoit la construction d'un internat pour les besoins du Lycée Edward Steichen à Clervaux avec une structure d'accueil pour 24 à 32 jeunes répartis en 3 à 4 groupes de 8 jeunes. Le terrain devra se situer près de l'enceinte du lycée dans la commune de Clervaux et plusieurs sites potentiels sont à l'étude.



Le programme de construction prévoit :

- 3 à 4 espaces de logement, comprenant chacun 8 chambres individuelles avec espace sanitaire, dont 1 PMR, 1 chambre pour éducateurs avec salle de bains ;
- des espaces communs comme une salle à manger, une salle multifonctionnelle et un « learning space » ;
- un espace administratif qui comprend un bureau de responsable, un bureau pour éducateurs, une salle de réunion, un bureau de psychologue, des sanitaires et des archives ;
- des espaces techniques comme une buanderie et des stockages ;
- des espaces extérieurs comme un abri de vélos, une aire de jeux et un terrain multisports.

Fonds d'investissements publics sanitaires et sociaux (15-30 millions euros)

1) Foyer Eisleker Heem à Lullange – extension

Le Foyer Eisleker Heem se trouve au centre du village de Lullange. Le projet prévoit une extension du foyer existant, reliée au bâtiment existant par une passerelle couverte. Le nouveau bâtiment est construit de manière à créer entre les deux corps de bâtiments une cour centrale, assurant la liaison entre les deux parties du site tout en préservant une certaine distance entre les bâtiments en raison des fonctions indépendantes de chaque unité.



Le programme prévoit de créer un foyer de jour avec un service d'activités pour 20 personnes, un hébergement avec encadrement 24h/24 à 2 unités et un hébergement semi-autonome composé de 8 studios individuels.

Surface brute : environ 2 300 m², volume brut : environ 9 300 m³ ; surface du terrain : environ 20 ares.

2) Structure de filtrage des ressortissants de pays tiers

Dans le cadre du nouveau Pacte européen pour la migration et l'asile, chaque État membre doit être doté d'une structure de filtrage « screening » pour les ressortissants de pays tiers (RPT).

Dans ce contexte, le projet vise à mettre en place, d'une part, un hébergement temporaire pour ressortissants de pays tiers et, d'autre part, des espaces administratifs pour les contrôles du filtrage comprenant :

- des espaces d'accueil ;
- des salles de visite ;
- des espaces sanitaires ;
- des salles pour les contrôles ;
- des salles pour les entretiens menés par la Police ;
- une salle pour la collecte et l'enseignement de données biométriques ;
- des parloirs pour la gestion des cas spécifiques ;
- des bureaux pour agents ;
- des salles de réunion ;
- des places de stationnement.

Un site pour l'implantation de la structure de filtrage n'a pas encore été défini.

Art. 45.14.72.013

1) European Convention Center Luxembourg – Modernisation des installations techniques

L'« European Convention Center Luxembourg » (ECCL), situé au Plateau du Kirchberg, accueille des manifestations et conférences ainsi que les réunions des Conseils des Ministres au Luxembourg. Il comprend une douzaine de salles de réunion entièrement équipées avec des systèmes audiovisuels.



Le Centre est en service depuis 2010 et, en vue de la présidence du Luxembourg du Conseil en 2029, une modernisation complète des systèmes audiovisuels s'impose. Une partie des installations électriques et HVAC devront également être remplacées et une modernisation du parachèvement et du mobilier est également prévue.

Ces travaux répondent aux exigences du Conseil des Ministres, visant à anticiper tout incident ou dysfonctionnement susceptible de perturber le bon déroulement des réunions du Conseil.

(Surface à rénover : environ 30 000 m²)

De l'échange de vues consécutif, il y a lieu de retenir que :

Madame la Présidente interroge les intervenants au sujet du site au Verlorenkost, à hauteur de l'ancien Laboratoire de l'État. Elle souhaite obtenir confirmation de son statut patrimonial, si le site est effectivement classé. Elle relève en outre que d'autres services de l'État y sont actuellement installés, notamment un service du ministère de l'Éducation nationale et de la Jeunesse

chargé de l'accompagnement de situations familiales sensibles, et s'interroge sur le maintien ou le devenir de ces activités. Elle demande enfin si les bâtiments annexes présents sur le site, dont l'ancienne école de police et des logements occupés notamment par des artistes, relèvent du même périmètre foncier.

En deuxième lieu, elle pose une question relative à la Coque, en s'enquérant des dispositions prévues afin de garantir, dans la mesure du possible, la continuité de l'exploitation durant les travaux de rénovation. Elle souligne les difficultés particulières liées à des infrastructures telles qu'une piscine et demande si des solutions de relocalisation temporaire sont envisagées, et à quel niveau de responsabilité ministérielle ces aspects sont pris en charge, en particulier s'agissant du ministère des Sports.

Elle aborde ensuite le projet relatif à l'ECCL, notant que la modernisation annoncée semble pouvoir être réalisée dans un délai relativement court et sans nécessiter d'études d'une ampleur comparable à d'autres projets, et sollicite des précisions à cet égard.

Enfin, elle revient sur la recherche d'un terrain destiné à l'implantation d'administrations, voire de ministères, en lien avec l'accueil des personnes sollicitant une protection internationale. Elle demande si des discussions sont déjà engagées à ce sujet, si la mission confiée consiste essentiellement à identifier des opportunités foncières au sein du portefeuille existant, ou s'il est également fait appel aux communes susceptibles de proposer des terrains appropriés.

Le représentant du ministère indique, en ce qui concerne le projet de l'ECCL, que le calendrier est particulièrement contraint. Il précise que, si une mise en exploitation est prévue pour 2029, les travaux doivent impérativement être achevés en 2028, ce qui confère à ce dossier un caractère d'urgence. Il souligne que des offres sont d'ores et déjà disponibles et insiste sur la nécessité d'obtenir dans les meilleurs délais les autorisations requises afin de pouvoir engager les travaux. Il ajoute que les services s'emploient à réaliser uniquement ce qui est strictement faisable dans les délais impartis, afin de garantir la finalisation du projet dans les temps.

S'agissant de la recherche de terrains, notamment dans le cadre du processus de sélection (« screening »), il précise que les démarches sont activement en cours. Il indique qu'une solution provisoire devra, en tout état de cause, être mise en service dès l'année prochaine, parallèlement à la recherche d'une implantation définitive répondant à l'ensemble des exigences fonctionnelles. Il relève qu'alors que l'implantation était initialement envisagée dans le périmètre de la Ville de Luxembourg, cette contrainte ne s'applique plus à ce stade, l'accessibilité du site demeurant toutefois un critère essentiel. Il conclut en indiquant que plusieurs pistes sont actuellement à l'étude, sans qu'aucune ne soit encore suffisamment aboutie pour être rendue publique, tout en soulignant l'implication active des services compétents en charge de l'immigration dans ce processus.

Le représentant du ministère indique, s'agissant du projet relatif à la Coque, qu'il convient à ce stade d'évaluer de manière réaliste l'ampleur des travaux à réaliser et leurs conséquences sur le fonctionnement de l'infrastructure. Il souligne qu'il ne lui paraît pas envisageable, à l'heure actuelle, de garantir un maintien intégral des activités durant toute la durée des travaux. Il précise

qu'une analyse approfondie devra être menée une fois l'ensemble des données disponibles et qu'il sera alors nécessaire de se concerter avec les acteurs compétents, tant au niveau de la Coque que du ministère des Sports, afin d'examiner les modalités d'organisation et les éventuelles solutions de relocalisation temporaire pour certaines activités. Il ajoute qu'il est prématuré, à ce stade, de formuler des conclusions définitives et indique que le projet s'inscrira très vraisemblablement dans une mise en œuvre par phases, compte tenu de son caractère de longue durée.

Abordant ensuite le site du Verlorenkost, il confirme que l'ancien bâtiment du Laboratoire de l'État bénéficie d'une protection au niveau communal. Il précise que ce bâtiment est destiné à accueillir l'IMPA et que les travaux y ont d'ores et déjà débuté, les opérations préparatoires et les travaux principaux ayant été lancés au mois de septembre. Il indique par ailleurs que d'autres projets sont en cours sur le site, notamment le réaménagement de l'ancien Musée de la Police, situé boulevard de l'Avranches, en vue d'y installer le Service de protection du Gouvernement, les travaux préparatoires ayant également commencé.

S'agissant du terrain sur lequel se trouvent les anciennes casernes, il précise qu'un groupe de travail associant notamment les ministères du Logement et de la Culture examine actuellement l'affectation future de l'ensemble du secteur. Il indique que l'option privilégiée consisterait à destiner cette zone au logement, dans le cadre d'une consultation rémunérée, afin de permettre la réalisation de nouvelles unités d'habitation. Il ajoute que certaines parties du site relèveraient du domaine communal et que des discussions sont toujours en cours, notamment quant à la conservation éventuelle de certains éléments, en particulier les façades, dans le respect des exigences patrimoniales. Il précise qu'une fois le projet devenu plus concret, il conviendra d'examiner la relocalisation des services actuellement présents sur le site.

Madame la Présidente exprime son incompréhension face au classement patrimonial du site dans un contexte de crise aiguë du logement. Elle souligne le potentiel exceptionnel du site pour la création de logements, rappelant que cette perspective avait déjà été évoquée il y a plus de dix ans. Elle insiste sur la nécessité de dépasser le stade des études et des discussions et d'aboutir à des décisions concrètes, estimant que le maintien de bâtiments inoccupés, en raison de contraintes de classement excessives, ne contribue pas à répondre aux besoins urgents en matière de logement.

Madame Mandy Minella (DP) remercie Madame la Présidente et indique que sa question a été en partie anticipée. Elle souhaite néanmoins obtenir des précisions concernant la Coque, évoquant les projets de rénovation, d'aménagement et de modernisation annoncés. Elle s'interroge plus particulièrement sur l'existence de possibilités d'extension de l'infrastructure, compte tenu du succès rencontré par la Coque tant sur le plan sportif que culturel, et demande si de telles extensions sont envisagées à ce stade.

Madame la Ministre répond que cette question devra être examinée, tout en précisant qu'elle ne relève pas directement de la mission du service des Bâtiments publics. Elle souligne que de nombreux acteurs sont concernés, y compris la commune, et qu'une concertation élargie est nécessaire. Elle rappelle que le rôle de l'ABP consiste avant tout à réaliser les études, à procéder aux analyses techniques requises et à évaluer l'impact des travaux en termes de calendrier. Elle ajoute que les interventions devront être réalisées

par phases et qu'il conviendra, en parallèle, de planifier les solutions de relocalisation éventuelles, tout en précisant que l'extension ne constitue pas l'objet principal du projet en cours.

Madame la Présidente revient sur la question, demandant si un mandat spécifique, émanant par exemple du ministère des sports, pourrait être confié à l'ABP afin d'examiner également les possibilités d'extension, notamment au regard des terrains environnants susceptibles d'être mobilisés.

Le représentant du ministère précise que toute étude relative à une éventuelle extension nécessiterait effectivement un mandat formel des ministères compétents. Il indique que, s'agissant de la situation foncière, les possibilités sont très limitées, le seul terrain encore disponible étant le parking existant, auquel s'ajoutent quelques parcelles de faible superficie, ne permettant pas d'envisager une extension d'envergure. Il souligne que le projet actuellement soumis porte exclusivement sur la rénovation du site existant, l'objectif prioritaire étant de remettre à niveau le patrimoine bâti afin de répondre aux exigences actuelles en matière de technique et de sécurité. Il conclut en précisant que l'accord sollicité concerne uniquement la réalisation des études de rénovation et qu'aucun mandat relatif à une extension n'est couvert par le projet en l'état.

Monsieur Meris Sehovic (déi gréng) aborde en premier lieu le projet de nouveau commissariat régional à Esch-sur-Alzette, appelé à s'implanter à proximité du futur hôpital du Sud. Il souligne que ce secteur de la ville connaît et connaîtra d'importantes transformations, avec la réalisation simultanée de plusieurs projets structurants, notamment le campus de santé. S'il se félicite de la création d'un commissariat moderne au bénéfice de la ville et de la région, il attire toutefois l'attention sur les enjeux de mobilité et de stationnement sur ce site. Il relève que les différents projets ont été conçus de manière largement autonome et plaide en faveur d'une approche concertée et globale, notamment en matière de mutualisation des infrastructures de stationnement, afin d'éviter des capacités excédentaires inutilisées. Il demande dès lors des précisions quant au calendrier du projet et à l'échéance prévisible de sa mise en service. Il interroge également sur l'avancement du projet de rénovation et de modernisation du commissariat existant du boulevard Kennedy, récemment évoqué lors de la présentation du budget du ministère de l'Intérieur, et souhaite connaître les délais envisagés.

S'agissant ensuite du Fonds d'investissement public scolaire, il constate que les projets présentés concernent essentiellement des travaux de rénovation ou d'extension de lycées existants, sans qu'aucune nouvelle construction ne figure parmi les grands projets d'infrastructure. Au regard des besoins pressants en matière de capacités scolaires dans l'enseignement secondaire, il s'interroge sur l'absence de nouveaux lycées dans la planification actuelle et demande si de tels projets sont envisagés, que ce soit par l'ABP ou par d'autres acteurs, estimant que les projets existants, bien que pertinents individuellement, demeurent insuffisants pour répondre à la pénurie de locaux.

Il aborde ensuite la question de la structure de filtrage (« screening »), également évoquée récemment en commission parlementaire de l'Intérieur. Il rappelle que des crédits importants sont prévus pour l'aménagement et l'exploitation d'une structure provisoire, alors qu'un bâtiment définitif est annoncé à l'horizon 2029. Il exprime le souhait d'obtenir davantage d'informations sur le programme de construction, notamment quant à la nature

de la structure envisagée, à son degré d'ouverture ou de fermeture, ainsi qu'aux conditions d'accueil et de rétention des personnes concernées. Il s'interroge par ailleurs sur la pertinence de l'investissement dans une infrastructure provisoire coûteuse, compte tenu de la réalisation programmée d'un site définitif à moyen terme.

Enfin, il évoque le projet de la maison du Luxembourg à Bruxelles, et s'enquiert des modalités de collaboration avec les autorités locales belges, notamment en matière d'autorisations de construire. Il se réfère à la situation institutionnelle actuelle de la région de Bruxelles-Capitale et aux conséquences budgétaires sur les chantiers environnants, en particulier dans le quartier Schuman, et demande si ce contexte est susceptible d'avoir un impact sur la planification du projet luxembourgeois. Il sollicite également un éclairage sur les différences pratiques entre la conduite de projets à l'étranger et sur le territoire national.

Madame la Présidente précise que l'ABP agit sur mandat des autres ministères et qu'elle n'est pas compétente pour définir le contenu détaillé des programmes, notamment en ce qui concerne les politiques relatives aux personnes demandant une protection internationale. Elle souligne que les questions portant sur la nature précise des dispositifs, leur organisation ou leur finalité relèvent de la responsabilité des ministres sectoriels concernés et non de la ministre chargée des bâtiments publics, dont le rôle consiste à assurer la mise en œuvre des projets qui lui sont confiés. Elle indique que l'ABP assume ainsi une fonction d'exécution et de coordination technique, sans être à l'origine des orientations politiques ou des mandats.

Le représentant du ministère indique, au sujet du commissariat régional d'Esch-sur-Alzette, que le projet s'insère dans un secteur urbain en profonde mutation et nécessite, à ce stade, l'adoption d'un accord portant sur la réalisation d'études. Il précise que les aspects de mobilité et d'insertion urbanistique sont intégrés à ces travaux préparatoires et que le programme est déjà coordonné. Il ajoute que la question du stationnement a fait l'objet d'échanges, notamment avec le projet du futur parking du Südspidol, afin de couvrir les besoins spécifiques de la police sur site, y compris par la création d'un sous-sol et d'accès routiers nouveaux. Il souligne toutefois qu'il est prématuré de se prononcer sur un échéancier précis avant le démarrage effectif du chantier.

S'agissant du commissariat du boulevard Kennedy, il précise qu'il est maintenu en raison de son implantation stratégique à proximité de la gare. Il indique que la modernisation est engagée et que les travaux débutent l'année prochaine pour s'achever en 2029, la mise en service étant prévue à la même échéance.

Abordant ensuite la question de la structure de filtrage (« screening »), il précise que l'affirmation selon laquelle un bâtiment définitif serait opérationnel en 2029 ne correspond pas à la réalité. Il explique que, dans le cadre du pacte européen, les États membres se sont engagés à mettre en œuvre ces dispositifs dès l'année prochaine. C'est dans ce contexte que le ministère de l'Intérieur a sollicité des crédits afin d'adapter un bâtiment existant, permettant une mise en service opérationnelle à la mi-année prochaine. Il souligne que cette solution provisoire est indispensable, le calendrier et les procédures nécessaires à la réalisation d'un bâtiment définitif — identification du terrain, définition du programme, autorisations et éventuelles reclassifications — rendant irréaliste toute mise en service à court ou moyen terme.

Enfin, au sujet de la Maison du Luxembourg à Bruxelles, il indique que les procédures d'autorisation à l'étranger ne constituent pas une exception notable et précise qu'il s'agit d'une rénovation de l'existant, relevant de simples déclarations de travaux. Il estime que la situation autour du quartier Schuman n'est pas susceptible d'influer sur le projet.

Monsieur Marc Goergen indique que le site de la Police à Remerschen prévoit environ 500 postes de travail susceptibles d'être occupés dans des bureaux. Il relève toutefois que la Police signale régulièrement un manque de surfaces administratives — distinctes des besoins strictement commissariaux — et s'interroge dès lors sur la prise en compte de ces besoins. Il demande en outre comment, dans le projet envisagé, les exigences élevées de sécurité de la police pourront être garanties dans un immeuble susceptible d'accueillir également d'autres usagers, en particulier par la séparation effective des zones sécurisées et des zones ouvertes au public.

Il formule enfin une critique quant au projet « Structure de filtrage des ressortissants de pays tiers », estimant que le dossier transmis demeure insuffisamment défini et documenté pour permettre un examen parlementaire sérieux dans le cadre actuel, consacré à des projets concrets.

Madame la Présidente souligne pour sa part que l'ABP agit sur mandat et fait preuve de transparence en informant la commission, même lorsque les éléments ne sont pas encore finalisés, notamment faute de site définitivement arrêté.

Madame la Ministre confirme que la démarche vise précisément à obtenir l'accord pour lancer des études et analyses, tout en poursuivant parallèlement la recherche de terrains. Elle considère légitime d'en débattre à ce stade afin de ne pas retarder la préparation du projet jusqu'à l'identification d'un site.

Le représentant du ministère précise encore que les surfaces administratives prévues à Remerschen ne sont pas encore affectées définitivement, la Police étant en cours d'évaluation de ses besoins. Il ajoute que l'expérience montre qu'il est possible, dans des bâtiments partagés avec d'autres administrations, d'assurer une séparation claire entre zones publiques et zones sécurisées, et indique que les services disposent en la matière d'un savoir-faire éprouvé.

Monsieur Yves Cruchten (LSAP) constate que les projets présentés concernent principalement des extensions ou des rénovations d'établissements scolaires existants, notamment à Dudelange, Mamer et Clervaux, et s'interroge sur l'absence d'une vision d'ensemble concernant les besoins futurs en infrastructures scolaires. Il demande à quel moment le gouvernement présentera un état des lieux global, intégrant les besoins à moyen et long termes, ainsi qu'une planification stratégique permettant de déterminer où des extensions sont suffisantes et où de nouveaux établissements doivent être construits, faisant référence au plan sectoriel des lycées. Il exprime le sentiment que l'approche actuelle demeure fragmentaire et insuffisante pour répondre à la pénurie de capacités dans l'enseignement secondaire.

Il interroge ensuite la ministre sur l'état d'avancement du projet de lycée sportif à Mamer, annoncé l'année précédente, et demande si un dépôt législatif a déjà eu lieu. Il soulève également la question de projets de commissariats de police qui ne figurent pas sur la liste présentée, car leur coût est inférieur au seuil retenu, citant notamment des projets envisagés à Rédange ou dans le cadre

d'une coopération entre les communes de Bascharage et Pétange. Il suggère qu'une présentation globale de ces projets soit organisée en commission afin d'assurer une information complète des députés.

Madame la Ministre répond qu'elle n'est pas en mesure de présenter un concept global des infrastructures scolaires, cette compétence relevant d'un autre département ministériel. Elle souligne toutefois que de nombreux projets ont été engagés récemment, citant notamment Junglinster, Bonnevoie, Clervaux et Ettelbruck. Elle confirme que les projets du lycée sportif de Mamer et de l'école internationale de Mondorf seront prochainement soumis au Conseil de gouvernement. Elle rappelle que le pays connaît une croissance continue et que les besoins en infrastructures scolaires sont importants, tout en précisant que son rôle consiste essentiellement à assurer l'exécution des projets qui lui sont confiés.

Monsieur Cruchten propose qu'une réunion conjointe soit organisée avec les ministres compétents afin de discuter spécifiquement du plan sectoriel des lycées.

Madame la Présidente indique que cette demande relève de la commission compétente en matière d'aménagement du territoire et d'éducation et invite les députés concernés à saisir cette commission afin d'interpeller le ministre en charge.

Madame Francine Closener (LSAP) intervient pour souligner la nécessité de clarifier les responsabilités en matière de plan sectoriel des lycées et exprime le souhait qu'un échange commun permette de mettre fin aux renvois de compétence entre ministres.

Enfin, le représentant du ministère précise, concernant les commissariats de police, que plusieurs projets sont en cours dans le cadre d'une réorganisation territoriale et de regroupements d'unités, ces dossiers relevant de la compétence du ministre de l'Intérieur.

Monsieur Jeff Engelen (ADR) pose une question concernant le projet de rénovation de la représentation luxembourgeoise à Bruxelles. Il s'interroge sur l'étendue exacte du périmètre concerné, le nombre de bâtiments composant le site et la surface totale à rénover. Il demande si l'ensemble des bâtiments est concerné ou si certaines parties sont louées ou exclues du projet.

Madame la Ministre répond que le site regroupe à la fois la Représentation permanente auprès de l'Union européenne et l'Ambassade et se compose de sept bâtiments. Elle précise que l'ensemble est ancien et nécessite une rénovation complète. Elle indique qu'en raison de la prochaine présidence luxembourgeoise du Conseil de l'Union européenne, une relocalisation temporaire devra être envisagée afin de permettre les travaux, tout en précisant que l'intégralité du site n'appartient pas à l'État.

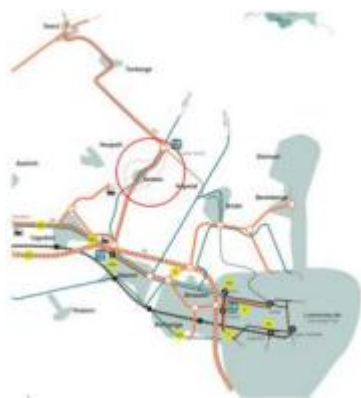
Concernant le projet de l'internat Lycée Edward Steichen à Clervaux, Monsieur Emile Eicher (CSV) s'interroge sur l'abandon éventuel de l'option consistant à utiliser un ancien hôtel acquis par l'État à proximité de la gare, offrant selon lui une capacité importante et nécessitant moins de travaux. Il exprime des réserves quant aux contraintes techniques du site retenu, notamment en raison de la topographie, et demande si l'acquisition de l'hôtel est définitivement écartée.

Il élargit son propos au plan sectoriel des lycées, rappelant que les hypothèses initiales ont rapidement été dépassées par la croissance démographique et estimant que ces outils de planification devraient être révisés plus régulièrement afin de mieux refléter la réalité. Il formule enfin une suggestion visant à soutenir le site de loisirs et de pédagogie de Lullange, qu'il décrit comme un projet de grande qualité méritant un appui accru.

Le représentant du ministère indique que, postérieurement à la préparation du projet d'internat à Clervaux, l'Hôtel des Nations a effectivement été acquis. Il précise toutefois que le projet en cours n'a pas été interrompu, les études se poursuivant afin de ne pas retarder la programmation du site, d'autant plus que d'autres besoins ont été identifiés par le ministère des Finances. Il reconnaît les défis techniques liés au terrain, tout en affirmant que ceux-ci sont intégrés à la réflexion et ne constituent pas un obstacle à la poursuite du projet.

C) Administration des ponts et chaussées - Fonds des Routes

1) Contournement de proximité Kehlen



Le corridor de la N12, qui s'étend dans la région à l'ouest du lac de la Haute-Sûre jusqu'à la vallée de Mamer, a été défini comme une des régions à étudier plus en détail concernant les défis de la mobilité future dans le cadre du PNM 2035. La route nationale N12 en constitue l'axe principal de transport vers la Ville de Luxembourg. Au sud, une étude régionale du PNM 2035 devra trouver une réponse cohérente à plusieurs défis, notamment autour de la localité de Kehlen.

Le contournement est raccordé à chaque route qu'il croise. Il fait ainsi office de route non seulement pour « les autres » qui sont de transit, mais également pour les résidents de la localité qui souhaitent se rendre dans un quartier voisin. Ce contournement permettra un apaisement permanent du centre de la localité, favorisant ainsi l'usage de la mobilité douce et, par la réduction du trafic motorisé, la mobilité active.

Le projet contribuera aux objectifs suivants :

- la restructuration du réseau routier autour de Kehlen qui permettra un délestage du trafic en évitant le trafic parasite de poids lourds venant de l'A7 et un trafic routier supplémentaire dans la traversée de Keispelt/Meispelt ;
- un guidage du trafic « radial » de provenance N12 <-> Luxembourg-Ville vers l'A6 et les P+R projetés à l'approche de la ville ;
- une restructuration du réseau routier autour de Kopstal/Bridel, visant à réduire le trafic transitaire à destination de Luxembourg-Ville, Strassen, Bereldange, ainsi qu'une amélioration de la circulation des bus entre Quatre-Vents, Kopstal et Rollingergrund ;
- le guidage conséquent et direct vers l'A6 renforcée sur les échangeurs Windhof, Mamer/Capellen et Bridel.

Les coûts y afférents sont estimés supérieurs à 30 millions d'euros.

2) Déviation de la N7 Hoscheid-Dickt/Hosingen



Dans le cadre de la décision du Conseil de gouvernement de prioriser la sécurité routière sur la N7, et de ne pas retarder les projets actuels, mais de les optimiser, la nécessité de contourner la localité de Hoscheid-Dickt fut reconnue. Le tronçon entre Hoscheid-Dickt et Hosingen étant un des plus chargés, un projet routier pourrait constituer un atout pour fluidifier le trafic et serait un avantage majeur en termes de planification de mobilité.

Le délestage du centre de localité présente plusieurs atouts pour les riverains, une meilleure sécurité à l'intérieur de la localité, une qualité de vie améliorée par moins de trafic et moins de bruit. Le tronçon concerné par la déviation de la N7 serait d'environ 2,7 km.

Les coûts pour ce projet sont estimés être supérieurs à 30 millions d'euros.

3) OA 7012 – Pôle d'échange Echternach

Dans le cadre de la valorisation de la ville d'Echternach, un concept de mobilité a été élaboré, prévoyant une adaptation aux contraintes de l'intermodalité. De cette manière, plusieurs modes de transport pourront être enchaînés et reliés via des pôles de mobilité multimodaux, incluant notamment des structures P+R. Une nouvelle zone d'activités économiques dite « Schmatzoacht » est également prévue proche de la zone d'activités économiques « Henri Tudor », permettant d'accueillir différentes sociétés et entreprises.



Un pôle d'échanges sera aménagé pour établir une jonction par les transports publics entre la ville d'Echternach, ses périphéries et les zones d'activités.

Le projet du pôle de mobilité se divise en quatre volets principaux :

- l'aménagement d'une gare routière avec 10 arrêts/quais de bus et 6 quais d'attente ;
- l'aménagement d'un pôle d'échanges et d'un parking public intégré dans l'application « P+R CFL » avec une capacité d'environ 400 emplacements ;
- l'aménagement d'un parking non public avec une capacité d'environ 1 200 emplacements, incluant deux passerelles reliant le pôle d'échanges avec la Z.A.E « Schmatzoacht » ;
- la construction d'un bâtiment administratif.

La réalisation du pôle d'échanges se fera en plusieurs phases successives dont la première constitue la construction de la gare routière.



Les autres volets seront réalisés à la suite de la gare routière et suivant une chronologie établie dans le cadre d'un master plan global, élaboré en étroite collaboration avec les différents acteurs concernés. Le défi architectural consiste à intégrer ce pôle d'échanges dans l'environnement existant, vu la présence à proximité d'une chapelle et d'une zone résidentielle existante et sujette à être potentiellement étendue.

Les coûts relatifs au projet sont estimés supérieurs à 30 millions d'euros.

4) OA 7018 – Pôle d'échange et P&R Midfield/Luxembourg-Sud

Le plan national de mobilité PNM2035 prévoit la possibilité d'enchaîner plusieurs modes de transport, autrement dit l'intermodalité, qui revêtira une importance primordiale pour de nombreux déplacements. Les différents réseaux de transport ne doivent pas être planifiés de façon indépendante, mais à partir de leurs points de contact, c'est-à-dire les arrêts de transports en commun. Ils seront dès lors reliés via des pôles d'échanges multimodaux, permettant un rabattement sur le train, les lignes de bus ou encore le tram.

Entre le quartier de la Cloche d'Or au Ban de Gasperich et la rue des Scillas, l'opportunité se propose de développer les surfaces situées entre les voies ferrées et l'autoroute A3, nommées Midfield. Situé à proximité du pôle d'échange multimodal de Howald, cette zone pourra profiter de façon optimale de l'arrivée du tram et du développement



multimodal des réseaux de transports. La planification des infrastructures et du quartier sera guidée par un esprit intégratif, cohérent et coordonné. Dès lors, la conception des infrastructures est poursuivie dans la philosophie du PNM2035, en se basant sur les éléments déjà programmés ou réalisés, dont la fonction servira davantage à la nouvelle cohérence d'ensemble. Un nouveau P&R souterrain remplacera le P&R du centre douanier existant et complètera l'offre multimodale du pôle d'échange Howald en permettant aux usagers le rabattement sur le train, le bus ou encore le tram. Différentes options seront à étudier.

Les coûts estimés relatifs à ce projet seront supérieurs à 30 millions d'euros.

5) N11 - Réaménagement de l'échangeur à Gonderange

L'objectif du projet est de réaménager l'échangeur à Gonderange de manière à relier et sécuriser les flux piétons du côté Nord et Sud de Gonderange, sans interrompre la fluidité de la N11. La route nationale sera abaissée et un passage à dénivelé séparera les flux en conflit. Le passage sera composé d'une partie médiane en tranchée couverte complétée au Nord et au Sud par des trémies. Au-dessus de la tranchée couverte, il est prévu d'aménager un giratoire qui reprend les bretelles ralliant la route nationale et qui distribue les flux soit vers la rue du Village du côté Sud, soit vers le côté Nord de la route nationale. La continuité des flux piétons est assurée en reliant les trottoirs dans la zone avec des passages piétons au niveau du giratoire.

Une piste cyclable longeant le haut de la trémie est également prévue. Elle peut être raccordée à un projet ultérieur longeant la N11 en direction de Junglinster. Par ailleurs, l'arrêt de bus « Stohlbuer » qui se situe sur la N11E au niveau de la jonction N11E-rue Stohlbour sera déplacé et réalisé en encoche en vue d'éviter de potentielles remontées de files vers le giratoire projeté et la voie d'insertion de la bretelle sur la route nationale.



Le projet présente 4 variantes :

- La variante 1 représente la variante de base à partir de laquelle découlent les variantes 2, 3 et 4 qui seront développées par la suite. Le niveau d'implantation du giratoire correspond au niveau existant de la route nationale. Ceci permet de se raccorder à la rue du Village et aux bretelles d'une façon similaire à la situation existante. Le principe précité induit des caractéristiques géométriques relatives au profil en long de la route nationale qui ne permettent qu'une vitesse maximale autorisée de 50 km/h.
- La variante 2 apporte des changements mineurs au niveau de la vue en plan, avec l'ouverture de la route de Luxembourg vers la N11 au droit de l'aire de rebroussement marquant actuellement la fin de cette impasse. Les différences principales par rapport à la variante 1 se trouvent au niveau du profil en long.
- La troisième variante prévoit de relever le niveau du giratoire. Ceci permet de modifier le profil en long de la route nationale d'une manière plus conséquente et de prévoir ainsi des rayons verticaux et des pentes en adéquation avec une vitesse de 70 km/h.
- La variante 4 reprend le niveau d'implantation du giratoire défini pour la variante 3. La géométrie de la N11 reste inchangée par rapport à la variante précédente. Le raccord de la rue du Village (N11D) est désaxé par rapport à la variante précédente et la rue ne suit plus le trottoir existant.

Le coût d'investissement de ce projet est estimé être inférieur à 30 millions d'euros.

6) CR106 Kleinbettingen - Suppression PN85

Les passages à niveau représentent un risque considérable pour tous les usagers de la route, avec des conséquences généralement désastreuses en cas d'accident. C'est pourquoi ils doivent être supprimés dans la mesure du possible. Voici pourquoi le démantèlement du passage à niveau PN85 à Kleinbettingen a été étudié par la Division de la Voirie de Luxembourg de l'APC.



D'un point de vue géographique du trafic et de l'urbanisme, la construction de l'ouvrage de croisement à niveau ne fonctionne qu'en dehors de la localité. Il en résulterait également une réduction significative du volume de trafic à

Kleinbettingen en raison de la déviation qui en découlerait de la part significative de trafic de transit indiquée dans l'étude de faisabilité réalisée par les CFL en 2021.

Sur la base de cette étude de faisabilité, un avant-projet sommaire des trois variantes retenues a été mandaté au bureau d'études et se trouve en cours de finalisation.

La suppression du PN85 sur le chemin repris CR106 à Kleinbettingen s'intègre dans la liste des passages à niveau qui se trouvent sur l'un des axes assez fréquentés reliant le sud-ouest à l'ouest du pays, quasiment en parallèle à la frontière belgo-luxembourgeoise. Le PN85 croise trois voies ferrées au niveau du CR106 et se trouve juste à côté de la gare ferroviaire de Kleinbettingen, d'où les longues phases des barrières fermées.

Les variantes 1 et 2 se distinguent notamment par le pont nécessaire pour la traversée à niveau de la voie ferrée Luxembourg-Arlon. Pour la variante 1, la traversée supplémentaire d'une réserve naturelle (article 17) nécessite la construction d'un viaduc d'une longueur d'environ 280 m, alors que pour la variante 2, un pont d'une longueur de seulement 25 m est nécessaire pour la traversée des voies ferrées, mais il faut traverser une zone de protection de l'eau potable.

La variante 3 décrit l'utilisation de la rue des Champs comme contournement du PN85. En raison de la largeur insuffisante dans la section déjà aménagée (5,50 m selon RASSt de 2006) et de l'incompatibilité avec l'affectation à l'habitat dans le PAG de la commune en raison de la part significative de trafic de transit indiquée dans l'étude de faisabilité pour les CFL en 2021, cette variante n'a pas été étudiée sur le plan graphique.

Le coût d'investissement de ce projet est estimé être inférieur à 30 millions d'euros.

7) CR134 Suppression PN71 à Wecker-Gare

Toujours dans l'esprit de supprimer les passages à niveau à cause du danger qu'ils posent pour les utilisateurs des routes, le démantèlement du passage à niveau PN71 du CR134 à Wecker a été étudié.

Plusieurs variantes régionales et locales ont été analysées en phase d'étude de faisabilité. Toutefois, sur base de l'envergure d'un contournement du village de Wecker ainsi que de l'impact environnemental sur plusieurs kilomètres ont mené à la conclusion de se concentrer



sur l'une des variantes locales, plus précisément à l'emplacement entre le passage à niveau actuel et la gare de Wecker. Un passage à l'endroit actuel du passage à niveau à la gare de Wecker est réalisable d'un point de vue géographique et d'un point de vue d'acquisition des terrains. La gare bus, à côté de la gare ferroviaire, devra aussi être complètement réaménagée, due au nouveau tracé du CR134 et à la bifurcation au cul de sac.

Un avant-projet sommaire des variantes locales retenues a été mandaté sur base de l'étude de faisabilité.

Le PN71 croise deux voies ferrées au niveau du CR134, axe routier principal reliant les communes de Betzdorf, Biwer, Manternach et Mertert, et se trouve juste à côté de la gare ferroviaire de Wecker, résultant en de longues phases de barrières fermées.

Les variantes 3 et 3a se distinguent notamment par la méthode de franchissement des voies ferrées. La variante 3 prévoit un passage supérieur, tandis que la variante 3a prévoit un passage inférieur des voies ferrées. La création d'un passage supérieur entraînerait la construction d'un viaduc avec des rampes d'accès longues et raides, ce qui ne s'est pas révélé comme un bon choix.

Une analyse plus approfondie de la variante 3a a mené à 4 sous-variantes se distinguant par des méthodes différenciées de l'intégration de la mobilité douce, conforme PMR.

Le coût d'investissement risque de dépasser 15 millions d'euros.

8) CR325 Aménagement Draufelt – Mecher



Actuellement, le CR325 est dans un état vétuste et un réaménagement est absolument nécessaire. La route présente de nombreuses fissures et crevasses en sens longitudinal de l'axe de la chaussée qui proviennent de plusieurs affaissements du corps de chaussée.

Ces affaissements sont dus, d'après des études géotechniques du sol, à un soubassement en mouvement. En reconstruisant les zones touchées avec de la terre armée depuis le fond stable et en réaménageant la route sur quelques kilomètres, ces mouvements pourront être stabilisés.

Le coût d'investissement estimé de ce projet risque de dépasser 15 millions d'euros.

9) Desserte interurbaine Differdange-Sanem



La nouvelle liaison routière entre Sanem-Gadderscheier et Differdange, connexion directe entre les deux localités et la Zone d'activité Gadderscheier, fait partie de l'étude Kordall et peut être considérée comme épine dorsale du réseau routier primaire de la région du bassin de la Chiers. Elle joue également un rôle important dans le contexte de la restructuration du réseau routier en combinaison avec des mesures d'apaisement conséquentes dans les centres des localités.

Le projet de la liaison interurbaine comporte deux volets. D'une part, le volet voirie, qui inclut la construction de la nouvelle liaison interurbaine de 3 300 mètres de long et de 16 mètres de large. Ce volet prévoit également le réaménagement de la rue Gadderscheier sur une longueur de 1 200 mètres, y compris son raccordement à la future voirie de la desserte

interurbaine, permettant une optimisation géographique de la desserte du site Kronospan.



D'autre part, le volet « Ouvrages d'art » traite la construction d'un passage souterrain nécessaire pour la suppression d'un passage à niveau. L'ouvrage est composé d'un cadre et de deux trémies d'une longueur de 20 mètres et de 17 mètres de largeur.

Le coût d'investissement de ce projet est estimé inférieur à 30 millions d'euros.

10) Port de Mertert : Extension Luxport quai nord – Renforcement quai nord

La darse du Port de Mertert, constituée notamment des quais nord et sud, est l'élément principal permettant le transbordement de marchandises industrielles qui sont transportées par voie fluviale de et vers le territoire luxembourgeois.



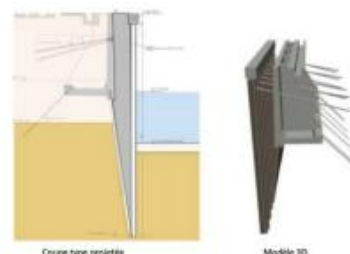
Les quais ont été construits dans les années 1960 et sont fondés avec des pieux MV et des tirants d'ancrage Bauer. L'état de ces installations ne peut pas être déterminé avec précision, car ceux-ci se situent à environ 15 mètres en dessous du niveau du quai. Les murs du quai sont constitués de palplanches et d'un mur en béton armé en forme de L, conçu pour

pouvoir supporter des charges stockées de 1,7 tonnes par mètre carré, ce qui ne convient plus aux besoins actuels. Il est nécessaire d'envisager une consolidation voire une reconstruction des murs des quais, afin de pouvoir assurer leur fonction en toute sécurité.

Un projet pilote a été réalisé pour permettre un renforcement partiel du mur de quai sur une longueur de 125 mètres conçu pour des charges de 3,5 tonnes par mètre carré entre 2015 et 2016. Ce renforcement n'a pas pu satisfaire aux besoins escomptés, ce qui a abouti au choix d'un renforcement d'envergure de l'ensemble du quai nord.

Le quai nord fait 800 mètres de long et a une hauteur de service de 11 mètres, dont environ 4 mètres situés sous le niveau de l'eau. Le projet prévoit le placement le placement d'un nouveau rideau de palplanches devant le mur actuel, qui sera ancré par des tirants d'ancrage afin d'obtenir une augmentation significative de la capacité de charge du mur de quai et d'éviter le risque de défaillance de l'installation de quai existante.

Le rétrécissement de la darse portuaire par l'introduction d'un nouveau mur est acceptable. En effet, les bateaux ne procèdent qu'à l'accostage sur le mur du quai. Ensuite, ils peuvent naviguer en marche arrière jusqu'à l'aire de giration pour y faire demi-tour.



Les coûts relatifs à ce projet sont estimés être inférieurs à 30 millions d'euros.

11) Port de Mertert : Réhabilitation du mur de quai sud au Port de Mertert

Outre la reconstruction du mur de quai nord, un second projet prévoit le placement d'un nouveau rideau de palplanches devant le mur du quai sud au Port de Mertert. De plus, il est également prévu de renouveler les réseaux d'approvisionnement et les surfaces de circulation, afin de répondre aux exigences normatives et techniques en vigueur. Les réseaux de multitubulaires, les conduites d'eau et/ou d'eau d'incendie, les conduites d'assainissement et les conduites d'eaux usées devront être renouvelés. Finalement, il est prévu d'assainir et de renouveler totalement les surfaces de circulation suivant l'utilisation prévue.



Les coûts pour ce projet sont estimés être inférieurs à 30 millions d'euros.

12) OA 1456 – Passerelle de la Haute-Sûre

À ce jour, le « Pont Misère », le barrage de Bavigne, le barrage d'Esch/Sûre et le « Pont flottant » à Lultzhausen sont les seuls points de franchissement du lac de la Haute-Sûre. La randonnée « Circuit du Lac », d'une longueur de 43,5 km, est ainsi subdivisée en deux parties : une partie ouest de 27 km et une partie est de 16,5 km.



Le projet de la Passerelle de la Haute-Sûre vise à connecter les pistes cyclables projetées PC18, venant d'Insenborn, et PC23, traversant Baschleiden, en reliant les deux côtés du lac de la Haute-Sûre. Le projet permettra d'interconnecter le réseau des pistes cyclables nationales, de subdiviser le circuit du lac, et de rendre les différentes sections du circuit plus accessibles au public.

Afin de réaliser cette liaison, un ouvrage de franchissement devra être construit pour permettre de traverser le lac. Le projet de la passerelle de la Haute-Sûre, désigné ci-après OA1456, prévoit la construction de cet ouvrage.

Le projet inclut, en supplément de la conception et de la construction de l'OA1456, la réalisation de la liaison de 3 km entre la PC18 et l'OA1456, ainsi que celle de 3,4 km entre la PC23 et l'OA1456. Dans le cadre du projet, il est prévu que les chemins forestiers, utilisés comme accès au chantier, seront remis en état et renforcés après l'achèvement de la construction de l'OA1456.

Il est estimé que le coût d'investissement de ce projet sera inférieur à 30 millions d'euros.

13) OA 7112 – Pôle d'échange Leudelange-Nord

L'interaction entre les deux 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. Les deux pôles se voient confrontés au défi de garantir une offre de mobilité durable qui évolue au même rythme que le développement urbain.

L'autoroute multimodale, le tram rapide et le Véloexpresswee le long de l'autoroute A4 étant actuellement en étude, il convient de rallier les différents moyens de transport par des pôles d'échange tout au long du trajet, permettant ainsi non seulement le rabattement sur d'autres moyens de transport, mais aussi la collecte des habitants du couloir A4 en les transportant de façon durable entre les régions. Le premier pôle d'échange sur cet axe est prévu à Leudelange-Nord et offrira à ce stade les infrastructures de repli entre les modes de transport du bus et du tram, ainsi que la mobilité active comme le vélo et les piétons.



Le coût d'investissement de ce projet est estimé être inférieur à 30 millions d'euros.

14) OA 7113 – Pôle d'échange Pontpierre



Dans le même contexte que le pôle d'échange Leudelange-Nord, un second projet vise la création d'un pôle d'échange sur le même axe à Pontpierre. Il offrira les infrastructures de repli entre les modes de transport du bus et du tram, ainsi que de la mobilité active comme le vélo et les piétons.

Le coût d'investissement de ce projet est estimé être inférieur à 30 millions d'euros.

15) OA 7114 - Pôle d'échange Foetz

Le troisième projet dans le même cadre que les pôles d'échange à Leudelange-Nord et Pontpierre est le pôle d'échange à Foetz. À l'instar des autres pôles d'échange, l'accent sera également mis sur la multimodalité, en se focalisant sur le bus et le tram, ainsi que la mobilité active.



Le coût d'investissement de ce projet est estimé être inférieur à 30 millions d'euros.

De l'échange de vues consécutif, il y a lieu de retenir que :

À titre liminaire, Madame la Présidente indique qu'à la demande du groupe LSAP, une réunion conjointe des commissions de l'Aménagement du territoire et de l'Éducation nationale s'est tenue le 25 mars 2025 et a porté sur le plan sectoriel des lycées. Elle invite les députés à consulter l'enregistrement de cette

séance, les réunions étant diffusées et conservées en vidéo, afin d'adresser ensuite, le cas échéant, des questions au ministre compétent.

Monsieur Cruchten répond que cette réunion n'a pas apporté les clarifications attendues et réitère la demande d'éléments plus concrets sur ce dossier.

Ensuite, Monsieur Cruchten formule plusieurs questions relatives à des projets d'infrastructures de mobilité. Il s'enquiert tout d'abord du projet à Kleinbettingen, confirmant que la suppression du passage à niveau implique la construction d'une nouvelle voirie et demande des précisions sur le tracé retenu. Il interroge ensuite sur le calendrier de réalisation de la passerelle projetée au-dessus du lac de barrage et souhaite connaître l'horizon temporel envisagé.

Il aborde par ailleurs les pôles d'échange de Leudelange, Wickrange et Foetz, relevant le manque d'espace disponible pour accueillir de manière optimale les différentes formes de mobilité, notamment les bus et les parcs de stationnement destinés à favoriser l'intermodalité. Il s'interroge sur l'opportunité d'implanter ces infrastructures sur des sites offrant davantage de capacité foncière.

Enfin, il questionne la procédure et les prochaines étapes du projet de desserte interurbaine Differdange-Sanem, et demande quelles seront les suites concrètes après l'accord sollicité.

Le directeur de l'APC répond que, pour Kleinbettingen, le projet en est encore au stade de l'étude de faisabilité, plusieurs variantes de tracé étant actuellement analysées, ce qui ne permet pas de fixer un échéancier précis à ce stade. Concernant la passerelle, il précise que si la procédure de financement est relativement simple, le projet se situe en zone Natura 2000 et nécessite dès lors des évaluations environnementales et des concertations avec les autorités compétentes. Il indique que, sans apparaître irréalisable, le projet doit encore être étudié tant sur le plan technique que sur celui de la sécurité des usagers.

S'agissant des pôles d'échange, il souligne que leur implantation s'explique par l'existant et par la volonté de rapprocher le tram des zones d'activités fortement fréquentées, malgré des contraintes d'espace héritées de choix d'aménagement antérieurs. Il précise que des solutions complémentaires, telles que la création d'un parc de stationnement de grande capacité à Mondercange, sont envisagées afin d'améliorer l'intermodalité.

Enfin, concernant la desserte interurbaine Differdange–Sanem, il indique que le projet s'inscrit dans une planification progressive et concertée avec les autres ministères concernés, notamment en lien avec le développement des zones d'activités et la création de nouveaux accès routiers, dont un futur échangeur sur l'A13 destiné à mieux accueillir le trafic, y compris les poids lourds.

Madame la Présidente, Corinne Cahen, est désignée rapporteur du dossier.

Monsieur Meris Sehovic salue la présence, dans la liste des projets, d'un nombre important de pôles d'échange et de mobilité, qu'il considère comme essentiels au développement de la multimodalité et à la transition des usagers vers les transports publics. Il souligne toutefois, dans la continuité des observations précédentes, certaines interrogations relatives aux pôles situés le long de l'A4, en particulier celui de Pontpierre. Il relève que, malgré les travaux déjà engagés sur l'échangeur, aucun stationnement supplémentaire ne semble

prévu dans le cadre du pôle d'échange et s'interroge sur l'absence de solutions de parcage, compte tenu du fait que les zones d'habitation se situent à une certaine distance et impliquent un trajet à pied. Il précise toutefois qu'il ne remet pas en cause l'arrêt en tant que tel, ni la logique qui le sous-tend, mais souhaite attirer l'attention sur la question de l'accessibilité depuis les quartiers résidentiels. Il demande notamment si l'acquisition de places de stationnement dans le centre commercial voisin est envisagée ou si des alternatives sont prévues. Il conclut en exprimant son soutien appuyé aux projets de modernisation du port de Mertert, qu'il qualifie d'infrastructures stratégiques d'importance majeure pour le pays.

Le directeur de l'APC répond qu'aucune création de parkings n'est prévue sur le site de Pontpierre, en raison des contraintes spatiales importantes et des difficultés déjà existantes liées à la circulation des bus autour du rond-point. Il précise que les simulations de trafic ne prévoient pas non plus de stationnement à cet endroit et que ni l'État ni les gestionnaires publics n'envisagent l'acquisition de places de parking dans le centre commercial voisin.

Madame la Ministre complète en soulignant que l'objectif prioritaire consiste à rapprocher le tram des lieux d'activité et d'emploi. Elle rappelle que le site concerné accueille de nombreux travailleurs ainsi que des équipements publics tels qu'un établissement scolaire et une maison de soins, et que le développement du tram vise précisément à réduire la dépendance à la voiture individuelle et à désengorger les axes autoroutiers. Elle confirme enfin qu'aucune création ou acquisition de parkings n'est prévue à ce stade dans le cadre du projet de pôle d'échange.

Monsieur Marc Goergen relève que la suppression envisagée de la sortie de Sanem est compréhensible au regard des risques, en particulier lors des manœuvres de tourne-à-gauche où la visibilité est insuffisante. Il s'inquiète toutefois de la capacité de l'échangeur appelé à reprendre le trafic, qu'il juge déjà saturé, et demande si des aménagements complémentaires sont prévus afin d'éviter un report de congestion vers la collectrice, situation qu'il qualifie de dangereuse, notamment à proximité du tunnel.

Il aborde ensuite le projet de Pontpierre, destiné à améliorer la desserte en transports publics (tram, bus) du centre commercial, et soulève la question du financement. Il estime que le contribuable ne devrait pas supporter seul le coût d'une infrastructure profitant directement à un acteur privé. Il attire également l'attention sur la problématique du stationnement, considérant qu'un dispositif sans solution de parcage public risque d'avantager le centre commercial, notamment par la commercialisation de places de parking, et plaide pour un modèle de stationnement de type « park&ride » accessible ou gratuit.

Le directeur de l'APC répond que la suppression de l'échangeur de Sanem est compensée par la réalisation d'un nouvel échangeur à « Hanebësch », relié au CR175A via une liaison dédiée. Il précise que cet aménagement, conçu avec des rampes de type « turbo », vise à reprendre la fonctionnalité de l'échangeur supprimé tout en améliorant la sécurité routière sur l'A13, et indique que les mesures compensatoires sont en cours de réalisation.

S'agissant des coûts liés au raccordement à Pontpierre, il indique qu'un raccordement supplémentaire au giratoire a été réalisé en lien avec un projet privé, dont les coûts ont été supportés par ce dernier dans le cadre d'une permission de voirie.

Madame la Ministre souligne enfin que sa priorité consiste à renforcer la multimodalité et à permettre aux usagers de rejoindre, en transports publics, les lieux où ils vivent et travaillent. Concernant Pontpierre, elle indique que le projet répond notamment à une demande de la commune et vise, avant tout, à favoriser un report modal de la voiture vers le tram, sans exclure que des évolutions ultérieures puissent intervenir.

Monsieur Emile Eicher se félicite de la présence de plusieurs projets dans la région Nord, tout en exprimant des réserves quant au projet de déviation entre Hoscheid-Dickt et Hoscheid. Il regrette que le périmètre étudié ne couvre pas l'ensemble du tronçon jusqu'au rond-point de Hoscheid, alors même que cette approche globale avait été évoquée avec les autorités locales. Il souhaite que l'étude soit étendue à l'ensemble du tracé concerné. Il aborde ensuite l'état dégradé de la route entre Troisvierges et Mecher, soulignant les glissements de terrain constatés et la nécessité de mesures de stabilisation. Il plaide pour que les travaux envisagés intègrent une réflexion sur l'aménagement d'une piste cyclable plus accessible, de préférence en fond de vallée, afin de favoriser un usage touristique et familial, tout en tenant compte des contraintes géotechniques.

Le directeur de l'APC indique que l'étude relative à la déviation sera poursuivie dans un périmètre élargi, tout en rappelant que toute extension du projet implique des implications financières. Il reconnaît les difficultés techniques liées à l'aménagement d'une piste cyclable dans un contexte de vallée étroite, mais confirme que des alternatives seront examinées au niveau régional, tout en soulignant le caractère urgent des travaux de sécurisation de la voirie existante.

Monsieur Eicher interroge ensuite le gouvernement sur l'évolution du projet de tram rapide vers le Sud, relevant que le tracé initialement envisagé a été modifié afin d'intégrer davantage d'arrêts intermédiaires. Il demande si le surcoût annoncé inclut également les pôles d'échange projetés.

Le directeur de l'APC explique que le concept initial du tram rapide, conçu en 2018 comme une liaison directe, a évolué afin de mieux desservir les zones intermédiaires. Il précise que ces adaptations, évaluées par Luxtram, entraînent un allongement modéré du temps de parcours, jugé acceptable au regard des bénéfices en matière d'accessibilité et de report modal. Il indique que les coûts spécifiques des pôles d'échange feront l'objet d'études ultérieures.

Madame la Ministre précise que les pôles d'échange présentés constituent précisément l'objet des études sollicitées et que leurs coûts ne pourront être déterminés qu'après l'adoption de la motion correspondante.

Enfin, Monsieur Polidori s'interroge sur les modalités techniques de la passerelle projetée au-dessus du lac de barrage, notamment quant à son accessibilité pour les cyclistes.

Le directeur de l'APC répond que la passerelle, conçue avec un gabarit de trois mètres, permettra le croisement des cyclistes et des piétons. Il précise que la structure fera l'objet de calculs dynamiques garantissant la sécurité des usagers, et qu'elle est bien destinée à être utilisée par les vélos, tout en rappelant que de légères oscillations sont inhérentes à ce type d'ouvrage suspendu.

Monsieur Jeff Engelen intervient au sujet de la N7 et souligne l'importance de disposer d'un calendrier clair pour les travaux de sécurisation. Il insiste sur la nécessité d'anticiper, dès cette phase, les aménagements de raccordement éventuels, afin d'éviter la multiplication de chantiers successifs et les perturbations répétées pour les usagers. Il se réfère à des exemples antérieurs où des connexions routières ont été réalisées avec un décalage temporel important et plaide pour une planification coordonnée, notamment si un rond-point ou un autre ouvrage devait être envisagé dans le secteur de Hoscheid-Dickt.

Madame la Ministre répond que, dans le cadre de l'accord relatif à la sécurisation de la N7, les aspects connexes sont également étudiés. Elle indique que l'APC travaille activement à la préparation du chantier et précise que le projet est divisé en trois lots, dont le premier pourra être mis en adjudication dans des délais rapprochés.

Le directeur de l'APC complète en indiquant que des mesures préparatoires ont déjà été engagées, notamment sur le plan environnemental, en concertation avec les autorités compétentes. Il précise que l'appel d'offres pour le premier lot est prévu en janvier et que le démarrage des travaux est envisagé avant la période estivale, les phases suivantes devant s'enchaîner progressivement.

En conclusion, Monsieur Engelen réitère sa demande visant à ce que tout aménagement complémentaire éventuel soit intégré dès la phase actuelle de sécurisation, afin de garantir la cohérence du projet et d'éviter des interventions ultérieures redondantes.

Le représentant du ministère assure enfin que les travaux seront conçus de manière à garantir leur fonctionnalité durable et à éviter toute incohérence ultérieure.

D) Fonds Belval

1) La Halle des Soufflantes

En 2023, la Halle des Soufflantes est transférée du Ministère de la Culture au Ministère de la Mobilité et des Travaux publics. Le Fonds Belval est chargé de développer un programme de construction et un projet de réhabilitation. Ce dernier pourra se décliner suivant différents scénarios, tenant compte non seulement des enjeux de la réhabilitation de la Halle, mais également de son rôle dans le contexte urbain de Belval, de son devenir et des enjeux qu'elle représente à une échelle territoriale plus vaste.



Le bâtiment de la centrale date de 1910 et est composé de deux halles similaires (halle des soufflantes et halle des génératrices) reliées de façon continue par une nef centrale. Agrandi une première fois en 1919, puis une seconde fois en 1939, le bâtiment nécessite des mesures de sécurisation et de restauration qui s'avèrent nécessaires pour sa future réutilisation.

2) Extension du Lycée Bel-Val et Centre pour le développement intellectuel (construction modulaire)

Le Lycée Bel-Val a ouvert ses portes en 2011. Il est situé dans le parc Belval sur le territoire de la commune de Sanem, entre le Centre sportif en construction à l'est et la future École Européenne Agréée à l'ouest.



Le Ministère de l'Éducation nationale sollicite une extension du lycée pour répondre aux besoins croissants au niveau de la formation pour éducateurs. Dans ce contexte, il a également demandé d'étudier une extension pour accueillir 288 élèves supplémentaires.

Outre l'extension du lycée, le Ministère a également demandé d'implanter un bâtiment provisoire pour accueillir le Centre pour le développement intellectuel (CDI). Des locaux pour 72 élèves sont envisagés, pour remplacer la structure actuellement située à Belvaux et dans l'attente d'un projet définitif.

La possibilité d'implanter les deux bâtiments sur le terrain existant du Lycée Bel-Val est en étude.

De l'échange de vues consécutif, il y a lieu de retenir que :

Monsieur Yves Cruchten demande des clarifications concernant le projet relatif au Centre de compétences pour le développement intellectuel, en particulier sur le caractère provisoire de la construction envisagée.

La directrice du Fonds Belval explique que le centre occupe actuellement un bâtiment à Sanem que la commune doit récupérer. Dès lors, une solution transitoire s'impose. Elle précise que le ministère de l'Éducation nationale prévoit, à plus long terme, la réalisation de deux centres de compétences définitifs à Belval, selon un programme beaucoup plus vaste, mais que ce projet ne pourra aboutir avant 2030–2032. La structure provisoire vise ainsi à couvrir la période intermédiaire, à compter de fin 2026, afin d'assurer la continuité des activités.

Monsieur Cruchten s'interroge sur l'opportunité d'un investissement significatif pour une infrastructure temporaire et demande si les besoins du projet définitif sont d'ores et déjà connus, exprimant la crainte que le provisoire ne s'inscrive dans la durée.

La directrice du Fonds Belval précise que le projet définitif porterait sur une surface d'environ 12 000 m² et comprendrait des infrastructures complémentaires, notamment sportives et de restauration, tandis que la solution provisoire se limite à l'accueil de 72 élèves, sans équipements annexes, et se concentre exclusivement sur des salles de classe.

Madame la Présidente intervient pour souligner que des constructions provisoires peuvent s'avérer durables et utiles à long terme, citant l'exemple du site du Geesseknäppchen, qui a permis d'absorber temporairement plusieurs établissements scolaires successifs. Elle exprime le souhait que la structure provisoire soit conçue de manière qualitative et évolutive.

Madame la Ministre conclut en indiquant que la solution envisagée repose sur une construction modulaire, susceptible d'être démontée et réinstallée sur un autre site, offrant ainsi une flexibilité accrue pour répondre à d'éventuels besoins futurs.

5. Divers

La commission parlementaire adresse à M. Engelen ses meilleurs vœux à l'occasion de son départ à la retraite.

Procès-verbal approuvé et certifié exact
--