



CHAMBRE DES DÉPUTÉS
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Dossier consolidé

Débat d'orientation 7397

Débat d'orientation sur le financement des grands projets d'infrastructure réalisés par l'Etat

Date de dépôt : 24-01-2019

Liste des documents

Date	Description	Nom du document	Page
	Résumé du dossier	Résumé	<u>3</u>
24-01-2019	Déposé	7397/00	<u>6</u>
07-02-2019	Commission de la Mobilité et des Travaux publics Procès verbal (05) de la reunion du 7 février 2019	05	<u>17</u>
04-02-2019	Commission de la Mobilité et des Travaux publics Procès verbal (04) de la reunion du 4 février 2019	04	<u>20</u>
31-01-2019	Commission de la Mobilité et des Travaux publics Procès verbal (03) de la reunion du 31 janvier 2019	03	<u>29</u>
12-02-2019	« Grands projets d'infrastructure de l'Etat »	Document écrit de dépôt	<u>37</u>

Résumé

N° 7397
CHAMBRE DES DEPUTES
Session ordinaire 2018-2019
DEBAT D'ORIENTATION
sur le financement des grands projets d'infrastructure
réalisés par l'État

* * *

PAPIER DE DISCUSSION

RESUME

Afin d'optimiser le suivi financier des grands projets d'infrastructure réalisés par l'État et de renforcer les droits de participation et de contrôle de la Chambre des Députés, la Commission du Contrôle de l'exécution budgétaire a décidé en 2006 une nouvelle procédure à suivre en matière de préparation et de présentation de nouveaux projets d'infrastructure dépassant le seuil de 7,5 millions d'euros. Ensuite, en 2009, ce seuil a été levé à 10 millions d'euros. La liste des nouveaux projets d'infrastructure doit ainsi être soumise à l'approbation de la Chambre des Députés permettant par ce biais l'imputation des dépenses pour frais d'études à charge des divers fonds d'investissement. La Commission du Contrôle de l'exécution budgétaire doit quant à elle garantir le suivi financier de chaque projet dépassant le coût de 10 millions d'euros. Pour tout projet dépassant les 40 millions d'euros, une loi spéciale de financement devra être élaborée.

La liste des projets d'infrastructure soumis à l'approbation de la Chambre des Députés est :

1. Projets du Fonds d'investissements publics administratifs

Administration des contributions directes, Luxembourg

Construction d'une nouvelle Tour de contrôle au Findel

2. Projets du Fonds d'investissements publics scolaires

Extension du Lycée Technique d'Esch-sur-Alzette

Extension de l'École européenne, Luxembourg-Kirchberg

3. Projets du Fonds d'investissements publics sanitaires et sociaux

Unité de psychiatrie spéciale judiciaire, Schrassig

Centre socio-éducatif de l'État, Schrassig

Centre socio-éducatif de l'État, Dreibern

4. Article budgétaire 51.4.72.023 (pavillons modulaires préfabriqués)

Luxembourg Institute of Health (LIH), Luxembourg

5. Projets du Fonds des Routes

A7 - Couloir pour bus entre Waldhaff et Kirchberg

N11 - Couloir pour bus entre Gonderange et Waldhaff

N11 - Réaménagement de la traversée de Junglinster

N10/E29/N11 - Voie de délestage à Echternach

A1 - Réaménagement de l'échangeur Senningerberg

Boulevard du Hoehenhof

Voie de délestage et raccordement ZAE-CR102 avec réaménagement échangeur A6 Capellen

Réaménagement A4/B4 et avenue du Geesseknäppchen

« Nouvelle N4 » et routes étatiques dans le cadre du développement de la friche Arbed-Schifflange

A4 - Voie pour tram rapide, BAU et covoiturage, échangeurs et couloir écologique Leidelengerbesch entre Foetz et Leudelange

N1 - Prolongement Tram Findel Kalchesbréck

N6 - Ligne de Tramway route d'Arlon

N22 / CR304 - Axe de desserte / voie de délestage à Redange

N7 / CR115 / CR306 - Reconfiguration de carrefours dans le contexte de la Z.A. « um Rouscht » à Bissen

N7 / CR377 - Carrefour Këppenhaff avec accès Z.A. Fléibur

N7- Carrefour dénivelé à Lipperscheid

N10 - Redressement Machtum-Ahn-Hëttermillen et PC3

OA 788 - Élargissement du viaduc « Passerelle » pour piste cyclable

A13 / OA 1084 - Bowstring Schifflange

A13 / OA 1219 - Tunnel Markusberg : Assainissement de la zone de gonflement

Pôle d'échange Gare Centrale, Luxembourg

Extension du Park & Ride Frisange

N7 / CR123 - Suppression PN24 et PN24A à Pettingen

N13 - Contournement Dippach-Gare avec suppression PN5

6. Projets du Fonds du Rail

Pôle multimodal Howald – Bâtiment administratif

7397/00

N° 7397**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2018-2019

DEBAT D'ORIENTATION**sur le financement des grands projets d'infrastructure
réalisés par l'Etat**

* * *

PAPIER DE DISCUSSION

(7.2.2019)

La Commission de la Mobilité et des Travaux publics se compose de : M. Carlo Back, Président-Rapporteur ; Baum, M. François Benoy, M. Dan Biancalana, M. Frank Colabianchi, M. Yves Cruchten, M. Félix Eischen, M. Jeff Engelen, M. Marc Goergen, M. Max Hahn, M. Marc Hansen, M. Aly Kaes, M. Marc Lies, M. Marco Schank, M. Serge Wilmes, Membres

*

I. ANTECEDENTS

Afin d'optimiser le suivi financier des grands projets d'infrastructure réalisés par l'État et de renforcer les droits de participation et de contrôle de la Chambre des Députés, la Commission du Contrôle de l'exécution budgétaire a décidé en 2006 une nouvelle procédure à suivre en matière de préparation et de présentation de nouveaux projets d'infrastructure dépassant le seuil de 7,5 millions d'euros. Ensuite, en 2009, ce seuil a été levé à 10 millions d'euros. La liste des nouveaux projets d'infrastructure doit ainsi être soumise à l'approbation de la Chambre des Députés permettant par ce biais l'imputation des dépenses pour frais d'études à charge des divers fonds d'investissement. La Commission du Contrôle de l'exécution budgétaire doit quant à elle garantir le suivi financier de chaque projet dépassant le coût de 10 millions d'euros. Pour tout projet dépassant les 40 millions d'euros, une loi spéciale de financement devra être élaborée.

*

II. TRAVAUX PARLEMENTAIRES

Conformément à cette procédure, la Commission de la Mobilité et des Travaux publics a examiné, au cours des réunions du 31 janvier et du 4 février 2019, la liste des projets d'infrastructure suivants à soumettre à l'approbation de la Chambre des Députés.

Lors de la réunion du 31 janvier 2019, elle a nommé Monsieur Carlo Back Rapporteur du débat. Elle a adopté le projet de papier y afférent au cours de sa réunion du 7 février 2019.

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

1. Projets du Fonds d'investissements publics administratifs*Administration des contributions directes, Luxembourg*

Il s'agit d'un projet de rénovation, d'assainissement et de réaménagement des immeubles n°45 (Administration des Contributions directes) et n°43 (ancienne adresse du Bureau des Passeports) au Boulevard Roosevelt à Luxembourg-ville.

Le bâtiment actuel de la Direction des Contributions directes ne répond plus aux besoins et exigences de l'administration. D'un côté, la surface est insuffisante en vue d'une augmentation de l'effectif d'environ 25% au courant des prochaines années et, de l'autre côté, la configuration des lieux ne permet pas de créer une séparation entre les zones réservées au personnel et les zones accessibles au public. En conséquence, le projet prévoit la mise à disposition de l'immeuble adjacent, nommé « Bâtiment Zürich », afin de répondre aux besoins de l'administration et de développer un site unique pour les principaux services de la Direction, conformément aux exigences de sécurité et de confidentialité des dossiers fiscaux traités. Le volume du bâti est d'environ 19.600 m³ pour une surface brute d'environ 5.400 m².

Construction d'une nouvelle Tour de contrôle au Findel

Le Luxembourg ne dispose actuellement que d'une seule tour de contrôle pour le trafic aérien dont les équipements hautement techniques arrivent en fin de vie. Il s'avère donc nécessaire pour des raisons de sécurité et opérationnelles de construire une 2e tour, notamment aussi pour des raisons de redondance. L'Administration de la Navigation Aérienne (ANA) analysera les différentes options possibles pour son implantation, qui doivent répondre à différents critères stricts afin de garantir le contrôle de la piste et de l'espace aérien sans entraver le travail journalier des contrôleurs, notamment lors de la phase chantier pour la nouvelle tour. Le volume et la surface restent actuellement non-définis.

2. Projets du Fonds d'investissements publics scolaires

Extension du Lycée Technique d'Esch-sur-Alzette

Le développement du pôle de l'informatique et des sciences (« FutureHub ») par le Lycée Technique d'Esch-sur-Alzette rend nécessaire l'augmentation du nombre de salles de classe et de salles informatiques. Ainsi, le projet de l'extension du Lycée Technique d'Esch-sur-Alzette comporte sept salles de classe, cinq salles informatiques, trois salles pour la section « Informatique et Communication » et un Cybercafé. Cette extension aura un volume d'environ 14.300 m³ et sera implantée perpendiculairement au bâtiment actuel du lycée, sis 32, rue Henri Koch à Esch-sur-Alzette.

Extension de l'Ecole européenne, Luxembourg-Kirchberg

Afin de faire face à l'augmentation constante du nombre d'élèves, le projet concerne la possibilité d'extension d'un des blocs du bâtiment primaire pour un volume brut d'environ 16.500 m³ afin d'y aménager de nouvelles salles de classe sur le terrain actuel de l'École européenne I, qui se situe au Boulevard Konrad Adenauer à Luxembourg-Kirchberg.

3. Projets du Fonds d'investissements publics sanitaires et sociaux

Unité de psychiatrie spéciale judiciaire, Schrassig

Dans le cadre de la réforme de l'Administration pénitentiaire, il est prévu de créer une unité de psychiatrie spéciale judiciaire (UPSJ) destinée à l'hébergement et aux soins des personnes déclarées pénalement irresponsables et à la prise en charge des personnes condamnées qui souffrent de problèmes psychiatriques dont la gravité de la maladie ne permet pas de prodiguer les soins nécessaires au sein du Centre pénitentiaire (CPL). Les anciens logements de service du CPL seront démolis pour pouvoir y construire avec une surface brute d'environ 2.000 m² un nouveau bâtiment pour les besoins de l'UPSJ. Ce bâtiment comprendra, outre les locaux thérapeutiques, les éléments suivants : réception, locaux visiteurs, chambres, studio, sanitaires, salles de bain, salle à manger, séjour, soft-cell, locaux pour le personnel, installations techniques, logistique, buanderie, stockage.

Centre socio-éducatif de l'Etat, Schrassig

Il s'agit d'un double projet qui combine la rénovation des bâtiments actuels et l'extension du centre par la construction d'un nouveau bâtiment dans le jardin entre le bâtiment principal du Centre Socio-Educatif de l'Etat (CSEE) et l'ancien château classé monument national. Les bâtiments existants seront

transformés afin de pouvoir abriter toutes les fonctions nécessaires pour répondre aux besoins et aux exigences actuelles du CSEE à Schrassig. Ils intégreront par ailleurs 2 unités à 6 jeunes en « accueil – clearing », tandis que le nouveau bâtiment abritera 3 unités à 6 jeunes en « accueil – intensif ». Pour le site existant, la surface est d'environ 3.900 m² et le volume d'environ 13.500 m³. L'extension vise un volume brut d'environ 6.000 m³ et une surface brute d'environ 1.500 m².

Centre socio-éducatif de l'Etat, Dreibern

Tout comme à Schrassig, le projet de Dreibern prévoit à la fois la rénovation des bâtiments actuels et la construction d'un nouveau bâtiment avec 7 unités d'accueil sur l'ancien terrain de football de la Commune de Wormeldange, afin de pouvoir abriter toutes les fonctions nécessaires pour répondre aux besoins et aux exigences actuelles du CSEE à Dreibern. Il s'agira de 2 unités à 6 jeunes en « accueil – clearing » et de 5 unités à 6 jeunes en « accueil – intensif ». Pour le site existant, la surface est d'environ 4.400 m² et le volume d'environ 15.250 m³. L'extension vise un volume brut d'environ 18.350 m³ et une surface brute d'environ 4.600 m².

4. Article budgétaire 51.4.72.023 (pavillons modulaires préfabriqués)

Luxembourg Institute of Health (LIH), Luxembourg

Le projet vise la construction – pour le LIH – de trois nouveaux pavillons modulaires pour les besoins de l'IBBL (Integrated BioBank of Luxembourg), du LBMCC (Laboratoire Biologie Moléculaire du Cancer) et de la Division de la Radioprotection de l'État, ainsi que la rénovation du pavillon existant du Luxembourg Institute of Health. Le projet prévoit plus précisément la nouvelle construction de trois pavillons modulaires sur une surface d'environ 0,9 ha à côté du CHL sur des terrains de l'État, la rénovation et l'adaptation du pavillon existant, des bureaux et laboratoires adaptés, des salles de réunions, kitchenettes, dépôts, stockage et ateliers, des aménagements extérieurs avec emplacements de parking et – sur demande de la Ville de Luxembourg – des travaux de canalisation/réseaux.

Les travaux de rénovation concernent une surface brute d'environ 1.000 m² et un volume brut d'environ 3.800 m³, tandis que les trois nouvelles constructions modulaires visent un volume brut d'environ 18.200 m³ et une surface brute d'environ 4.900 m². Le volume total du projet sera donc d'environ 22.000 m³ pour une surface d'environ 5.850 m².

5. Projets du Fonds des Routes

A7 – Couloir pour bus entre Waldhaff et Kirchberg

Le présent projet répondra à la demande de créer un couloir pour bus sur l'A7 entre l'échangeur de Waldhaff et le pôle d'échange Luxexpo au Kirchberg, pour éviter notamment le goulot de trafic rencontré entre le tunnel Stafelter et la jonction Grünewald. À part la fluidification du trafic entre les échangeurs, il est prévu d'aménager une voie spéciale pour autobus, à droite des voies normales, qui se sépare du tracé de la grande voirie pour passer à droite du Centre de remisage de LUXTRAM pour ensuite rejoindre la route d'accès et le circuit de la Foire Internationale. Dans ce contexte, la piste cyclable existante sera à déplacer de quelques mètres. Le projet est compatible avec les stratégies environnementales relatives aux zones adjacentes. Le montant des travaux dépassera le seuil des 10 millions d'euros. Ce projet est complémentaire au projet suivant, le couloir pour bus sur la N11 entre Gonderange et Waldhaff.

N11 – Couloir pour bus entre Gonderange et Waldhaff

Le projet d'un couloir pour bus sur la N11 entre Gonderange et l'échangeur Waldhaff constitue un projet important pour l'attractivité des transports en commun sur cet axe. Actuellement, il est envisagé de mettre en œuvre une voie bidirectionnelle réservée aux autobus, située au milieu de la voirie. En fonction des charges de trafic, cette voie pourra être activée soit dans le sens Gonderange-Dommeldange, en heure de pointe matinale, soit en sens inverse lors de l'heure de pointe vespérale. Cette approche permettra d'éviter la construction d'une voie pour bus en chaque direction, mais nécessitera quand-même des élargissements – moins importants – de la chaussée existante. Actuellement, les études de

génie civil ont été déclenchées en vue des demandes d'autorisation et d'éventuelles acquisitions. Ensuite, les volets signalisation et gestion du couloir portant sur la technique, la signalisation et la réglementation et l'exploitation sécurisée seront entamés. Le projet est compatible avec les stratégies environnementales relatives aux zones adjacentes. Le coût du projet dépassera le seuil des 10 millions d'euros et est complémentaire au projet précédent, le couloir pour bus sur l'A7.

N11 – Réaménagement de la traversée de Junglinster

Après la mise en service du contournement de Junglinster en 2015, et à l'instar p.ex. de la N7 dans la vallée de l'Alzette après la mise en service de la dernière partie de la A7 / Route du Nord, il fut décidé de réaménager également la traversée de Junglinster. Ce projet comporte des éléments d'apaisement, notamment avec la mise en œuvre d'un tronçon à vitesse 30 km/h au droit du carrefour Rue de la Gare / Rue du Village, ainsi que l'aménagement de la piste cyclable le long de la N11.

N10/E29/N11 – Voie de délestage à Echternach

Le projet de la voie de délestage à Echternach est basé sur le concept initialement élaboré et présenté en 2011, et affiné depuis. Il se compose de trois éléments : 1) Déplacement, au centre d'Echternach, du carrefour N10/N11 plus en amont, en intégrant la « voie Charly », à réaménager ; 2) Construction d'un nouveau tronçon de route, bypassant la Rue des Remparts ; 3) Construction d'un nouveau tronçon entre la N11, CR366 Rue de Wasserbillig, et la N10, la jonction « Morgenstern ». Cette nouvelle structuration du réseau routier permettra dans la suite l'apaisement de la place du Marché et des rues adjacentes, de la Rue Maximilien ainsi que de la Route de Wasserbillig.

A1 – Réaménagement de l'échangeur Senningerberg

À l'heure actuelle, l'échangeur et la voirie adjacente ne satisfont plus au trafic et le réaménagement de l'échangeur Senningerberg est un des éléments qu'il faudra réaliser à l'approche du pôle d'échanges du Hoehenhof. Les transformations nécessaires sont donc en concordance avec le projet du tram et celui du pôle d'échange, tout en tenant compte des développements dans les zones adjacentes de l'aéroport et du Hoehenhof. Le projet est basé sur un phasage très élaboré et comporte l'adaptation des bretelles côté Sud et la construction des ouvrages enjambant le tram (selon le principe de la voie portée), tout comme le doublement du pont franchissant l'autoroute, avec l'aménagement de parkings d'attente pour bus dans la bretelle Nord-Ouest. Le coût du projet dépassera le seuil des 10 millions d'euros.

Boulevard du Hoehenhof

Le boulevard Hoehenhof fera le lien entre le parvis de l'aéroport, la N1, et la route d'accès « Cargocenter », tout en desservant la zone Est du pôle d'échange. Le boulevard donnera l'assise au tram, circulant entre le pôle d'échange et l'aérogare. Il comportera, outre les voies pour le trafic individuel, les autobus et le tram, également des espaces dédiés à la mobilité active, piétons et cyclistes.

Voie de délestage et raccordement ZAE-CR102 avec réaménagement échangeur A6 Capellen

Sur base de l'étude de trafic Mamer-Kehlen-Koerich, une solution pour délester l'axe de la N6 entre le carrefour Hiereknäppchen et le carrefour de Mamer a été trouvée qui consiste à dévier le trafic provenant de Olm par un nouvel axe de délestage sur le CR102, et à réaménager l'échangeur A6 de Capellen-Mamer. Ceci permettra non seulement d'éliminer de façon définitive la situation accidentogène de l'échangeur existant, mais donnera également la liberté nécessaire aux transports en commun et la mobilité active sur la N6, ainsi libérée de plusieurs carrefours au droit de l'échangeur. Le projet est compatible avec les stratégies environnementales relatives aux zones adjacentes et son coût dépassera le seuil des 10 millions d'euros.

Réaménagement A4/B4 et avenue du Geesseknäppchen

Dans le cadre du développement urbain « Porte de Hollerich », la voirie existante ne pourra plus être maintenue. Il faudra la réaménager en concordance avec les concepts urbanistiques et les struc-

turations prévues du réseau routier, en tenant compte notamment du projet du tram et des concepts de mobilité liés. Le coût du projet dépassera le seuil des 10 millions d'euros.

« Nouvelle N4 » et routes étatiques dans le cadre du développement de la friche Arbed-Schifflange

Le nouveau concept de la hiérarchie du réseau routier dans la région Esch-Schifflange-Belval prévoit non seulement l'apaisement à l'intérieur des localités, mais également l'accès par la pénétrante de Lallange au nouveau projet de développement de la friche de Schifflange. Cette nouvelle cohérence du réseau routier structurant permettra les déclassements conséquents à Esch et à Schifflange, tout comme la réalisation des nouveaux concepts de transports en commun. Le principe de cette nouvelle route, appelée « Nouvelle N4 », sera à affiner lors des études urbanistiques du futur projet de développement. Le coût du projet dépassera le seuil des 10 millions d'euros.

A4 – Voie pour tram rapide, BAU et covoiturage, échangeurs et couloir écologique Leidelengerbesch entre Foetz et Leudelange

Le concept « Modu 2.0 » prévoit une ligne de tram rapide et un itinéraire cyclable « express » entre Luxembourg et Belval. Ce projet d'envergure sera dès lors intégré dans toutes les planifications en cours, tout en veillant à la bonne coordination entre les projets à court et moyen terme et les projets à long terme. Cette coordination est d'autant plus importante au vu des goulots d'étranglement écologiques et urbanistiques du tracé. C'est la raison pour laquelle l'aménagement de la A4 entre Leudelange et Foetz a été revu, afin d'améliorer non seulement la circulation des autobus, mais de favoriser également le covoiturage et de tenir compte du concept de la ligne du tram rapide et de l'itinéraire cyclable « express ».

Actuellement, il est envisagé d'aménager la section de l'autoroute de sorte à disposer d'une voie pour autobus et covoiturage à côté des deux voies de la circulation normale, sans pour autant y rajouter une bande d'arrêt d'urgence (BAU). Il est prévu d'affecter la bande d'arrêt d'urgence, en fonction du trafic, aux transports en commun et au covoiturage, ce qui nécessite néanmoins l'adaptation de la section courante et de l'échangeur de Leudelange car les largeurs disponibles sont insuffisantes.

L'intégration du projet de la ligne de tram et de l'itinéraire cyclable « express » dans le projet d'ensemble sera facilitée par la planification intégrative de l'ensemble. Au droit de l'échangeur de Leudelange, il est prévu d'aménager un passage à faune afin de rétablir le couloir écologique naturel « Leidelengerbësch », interrompu par la construction de l'autoroute A4.

Le coût du projet dépassera le seuil des 10 millions d'euros.

N1 – Prolongement Tram Findel Kalchesbréck

La prolongation de la ligne du tram dans l'axe de la N1 au-delà de l'aérogare constituera une étape supplémentaire de l'extension du réseau et l'actuel terminus sera à redéfinir en conséquence. Une variante allant de pair avec notamment les développements urbains sera à favoriser. Il faudra l'étudier maintenant en vue également du réaménagement de la N1, dont la nécessité augmentera notamment pour favoriser les transports publics.

N6 – Ligne de Tramway route d'Arlon

La prolongation de la ligne du tram le long de l'axe de la N6, route d'Arlon, donnera l'occasion d'en redéfinir la coupe-type, tout en intégrant notamment les besoins en mobilité active (piste cyclable). Plusieurs configurations sont actuellement à l'étude et il faudra notamment profiter des nouveaux développements urbanistiques pour y assurer le dialogue entre l'urbanisme et la mobilité.

N22 / CR304 – Axe de desserte / voie de délestage à Redange

La voie de délestage de Redange sera située en ceinture de l'agglomération et drainera le trafic de transit en dehors de l'agglomération. Actuellement, la Rue Principale ne fonctionne qu'en sens unique. Le projet prévoit également l'aménagement d'une piste cyclable en cohérence avec le réseau planifié.

N7 / CR115 / CR306 – Reconfiguration de carrefours dans le contexte de la Z.A. « um Rouscht » à Bissen

Le développement des zones d'activité autour de la N7 au Roost nécessite également un réaménagement de la N7, ainsi que des carrefours, tout en prévoyant la desserte des futures zones. Le présent projet permettra la fluidification du trafic au carrefour du Roost. Des pistes cyclables sont prévues des deux côtés de la N7 et les arrêts d'autobus seront sécurisés par des aménagements prévus.

N7 / CR377 – Carrefour Këppenhaff avec accès Z.A. Fléibur

La sécurisation du carrefour Këppenhaff est prévue en concordance avec le projet de sécurisation de la N7. Actuellement, il s'agit d'un point dangereux, dont la sécurisation pourra être réalisée même en amont du projet de la N7.

N7 – Carrefour dénivelé à Lipperscheid

L'aménagement du carrefour dénivelé de Lipperscheid est en concordance avec les idées de la sécurisation de la N7 et apportera de plus une sécurisation de la desserte des transports en commun. Comme il s'agit d'un projet ponctuel, celui-ci pourra même être exécuté en amont de la sécurisation de la N7.

N10 – Redressement Machtum-Ahn-Hëttermillen et PC3

Le projet prévoit le réaménagement de la coupe-type de la N10, dont la chaussée, actuellement large d'environ 11 mètres, sera sensiblement réduite, ce qui permettra la mise en place d'une piste cyclable, en l'occurrence la PC3. Pour des raisons de cohérence, ce projet a été fusionné de sorte que le montant dépassera le seuil des 10 millions d'euros bien qu'il soit exécuté en plusieurs lots.

OA 788 – Elargissement du viaduc « Passerelle » pour piste cyclable

Dans le cadre du projet de modernisation du réseau de transport en commun dans la Ville de Luxembourg, les autorités et administrations compétentes ont prévu d'aménager, sur le Viaduc « Passerelle », une voie de bus permettant de circuler dans le sens de la ville vers la gare tout en assurant le maintien des 2 voies de circulation actuelles dans le sens de la gare vers la ville. Cette modernisation prévoit également le maintien et l'amélioration des conditions de circulation en toute sécurité tant des vélos que des piétons sur tout le long de l'ouvrage côté amont, ainsi que le maintien de la circulation des piétons sur le trottoir côté aval. L'élargissement du trottoir côté amont permet de réserver une large bande de 4,50 m à la mobilité douce et de libérer l'espace occupé actuellement par la piste cyclable pour les besoins de la nouvelle voie de bus.

Les travaux sont scindés en 2 phases principales. Phase 1 (délai prévisible : 1 octobre 2018 – fin 2019) : Élargissement de l'ouvrage côté amont (ou Pont Adolphe) pour créer un nouveau trottoir de 4,50 m de large à partager entre les piétons et les cyclistes et pour insérer sur la partie portante du tablier la nouvelle voie de bus.

Phase 2 (délai prévisible : fin 2019 – été 2020) : Remplacement côté aval (ou Pulvermühle) de la corniche et des garde-corps existants afin d'harmoniser l'aspect architectural de l'ouvrage à l'identique du trottoir amont.

Par ailleurs d'autres adaptations sont également nécessaires : Reconstruction des escaliers côté ville et gare, construction de rampes d'accès, changement du revêtement de chaussée et réaménagement du parc côté gare. Afin de limiter au maximum les coupures de circulation, le tablier sera préférablement construit en plusieurs tronçons posés les uns après les autres.

Le budget prévisionnel incluant les travaux, les frais d'études et frais connexes s'élève à 14 millions d'euros TVA comprise.

A13 / OA 1084 – Bowstring Schiffflange

L'ouvrage d'art OA 1084 est un pont en arche de grande envergure sur l'A13 à proximité de la localité de Schiffflange. Le pont portant l'autoroute A13, situé sur le CR168 et les voies CFL à

Schiffange, date de 1992 et se trouve dans un état de dégradation avancé. L'évaluation des diverses campagnes d'inspection a démontré une série de défauts importants qui indiquent une évolution de détérioration anormale et qui mettent en cause la durabilité de l'ouvrage.

Une étude de réhabilitation de l'ouvrage d'art OA 1084 est actuellement en cours. Elle prévoit d'une part la mise en conformité des superstructures, un traitement complet de la protection anti-corrosion de la structure en acier, un remplacement de plusieurs appareils d'appui ainsi qu'un rehaussement de l'ouvrage. Ce rehaussement permet d'une part un remplacement plus simplifié des appuis principaux et d'un autre côté une augmentation du gabarit des voies CFL, qui est actuellement nettement inférieur aux exigences liées au trafic ferroviaire. Un redressement du profil autoroutier d'environ 400 m au total, impliqué par le rehaussement de l'ouvrage, ainsi que la mise à la terre de l'ensemble du pont sont également prévus dans ce projet.

Sur base de l'avant-projet, l'estimation du budget afférent s'élève à 17 millions d'euros TVA comprise.

A13 / OA 1219 – Tunnel Markusberg : Assainissement de la zone de gonflement

Après la mise en service en 2003 du tunnel Markusberg (OA1219) sur l'autoroute A13, des problèmes géologiques sont apparus qui ont eu un impact non négligeable sur les voies de circulation à l'intérieur du tunnel. Lesdits désordres géologiques sont dus aux effets gonflants des couches géologiques contenant du gypse, situées à proximité du portail d'entrée du côté Schengen. Depuis 2006, l'Administration des Ponts et Chaussées a entamé des études afin de pallier au problème précité et des campagnes de mesurages régulières ont été lancées. Dans un premier temps, de légers travaux d'infrastructures ont été réalisés en 2008 au droit de la section concernée du tunnel. Par la suite, les mesurages et inspections ont malheureusement confirmé que le gonflement des couches géologiques n'a pas pu être totalement résolu et que les dispositifs aménagés de prime abord sont arrivés à leurs limites techniques. Par conséquent, plusieurs interventions ponctuelles ont été réalisées permettant de garantir la sécurité des usagers de la route.

Vu l'évolution continue du gonflement des couches géologiques, une étude de variantes d'assainissement a été élaborée qui analyse quatre concepts distincts : dalle sur vide, contre-voûte avec maintien de la voûte actuelle, contre-voûte avec remplacement de la voûte actuelle et section ouverte. L'analyse globale de ces concepts a fait ressortir que la variante prévoyant la construction d'une contre-voûte avec remplacement de la voûte actuelle sur une longueur d'environ 120 mètres est la plus favorable, à la fois du point de vue économique que du point de vue risques et coûts d'entretien futurs.

Le projet se trouve actuellement au stade de l'avant-projet, dans lequel les réflexions entamées pour l'élaboration de l'étude de variantes sont poursuivies et affinées. Les détails constructifs du projet seront élaborés sur base des reconnaissances géologiques/géotechniques complémentaires et des mesurages en cours.

Sur base de l'étude de variantes, une estimation des coûts relative à la variante préférentielle a été effectuée et le budget afférent incluant les frais d'études et connexes s'élève à 21 millions d'euros TVA comprise.

Pôle d'échange Gare Centrale, Luxembourg

Le futur pôle d'échange de la Gare Centrale desservira tous les modes de mobilité terrestre, avec notamment la gare des chemins de fer, l'arrêt du tram, plusieurs gares routières, l'accès pour vélos, etc. Actuellement, il prévu de réaménager à terme la desserte des lignes d'autobus RGTR autour de la Rocade de Bonnevoie et le CR 224, avec des réaménagements conséquents de la voirie.

Extension du Park & Ride Frisange

Le P&R Frisange se situe sur la N3 au passage frontalier entre Frisange et Evrange (France) et plusieurs lignes d'autobus y partent en direction de Luxembourg/Gare, Luxembourg/Centre, Kirchberg (lignes 172 et 323) et en direction du Lycée Belval (ligne 309).

Actuellement le P&R dispose de 260 emplacements et reste toujours surchargé. Afin de pallier au problème de capacité insuffisante d'emplacements, le projet prévoit l'extension du P&R par l'aménagement de deux bâtiments parking supplémentaires. L'étude de faisabilité a analysé six variantes, dont

la variante 3 « Aménagement de deux bâtiments parking à 4 niveaux hors tranchée couverte » a été retenue comme variante préférentielle. Cette variante permet de répondre de manière flexible aux besoins en matière de stationnement par la succession de la réalisation des deux bâtiments parking. Par ailleurs l'analyse de l'aménagement du carrefour juste à côté du P&R est indispensable pour garantir un bon flux du trafic et doit encore être approfondie dans le cadre de l'avant-projet. Les études détaillées des bâtiments parking seront entamées courant 2019 sur base de l'approbation ministérielle.

Sur base de l'étude de faisabilité, une estimation des coûts relative à la variante 3 a été effectuée et le budget afférent incluant les frais d'études et connexes s'élève à 24 millions d'euros TVA comprise.

N7 / CR123 – Suppression PN24 et PN24A à Pettingen

Ce projet de longue date permettra de finaliser l'idée de la suppression des passages à niveau PN24 et PN24A, tout en délestant le trafic du centre de Mersch.

N13 – Contournement Dippach-Gare avec suppression PN5

Ce projet de contournement et de suppression du passage à niveau PN5 devra délester le trafic à Dippach. Le projet est actuellement en attente de finalisation de l'étude géotechnique pour pouvoir estimer plus précisément le budget et pour pouvoir élaborer le dossier de soumission. Le projet dépassera vraisemblablement le seuil des 10 millions d'euros.

6. Projets du Fonds du Rail

Pôle multimodal Howald – Bâtiment administratif

Le projet a pour objet la construction d'un bâtiment administratif au nouveau pôle d'échange Howald et dans les abords immédiats des gares ferroviaire et routière ainsi que du futur arrêt du tram. Ce bâtiment dont la mise en service est planifiée à l'horizon 2023, sera composé de trois sous-sols et de plusieurs niveaux, le rez-de-chaussée se trouvant au niveau du futur arrêt tram Howald. Outre ce bâtiment administratif, le projet inclut également l'aménagement d'espaces extérieurs avec quelque 25 places de stationnement et d'aires de verdure. Le budget total prévisible du projet est de 36 millions d'euros, qui se composent de 26 M€ pour les travaux, de 3,9 M€ pour les études, de 1,5 M€ en honoraires Immobiliers et de 4,6 M€ en imprévus et divers. Le bâtiment comportera entre autres :

- au rez-de-chaussée : un garage à vélos pouvant accueillir quelque 50 vélos et des locaux commerciaux dont l'exploitation sera réglée par un contrat de concession (shop, espace de restauration, bancomat, etc.),
- du 1^{er} au 5^e étage : des bureaux, d'une part pour les CFL au 1^{er} étage, et d'autre part des bureaux pour les besoins de l'État dont les locataires seront retenus par la Commission des loyers,
- au 1^{er} sous-sol : un parking à vélos pouvant accueillir entre quelque 220 vélos et quelque 600 vélos en cas de stationnement à double étage,
- au 2^e sous-sol : des bureaux pour la centrale de surveillance (BMS) des CFL et des surfaces logistiques pour les commerces du rez-de-chaussée,
- au 3^e sous-sol : des locaux techniques.

En juin 2018, le projet a été introduit dans le programme décennal d'investissements à charge du Fonds du Rail pour un montant estimatif de dépenses de 36 millions d'euros et depuis octobre 2018, des études sont en cours pour étudier le potentiel constructible maximal de la parcelle.

*

III. CONCLUSION

La Commission de la Mobilité et des Travaux publics n'a pas d'objection particulière à formuler à l'encontre des différents projets présentés sur la liste des nouveaux projets à soumettre à l'approbation de la Chambre des Députés.

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

Luxembourg, le 7 février 2019

Le Président-Rapporteur,
Carlo BACK

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

05



Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Procès-verbal de la réunion du 07 février 2019

Ordre du jour :

1. 7397 Débat d'orientation sur le financement des grands projets d'infrastructure réalisés par l'État
- Rapporteur : M. Carlo Back

- Présentation et adoption d'un projet de papier de discussion
2. Divers

*

Présents : M. Carlo Back, M. François Benoy, M. Frank Colabianchi, M. Yves Cruchten, M. Jeff Engelen, M. Marc Hansen, M. Aly Kaes, M. Marco Schank, M. Serge Wilmes

M. Marc Angel remplaçant M. Dan Biancalana
M. Laurent Mosar remplaçant M. Marc Lies

M. Louis Reuter, Directeur adjoint de l'Administration des bâtiments publics
M. Henri Werdel, Directeur - Gestion Infrastructure des CFL

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Gilles Baum, M. Dan Biancalana, M. Félix Eischen, M. Marc Goergen, M. Max Hahn, M. Marc Lies

M. David Wagner, observateur délégué

*

Présidence : M. Carlo Back, Président de la Commission

*

1. 7397 **Débat d'orientation sur le financement des grands projets d'infrastructure réalisés par l'État**

Suite à une brève présentation du projet de papier de discussion, ledit projet est adopté à l'unanimité des membres présents.

La commission propose à la Conférence des Présidents de retenir comme temps de parole le modèle 1 tout en accordant 20 minutes au Rapporteur.

2. Divers

Un membre du groupe politique CSV regrette que le projet de loi n°7371 modifiant la loi du 28 avril 2015 relative au réseau cyclable national et aux raccordements de ce réseau vers les réseaux cyclables communaux et la loi du 21 décembre 2009 sur les permissions de voirie et modifiant la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes ait été retiré de l'ordre du jour.

Le Président de la Commission explique que le dossier n'est pas encore prêt et informe que des fonctionnaires du ministère sont en train d'analyser l'opposition formelle émise par le Conseil d'État dans son avis et de chercher une solution adéquate. Le projet sera traité en commission dès qu'il sera prêt.

La Secrétaire-administrateur,
Tania Sonnetti

Le Président de la Commission de la Mobilité et des
Travaux publics,
Carlo Back

04



Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Procès-verbal de la réunion du 04 février 2019

Ordre du jour :

1. 7397 Débat d'orientation sur le financement des grands projets d'infrastructure réalisés par l'État

- Suite de la présentation des projets
2. 7254 Projet de loi portant transposition de la directive 2016/2370 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 modifiant la directive 2012/34/UE en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire ; et abrogeant
 1. la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire ;
 2. la loi du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation ; et
 3. la loi du 3 août 2010 relative à la régulation du marché ferroviaire
- Désignation d'un Rapporteur
- Présentation du projet de loi et examen de l'avis du Conseil d'État
3. Divers

*

Présents : M. Carlo Back, M. François Benoy, M. Dan Biancalana, M. Frank Colabianchi, M. Yves Cruchten, M. Jeff Engelen, M. Marc Goergen, M. Marc Hansen, M. Aly Kaes

M. André Bauler remplaçant M. Max Hahn
M. Eugène Berger remplaçant M. Gilles Baum
Mme Octavie Modert remplaçant M. Marco Schank

M. François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics

M. Tom Weisgerber, M. Jeannot Poeker, Mme Anouk Ensch, Mme Irena Medakovic, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

M. Jean Leyder, directeur de l'Administration des bâtiments publics, M. Louis Reuter, directeur adjoint de l'Administration des bâtiments publics

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Gilles Baum, M. Félix Eischen, M. Max Hahn, M. Marc Lies, M. Marco Schank, M. Serge Wilmes

M. David Wagner, observateur délégué

*

Présidence : M. Carlo Back, Président de la Commission

*

1. 7397 Débat d'orientation sur le financement des grands projets d'infrastructure réalisés par l'État

Les responsables de l'Administration des bâtiments publics présentent leurs projets :

Administration des contributions directes, Luxembourg

Il est confirmé que pour la rénovation du bâtiment historique une priorité sera donnée aux matériaux durables, naturels et recyclables. Vu qu'il s'agit d'un bâtiment historique, ce dernier sera isolé de l'intérieur et non de l'extérieur.. L'Université de Luxembourg apportera son concours quant à la thématique de l'isolation intérieure qui fait actuellement objet d'une étude menée en étroite collaboration avec l'Administration des bâtiments publics

Construction d'une nouvelle Tour de contrôle au Findel

Pourquoi la planification d'une nouvelle tour de contrôle au Findel ? Il est précisé que la technologie de l'actuelle seule tour de contrôle pour le trafic aérien devra être renouvelée et mise à jour. Il est en outre nécessaire d'assurer une redondance. Par conséquent, un téléguidage des opérations de décollage, d'atterrissage et de mouvements au sol par vidéosurveillance par distance, comme tel est par exemple le cas pour l'aéroport de Sarrebruck-Ensheim, n'est pas envisagé au Luxembourg.

Projets du Fonds d'investissements publics scolaires

Extension du Lycée Technique d'Esch-sur-Alzette

La présentation du présent projet ne soulève aucune question.

Extension de l'École européenne, Luxembourg-Kirchberg

La présentation du présent projet ne soulève aucune question.

Projets du Fonds d'investissements publics sanitaires et sociaux

Unité de psychiatrie spéciale judiciaire, Schrassig

Le programme étant établi par le Ministère de la Santé, le présent projet est basé sur une collaboration entre le Ministère de la Santé et le Ministère de la Justice. Le programme détaillé sera encore une fois retravaillé et réexaminé par la direction du CHNP. Actuellement sont prévues une quinzaine de chambres ; ce chiffre pourra néanmoins encore une fois être revu. Plusieurs membres de la commission s'interrogent sur l'emplacement stratégique de cette unité de psychiatrie : Ne serait-il pas recommandé dans l'intérêt de ces personnes, déclarées pénalement irresponsables, de ne pas intégrer l'unité de psychiatrie spéciale judiciaire dans l'enceinte même du Centre pénitentiaire. Ne faudrait-il pas séparer les soins, qui relèvent de la psychiatrie et de la médecine, et l'enfermement et le contrôle, qui relèvent du domaine de la justice ? Monsieur le Ministre, tout en estimant qu'il n'y a pas lieu de perdre de vue que ces personnes ont commis une infraction, estime que les questions soulevées ne relèvent pas de son champ de compétence. Il est proposé d'organiser une réunion jointe avec la Commission de la Justice et la Commission de la Santé afin de clarifier ces points.

Centre socio-éducatif de l'État, Schrassig

Même si le présent projet ainsi que le projet « centre socio-éducatif Dreibern » sont placés sous l'autorité du Ministère de l'Education et de la Jeunesse, ils seront mis en œuvre en étroite collaboration avec le Ministère de la Justice.

Centre socio-éducatif de l'État, Dreibern

Il est précisé qu'une erreur matérielle s'est glissée dans le document de travail : en effet, le projet de Dreibern prévoit à la fois la rénovation des bâtiments actuels et la construction d'un nouveau bâtiment avec 7 unités d'accueil sur l'ancien terrain de football de la Commune de Wormeldange. Il s'agira de 2 unités à 6 jeunes en « accueil - clearing » et de 5 unités à 6 jeunes en « accueil - intensif ». Pour le site existant, la surface est d'environ 4.400 m² et le volume d'environ 15.250 m³. L'extension vise un volume brut d'environ 18.350 m³ et une surface brute d'environ 4.600 m².

Article budgétaire 51.4.72.023 (pavillons modulaires préfabriqués)

Luxembourg Institute of Health (LIH), Luxembourg

La présentation du présent projet ne soulève aucune question.

*

Il est encore retenu que le projet du papier de discussion est à préparer pour la réunion du 7 février 2019.

2. 7254 **Projet de loi portant transposition de la directive 2016/2370 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 modifiant la directive 2012/34/UE en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire ; et abrogeant**
1. la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire ;
 2. la loi du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation ; et
 3. la loi du 3 août 2010 relative à la régulation du marché ferroviaire

Monsieur Carlo Back est désigné comme Rapporteur du projet de loi.

Monsieur le Ministre procède à une brève présentation du projet de loi pour le détail de laquelle il est prié de se référer au document parlementaire 7254⁰.

Ces dix dernières années ont vu l'adoption de trois paquets législatifs sur les chemins de fer qui ont ouvert les marchés nationaux, rendant les chemins de fer, aux yeux de la Commission européenne, plus concurrentiels et interopérables au niveau de l'Union européenne. Or, malgré le développement considérable de l'acquis de l'Union européenne, la part modale du rail dans le transport intra-UE est restée modeste. La directive 2016/2370 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 modifiant la directive 2012/34/UE en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire vise à éliminer les obstacles qui limitent encore l'efficacité des marchés ferroviaires.

Les obstacles qui subsistent, selon la vue de la Commission européenne, sont liés en premier lieu à la difficulté d'accéder au marché des services nationaux de transport de voyageurs. Dans de nombreux États membres, ces marchés sont fermés à la concurrence, ce qui non seulement en limite le développement, mais crée aussi des disparités entre les États membres qui ont ouvert leur marché et les autres.

La plupart des services nationaux de transport de voyageurs, qui ne peuvent pas être fournis uniquement sur des bases commerciales et ont besoin du soutien de l'État, font l'objet de contrats de service public. C'est pourquoi le présent paquet législatif porte aussi sur la mise en concurrence des contrats de service public et d'autres points, tels que la mise à disposition de matériel roulant pour les soumissionnaires potentiels à de tels contrats et les systèmes d'horaire et de billetterie intégrés, lorsqu'ils sont dans l'intérêt des voyageurs.

L'objectif global du quatrième paquet ferroviaire consiste à améliorer la qualité et l'efficacité des services ferroviaires en supprimant les derniers obstacles juridiques, institutionnels et techniques éventuels et en renforçant les performances du secteur ferroviaire et sa compétitivité afin de poursuivre le développement de l'espace ferroviaire unique européen.

À partir de décembre 2019, les entreprises ferroviaires auront le droit d'exploiter des services sur l'ensemble du réseau de l'Union. Par ailleurs, à partir de 2023, les États membres devront procéder à des appels d'offres ouverts à toutes les sociétés européennes du secteur pour les contrats de service publics, excepté les cas dans lesquels l'attribution directe du contrat

de service public est admise.

La commission procède ensuite à l'examen de l'avis du Conseil d'État du 24 juillet 2018. Elle décide de se focaliser sur l'examen des articles ayant soulevés une opposition formelle de la Haute Corporation, à savoir les articles 15, 29, 83 et 2.

Pour garantir la survie économique des entreprises ferroviaires historiques dans les États membres de petite taille, y compris le Grand-Duché de Luxembourg, le Ministère du Développement durable et des Infrastructures, lors de la Présidence luxembourgeoise, a ardemment insisté sur l'insertion de la notion d'« entreprise verticalement intégrée » dans le texte de la directive en question.

Article 15

Le Conseil d'État exprime le souhait d'insérer le bout de phrase « y compris le service de ses emprunts » au paragraphe 1^{er} de l'article 15 du projet de loi sous objet, afin de se conformer complètement à l'article 7^{quinqüies} de la directive (UE) 2016/2370. Dans le même ordre d'idées, le Conseil d'État, sous peine d'opposition formelle, demande aux auteurs du projet de loi de reprendre littéralement la formulation du paragraphe 7 du même article « Le service de ces dettes est assuré séparément ».

La commission propose de reprendre les formulations de la directive (UE) 2016/2370 précitée et de donner à l'article sous examen la teneur suivante :

« **Art. 15.** (1) Les recettes provenant des activités de gestion du réseau de l'infrastructure ne peuvent être utilisées par le gestionnaire de l'infrastructure que pour financer ses propres activités, **y compris le service de ses emprunts**. Le gestionnaire de l'infrastructure peut également utiliser ces recettes pour verser des dividendes aux propriétaires de l'entreprise, à l'exception des entreprises faisant partie d'une entreprise verticalement intégrée et exerçant un contrôle à la fois sur une entreprise ferroviaire et sur le gestionnaire de l'infrastructure.

(2) Le gestionnaire de l'infrastructure n'accorde pas de prêt aux entreprises ferroviaires, que ce soit directement ou indirectement.

(3) Les entreprises ferroviaires n'accordent pas de prêt au gestionnaire de l'infrastructure, que ce soit directement ou indirectement.

(4) Dans le cas d'une entreprise verticalement intégrée, des prêts entre des entités juridiques ne peuvent être accordés et décaissés, et le service des intérêts ne peut être assuré, qu'aux taux du marché et à des conditions représentatives du profil de risque spécifique de l'entité concernée.

(5) Les prêts entre des entités juridiques d'une entreprise verticalement intégrée qui ont été accordés avant le 24 décembre 2016 subsistent jusqu'à leur échéance, pour autant qu'ils aient été contractés aux taux du marché et qu'ils soient effectivement décaissés et que le service des intérêts soit assuré.

(6) Les services éventuels offerts par d'autres entités juridiques d'une entreprise verticalement intégrée au gestionnaire de l'infrastructure sont fournis sur la base de contrats et rémunérés soit aux prix du marché, soit à des prix qui reflètent le coût de production, majorés d'une marge bénéficiaire raisonnable.

(7) Les dettes attribuées au gestionnaire de l'infrastructure sont clairement séparées des dettes attribuées à d'autres entités juridiques au sein

des entreprises verticalement intégrées. ~~Le remboursement~~ Le service de ces dettes est assuré séparément. Cela n'empêche pas que le paiement final des dettes soit effectué par l'intermédiaire de l'entreprise qui fait partie d'une entreprise verticalement intégrée et exerce un contrôle à la fois sur une entreprise ferroviaire et sur le gestionnaire de l'infrastructure, ou par l'intermédiaire d'une autre entité au sein de l'entreprise.

(8) Les comptes du gestionnaire de l'infrastructure et des autres entités juridiques au sein d'une entreprise verticalement intégrée sont tenus de façon à garantir le respect du présent article et à permettre la séparation des comptes et la transparence des circuits financiers au sein de l'entreprise.

(9) Au sein des entreprises verticalement intégrées, le gestionnaire de l'infrastructure tient des registres détaillés de toutes les relations commerciales et financières avec les autres entités juridiques au sein de cette entreprise.

(10) Lorsque des fonctions essentielles de la gestion de l'infrastructure ferroviaire sont exercées par un organisme de tarification et de répartition des capacités indépendant conformément à l'article 52, paragraphe 1^{er}, les dispositions du présent article s'appliquent mutatis mutandis. Les références faites dans le présent article à un gestionnaire de l'infrastructure, à une entreprise ferroviaire et à d'autres entités juridiques d'une entreprise verticalement intégrée s'entendent comme faites aux divisions respectives de l'entreprise. Le respect des exigences énoncées au présent article est démontré dans les comptes séparés des divisions respectives de l'entreprise. »

Article 29

Concernant le paragraphe 2, le Conseil d'État se demande quels « autres droits d'accès non prévus par le droit de l'Union européenne » pourraient être accordés à des entreprises ferroviaires établies dans un autre État membre de l'Union européenne sur base de la réciprocité.

Concernant le paragraphe 4, le Conseil d'État s'oppose formellement au recours à un règlement grand-ducal fixant les modalités d'exécution et les pénalités des infractions adopté sur base de la loi du 9 août 1971 concernant l'exécution et la sanction des décisions et des directives ainsi que la sanction des règlements des Communautés européennes en matière économique, technique agricole, forestière sociale et en matière de transports, pour adopter les modalités et pénalités des infractions, étant donné que ces dernières doivent être prévues dans la loi, conformément à l'article 14 de la Constitution.

Concernant le libellé du paragraphe 6, le Conseil d'État estime qu'il est superfétatoire dans la mesure où toute entreprise ferroviaire établie au Luxembourg peut soumettre à la Commission européenne la question de la comptabilité des exigences de la législation luxembourgeoise avec le droit de l'Union européenne.

La commission est informée par les représentants du ministère que, suite à des recherches très approfondies, il s'est avéré que l'article 29 sous avis est en effet un vestige de la transposition de la directive 91/440/CE, telle que modifiée par la suite, remplacé par l'article 10 de la directive (UE) 2012/34, transposée, à son tour, à l'article 20 de la loi modifiée du 11 juin 1999, et repris à l'article 28 du projet de loi sous objet. Par conséquent, l'article 29 est à supprimer, vu qu'il constitue une version totalement obsolète de l'article 28 du projet de loi sous objet. La numérotation des articles suivants est donc à

adapter.

Ancien article 83 – nouvel article 82

Le Conseil d'État constate que les points 12 et 13 de l'article 1^{er} de la directive (UE) 2016/2370 ont seulement été intégrés dans le document de Référence du Réseau. La Haute Corporation estime que ces deux paragraphes de l'article 1^{er} de la directive sont à transposer dans le projet de loi sous avis et s'oppose dès lors formellement au texte sous avis pour transposition non-conforme de la directive.

Afin d'y remédier la commission propose d'insérer l'article 1^{er}, point 12, de la directive (UE) 2016/2370 au paragraphe 14 de l'article 83 du projet de loi sous objet et le point 13 de la directive (UE) 2016/2370 à l'article 23 du même projet de loi.

L'article sous examen prend dès lors la teneur suivante :

« **Art. 82.** (...) »

(14) Le régulateur est habilité à demander les informations utiles au gestionnaire de l'infrastructure, à l'Administration en sa qualité d'organisme de répartition, aux candidats et à toute autre partie intéressée. Ces informations sont fournies dans un délai fixé par le régulateur, ne dépassant pas un mois. Dans des circonstances exceptionnelles, le régulateur peut accepter et autoriser une prorogation n'excédant pas deux semaines.

Le régulateur est habilité à demander au gestionnaire de l'infrastructure de mettre à sa disposition, les informations de l'indisponibilité des capacités de l'infrastructure ferroviaire en raison des travaux d'entretien non programmés.

(...) »

Article 2

Dans son avis du 24 juillet 2018, le Conseil d'État a émis une opposition formelle concernant les définitions sous les points 9, 10 et 13 qui sont, selon la Haute Corporation, en contradiction avec la définition sous le point 16.

Or, la commission tient à rendre le Conseil d'État attentif au fait que l'opposition formelle formulée à l'endroit de l'article 2 du projet de loi sous rubrique n'a été prise en compte que partiellement.

En effet, dans l'avis du 24 juillet 2018, une opposition formelle a été émise concernant les définitions sous les points 9, 10 et 13 avec l'argument qu'ils seraient en contradiction avec la définition sous le point 16.

Etant donné que la directive (UE) 2016/2370 cherche à achever l'espace ferroviaire unique européen en étendant le principe du libre accès aux marchés ferroviaires nationaux et en réformant la gouvernance des gestionnaires de l'infrastructure, son objectif consiste avant tout à garantir l'égalité d'accès à l'infrastructure.

Cette ouverture du marché devrait avoir une incidence positive sur le

fonctionnement de l'espace ferroviaire unique européen et entraîner une amélioration des services proposés aux usagers.

Afin d'éviter pour autant que faire se peut de s'exposer au reproche de vouloir créer un sur-mesure pour la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois (SNCF) et d'empêcher ainsi le libre accès au marché national de toute autre société ferroviaire, le marché ferroviaire national devra offrir dorénavant la possibilité aux entreprises ferroviaires étrangères, sous condition d'être établies au Luxembourg, d'obtenir une licence.

Comme déjà expliqué dans le commentaire des articles, le projet de loi en question a littéralement repris la formulation des définitions des termes « conseil d'administration » et « conseil de surveillance », issues de la directive (UE) 2016/2370 et a supprimé le terme « directoire » afin de s'aligner sur la terminologie de la directive en question. Au vu des différentes formes de sociétés existant dans les États membres de l'Union européenne, l'ouverture du marché ferroviaire inclut tant les entreprises sous forme de société commerciale que celles sous forme d'entreprise verticalement intégrée définie au point 16 de l'article 2 du projet de loi en question.

Une lettre est à préparer au Conseil d'État justifiant le choix de ne pas donner droit à son opposition formelle à l'endroit de l'article sous examen.

3. Divers

Un membre du groupe politique CSV souhaite savoir s'il existe déjà un retour d'expérience suite à la mise en place des feux de circulation au rond-point Robert Schaffner dit « 'Irrgärtchen ». Monsieur le Ministre informe la commission que ce chantier est sous observation permanente de l'Administration des ponts et chaussées et que de nettes améliorations ont pu être constatées suite à l'installation des feux tricolores. Il est planifié que le chantier se terminera en automne, respectivement au plus tard fin d'année.

Pour ce qui est de la perturbation de l'activité de l'aéroport du Findel le vendredi, 1^{er} février 2019, il est confirmé qu'il s'agissait d'une défaillance de deux instruments au sol qui a été résolue en milieu d'après-midi.

La Secrétaire-administrateur,
Tania Sonnetti

Le Président de la Commission de la Mobilité et des
Travaux publics,
Carlo Back

03



Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Procès-verbal de la réunion du 31 janvier 2019

Ordre du jour :

1. 7397 Débat d'orientation sur le financement des grands projets d'infrastructure réalisés par l'État
 - Désignation d'un Rapporteur
 - Présentation des projets
2. Divers

*

Présents : M. Carlo Back, M. Gilles Baum, M. François Benoy, M. Dan Biancalana, M. Frank Colabianchi, M. Yves Cruchten, M. Félix Eischen, M. Jeff Engelen, M. Marc Goergen, M. Max Hahn, M. Marc Hansen, M. Aly Kaes, M. Marco Schank, M. Serge Wilmes

M. François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics

M. Tom Weisgerber, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

M. Christian Antinori, directeur de CFL-IMMO

M. Roland Fox, directeur de l'Administration des Ponts & Chaussées

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Marc Lies

M. David Wagner, observateur délégué

*

Présidence : M. Carlo Back, Président de la Commission

*

1. 7397 **Débat d'orientation sur le financement des grands projets d'infrastructure réalisés par l'État**

Monsieur Carlo Back est nommé Rapporteur du débat d'orientation.

Pour rappel, la Commission du Contrôle de l'exécution budgétaire a décidé en

2006 d'une nouvelle procédure à suivre en matière de préparation et de présentation de nouveaux projets dont les coûts dépassaient 7,5 millions d'euros, ceci afin d'optimiser le suivi financier des grands projets d'infrastructure réalisés par l'État et de renforcer les droits de participation et de contrôle de la Chambre des Députés. En 2009, ce seuil a été relevé à 10 millions d'euros. La procédure exige que la liste de ces nouveaux projets d'infrastructure soit soumise à l'approbation de la Chambre des Députés afin de permettre l'imputation des dépenses pour frais d'études à charge des divers fonds d'investissement.

Conformément à la procédure décrite ci-dessus, la Commission de la Mobilité et des Travaux publics procède à l'examen des projets d'infrastructure à soumettre à l'approbation de la Chambre des Députés.

*

Les responsables des CFL présentent le projet « Pôle multimodal Howald - Construction du bâtiment administratif ».

Le présent projet a pour objet la construction d'un bâtiment administratif au nouveau pôle d'échange Howald et dans les abords immédiats des gares ferroviaire et routière ainsi que du futur arrêt du tram. Ce bâtiment sera composé de trois sous-sols et de plusieurs niveaux, le rez-de-chaussée se trouvant au niveau du futur arrêt tram Howald.

Pour les détails exhaustifs de cette présentation, il est renvoyé au document repris en annexe 1.

Il est ensuite procédé à un bref échange de vues dont il y a lieu de retenir ce qui suit :

Suite à une question afférente, il est rappelé qu'un projet de loi de financement pour le nouveau pôle d'échange Howald a déjà été voté dans le passé. Ce qui est nouveau en l'occurrence, est le fait que l'État a été demandeur pour y construire des espaces de bureau sur les étages 2 à 5 (notamment pour les ministères logés actuellement dans des bâtiments que l'État doit louer). Chaque étage dispose d'une surface brute d'environ 960 m² (mesures extérieures du bâtiment). Le projet est actuellement budgétisé à 36 millions d'euros.

*

Les responsables de l'Administration des ponts et chaussées présentent les projets du Fonds des Routes, à savoir :

- Couloir Bus A7 entre Waldhaff et Kirchberg
- N11 -Couloir pour bus entre Gonderange et Waldhaff
- N11 -Réaménagement de la traversée de Junglinster
- Voie de délestage à Echternach (N10/E29/N11)
- A1 : Réaménagement échangeur Senningerberg

- Boulevard du Hoehenhof
- Voie de délestage et raccordement ZAE-CR102 avec réaménagement échangeur Capellen
- Réaménagement A4/B4 et avenue du Geesseknäppchen
- Nouvelle N4 et routes étatiques dans le cadre du développement de la friche Arbed/Schiffflange
- A4 : Voie pour tram rapide, BAU et covoiturage, échangeurs et couloir écologique Leidelengerbësch entre Foetz et Leudelage
- N1 Prolongement Tram Findel Kalchesbruck
- N6 Ligne de Tramway route d'Arlon
- N22 / CR304 Axe de desserte / voie de délestage à Redange
- N7 / CR115 / CR306 Reconfiguration carrefours N7 -CR115 -CR306 dans le contexte de la Z.A. « um Rouscht » à Bissen
- N7 / CR377 Carrefour Këppenhaff avec accès Z.A. Fléibour
- N7 Carrefour dénivelé à Lipperscheid
- N10 Redressement Machtum-Ahn-Hëttermillen et PC3
- Passerelle (OA 788) : élargissement pour piste cyclable
- Bowstring Schiffflange (OA 1084)
- OA 1219 -Tunnel Markusberg : Assainissement zone de gonflement
- Pôle d'échange Gare Centrale
- Pôle d'échange Frisange
- N7 / CR123 Suppression PN24 et PN24A à Pettingen
- N13 Contournement Dippach-Gare avec suppression PN5

Pour les détails exhaustifs de ces présentations, il est renvoyé aux documents repris en annexe 2.

Projet « Couloir Bus A7 entre Waldhaff et Kirchberg »

La commission est informée que l'actuelle bande d'arrêt d'urgence ne dispose pas d'une largeur suffisante. La construction d'une nouvelle voie de bus est planifiée.

L'actuelle route a été inaugurée en 2004/2005.

Projet « N11 -Couloir pour bus entre Gonderange et Waldhaff »

Il est précisé par Monsieur le Ministre qu'il s'agit d'un projet pilote (affectation variable d'une voie de route) d'une importance primordiale, un projet à voir également dans le cadre de la réforme du RGTR. Un projet analogue est envisagé pour le « Eicherberg ».

Il est confirmé que l'impact sur le « Grünewald » sera très faible.

Projet « N11 -Réaménagement de la traversée de Junglinster »

L'aménagement d'une piste cyclable le long de la N11 est planifié.

Projet « Voie de délestage à Echternach (N10/E29/N11) »

La présentation du présent projet ne soulève aucune question.

Projet « A1: Réaménagement échangeur Senningerberg »

La présentation du présent projet ne soulève aucune question.

Projet « Boulevard du Hoehenhof »

La présentation du présent projet ne soulève aucune question.

Projet « Voie de délestage et raccordement ZAE-CR102 avec réaménagement échangeur Capellen »

Un membre de la commission estime nécessaire de sensibiliser les automobilistes aux dangers existants au niveau de l'échangeur autoroutier N6/A6, notamment en raison du couloir d'autobus. L'administration étant conscient du problème, le présent projet devrait notamment permettre de minimiser le danger. En plus, un P&R sera construit en vue d'inciter les personnes à utiliser les transports publics.

À la question de savoir si le nouvel échangeur ne risque pas d'exercer une certaine force d'attraction sur le trafic et s'il existe d'ores et déjà des études concernant un éventuel surplus de trafic pour les communes concernées qui risqueraient le cas échéant d'attirer un trafic de transit plus élevé suite à la réalisation du projet, il est précisé que le présent projet n'aura pas d'impact négatif sur le trafic dans les communes limitrophes de Kehlen.

De nouvelles études seront également planifiées dans le futur pour éviter tout aggravement de la situation de trafic. Pour ce qui est du trafic des camions, il sera tenté de orienter le trafic sur le CR 202.

Monsieur le Ministre confirme qu'il existe un problème d'ordre général concernant le trafic du matin. La construction de nouvelles voies n'est qu'un déplacement de ce problème à long terme.

Projet « Réaménagement A4/B4 et avenue du Geesseknäppchen »

Pour ce qui est de la question d'un membre de la Commission concernant un pôle d'échange pour la gare de Hollerich, en précisant que les personnes venant de Kleinbettingen ne disposeraient pas d'un arrêt de bus, Monsieur le

Ministre donne à considérer qu'un arrêt s'y trouve déjà et qu'un projet est également en cours d'élaboration auprès des CFL.

Projet « Nouvelle N4 et routes étatiques dans le cadre du développement de la friche Arbed/Schifflange »

La présentation du présent projet ne soulève aucune question.

Projet « A4 : Voie pour tram rapide, BAU et covoiturage, échangeurs et couloir écologique Leidelengerbësch entre Foetz et Leudelage »

La présentation du présent projet ne soulève aucune question.

Projet « N1 Prolongement Tram Findel Kalchesbruck »

Il est confirmé qu'il est toujours planifié de prolonger le réseau de tramway vers l'Aérogare du Findel. En l'occurrence, il s'agit d'un deuxième projet.

Pour ce qui est du projet d'une nouvelle structure modulable pour des congrès et foires, la piste privilégiée est toujours actuellement le site du Findel. Une étude sera encore lancée. Monsieur le Ministre précise dans ce contexte que ce projet ne figure pas parmi les priorités pour les 5 prochaines années.

Projet « N6 Ligne de Tramway route d'Arlon »

Des négociations sont en train d'être menées avec les propriétaires du terrain sur lequel se trouve actuellement le magasin de bricolage « Batiself » qui va potentiellement déménager dans un avenir rapproché. Il est envisagé d'y installer un pôle d'échange, comprenant une gare de bus pour y diriger notamment le trafic venant de l'ouest du pays.

Projet « N22 / CR304 Axe de desserte / voie de délestage à Redange »

La présentation du présent projet ne soulève aucune question.

Projet « N7 / CR115 / CR306 Reconfiguration carrefours N7 -CR115 -CR306 dans le contexte de la Z.A. « um Rouscht » à Bissen »

La présentation du présent projet ne soulève aucune question.

Projet « N7 / CR377 Carrefour Këppenhaff avec accès Z.A. Fléibour N7 Carrefour dénivelé à Lipperscheid »

Un membre de la commission salue la désignation du site en tant que zone d'activité. En outre, il estime qu'il convient d'élargir la route et d'anticiper ainsi un éventuel élargissement de la N7 à 4 voies dans le futur. Pour ce qui est du projet du contournement de Hosingen l'élargissement planifié à 4 voies se limite au tunnel et se justifie par le souci de sécurisation de cette section. Monsieur le Ministre précise qu'une mise à 2 x 2 voies de la N7 n'est pas prévue. Il estime que la situation du trafic dans le nord n'est pas comparable à celle dans le sud et qu'on n'aura probablement pas non plus dans le futur besoin d'un tel élargissement.

Projet « N10 Redressement Machtum-Ahn-Hëttermillen et PC3 »

La présentation du présent projet ne soulève aucune question.

Projet « Passerelle (OA 788): élargissement pour piste cyclable »

Le projet de construction, lancé en octobre 2018, a au départ été budgétisé à 1,5 millions d'euros. Actuellement il se situe déjà au-delà du seuil de 10 millions d'euros.

Suite à une question concernant les mesures à prévoir contre d'éventuelles tentatives de suicide, il est précisé, en vue de prévenir ces tentatives, qu'il est projeté de sécuriser le pont, tout en tenant compte du fait que la vallée de la Pétrusse fait partie du Patrimoine mondial de l'UNESCO.

Projet « Bowstring Schiffflange (OA 1084) »

La présentation du présent projet ne soulève aucune question.

Projet «OA 1219 -Tunnel Markusberg : Assainissement zone de gonflement »

La présentation du présent projet ne soulève aucune question.

Projet « Pôle d'échange Gare Centrale »

La présentation du présent projet ne soulève aucune question.

Projet « Pôle d'échange Frisange »

La présentation du présent projet ne soulève aucune question.

Projet « N7 / CR123 Suppression PN24 et PN24A à Pettingen »

La présentation du présent projet ne soulève aucune question.

Projet « N13 Contournement Dippach-Gare avec suppression PN5 »

Il s'agit également d'un projet budgétisé au départ en dessous du seuil de 10 millions d'euros. Ce projet de contournement et de suppression du passage à niveau PN5 devra délester le trafic à Dippach. Le projet est actuellement en attente de la finalisation de l'étude géotechnique. L'étude une fois terminée permettra d'estimer de façon plus précise le budget et d'élaborer le dossier de soumission. Le projet dépassera vraisemblablement le seuil des 10 millions d'euros.

*

Les responsables de l'Administration des bâtiments publics présenteront leurs projets lors de la prochaine réunion du 4 février 2019.

2. Divers

Aucun point divers n'est abordé.

La Secrétaire-administrateur,
Tania Sonnetti

Le Président de la Commission de la Mobilité et des
Travaux publics,
Carlo Back

Document écrit de dépôt

Dépôt :

M. Carlo BACK

12 février 2019

Débat d'orientation N°7397

1

Motion

« Grands projets d'infrastructure de l'État »

La Chambre des Député-e-s

Vu d'une part

- la nécessité de garantir une transparence optimale lors de l'élaboration des grands projets d'infrastructures ;
- la volonté du Gouvernement d'assurer la définition, la conception et la mise en œuvre d'une politique intégrée en matière d'aménagement du territoire, de réseaux de transports et de bâtiments publics ;

Vu d'autre part

- l'avis de la Cour des Comptes sur l'adaptation du budget voté des grands projets d'infrastructures du 22 mars 2001 ;
- la motion de la Chambre des Député-e-s du 29 janvier 2002 prise suite à la présentation de l'avis précité ;
- Les propositions des groupes parlementaires au sujet d'une amélioration des procédures permettant d'éviter les dépassements des coûts des grands projets d'infrastructures dans le futur, transmises en date du 12 avril 2005 par Monsieur le Président de la Chambre des Député-e-s à Monsieur le Premier Ministre ;

Vu la nouvelle procédure à suivre en matière de préparation et de présentation des grands projets d'infrastructures adoptée en date du 3 avril 2006 par la Commission du Contrôle de l'exécution budgétaire et des Comptes sur proposition de Monsieur le Ministre des Travaux publics et dont les points principaux ont été repris dans une motion « grands projets d'infrastructures Travaux publics » du 23 octobre 2008 ;

Considérant que ladite procédure répond aux préoccupations dans la motion précitée du 29 janvier 2002 ;

Vu la motion du 13 mai 2009 de la Chambre des Député-e-s invitant le Gouvernement à veiller à ce que ces procédures soient appliquées, mutatis mutandis, par tous les départements ministériels lors de la mise en œuvre de projets d'infrastructures susceptibles d'atteindre un coût d'au moins 10 millions d'euros ;

Vu la liste des projets d'infrastructures susceptibles d'atteindre un coût d'au moins 10 millions d'euros, à soumettre à l'approbation de la Chambre des Député-e-s en vue de l'autorisation pour l'imputation des dépenses pour frais d'études et d'élaboration d'un avant-projet détaillé (APD) à charge du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics et présentée lors des

séances du 31 janvier 2019 et du 4 février 2019 de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics ;

Considérant que suite aux informations détaillées fournies par les responsables du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics et de la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois; la Commission de la Mobilité et des Travaux publics a avisé favorablement chaque projet de la liste présentée ;

Marque son accord à l'élaboration des études nécessaires à la réalisation des projets en cause à partir de l'exercice budgétaire 2019 afin de garantir les objectifs suivants :

A. En ce qui concerne le champ d'intervention du Fonds d'investissements publics administratifs

1. *Rénovation et agrandissement du siège de l'Administration des contributions directes (y compris bâtiment « Zürich »), Luxembourg*
2. *Construction d'une nouvelle Tour de contrôle au Findel*

B. En ce qui concerne le champ d'intervention du Fonds d'investissements publics scolaires

3. *Extension du Lycée Technique d'Esch-sur-Alzette*
4. *Extension des bâtiments de l'école primaire de l'École européenne I, Luxembourg-Kirchberg*

C. En ce qui concerne le champ d'intervention du Fonds d'investissements publics sanitaires et sociaux

5. *Construction d'une unité de psychiatrie spéciale judiciaire au Centre pénitentiaire, Schrassig*
6. *Rénovation et extension du Centre socio-éducatif de l'État, Schrassig*
7. *Rénovation et extension du Centre socio-éducatif de l'État, Dreibern*

D. En ce qui concerne le champ d'intervention relatif à l'article budgétaire

51.4.72.023 (Acquisition, déplacement, évacuation, remise en état et installation de pavillons modulaires préfabriqués sur divers sites à travers le pays)

8. *Construction modulaire pour le Luxembourg Institute of Health (LIH), Luxembourg*

E. En ce qui concerne le champ d'intervention du Fonds des Routes


9. *Création d'un couloir pour bus entre Waldhaff et Kirchberg (A7)*
10. *Création d'un couloir pour bus entre Gonderange et Waldhaff (N11)*
11. *Réaménagement de la traversée de Junglinster (N11)*
12. *Construction d'une voie de délestage à Echternach (N10/E29/N11)*
13. *Réaménagement de l'échangeur Senningerberg (A1)*

14. Création du Boulevard du Hoehenhof
15. Création d'une voie de délestage et raccordement de la ZAE-CR102 avec réaménagement de l'échangeur Capellen (A6)
16. Réaménagement A4/B4 et avenue du Geesseknäppchen
17. Aménagement d'une « Nouvelle N4 » et des routes étatiques dans le cadre du développement de la friche Arbed-Schiffange
18. Aménagement d'une voie pour tram rapide, bande d'arrêt d'urgence et covoiturage, des échangeurs et d'un couloir écologique « Leidelengerbësch » entre Foetz et Leudelage (A4)
19. Prolongement de la ligne de tramway - Findel Kalchesbruck (N1)
20. Prolongement de la ligne de tramway - Route d'Arlon (N6)
21. Aménagement d'un axe de desserte / voie de délestage à Redange (N22 / CR304)
22. Reconfiguration de carrefours dans le contexte de la Z.A. « um Rouscht » à Bissèn (N7 / CR115 / CR306)
23. Sécurisation du carrefour Këppenhaff avec accès Z.A. Fléibur (N7 / CR377)
24. Aménagement d'un carrefour dénivelé à Lipperscheid (N7)
25. Réaménagement de N10 Machtum-Ahn-Hettermillen avec piste cyclable PC3
26. Élargissement du viaduc « Passerelle » pour piste cyclable (OA 788)
27. Réhabilitation du pont en arche Bowstring Schiffange sur l'A13 (OA 1084)
28. Assainissement de la zone de gonflement du Tunnel Markusberg sur A13 (OA 1219)
29. Mise en place du pôle d'échange « Gare Centrale », Luxembourg
30. Extension du Park & Ride Frisange
31. Suppression des passages à niveau PN24 et PN24A à Pettingen (N7 / CR123)
32. Aménagement du contournement Dippach-Gare avec suppression PN5 (N13)

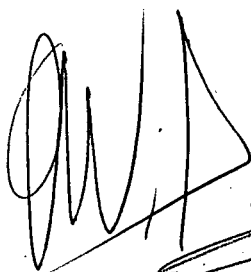
F. En ce qui concerne le champ d'intervention du Fonds du Rail

33. Construction d'un bâtiment administratif au pôle d'échange multimodal Howald


Signatures :



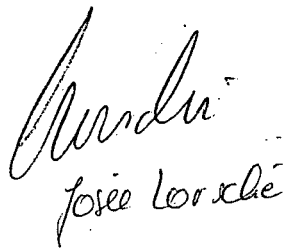
Carlo Back



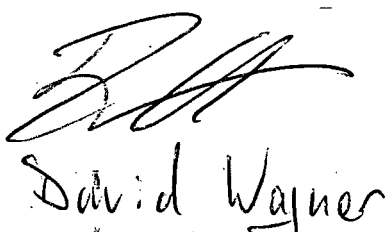
Serge Wilmes



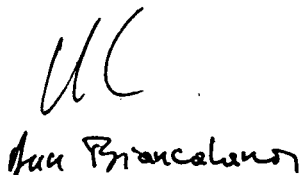
Max Hahn



José Lorcché



David Wagner



Jean Brancalano