



CHAMBRE DES DÉPUTÉS
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Dossier consolidé

Débat d'orientation 7663

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

Date de dépôt : 09-09-2020

Liste des documents

Date	Description	Nom du document	Page
09-09-2020	Déposé	7663/00	<u>3</u>
24-09-2020	Commission de la Mobilité et des Travaux publics Procès verbal (21) de la reunion du 24 septembre 2020	21	<u>12</u>
01-10-2020	Commission de la Mobilité et des Travaux publics Procès verbal (22) de la reunion du 1 octobre 2020	22	<u>16</u>
22-10-2020	Commission de la Mobilité et des Travaux publics Procès verbal (01) de la reunion du 22 octobre 2020	01	<u>27</u>
18-11-2020	Étude de faisabilité d'une transversale entre Fridhaff et Feulen	Document écrit de dépôt	<u>34</u>

7663/00

N° 7663**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2020-2021

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

* * *

PAPIER DE DISCUSSION

(22.10.2020)

La Commission de la Mobilité et des Travaux publics se compose de : M. Carlo BACK, Président ; Mme Chantal GARY, Rapportrice ; M. Dan BIANCALANA, M. Frank COLABIANCHI, M. Félix EISCHEN, M. Jeff ENGELEN, M. Marc GOERGEN, M. Max HAHN, Mme Cécile HEMMEN, M. Marc HANSEN, M. Aly KAES, M. Claude LAMBERTY, M. Marc LIES, M. Marc SPAUTZ, 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. Plus tard, en 2009, ce seuil a été levé à 10 millions d'euros. Chaque année, une 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 de ses réunions du 24 septembre et du 1^{er} octobre 2020, la liste des projets d'infrastructure suivants à soumettre à l'approbation de la Chambre des Députés et a nommé Madame Chantal Gary Rapportrice du débat. La Commission a adopté le projet de papier y afférent au cours de sa réunion du 22 octobre 2020.

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***Bâtiment administratif à Luxembourg-Bonnevoie***

Vu les besoins de surfaces pour héberger des services étatiques, le Ministère des Finances a demandé de faire construire un immeuble administratif facilement accessible et bien desservi par les transports

en commun. Le terrain identifié, appartenant à l'État, se situe à Luxembourg-Bonnevoie (excepté une bande de 0,66a de la VdL). Il fait le coin entre la rue du Dernier Sol et la route de Thionville, borde la Rocade de Bonnevoie, et se trouve à proximité immédiate de la Gare centrale et en face du pont Büchler.

Après analyse, il est possible d'y réaliser un immeuble de bureaux de six niveaux pleins hors sol – le dernier étage restant en retrait – ainsi que d'un niveau plein semi-enterré. Selon la configuration, il pourrait accueillir entre 200 et 250 personnes. Les plateaux devront offrir une certaine flexibilité afin d'y installer des bureaux, des salles de réunions et autres locaux administratifs. Le programme sera défini plus en détail par le Ministère des Finances ensemble avec le ou les futurs occupants.

La surface brute du projet est estimée à environ 4 600 m² et le volume brut à environ 16 000 m³, sur une surface terrain d'environ 0,1 ha.

***Administration des ponts et chaussées à Grevenmacher,
dépôt Potaschbiert***

Le projet a comme objectif la remise en état et en sécurité, des travaux de transformation ainsi que la construction de nouveaux bâtiments au dépôt Potaschbiert de l'Administration des Ponts et Chaussées. Ce site fait fonction de centre d'intervention des autoroutes situé à proximité de la sortie d'autoroute « Potaschberg » vers Grevenmacher. Il est classé en zone de bâtiments et d'équipements publics (BEP) réservée aux services administratifs et publics.

Le projet comprend la mise en place de deux silos à sel, d'une station de production de saumure et de réservoirs pour le stockage de la saumure, la construction de deux nouveaux hangars fermés pour les véhicules de service et pour le stockage du matériel, ainsi que la réalisation d'un nouveau bâtiment administratif pour environ 25 personnes comprenant vestiaires, sanitaires, réfectoire et cuisine. Le volume est estimé à environ 18 000 m³ sur un site de 0,78 ha.

***Bâtiment « Tour A » au Kirchberg – aménagement pour les besoins
du Ministère de la Fonction publique***

Ce projet à Luxembourg-Kirchberg, Place de l'Europe, vise le réaménagement du bâtiment « Tour A » en bureaux et espaces mixtes paysagers et multifonctionnels pour pouvoir accueillir tous les services du Ministère de la Fonction publique ainsi que de l'INAP. Il s'agit d'une mise à niveau complète, notamment de l'aménagement intérieur, partiellement des installations techniques et mise en place de mobilier adapté aux bureaux paysagers et aux besoins de l'INAP.

La zone de l'entrée principale sera adaptée pour accueillir jusqu'à 500 personnes par jour et le dernier étage de la Tour sera aménagé en salles de réunions. Sont également prévus une rénovation et un réaménagement partiel des sous-sols ainsi que le remplacement des protections solaires existantes par des stores perforés pour offrir un meilleur confort visuel aux futurs utilisateurs.

La surface brute du projet est d'environ 21 300 m³ (dont 11 200 hors sol) et le volume brut d'environ 76 500 m³ (dont 41 000 m³ hors sol).

***Service de la protection du Gouvernement au Verlorenkost –
rénovation et assainissement énergétique de l'ancien garage de la Gendarmerie***

Les bâtiments existants se situent à l'intersection de la rue Marie et Pierre Curie avec le boulevard Général George S. Patton à proximité de l'ancien fort Neipperg.

L'objectif du projet est la rénovation des bâtiments de l'ancienne gendarmerie et de le compléter par une structure légère afin de pouvoir y accueillir le service de la protection du gouvernement, ainsi que les voitures de service. Il comprend l'aménagement de 23 bureaux et de 3 grandes salles de réunion et de formation, d'une cuisine, de dortoirs, d'une salle de séjour et d'une salle de fitness, de sanitaires, douches et vestiaires, de garages pour 34 voitures de service, de 40 emplacements de parking, d'une station de lavage, de surfaces de stockage pour armes et munitions, de locaux techniques et d'un logement de service. Le volume du projet est estimé à environ 11 300 m³ sur une surface d'environ 0,6 ha.

Cité policière Grand-Duc Henri au Findel, 2e phase

La Cité Policière Grand-Duc Henri se situe route de Trèves « Op der Biirkekopp » au Findel. Elle est classée dans le POS Findel en zone « d'activité communale ». Il s'agit de la phase 2 du projet qui

visé notamment le réaménagement de trois bâtiments acquis par l'État en 2019 et d'une nouvelle construction.

Le projet prévoit d'y aménager les locaux pour le service de la Police judiciaire et d'y regrouper également divers autres services de la Police. Un laboratoire ADN sera aménagé dans une nouvelle construction à l'arrière des bâtiments compte tenu des contraintes techniques et sécuritaires et l'ensemble du site sera sécurisé par une clôture. La surface brute du projet est estimée à environ 19 600 m² et le volume brut à environ 260 000 m³ sur un terrain d'environ 1,29 ha.

***Ancienne Bibliothèque nationale, rue Notre Dame –
réaménagement notamment pour les besoins de l'Administration judiciaire***

Ce bâtiment historique se situe entre le boulevard Roosevelt et la rue Notre-Dame à Luxembourg-Ville et abritait initialement le Collège des Jésuites. Par la suite, il a accueilli l'Athénée de Luxembourg et, à partir de 1973, la Bibliothèque nationale. Le bâtiment a été libéré en avril 2019 après l'achèvement de la nouvelle Bibliothèque nationale au Kirchberg. Une demande pour les besoins de l'Administration judiciaire a été soumise par le Ministère de la Justice, afin de pouvoir utiliser une partie des locaux de l'ancienne BNL pour les besoins des trois chambres commerciales du Tribunal d'arrondissement, étant donné que leurs locaux actuels sont trop exigus.

Le projet comprend l'aménagement d'un guichet d'accueil et de zone d'attente avec contrôle d'accès, de trois chambres (Chambre II, Chambre VI, Chambre XV) avec leurs bureaux respectifs ainsi que leurs salles de soutien, de trois salles d'audience, de deux salles de réunion, d'une bibliothèque, d'archives courantes, de vestiaires et casiers des juges, ainsi que de surfaces libres au rez-de-chaussée pour commerce, restauration et services au public pour animer les deux cours extérieures. La surface brute du projet est estimée à environ 6 200 m² et le volume brut à environ 29 000 m³, sous-sol inclus.

***Installation de panneaux photovoltaïques et travaux
d'infrastructures Smart-Grid au Herrenberg***

Ce projet concerne la caserne Grand-Duc Jean au Herrenberg à Diekirch. Il s'agit d'un projet pilote « Prosumer » (angl. : Producer & Consumer) qui a pour objectif l'exploitation maximale du potentiel d'énergie solaire du site de la caserne. Toutes les surfaces de toitures disponibles seront équipées avec des panneaux photovoltaïques. Afin de consommer également un maximum de cette énergie électrique produite sur place, l'installation sera complétée par des batteries. Le projet permettra d'atteindre un bilan CO₂ neutre pour les besoins en énergie du parc immobilier du site.

Des adaptations aux infrastructures électriques et informatiques sont aussi bien nécessaires pour les applications Smart-Grid que pour un renforcement de leur résilience. En détail, le projet comprend l'installation de modules photovoltaïques d'une puissance totale d'environ 4 MégawattPeak (MWp) pour une production annuelle d'électricité estimée à environ 3,4 MégawattHeures (MWh), de batteries – décentralisées ou centralisées en fonction des besoins – d'une capacité totale d'environ 1,2 MWh, des infrastructures et constructions nécessaires tels que postes de transformation et locaux pour batteries ainsi que l'amélioration des réseaux électriques et informatiques.

2. Fonds d'investissements publics scolaires

***Ecole fondamentale internationale EIDE à Mondercange –
transformation de l'ancien bâtiment de l'EDIFF***

Ce projet concerne l'ancien bâtiment du Centre d'éducation différenciée (Ediff) de Mondercange, qui se situe le long de la rue d'Esch à Mondercange à proximité de l'autoroute A4. Il est prévu de transformer et de rénover le bâtiment afin d'y implanter l'Ecole internationale de Differdange et Esch-sur-Alzette (EIDE) pour l'enseignement fondamental. L'aménagement est prévu pour accueillir 280 élèves et comprendra 12 salles de classes, des bureaux pour l'administration, la direction, les enseignants et les éducateurs, des salles spéciales (salle éducation musicale, éducation artistique), des salles de sports, un centre de documentation et d'information (CDI) comprenant un espace bibliothèque, un réfectoire et une cuisine de distribution avec réserve et vestiaires. S'y ajoute une structure d'éducation et d'accueil (SEA) comprenant des salles de séjour et de détente, un coin « parents » et une cuisine pédagogique, ainsi que l'aménagement extérieur (cour, préau, quai de bus et parking).

La surface brute du projet est estimée à environ 5 700 m² et le volume brut à environ 22 400 m³ sur un terrain d'environ 1,64 ha.

Bâtiment préfabriqué pour le Nordstad-Lycée à Erpeldange

Le site se compose de terrains communaux situés à Erpeldange-sur-Sûre. Il longe le chemin « Gruefwee » et se trouve au nord en face du terrain de football et de l'école primaire. En attendant la construction et la mise en service du nouveau complexe scolaire du Nordstad-Lycée (NOSL) prévu à proximité, une structure préfabriquée pourra permettre au NOSL de démarrer déjà son activité à court terme à Erpeldange-sur-Sûre. La commune est intéressée de mettre à disposition les parcelles concernées, sachant qu'elle envisage une extension de son école primaire et pourrait utiliser, après le déménagement du NOSL dans son bâtiment définitif, ce bâtiment préfabriqué à plus long terme.

Le programme de construction prévoit 15 salles de classes normales, 2 salles spéciales et 2 ateliers polyvalents. S'y ajoutent des locaux pour l'administration et les enseignants ainsi qu'une structure d'accueil avec restaurant et cuisine d'appoint. Selon la configuration, le bâtiment pourra accueillir entre 400 et 450 élèves. La surface brute du projet est estimée à environ 5 000 m² et le volume brut à environ 25 000 m³ sur un terrain d'environ 1,55 ha.

3. Fonds d'investissements publics sanitaires et sociaux

Nouveau foyer ONA au Kirchberg

Ce projet a comme objectif la construction d'un nouveau foyer pour les besoins de l'Office national de l'accueil (ONA) au numéro 4 de la rue Dr Nicolas Clasen, à proximité de l'hôpital du Kirchberg. Il s'agit de la construction d'un bâtiment comprenant un rez-de-chaussée et quatre étages. Au rez-de-chaussée, une surface de 160 m² sera réservée pour les besoins de la *Quartier Stuff* du Kirchberg, un projet innovateur qui vise à trouver dans une logique de co-création avec les citoyens de nouvelles pistes face à la complexité sociale et aux défis urbains complexes. Les surfaces restantes du rez-de-chaussée comprendront des locaux communs et des bureaux de l'ONA. Les quatre étages seront aménagés de façon identique avec à chaque étage 10 chambres dont 4 seront équipées pour des personnes à mobilité réduite (PMR) ainsi que des locaux sanitaires et cuisines communes. La capacité maximale du foyer sera de 120 personnes. La surface brute du projet est estimée à environ 3 200 m² et le volume brut à environ 10 600 m³ pour un budget de 11,7 millions d'euro TTC.

4. Loi de garantie (préfinancement)

Bâtiment administratif pour l'ESM et pour les services de l'Etat au Kirchberg

Le projet concerne la construction d'un bâtiment administratif à l'îlot situé entre les rues Alcide de Gasperi, Albert Wehrer, Antoine de Saint-Exupéry et Charles-Leon Hammes à Luxembourg-Kirchberg. Ce complexe de bureaux est destiné à être occupé en partie par l'ESM (*European Stability Mechanism*) avec possibilité d'extension, ainsi que par l'État luxembourgeois. Le programme de construction se compose de bureaux individuels, de bureaux paysagers, d'espaces de réunions et de salles de conférences. Au rez-de-chaussée de la partie prévue pour l'État sont prévus des commerces et de la restauration. La surface brute du projet est estimée pour la partie ESM à environ 19 000 m² et le volume brut à environ 55 000 m³, tandis que la surface brute de la partie État est estimée à environ 20 000 m² (dont 6 000 m² pour une éventuelle extension de l'ESM) et le volume brut à environ 58 000 m³, sur un terrain d'environ 1,6 ha.

5. Fonds des Routes

Réaménagement de la Rocade de Bonnevoie au droit de la Gare Centrale

La route B31 (rocade de Bonnevoie) est une des principales artères d'entrée en ville en venant de la B3 (pénétrante Sud). Vu les planifications du pôle d'échange de la Gare centrale du côté de Bonnevoie et la volonté d'un raccord urbanistique du quartier de Bonnevoie à la Gare centrale, il y a

lieu d'étudier au niveau local la réorganisation du réseau routier en détail, avec la possibilité de faire passer la B31 en dénivelé par rapport aux aménagements de la mobilité durable (quais pour bus, traversées piétons et vélos). Le projet vise donc l'aménagement d'un tunnel pour le trafic motorisé et la création d'une connexion urbanistique entre le côté Est de la Gare et le quartier de Bonnevoie sous forme d'un espace réservé aux bus et à la mobilité active. Ces études constituent un complément aux seuls besoins d'un pôle d'échange, ayant fait partie de la liste des grands projets d'infrastructure adoptée lors de la plénière du 12 février 2019.

Réhabilitation / Reconstruction du Pont Hammerel (OA265) à Bettembourg

Le projet a pour but la reconstruction de l'ouvrage d'art OA265 au-dessus des voies ferrées à la gare de Bettembourg. La dégradation avancée de l'ouvrage nécessite une réalisation du projet dans les prochaines années. Une reconstruction avec un enlèvement des piles dans le domaine ferroviaire serait favorable pour les CFL, qui sont actuellement en études concernant la modernisation de la gare ; un chantier est prévu pour 2024/2025. Certaines piles rentrent aujourd'hui dans le gabarit de sécurité des trains, provoquant ainsi des problèmes futurs au niveau de l'exploitation de la gare.

Vu l'impossibilité de barrage partiel voire complet de la gare de Bettembourg pendant des mois et un créneau sensiblement réduit pendant les nuits (environ 4 h y compris travaux préparatoires) et les weekends, un projet de réhabilitation de l'ouvrage s'avère plus long et difficile que sa reconstruction. Pour éviter des supports intermédiaires dans le domaine ferroviaire, et vu que l'ouvrage est en courbe prononcée, le choix du système statique s'est orienté vers une structure métallique suspendue à un arc. Ce nouvel ouvrage d'art sera dimensionné pour une durée de vie de 100 ans, ce qui en améliorera les fréquences d'entretien et en réduira le nombre des interventions. Étant donné que la gare de Bettembourg est le nœud ferroviaire le deuxième plus fréquenté du pays, chaque intervention future de réhabilitation dans le domaine de la gare aura des répercussions directes sur l'exploitation et la sécurité de la gare. La reconstruction permettra également de garantir un gabarit de 2,50 m pour la mobilité douce des deux côtés du pont.

Réaménagements dans le cadre du développement / Pôle d'échange de la Place de l'Étoile

Le développement urbanistique de la place de l'Étoile à Luxembourg va de pair avec la planification des infrastructures de la mobilité. La place de l'Étoile joue un rôle important dans la conception multimodale des transports et devra à terme assurer les flux entre le réseau des autobus et du tram, notamment en ce qui concerne les bus en provenance du Nord-Ouest, entrant par le Rollingergrund.

La création d'une place avec arrêt pour tram de la future ligne allant vers le CHL nécessite le déplacement de la route d'Arlon (N6) vers le Sud. Le projet prévoit d'y construire un ouvrage du type « tranchée couverte ». La gare routière pour les autobus ne pouvant être construite en surface, celle-ci sera intégrée dans l'atrium au niveau -1 du projet urbanistique. L'aménagement de l'espace sera à l'échelle des piétons, avec une programmation urbaine de qualité. Les frais des infrastructures seront à partager entre l'État, la Ville et le promoteur. Tous les aménagements de la gare routière pourront être utilisés par les transports publics étatiques et communaux.

Infrastructures de transports dans le cadre du tram rapide entre Luxembourg et aggro-Sud

Pour augmenter la cohérence du concept de transports multimodal, engendré par le projet de tram rapide entre la capitale et l'agglomération Sud, le champ d'intervention doit être élargi au niveau de toutes les infrastructures de transport. À part les planifications de la ligne de tram proprement dite et de l'autoroute multimodale A4, ayant une première fois fait partie de la liste des grands projets d'infrastructure adoptée lors de la plénière du 12 février 2019, et du « VeloExpresswee », il y a lieu de procéder également aux aménagements annexes des traversées de localités et des raccords des pistes cyclables. De multiples projets d'aménagements locaux, en cohérence avec le concept global, pourront être développés et réalisés déjà en amont du tram rapide proprement dit. Bien que ces projets, chacun pour soi, n'atteignent pas le seuil des coûts fixé, l'approbation par la Chambre des Députés par vote de la motion donnera une sécurité de planification aux différents acteurs concernés, notamment aux administrations communales.

Il s'agit en l'occurrence des projets d'apaisement des traversées et de raccords au VeloExpressWee PC104 de **Leudelage** (N4), de **Pontpierre/Bergem** et de **Wickrange/Ehlinge** (N13), de **Foetz** (CR164, rue du Brill) et du raccordement du centre de **Mondercange**, ainsi que de différents réaménagements à **Esch**, au **Belval** et à **Belvaux**.

***Pôle d'échange Ouest et restructuration des échangeurs de Helfent /
Strassen sur l'A6***

Le passage du tram dans les nouveaux quartiers à l'Ouest de la capitale et la proximité de l'auto-route A6 sont des facteurs favorables pour la création d'un pôle d'échange multimodal entre le trafic individuel, les autobus et le tram. Une planification intégrative, assurant la coordination entre le développement urbain et les infrastructures de mobilité, vient de démontrer le potentiel d'un pôle d'échanges situé entre les échangeurs de Strassen et de Helfent. Dans ce contexte, il faudra désormais étudier le réaménagement des échangeurs adjacents, ainsi que l'organisation locale du réseau routier et des infrastructures de mobilité générale, intégrant notamment aussi l'accueil futur du tram.

Nouveau Pôle d'échange Bouillon et raccordement à l'A4 / B4

Le nouveau pôle d'échange « Bouillon » se situera à l'intersection du boulevard de Merl/boulevard de Cessange avec l'artère d'entrée en ville constituée par l'A4 / B4. À l'issue des planifications des infrastructures de mobilité, il sera possible d'avancer un phasage de réalisation coordonné permettant d'élaborer un planning quant à la desserte des différents secteurs de développement, dont notamment les zones d'activités prévues dans le plan sectoriel afférent. Dès lors, un couloir pour le tram pourra être déterminé dans le contexte des boulevards de Merl et de Cessange.

***Pôle d'échange A4 en interaction avec le tram rapide
et le réaménagement A4 / A13***

D'un côté, l'optimisation de la grande voirie A4 / A13, avec couloir séparé pour bus, prévoit un nouvel accès à la zone d'activité du Monkeler et, de l'autre côté, le réaménagement de l'échangeur de Lallange tiendra compte du besoin d'un grand pôle d'échange multimodal desservant le trafic individuel, les autobus ainsi que le tram rapide, en dehors de l'agglomération proprement dite.

Le projet de l'optimisation A4 / A13 sera adapté en fonction du concept du tram rapide et du nouveau cheminement des autobus. Le tram rapide, qui passe à proximité de l'autoroute, cherchera un point d'échange à proximité de l'autoroute entre les 2 raccords de l'A13. Il est prévu d'y réaliser un parking en élévation, une gare routière pour les différents réseaux de bus, ainsi qu'un arrêt du tram rapide. Les études devront entre autres porter sur les flux ainsi que l'implantation et les dispositions exactes, comme la géométrie des quais et le nombre de parkings pour automobiles.

6. Fonds du rail

***Nouveau atelier et magasin au Centre logistique
de l'infrastructure ferroviaire (CLIF) à Bettembourg***

L'atelier et le magasin du CLIF à Bettembourg datent des années 1960 et ne répondent plus aux normes de sécurité et de santé, mais doivent faire face au développement croissant des activités ferroviaires. Le projet prévoit donc la mise en conformité et le réaménagement du site ainsi que la construction de nouveaux ateliers, magasin et bureaux. Le magasin comprendra de hauts rayonnages et un large espace de stockage, les ateliers seront redimensionnés suite à l'augmentation des effectifs, une partie des surfaces extérieures sera couverte, un nouveau quai de chargement sera construit et les infrastructures et réseaux souterrains existants seront renouvelés et adaptés. Le coût total est estimé à environ 40 millions d'euros.

***Gare d'Ettelbruck : Aménagement d'un faisceau de garage
et d'une base de travaux***

Ce projet en gare d'Ettelbruck a pour objet l'aménagement, sur le site de l'ancienne cour à marchandises, d'un faisceau de quatre voies électrifiées comme « zone garage matériel voyageur » et de

cinq voies non-électrifiées comme « zone base travaux » pour les besoins chantier. Le début des travaux est prévu fin 2022 et l'estimation des coûts est de 11 millions d'euros.

*

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 22 octobre 2020

Le Président
Carlo BACK

La Rapportrice,
Chantal GARY

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau



Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Procès-verbal de la réunion du 24 septembre 2020

La réunion a eu lieu par visioconférence

Ordre du jour :

1. 7663 Débat d'orientation sur le financement des grands projets d'infrastructure réalisés par l'Etat
 - Désignation d'un Rapporteur
 - Présentation des projets - volet ferroviaire
2. Divers

*

Présents : M. Carlo Back, M. Dan Biancalana, M. Jeff Engelen, Mme Chantal Gary, M. Marc Goergen, M. Max Hahn, M. Marc Hansen, M. Claude Lamberty, M. Marc Lies, M. Marco Schank

Mme Cécile Hemmen remplaçant M. Yves Cruchten
Mme Octavie Modert remplaçant M. Félix Eischen

M. Jeannot Poeker, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics
M. Henri Werdel, directeur / gestion infrastructure des CFL
Mme Manon Mehling, des CFL

M. Dan Michels, du groupe parlementaire déi gréng

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Frank Colabianchi, M. Yves Cruchten, M. Félix Eischen, M. Aly Kaes, M. Serge Wilmes

M. David Wagner, observateur délégué

*

Présidence : M. Carlo Back, Président de la Commission

*

1. 7663 Débat d'orientation sur le financement des grands projets d'infrastructure réalisés par l'Etat

Madame Chantal Gary (déi gréng) est désignée rapportrice en vue du Débat d'orientation sur le financement des grands projets d'infrastructure réalisés par l'Etat.

Il est rappelé à titre liminaire que, 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. Plus tard, en 2009, ce seuil a été levé à 10 millions d'euros. Chaque année, une 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.

Conformément à cette procédure, la Commission de la Mobilité et des Travaux publics examine au cours de la présente réunion une première série de projets d'infrastructure concernant plus spécifiquement le fonds du rail. Pour le détail des différents projets, il est renvoyé aux documents transmis aux membres de la commission par courrier électronique.

Nouveau atelier et magasin au Centre logistique de l'infrastructure ferroviaire (CLIF) à Bettembourg

L'atelier et le magasin du CLIF à Bettembourg datent des années 1960 et ne répondent plus aux normes de sécurité et de santé, mais doivent faire face au développement croissant des activités ferroviaires. Le projet prévoit donc la mise en conformité et le réaménagement du site ainsi que la construction de nouveaux ateliers, magasin et bureaux. Le magasin comprendra de hauts rayonnages et un large espace de stockage, les ateliers seront redimensionnés suite à l'augmentation des effectifs, une partie des surfaces extérieures sera couverte, un nouveau quai de chargement sera construit et les infrastructures et réseaux souterrains existants seront renouvelés et adaptés. Le coût total est estimé à environ 40 millions d'euros.

À la question de Monsieur Marco Schank (CSV) de savoir si la réalisation du projet est compatible avec le fonctionnement opérationnel du site, il est répondu par l'affirmative.

Monsieur Max Hahn (DP) souhaite savoir qui est actuellement en charge de la sécurité du site ? Est-ce que le personnel interne des CFL en est toujours responsable ou est-ce que cette tâche a entretemps été professionnalisée ? Il lui est répondu que dans le domaine opérationnel, des membres du personnel des CFL, spécialement formés à cet effet, sont toujours en charge de la sécurité du site. En outre, un plan d'urgence spécifique pour le site a également été élaboré.

Gare d'Ettelbruck : Aménagement d'un faisceau de garage et d'une base de travaux

Ce projet en gare d'Ettelbruck a pour objet l'aménagement, sur le site de l'ancienne cour à marchandises, d'un faisceau de quatre voies électrifiées comme « zone garage matériel voyageur » et de cinq voies non-électrifiées comme « zone base travaux » pour les besoins du chantier. Le début des travaux est prévu fin 2022 et l'estimation des coûts est de 11 millions d'euros.

Il est encore informé que le projet ferroviaire progresse conformément au calendrier prévu et cela malgré la crise sanitaire du « Covid-19 ».

Dans ce contexte, Monsieur Marco Schank (CSV) aimerait savoir si l'on a pu constater un certain retard du côté de la construction routière, à savoir la mise en souterrain de la N7 entre le carrefour de la Wark et le monument Patton. D'après les informations dont dispose le représentant des CFL, les travaux en relation avec ce projet vont bon train et l'on peut remarquer qu'ils affichent même une certaine avance par rapport à l'échéancier initialement prévu.

2. Divers

Aucun point divers n'est abordé.

Luxembourg, le 28 septembre 2020

La Secrétaire-administrateur,
Tania Sonnetti

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



Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Procès-verbal de la réunion du 01 octobre 2020

La réunion a eu lieu par visioconférence

Ordre du jour :

1. 7663 Débat d'orientation sur le financement des grands projets d'infrastructure réalisés par l'Etat
- Rapporteur : Mme Chantal Gary

- Présentation des projets - volets Fonds des routes et Travaux publics
2. Divers

*

Présents : M. Carlo Back, M. Dan Biancalana, M. Jeff Engelen, Mme Chantal Gary, M. Marc Goergen, M. Max Hahn, M. Marc Hansen, M. Claude Lamberty, M. Marc Lies, M. Marco Schank, M. Serge Wilmes

Mme Cécile Hemmen remplaçant M. Yves Cruchten
Mme Diane Adehm remplaçant M. Félix Eischen

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

M. Jean Leyder, Directeur ; M. Louis Reuter, Directeur adjoint, de l'Administration des Bâtiments publics

M. Romain Spaus, M. Paul Eilenbecker, de l'Administration des Ponts & Chaussées

M. Dan Michels, du groupe parlementaire déi gréng

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Frank Colabianchi, M. Yves Cruchten, M. Félix Eischen, M. Aly Kaes

M. David Wagner, observateur délégué

*

Présidence : M. Carlo Back, Président de la Commission

*

1. 7663 **Débat d'orientation sur le financement des grands projets d'infrastructure réalisés par l'Etat**

La Commission de la Mobilité et des Travaux publics procède au cours de la présente réunion à l'examen d'une seconde série de projets d'infrastructure concernant plus spécifiquement les volets « Fonds des routes » et « Travaux publics ». Pour le détail des différents projets, il est renvoyé aux documents transmis aux membres de la commission par courrier électronique.

Bâtiment administratif à Luxembourg-Bonnevoie

Vu les besoins de surfaces pour héberger des services étatiques, le Ministère des Finances a demandé de faire construire un immeuble administratif facilement accessible et bien desservi par les transports en commun. Le terrain identifié, appartenant à l'État, se situe à Luxembourg-Bonnevoie. Il fait le coin entre la rue du Dernier Sol et la route de Thionville, borde la Rocade de Bonnevoie, et se trouve à proximité immédiate de la Gare centrale et en face du pont Büchler.

Après analyse, il est possible d'y réaliser un immeuble de bureaux de six niveaux pleins hors sol - le dernier étage restant en retrait - ainsi que d'un niveau plein semi-enterré. Selon la configuration, il pourrait accueillir entre 200 et 250 personnes. Les plateaux devront offrir une certaine flexibilité afin d'y installer des bureaux, des salles de réunions et autres locaux administratifs. Le programme sera défini plus en détail par le Ministère des Finances ensemble avec le ou les futurs occupants.

La surface brute du projet est estimée à environ 4 600 m² et le volume brut à environ 16 000 m³, sur une surface terrain d'environ 0,1 ha.

Monsieur Marco Schank (CSV) souhaite savoir s'il existe déjà des plans concrets pour l'occupation future de l'immeuble en question. Monsieur le Ministre répond qu'aucune décision n'a été prise à ce sujet jusqu'à présent. De manière générale, le but voire la tendance est de décentraliser les administrations étatiques en libérant peu à peu les bâtiments dans le centre-ville hébergeant actuellement les services étatiques en vue de créer des nouvelles habitations. Ainsi par exemple, il est planifié que le Ministère de la Justice, le Ministère de la Défense et l'Agence immobilière sociale vont déménager au Kirchberg dans les deux nouvelles tours près du rond-point Serra.

Administration des ponts et chaussées à Grevenmacher, dépôt Potaschbiertg

Le projet a comme objectif la remise en état et en sécurité, des travaux de transformation ainsi que la construction de nouveaux bâtiments au dépôt Potaschbiertg de l'Administration des ponts et chaussées. Ce site fait fonction de centre d'intervention des autoroutes situé à proximité de la sortie d'autoroute « Potaschberg » vers Grevenmacher. Il est classé en zone de bâtiments et d'équipements publics (BEP) réservée aux services administratifs et publics.

Le projet comprend la mise en place de deux silos à sel, d'une station de production de saumure et de réservoirs pour le stockage de la saumure, la

construction de deux nouveaux hangars fermés pour les véhicules de service et pour le stockage du matériel, ainsi que la réalisation d'un nouveau bâtiment administratif pour environ 25 personnes comprenant vestiaires, sanitaires, réfectoire et cuisine. Le volume est estimé à environ 18 000 m³ sur un site de 0,78 ha.

Bâtiment « Tour A » au Kirchberg – aménagement pour les besoins du Ministère de la Fonction publique

Ce projet à Luxembourg-Kirchberg, Place de l'Europe, vise le réaménagement du bâtiment « Tour A » en bureaux et espaces mixtes paysagers et multifonctionnels pour pouvoir accueillir tous les services du Ministère de la Fonction publique ainsi que de l'INAP. Il s'agit d'une mise à niveau complète, notamment de l'aménagement intérieur, partiellement des installations techniques et mise en place de mobilier adapté aux bureaux paysagers et aux besoins de l'INAP.

La zone de l'entrée principale sera adaptée pour accueillir jusqu'à 500 personnes par jour et le dernier étage de la Tour sera aménagé en salles de réunions. Sont également prévus une rénovation et un réaménagement partiel des sous-sols ainsi que le remplacement des protections solaires existantes par des stores perforés pour offrir un meilleur confort visuel aux futurs utilisateurs.

La surface brute du projet est d'environ 21 300 m³ (dont 11 200 hors sol) et le volume brut d'environ 76 500 m³ (dont 41 000 m³ hors sol).

Monsieur le Ministre signale qu'il s'agit en l'occurrence d'un exemple concret de décentralisation de services étatiques.

Service de la protection du Gouvernement au Verlorenkost – rénovation et assainissement énergétique de l'ancien garage de la Gendarmerie

Les bâtiments existants se situent à l'intersection de la rue Marie et Pierre Curie avec le boulevard Général George S. Patton à proximité de l'ancien fort Neipperg.

L'objectif du projet est la rénovation des bâtiments de l'ancienne gendarmerie et de les compléter par une structure légère afin de pouvoir y accueillir le service de la protection du gouvernement, ainsi que les voitures de service. Il comprend l'aménagement de 23 bureaux et de 3 grandes salles de réunion et de formation, d'une cuisine, de dortoirs, d'une salle de séjour et d'une salle de fitness, de sanitaires, douches et vestiaires, de garages pour 34 voitures de service, de 40 emplacements de parking, d'une station de lavage, de surfaces de stockage pour armes et munitions, de locaux techniques et d'un logement de service. Le volume du projet est estimé à environ 11 300 m³ sur une surface d'environ 0,6 ha.

Cité policière Grand-Duc Henri au Findel, 2^e phase

La Cité Policière Grand-Duc Henri se situe route de Trèves « Op der Biirkekopp » au Findel. Elle est classée dans le POS Findel en zone « d'activité communale ». Il s'agit de la phase 2 du projet qui vise notamment le réaménagement de trois bâtiments acquis par l'État en 2019 et d'une nouvelle construction.

Le projet prévoit d'y aménager les locaux pour le service de la Police judiciaire et d'y regrouper également divers autres services de la Police. Un laboratoire ADN sera aménagé dans une nouvelle construction à l'arrière des bâtiments compte tenu des contraintes techniques et sécuritaires et l'ensemble du site sera sécurisé par une clôture. La surface brute du projet est estimée à environ 19 600 m² et le volume brut à environ 260 000 m³ sur un terrain d'environ 1,29 ha.

Ancienne Bibliothèque nationale, rue Notre Dame – réaménagement notamment pour les besoins de l'Administration judiciaire

Ce bâtiment historique se situe entre le boulevard Roosevelt et la rue Notre-Dame à Luxembourg-Ville et abritait initialement le Collège des Jésuites. Par la suite, il a accueilli l'Athénée de Luxembourg et, à partir de 1973, la Bibliothèque nationale. Le bâtiment a été libéré en avril 2019 après l'achèvement de la nouvelle Bibliothèque nationale au Kirchberg. Une demande pour les besoins de l'Administration judiciaire a été soumise par le Ministère de la Justice, afin de pouvoir utiliser une partie des locaux de l'ancienne BNL pour les besoins des trois chambres commerciales du Tribunal d'arrondissement, étant donné que leurs locaux actuels sont trop exigus.

Le projet comprend l'aménagement d'un guichet d'accueil et de zone d'attente avec contrôle d'accès, de trois chambres (Chambre II, Chambre VI, Chambre XV) avec leurs bureaux respectifs ainsi que leurs salles de soutien, de trois salles d'audience, de deux salles de réunion, d'une bibliothèque, d'archives courantes, de vestiaires et casiers des juges, ainsi que de surfaces libres au rez-de-chaussée pour commerce, restauration et services au public pour animer les deux cours extérieures. La surface brute du projet est estimée à environ 6 200 m² et le volume brut à environ 29 000 m³, sous-sol inclus.

Installation de panneaux photovoltaïques et travaux d'infrastructures Smart-Grid au Herrenberg

Ce projet concerne la caserne Grand-Duc Jean au Herrenberg à Diekirch. Il s'agit d'un projet pilote « *Prosumer* » (angl. : Producer & Consumer) qui a pour objectif l'exploitation maximale du potentiel d'énergie solaire du site de la caserne. Toutes les surfaces de toitures disponibles seront équipées avec des panneaux photovoltaïques. Afin de consommer également un maximum de cette énergie électrique produite sur place, l'installation sera complétée par des batteries. Le projet permettra d'atteindre un bilan CO₂ neutre pour les besoins en énergie du parc immobilier du site.

Des adaptations aux infrastructures électriques et informatiques sont aussi bien nécessaires pour les applications Smart-Grid que pour un renforcement de leur résilience. En détail, le projet comprend l'installation de modules photovoltaïques d'une puissance totale d'environ 4 MégawattPeak (MWp) pour une production annuelle d'électricité estimée à environ 3,4 MégawattHeures (MWh), de batteries - décentralisées ou centralisées en fonction des besoins - d'une capacité totale d'environ 1,2 MWh, des infrastructures et constructions nécessaires tels que postes de transformation et locaux pour batteries ainsi que l'amélioration des réseaux électriques et informatiques.

Monsieur le Ministre précise qu'il s'agit de réduire l'empreinte CO₂ de l'Armée luxembourgeoise, sachant que les armées ont un besoin et une consommation d'énergie élevés.

2. Fonds d'investissements publics scolaires

Ecole fondamentale internationale EIDE à Mondercange – transformation de l'ancien bâtiment de l'EDIFF

Ce projet concerne l'ancien bâtiment du Centre d'éducation différenciée (Ediff) de Mondercange, qui se situe le long de la rue d'Esch à Mondercange à proximité de l'autoroute A4. Il est prévu de transformer et de rénover le bâtiment afin d'y implanter l'Ecole internationale de Differdange et Esch-sur-Alzette (EIDE) pour l'enseignement fondamental. L'aménagement est prévu pour accueillir 280 élèves et comprendra 12 salles de classes, des bureaux pour l'administration, la direction, les enseignants et les éducateurs, des salles spéciales (salle éducation musicale, éducation artistique), des salles de sports, un centre de documentation et d'information (CDI) comprenant un espace bibliothèque, un réfectoire et une cuisine de distribution avec réserve et vestiaires. S'y ajoute une structure d'éducation et d'accueil (SEA) comprenant des salles de séjour et de détente, un coin « parents » et une cuisine pédagogique, ainsi que l'aménagement extérieur (cour, préau, quai de bus et parking).

La surface brute du projet est estimée à environ 5 700 m² et le volume brut à environ 22 400 m³ sur un terrain d'environ 1,64 ha.

Monsieur le Président de la commission parlementaire constate qu'aucune estimation du coût financier n'est indiquée pour les projets sous examen. Il est précisé que le lancement des projets sous examen dépend du feu vert de la Chambre des Députés. Par conséquent, des études de faisabilité n'ont pas encore été réalisées pour tous les projets. Monsieur le Ministre précise que les projets figurent sur la présente liste, justement parce qu'il est estimé qu'ils dépasseront selon toute probabilité les 10 millions. Il note dans ce contexte qu'en l'occurrence une indication de coût précise, à laquelle il serait finalement dérogé, ferait l'objet de critiques massives dans la presse, raison pour laquelle aucune estimation de coût n'est faite en l'espèce.

Madame Nancy Arendt (CSV) souhaite savoir si le projet sous examen constitue une solution définitive ou provisoire. Il est répondu que le fondamental sera accueilli de façon définitive dans le présent bâtiment tandis que le secondaire sera accueilli de façon définitive dans le bâtiment Victor-Hugo à Esch-sur-Alzette.

Bâtiment préfabriqué pour le Nordstad-Lycée à Erpeldange

Le site se compose de terrains communaux situés à Erpeldange-sur-Sûre. Il longe le chemin « Gruefwee » et se trouve au nord en face du terrain de football et de l'école primaire. En attendant la construction et la mise en service du nouveau complexe scolaire du Nordstad-Lycée (NOSL) prévu à proximité, une structure préfabriquée pourra permettre au NOSL de démarrer déjà son activité à court terme à Erpeldange-sur-Sûre. La commune est intéressée de mettre à disposition les parcelles concernées, sachant qu'elle envisage une extension de son école primaire et pourrait utiliser, après le déménagement du NOSL dans son bâtiment définitif, ce bâtiment préfabriqué à plus long terme.

Le programme de construction prévoit 15 salles de classes normales, 2 salles spéciales et 2 ateliers polyvalents. S'y ajoutent des locaux pour l'administration et les enseignants ainsi qu'une structure d'accueil avec restaurant et cuisine de

production. Selon la configuration, le bâtiment pourra accueillir entre 400 et 450 élèves. La surface brute du projet est estimée à environ 5 000 m² et le volume brut à environ 25 000 m³ sur un terrain d'environ 1,55 ha.

3. Fonds d'investissements publics sanitaires et sociaux ***Nouveau foyer ONA au Kirchberg***

Ce projet a comme objectif la construction d'un nouveau foyer pour les besoins de l'Office national de l'accueil (ONA) au numéro 4 de la rue Dr Nicolas Clasen, à proximité de l'hôpital du Kirchberg. Il s'agit de la construction d'un bâtiment comprenant un rez-de-chaussée et quatre étages. Au rez-de-chaussée, une surface de 160 m² sera réservée pour les besoins de la *Quartier Stuff* du Kirchberg, un projet innovateur qui vise à trouver dans une logique de co-création avec les citoyens de nouvelles pistes face à la complexité sociale et aux défis urbains complexes. Les surfaces restantes du rez-de-chaussée comprendront des locaux communs et des bureaux de l'ONA. Les quatre étages seront aménagés de façon identique avec à chaque étage 10 chambres dont 4 seront équipées pour des personnes à mobilité réduite (PMR) ainsi que des locaux sanitaires et cuisines communes. La capacité maximale du foyer sera de 120 personnes. La surface brute du projet est estimée à environ 3 200 m² et le volume brut à environ 10 600 m³ pour un budget de 11,7 millions d'euro TTC.

4. Loi de garantie (préfinancement) ***Bâtiment administratif pour l'ESM et pour les services de l'État au Kirchberg***

Le projet concerne la construction d'un bâtiment administratif à l'îlot situé entre les rues Alcide de Gasperi, Albert Wehrer, Antoine de Saint-Exupéry et Charles-Leon Hammes à Luxembourg-Kirchberg. Ce complexe de bureaux est destiné à être occupé en partie par l'ESM (*European Stability Mechanism*) avec possibilité d'extension, ainsi que par l'État luxembourgeois. Le programme de construction se compose de bureaux individuels, de bureaux paysagers, d'espaces de réunions et de salles de conférences. Au rez-de-chaussée de la partie prévue pour l'État sont prévus des commerces et de la restauration. La surface brute du projet est estimée pour la partie ESM à environ 19 000 m² et le volume brut à environ 55 000 m³, tandis que la surface brute de la partie État est estimée à environ 20 000 m² (dont 6 000 m² pour une éventuelle extension de l'ESM) et le volume brut à environ 58 000 m³, sur un terrain d'environ 1,6 ha.

5. Fonds des Routes ***Réaménagement de la Rocade de Bonnevoie au droit de la Gare Centrale***

La route B31 (rocade de Bonnevoie) est une des principales artères d'entrée en ville en venant de la B3 (pénétrante Sud). Vu les planifications du pôle d'échange de la Gare centrale du côté de Bonnevoie et la volonté d'un raccord urbanistique du quartier de Bonnevoie à la Gare centrale, il y a lieu d'étudier au niveau local la réorganisation du réseau routier en détail, avec la possibilité de faire passer la B31 en dénivelé par rapport aux aménagements de la mobilité durable (quais pour bus, traversées piétons et vélos). Le projet vise donc l'aménagement d'un tunnel pour le trafic motorisé et la création d'une connexion urbanistique entre le côté Est de la Gare et le quartier de Bonnevoie sous forme d'un espace réservé aux bus et à la mobilité active. Ces études constituent un complément aux seuls besoins d'un pôle d'échange, ayant fait partie de la liste

des grands projets d'infrastructure adoptée lors de la plénière du 12 février 2019.

Réhabilitation / Reconstruction du Pont Hammerel (OA265) à Bettembourg

Le projet a pour but la reconstruction de l'ouvrage d'art OA265 au-dessus des voies ferrées à la gare de Bettembourg. La dégradation avancée de l'ouvrage nécessite une réalisation du projet dans les prochaines années. Une reconstruction avec un enlèvement des piles dans le domaine ferroviaire serait favorable pour les CFL, qui sont actuellement en études concernant la modernisation de la gare ; un chantier est prévu pour 2024/2025. Certaines piles rentrent aujourd'hui dans le gabarit de sécurité des trains, provoquant ainsi des problèmes futurs au niveau de l'exploitation de la gare.

Vu l'impossibilité de barrage partiel voire complet de la gare de Bettembourg pendant des mois et un créneau sensiblement réduit pendant les nuits (environ 4 h y compris travaux préparatoires) et les weekends, un projet de réhabilitation de l'ouvrage s'avère plus long et difficile que sa reconstruction. Pour éviter des supports intermédiaires dans le domaine ferroviaire, et vu que l'ouvrage est en courbe prononcée, le choix du système statique s'est orienté vers une structure métallique suspendue à un arc. Ce nouvel ouvrage d'art sera dimensionné pour une durée de vie de 100 ans, ce qui en améliorera les fréquences d'entretien et en réduira le nombre des interventions. Étant donné que la gare de Bettembourg est le nœud ferroviaire le deuxième plus fréquenté du pays, chaque intervention future de réhabilitation dans le domaine de la gare aura des répercussions directes sur l'exploitation et la sécurité de la gare. La reconstruction permettra également de garantir un gabarit de 2,50 m pour la mobilité douce des deux côtés du pont.

Réaménagements dans le cadre du développement / Pôle d'échange de la Place de l'Étoile

Le développement urbanistique de la place de l'Étoile à Luxembourg va de pair avec la planification des infrastructures de la mobilité. La place de l'Étoile joue un rôle important dans la conception multimodale des transports et devra à terme assurer les flux entre le réseau des autobus et du tram, notamment en ce qui concerne les bus en provenance du Nord-Ouest, entrant par le Rollingergrund.

La création d'une place avec arrêt pour tram de la future ligne allant vers le CHL nécessite le déplacement de la route d'Arlon (N6) vers le Sud. Le projet prévoit d'y construire un ouvrage du type « tranchée couverte ». La gare routière pour les autobus ne pouvant être construite en surface, celle-ci sera intégrée dans l'atrium au niveau -1 du projet urbanistique. L'aménagement de l'espace sera à l'échelle des piétons, avec une programmation urbaine de qualité. Les frais des infrastructures seront à partager entre l'État, la Ville et le promoteur. Tous les aménagements de la gare routière pourront être utilisés par les transports publics étatiques et communaux.

Infrastructures de transports dans le cadre du tram rapide entre Luxembourg et aggro-Sud

Pour augmenter la cohérence du concept de transports multimodal, engendré par le projet du tram rapide entre la capitale et l'agglomération Sud, le champ

d'intervention doit être élargi au niveau de toutes les infrastructures de transport. À part les planifications de la ligne du tram proprement dite et de l'autoroute multimodale A4, ayant une première fois fait partie de la liste des grands projets d'infrastructure adoptée lors de la plénière du 12 février 2019, et du « VeloExpresswee », il y a lieu de procéder également aux aménagements annexes des traversées de localités et des raccords des pistes cyclables. De multiples projets d'aménagements locaux, en cohérence avec le concept global, pourront être développés et réalisés déjà en amont du tram rapide proprement dit. Bien que ces projets, chacun pour soi, n'atteignent pas le seuil des coûts fixé, l'approbation par la Chambre des Députés par vote de la motion donnera une sécurité de planification aux différents acteurs concernés, notamment aux administrations communales.

Il s'agit en l'occurrence des projets d'apaisement des traversées et de raccords au VeloExpressWee PC104 de **Leudelage** (N4), de **Pontpierre/Bergem** et de **Wickrange/Ehlinge** (N13), de **Foetz** (CR164, rue du Brill) et du raccordement du centre de **Mondercange**, ainsi que de différents réaménagements à **Esch**, au **Belval** et à **Belvaux**.

Dans ce contexte, la commission est informée que le projet du « tram rapide et son corridor multimodal entre Luxembourg-Ville et la région Sud » sera présenté à la commission parlementaire en détail dans la réunion du 22 octobre 2020.

La commission est dans ce cadre également informée que les consultations avec les 4 communes principalement concernées (Esch-sur-Alzette, Leudelage, Mondercange et Sanem) ont été finalisées.

Des réunions d'information seront organisées dans ces quatre communes.

La commission est dans ce contexte également informée que les réunions d'information concernant la réorganisation du réseau RGTR, qui ont dû être annulées à cause de la crise sanitaire liée au COVID-19, seront rattrapées.

Pôle d'échange Ouest et restructuration des échangeurs de Helfent / Strassen sur l'A6

Le passage du tram dans les nouveaux quartiers à l'Ouest de la capitale et la proximité de l'autoroute A6 sont des facteurs favorables pour la création d'un pôle d'échange multimodal entre le trafic individuel, les autobus et le tram. Une planification intégrative, assurant la coordination entre le développement urbain et les infrastructures de mobilité, vient de démontrer le potentiel d'un pôle d'échanges situé entre les échangeurs de Strassen et de Helfent. Dans ce contexte, il faudra désormais étudier le réaménagement des échangeurs adjacents, ainsi que l'organisation locale du réseau routier et des infrastructures de mobilité générale, intégrant notamment aussi l'accueil futur du tram.

Monsieur le Ministre informe dans ce contexte la commission que le projet sous examen ainsi que le projet ci-dessous feront partie du Plan National de Mobilité 2035.

Nouveau Pôle d'échange Bouillon et raccordement à l'A4 / B4

Le nouveau pôle d'échange « Bouillon » se situera à l'intersection du boulevard de Merl/boulevard de Cessange avec l'artère d'entrée en ville constituée par

l'A4 / B4. À l'issue des planifications des infrastructures de mobilité, il sera possible d'avancer un phasage de réalisation coordonné permettant d'élaborer un planning quant à la desserte des différents secteurs de développement, dont notamment les zones d'activités prévues dans le plan sectoriel afférent. Dès lors, un couloir pour le tram pourra être déterminé dans le contexte des boulevards de Merl et de Cessange.

Pôle d'échange A4 en interaction avec le tram rapide et le réaménagement A4 / A13

D'un côté, l'optimisation de la grande voirie A4 / A13, avec couloir séparé pour bus, prévoit un nouvel accès à la zone d'activité du Monkeler et, de l'autre côté, le réaménagement de l'échangeur de Lallange tiendra compte du besoin d'un grand pôle d'échange multimodal desservant le trafic individuel, les autobus ainsi que le tram rapide, en dehors de l'agglomération proprement dite.

Le projet de l'optimisation A4 / A13 sera adapté en fonction du concept du tram rapide et du nouveau cheminement des autobus. Le tram rapide, qui passe à proximité de l'autoroute, cherchera un point d'échange à proximité de l'autoroute entre les 2 raccords de l'A13. Il est prévu d'y réaliser un parking en élévation, une gare routière pour les différents réseaux de bus, ainsi qu'un arrêt du tram rapide. Les études devront entre autres porter sur les flux ainsi que l'implantation et les dispositions exactes, comme la géométrie des quais et le nombre de parkings pour automobiles.

De l'échange de vues consécutif, il y a lieu de retenir ce qui suit :

Monsieur Marco Schank (CSV) rappelle qu'il a souhaité savoir lors de la dernière réunion de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics si au niveau du projet de la gare d'Ettelbruck l'on a pu constater un certain retard du côté de la construction routière, à savoir la mise en souterrain de la N7 entre le carrefour de la Wark et le monument Patton. Il a été informé au cours de la réunion précédente que, d'après les informations dont dispose le représentant des CFL, les travaux en relation avec ce projet vont bon train. L'orateur aimerait maintenant recevoir une confirmation de Monsieur le Ministre.

Monsieur le Ministre répond ne pas avoir connaissance d'un retard concernant ces travaux. L'orateur informe qu'il prendra les renseignements afférents et qu'il tiendra la commission au courant.

À la question de Madame Chantal Gary de savoir si tous les nouveaux projets seront des constructions sans obstacle voire sans barrière, il est répondu par l'affirmative.

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

01



Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Procès-verbal de la réunion du 22 octobre 2020

La réunion a eu lieu par visioconférence

Ordre du jour :

1. 7663 Débat d'orientation sur le financement des grands projets d'infrastructure réalisés par l'Etat
- Rapporteur : Madame Chantal Gary

- Présentation et adoption d'un projet de rapport
2. 7506 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 22 décembre 2006 promouvant le maintien dans l'emploi et définissant des mesures spéciales en matière de sécurité sociale et de politique de l'environnement
- Rapporteur : Monsieur Carlo Back

- Examen de l'avis complémentaire du Conseil d'État
3. Présentation du projet d'un tram rapide entre Luxembourg-Ville et Esch-sur-Alzette et son contexte multimodal
4. Divers

*

Présents : M. Carlo Back, M. Dan Biancalana, M. Frank Colabianchi, M. Jeff Engelen, Mme Chantal Gary, M. Marc Goergen, M. Max Hahn, M. Marc Hansen, Mme Cécile Hemmen, M. Aly Kaes, M. Claude Lamberty, M. Marc Spautz, M. Serge Wilmes

Mme Octavie Modert remplaçant M. Félix Eischen

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

Mme Félicie Weycker, M. Pol Philippe, M. Frank Vansteenkiste, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

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

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Félix Eischen, M. Marc Lies

M. David Wagner, observateur délégué

*

Présidence : M. Carlo Back, Président de la Commission

*

1. 7663 Débat d'orientation sur le financement des grands projets d'infrastructure réalisés par l'Etat

Le projet de papier de discussion pour le débat d'orientation sur le financement des grands projets d'infrastructure réalisés par l'État est adopté à l'unanimité des membres présents de la commission parlementaire.

2. 7506 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 22 décembre 2006 promouvant le maintien dans l'emploi et définissant des mesures spéciales en matière de sécurité sociale et de politique de l'environnement

La Commission procède à l'examen de l'avis complémentaire du Conseil d'État du 13 octobre 2020.

Article 1^{er} (ancien article unique)

Dans son avis complémentaire du 13 octobre 2020, le Conseil d'État rappelle avoir demandé que les termes « véhicules autoroutiers » soient remplacés par les termes « véhicules automobiles ». L'amendement sous revue leur préfère les termes « voitures à personnes » et « véhicules routiers », ce qui n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État.

Les références aux textes européens se trouvent également précisées.

Il constate encore que l'amendement parlementaire entend préciser les valeurs de référence applicables en fonction des dates d'immatriculation et de première mise en circulation. Aux termes de l'amendement, les valeurs « *New European Driving Cycle* » sont applicables aux voitures à personnes « immatriculées » avant le 1^{er} janvier 2021 tandis que les valeurs « *Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure* » sont applicables aux voitures à personnes dont la « première mise en circulation » est effectuée à partir du 1^{er} janvier 2021.

Le report de l'application des valeurs WLTP au 1^{er} janvier 2021 est en ligne avec la réglementation européenne qui prévoit que l'utilisation de la nouvelle norme WLTP est obligatoire à compter du 1^{er} janvier 2021. Si le commentaire de l'amendement sous examen clarifie les notions d'« immatriculation » et de « première mise en circulation », et prend soin d'énoncer que la date de première mise en circulation est la date clé à retenir, le Conseil d'État se demande pourquoi les auteurs continuent d'employer le concept d'immatriculation avant le 1^{er} janvier 2021. Si le critère clé est celui de la première mise en circulation, le Conseil d'État demande qu'il soit distingué entre les véhicules dont la première mise en circulation a eu lieu avant le 1^{er} janvier 2021 et ceux dont la première mise en circulation a eu lieu à partir de cette date.

La commission parlementaire constate que le Conseil d'État s'interroge dans son avis complémentaire sur l'utilisation des deux termes « immatriculation » et « première mise en circulation ».

Le terme « immatriculation » décrit l'autorisation administrative pour la mise en circulation routière d'un véhicule, comportant l'identification de celui-ci et l'attribution d'un numéro d'ordre, appelé numéro d'immatriculation et ne donne aucune indication s'il s'agit de la première immatriculation au Luxembourg ou au sein de l'Union européenne.

Le fait qu'un véhicule soit immatriculé au Luxembourg avant le 1^{er} janvier 2021 implique que sa première mise en circulation a eu lieu en amont de cette date.

Cependant, le terme « première mise en circulation » est le vocabulaire repris à l'annexe 1 du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 relatif à la réception et l'immatriculation des véhicules routiers qui indique la date à laquelle un véhicule a été mis en circulation pour la première fois au Luxembourg ou au sein de l'Union européenne.

De ce qui précède, la distinction entre les deux termes « immatriculation » et « première mise en circulation » semble primordiale afin de garantir que pour une voiture à personne d'occasion, immatriculée avant le 1^{er} janvier 2021 dans l'Union européenne et qui sera immatriculée au Luxembourg après le 31 décembre 2020, la taxe sur les véhicules routiers soit calculée en fonction du cycle d'essai d'homologation NEDC.

Ainsi, la commission parlementaire décide de ne pas prendre en considération l'observation faite par le Conseil d'État.

Article 2 nouveau

Dans son avis complémentaire du 13 octobre 2020, le Conseil d'État constate que l'amendement sous examen répond à sa demande d'écrire « Un remboursement de 125 euros par année de la taxe payée est accordé sur demande [...] » et lui permet de lever l'opposition formelle y relative.

La commission parlementaire en prend note.

Article 3 nouveau

Dans son avis complémentaire du 13 octobre 2020, le Conseil d'État constate que l'amendement parlementaire supprime la disposition relative à la mise en vigueur de la loi en projet au 1^{er} mars 2020. La loi entrera dès lors en vigueur selon les dispositions de droit commun et aura pour effet d'entraîner l'application des valeurs WLTP aux véhicules dont la première mise en circulation aura lieu à partir du 1^{er} janvier 2021. L'amendement sous revue n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État.

La commission parlementaire en prend note.

La commission parlementaire retient qu'un projet de rapport est à préparer pour la prochaine réunion de la commission parlementaire.

3. Présentation du projet d'un tram rapide entre Luxembourg-Ville et Esch-sur-Alzette et son contexte multimodal

Monsieur le Ministre procède à une présentation du projet d'un tram rapide entre Luxembourg-Ville et Esch-sur-Alzette et son contexte multimodal, pour le détail de laquelle il y a lieu de se référer à la présentation PowerPoint qui est parvenue aux membres de la commission parlementaire par courriel.

Monsieur le Ministre souligne que le développement de notre pays demande une offre de mobilité attractive et performante entre les deux principaux pôles économiques, à savoir la Région Sud ainsi que le Sud-Ouest de la Ville de Luxembourg.

L'objectif est de rapprocher ces deux pôles par un tram rapide toutes les 7 minutes pendant les heures de pointe avec un temps de trajet de 14 minutes entre la Cloche d'Or et le Quartier de l'Alzette à Esch/Alzette.

Le projet comprend :

- 13 nouvelles stations de tram ;
- 17,5 km de tracé dont 10 km à vitesse potentielle de 100 km/h ;
- 5 nouveaux pôles d'échanges ;
- 1 nouveau passage à gibier ;
- et presque 20 projets routiers connexes (optimisation des autoroutes, adaptations des échangeurs autoroutiers, apaisement de rues dans les localités adjacentes).

Le nouveau corridor multimodal et le tram rapide devraient répondre non seulement à la congestion chronique de l'A4, mais devraient également permettre aux communes de la Région Sud de réorganiser la mobilité entière au sein de leurs territoires communaux.

Monsieur le Ministre se montre confiant de pouvoir déposer un avant-projet de loi de financement pour les projets précités avant la fin de l'année 2022. Sa mise en service est prévue pour 2028. À l'horizon 2035, cette toute nouvelle ligne de tram sera prolongée jusqu'au quartier universitaire de Belval. En attendant, le tracé définitif est en cours de peaufinage.

Monsieur le Ministre remercie également les communes concernées pour leur bonne collaboration dans ce dossier. Il estime que le tram rapide sera un trait d'union entre les points forts de la Région Sud et les atouts de l'agglomération de Luxembourg, comme par exemple la culture, l'enseignement, l'université, la recherche ou encore l'aéroport.

De l'échange de vues subséquent, il y a lieu de retenir ce qui suit :

Monsieur le député Marc Lies (CSV) souhaite remercier Monsieur le Ministre pour la présentation et estime qu'il s'agit d'un projet très important. Tout en soulignant qu'il y a aussi beaucoup de problèmes de circulation dans le sud-ouest de Luxembourg-Ville, il aimerait savoir où en sont les différents projets, notamment le modèle Sud de la nouvelle N3, à savoir le contournement de Hesperange-Alzingen. Monsieur le Ministre se dit conscient de la nécessité de

ce projet et informe que ce projet est également en cours d'élaboration. L'étude pour la variante « tunnel » vient d'être finalisée et il est planifié de la présenter à la commune fin novembre 2022. Monsieur le Ministre indique vouloir déposer le projet de loi de financement pour le contournement Hesperange-Alzingen d'ici vers la fin de la législature (mi 2023).

Monsieur le député Marc Spautz (CSV) souhaite également remercier Monsieur le Ministre pour la présentation et souligne également l'importance dudit projet. Il souhaite savoir si le projet reprend en partie le tronçon du projet de nouvelle ligne de train de Monsieur le Ministre Henri Grethen datant de 2002. Il souhaite également savoir combien de terrains sont déjà en possession de l'État. Pour ce qui est de l'arrêt envisagé à Foetz, y a-t-il encore des modifications à réaliser à titre liminaire sur ce bout de tracé ? Il attire l'attention sur toute une série de problèmes au niveau du trafic dans le sud du pays (embouteillages fréquents par exemple sur les tracés suivants : Pontpierre, liaison Micheville, Foetz ou encore le passage de l'A4 vers l'A1, autoroute de Trèves) et souhaite savoir si ledit projet apportera également des solutions à tous ces problèmes. Il aimerait en outre recevoir plus de précisions concernant le projet au niveau de Belval.

Pour ce qui est du tracé planifié par Monsieur Grethen à l'époque, Monsieur le Ministre informe qu'effectivement pour une petite partie du tronçon (à savoir 10 km), il existe des parallèles avec le tracé actuellement prévu. Concernant l'échangeur de Pontpierre sur l'A4, la commission est informée qu'un réaménagement est planifié. À Foetz, il n'y aura pas de pôle d'échange, mais un arrêt important ainsi qu'un Park & Ride y seront également planifiés. La commission est dans ce contexte également informée qu'il est prévu qu'un bus à haut niveau de service transfrontalier reliera la Haute Vallée de l'Alzette à la gare CFL d'Esch et au tram rapide. Le tram rapide devrait desservir le pôle multimodal Monkeler à Foetz d'ici 2028-2029 ; son arrivée au campus de Belval se fera quelques années plus tard. Pour ce qui est du passage de l'A4 sur l'autoroute de Trèves, une solution à court terme est en cours d'élaboration. Pour ce qui est du projet de l'annexe de Micheville, il est planifié que les travaux se termineront fin 2023.

Madame la Députée Cécile Hemmen (LSAP) souhaite recevoir plus de précisions concernant la bande de covoiturage planifiée, en faisant allusion à l'échec de la bande de covoiturage Arlon-Sterpenich, qui n'est que rarement utilisée. Monsieur le Ministre explique que pour la bande de covoiturage Arlon-Sterpenich, le Luxembourg n'a pas été impliqué en amont de l'élaboration dudit projet et qu'il s'agit d'un tracé peu qui ne se prête guère à ce genre de projet. Pour la réussite d'une bande de covoiturage, il doit s'agir d'un projet cohérent.

Monsieur le député Marc Hansen (déi gréng) remercie Monsieur le Ministre pour la présentation et souligne également l'importance dudit projet. L'orateur souhaite recevoir plus de détails concernant le bus à haut niveau de service transfrontalier. Monsieur le Ministre explique que le bus à haut niveau sera intégré dans le système du RGTR et sera relié au tram par 4 pôles d'échange.

4. Divers

Aucun point divers n'est abordé.

Procès-verbal approuvé et certifié exact

Document écrit de dépôt



ALTERNATIV DEMOKRATESCH
REFORMPARTEI

Depot :
Jeff Engelen

Groupe parlementaire


MOTIOUN

Tratten, den 18. November 2020

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

D'Chamber vun den Deputéierten:

stellt fest,


- datt de ganze Verkéier, dee vun der Nordstrooss erof fiert, fir op d'N15 ze kommen, fir Richtung Feelen an Heischent ze fueren, duerch Ettelbréck geschleist gëtt,
- datt doduerch d'Verkéierssituatioun zu Ettelbréck, besonnesch zu de Stousszäiten, dramatesch ass,
- datt dëst eng ganz onglécklech Situatioun ass fir d'Ambulanzen, déi séier d'Ettelbrécker Spidol erreche mussen,
- datt déi geplangte Strooss vum Contournement vu Schieren laanscht Ettelbréck bis op Feelen déif Aschnëtter an d'Natur mat sech géif bréngen,
- datt eng Transversale tëscht dem Fridhaff a Feelen déi besser Variant ass an déi beschriwwe Problemer léise géif,

ass sech bewosst, datt eng Transversale tëscht dem Fridhaff a Feelen de Virdeel hätt,

- datt een Uewer- a Nidderfeelen net ze duerchsneide bréicht,
- datt sech keng Problemer mat Waasserquellschutz géife stellen,
- datt de Verkéier weit fort wier vun de Wunngebiddere zu Feelen,
- datt ee just eng Opfaart misst bauen, fir vu Waarken aus d'Spidol an den technesche Lycée ze errechen,
- datt Ettelbréck a Feelen komplett vum Duerchgangsverkéier befreit wieren, wat eng méi héich Liewensqualitéit fir d'Awunner mat sech bréngt,
- datt e groussen Deel vum Zoufaartsverkéier aus der Regioun Wolz a Réiden, dee Richtung Spidol an technesche Lycée ënnerwee ass, aus Ettelbréck selwer erausgehale géif ginn,

fuerdert d'Regierung op,

- d'Méiglechkeet vun enger Transversale tëscht dem Fridhaff a Feelen an aller Objektivitéit ze préiwen.


Jeff Engelen