Dossier consolidé

Date de création : 19-12-2024

Projet de loi 8200

Projet de loi relative au réaménagement et au remplacement de l'ensemble des infrastructures du camp militaire à Waldhof

Date de dépôt : 18-04-2023
Date de l'avis du Conseil d'État : 12-03-2024
Auteur(s) : Monsieur François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics

Liste des documents

Date	Description	Nom du document	Page
18-04-2023	Déposé	8200/00	3
10-10-2023	Avis du Conseil d'État (10.10.2023)	8200/01	24
18-01-2024	Commission de la Mobilité et des Travaux publics Procès verbal (04) de la reunion du 18 janvier 2024	04	27
19-01-2024	Amendements adoptés par la/les commission(s) : Commission de la Mobilité et des Travaux publics	8200/02	77
12-03-2024	Avis complémentaire du Conseil d'État (12.3.2024)	8200/03	80
28-03-2024	Commission de la Mobilité et des Travaux publics Procès verbal (12) de la reunion du 28 mars 2024	12	83
28-03-2024	Commission des Affaires intérieures Procès verbal (10) de la reunion du 28 mars 2024	10	123
02-05-2024	Rapport de commission(s) : Commission de la Mobilité et des Travaux publics Rapporteur(s) : Monsieur Luc Emering	8200/04	163
02-05-2024	Commission de la Mobilité et des Travaux publics Procès verbal (15) de la reunion du 2 mai 2024	15	172
15-05-2024	Premier vote constitutionnel (Vote Positif) En séance publique n°26 Une demande de dispense du second vote a été introduite	Texte voté - projet de loi N°8200	179
15-05-2024	Premier vote constitutionnel (Vote Positif) En séance publique n°26 Une demande de dispense du second vote a été introduite	Bulletin de vote 4 - Projet de loi N°8200	181
21-05-2024	Dispense du second vote constitutionnel par le Conseil d'Etat (21-05-2024) Evacué par dispense du second vote (21-05-2024)	8200/05	184
06-06-2024	Résumé du dossier	Résumé	187
20-06-2024	Publié au Mémorial A n°250 en page 1	Mémorial A N° 250 de 2024	189

8200/00

Nº 8200

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2022-2023

PROJET DE LOI

relative au réaménagement du Camp militaire à Waldhof

* * *

Document de dépôt

Dépôt: le 18.4.2023

*

ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT

Nous HENRI, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Sur le rapport de Notre Ministre de la Mobilité et des Travaux publics et après délibération du Gouvernement en Conseil ;

Arrêtons :

Article unique : Notre Ministre de la Mobilité et des Travaux publics est autorisé à déposer en Notre nom à la Chambre des Députés le projet de loi relative à l'aménagement du Camp militaire à Waldhof.

Gstaad, le 05.04.2023

Le Ministre de la Mobilité
et des Travaux publics,
François BAUSCH

HENRI

*

PROJET DE LOI

Art. 1er. Le Gouvernement est autorisé à procéder au réaménagement du Camp militaire à Waldhof.

Art. 2. Les dépenses engagées au titre du projet visé à l'article 1er ne peuvent pas dépasser le montant de 81 500 000 euros. Ce montant correspond à la valeur 1071,67 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1er octobre 2022. Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, ce montant est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix de la construction précitée.

Art. 3. Les dépenses visées à l'article 2 sont imputables à charge des crédits du Fonds d'investissements publics administratifs.

Art. 4. Les travaux visés à l'article 1er ci-dessus sont déclarés d'utilité publique.

*

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Article 1er.

Cet article autorise le Gouvernement à faire procéder au réaménagement du Camp militaire à Waldhof.

Article 2.

Cet article détermine l'enveloppe budgétaire servant au financement du projet, rattachée à l'indice semestriel des prix de la construction valable au 1er octobre 2022 (valeur 1.071,67). Il comporte en outre la clause usuelle d'adaptation des coûts à l'évolution de cet indice.

Article 3.

Cet article précise que les dépenses sont imputables sur les crédits du Fonds d'investissements publics administratifs.

Article 4.

Cet article dispose que les travaux dont question sont déclarés d'utilité publique, afin de pouvoir procéder en cas de besoin aux acquisitions nécessaires par la voie d'expropriations.

*

EXPOSE DES MOTIFS

1 CONSIDERATIONS GENERALES

1.1. Contexte général

L'agression russe de l'Ukraine et ses implications pour la sécurité sur le continent européen rappellent à quel point il est important de disposer d'une armée efficace, fonctionnelle et capable de répondre de manière circonstanciée à diverses situations de crise. L'invasion russe en Ukraine a également pour conséquence le renforcement des capacités de dissuasion et de défense au niveau de l'OTAN et de l'Europe en particulier. Le domaine des infrastructures n'échappe pas à l'ambition de soutenir durablement l'Armée ainsi que l'effort de défense dans les années à venir.

Le projet du réaménagement du Camp militaire à Waldhof, objet de la présente loi et dont les planifications de rénovation ont été entamées en 2018, s'inscrit en tant que maillon central et indispensable dans un cadre plus large de modernisation des infrastructures militaires nationales, dont une grande partie se présente dans un état vétuste. Dans cette démarche de refonte nécessaire, citons également à titre d'exemples :

– le vaste programme de réhabilitation et d'extension de la caserne Grand-Duc Jean au Herrenberg, tel que prévu par la loi de financement du 21 août 2018, et dont la première phase des travaux a débuté en 2022 ;
– les nouvelles infrastructures logistiques et cyber au Herrenberg, telles que reprises dans la motion adoptée le 8 décembre 2022 au sujet des grands projets d'infrastructure réalisés par l'État ;
– la rénovation du champ de tir au Bleesdall, telle qu'indiquée dans la motion adoptée le 2 avril 2020 au sujet des grands projets d'infrastructure réalisés par l'État ;
– ou encore la participation, en tant que pays hôte, au financement du programme stratégique d'infrastructure de l'Agence OTAN de soutien et d'acquisition (NSPA)à Capellen, telle que décrite dans la loi de financement du 24 mars 2021.

L'accident tragique survenu le 14 février 2019 au camp militaire à Waldhof, qui a causé la mort de deux sous-officiers et grièvement blessé deux autres membres de l'Armée, souligne davantage l'importance de disposer de sites répondant aux dernières mesures de sécurité.

1.2. Situation actuelle

Le Camp militaire se situe dans le massif forestier du Gréngewald au centre du pays, en toute proximité des axes autoroutiers.

Malgré quelques améliorations opérées au fil des années, les bâtisses datant de l'époque de l'après-guerre ne sont plus alignées aux normes de sécurité générale et techniques en vigueur. Le bâtiment administratif, chauffé par une chaudière au mazout, présente également des performances thermiques insatisfaisantes au niveau de l'enveloppe bâtie.

En outre, la politique de gestion de stockage de munitions OTAN a fortement évoluée au fil du temps. Une analyse pyrotechnique menée en 2019 conclut que seule la réorganisation complète de la zone de stockage des munitions permet d'atteindre les objectifs recherchés en matière de capacités de stockage tout en remplissant les critères techniques et fonctionnels prévus par les normes otaniennes en vigueur.

En somme, les infrastructures existantes ne répondent ni aux besoins fonctionnels d'une armée moderne, ni aux exigences légales qui s'imposent en matière de sécurité et de santé au travail, ni aux standards de l'OTAN en terme de gestion de stockage de munitions. Le réaménagement complet du Camp militaire à Waldhof permet de remédier à cette situation.

1.3. Objectifs du projet

Le projet de réaménagement du Camp militaire répond non seulement au besoin d'une armée faisant face à un nombre croissant de défis dans le cadre de ses engagements nationaux et internationaux, mais aussi à la nécessité d'une mise en conformité technique et fonctionnelle du site suite à l'évolution des paradigmes otaniens en matière de gestion de stockage de munitions et en raison de l'état de vétusté avancée de l'infrastructure.

Le réaménagement complet du site concourt à atteindre plusieurs objectifs, dont notamment :

- des conditions adéquates de sécurité et de santé au travail pour le personnel stationné sur site ainsi que pour les usagers externes, notamment en ce qui concerne les dispositifs de protection contre les incendies ;
- la création d'une capacité suffisante de stockage de munitions pour les années à venir ;
- une gestion de stockage des munitions conforme aux normes en vigueur de l'OTAN, qui prévoit entre autres une réduction des risques par décomposition des tâches en différents environnements de travail. Le stockage permanent de la munition est à assurer par des dépôts de type ECM (earth covered magazine) couramment dénommés « igloos » se retrouvant en toute proximité des infrastructures de stockage temporaire, de l'entreposage, du chargement et du déchargement et de la maintenance permettant ainsi toute sorte d'opération courante sur la munition dans un environnement sécurisé spécifique ;
- une restructuration fonctionnelle de la zone de stockage en adéquation avec les contraintes sécuritaires imposées par les normes otaniennes en vigueur, notamment en terme de distances de sécurité entre les différentes infrastructures précitées et celles résultant de contraintes extérieures telles que les réseaux de transport de véhicules et d'énergie ;
- une séparation entre la zone administrative (zone 1) et la zone de stockage (zone 2) ;
- une zone administrative adaptée aux besoins de l'Armée luxembourgeoise à moyen terme quant aux surfaces et fonctions pour les bureaux, les formations, le gardiennage et la logistique sur site ;
- une sécurisation périmétrique efficace, axée sur la protection anti-intrusion du site et respectueuse de son environnement naturel ;
- une performance énergétique qui correspond aux standards actuels en la matière ainsi qu'une meilleure résilience des capacités, plus particulièrement en terme d'approvisionnement en ressources énergétiques constituant un nouveau pas important vers une défense plus verte.

1.4. Utilisateur du site

Le Service de déminage de l'Armée Luxembourgeoise (SEDAL) est en charge de la gestion de la munition stockée sur le site. Depuis les années quatre-vingt, le dépôt de munitions de l'Armée est également sollicité par d'autres acteurs, à savoir la NSPA, la Police Grand-Ducale, l'Administration des douanes et accises ou encore le Ministère de la Justice.

*

PROGRAMME DE CONSTRUCTION

De manière générale, le programme de construction prévoit la restructuration et la mise en sécurité de l'ensemble des infrastructures du site avec :

– le réaménagement de la zone 1 incluant la construction d'un bâtiment administratif et d'un hangar pour l'entreposage du matériel inerte du SEDAL ;
– la restructuration de la zone 2 avec la construction de treize dépôts pour munitions de type ECM, d'un hangar dédié au stockage de la munition de recollement, d'un atelier munition ainsi que d'une zone d'attente pour véhicules ;
– la sécurisation périmétrique du site intégrant de nouveaux dispositifs de surveillance et de sécurité physique.

*

1 REORGANISATION FONCTIONNELLE DU SITE

Le site dispose d'une superficie d'environ 29 ha. Le terrain est principalement constitué d'une forêt d'hêtres et comprend une zone administrative (zone 1) de 2,2 ha à l'est du site ainsi que plusieurs dépôts de munitions éparpillés dans la zone de stockage (zone 2) de quelque 26,5 ha.

La restructuration fonctionnelle du site engendre une concentration des dépôts de munitions en une seule zone définie en raison d'aspects sécuritaires. La surface nécessaire au stockage des munitions (zone 2) a pu être revue vers la baisse par rapport à la situation actuelle d'environ 26,5 ha à 16,5 ha. La zone résiduelle de 10 ha se situe en dehors du périmètre de la future clôture périmétrique du site et fait l'objet d'une renaturation.

1.1. Zone 1 – Zone administrative

Infrastructure administrative

L'infrastructure administrative tient compte des effectifs en personnel prévisibles à moyen et à long terme.

Le bâtiment existant est démoli et remplacé par un nouveau bâtiment composé de deux parties distinctes : d'une part le bloc « corps de garde » et d'autre part le bloc « administration et formation ».

Le bloc « corps de garde » regroupe sur deux étages les locaux nécessaires à la sécurité et à la surveillance du site ainsi que les dortoirs et sanitaires pour le personnel de fonction.

Le bloc « administration et formation » d'une superficie totale de 1'400 m^2, comprend sur deux étages, les bureaux pour le personnel travaillant sur site, plusieurs salles d'instruction de formation et de réunion ainsi que des locaux dédiés à la restauration et à la vie communautaire.

Le sous-sol du bâtiment d'une superficie de quelque 750 m^2 comprend les locaux techniques, un garage pour les véhicules d'intervention ainsi que les locaux de stockage pour le matériel collectif de déminage.

Infrastructure d'entreposage du matériel inerte

Le matériel nécessaire à la gestion du site et au transport des munitions, actuellement entreposé dans plusieurs petits bâtiments répartis sur le site, est centralisé au niveau d'un seul bâtiment, disposant d'un accès facile pour le chargement et le déchargement. Ce hangar d'une superficie de 760 m^2 répartis sur deux étages dispose également de quatre emplacements de stationnement pour véhicules militaires et d'un local pour la confection de boîtes de stockage en bois.

Une aire de lavage manuel est aménagée au pignon nord du bâtiment. Il est également possible d'y approvisionner les véhicules militaires en carburant par le réservoir installé dans le hangar des véhicules.

Infrastructure d'instruction

Un abri couvert de 400 m^2 et partiellement fermé par des panneaux coulissants pour l'instruction du personnel de déminage et du personnel militaire dans le cadre de leurs missions est construit à l'extérieur en complément des salles d'instruction au bâtiment administratif.

1.2. Zone 2 – Zone de stockage des munitions

Stockage permanent de munitions

Les hangars de stockage existants sont remplacés par treize nouveaux dépôts de type ECM qui reçoivent les munitions de différents types, utilisés au sein de l'Armée. Un espace de stockage est également mis à disposition d'autres acteurs tels que la Police Grand-Ducale, l'Administration des douanes et accises ou encore la NSPA.

Stockage temporaire de munitions

Un abri pour le stockage de la munition de recollement est également aménagé dans la zone 2. Avec une surface de près de 100 m^2, l'abri permet l'entreposage temporaire des munitions datant principalement de la Deuxième Guerre mondiale collectées par les démineurs du SEDAL et destinées à être détruites dans les meilleurs délais suivant les procédures en vigueur.

À noter que le site du Waldhof n'héberge pas d'infrastructures spécifiques pour la destruction de la munition de recollement.

Atelier de munitions

Un nouvel atelier de munitions EWS (explosive workshop) d'une superficie de 280 m^2 est aménagé dans la zone de stockage. Les locaux permettent toute sorte d'opérations courantes de maintenance sur la munition dans un environnement sécurisé telle que l'emballage et le déballage de la munition. Une cabine de peinture ainsi qu'un local de sablage y sont également aménagés.

Un bâtiment auxiliaire à proximité de l'atelier de munitions abrite à la fois le local technique de l'atelier ainsi qu'une zone de stockage pour l'équipement inerte ne pouvant être stocké en permanence dans l'atelier de munitions pour des raisons de sécurité.

L'ensemble est entouré de merlons afin de garantir la sécurité physique du personnel se trouvant sur site en cas d'explosion au niveau de l'atelier.

Aire de chargement et de déchargement et zone d'attente

Le chargement et le déchargement des camions se fait sur une aire aménagée à cet effet à proximité immédiate du dépôt de munitions. Une deuxième aire, appelée « zone d'attente » (« holding yard ») permet le stationnement d'un camion ou d'un conteneur pour une durée limitée. Des merlons de sécurité y sont également installés.

Infrastructure de sécurité

La sécurité du site est renforcée par la mise en place sur le périmètre intérieur du camp d'une nouvelle clôture avec système de surveillance électronique ainsi que d'un chemin de patrouille en partie carrossable le long de la nouvelle clôture.

La zone 1 et la zone 2 seront séparées par une clôture et l'accès entre les deux zones est géré à l'aide d'un portail coulissant.

Finalement, deux ronds-points sont aménagés de part et d'autre du camp au niveau des entrées nord-est et sud-ouest afin de décélérer tout véhicule de passage.

Parkings et circulation

Les surfaces de circulation principales et secondaires dans la zone 1 et 2, l'aire de déchargement et la zone d'attente dans la zone 2 sont entièrement refaites.

Les voitures privées du personnel militaire et civil sont regroupées sur une aire de stationnement à ciel ouvert et proche du bâtiment administratif.

Il est également prévu d'aménager des bornes de chargement pour les véhicules de service électriques sur site.

1.3. Zone 3 – Zone à renaturer

Une partie du camp actuel se situe en dehors de la future clôture périmétrique et fait l'objet de travaux de renaturation.

PARTIE TECHNIQUE

1 PARTI URBANISTIQUE

1.1. Situation actuelle

Le site est situé dans le Gréngewald et est entouré par quatre routes fréquentées :

– à l'est : l'autoroute A7 ;
– au sud : la route nationale N11 ;
– au nord : la route régionale CR 126 ;
– à l'ouest : la route régionale CR 119 (N30).

Le bâtiment administratif situé à proximité de l'entrée principale, le hall de stockage pour le matériel ainsi que les 37 hangars de stockage existants datent de l'époque de l'après-guerre.

Un hangar de stockage pour les machines et véhicules réalisé en 2007 a été entièrement rénové en 2019 et 2020.

Le site du Camp militaire se situe en partie dans la zone spéciale de conservation « Grunewald » faisant partie intégrante du réseau « Natura 2000 ». Au niveau du plan d'aménagement général de la commune de Niederanven, le dépôt de munition se trouve intégralement en zone verte. Le reclassement en zone militaire est en cours moyennant l'adoption d'un plan d'occupation du sol au sens de la loi du 17 avril 2018 concernant l'aménagement du territoire afin de régulariser la situation urbanistique de ce site de facto militaire.

1.2. Accessibilité

L'accès vers le Camp militaire à Waldhof se fait par les routes N11 et CR 126.

*

2 PARTI ARCHITECTURAL

2.1. Implantation

L'implantation des nouvelles constructions est conçue de façon à respecter les distances de sécurité obligatoires de l'OTAN entre les bâtiments tout en s'adaptant à la topographie du site et à l'environnement naturel. Le but est de limiter au maximum tout nouveau scellement du sol afin de préserver la flore présente sur site.

2.2. Concept fonctionnel

La structure du Camp militaire se base sur une répartition claire de zones bien définies. L'affectation des différentes zones est définie comme suit :

Zone 1 – Administration

– Bâtiment administratif
– Zone d'instruction extérieure
– Hangar stationnement
– Hangar entreposage
– Transformateur et groupe électrogène
– Aire de lavage
– Parking et nouvelles surfaces de circulation

Zone 2 – Dépôts

– 13 dépôts de munitions (ECM)

– Dépôt stockage (AUX – Auxiliary building)
– Atelier de munitions (EWS – Explosives Workshop)
– Local technique pour la sécurisation de l'accès Sud-Ouest
– Abri de dépôt de munition non-explosée (UXO – Unexploded Ordnance)
– Aire de chargement et de déchargement et zone d'attente (Holding Yard)
– Bassin d'eau d'extinction

Zone à renaturer

Les hangars existants avec leurs chemins d'accès sont démolis. Les merlons existants sont enlevés et le sol naturel est égalisé de façon à améliorer la surveillance extérieure du site.

2.3. Concept architectural

Le langage architectural des constructions strictement fonctionnel est simple et intemporel. La hauteur des différents bâtiments est limitée et la façade du bâtiment administratif est réalisée en bardage de panneaux stratifiés (HPL) reprenant les différentes teintes de couleurs camouflage de l'Armée luxembourgeoise favorisant une bonne intégration dans le milieu forestier du Waldhof.

Les toitures sont toutes réalisées comme toitures plates et partiellement comme toitures vertes. Le toit du bâtiment administratif est équipé de panneaux photovoltaïques.

Les matériaux intérieurs et extérieurs se caractérisent par leur haute résistance à l'usure, leur bon vieillissement dans le temps, leur facilité d'entretien, leur écologie et leur conformité au concept énergétique élaboré pour le projet.

*

3 PARTIE CONSTRUCTIVE

3.1. Fondations

Les bâtiments sont tous fondés sur des radiers en béton armé. Toutes les parties enterrées sont exécutées en béton étanche.

3.2. Structures

La structure portante des différents bâtiments est en béton armé. Les escaliers extérieurs sont des structures métalliques. Toutes les constructions de la zone 2, mise à part les dépôts de munitions (ECM) recouverts de terre, sont sécurisées par l'aménagement de merlons de terre.

Bâtiment administratif

Les dalles et voiles des étages sont réalisés en béton armé. Les voiles du 1er étage sont repris par des colonnes au rez-de-chaussée. Les escaliers de secours à l'extérieur du bâtiment sont exécutés en structure métallique.

Zone d'instruction extérieure

La zone d'instruction extérieure est réalisée en charpente métallique sur des fondations en béton armé.

Hangar entreposage

La structure portante du nouveau hangar est réalisée en béton armé et l'escalier de secours, accédant également à la toiture, est réalisé en structure métallique.

Transformateur et groupe électrogène

Les actuels transformateur et groupe électrogène installés dans un module métallique préfabriqué sont déplacés.

Aire de lavage

L'aire de lavage est couverte par une toiture en charpente métallique. La surface de circulation est exécutée en béton étanche et les eaux usées provenant de cette surface sont évacuées en passant par un séparateur d'hydrocarbures.

Parking et nouvelles surfaces de circulation

Les surfaces de circulation et le parking sont réalisés en enrobé et délimités par une bordure en béton.

Dépôts de munitions (ECM)

Les dépôts de munition « ECM » sont construits en béton armé d'une épaisseur de 25 cm et recouverts de terre. La construction voutée est réalisée à l'aide d'un coffrage cintré mobile.

Dépôt stockage (AUX)

Le dépôt stockage « AUX » est construit en maçonnerie posée sur un radier en béton armé. La toiture en structure métallique repose sur des piliers en béton. Les locaux techniques du dépôt sont couverts d'une dalle en béton pour garantir la sécurité au feu.

Atelier munitions (EWS)

L'atelier de munitions « EWS » est construit en béton armé pour garantir la sécurité pendant les opérations courantes de maintenance sur la munition. Une cabine de peinture et un local de sablage y sont également aménagés.

Local technique pour la sécurisation de l'accès au sud-ouest

Le local technique est réalisé en béton armé préfabriqué.

Abri de dépôt de munition non-explosée (UXO – Unexploded Ordnance)

La surface de stockage est réalisée en béton étanche, délimitée par une structure légère métallique et raccordée à une fosse septique spécifique.

Aire de chargement et de déchargement et zone d'attente (Holding Yard)

La zone d'attente est réalisée en surface enrobée et permet le stationnement de camions ou d'un conteneur pour une durée limitée.

Bassin d'eau d'extinction

Les bassins d'eau d'extinction existants sur site sont remplacés par un nouveau bassin à deux chambres. Le puits existant alimentant les bassins d'eau n'est plus conforme et est renouvelé par un nouveau forage.

Périmètre de sécurité

La nouvelle clôture de sécurité est réalisée en structure métallique. Les poteaux sont fixés sur des fondations en béton armé. Le chemin de patrouille du côté intérieur est réalisé en concassé stabilisé.

*

4 CONCEPT ENERGETIQUE ET DURABILITE

Le concept énergétique des bâtiments se base sur les normes et réglementations en vigueur et les objectifs suivants :

– Bonnes performances thermiques et étanchéité de l'enveloppe extérieure ;
– Installations techniques à faible consommation d'énergie ;
– Pour la production d'électricité :

Installation de panneaux photovoltaïques en toiture du bâtiment principal ;

– Pour la production de chaleur :

Pompes à chaleurs air / eau installées dans le bâtiment principal, le nouveau hangar d'entreposage et le bâtiment AUX / Atelier.

*

5 INSTALLATIONS TECHNIQUES

5.1. Installation sécurité

Au vu des exigences de haute sécurité et de l'exploitation continue du site, la plupart des systèmes de secours ainsi que le réseau informatique ne doivent subir de coupures. La redondance des systèmes est indispensable afin de garantir un fonctionnement ininterrompu.

Le groupe de secours existant installé en 2020 garantit un fonctionnement sans coupure du Camp militaire. Un réseau électrique secouru supplémentaire du type UPS (uninterruptible power supply) est installé au bâtiment administratif afin de pallier le temps de réponse dudit groupe.

5.2. Installation ventilation

Tous les bâtiments chauffés sont équipés d'une ventilation mécanique intégrale avec récupération de chaleur.

La ventilation se fait par plusieurs groupes de ventilation implantés dans les différents bâtiments.

La ventilation du bâtiment administratif est géré par des sondes CO_2 permettant une régulation automatique optimisée de la ventilation en fonction de l'occupation des locaux, réduisant ainsi les consommations en énergie.

En complément au système de ventilation mécanique, l'ouverture manuelle des fenêtres est toujours possible et permet de ventiler les locaux naturellement en cas de besoin.

5.3. Installation chauffage

Les bâtiments sont chauffés moyennant 3 pompes à chaleur air / eau d'une puissance thermique totale de 250 kW.

L'approvisionnement en eau chaude est décentralisé via des chauffe-eau électriques instantanés.

Quant à la distribution de chaleur, le bâtiment administratif est équipé d'un système de chauffage au sol dans les locaux communs, de radiateurs dans les locaux annexes (sanitaires, stockage etc.) et de panneaux rayonnants dans le garage en sous-sol.

Le dépôt stockage (AUX), l'atelier de munitions (EWS) et le hangar entreposage sont également chauffés par des panneaux rayonnants.

5.4. Installation sanitaire

L'approvisionnement en eau potable est assuré par le réseau local d'eau potable. L'ensemble du réseau de distribution d'eau est réalisé en tuyauterie en acier inoxydable.

5.5. Installation régulation

Une Gestion Technique Centralisée (GTC) permet de gérer tous les équipements techniques du bâtiment et d'en optimiser le fonctionnement et la consommation.

5.6. Installation électrique

Le site est alimenté en énergie électrique par un poste de transformation d'une puissance de 400 kVA.

Un dédoublement de la distribution électrique du site est prévu pour assurer un fonctionnement même en cas d'incident (système redondant).

Afin de réduire les consommations en énergie, les luminaires sont du type « LED ». La commande des luminaires dans les couloirs et cages d'escaliers se fait par détecteurs de mouvement.

L'entièreté du site est protégée par une installation de paratonnerre et de mise à la terre.

L'éclairage de sécurité du site est alimenté par un système de batteries centralisées mis en réseau pour permettre une supervision globale de toute l'installation. Le câblage est du type « anti-feu E90 ».

Tous les bâtiments sont équipés de systèmes de détection incendie, d'intrusion et de contrôle d'accès.

Une installation de couverture pour le réseau de radiocommunication numérique « Réseau National Intégré de Radiocommunication (RENITA) », dédié aux services de sécurité et de secours du Grand-Duché de Luxembourg, est mise en place.

5.7. Installation de levage

Le bâtiment administratif est équipé d'un ascenseur, d'un monte-charges intérieur d'une capacité de 1'000 kg et d'une plate-forme élévatrice extérieure pour faciliter la manutention d'objets d'instruction lourds.

L'atelier de munitions (EWS) est équipé d'un palan d'une charge maximale de 400 kg.

Le hangar d'entreposage est équipé d'un monte-charges d'une capacité maximale de 1'000 kg.

*

6 AMENAGEMENTS EXTERIEURS

6.1. Sécurisation du site

La sécurisation du site est établie sur base d'un concept de protection du périmètre pour garantir une sécurité optimale. Les clôtures existantes sont conservées et garantissent un espacement de sécurité supplémentaire par rapport à la nouvelle clôture de sécurité conforme aux normes en vigueur de l'OTAN et d'une longueur d'environ 1,9 km mise en place du côté intérieur.

Des ronds-points sont aménagés devant les accès existants servant de protection contre tout choc volontaire ou involontaire de véhicules.

6.2. Infrastructures

Le nouveau bâtiment administratif, le hangar d'entreposage ainsi que l'atelier de munitions (EWS) et le dépôt stockage (AUX) sont raccordés à une canalisation d'eaux usées interne qui se déverse dans une fosse septique nécessaire au vu de la distance éloignée du réseau de canalisation public. Par des fossés ouverts, les eaux de pluies s'infiltrent naturellement dans le sol.

Un nouveau réseau d'eaux d'incendie, alimenté par un nouveau puits, est installé sur le site. Des bornes d'incendie sont réparties sur l'ensemble du site.

Les canalisations des eaux usées et pluviales, les conduites d'eau potable et d'eaux d'incendie sont intégralement refaites.

La connectivité entre les bâtiments et la nouvelle clôture de sécurité est assurée par la pose d'un multitubulaire de gaines vides, intégrant les chambres de tirages nécessaires. Un dédoublement des tracés (redondant) est prévu afin d'offrir le niveau de sécurité nécessaire pour un dépôt de munition.

6.3. Surfaces de circulation

Les surfaces de circulation principales sont réalisées en enrobées alors que les surfaces devant les dépôts de munitions (ECM) sont aménagées en béton.

Les chemins de ronde sont aménagés en concassé stabilisé.

*

BUDGET

(indice 1071,67 / octobre 2022)

Coût de la construction		**37’480’000**
Gros oeuvre clos et fermé	16’990’000	
Installations techniques	11’940’000	
Parachèvement	8’550’000	
Coût complémentaire		**18’700’000**
Travaux préparatoires	1’250’000	
Aménagements extérieurs et infrastructures	14’770’000	
Equipement mobilier et spéciaux	2’680’000	
Frais divers		**1’690’000**
Honoraires		**8’430’000**
Réserve pour imprévus (5 %)		**3’315’000**
Coût total htva		**69’615’000**
Estimation des dépenses 2023		**300’000**
Estimation des dépenses après 2023		**69’315’000**
TVA 16%		**48’000**
TVA 17%		**11’783’550**
Coût total TTC		**81’446’550**
Arrondi à		**81’500’000**

*

FICHE RECAPITULATIVE RELATIVE AUX COUTS DE CONSOMMATION ET D'ENTRETIENS ANNUELS

(selon l'art.79 du chap. 17 de la loi du 8 juin 1999 portant A) sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'État)

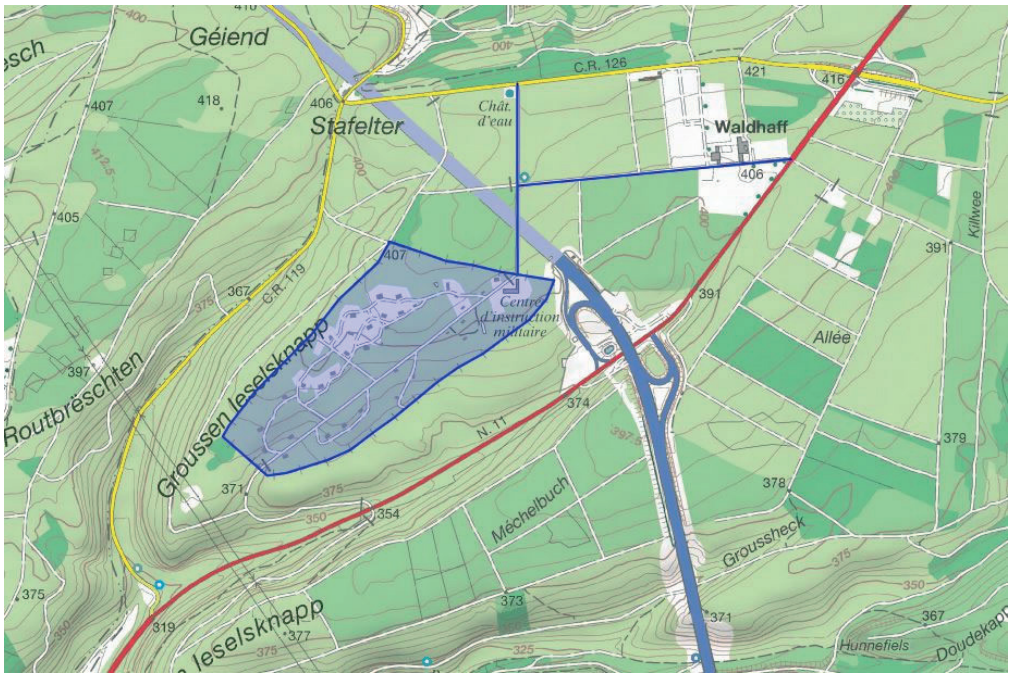
Frais de consommation	
Energie thermique	35'000
Energie électrique	45'000
Eau / Canalisations	70'000
Frais d'entretien courant et de maintenance	
Bâtiment (~1 % du coût de construction hors techniques)	260'000
Installations et équipements techniques	150'000
Alentours	50'000
Provisions d'entretien préventif	
Bâtiment (~2 % du coût de construction hors techniques)	520'000
Installations et équipements techniques	300'000
Total frais TTC	**1'430'000**

*

PLANS

En raison du caractère confidentiel du projet, seul un nombre limité de documents graphiques est joint au dossier.

Site d'implantation et accès au Camp militaire Waldhof (N11, CR 126)



Organisation en zones

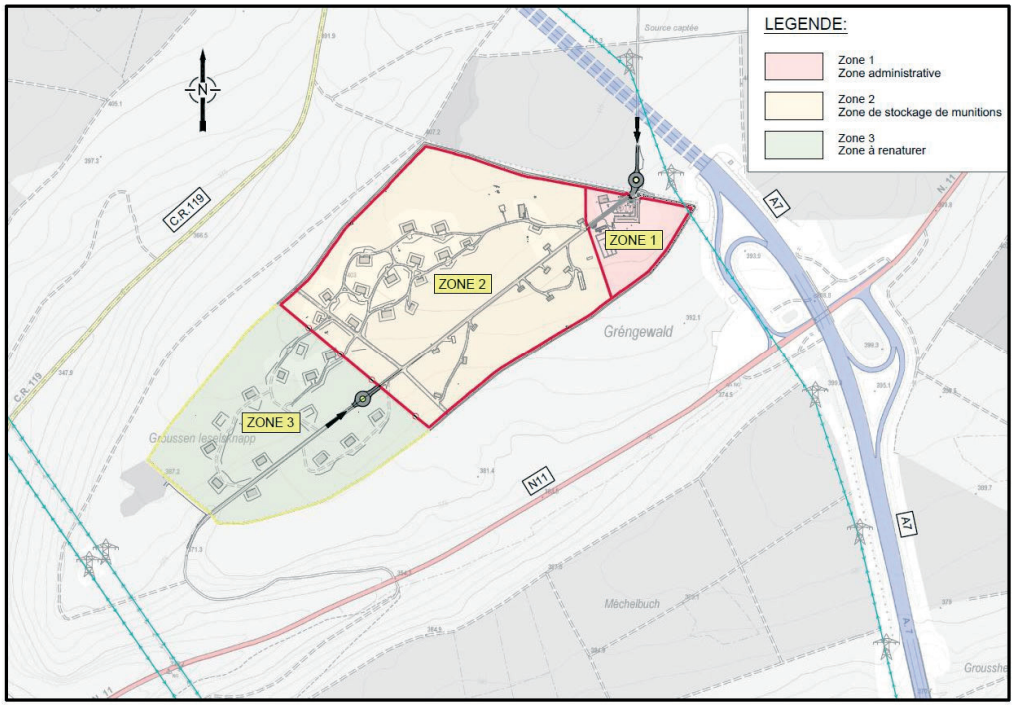


Image dépôt munition à Bertrix (Bel)

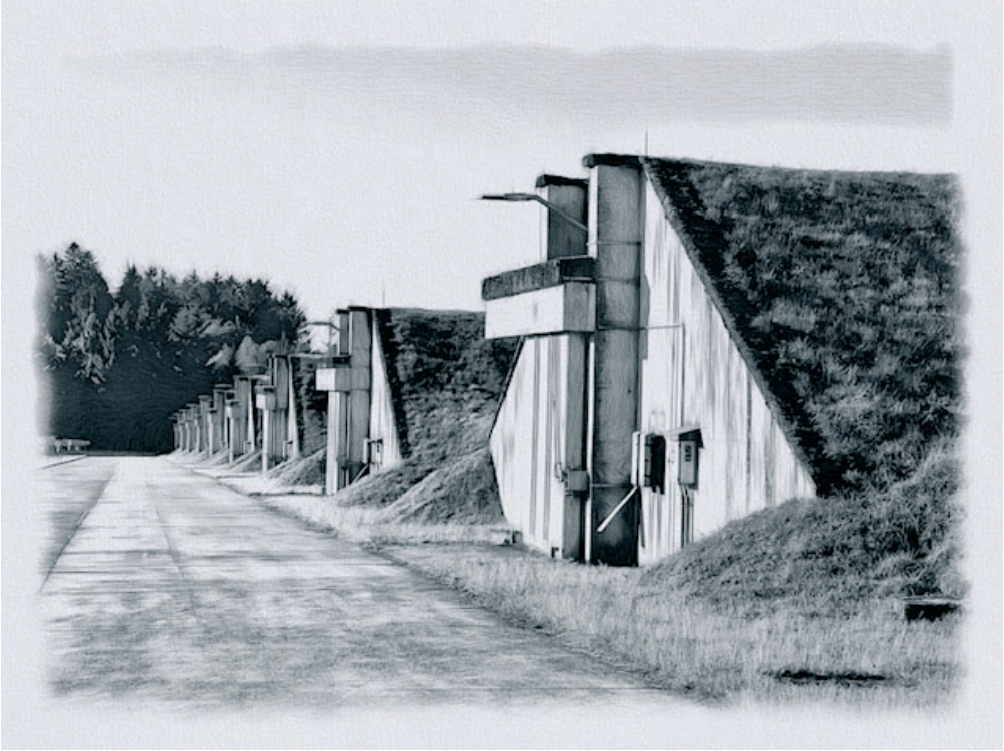


Image dépôt munition à Bertrix (Bel)

*

FICHE D'EVALUATION D'IMPACT

Intitulé du projet :	**Projet de loi relative au réaménagement du camp militaire à Waldhof**
Ministère initiateur :	**Ministère de la Mobilité et des Travaux publics/département des Travaux publics**
Auteur(s) :	
Tél :	
Courriel :	
Objectif(s) du projet :	**Financement et réalisation du projet de réaménagement du camp militaire à Waldhof**
Autre(s) Ministère(s)/Organisme(s)/Commune(s)impliqué(e)(s) :	
Ministère des Finances, Ministère de la Défense, Armée luxembourgeoise	
Date :	**17.03.2023**

Mieux légiférer

1. Partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens,…) consultée(s) : Oui ☒ Non ☐[1]
   Si oui, laquelle/lesquelles : Ministère de la Défense, Armée luxembourgeoise
   Remarques/Observations :

2. Destinataires du projet :
   – Entreprises/Professions libérales : Oui ☐ Non ☒
   – Citoyens : Oui ☐ Non ☒
   – Administrations : Oui ☒ Non ☐

3. Le principe « Think small first » est-il respecté ? (c.-à-d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues suivant la taille de l'entreprise et/ou son secteur d'activité ?) Oui ☐ Non ☐ N.a.[2] ☒
   Remarques/Observations :

4. Le projet est-il lisible et compréhensible pour le destinataire ? Oui ☒ Non ☐
   Existe-t-il un texte coordonné ou un guide pratique, mis à jour et publié d'une façon régulière ? Oui ☐ Non ☒
   Remarques/Observations :

5. Le projet a-t-il saisi l'opportunité pour supprimer ou simplifier des régimes d'autorisation et de déclaration existants, ou pour améliorer la qualité des procédures ? Oui ☐ Non ☒
   Remarques/Observations :

1 Double-click sur la case pour ouvrir la fenêtre permettant de l'activer

2 N.a. : non applicable.

6. Le projet contient-il une charge administrative[3] pour le(s) destinataire(s) ? (un coût imposé pour satisfaire à une obligation d'information émanant du projet ?) Oui ☐ Non ☒

   Si oui, quel est le coût administratif[4] approximatif total ? (nombre de destinataires x coût administratif par destinataire)

7. Le projet prend-il recours à un échange de données inter-administratif (national ou international) plutôt que de demander l'information au destinataire ? Oui ☐ Non ☐ N.a. ☒

   Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?

8. Le projet prévoit-il :
   - une autorisation tacite en cas de non réponse de l'administration ? Oui ☐ Non ☐ N.a. ☒
   - des délais de réponse à respecter par l'administration ? Oui ☐ Non ☐ N.a. ☒
   - le principe que l'administration ne pourra demander des informations supplémentaires qu'une seule fois ? Oui ☐ Non ☐ N.a. ☒

9. Y a-t-il une possibilité de regroupement de formalités et/ou de procédures (p. ex. prévues le cas échéant par un autre texte) ? Oui ☐ Non ☐ N.a. ☒

   Si oui, laquelle :

10. Le projet contribue-t-il en général à une :
    a. simplification administrative, et/ou à une Oui ☐ Non ☒
    b. amélioration de la qualité règlementaire ? Oui ☐ Non ☒

    Remarques/Observations :

11. En cas de transposition de directives communautaires, le principe « la directive, rien que la directive » est-il respecté ? Oui ☐ Non ☐ N.a. ☒

    Sinon, pourquoi ?

12. Des heures d'ouverture de guichet, favorables et adaptées aux besoins du/des destinataire(s), seront-elles introduites ? Oui ☐ Non ☐ N.a. ☒

13. Y a-t-il une nécessité d'adapter un système informatique auprès de l'Etat (e-Government ou application back-office) ? Oui ☐ Non ☒

    Si oui, quel est le délai pour disposer du nouveau système ?

14. Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée ? Oui ☐ Non ☐ N.a. ☒

    Si oui, lequel ?

    Remarques/Observations :

---

3 Il s'agit d'obligations et de formalités administratives imposées aux entreprises et aux citoyens, liées à l'exécution, l'application ou la mise en oeuvre d'une loi, d'un règlement grand-ducal, d'une application administrative, d'un règlement ministériel, d'une circulaire, d'une directive, d'un règlement UE ou d'un accord international prévoyant un droit, une interdiction ou une obligation.

4 Coût auquel un destinataire est confronté lorsqu'il répond à une obligation d'information inscrite dans une loi ou un texte d'application de celle-ci (exemple : taxe, coût de salaire, perte de temps ou de congé, coût de déplacement physique, achat de matériel, etc.).

Egalité des chances

15. Le projet est-il :
    - principalement centré sur l'égalité des femmes et des hommes ? Oui ☐ Non ☒
    - positif en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui ☐ Non ☒

      Si oui, expliquez de quelle manière :
    - neutre en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui ☒ Non ☐

      Si oui, expliquez pourquoi : Les dispositions du présent projet de loi s'appliquent indépendamment du sexe de la personne concernée
    - négatif en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui ☐ Non ☒

      Si oui, expliquez de quelle manière :

16. Y a-t-il un impact financier différent sur les femmes et les hommes ? Oui ☐ Non ☐ N.a. ☒

    Si oui, expliquez de quelle manière :

Directive « services »

17. Le projet introduit-il une exigence relative à la liberté d'établissement soumise à évaluation [5]? Oui ☐ Non ☐ N.a. ☒

    Si oui, veuillez annexer le formulaire A, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur :

    www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html

18. Le projet introduit-il une exigence relative à la libre prestation de services transfrontaliers [6]? Oui ☐ Non ☐ N.a. ☒

    Si oui, veuillez annexer le formulaire B, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur :

    www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html

5 Article 15, paragraphe 2 de la directive « services » (cf. Note explicative, p. 10-11)

6 Article 16, paragraphe 1, troisième alinéa et paragraphe 3, première phrase de la directive « services » (cf. Note explicative, p. 10-11)

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

8200/01

Nº 8200[1]

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2022-2023

PROJET DE LOI

relative au réaménagement du Camp militaire à Waldhof

* * *

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

(10.10.2023)

Par dépêche du 6 avril 2023, le Premier ministre, ministre d'État, a soumis à l'avis du Conseil d'État le projet de loi sous rubrique, élaboré par le ministre de la Mobilité et des Travaux publics.

Au texte du projet de loi étaient joints un exposé des motifs, un commentaire des articles, une fiche d'évaluation d'impact ainsi qu'une fiche financière.

*

CONSIDERATIONS GENERALES

Le projet de loi sous examen vise à autoriser le financement des frais liés au réaménagement du camp militaire à Waldhof et s'inscrit dans le contexte de la modernisation des infrastructures militaires nationales.

L'enveloppe budgétaire à accorder pour le financement des frais relatifs à ce réaménagement ne peut dépasser le montant de 81 500 000 euros. Les dépenses occasionnées seront liquidées à la charge des crédits du Fonds d'investissements publics administratifs.

Par ailleurs, la loi en projet prévoit que les travaux sont déclarés d'utilité publique, ceci afin de pouvoir procéder en cas de besoin aux acquisitions nécessaires par la voie d'expropriation.

Le Conseil d'État relève le caractère lacunaire de la fiche financière qui se limite à indiquer de manière superficielle les coûts des travaux projetés sans indiquer de manière plus précise en quoi consistent les différents travaux de réaménagement qui génèrent lesdits coûts.

*

EXAMEN DES ARTICLES

Article 1er

L'article sous avis autorise le Gouvernement à « procéder au réaménagement du Camp militaire de Waldhof ».

En ce qui concerne la nature des travaux envisagés, le Conseil d'État déduit de l'exposé des motifs qu'il ne s'agit pas de simples travaux de réaménagement du camp militaire, mais plutôt du remplacement de l'ensemble de l'infrastructure du site. Ainsi, et pour ce qui est de la zone 1 qui accueille l'infrastructure administrative, le bâtiment existant sera démoli et remplacé par un nouveau bâtiment. Pour ce qui est ensuite de la zone 2 qui est constituée de la zone de stockage des munitions, les hangars de stockage existants seront remplacés par treize nouveaux dépôts. La formulation de l'autorisation induit ainsi en erreur sur la portée des travaux.

Le Conseil d'État se doit de rappeler que l'exigence constitutionnelle d'une loi spéciale de financement demande de la part des auteurs d'un projet de loi du genre de celui sous examen de déterminer avec toute la précision requise l'affectation de l'enveloppe financière qu'il est demandé à la Chambre des députés d'autoriser. En prévoyant, à l'article 1er du projet de loi sous avis, une enveloppe globale

pour le « réaménagement du camp militaire », alors qu'il découle du budget et des explications joints audit projet qu'il s'agit non pas de simples travaux de réaménagement, mais bien du remplacement de l'ensemble de l'infrastructure du site, la loi en projet ne saurait être lue comme satisfaisant à la condition de spécialité requise par l'article 117, paragraphe 3, de la Constitution. Au vu de ce qui précède, le Conseil d'État s'oppose formellement au libellé de l'article 1er.

Articles 2 à 4

Sans observation.

*

OBSERVATIONS D'ORDRE LEGISTIQUE

Observation générale

Il y a lieu d'écrire le terme « camp » avec une lettre « c » initiale minuscule afin de se référer systématiquement au « camp militaire à Waldhof ».

Article 4

Le terme « ci-dessus » est superfétatoire et à omettre.

Ainsi délibéré en séance plénière et adopté à l'unanimité des 20 votants, le 10 octobre 2023.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Christophe SCHILTZ

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

04

Chambre des Députés
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

TS/PR P.V. MOTP 04

Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Procès-verbal de la réunion du 18 janvier 2024

(La réunion a eu lieu par visioconférence)

Ordre du jour :

1. 8224 Projet de loi portant sur la construction des extensions de la ligne de tramway à Luxembourg entre les stations Rout Bréck-Pafendall et Laangfur au Kirchberg et entre les stations Gare Centrale et Hollerich
   - Rapporteur : Madame Corinne Cahen

   - Présentation et adoption d'un projet de rapport

2. 8200 Projet de loi relative au réaménagement du Camp militaire à Waldhof

   - Désignation d'un nouveau rapporteur
   - Présentation du projet de loi
   - Examen du projet de loi et de l'avis du Conseil d'État

3. 8323 Projet de loi relative au réaménagement du champ de tir au Bleesdall

   - Désignation d'un rapporteur
   - Présentation du projet de loi
   - Examen du projet de loi et de l'avis du Conseil d'État

4. Divers

*

Présents : Mme Liz Braz remplaçant Mme Francine Closener, Mme Corinne Cahen, M. Yves Cruchten, Mme Claire Delcourt, M. Emile Eicher, M. Félix Eischen, M. Jeff Engelen, M. Fernand Etgen, M. Paul Galles, M. Marc Goergen, M. Gusty Graas, Mme Françoise Kemp remplaçant M. Marc Lies, Mme Sam Tanson remplaçant M. Meris Sehovic, M. Charel Weiler

M. David Wagner, observateur délégué

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

M. Tom Weisgerber, M. Max Dörner, M. Frank Vansteenkiste, M. Ben Hubert, M. Luc Dhamen, Directeur de l'Administration des bâtiments publics ; du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

Mme Nina Garcia, M. Frédéric Welsch, Direction de la Défense ; du Ministère des Affaires étrangères et européennes, de la Défense, de la Coopération et du Commerce extérieur

M. Yan Sales, du groupe politique démocratique

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

Excusé : M. Luc Emering

*

Présidence : Mme Corinne Cahen, Présidente de la Commission

*

1. 8224 Projet de loi portant sur la construction des extensions de la ligne de tramway à Luxembourg entre les stations Rout Bréck-Pafendall et Laangfur au Kirchberg et entre les stations Gare Centrale et Hollerich

À la suite d'une brève présentation du projet de rapport par Madame le Président–Rapporteur, ledit projet est adopté à l'unanimité des membres présents.

2. 8200 Projet de loi relative au réaménagement du Camp militaire à Waldhof

À titre liminaire, Monsieur le député Luc Emering (DP) est désigné nouveau rapporteur du projet de loi par la commission parlementaire.

Il est procédé à une présentation du projet de loi, pour le détail de laquelle il a lieu de se référer au document parlementaire 8200^0, ainsi qu'à la présentation PowerPoint parvenue aux membres de la commission par courriel.

*

Suite à une erreur technique non imputable au secrétariat de la commission parlementaire, une partie de l'enregistrement de la réunion a été effacée. Il est donc impossible de retracer de manière détaillée la totalité de l'échange de vues subséquent à la présentation du projet de loi et à l'examen de l'avis du Conseil d'État.

*

La guerre d'agression de la Russie contre l'Ukraine et ses implications pour la sécurité sur le continent européen rappellent la nécessité de disposer d'une armée efficace, fonctionnelle et capable de répondre de manière circonstanciée à diverses situations de crise. L'invasion russe en Ukraine a également pour conséquence le renforcement des capacités de dissuasion et de défense au niveau de l'OTAN et de l'Europe en particulier, dont le domaine des infrastructures.

Le projet du réaménagement du Camp militaire à Waldhof (les bâtisses datant de l'après-guerre), dont les planifications de rénovation ont été entamées en

2018, est indispensable dans le cadre de la modernisation des infrastructures militaires nationales, dont une grande partie se présente dans un état vétuste (Härebierg, champ de tir Bleesdall, site de la NSPA à Capellen). Des améliorations ponctuelles ont été opérées au fil des années.
L'ambition est de soutenir durablement l'Armée et l'effort de défense, ainsi que l'attractivité que présente une infrastructure moderne.

Dans ce contexte, il est également rappelé l'accident tragique survenu le 14 février 2019 au camp militaire à Waldhof, qui a causé la mort de deux sous-officiers et grièvement blessé deux autres membres de l'Armée, ce qui souligne davantage l'importance de disposer de sites répondant aux dernières mesures de sécurité.

Pour ce qui est de la situation actuelle, il est précisé que le Camp militaire se situe dans le massif forestier du Gréngewald au centre du pays, en toute proximité des axes autoroutiers. Malgré quelques améliorations opérées au fil des années, les bâtisses datant de l'époque de l'après-guerre ne sont plus alignées aux normes de sécurité générale et technique en vigueur. Le bâtiment administratif, chauffé par une chaudière au mazout, présente également des performances thermiques insatisfaisantes. En outre, la politique de gestion de stockage de munitions OTAN a fortement évoluée au fil du temps. Une analyse menée en 2019 conclut qu'une réorganisation complète de la zone de stockage des munitions est nécessaire.

Les infrastructures existantes ne répondent ni aux besoins fonctionnels d'une armée moderne, ni aux exigences légales qui s'imposent en matière de sécurité et de santé au travail, ni aux standards de l'OTAN en terme de gestion de stockage de munitions. Le réaménagement complet du Camp militaire à Waldhof permet de remédier à cette situation.

Le réaménagement complet du site concourt à atteindre plusieurs objectifs, dont notamment :

– des conditions adéquates de sécurité et de santé au travail pour le personnel stationné sur site ainsi que pour les usagers externes, notamment en ce qui concerne les dispositifs de protection contre les incendies ;

– la création d'une capacité suffisante de stockage de munitions pour les années à venir ;

– une gestion de stockage des munitions conforme aux normes en vigueur de l'OTAN, qui prévoit entre autres une réduction des risques par décomposition des tâches en différents environnements de travail. Le stockage permanent de la munition est à assurer par des dépôts de type ECM (earth covered magazine) couramment dénommés « igloos » se retrouvant en toute proximité des infrastructures de stockage temporaire, de l'entreposage, du chargement et du déchargement et de la maintenance permettant ainsi toute sorte d'opération courante sur la munition dans un environnement sécurisé spécifique ;

– une restructuration fonctionnelle de la zone de stockage en adéquation avec les contraintes sécuritaires imposées par les normes otaniennes en vigueur, notamment en terme de distances de sécurité entre les différentes infrastructures précitées et celles résultant de contraintes extérieures telles que les réseaux de transport de véhicules et d'énergie ;

– une séparation entre la zone administrative (zone 1) et la zone de stockage (zone 2) ;

– une zone administrative adaptée aux besoins de l'Armée luxembourgeoise à moyen terme quant aux surfaces et fonctions pour les bureaux, les formations, le gardiennage et la logistique sur site ;

– une sécurisation périmétrique efficace, axée sur la protection anti-intrusion du site et respectueuse de son environnement naturel ;

– une performance énergétique qui correspond aux standards actuels en la matière ainsi qu'une meilleure résilience des capacités, plus particulièrement en termes d'approvisionnement en ressources énergétiques constituant un nouveau pas important vers une défense plus verte.

Pour ce qui est des utilisateurs du site, il est relevé que le Service de déminage de l'Armée luxembourgeoise (SEDAL) est en charge de la gestion de la munition stockée sur le site. Depuis les années 1980, le dépôt de munitions de l'Armée est également sollicité par d'autres acteurs, à savoir la NSPA, la Police grand-ducale, l'Administration des douanes et accises ou encore le Ministère de la Justice.

De manière générale, le programme de construction prévoit la restructuration et la mise en sécurité de l'ensemble des infrastructures du site avec :

– le réaménagement de la zone 1 incluant la construction d'un bâtiment administratif et d'un hangar pour l'entreposage du matériel inerte du SEDAL ;

– la restructuration de la zone 2 avec la construction de treize dépôts pour munitions de type ECM, d'un hangar dédié au stockage de la munition de recollement, d'un atelier munition ainsi que d'une zone d'attente pour véhicules ;

– la sécurisation périmétrique du site intégrant de nouveaux dispositifs de surveillance et de sécurité physique.

Le site dispose d'une superficie d'environ 29 ha. Le terrain est principalement constitué d'une forêt d'hêtres et comprend une zone administrative (zone 1) de 2,2 ha à l'est du site ainsi que plusieurs dépôts de munitions éparpillés dans la zone de stockage (zone 2) de quelque 26,5 ha.

La restructuration fonctionnelle du site engendre une concentration des dépôts de munitions en une seule zone définie en raison d'aspects sécuritaires. La surface nécessaire au stockage des munitions (zone 2) a pu être revue vers la baisse par rapport à la situation actuelle d'environ 26,5 ha à 16,5 ha.

La zone résiduelle de 10 ha se situe en dehors du périmètre de la future clôture périmétrique du site et fait l'objet d'une renaturation.

Au niveau du stockage permanent de munitions, les hangars de stockage existants sont remplacés par treize nouveaux dépôts de type ECM qui reçoivent les munitions de différents types, utilisés au sein de l'Armée. Un espace de stockage est également mis à disposition d'autres acteurs tels que

la Police grand-ducale, l'Administration des douanes et accises ou encore la NSPA.

Pour ce qui est du stockage temporaire de munitions, un abri pour le stockage de la munition de recollement est également aménagé dans la zone 2. Avec une surface de près de 100 m^2, l'abri permet l'entreposage temporaire des munitions datant principalement de la Deuxième Guerre mondiale collectées par les démineurs du SEDAL et destinées à être détruites dans les meilleurs délais suivant les procédures en vigueur. À noter que le site du Waldhof n'héberge pas d'infrastructures spécifiques pour la destruction de la munition de recollement.

Un nouvel atelier de munitions EWS (explosive workshop) d'une superficie de 280 m^2 est aménagé dans la zone de stockage. Les locaux permettent toute sorte d'opérations courantes de maintenance sur la munition dans un environnement sécurisé telle que l'emballage et le déballage de la munition.

Le chargement et le déchargement des camions se fait sur une aire aménagée à cet effet à proximité immédiate du dépôt de munitions. Une deuxième aire, appelée « zone d'attente » (« holding yard ») permet le stationnement d'un camion ou d'un conteneur pour une durée limitée.

Le site est situé dans le Gréngewald et est entouré par quatre routes fréquentées :

– à l'est : l'autoroute A7 ;
– au sud : la route nationale N11 ;
– au nord : la route régionale CR 126 ;
– à l'ouest : la route régionale CR 119 (N30)

Le site du Camp militaire se situe en partie dans la zone spéciale de conservation « Grunewald » faisant partie intégrante du réseau « Natura 2000 ». Au niveau du plan d'aménagement général de la commune de Niederanven, le dépôt de munition se trouve intégralement en zone verte. Le reclassement en zone militaire est en cours moyennant l'adoption d'un plan d'occupation du sol au sens de la loi du 17 avril 2018 concernant l'aménagement du territoire afin de régulariser la situation urbanistique de ce site de facto militaire.

Au niveau de l'accessibilité, l'accès vers le Camp militaire à Waldhof se fait par les routes N11 et CR 126.

L'enveloppe budgétaire à accorder pour le financement des frais relatifs à ce réaménagement ne peut dépasser le montant de 81 500 000 euros. Les dépenses occasionnées seront liquidées à la charge des crédits du Fonds d'investissements publics administratifs.

Par ailleurs, la loi en projet prévoit que les travaux sont déclarés d'utilité publique, ceci afin de pouvoir procéder en cas de besoin aux acquisitions nécessaires par la voie d'expropriation.

La commission parlementaire procède à l'examen des articles, ainsi que de l'avis du Conseil d'État du 10 octobre 2023.

Dans ses observations générales, le Conseil d'État relève le caractère lacunaire de la fiche financière qui se limite à indiquer de manière superficielle les coûts des travaux projetés sans indiquer de manière plus précise en quoi consistent les différents travaux de réaménagement qui génèrent lesdits coûts.

Article 1er

L'article 1er autorise le Gouvernement à « procéder au réaménagement du Camp militaire de Waldhof ».

En ce qui concerne la nature des travaux envisagés, dans son avis du 10 octobre 2023, le Conseil d'État déduit de l'exposé des motifs qu'il ne s'agit pas de simples travaux de réaménagement du camp militaire, mais plutôt du remplacement de l'ensemble de l'infrastructure du site. Ainsi, et pour ce qui est de la zone 1 qui accueille l'infrastructure administrative, le bâtiment existant sera démoli et remplacé par un nouveau bâtiment. Pour ce qui est ensuite de la zone 2 qui est constituée de la zone de stockage des munitions, les hangars de stockage existants seront remplacés par treize nouveaux dépôts. La formulation de l'autorisation induit ainsi en erreur sur la portée des travaux.

Le Conseil d'État se doit de rappeler que l'exigence constitutionnelle d'une loi spéciale de financement demande de la part des auteurs d'un projet de loi du genre de celui sous rubrique de déterminer avec toute la précision requise l'affectation de l'enveloppe financière qu'il est demandé à la Chambre des Députés d'autoriser. En prévoyant, à l'article 1er du projet de loi sous rubrique, une enveloppe globale pour le « réaménagement du camp militaire », alors qu'il découle du budget et des explications joints audit projet qu'il s'agit non pas de simples travaux de réaménagement, mais bien du remplacement de l'ensemble de l'infrastructure du site, le projet de loi ne saurait être lu comme satisfaisant à la condition de spécialité requise par l'article 117, paragraphe 3, de la Constitution. Au vu de ce qui précède, le Conseil d'État s'oppose formellement au libellé de l'article 1er.

Dans ses observations d'ordre légistique, la Haute Corporation note encore qu'il y a lieu d'écrire le terme « camp » avec une lettre « c » initiale minuscule afin de se référer systématiquement au « camp militaire à Waldhof ».

Afin de permettre au Conseil d'État de lever son opposition formelle, la commission parlementaire propose de préciser qu'il s'agit également du remplacement de l'ensemble des infrastructures du camp militaire à Waldhof, y compris la déconstruction d'infrastructures existantes et la construction de nouvelles infrastructures.

La commission parlementaire propose par conséquent d'amender l'article 1er du projet de loi comme suit :

« **Art. 1er.** Le Gouvernement est autorisé à procéder au réaménagement **et au remplacement de l'ensemble des infrastructures** du ~~C~~camp militaire à Waldhof**, y compris la déconstruction d'infrastructures existantes et la construction de nouvelles infrastructures**. »

Suite à cette proposition d'amendement, la commission parlementaire estime qu'il y a également lieu d'adapter l'intitulé du projet de loi. Par ailleurs, la commission parlementaire décide de faire droit à la remarque du Conseil d'État dans son avis du 10 octobre 2023, qu'il y a lieu d'écrire le terme « camp » avec

une lettre « c » initiale minuscule afin de se référer systématiquement au « camp militaire à Waldhof ».

L'intitulé prend dès lors la teneur suivante :

« **Projet de loi relative au réaménagement <u>et au remplacement de l'ensemble des infrastructures</u> du ~~C~~camp militaire à Waldhof** ».

<u>Article 2</u>

Cet article détermine l'enveloppe budgétaire servant au financement du projet - sachant que les dépenses ne peuvent pas dépasser le montant de 81 500 000 euros - rattachée à l'indice semestriel des prix de la construction valable au 1er octobre 2022 (valeur 1 071,67). Il comporte en outre la clause usuelle d'adaptation des coûts à l'évolution de cet indice.

L'article sous examen n'appelle ni d'observation de la part de la Haute Corporation ni de la part de la commission parlementaire quant au fond.

<u>Article 3</u>

Cet article précise que les dépenses sont imputables sur les crédits du Fonds d'investissements publics administratifs.

L'article sous examen n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État ni de la part de la commission parlementaire quant au fond.

<u>Article 4</u>

Cet article dispose que les travaux dont question sont déclarés d'utilité publique, afin de pouvoir procéder en cas de besoin aux acquisitions nécessaires par la voie d'expropriations.

L'article sous examen n'appelle ni d'observation de la part de la Haute Corporation ni de la part de la commission parlementaire quant au fond.

Quant à la forme, le Conseil d'État note que le terme « ci-dessus » est superfétatoire et à omettre. La commission parlementaire décide de faire droit à la remarque du Conseil d'État.

Une lettre d'amendement est à préparer par le secrétariat de la commission parlementaire dans les meilleurs délais.

3. 8323 Projet de loi relative au réaménagement du champ de tir au Bleesdall

À titre liminaire, Monsieur le député Fernand Etgen (DP) est désigné rapporteur du projet de loi par la commission parlementaire.

Il est procédé à une présentation du projet de loi pour le détail de laquelle il a lieu de se référer au document parlementaire 8323[0], ainsi qu'à la présentation PowerPoint parvenue aux membres de la commission par courriel.

*

Suite à une erreur technique non imputable au secrétariat de la commission parlementaire, une partie de l'enregistrement de la réunion a été effacée. Il est donc impossible de retracer de manière détaillée la totalité de l'échange de vues subséquent à la présentation du projet de loi et à l'examen de l'avis du Conseil d'État.

*

La guerre d'agression de la Russie contre l'Ukraine rappelle à quel point il est important de disposer d'une armée efficace, fonctionnelle et capable de répondre de manière circonstanciée à diverses situations de crise. L'invasion russe en Ukraine a également pour conséquence le renforcement des capacités de dissuasion et de défense, en particulier au niveau de l'OTAN et de l'Europe. Le domaine des infrastructures n'échappe pas à l'ambition de soutenir durablement l'Armée ainsi que l'effort de défense dans les années à venir. Le gouvernement s'est engagé de porter l'effort de défense à 1% du PIB à l'horizon 2028 (et 2% du RNB à l'horizon milieu des années 2030).

Le projet de réaménagement du Champ de tir au Bleesdall, dont les planifications de rénovation ont été entamées en 2018, est indispensable dans un cadre plus large de modernisation des infrastructures militaires nationales (Härebierg, dépôt de munition à Waldhof, site de la NSPA à Capellen), dont une grande partie se présente dans un état vétuste.

En effet, les bâtisses du Bleesdall datent de l'après-guerre.

Aujourd'hui, le site dispose d'un bâtiment administratif, d'un stand de tir pour pistolets, d'un stand de tir de 400 mètres, ainsi que d'une zone de destruction de munitions.

Le réaménagement du champ de tir au Bleesdall s'impose, étant donné que la situation actuelle ne répond ni aux besoins fonctionnels d'une armée moderne, ni aux exigences légales s'imposant en matière de sécurité et de santé au travail, ni aux standards actuels en matière de tir militaire.

Le réaménagement complet du site concourt à atteindre plusieurs objectifs, dont notamment :

- création de conditions adéquates de sécurité et de santé au travail ;
- aménagement de stands de tirs permettant aux tireurs de s'exercer suivant les nouveaux paradigmes en la matière ;
- création d'une capacité maximale de 30 tireurs simultanés sur 3 stands ;
- mise à disposition d'installations multifonctionnelles pour différents niveaux de tireurs, tant au débutant qu'au tireur d'élite ;
- augmentation de la charge maximale autorisée de destruction d'obus et de munitions de recollement ;
- aménagement d'une zone administrative adaptée aux besoins de l'Armée en ce qui concerne les surfaces et les fonctions pour l'instruction, les formations et la maintenance du site ;
- sécurisation périmétrique efficace ;
- performance énergétique des bâtisses correspondant aux standards actuels en la matière ainsi qu'une meilleure résilience des capacités et

plus particulièrement en terme d'approvisionnement en ressources énergétiques menant vers une défense plus verte.

Le programme de construction prévoit le réaménagement et la mise en sécurité de l'ensemble des infrastructures du site dont :

Zone 1 – Zone administrative

- Bâtiment administratif ;
- zone d'instruction extérieure ;
- parking et nouvelles surfaces de circulation ;
- zone de bivouac.

Zone 2 – Stands de tir

- Stand de tir d'une longueur de 400 mètres ;
- stand de tir d'une longueur de 50 mètres ;
- stand de tir d'une longueur de 30 mètres ;
- « Shooting House » ;
- « Shooting Tower ».

Zone 3 – Zone de destruction des obus et de munitions

- Abri protégé de type « bunker » ;
- stockage pour matériel ;
- stockage de sable.

Zone à renaturer

- Déconstruction du stand utilisé dans le passé pour le lancer de grenades à main explosives ;
- renaturation des surfaces libres par des espaces verts.

Site entier du champ de tir

- Sécurisation périmétrique du site intégrant de nouveaux dispositifs de surveillance et de sécurité physique

Le site est implanté sur le territoire des communes de Parc Hosingen et de Putscheid.

L'accès vers le champ de tir se fait par la route nationale N7, par le chemin repris CR 320, ainsi que par le chemin vicinal reliant le CR 320 et Gralingen.

Le site est soumis aux contraintes règlementaires suivantes du plan d'aménagement général (PAG) :

- terrain situé à l'extérieur du périmètre d'agglomération en zone verte sur des terrains classés en tant que zones agricoles et zones forestières ;
- site de destruction d'obus et de munitions situé sur des terrains classés en tant que zones agricoles.

La commission parlementaire est informée que le reclassement en zone militaire est en cours moyennant l'adoption d'un plan d'occupation du sol.

Le concept énergétique et technique du bâtiment administratif respecte les normes et réglementations en vigueur et prévoit notamment les objectifs suivants :

- bonnes performances thermiques et étanchéité de l'enveloppe extérieure ;
- installations techniques à faible consommation d'énergie ;
- production d'électricité :
- installation de panneaux photovoltaïques en toiture du bâtiment administratif ;
- production de chaleur :
- pompe à chaleur avec quatre forages géothermiques d'une profondeur de +/- 200 mètres ;
- eau chaude assurée sous forme décentralisée par des chauffe-eaux électriques instantanés ;
- chauffage au sol au rez-de-chaussée et panneaux rayonnants à l'étage ;
- ventilation mécanique intégrale avec récupération de chaleur ;
- réduction des consommations en énergie par l'installation de luminaires de type « LED », gérés par des détecteurs de mouvement dans les couloirs et cages d'escaliers ; alimentation de l'éclairage de sécurité du bâtiment administratif ainsi que des positions de tir par une batterie centrale; les autres constructions sont équipées de blocs autonomes d'éclairage de sécurité ;
- équipement du parking devant le bâtiment administratif de deux bornes électriques doubles ;
- installation sur tout le site du « Réseau National Intégré de Radiocommunication » (RENITA), réseau de radiocommunication numérique des services de sécurité et de secours du Grand-Duché de Luxembourg.

L'enveloppe budgétaire qui est accordée au Gouvernement en vue de la couverture des frais relatifs à ce réaménagement ne pourra dépasser le montant de 71 540 000 euros. Les dépenses occasionnées seront liquidées à la charge des crédits du Fonds d'investissements publics administratifs.

La commission parlementaire procède à l'examen des articles, ainsi que de l'avis du Conseil d'État du 24 octobre 2023.

Article 1

L'article 1er entend autoriser le Gouvernement à procéder au réaménagement du champ de tir.

Dans son avis du 24 octobre 2023, en ce qui concerne la nature des travaux envisagés, le Conseil d'État déduit de l'exposé des motifs qu'il ne s'agit pas de simples travaux de réaménagement du champ de tir, mais en fait du remplacement de l'ensemble de l'infrastructure du site. Ainsi, et pour ce qui est de la zone 1 qui accueille l'infrastructure administrative, le bâtiment existant sera démoli et remplacé par un nouveau bâtiment. En ce qui concerne la zone 2, les stands de tir existants seront également détruits et remplacés par trois nouveaux stands ainsi qu'un « Shooting House » et un « Shooting Tower ». La formulation de l'autorisation induit ainsi en erreur sur la portée des travaux.

Le Conseil d'État, en renvoyant à son avis du 10 octobre 2023 sur le projet de loi relative au réaménagement du Camp militaire à Waldhof, se doit de rappeler que l'exigence constitutionnelle d'une loi spéciale de financement demande de la part des auteurs d'un projet de loi du genre de celui sous rubrique de déterminer avec toute la précision requise l'affectation de l'enveloppe financière qu'il est demandé à la Chambre des Députés d'autoriser. En prévoyant, à l'article 1er du projet de loi sous rubrique, une autorisation conférée au Gouvernement pour le « réaménagement du champ de tir », alors qu'il découle du budget et des explications joints audit projet qu'il s'agit non pas de simples travaux de réaménagement, mais bien du remplacement de l'ensemble de l'infrastructure du site et ensuite de son extension, la loi en projet ne saurait être lue comme satisfaisant à la condition de spécialité requise par l'article 117, paragraphe 3, de la Constitution. Au vu de ce qui précède, le Conseil d'État s'oppose formellement au libellé de l'article 1er.

Afin de permettre à la Haute Corporation de lever son opposition formelle, la commission parlementaire propose de préciser à l'endroit de l'article 1er, qu'il s'agit du réaménagement et du remplacement de l'ensemble des infrastructures du champ de tir au Bleesdall ainsi que de son extension, y compris la déconstruction d'infrastructures existantes et la construction de nouvelles infrastructures.

La commission parlementaire propose par conséquent d'amender l'article 1er du projet de loi comme suit :

« **Art. 1er.** Le Gouvernement est autorisé à procéder au réaménagement **et au remplacement de l'ensemble des infrastructures** du champ de tir au Bleesdall **ainsi qu'à son extension, y compris la déconstruction d'infrastructures existantes et la construction de nouvelles infrastructures**. »

À la suite de cet amendement, la commission parlementaire estime qu'il y a également lieu d'adapter l'intitulé du projet de loi pour prendre la teneur suivante :

« **Projet de loi relative au réaménagement et au remplacement de l'ensemble des infrastructures du champ de tir au Bleesdall** ».

Article 2

Cet article précise que les dépenses engagées au titre du projet visé à l'article 1er ne peuvent pas dépasser le montant de 71 540 000 euros. Ce montant correspond à la valeur 1 127,38 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1er avril 2023. Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, ce montant est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix de la construction précitée.

L'article sous examen n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État ni de la part de la commission parlementaire quant au fond.

Article 3

Cet article précise que les dépenses sont imputables sur les crédits du Fonds d'investissements publics administratifs.

L'article sous examen n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État ni de la part de la commission parlementaire quant au fond.

Article 4

Cet article dispose que les travaux dont question sont déclarés d'utilité publique.

L'article sous examen n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État ni de la part de la commission parlementaire quant au fond.

Quant à la forme, le Conseil d'État note que le terme « ci-dessus » est superfétatoire et à omettre. La commission parlementaire décide de faire droit à la remarque du Conseil d'État.

Une lettre d'amendement est à préparer par le secrétariat de la commission parlementaire dans les meilleurs délais.

4. Divers

La commission demande à se voir transmettre respectivement les documents de travail et les présentations PowerPoint avant une réunion de commission parlementaire, afin de pouvoir se préparer adéquatement.

Procès-verbal approuvé et certifié exact

RÉAMÉNAGEMENT DU CHAMP DE TIR AU BLEESDALL

Commission de la mobilité et des travaux publics

Projet de loi

18 janvier 2024

LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère de la Mobilité
et des Travaux publics

Administration des bâtiments publics

1. CONTEXTE GENERAL

- Guerre d'agression de la Russie contre l'Ukraine
  - Nécessité de disposer d'une armée efficace, fonctionnelle et capable de répondre de manière circonstanciée à diverses situations de crise
  - Nécessité de renforcer les capacités de dissuasion et de défense, en particulier au niveau de l'OTAN et de l'Europe en particulier, dont les infrastructures
  - Engagement du gouvernement de porter l'effort de défense à 1 % du PIB à l'horizon 2028 (et 2 % du RNB à l'horizon milieu des années 2030)

- Etat vétuste d'une grande partie des installations militaires nationales existantes
  - Projet s'inscrit dans un cadre plus large de modernisation des infrastructures militaires nationales (Härebierg, dépôt de munition à Waldhof, site de la NSPA à Capellen)
  - Bâtisses du Bleesdall datent de l'après-guerre
  - Améliorations ponctuelles opérées au fil des années
  - Début des planifications de rénovation intégrale du site entamée en 2018

- Aujourd'hui, le site dispose:
  - d'un bâtiment administratif
  - d'un stand de tir pour pistolets
  - d'un stand de tir de 400 mètres
  - d'une zone de destruction de munitions

2. SITUATION ACTUELLE

Le réaménagement du champ de tir au Bleesdall s'impose étant donné que la situation actuelle ne répond:

- ni aux besoins fonctionnels d'une armée moderne
- ni aux exigences légales s'imposant en matière de sécurité et de santé au travail
- ni aux standards actuels en matière de tir militaire

Champ de tir - situation actuelle

Stand de tir de 400 mètres

Stand de tir de 400 mètres

Zone de destruction de munitions

Bâtiment administratif

3. OBJECTIFS DU PROJET

Le réaménagement complet du site concourt à atteindre plusieurs objectifs, dont notamment :

- Création de conditions adéquates de sécurité et de santé au travail
- Aménagement de stands de tirs permettant aux tireurs de s'exercer suivant les nouveaux paradigmes en la matière
- Création d'une capacité maximale de 30 tireurs simultanés sur 3 stands
- Mise à disposition d'installations multifonctionnelles pour différents niveaux de tireurs, tant au débutant qu'au tireur d'élite
- Augmentation de la charge maximale autorisée de destruction d'obus et de munitions de recollement
- Aménagement d'une zone administrative adaptée aux besoins de l'Armée en ce qui concerne les surfaces et les fonctions pour l'instruction, les formations et la maintenance du site
- Sécurisation périmétrique efficace
- Performance énergétique des bâtisses correspondant aux standards actuels en la matière ainsi qu'une meilleure résilience des capacités et plus particulièrement en terme d'approvisionnement en ressources énergétiques menant vers une défense plus verte

4. PROGRAMME DE CONSTRUCTION

Le programme de construction prévoit le réaménagement et la mise en sécurité de l'ensemble des infrastructures du site dont :

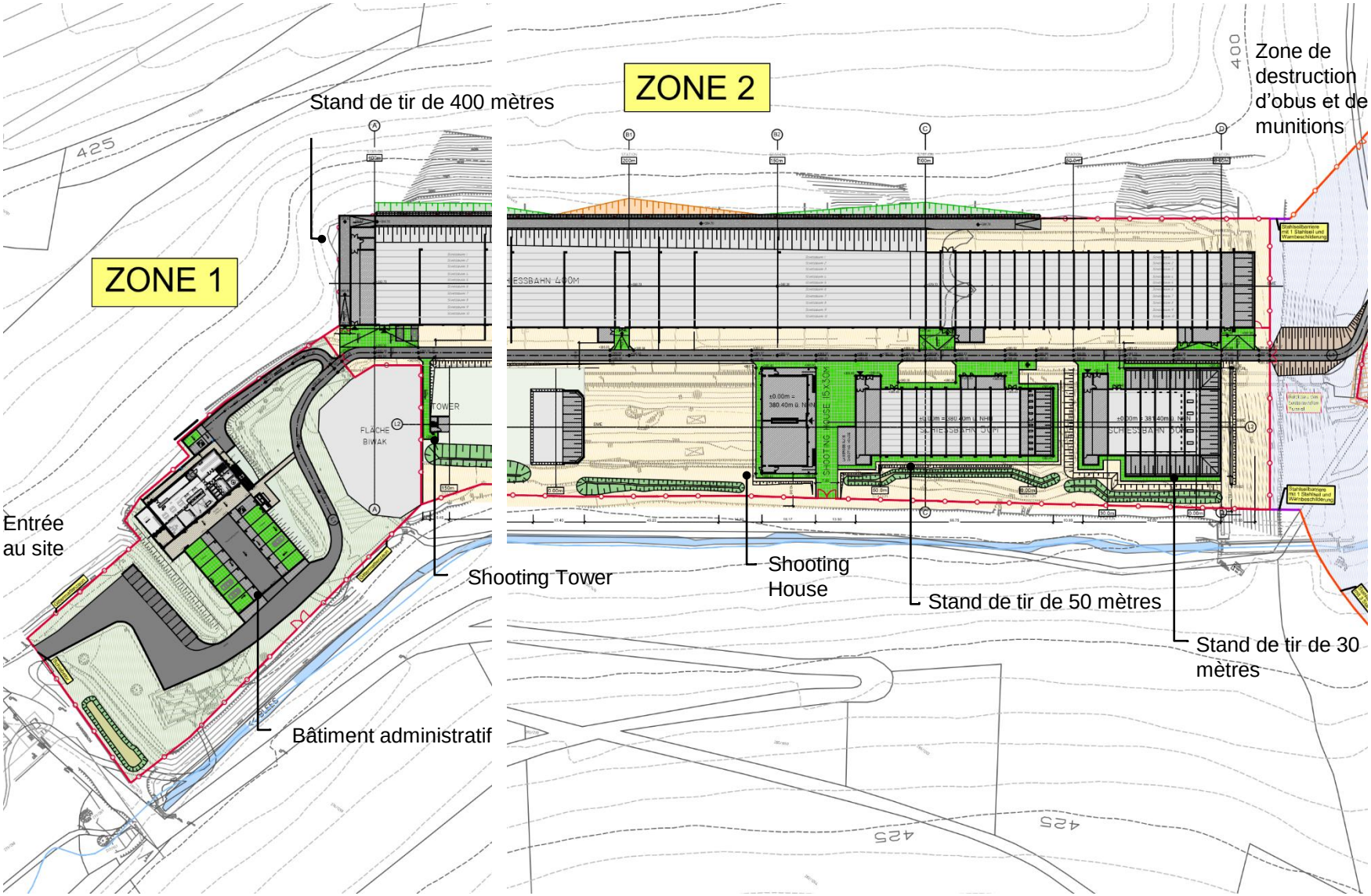
- <u>Zone 1 – Zone administrative</u>
  - Bâtiment administratif
  - Zone d'instruction extérieure
  - Parking et nouvelles surfaces de circulation
  - Zone de bivouac

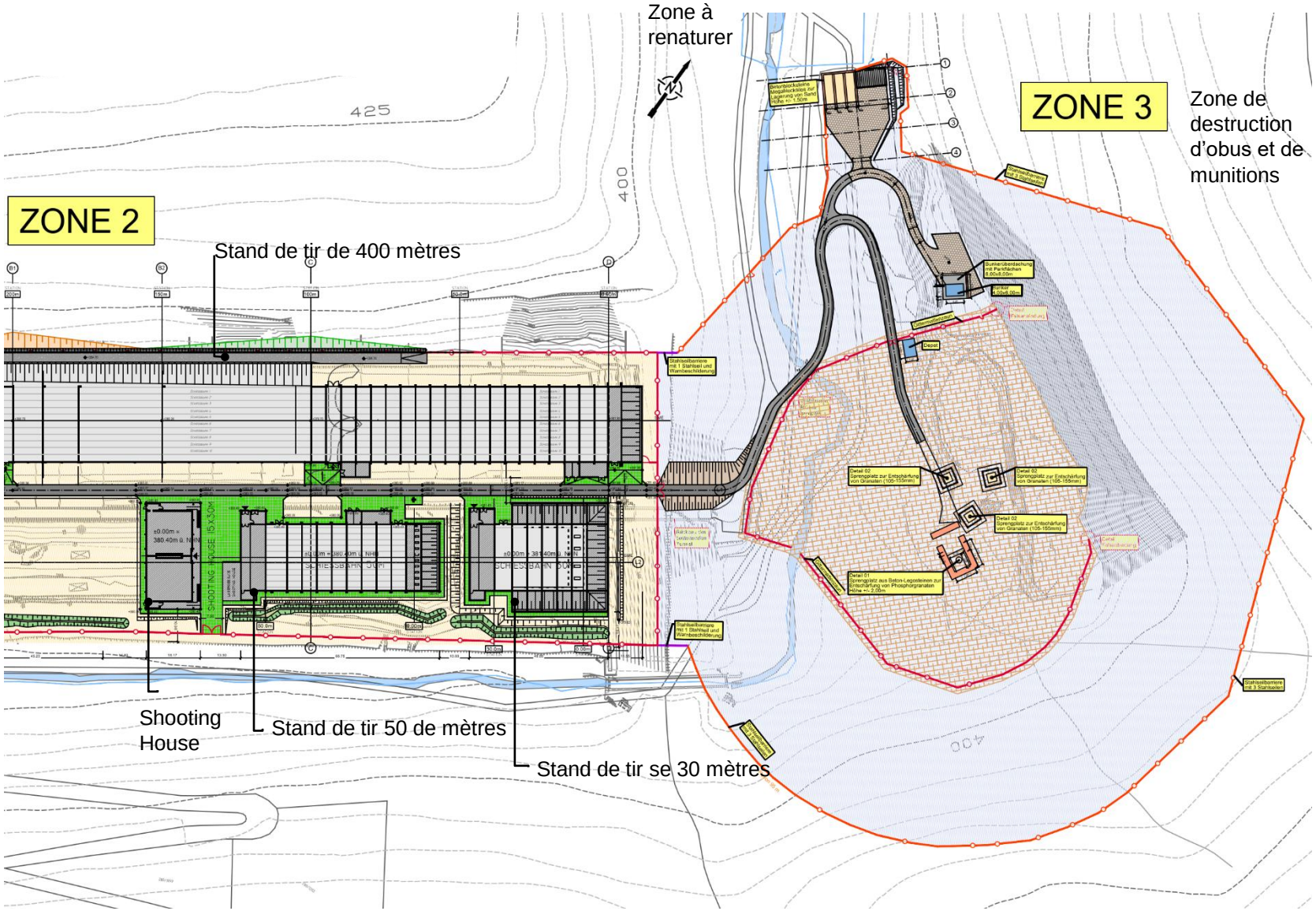
- <u>Zone 2 – Stands de tir</u>
  - Stand de tir d'une longueur de 400 mètres
  - Stand de tir d'une longueur de 50 mètres
  - Stand de tir d'une longueur de 30 mètres
  - « Shooting House »
  - « Shooting Tower »

- <u>Zone 3 – Zone de destruction des obus et de munitions</u>
  - Abri protégé de type « bunker »
  - Stockage pour matériel
  - Stockage de sable

- <u>Zone à renaturer</u>
  - Déconstruction du stand utilisé dans le passé pour le lancer de grenades à main explosives
  - Renaturation des surfaces libres par des espaces verts

- <u>Site entier du champ de tir</u>
  - Sécurisation périmétrique du site intégrant de nouveaux dispositifs de surveillance et de sécurité physique


ZONE 1
ZONE 2
Stand de tir de 400 mètres
Zone de destruction d'obus et de munitions
Entrée au site
Shooting Tower
Shooting House
Stand de tir de 50 mètres
Stand de tir de 30 mètres
Bâtiment administratif
425
400
FLÄCHE BIWAK
TOWER


Zone à renaturer
ZONE 3
Zone de destruction d'obus et de munitions
ZONE 2
Stand de tir de 400 mètres
Shooting House
Stand de tir 50 de mètres
Stand de tir se 30 mètres
425
400

5. PARTI URBANISTIQUE

Le site est implanté sur le territoire des communes de Parc Hosingen et de Putscheid.

L'accès vers le champ de tir se fait par :

- la route nationale N7
- le chemin repris CR 320
- le chemin vicinal reliant le CR 320 et Gralingen

PAG communes Parc Hosingen et Putscheid.

N

Contraintes règlementaires

Le site est soumis aux contraintes règlementaires du PAG suivantes:

- Terrain situé à l'extérieur du périmètre d'agglomération en zone verte sur des terrains classés en tant que zones agricoles et zones forestières
- Site de destruction d'obus et de munitions situé sur des terrains classés en tant que zones agricoles

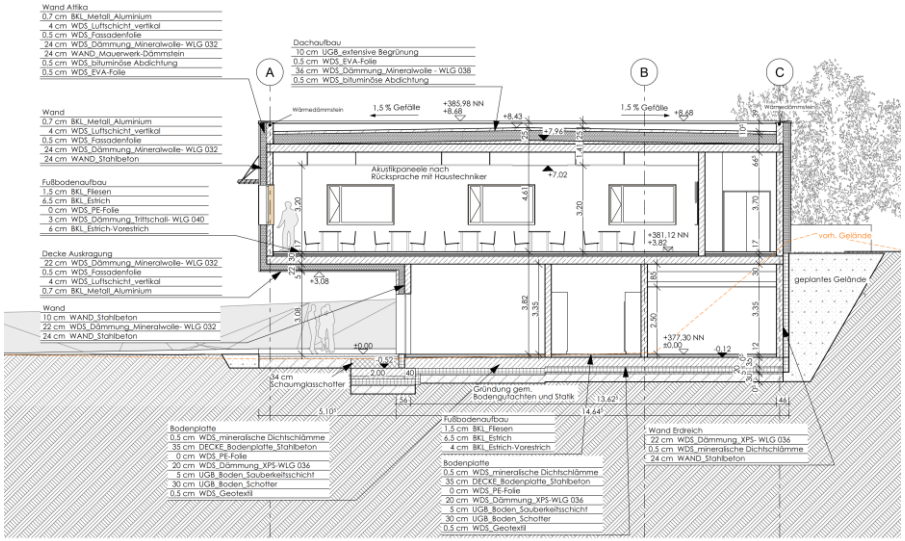
Le reclassement en zone militaire est en cours moyennant l'adoption d'un plan d'occupation du sol.

6. PARTI ARCHITECTURAL ET CONSTRUCTIF

- Implantation des nouvelles constructions de façon à respecter au mieux la topographie du site et l’environnement naturel
- Limitation au maximum de tout nouveau scellement du sol afin de préserver la flore présente sur site
- Langage architectural simple et intemporel des constructions strictement fonctionnelles
- Réalisation de constructions de faible hauteur
- Bâtiment administratif semi-enterré formant un socle et se distinguant visuellement de l'étage supérieur
- Réalisation des toitures comme toitures plates et comme toitures vertes
- Caractéristiques des matériaux intérieurs et extérieurs: haute résistance à l’usure, bon vieillissement dans le temps, facilité d’entretien, conformité au concept énergétique élaboré pour le projet

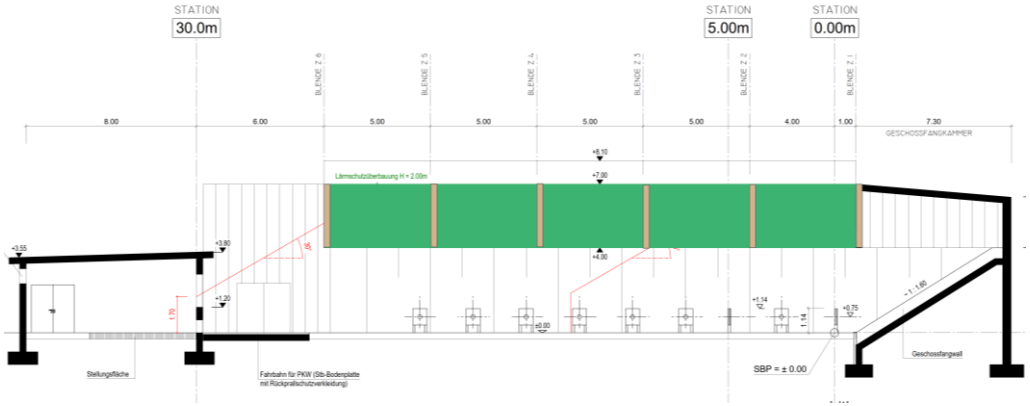
- Fondation du bâtiment administratif sur un radier en béton armé
- Parties enterrées du bâtiment administratif en béton étanche
- Structures portantes du bâtiment administratif et des stands de tir en béton armé
- Façades du bâtiment administratif en béton isolé avec une façade ventilée en bardage de zinc foncé en partie supérieure

Perspective du bâtiment administratif



Coupe du bâtiment administratif

- Positions et fonds de tir en béton armé
- Constructions pare-balles des stands de tir suspendues et protégées par un bardage en bois résistant aux rebonds
- « Shooting House » réalisé en structure métallique avec des cloisons pare-balles en acier et panneaux amovibles en bois
- « Shooting Tower » exécuté en béton armé avec façade d'entraînement



Pare-balles équipés d'absorbeurs acoustiques

Panneaux acoustiques verticaux supplémentaires

Stand de tir de 30 mètres

Shooting House Allemagne

7. CONCEPT ENERGETIQUE ET TECHNIQUE

Le concept énergétique et technique du bâtiment administratif respecte les normes et réglementations en vigueur et prévoit notamment les objectifs suivants :

- Bonnes performances thermiques et étanchéité de l'enveloppe extérieure
- Installations techniques à faible consommation d'énergie
- Production d'électricité
  - installation de panneaux photovoltaïques en toiture du bâtiment administratif
- Production de chaleur
  - pompe à chaleur avec quatre forages géothermiques d'une profondeur de +/- 200 mètres
  - eau chaude assurée sous forme décentralisée par des chauffe-eaux électriques instantanés
- Chauffage au sol au rez-de-chaussée et panneaux rayonnants à l'étage
- Ventilation mécanique intégrale avec récupération de chaleur
- Réduction des consommations en énergie par l'installation de luminaires de type « LED », gérés par des détecteurs de mouvement dans les couloirs et cages d'escaliers

- Alimentation de l’éclairage de sécurité du bâtiment administratif ainsi que des positions de tir par une batterie centrale; les autres constructions sont équipées de blocs autonomes d’éclairage de sécurité

- Equipement du parking devant le bâtiment administratif de deux bornes électriques doubles

- Installation sur tout le site du « Réseau National Intégré de Radiocommunication (RENITA) » réseau de radiocommunication numérique des services de sécurité et de secours du Grand-Duché de Luxembourg

8. SECURISATION ET AMENAGEMENTS EXTERIEURS

- Concept de sécurisation périmétrique à plusieurs niveaux de protection

  - première sécurisation de type anti-intrusion englobe la zone administrative, la zone des stands de tir ainsi que la zone de destruction d'obus et de munitions

  - deuxième sécurisation périmétrique mise en place autour de la zone de destruction d'obus et de munitions à une distance plus éloignée dans la forêt

  - troisième sécurisation indiquant la présence d'un site militaire aux limites foncières et le long des routes et des lisières des forêts entourant le site

- Renouvellement des eaux enterrées, eaux usées et pluviales, eau potable et eaux d'incendie

- Aménagement d'un réservoir d'environ 3'500 litres pour la récupération de l'eau de pluie alimentant la station de nettoyage de chaussures et les points d'eau extérieurs

- Réalisation des surfaces de circulation principales en enrobées et des chemins piétonniers devant le bâtiment administratif et entre les stands de tir en pavés drainants

- Surfaces des stands de tir en gravillon

9. SURFACES ET VOLUMES

Bâtiment administratif

Surface nette	930 m^2
Surface brute	1’100 m^2
Volume	5’165 m^3
Terrain	28 ha

Surfaces à aménager

Zone 1-3	59’400 m^2 (constructions 15’400 m^2 / aménagements extérieurs 44’000 m^2)
Zone à renaturer	5’000 m^2

Coût

Devis estimatif (indice 1127,38 / avril 2023)	71'540'000.- ttc

10. DEVIS ESTIMATIF

(indice 1127,38 / avril 2023)

COÛT DE LA CONSTRUCTION		**36’286’000**
Gros oeuvre clos et fermé	16'545’000	
Installations techniques	3'851’000	
Parachèvement	15'890’000	
COÛT COMPLÉMENTAIRE		**12'246’000**
Travaux préparatoires	8'017’000	
Aménagements extérieurs et infrastructures	3'908’000	
Équipement mobilier et spéciaux	321’000	
COÛT TOTAL DES TRAVAUX ET EQUIPEMENTS		**48’532’000**
FRAIS DIVERS		1'456’000
HONORAIRES		8’250’000
RÉSERVE POUR IMPRÉVUS (5 %)		2'912’000
COÛT TOTAL HTVA		**61'150’000**
ESTIMATION DES DÉPENSES 2023		500’000
ESTIMATION DES DÉPENSES APRÈS 2023		60’650’000
TVA 16%		80’000
TVA 17%		10’310’500
COÛT TOTAL TTC		**71’540’500**
ARRONDI À		**71‘540’000**

REAMENAGEMENT DU CAMP MILITAIRE A WALDHOF

Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Projet de loi

18 janvier 2024

LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère des Affaires étrangères
et européennes

Direction de la défense

LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère de la Mobilité
et des Travaux publics

Administration des bâtiments publics

FOR-DIV-015-20221028

1. CONTEXTE GENERAL

- Guerre d'agression de la Russie contre l'Ukraine
  - Nécessité de disposer d'une armée efficace, fonctionnelle et capable de répondre de manière circonstanciée à diverses situations de crise
  - Nécessité de renforcer les capacités de dissuasion et de défense au niveau de l'OTAN et de l'Europe en particulier, dont les infrastructures

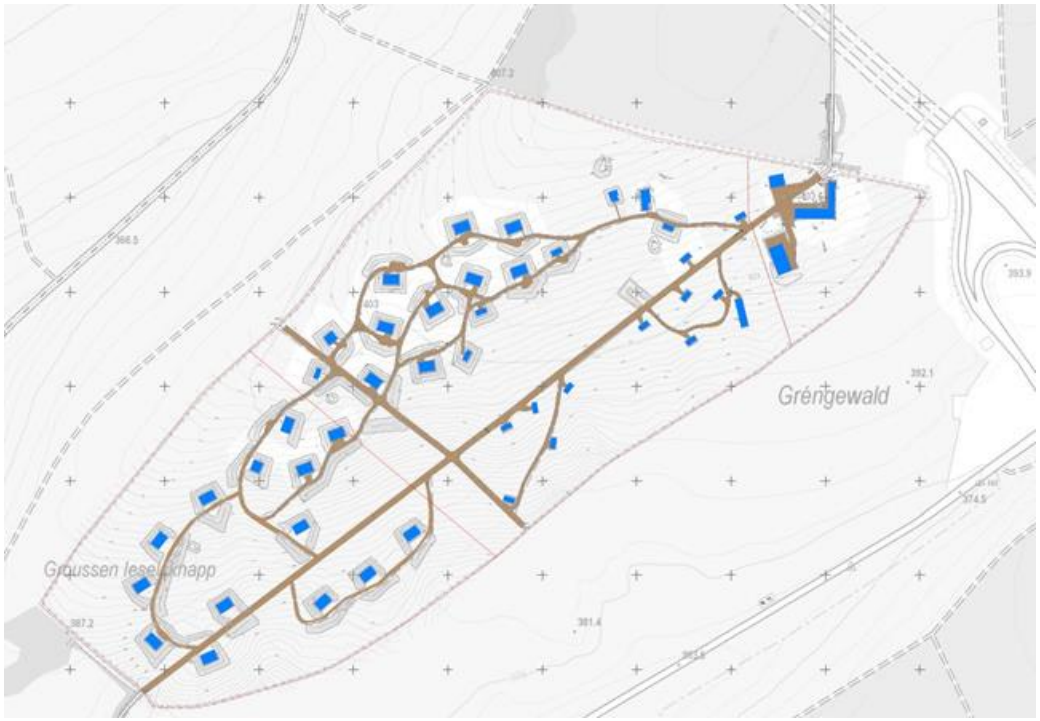
- Etat vétuste d'une grande partie des installations militaires nationales existantes
  - Projet s'inscrit dans un cadre plus large de modernisation des infrastructures militaires nationales (Härebierg, champ de tir Bleesdall, site de la NSPA à Capellen)
  - Bâtisses du Waldhof datent de l'après-guerre
  - Améliorations ponctuelles opérées au fil des années
  - Début des planifications de rénovation intégrale du site vers la fin de l'année 2018
  - Ambition de soutenir durablement l'Armée et l'effort de défense
  - Attractivité que présente une infrastructure moderne

- Accident tragique du 14 février 2019
  - Deux sous-officiers morts et deux autres membres de l'Armée grièvement blessés
  - Souligne l'importance de poursuivre les travaux entamés au préalable pour disposer d'un site répondant aux dernières mesures de sécurité
  - En cours d'enquête auprès des juridictions concernées

2. SITUATION ACTUELLE

Le réaménagement du Camp militaire à Waldhof s'impose étant donné que la situation actuelle ne répond :

- ni aux besoins fonctionnels d'une armée moderne
- ni aux exigences légales qui s'imposent en matière de sécurité et de santé au travail
- ni aux standards de l'OTAN en terme de gestion de stockage de munitions

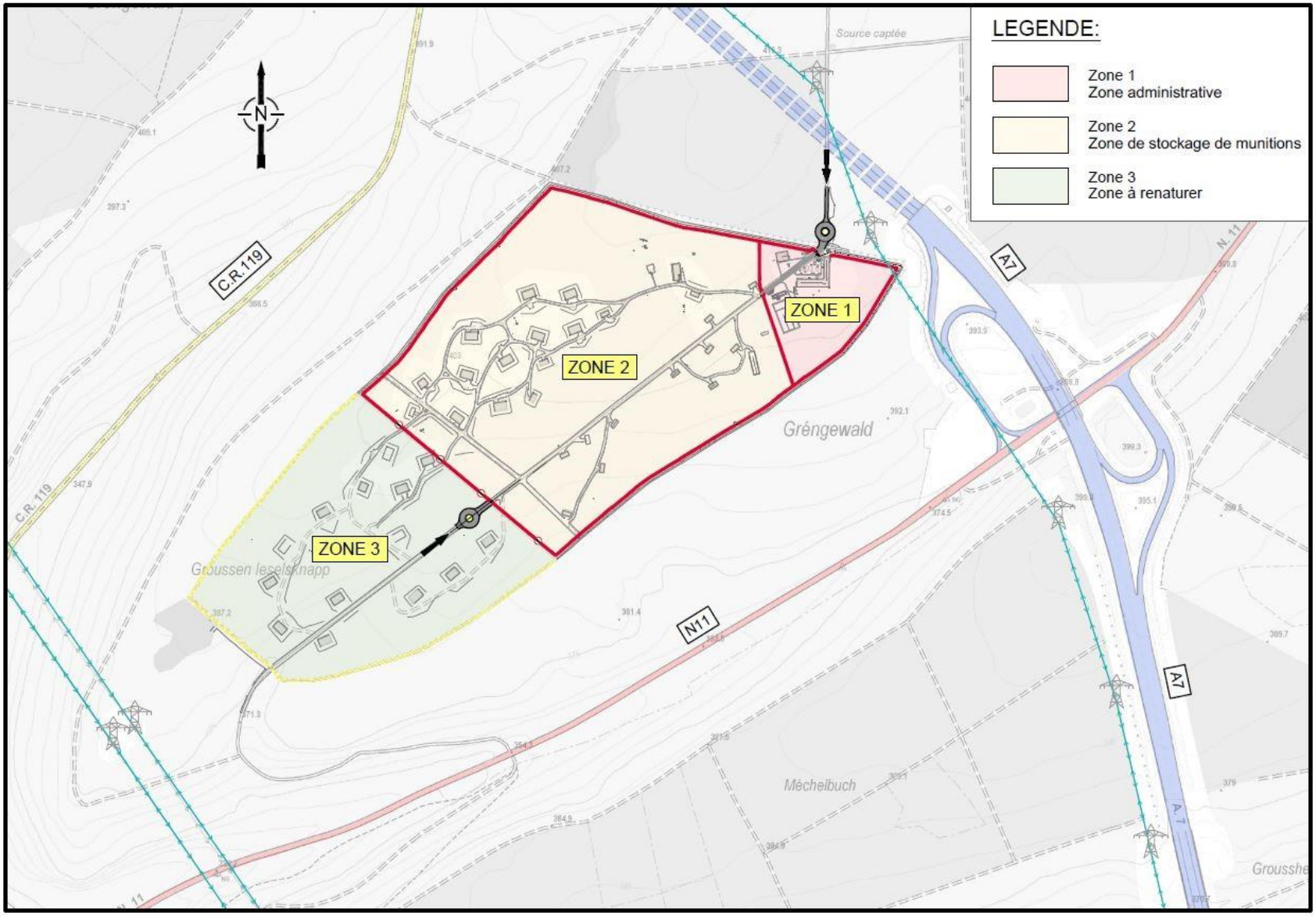


3. OBJECTIFS DU PROJET

Le réaménagement complet du site concourt à atteindre plusieurs objectifs, dont notamment :

- Mise en place de conditions adéquates de sécurité et de santé au travail
- Création d'une capacité suffisante de stockage de munitions pour les années à venir
- Restructuration fonctionnelle de la zone de stockage conformément aux contraintes sécuritaires imposées par les normes de l'OTAN
- Gestion de stockage des munitions conforme aux normes en vigueur de l'OTAN
  - réduction des risques par décomposition des tâches en différents environnements / zones de travail (étude pyrotechnique)
  - respect des distances de sécurité entre ces environnements / zones de travail
  - respect des distances de sécurité par rapport au voisinage (routes et lignes haute tension)

- Séparation entre la zone administrative (zone 1) et la zone de stockage (zone 2)
- Réduction de la zone de stockage de 26,5 ha à 16,5 ha
  - renaturation de la zone résiduelle de 10 ha en dehors du site clôturé
- Adaptation à moyen terme de la zone administrative aux besoins de l'Armée luxembourgeoise quant aux surfaces et fonctions pour les bureaux, les formations, le gardiennage et la logistique sur site
- Sécurisation périmétrique efficace
- Réalisation d'une performance énergétique des bâtisses correspondant aux standards actuels et concourant aux ambitions d'une défense verte


LEGENDE:
Zone 1
Zone administrative
Zone 2
Zone de stockage de munitions
Zone 3
Zone à renaturer
ZONE 1
ZONE 2
ZONE 3
N
C.R.119
A7
N11
Source captée
Gréngewald
Groussen lecelskhapp
Méchelbuch

4. PROGRAMME DE CONSTRUCTION

La restructuration et la mise en sécurité de l'ensemble des infrastructures du site prévoient le réaménagement / la construction de :

- <u>Site entier du Camp militaire Waldhaff</u>
  - Sécurisation périmétrique du site intégrant de nouveaux dispositifs de surveillance et de sécurité physique

- <u>Zone 1 – Zone administrative</u>
  - Bâtiment administratif
  - Zone d'instruction extérieure
  - Hangar stationnement
  - Hangar entreposage
  - Transformateur et groupe électrogène
  - Aire de lavage
  - Parking et nouvelles surfaces de circulation

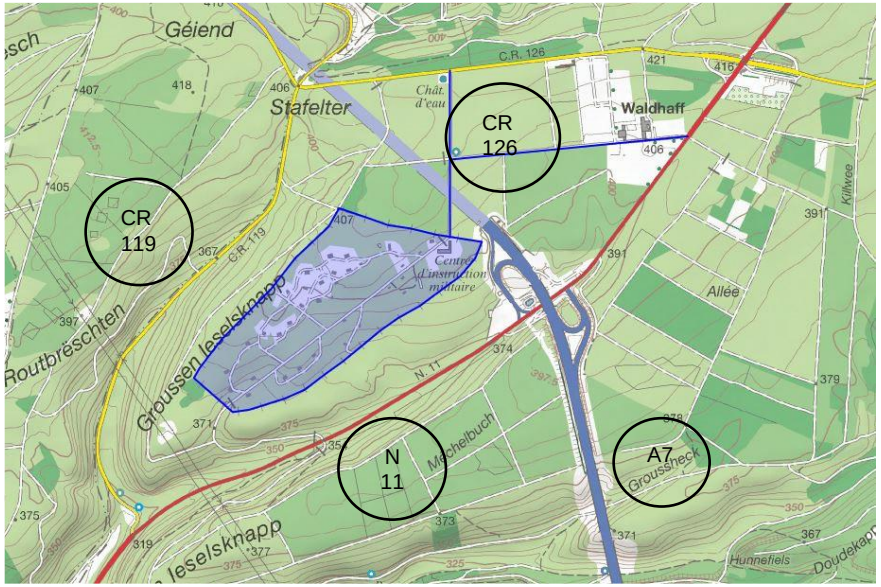
- <u>Zone 2 – Zone de stockage</u>
  - 13 dépôts de munitions
  - Dépôt stockage
  - Atelier de munitions
  - Local technique pour la sécurisation de l’accès Sud-Ouest
  - Abri de dépôt de munition non-explosée
  - Aire de chargement et de déchargement et zone d’attente
  - Bassin d’eau d’extinction

- <u>Zone à renaturer</u>
  - Démolition des hangars existants et les chemins de liaison
  - Enlèvement des merlons existants

5. PARTI URBANISTIQUE

Le site est situé dans le Gréngewald et est entouré par quatre routes fréquentées :

- à l'est : l'autoroute A7
- au sud : la route nationale N11
- au nord : la route régionale CR 126
- à l'ouest : la route régionale CR 119 (N30)

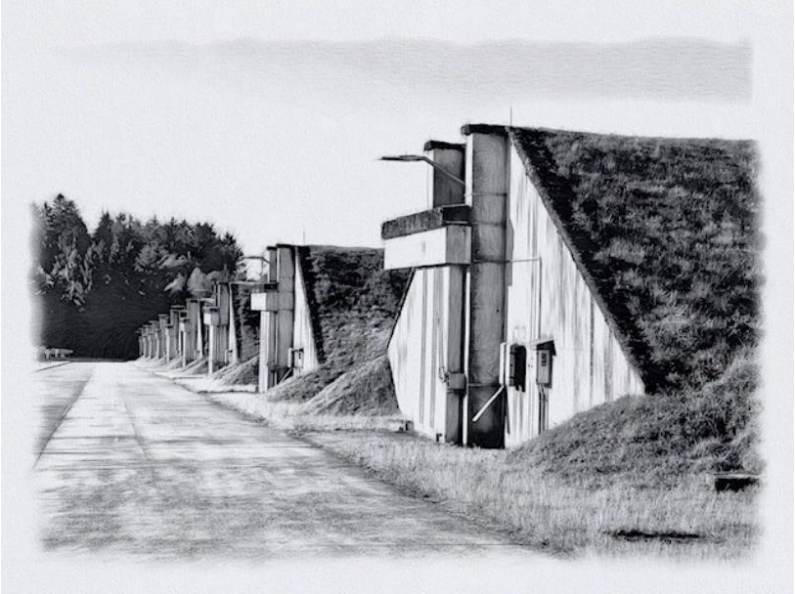


N

Contraintes règlementaires

Le site du Camp militaire se situe dans la zone spéciale de conservation « Grunewald » faisant partie intégrante du réseau « Natura 2000 ».

- PAG : commune de Niederanven « zone verte »
- POS : reclassement en zone militaire en cours



VID

6. PARTI ARCHITECTURAL ET CONSTRUCTIF

- Implantation des nouvelles constructions de façon à respecter les distances de sécurité obligatoires de l'OTAN entre les bâtiments et en s'adaptant à la topographie du site et à l'environnement naturel
- Limitation au maximum de tout nouveau scellement du sol afin de préserver la flore présente sur site
- Langage architectural simple et intemporel des constructions strictement fonctionnelles
- Réalisation des toitures comme toitures plates et partiellement comme toitures vertes
- Caractéristiques des matériaux intérieurs et extérieurs: haute résistance à l'usure, bon vieillissement dans le temps, facilité d'entretien, écologie et conformité au concept énergétique élaboré pour le projet

- Bâtiments fondés sur des radiers en béton armé
- Exécution des parties enterrées en béton étanche
- Réalisation de la structure portante des différents bâtiments en béton armé
- Escaliers extérieurs en construction métallique
- Sécurisation des constructions de la zone 2 par l'aménagement de merlons de terre, mise à part les dépôts de munitions recouverts de terre
- Renforcement des dépôts de munitions et de l'atelier munitions au niveau de l'épaisseur du béton armé mis en œuvre pour garantir la sécurité pendant les opérations courantes de maintenance et de manutention sur la munition

7. CONCEPT ENERGETIQUE ET TECHNIQUE

Le concept énergétique des bâtiments se base sur les normes et réglementations en vigueur et les objectifs suivants :

- Bonnes performances thermiques et étanchéité de l'enveloppe extérieure
- Installations techniques à faible consommation d'énergie
- Production d'électricité
  - installation de panneaux photovoltaïques en toiture du bâtiment principal
- Production de chaleur
  - pompes à chaleurs air / eau installées dans le bâtiment principal, le nouveau hangar entreposage et le bâtiment AUX / Atelier
- Ventilation mécanique intégrale avec récupération de chaleur dans tous les bâtiments
- Réduction des consommations en énergie, les luminaires sont du type « LED »; la commande des luminaires dans les couloirs et cages d'escaliers se fait par détecteurs de mouvement.

- Dédoublement des systèmes de secours, du réseau informatique et électrique pour garantir un fonctionnement ininterrompu

- Installation du « Réseau National Intégré de Radiocommunication (RENITA) » réseau de radiocommunication numérique des services de sécurité et de secours du Grand-Duché de Luxembourg

8. SECURISATION ET AMENAGEMENTS EXTERIEURS

- Réalisation d'une nouvelle clôture de sécurité conforme aux normes de l'OTAN et d'une longueur d'environ 1,9 km

- Pose d'un multitubulaire de gaines avec des chambres de tirages tous les 100 m sur toute la périphérie afin de garantir la connectivité entre la nouvelle clôture et le poste de garde central

- Dédoublement des tracés (redondant) afin d'offrir le niveau de sécurité nécessaire pour un dépôt de munition

- Aménagement de ronds-points devant les accès existants servant de protection contre tout choc volontaire ou involontaire de véhicules

- Installation d'un nouveau réseau d'eaux d'incendie, alimenté par un nouveau puits sur le site

- Répartition de bornes d'incendie sur l'ensemble du site

- Renouvellement des eaux enterrées, eaux usées et pluviales, eau potable et eaux d'incendie

- Réalisation des surfaces de circulation principales en enrobées alors que les surfaces devant les dépôts de munitions sont aménagées en béton

- Aménagement des chemins de ronde en concassé stabilisé

9. SURFACES ET VOLUMES

Total surfaces nettes	:	6’250 m^2
Total surfaces brutes	:	7’500 m^2
Volume brut	:	37’200 m^3
Emprise au sol	:	32’200 m^2
Surface terrain	:	29 ha

10. DEVIS ESTIMATIF

(indice 1071,67 / octobre 2022)

COÛT DE LA CONSTRUCTION		**37’480’000**
Gros oeuvre clos et fermé	16’990’000	
Installations techniques	11’940’000	
Parachèvement	8’550’000	
COÛT COMPLÉMENTAIRE		**18’700’000**
Travaux préparatoires	1’250’000	
Aménagements extérieurs et infrastructures	14’770’000	
Équipement mobilier et spéciaux	2’680’000	
FRAIS DIVERS		1’690’000
HONORAIRES		8’430’000
RÉSERVE POUR IMPRÉVUS (5 %)		3’315’000
COÛT TOTAL HTVA		**69’615’000**
ESTIMATION DES DÉPENSES 2023		300’000
ESTIMATION DES DÉPENSES APRÈS 2023		69’315’000
TVA 16%		48’000
TVA 17%		11’783’550
COÛT TOTAL TTC		**81’446’550**
ARRONDI À		**81’500’000**

Informations complémentaires sur la répartition du coût par construction

(indice 1071,67 / octobre 2022)

Coût de construction	**EUR**	**37'480'000.-**
- Bâtiment administratif avec poste de garde	EUR	15'800'000.-
- Hangar entreposage	EUR	4’350’000.-
- Dépôts de munitions ECM	EUR	10’800’000.-
- Atelier munition EWS	EUR	3’000’000.-
- Dépôt de stockage AUX	EUR	1’250’000.-
- Nouveau réservoir d’eau	EUR	2’280’000.-
Coût complémentaire	**EUR**	**18’700’000.-**
- Travaux préparatoires	EUR	1’250’000.-
- Aménagements extérieurs et infrastructures	EUR	14’770’000.-
o Sécurisation périmétrique	EUR	5’600’000.-
o Travaux d’infrastructures (Travaux de câblage, canalisation, réseaux techniques)	EUR	6’500’000.-
o Travaux d’aménagement extérieurs	EUR	2’670’000.-
- Equipement mobilier et spéciaux	EUR	2’680’000.-
Coût total TTC du projet	**EUR**	**81’500’000.-**

8200/02

Nº 8200[2]

CHAMBRE DES DEPUTES

PROJET DE LOI

**relative au réaménagement
et au remplacement de l'ensemble des infrastructures
du camp militaire à Waldhof**

* * *

AMENDEMENTS PARLEMENTAIRES

DEPECHE DU PRESIDENT DE LA CHAMBRE DES DEPUTES AU PRESIDENT DU CONSEIL D'ETAT

(19.1.2024)

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous soumettre ci-après un amendement au projet de loi mentionné sous rubrique, adopté par la Commission de la Mobilité et des Travaux publics (ci-après « commission parlementaire ») lors de sa réunion du 18 janvier 2024.

Je joins en annexe, à toutes fins utiles, un texte coordonné du projet de loi sous rubrique reprenant l'amendement parlementaire effectué (**figurant en caractères gras et soulignés**) et la proposition de texte formulée par le Conseil d'État dans son avis du 10 octobre 2023 que la commission parlementaire a fait sienne (figurant en caractères soulignés).

*

I. OBSERVATION CONCERNANT L'INTITULE

La commission parlementaire propose de modifier l'intitulé du projet de loi comme suit :

« **Projet de loi relative au réaménagement et au remplacement de l'ensemble des infrastructures du ~~C~~camp militaire à Waldhof** »

Commentaire :

Suite à l'amendement unique, la commission parlementaire estime qu'il y a également lieu d'adapter l'intitulé du projet de loi. Par ailleurs, la commission parlementaire décide de faire droit à la remarque du Conseil d'État dans son avis du 10 octobre 2023, qu'il y a lieu d'écrire le terme « camp » avec une lettre « c » initiale minuscule afin de se référer systématiquement au « camp militaire à Waldhof ».

*

II. AMENDEMENT

Amendement unique

La commission parlementaire propose d'amender l'article 1er du projet de loi comme suit :

« **Art. 1er.** Le Gouvernement est autorisé à procéder au réaménagement **et au remplacement de l'ensemble des infrastructures** du ~~C~~camp militaire à Waldhof**, y compris la déconstruction d'infrastructures existantes et la construction de nouvelles infrastructures**. »

Commentaire :

L'article 1er autorise le Gouvernement à « procéder au réaménagement du camp militaire de Waldhof ».

En ce qui concerne la nature des travaux envisagés, dans son avis du 10 octobre 2023, le Conseil d'État déduit de l'exposé des motifs qu'il ne s'agit pas de simples travaux de réaménagement du camp militaire, mais plutôt du remplacement de l'ensemble de l'infrastructure du site. Ainsi, et pour ce qui

est de la zone 1 qui accueille l'infrastructure administrative, le bâtiment existant sera démoli et remplacé par un nouveau bâtiment. Pour ce qui est ensuite de la zone 2 qui est constituée de la zone de stockage des munitions, les hangars de stockage existants seront remplacés par treize nouveaux dépôts. La formulation de l'autorisation induit ainsi en erreur sur la portée des travaux.

Le Conseil d'État se doit de rappeler que l'exigence constitutionnelle d'une loi spéciale de financement demande de la part des auteurs d'un projet de loi du genre de celui sous rubrique de déterminer avec toute la précision requise l'affectation de l'enveloppe financière qu'il est demandé à la Chambre des Députés d'autoriser. En prévoyant, à l'article 1er du projet de loi sous rubrique, une enveloppe globale pour le « réaménagement du camp militaire », alors qu'il découle du budget et des explications joints audit projet qu'il s'agit non pas de simples travaux de réaménagement, mais bien du remplacement de l'ensemble de l'infrastructure du site, le projet de loi ne saurait être lu comme satisfaisant à la condition de spécialité requise par l'article 117, paragraphe 3, de la Constitution. Au vu de ce qui précède, le Conseil d'État s'oppose formellement au libellé de l'article 1er.

Dans ses observations d'ordre légistique, la Haute Corporation note encore qu'il y a lieu d'écrire le terme « camp » avec une lettre « c » initiale minuscule afin de se référer systématiquement au « camp militaire à Waldhof ».

Afin de permettre au Conseil d'État de lever son opposition formelle, la commission parlementaire propose de préciser qu'il s'agit également du remplacement de l'ensemble des infrastructures du camp militaire à Waldhof, y compris la déconstruction d'infrastructures existantes et la construction de nouvelles infrastructures.

*

Au nom de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics, je vous saurais gré de bien vouloir faire aviser par le Conseil d'État l'amendement unique exposé ci-dessus.

J'envoie copie de la présente à la Ministre déléguée auprès du Premier ministre, chargée des Relations avec le Parlement, avec prière de transmettre l'amendement aux instances à consulter.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération très distinguée.

Le Président de la Chambre des Députés,
Claude WISELER

*

TEXTE COORDONNE

La proposition de texte émise par le Conseil d'Etat dans son avis du 10 octobre 2023 est soulignée.

L'amendement parlementaire du 18 janvier 2024 est marqué en caractères gras et soulignés.

PROJET DE LOI

relative au réaménagement
et au remplacement de l'ensemble des infrastructures
du ~~C~~camp militaire à Waldhof

Art. 1er. Le Gouvernement est autorisé à procéder au réaménagement **et au remplacement de l'ensemble des infrastructures** du ~~C~~camp militaire à Waldhof**, y compris la déconstruction d'infrastructures existantes et la construction de nouvelles infrastructures**.

Art. 2. Les dépenses engagées au titre du projet visé à l'article 1er ne peuvent pas dépasser le montant de 81 500 000 euros. Ce montant correspond à la valeur 1071,67 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1er octobre 2022. Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, ce montant est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix de la construction précitée.

Art. 3. Les dépenses visées à l'article 2 sont imputables à charge des crédits du Fonds d'investissements publics administratifs.

Art. 4. Les travaux visés à l'article 1er ~~ci-dessus~~ sont déclarés d'utilité publique.

8200/03

N° 8200[3]

CHAMBRE DES DEPUTES

PROJET DE LOI

**relative au réaménagement
et au remplacement de l'ensemble des infrastructures
du camp militaire à Waldhof**

* * *

AVIS COMPLEMENTAIRE DU CONSEIL D'ETAT

(12.3.2024)

Par dépêche du 19 janvier 2024, le président de la Chambre des députés a soumis à l'avis du Conseil d'État un amendement parlementaire au projet de loi sous rubrique, adopté par la Commission de la mobilité et des travaux publics.

Le texte de l'amendement était accompagné d'une observation concernant l'intitulé, d'un commentaire de l'amendement unique ainsi que d'un texte coordonné du projet de loi sous avis intégrant l'amendement parlementaire.

*

CONSIDERATIONS GENERALES

L'amendement parlementaire au projet de loi sous rubrique entend donner suite à l'opposition formelle mise en avant par le Conseil d'État dans son avis du 10 octobre 2023[1] en raison du fait que l'article 1er du projet de loi initial ne respectait pas l'article 117, paragraphe 3, de la Constitution.

*

EXAMEN DE L'AMENDEMENT UNIQUE

L'amendement sous revue tient compte de l'opposition formelle émise par le Conseil d'État lors de l'examen de l'article 1er du projet de loi qui définit l'affectation de l'enveloppe financière qu'il est demandé à la Chambre des députés d'autoriser. Le texte de l'article 1er est désormais modifié pour préciser la nature des travaux qui comporteront, non seulement un réaménagement, mais également le remplacement de l'ensemble des infrastructures du camp militaire à Waldhof, y compris la déconstruction d'infrastructures existantes et la construction de nouvelles infrastructures. Au vu de la reformulation proposée qui fait que le texte proposé répond désormais à la condition de spécialité requise par l'article 117, paragraphe 3, de la Constitution, le Conseil d'État est en mesure de lever son opposition formelle.

Ainsi délibéré en séance plénière et adopté à l'unanimité des 17 votants, le 12 mars 2024.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Christophe SCHILTZ

1 https://conseil-etat.public.lu/fr/avis/2023/octobre2023/10102023/61412.html

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

12

Chambre des Députés
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

TS,PN/PR

P.V. MOTP 12
P.V. AI 10

Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Commission des Affaires intérieures

Procès-verbal de la réunion du 28 mars 2024

Ordre du jour :

Réunion jointe

1. Explications de la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois (CFL) concernant la situation de vidéosurveillance au sein de la CFL (demandes de la sensibilité politique Piraten du 5 mars 2024 et du groupe politique LSAP du 5 mars 2024)

Uniquement pour les membres de la Commission de la Mobilité et des Travaux Publics

2. Approbation des projets de procès-verbal des réunions des 18 et 25 janvier 2024

3. 8363 Débat d'orientation sur le financement des grands projets d'infrastructure réalisés par l'Etat
- Rapporteur : Madame Corinne Cahen

- Continuation des travaux

4. 8200 Projet de loi relative au réaménagement et au remplacement de l'ensemble des infrastructures du camp militaire à Waldhof
- Rapporteur : Monsieur Luc Emering

- Examen de l'avis complémentaire du Conseil d'État

5. 8323 Projet de loi relative au réaménagement et au remplacement de l'ensemble des infrastructures du champ de tir au Bleesdall
- Rapporteur : Monsieur Fernand Etgen

- Examen de l'avis complémentaire du Conseil d'État

6. Discussion au sujet des seuils à fixer dans le cadre des grands projets d'infrastructure

7. Divers

*

Présents : Mme Corinne Cahen, Mme Francine Closener, M. Yves Cruchten, Mme Claire Delcourt, M. Luc Emering, M. Jeff Engelen, M. Fernand Etgen, M. Paul Galles, M. Marc Goergen, M. Marc Lies, Mme Mandy Minella remplaçant M. Gusty Graas, M. Meris Sehovic, M. Marc Spautz remplaçant M. Charel Weiler, membres de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics

M. Dan Biancalana, Mme Taina Bofferding, M. Luc Emering, M. Patrick Goldschmidt remplaçant Mme Lydie Polfer, M. Max Hengel, M. Marc Lies, Mme Mandy Minella remplaçant M. Gusty Graas, M. Ben Polidori remplaçant M. Marc Goergen, M. Meris Sehovic, membres de la Commission des Affaires intérieures

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

M. Marc Wengler, Directeur général, M. Henri Werdel, Directeur Gestion Infrastructure, de la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois (CFL)

Mme Félicie Weycker, M. Max Dörner, M. Raphaël Zumsteeg, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

M. Arno Munhowen, Directeur régional « Centre-Est », de la Police grand-ducale

Mme Martine Schmit, Direction générale de la sécurité intérieure, du Ministère des Affaires intérieures

Mme Christine Fixmer, du groupe politique DP

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Emile Eicher, M. Félix Eischen, membres de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics

M. David Wagner, observateur délégué

M. Guy Arendt, Mme Nancy Arendt épouse Kemp, M. Emile Eicher, M. Claude Haagen, M. Fernand Kartheiser, M. Laurent Mosar, membres de la Commission des Affaires intérieures

M. Marc Baum, observateur délégué

M. Léon Gloden, Ministre des Affaires intérieures

M. Philippe Neven, de l'Administration parlementaire

*

Présidence : Mme Corinne Cahen, Présidente de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics

*

Réunion jointe

1.

Explications de la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois (CFL) concernant la situation de vidéosurveillance au sein de la CFL (demandes de la sensibilité politique Piraten du 5 mars 2024 et du groupe politique LSAP du 5 mars 2024)

En guise d'introduction Madame la Ministre explique que, depuis plus de 75 ans, la mission de la CFL consiste à transporter des voyageurs de manière efficace d'un point A à un point B. La sécurité des passagers et la prévention des accidents sont ses priorités absolues. Le système de gestion technique des bâtiments (BMS) joue également un rôle crucial à cet égard. Le BMS national permet la gestion technique centralisée en recevant toutes les informations en temps réel et en surveillant les équipements et les machines sur les différents sites. En cas de dysfonctionnement, le problème est immédiatement signalé aux employés chargés de la surveillance continue de toutes les structures de la CFL. Les images sont disponibles en tout temps dans le centre de contrôle, ce qui est essentiel en cas d'incident ou de panne. L'objectif n'est cependant pas de surveiller chaque image ou vidéo individuellement, ce qui serait techniquement impossible. Il s'agit plutôt de pouvoir obtenir rapidement une vue d'ensemble en cas de panne technique ou de problème d'infrastructure permettant ainsi de rechercher immédiatement des solutions adaptées. Le système de caméras a également d'autres fonctions importantes, notamment la protection des passagers. Un certain nombre de bornes SOS sont installées et connectées au BMS. Sur demande, les enregistrements peuvent être transmis à la police. Au cours des cinq dernières années, 1.183 images de caméras ont été demandées par la police. Les caméras ont également un effet dissuasif. Il s'agit donc de garantir la sécurité des voyageurs, tâche incombant à la CFL, tout en respectant le RGPD. La responsabilité de la sûreté revient à la police.

Monsieur Marc Wengler, Directeur général de la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois, poursuit les explications en se basant sur une présentation PowerPoint. Pour plus de détails, il est prié de se référer au document annexé au présent procès-verbal.

Le système de gestion technique des bâtiments (BMS) est déployé sur deux sites distincts : Belval et Mersch. Sur chacun de ces sites, la présence de deux agents est assurée en continu, 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7. L'effectif total pour la surveillance et la gestion des deux sites s'élève à 24 agents. Le nombre total de caméras de surveillance installées est de 1.456. Le site de Belval dispose de 14 écrans de contrôle, tandis que le site de Mersch en possède 8.

Les missions du BMS (Building Management System) incluent :

- La surveillance technique des bâtiments de la CFL, couvrant les groupes électrogènes de secours, l'éclairage, la climatisation, les alarmes anti-intrusion, etc.
- La détection des incendies dans les bâtiments de la CFL tels que la Gare de Luxembourg, la Gare de Belval-Université, les parkings CFL, etc.
- Le traitement des appels d'urgence émis par les bornes SOS situées sur les quais de certaines gares et de certains arrêts ferroviaires ainsi que dans les ascenseurs et les toilettes.

- La centralisation des enregistrements vidéo des 1.456 caméras réparties sur l'ensemble de l'infrastructure ferroviaire, avec la possibilité de visualisation en direct en cas de signalement d'un incident.
- La sauvegarde et la mise à disposition des enregistrements vidéo sur demande de la Police, de l'astreinte EI (Exploitation Infrastructure), ou de l'agent NOMA (Notfallmanager) de la BLZ (Betriebsleitzentrale).
- L'établissement de rapports détaillés en cas d'incidents.

La vidéosurveillance au sein du BMS et l'enregistrement vidéo dans les trains et bus ne comprennent pas le visionnage continu et en direct des images. Le BMS n'a pas pour mission d'assurer une surveillance permanente en tous lieux. La présence des caméras de surveillance :

- permet une réponse adaptée en cas d'alerte,
- a un effet dissuasif,
- facilite le travail de la Police grâce aux extraits des enregistrements fournis.

Les caméras de surveillance constituent un des éléments mis en œuvre par la CFL pour assurer la sécurité, parmi d'autres dispositifs tels que :

- la présence de chefs de surveillance dans les gares et aux arrêts,
- le personnel d'accompagnement des trains (PAT),
- des équipes de gardiennage fournies par une société externe,
- les bornes SOS,
- la conception et l'aménagement des lieux (éclairage, mobilier, etc.),
- des actions de sensibilisation,
- des actions de formation,
- des réunions régulières avec les services de Police, notamment concernant la Gare de Luxembourg.

Un total de 1.456 caméras sont installés sur l'ensemble des infrastructures ferroviaires. Ces installations incluent 64 bornes SOS. Au total 73 chefs de surveillance sont présents dans les principales gares (données de 2023). De plus, des équipes de gardiennage (« Protection Unit ») sont présentes dans les 12 principales gares du pays.

En 2024, un total de 1.605 caméras de surveillance sont installées à bord des trains. Toutes les séries de trains sont équipées, à l'exception toutefois de la série 2000, qui sera remplacée par la série Coradia Stream High Capacity. Les images enregistrées par ces caméras sont stockées à bord des trains et ne sont pas transférées au BMS.

Actuellement, 11 % des trains disposent d'une équipe de gardiennage (« Protection Unit »), avec un objectif de 15 % de couverture d'ici 2025.

En 2023, 12 formations différentes ont été proposées au personnel d'accompagnement des trains (PAT), portant sur divers sujets tels que la prévention des agressions, la désescalade, l'autodéfense, etc. Au total, 442 agents ont suivi ces formations, sachant qu'un même agent peut participer à plusieurs formations. Au cours de l'année 2023, 6 thèmes de formation

différents ont été dispensés à travers 28 sessions. En 2024, un total de 287 agents d'accompagnement des trains (PAT) assurent une présence physique à bord. Un accompagnateur est présent à bord de chaque train.

Les délais de conservation des vidéos varient en fonction des caractéristiques techniques de stockage propres à chaque type de véhicule (Alstom, Bombardier, Stadler, etc.). Ces délais ont pu évoluer et sont mis à jour dans la notice d'information disponible sur le site internet de la CFL.

La notice précise les délais de conservation suivants :

- 15 à 20 jours pour les autobus CFL, selon le système utilisé ;
- 3 jours pour les trains Alstom et Stadler ;
- 5 à 10 jours pour les trains Bombardier ;
- 20 jours pour les gares, les quais et les P&R ;
- 20 jours pour les ascenseurs et les bornes SOS ;
- 20 jours pour le funiculaire.

Les caméras de la CFL sont installées et exploitées en conformité avec le cadre juridique en vigueur, notamment :

- Le Règlement général sur la protection des données (RGPD), en particulier son article 6 ;
- La loi du 1er août 2018 relative à l'organisation de la Commission nationale pour la protection des données (CNPD) et à la mise en œuvre du règlement (UE) 2016/679 concernant la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données ;
- Les lignes directrices de la CNPD, qui appliquent les principes du RGPD et de la loi du 1er août 2018 à la vidéosurveillance.

Il est encore expliqué qu'il est techniquement impossible de surveiller en temps réel chaque image captée par les caméras.

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

Madame la députée Claire Delcourt (LSAP) souhaite savoir si, lorsqu'une alerte est déclenchée par une borne SOS, les images enregistrées par les caméras sont priorisées. Elle demande également des précisions sur les missions des employés, notamment s'ils travaillent par périodes de huit heures consécutives ; quelles sont leurs conditions de travail ; est-ce qu'ils doivent assurer d'autres missions à côté de la surveillance des caméras. Concernant les réunions avec la police, l'oratrice s'interroge sur le suivi des cas discutés et sur la nature des crimes concernés et demande s'il s'agit principalement de trafic de drogue ou d'agressions.

Monsieur Wengler, Directeur général de la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois, explique que, lorsqu'un bouton d'une borne SOS est activé, une communication et une visualisation sont immédiatement établies de sorte que l'image apparaît tout de suite sur l'écran. Le fonctionnement des caméras est également surveillé via le système de gestion technique centralisée des bâtiments (BMS). Les agents sont responsables des aspects techniques tels

que la maintenance des installations et la rédaction de rapports, ce qui représente la majeure partie de leur tâche. Chaque cellule est occupée en permanence dans chacun des deux endroits (à Belval et à Mersch) par deux employés afin de permettre aux agents de faire une pause. L'année passée, 697 rapports ont été rédigés, dont 85 à 90 % concernaient des défauts détectés par la gestion technique décentralisée ou les caméras de vidéosurveillance.

Monsieur Arno Munhowen, Directeur régional « Centre-Est » de la Police grand-ducale, confirme que la collaboration avec les CFL fonctionne très bien. Les réunions ne se limitent pas aux caméras ; elles portent également sur des problématiques telles que les véhicules bloquant un passage à niveau ou les personnes causant des problèmes à la gare. Les informations ou dossiers judiciaires ne sont pas traités dans ce cadre, étant donné que ce volet relève exclusivement de la compétence de la police.

Monsieur le député Marc Goergen (Piraten) précise que sa sensibilité politique ne remet pas en question le concept lui-même, mais dénonce les dysfonctionnements et les cas de harcèlement mentionnés dans un article du journal « Tageblatt » du 5 mars 2024. L'orateur informe qu'il est en possession d'une série de documents, dont des e-mails, des lettres, des vidéos et des photos révélant de graves dysfonctionnements au sein du service responsable de la surveillance à distance, ainsi que de courriels internes des CFL corroborant ces allégations.
D'après ces documents, des employés de l'équipe de nuit ou du matin dormaient au bureau pendant les heures de travail au lieu de se consacrer à leur tâche, à savoir la surveillance des caméras de sécurité du réseau ferroviaire national. En outre, ils quittaient régulièrement leur poste de travail pendant plusieurs heures ou laissaient des amis non autorisés accéder à la zone sécurisée. En ce qui concerne la sécurité, il souligne que, lorsqu'une infraction est visible sur les images, ce type d'incident devrait en tout état de cause être signalé sans tarder par les agents de la CFL à la police.

Monsieur Wengler se réfère à la prise de position esquissée au cours de la conférence de presse, position qui demeure toujours d'actualité. Les 14 voire 8 écrans des deux salles ne sont pas surveillés en permanence vu le nombre élevé de caméras. Il s'agit en premier lieu de pouvoir réagir dans un délai assez court en cas de problème lié à un bâtiment : électricité, climatisation, en passant par les alarmes, les incendies ou le parking. En cas de détection d'une agression sur un des écrans, l'incident est immédiatement signalé à la police. Le visionnage des images est effectivement possible, à la demande de la police ou de la justice, dans le cadre de l'instruction d'une plainte. L'orateur donne encore à considérer que la CFL n'est pas une entreprise de surveillance. Les caméras ont surtout un effet dissuasif. À ce jour, l'orateur n'a pas connaissance de tels dysfonctionnements. Concernant la vidéo présumée d'une agression, il demande comment on aurait pu savoir que les images auraient été visionnés en direct. Il s'interroge également sur ce que l'orateur entend par « dysfonctionnements ».

Monsieur le député Marc Goergen précise qu'il entend par « dysfonctionnement » le fait que, selon ses informations, les agents ne surveillent pas les caméras à longueur de journée, mais qu'ils profitent des heures de travail pour dormir ou regarder des séries télévisées, des cas de harcèlements, etc. L'orateur souhaite ensuite savoir combien de fois le BMS a contacté la police et s'il existe des chiffres concrets voire des statistiques.

Monsieur Wengler cite dans ce contexte le cas d'une présumée agression sexuelle en juillet 2023 à la gare centrale de Luxembourg-Ville. Étant donné qu'il s'agit en l'occurrence d'une matière assez délicate, les commissions parlementaires décident de tenir cette partie de la réunion à huis clos[1].

Monsieur le député Yves Cruchten (LSAP) indique qu'il ne s'agit aucunement de polémiquer ou de discuter de cas individuels. Il se montre toutefois surpris par l'article du « Tageblatt » et la conférence de presse de la CFL afférente. L'orateur informe qu'il s'est toujours senti en sécurité puisqu'il était d'avis que les images des caméras étaient surveillées en permanence, au vu des panneaux indiquant que « ce site est sous vidéo surveillance ». Il pose dès lors les questions suivantes : est-ce que les CFL procèdent régulièrement à des audits ou à des analyses en matière de sécurité ? Combien de fois les bornes SOS ont-elles été activées ? Existe-t-il une analyse de leur fonctionnement en pratique ?

Monsieur Wengler répond que les incidents sont analysés une fois par an pour l'ensemble des transports publics, avec une catégorisation des incidents. Depuis mi-2022, ce processus est numérisé, permettant la production de rapports, ce qui a également influencé les statistiques. Concernant les agressions du personnel : en 2014, il y avait 15 cas contre 9 en 2023, soit environ 12 cas par an en moyenne. À noter dans ce contexte que le nombre de passagers a augmenté de 30 % entre 2022 et 2023.

Monsieur Henri Werdel, Directeur « Gestion Infrastructure », de la Société nationale des chemins de fer Luxembourgeois (CFL) précise que, concernant la statistique des accidents de travail déclarés suite à une agression physique ou morale grave, le taux est passé de 0,38 pour 100 agents en 2014 à 0,19 % en 2023.

Il n'y a pas de chiffres exacts concernant l'activation des bornes SOS, qui ont été installées pour être utilisées en cas de détresse. Concernant les panneaux indiquant que « ce site est sous vidéo surveillance », il est précisé que, pour des raisons de protection des données, les passagers doivent être informés qu'ils sont filmés et que, dans le cadre d'une poursuite, les images peuvent être demandées par la police. Il est encore souligné qu'un principe opérationnel des CFL est de s'améliorer en continu.

Monsieur le député Ben Polidori (Piraten) souhaite savoir si les agents ont reçu une formation dans le domaine de la catégorisation des infractions. L'augmentation du nombre de caméras a-t-elle eu un impact positif en pratique ? Existe-t-il une procédure interne concernant le visionnage des images ? Quelle est la durée de cette procédure lorsqu'un incident est signalé par un agent ?

Monsieur le député Dan Biancalana (LSAP) fait référence à la loi encadrant la vidéosurveillance « Visupol » du 19 juillet 2021 et souligne que des caméras dans un espace public peuvent renforcer le sentiment de sécurité. Toutefois, si l'on apprend à connaître la procédure derrière ces dispositifs, ceci peut réduire le sentiment de sécurité pour les citoyens et faire naître des doutes quant au traitement des données. Les chiffres montrent que la police consulte le BMS assez souvent. Dans ce contexte, l'orateur aimerait savoir s'il existe une

[1] Conformément à l'article 25 (9) Exceptionnellement, la commission peut décider de garder le secret des délibérations.

procédure régissant les cas spécifiques où le BMS doit contacter la police ? Quelle est la formation du personnel du BMS ? Est-ce qu'il y a déjà eu des situations concrètes où l'on n'a pas pu accéder aux images enregistrées parce que le délai de conservation avait expiré ?

Monsieur le député Meris Sehovic (déi greng) demande une clarification juridique sur la différence entre les divers délais de conservation des données. Au-delà de l'utilisation des caméras, quelles autres mesures sont envisagées pour améliorer la sécurité sur le terrain (éclairage, mobilier, etc.) ?

Monsieur le député Marc Lies (CSV) observe que les membres des commissions souhaitent renforcer le sentiment de sécurité auprès du public, ce qui implique la nécessité de disposer d'un plus grand nombre de policiers. L'orateur est d'avis qu'au vu des discussions récentes au parlement, il convient de s'interroger sur les conclusions à en tirer.

En réponse à la question concernant l'éclairage, il est précisé que l'un des éléments mis en œuvre depuis de nombreuses années par les CFL pour augmenter la sécurité est la conception et l'aménagement des lieux (éclairage, mobilier, etc.).

Concernant les différents délais de conservation, ceux-ci sont dus à des raisons techniques et varient en fonction des séries de trains. À noter que pour les caméras reliées au BMS, le délai de conservation des images est de 20 jours.

En ce qui concerne la question de savoir s'il y a déjà eu des cas concrets où la police n'a pas pu accéder aux images enregistrées parce que le délai de conservation avait expiré, il est répondu par la négative. Concernant l'accès au matériel, seuls certains agents disposent d'une autorisation, accordée via un processus interne. En 2023, 397 demandes ont été faites par la police, dont 257 ont abouti à une saisie des images. Dans ce contexte, il est réitéré que la mission principale des agents est la surveillance technique des installations. Ils ne reçoivent pas de formation policière ; d'où la prédominance du suivi technique. Le nombre d'agressions dans les trains et autres moyens de transport public reste relativement constant À notre encore qu'il est assez difficile d'établir une causalité. Actuellement, 11 % des trains sont accompagnés par des agents de sécurité d'une société privée avec un objectif de 15 % pour 2025. Concernant les questions sur la procédure appliquée, il est précisé que lorsqu'un agent du BMS prend connaissance d'une irrégularité, il examine les images en détail et contacte, le cas échéant, les numéros d'urgence 112 ou 113.

Madame la Ministre insiste sur l'importance de la sécurité des employés et garantit qu'un suivi est effectué. Un comité de pilotage se réunit une fois par an dans le cadre duquel l'aspect sécurité est également abordé. Dans ce contexte, elle évoque également le projet de loi sur la sécurité dans les transports publics.

Monsieur le député Marc Goergen demande qu'un suivi du dossier par la CFL soit présenté en commission parlementaire en automne 2024.

<u>Uniquement pour les membres de la Commission de la Mobilité et des Travaux Publics</u>

2. Approbation des projets de procès-verbal des réunions des 18 et 25 janvier 2024

Les projets de procès-verbal des réunions des 18 et 25 janvier 2024 sont approuvés à l'unanimité des membres présents de la commission parlementaire.

3. 8363 Débat d'orientation sur le financement des grands projets d'infrastructure réalisés par l'Etat

La commission parlementaire continue ses travaux dans le cadre de la préparation du débat d'orientation sur le financement des grands projets d'infrastructure réalisés par l'État.

Les projets concernant le Fonds Belval sont présentés à la commission, sur base d'une présentation PowerPoint, annexée à la présente:

1) Réalisation de deux Centres de compétences à Esch-Belval

La mise à jour du programme envoyée par le Ministère de l'Education nationale, de l'Enfance et de la Jeunesse en date du 14 juin 2023 prévoit la construction de deux centres de compétences en psychopédagogie spécialisée à côté d'une école européenne agréée. Un centre pour le développement intellectuel (CDI), ainsi qu'un centre pour enfants et jeunes, présentant des troubles du spectre de l'autisme (CTSA), sont planifiés conjointement. Certains locaux comme des ateliers pédagogiques fonctionneront en synergie. Un bassin de natation et un hall sportif sont prévus pour répondre aux besoins spécifiques des élèves des centres.

Les coûts du projet s'élèvent à environ 39 500 000.- ttc (*estimation*).

2) Réalisation des aménagements urbains et infrastructures de la Terrasse des Hauts Fourneaux : Phase 2

Suivant l'actuel plan directeur, la Terrasse des Hauts Fourneaux est organisée en une partie centrale, aménagée en un vaste espace piéton ininterrompu depuis l'Avenue du Rock'n'Roll au Sud jusqu'à la Place de l'Université au Nord et de l'Avenue des Hauts Fourneaux à l'Est jusqu'au Boulevard Porte de France à l'Ouest, et une partie périphérique en cours de développement.

Les aménagements urbains de la partie périphérique seront développés en respectant le concept global et en complémentarité des aménagements déjà réalisés de la partie centrale de la Terrasse des Hauts Fourneaux. Certaines surfaces de la partie périphérique, notamment le parvis de la Rockhal ou les abords des laboratoires et de la Halle d'essais Ingénieurs, seront intégrées au concept global en vue de leur finalisation et cohérence avec le projet futur.

Les aménagements visent à offrir aux utilisateurs du site un cadre de haute qualité environnementale, offrant les infrastructures favorisant la mobilité douce, ainsi que les échanges sociaux. Ils comprennent notamment la mise en

œuvre des revêtements de sols, des surfaces végétalisées, de l'éclairage public, du mobilier urbain, de la signalétique, ainsi que des améliorations ou compléments ponctuels aux aménagements déjà réalisés.

Les coûts du projet s'élèvent à environ 50 950 000.- ttc (*estimation*).

3) L'extension et le réaménagement de la Rockhal

Suite à la demande du Ministère de la Culture relative à la réalisation de différents projets de modernisation et d'aménagement de l'immeuble de la Rockhal, le Fonds Belval a analysé le programme des transformations et aménagements complémentaires présenté par la Rockhal. Une phase d'études plus détaillée sera nécessaire pour établir un programme complet et précis et définir une enveloppe budgétaire.

Le programme proposé prévoit une extension du hall d'entrée, tout comme la construction d'un balcon dans la grande salle, ainsi que la rénovation énergétique de l'enveloppe du bâtiment. La toiture de la nouvelle extension pourra servir comme tribune balcon lors des concerts en open-air, avec comme fond de scène les Hauts Fourneaux.

Les coûts du projet s'élèvent à environ 35 000 000.- ttc (*estimation*).

Finalement, les projets concernant le Fonds du rail sont présentés à la commission parlementaire, sur base d'une présentation PowerPoint, annexée à la présente :

1) Réseau national – remplacement des dispatchers GSM-R

Le projet prévoit le renouvellement des équipements de communication via le réseau de téléphonie mobile ferroviaire GSM-R à disposition des opérateurs. Le renouvellement par des équipements de dernière génération sera complété à trois niveaux :

- à la centrale de gestion du trafic,
- aux postes directeurs,
- aux postes d'aiguillage et au central sous-station.

2) Pôle d'échange multimodal de la Gare de Hollerich

Le projet prévoit la construction d'une nouvelle gare périphérique à Hollerich, ceci dans un but d'améliorer la correspondance entre les trains des lignes ferroviaires Luxembourg-Kleinbettingen (Ligne 5) et Pétange-Luxembourg (Ligne 7) avec la future ligne de tram et les bus desservant la route d'Esch à Hollerich. En outre, il s'agit d'améliorer l'accessibilité des transports en commun de Cessange, de Gasperich et des futurs quartiers « Nei Hollerich » et « Porte de Hollerich ».

Les travaux impliqués seront complétés en trois étapes et prévoient notamment :

- l'implantation de la nouvelle gare périphérique plus à l'Ouest entre la route d'Esch et la rue de Cessange
- l'aménagement de 3 nouveaux quais couverts desservant les lignes ferroviaires 5 et 7
- la mise au même niveau altimétrique des deux lignes
- la construction de 2 nouveaux ponts ferroviaires, d'un tunnel routier et d'un passage souterrain piétonnier
- la création de parkings souterrains pour vélos

3) Construction d'un nouveau bâtiment pour le BMS (Building Management System) à Luxembourg-Hollerich

Le projet prévoit la construction d'un nouveau bâtiment BMS à Luxembourg-Hollerich accueillant des postes de contrôles, divers bureaux, une salle de conférence, un bureau de crise et des locaux communs et techniques.

Le projet est réalisé en interdépendance avec la construction du nouveau bâtiment pour les équipes et ateliers du Service Maintenance Infrastructure (voir Motion 2020/65).

4) Gare de Wasserbillig : Aménagement d'un poste directeur . Construction du bâtiment

Le projet prévoit la construction d'un nouveau bâtiment pour le poste directeur avec son équipement en installations de génie technique et accueillant notamment une salle des opérateurs, des locaux techniques et des bureaux. Il s'agit d'une condition essentielle pour renouveler des installations de sécurité et de signalisation dans le cadre de la future mise en conformité des infrastructures ferroviaires en gare de Wasserbillig.

5) Construction du Centre national du patrimoine ferroviaire

Dans un but de conserver le patrimoine ferroviaire et d'en promouvoir la recherche, la collecte et assurer son exposition, le projet prévoit l'aménagement d'un Centre national du patrimoine ferroviaire. Le Centre sera implanté à Pétange, à proximité immédiate des installations ferroviaires et sera également raccordé à la gare ferroviaire.

Au niveau des bâtisses sont prévus :

- un hall d'exposition et un atelier de maintenance
- un centre de documentation avec une salle de lecture, des bureaux et des archives
- une salle polyvalente et une salle de fêtes
- une brasserie et un *shop*

Monsieur Marc Goergen salue le projet et souhaite savoir si le musée planifié sera desservi par le Train 1900. Ceci est confirmé. Pour ce qui est de la question de Monsieur Goergen concernant le projet de la courbe de raccordement entre Käerjeng et Niederkorn, prévu dans le PNM (Plan national de mobilité) 2035, la commission est informée que les études sont en cours.

6) Gare de Pétange : Aménagement du nouveau poste directeur Sud-Ouest. Construction du bâtiment

Le projet prévoit la construction d'un bâtiment pour le nouveau poste directeur avec son équipement en installations de génie technique et accueillant notamment une salle des opérateurs, des locaux techniques, des bureaux, une salle de séjour et une salle de formation. Il s'agit d'une condition essentielle pour aménager un nouveau poste directeur Sud-Ouest regroupant toutes les opérations de commande ferroviaires de la partie sud-ouest du réseau national.

7) Gare de Pétange : Déplacement et mise en souterrain de lignes à haute tension

Pour atteindre une constructibilité du site, le projet prévoit le déplacement et la mise en souterrain de lignes à haute tension existantes surplombant le site de l'ancien triage de Pétange. Il s'agit de:

- 2 lignes CREOS Luxembourg SA à 65kV
- 1 ligne SOTEL Réseau&Cie secs à 65kV
- 1 ligne SOTEL Réseau&Cie secs à 150kV

8) Ligne de Pétange à Esch-sur-Alzette : Renouvellement des installations de traction électrique

** Le présent projet remplace le projet sujet de la motion 2014/44 pour lequel la Chambre des Députés avait prononcé son accord de principe lors de sa séance du 20 novembre 2014.*

La motion 2014/44 avait prévu le renouvellement des installations fixes de traction électrique sur le tronçon de ligne entre Oberkorn et Belval-Lycée. Actuellement, les travaux se poursuivent jusqu'en amont du viaduc d'Esch-sur-Alzette.

Les travaux prévus incluent :

- le remplacement complet des lignes de contact existantes par une caténaire conforme aux spécifications techniques d'interopérabilité ;
- la mise en conformité des équipements d'alimentation des lignes de contact suivant les principes généraux d'alimentation, de découpage et d'exploitation applicables sur le réseau ferré électrifié luxembourgeois ;
- l'optimisation du circuit de retour du courant de traction par la mise en place d'un câble de terre enterré ; et
- la réalisation des études relatives aux travaux.

9) Gare de Bettembourg : Aménagement d'un bâtiment P&R

Le projet prévoit la construction d'un bâtiment P&R (environ 1 000 places) à la gare de Bettembourg avec accès direct vers les quais via la passerelle existante. Dans un premier plan, il s'agit de renforcer l'offre de stationnement à proximité de cette gare fortement fréquentée. Le projet est intégré dans le projet global de réaménagement des gares ferroviaire et routière de Bettembourg.

10) Gare de Bettembourg : Réaménagement du souterrain Nord pour piétons

Le passage souterrain pour piétons reliant la rue de la Gare à la route de Mondorf sera réaménagé et mis en conformité. L'ancien passage souterrain sera supprimé et il sera construit un nouvel ouvrage plus large permettant l'utilisation, aussi bien par les piétons que les cyclistes.

11) Gare de Dudelange-Usines : Modernisation et mise en conformité des infrastructures ferroviaires

Le projet vise une modernisation et la mise en conformité des installations fixes de la Gare de Dudelange-Usines, ceci dans un but de parer aux besoins futurs en termes de mobilité dans le cadre du projet « NeiSchmelz » (1 575 logements).

12) Ligne de Bettembourg à Volmerange-les-Mines : Suppression du passage à niveau 103a à Dudelange

Ce projet a comme but d'augmenter la sécurité aux points de rencontre entre les réseaux routier et ferré et d'adapter l'arrêt ferroviaire aux besoins des personnes à mobilité réduite. Ceci sera réalisé par la suppression du passage à niveau N°103a à Dudelange et la modernisation de l'arrêt ferroviaire de Dudelange-Ville.

13) Ligne de Bettembourg à Volmerange-les-Mines : Suppression des passages à niveau 103b et 104a à Dudelange

Par la suppression des passages à niveau N°103b et 104a à Dudelange et la modernisation de l'arrêt ferroviaire de Dudelange-Centre, le projet cherche à augmenter la sécurité aux points de rencontre entre les réseaux routier et ferré et à adapter l'arrêt ferroviaire aux besoins des personnes à mobilité réduite.

14) Ligne de Luxembourg à Troisvierges : Suppression du passage à niveau 13 à Dommeldange

Le projet prévoit la suppression du passage à niveau 13 à Dommeldange par un passage souterrain pour piétons et cyclistes. Les travaux s'inscrivent dans un effort d'augmenter la sécurité aux points de rencontre entre les réseaux routier et ferré, d'offrir une possibilité de croisement souterrain (piétons et vélos) des voies ferrées et d'établir une liaison inter-quartier confortable et sécurisée. Les travaux incluent notamment la construction d'un passage souterrain pour piétons et cyclistes avec escaliers, rampes et ascenseurs.

4. 8200 Projet de loi relative au réaménagement et au remplacement de l'ensemble des infrastructures du camp militaire à Waldhof

La commission parlementaire procède à l'examen de l'avis complémentaire de la Haute Corporation.

Article 1er

Dans son avis complémentaire du 12 mars 2024, la Haute Corporation constate que l'amendement tient compte de l'opposition formelle émise par elle lors de

l'examen de l'article 1er du projet de loi qui définit l'affectation de l'enveloppe financière qu'il est demandé à la Chambre des Députés d'autoriser. Le texte de l'article 1er est désormais modifié pour préciser la nature des travaux qui comporteront, non seulement un réaménagement, mais également le remplacement de l'ensemble des infrastructures du camp militaire à Waldhof, y compris la déconstruction d'infrastructures existantes et la construction de nouvelles infrastructures. Au vu de la reformulation proposée qui fait que le texte proposé répond désormais à la condition de spécialité requise par l'article 117, paragraphe 3, de la Constitution, le Conseil d'État est en mesure de lever son opposition formelle.

Il est retenu qu'un projet de rapport est à préparer dans les meilleurs délais.

5. 8323 Projet de loi relative au réaménagement et au remplacement de l'ensemble des infrastructures du champ de tir au Bleesdall

La commission parlementaire procède à l'examen de l'avis complémentaire de la Haute Corporation.

Article 1er

Dans son avis complémentaire du 12 mars 2024, la Haute Corporation constate que l'amendement tient compte de l'opposition formelle émise par le Conseil d'État lors de l'examen de l'article 1er du projet de loi qui définit l'affectation de l'enveloppe financière qu'il est demandé à la Chambre des Députés d'autoriser. Le texte de l'article 1er est désormais modifié pour préciser la nature des travaux qui comporteront, non seulement un réaménagement, mais également le remplacement de l'ensemble des infrastructures existantes ainsi qu'une extension du champ de tir au Bleesdall. Au vu de la reformulation proposée qui fait que le texte proposé répond désormais à la condition de spécialité requise par l'article 117, paragraphe 3, de la Constitution, le Conseil d'État est en mesure de lever son opposition formelle.

Quant à la forme, le Conseil d'État note que le point après l'indication du numéro d'article n'est pas à faire figurer en exposant.

La commission parlementaire décide de reprendre les suggestions d'ordre légistique.

Il est retenu qu'un projet de rapport est à préparer dans les meilleurs délais.

6. Discussion au sujet des seuils à fixer dans le cadre des grands projets d'infrastructure

Il est rappelé qu'il a été décidé, lors d'une réunion de commission parlementaire du 29 février 2024, de procéder à une augmentation du seuil de 10 000 000 d'euros prévu aux articles 102 et 105 du Règlement.

Il est retracé que le seuil de 40 000 000 d'euros, prévu par l'article 80 de la loi modifiée du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'Etat,

à partir duquel toute réalisation au profit de l'État d'un projet d'infrastructure ou d'un bâtiment doit être autorisée par la loi, a été porté à 60 000 000 d'euros par règlement grand-ducal du 23 août 2023.

Cette dernière démarche faisait partie du paquet de mesures décidé par le Gouvernement le 20 juin 2023 pour faire face au ralentissement de l'activité dans le secteur de l'immobilier et de la construction. Cette mesure permettra en effet d'accélérer la mise en chantier de projets d'investissements publics, dont notamment toute acquisition par l'État d'une propriété immobilière ou encore toute réalisation au profit de l'État d'un projet d'infrastructure ou d'un bâtiment : ces opérations ne nécessiteront plus de loi spéciale de financement pour autant qu'elles restent en deçà d'un montant global de 60 000 000 d'euros.
Compte tenu de l'évolution importante de l'indice des prix à la construction depuis la dernière modification du seuil de l'article 80 précité en 2009, cette adaptation du seuil ne fait qu'adapter le montant de 40 000 000 d'euros en tenant compte de la valeur actuelle de l'indice, tout en restant dans la variation de ce dernier. La portée du contrôle de la Chambre des Députés ne s'en trouve donc pas impactée, en termes relatifs, par rapport au seuil fixé en 2009.

La modification du seuil de 40 000 000 d'euros prévu par l'article 80 de la loi modifiée du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'État a été à la base de la discussion menée au cours de la réunion de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics du 29 février 2024 précitée lors de laquelle une augmentation du seuil actuel de 10 000 000 d'euros des articles 102 et 105 du Règlement de la Chambre des Députés a été discutée.

Il est proposé de porter le seuil de 10 000 000 d'euros prévu actuellement à l'article 105 (1) à 30 000 000 d'euros par la présente proposition de modification du règlement, pour la présentation, par le Gouvernement, des bilans financiers des grands projets d'infrastructure aux commissions parlementaires compétentes.

Finalement, la présente proposition de modification du Règlement de la Chambre des Députés vise à supprimer à l'article 104 (2) du Règlement de la Chambre des Députes la partie de phrase *« et dont la Chambre demande l'inscription dans la loi budgétaire »*, au motif que les projets autorisés par le Parlement ne seront pas tous inscrits dans la loi budgétaire. Il ne s'agit en pratique que des projets financés par le biais des fonds d'investissements publics, du Fonds des routes et du Fonds du rail. Les projets réalisés respectivement par le Fonds Belval et le fonds d'entretien et de rénovation par le biais des crédits d'un ou de plusieurs articles budgétaires du budget des dépenses en capital ne font en pratique pas l'objet d'une inscription dans la loi budgétaire, mais sont autorisés au moment de l'adoption par la Chambre des Députés de la motion en question.

Monsieur Marc Goergen propose que pour les projets dépassant le seuil de 10 000 000 d'euros, sans pour autant dépasser le montant de 30 000 000 d'euros, le Gouvernement doit procéder à une présentation de ces projets dans une réunion de la commission parlementaire compétente. Madame la Présidente de la Commission parlementaire adhère au principe proposé. Elle suggère de présenter les projets à partir de 20 000 000 d'euros en commission et à partir de 30 000 000 d'euros en séance plénière.

Cette nouvelle proposition est adoptée par l'unanimité des membres présents de la commission parlementaire.

Un document de travail adapté parviendra aux membres de la commission parlementaire dans les meilleurs délais.

7. Divers

Aucun point divers n'est abordé.

Procès-verbal approuvé et certifié exact

Annexes : Présentation PowerPoint Fonds Belval
Présentation PowerPoint Fonds du rail

Commissions parlementaires « Mobilité et Travaux publics » et « Affaires intérieures »

28 mars 2024

8200 - Dossier consolidé : 100

RESTREINT

BMS

BMS: Building **M**anagement **S**ystem

Deux sites :

- Belval
- Mersch

Présence continuelle de deux agents
24/24 h et 7/7 J sur chacun des deux sites

Effectif total de 24 agents

Nombre de caméras : 1.456

Nombre d’écrans :

- 14 à Belval
- 8 à Mersch

Le bâtiment du BMS à proximité de la gare de Belval-Université

BMS - vue des locaux

L’intérieur de la centrale BMS à Belval et…

…l’intérieur de la centrale BMS à Mersch

Missions de la BMS

- Surveillance technique des bâtiments CFL (groupes électrogènes de secours, éclairages, climatisations, alarmes d'intrusion, etc.)
- Détection incendie des bâtiments CFL (Gare de Luxembourg, Gare de Belval-Université, parkings CFL, etc.)
- Traitement des appels d'urgence émanant des bornes SOS présentes sur les quais de certaines gares et certains arrêts ferroviaires ainsi que dans les ascenseurs ou toilettes
- Centralisation des enregistrements des images vidéo des 1.456 caméras réparties sur l'infrastructure ferroviaire et possibilité de visualisation en direct en cas de signalement d'un événement
- Sauvegarde et mise à disposition des images vidéo sur demande de la Police par les agents de la BMS, l'astreinte EI (Exploitation Infrastructure) ou l'agent NOMA (Notfallmanager) de la BLZ (Betriebsleitzentrale)
- Établissement des rapports lors d'incidents

La vidéosurveillance au sein du BMS et l'enregistrement vidéo dans les trains et bus

L'existence de caméras de surveillance reliés au BMS ne comprend pas un visionnage continu et en direct de toutes les images des 1.456 caméras. La BMS n'a pas pour mission d'effectuer une surveillance permanente en tous lieux.

La présence des caméras :

- permet une réponse adaptée en cas d'alerte,
- a un effet dissuasif,
- facilite le travail de la Police grâce à l'extrait des enregistrements.

La vidéosurveillance, un élément dissuasif

Les caméras de surveillance est un élément parmi d'autres, mis en œuvre par les CFL à savoir:

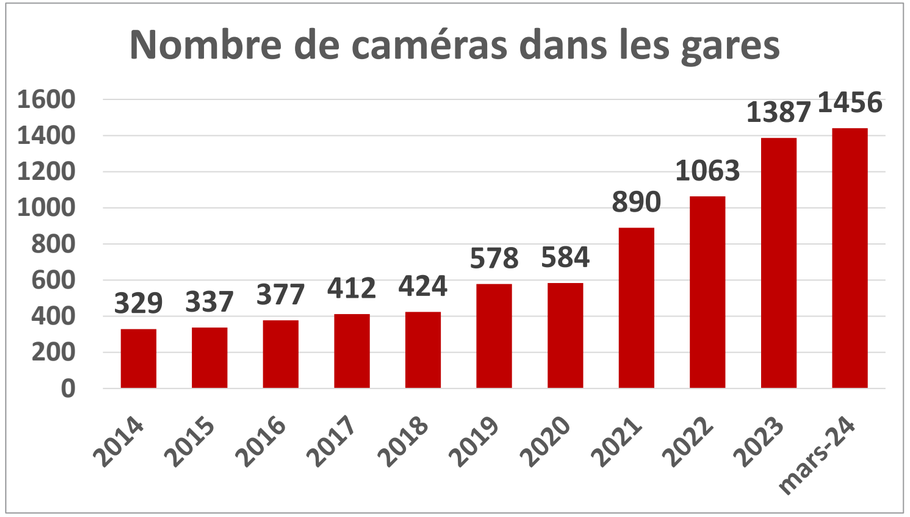
- la présence de chefs de surveillance (gares/arrêts)
- le personnel d'accompagnement des trains (PAT)
- des équipes de gardiennage (société externe)
- les bornes SOS
- la conception et l'aménagement des lieux (éclairage, mobilier, …)
- des actions de sensibilisation
- des actions de formation
- des réunions régulières avec les services de Police (par exemple au sujet de la Gare de Luxembourg)

Borne SMS au P+R de Belval

Les caméras & les bornes dans les gares et arrêts

1.456 caméras - installations ferroviaires

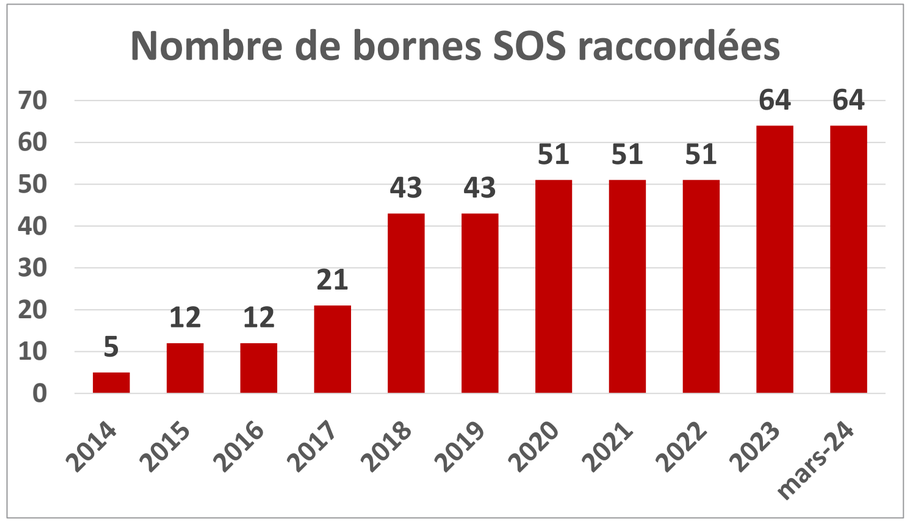
64 bornes SOS



73 chefs de surveillance (2023)

Présence d'équipes de gardiennage (Protection Unit)

Dans les **12** principales gares du pays



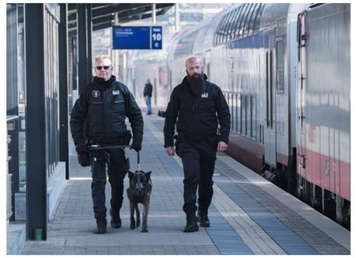
Sécurité et sûreté à bord des trains

1.605 caméras à bord des trains (2024)

- Toutes les séries sont équipées à l'exception de la série 2000 (remplacée par la série Coradia Stream High Capacity)
- Les images sont stockées dans les trains et ne sont pas transférées à la BMS

287 agents d'accompagnement des trains (PAT) (2024)

- Présence d'un accompagnateur à bord de chaque train



11 % des trains avec présence d'une équipe de gardiennage (Protection Unit)

- Objectif : 15 % en 2025

12 formations différentes à destination des PAT (prévention des agressions, dé-escalation, self-défense,…)

- Nombre d'agents ayant suivi une formation : 442 (2023) (un agent peut participer à plusieurs formations)
- Nombre de formations données : 6 thèmes différents et 28 sessions (2023)

Enregistrement des vidéos – durée de conservation

Les délais de conservation des vidéos varient en fonction des caractéristiques techniques de stockage différentes d'un engin à un autre (Alstom, Bombardier, Stadler, …).

Ces délais ont pu évoluer et sont à jour dans la notice d'information sur le site internet des CFL.

Ainsi la notice précise les délais suivants :

- 15 à 20 jours pour les autobus CFL selon le système utilisé,
- 3 jours pour les trains Alstom et Stadler,
- 5 à 10 jours pour les trains Bombardier,
- 20 jours pour les gares, les quais et les P&R,
- 20 jours pour les ascenseurs et les bornes SOS,
- 20 jours pour le funiculaire.

Vidéosurveillance & enregistrement vidéo - le cadre juridique

Les caméras des CFL sont installées et exploitées dans le respect du cadre juridique, c'est-à-dire :

- Le Règlement général sur la protection des données - RGPD (dont notamment l'art.6.)
- La loi du 1er août 2018 portant organisation de la Commission nationale pour la protection des données (CNPD) et mise en œuvre du règlement (UE) 2016/679 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données
- Les lignes directrices de la CNPD qui appliquent à la vidéosurveillance les principes du RGPD et de la loi du 1er août 2018

Merci pour votre attention

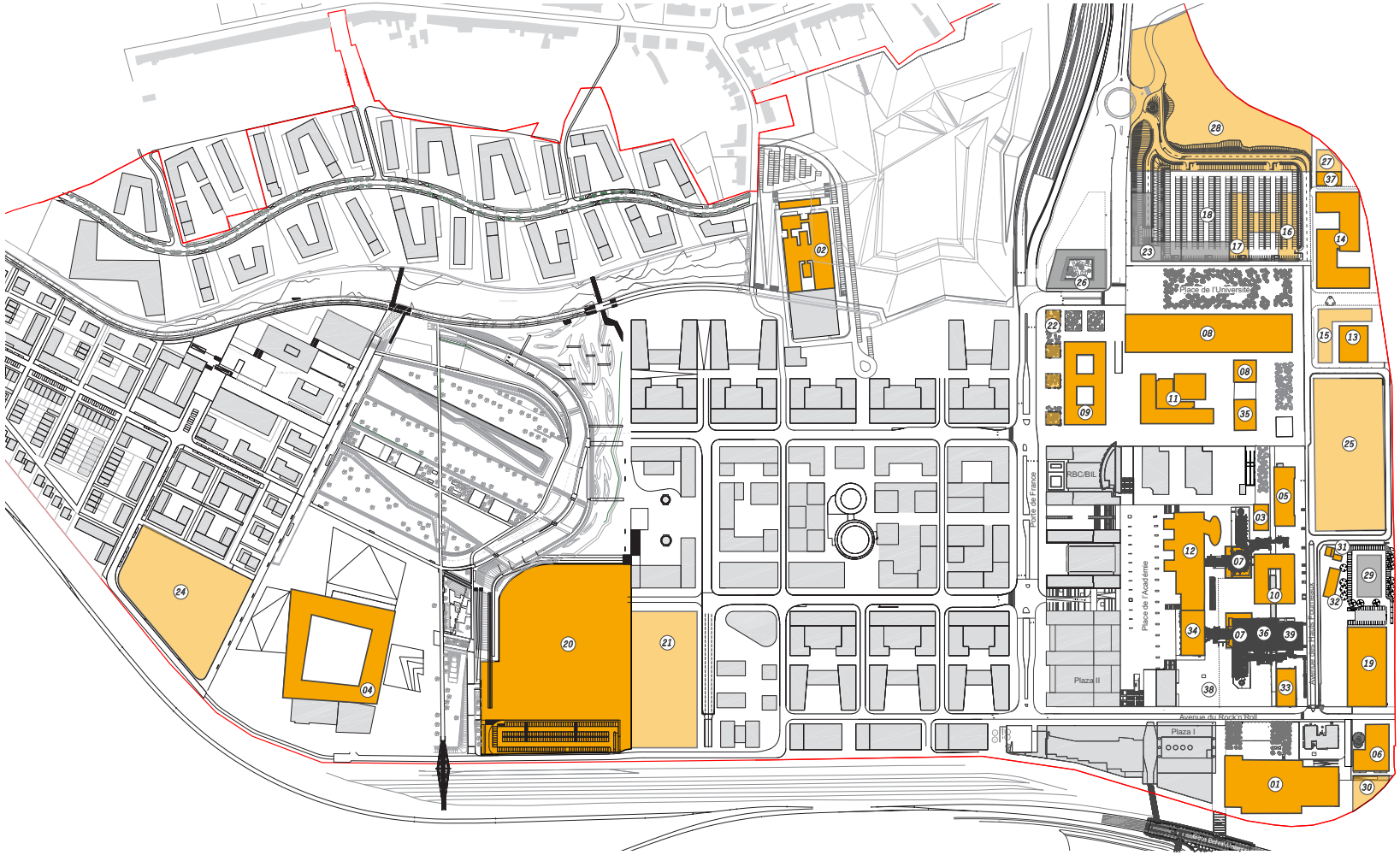
LE FONDS BELVAL

Commission de la Mobilité et des Travaux publics

novembre 2023

8200 - Dossier consolidé : 111

Implantation des bâtiments sur le site de Belval



1. La Rockhal (Centre de musique amplifiée)
2. Le Bâtiment provisoire pour le Centre de recherche public Gabriel Lippmann (LIST)
3. Le Bâtiment Biotech
4. Le Lycée Bel-Val
5. L'Incubateur d'entreprises
6. Le Bâtiment administratif de l'Etat
7. La Stabilisation et la mise en valeur des Hauts Fourneaux
8. La Maison du Savoir
9. La Maison des Sciences humaines
10. La Maison de l'Innovation
11. La Maison du Nombre, des Arts et des Etudiants
12. La Maison du Livre
13. La Halle d'essais Ingénieurs
14. Les Laboratoires ailes Nord et Sud
15. Les Laboratoires Ingénieurs
16. Les Laboratoires lot 3 / Maison de l'Environnement II
17. Les Laboratoires lot 2 / Maison de l'Environnement I
18. Le parking Nord
19. Les Archives nationales
20. Le Centre sportif
21. Le Bâtiment mixte (logements + bureaux)
22. Les Logements, Porte de France
23. Les Laboratoires lot 1 / Maison de la Vie
24. L'Ecole européenne agréée
25. La Halle des Soufflantes
26. La Maison de l'Ingénieur
27. Le Space Campus 1 - Halle ESRIC
28. Le Space Campus 2
29. Le 2e Bâtiment administratif
30. L'Extension du Bâtiment administratif
31. Le Bâtiment administratif provisoire
32. Le Skip
33. La Massenoire
34. La Möllerei
35. La Fondation du Haut Fourneau C
36. Le Plancher des Coulées
37. L'Atelier de production
38. Les Aménagements exterieurs
39. La Halle des Poches à Fonte et les espaces du Haut Fourneau A

Les Centres de compétences

Surface brute	env. 10'000 m^2
Début études	2025
Estimation budgétaire	39'500'000.- ttc

La mise à jour du programme envoyée par le Ministère de l'Education nationale, de l'Enfance et de la Jeunesse en date du 14 juin 2023 prévoit la construction de deux centres de compétences en psychopédagogie spécialisée à côté d'une école européenne agréée.

Un centre pour le développement intellectuel (CDI), ainsi qu'un centre pour enfants et jeunes, présentant des troubles du spectre de l'autisme (CTSA), sont planifiés conjointement. Certains locaux comme des ateliers pédagogiques fonctionneront en synergie. Un bassin de natation et un hall sportif sont prévus pour répondre aux besoins spécifiques des élèves des centres.

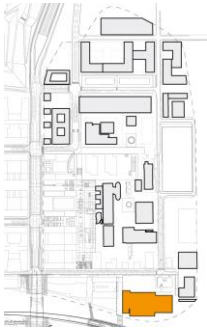
Les Aménagements urbains phase 2

Surface brute	env. 6.77 ha
Début études	2025
Estimation budgétaire	50'950'000.- ttc

Suivant l'actuel plan directeur, la Terrasse des Hauts Fourneaux est organisée en une partie centrale, aménagée en un vaste espace piéton ininterrompu depuis l'Avenue du Rock'n'Roll au Sud jusqu'à la Place de l'Université au Nord et de l'Avenue des Hauts Fourneaux à l'Est jusqu'au Boulevard Porte de France à l'Ouest, et une partie périphérique en cours de développement.

Les aménagements urbains de la partie périphérique seront développés en respectant le concept global et en complémentarité des aménagements déjà réalisés de la partie centrale de la Terrasse des Hauts Fourneaux. Certaines surfaces de la partie périphérique, notamment le parvis de la Rockhal ou les abords des laboratoires et de la Halle d'essais Ingénieurs, seront intégrées au concept global en vue de leur finalisation et cohérence avec le projet futur.

Les aménagements visent à offrir aux utilisateurs du site un cadre de haute qualité environnementale, offrant les infrastructures favorisant la mobilité douce, ainsi que les échanges sociaux. Ils comprennent notamment la mise en œuvre des revêtements de sols, des surfaces végétalisées, de l'éclairage public, du mobilier urbain, de la signalétique, ainsi que des améliorations ou compléments ponctuels aux aménagements déjà réalisés.



L'Extension et le réaménagement de la Rockhal

Surface brute	non définie
Début études	2024
Estimation budgétaire	35'000'000.- ttc

Suite à la demande du Ministère de la Culture relative à la réalisation de différents projets de modernisation et d'aménagement de l'immeuble de la Rockhal, le Fonds Belval a analysé le programme des transformations et aménagements complémentaires présenté par la Rockhal. Une phase d'études plus détaillée sera nécessaire pour d'établir un programme complet et précis et définir une enveloppe budgétaire.

Le programme proposé prévoit une extension du hall d'entrée, tout comme la construction d'un balcon dans la grande salle, ainsi que la rénovation énergétique de l'enveloppe du bâtiment. La toiture de la nouvelle extension pourra servir comme tribune balcon lors des concerts en open-air, avec comme fond de scène les Hauts Fourneaux.

ROCKHAL
ALL WE NEED
SATURN
BELVAL PLAZA

En vue de la réunion du 28.03.24

Discussion au sujet des seuils à fixer dans le cadre des grands projets d'infrastructure

DOCUMENT DE TRAVAIL

Proposition de modification du règlement de la Chambre des Députés

relative aux nouveaux projets d'infrastructure dans le cadre du débat sur la politique financière et budgétaire

* * *

EXPOSE DES MOTIFS

La présente proposition de modification du règlement de la Chambre des Députés a trouvé son origine lors des discussions menées au cours de la réunion de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics du 29 février 2024 et portant sur une modification de certaines dispositions du chapitre 3 « Débat sur la politique financière et budgétaire – nouveaux projets d'infrastructure » (articles 102 à 105) du règlement de la Chambre des Députés.

Lors de cette réunion, la commission a proposé de procéder à une augmentation du seuil de EUR 10.000.000 prévu aux articles 102 et 105 du règlement.

Dans ce contexte, il importe de souligner que le seuil de EUR 40.000.000 prévu par l'article 80 de la loi modifiée du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'Etat, à partir duquel toute réalisation au profit de l'Etat d'un projet d'infrastructure ou d'un bâtiment doivent être autorisés par la loi, a été porté à EUR 60.000.000 par règlement grand-ducal du 23 août 2023.

Cette dernière démarche faisait partie du paquet de mesures décidé par le Gouvernement le 20 juin 2023 pour faire face au ralentissement de l'activité dans le secteur de l'immobilier et de la construction. Cette mesure permettra en effet d'accélérer la mise en chantier de projets d'investissements publics, dont notamment, toute acquisition par l'État d'une propriété immobilière ou encore toute réalisation au profit de l'État d'un projet d'infrastructure ou d'un bâtiment : ces opérations ne nécessiteront plus de loi spéciale de financement pour autant qu'elles restent en deçà d'un montant global de EUR 60.000.000.

Compte tenu de l'évolution importante de l'indice des prix à la construction depuis la dernière modification du seuil de l'article 80 précité en 2009, cette adaptation du seuil ne fait qu'adapter le montant de EUR 40.000.000 en tenant compte de la valeur actuelle de l'indice, tout en restant dans la variation de ce dernier. La portée du contrôle de la Chambre des Députés ne s'en trouve donc pas impactée, en termes relatifs, par rapport au seuil fixé en 2009.

La modification du seuil de EUR 40.000.000 000 prévu par l'article 80 de la loi modifiée du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'Etat a été à la base de la discussion menée au cours de la réunion de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics du 29 février 2024 précitée lors de laquelle une augmentation du seuil actuel de EUR 10.000.000 des articles 102 et 105 du règlement de la Chambre des Députés a été discutée.

Suite à l'adoption par la Chambre des Députés des modifications faisant l'objet de la présente proposition de modification, la procédure serait à modifier comme suit :

Le Gouvernement saisira la Chambre des Députés d'une liste de projets prioritaires à construire par l'Etat au cours des exercices suivants et dont le coût dépasse le seuil de EUR 30.000.000. Ces projets seront communiqués aux commissions compétentes de la Chambre des Députés.

Les rapports des commissions, ainsi que le cas échéant les rapports pour avis d'autres commissions parlementaires, sont présentés à la Chambre lors d'une séance publique au cours de laquelle elle adopte des motions comprenant les nouveaux projets d'infrastructure auxquels elle donne son accord de principe afin que le Gouvernement puisse engager les frais nécessaires à des études en vue de l'établissement de l'avant-projet sommaire, de l'avant-projet détaillé, du dossier d'autorisation et, le cas échéant, des cahiers des charges nécessaires pour la mise en adjudication publique.

De manière parallèle, le seuil de EUR 10.000.000 prévu actuellement à l'article 105 (1) est porté à EUR 30.000.000 par la présente proposition de modification du règlement, pour la présentation, par le Gouvernement, des bilans financiers des grands projets d'infrastructure aux commissions parlementaires compétentes.

Finalement la présente proposition de modification du règlement de la Chambre des Députés vise à supprimer à l'article 104 (2) du règlement de la Chambre des Députes la partie de phrase *« et dont la Chambre demande l'inscription dans la loi budgétaire »* au motif que les projets autorisés par le Parlement ne seront pas tous inscrits dans la loi budgétaire. Il ne s'agit en pratique que des projets financés par le biais des fonds d'investissements publics, du fonds des routes et du fonds du rail. Les projets réalisés par le Fonds Belval, le fonds d'entretien et de rénovation respectivement par le biais des crédits d'un ou de plusieurs articles budgétaires du budget des dépenses en capital ne font en pratique par l'objet d'une inscription dans la loi budgétaire, mais sont autorisés le moment de l'adoption par la Chambre des Députés de la motion en question.

*

TEXTE DE LA PROPOSITION DE MODIFICATION DU REGLEMENT DE LA CHAMBRE DES DEPUTES

Art. I. - L'article 102 est remplacé de la manière suivante :

« **Art. 102. -** Le Gouvernement saisit le 30 juin au plus tard la Chambre des Députés d'une liste de projets prioritaires à construire par l'Etat au cours des exercices suivants et dont le coût dépasse le seuil de 30 millions d'euros. »

Art. II. – L'article 104 (2) est remplacé de la manière suivante :

« **Art. 104.-**

(2) La Chambre adopte les motions comprenant les nouveaux projets d'infrastructure auxquels elle donne son accord de principe afin que le Gouvernement puisse engager les frais nécessaires à des études en vue de l'établissement de l'avant-projet sommaire, de l'avant-projet détaillé, du dossier d'autorisation et, le cas échéant, des cahiers des charges nécessaires pour la mise en adjudication publique. »

Art. III. – L'article 105 (1) est remplacé de la manière suivante :

« **Art. 105**.- (1) Tous les six mois, le Gouvernement présente le bilan financier des grands projets d'infrastructure dépassant le seuil de 30 millions d'euros à la ou les commission(s) compétente(s). »

*

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Article I

La reformulation de l'article 102 répond à un souhait exprimé par la Commission de la Mobilité et des Travaux publics lors de sa réunion du 29 février 2024.

Elle vise une augmentation du seuil de EUR 10.000.000 à EUR 30.000.000.

En effet, au vu de la situation économique actuelle dans laquelle l'on se trouve confronté à une augmentation continue des prix entre autres dans le domaine de la construction, le nombre de projets pour lesquels la Chambre des Députés devra être saisie en vertu de la procédure prévue aux articles 102 à 105 du règlement de la Chambre des Députés augmentera considérablement si le seuil en question ne sera pas adapté à l'évolution économique qu'a connu notre pays au cours de ces dernières années. C'est la raison pour laquelle il est proposé de porter ce seuil à EUR 30.000.000.

Article II

Le présent article vise à supprimer à l'article 104 (2) du règlement de la Chambre des Députes la partie de phrase *« et dont la Chambre demande l'inscription dans la loi budgétaire ».* Cette suppression a pour objet d'adapter le règlement de la Chambre des Députés à la pratique. Bien que la grande majorité des projets d'infrastructure sont réalisés par le biais des fonds d'investissements publics, du fonds des routes et du fonds du rail, et font par conséquent l'objet d'une inscription dans la loi budgétaire suite à l'adoption des motions visées à cet article, les projets réalisés par le Fonds Belval, le fonds d'entretien et de rénovation respectivement par le biais des crédits d'un ou de plusieurs articles budgétaires du budget des dépenses en capital ne font en pratique pas l'objet d'une inscription dans la loi budgétaire, mais sont autorisés le moment de l'adoption par la Chambre des Députés de la motion en question. Une adaptation du texte de l'article 104 (2) sera dès lors recommandable.

Article III

Le présent article a pour objet de reformuler l'article 105 (1) du règlement de la Chambre des Députés. Il vise à porter le seuil de EUR 10.000.000 inscrit à cet article à EUR 30.000.000.

En conséquence, uniquement les projets dont le coût estimatif est supposé dépasser ce seuil de EUR 30.000.000 feront l'objet de la présentation biannuelle par le Gouvernement, de leurs bilans financiers à la ou les commission(s) compétente(s), telle que prévue à cet article.

*

Annexe – Texte consolidé du Règlement de la Chambre des Députés (extraits)

Chapitre 3

Débat sur la politique financière et budgétaire

Nouveaux projets d'infrastructure

Art. 102.- Le Gouvernement saisit le 30 juin au plus tard la Chambre des Députés d'une liste de projets prioritaires à construire par l'Etat au cours des exercices suivants et dont le coût dépasse le seuil de ~~10~~ **30** millions d'euros.

Art. 103.- Les commissions compétentes sont chargées de l'examen de cette liste. Ces commissions peuvent saisir pour avis d'autres commissions parlementaires.

Art. 104.- (1) Les rapports des commissions, ainsi que le cas échéant les rapports pour avis d'autres commissions parlementaires, sont présentés à la Chambre lors d'une séance publique au cours de la deuxième semaine d'octobre au plus tard.

(2) La Chambre adopte les motions comprenant les nouveaux projets d'infrastructure auxquels elle donne son accord de principe ~~et dont la Chambre demande l'inscription dans la loi budgétaire~~ afin que le Gouvernement puisse engager les frais nécessaires à des études en vue de l'établissement de l'avant-projet sommaire, de l'avant-projet détaillé, du dossier d'autorisation et, le cas échéant, des cahiers des charges nécessaires pour la mise en adjudication publique.

Art. 105.- (1) Tous les six mois, le Gouvernement présente le bilan financier des grands projets d'infrastructure dépassant ~~10~~ **le seuil de 30** millions d'euros à la ou les commission(s) compétente(s).

(2) Tout changement important de programme survenant après le vote de la loi doit faire l'objet d'un nouvel examen par la Chambre des Députés.

(3) Un nouveau projet de loi doit être déposé chaque fois que les dépenses pour un projet dépassent 5% du montant autorisé. Un dépassement inférieur à 5% du coût global doit être autorisé dans le cadre de l'approbation de la loi concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice suivant.

10

Chambre des Députés
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

TS,PN/PR

P.V. MOTP 12
P.V. AI 10

Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Commission des Affaires intérieures

Procès-verbal de la réunion du 28 mars 2024

Ordre du jour :

Réunion jointe

1. Explications de la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois (CFL) concernant la situation de vidéosurveillance au sein de la CFL (demandes de la sensibilité politique Piraten du 5 mars 2024 et du groupe politique LSAP du 5 mars 2024)

Uniquement pour les membres de la Commission de la Mobilité et des Travaux Publics

2. Approbation des projets de procès-verbal des réunions des 18 et 25 janvier 2024

3. 8363 Débat d'orientation sur le financement des grands projets d'infrastructure réalisés par l'Etat
- Rapporteur : Madame Corinne Cahen

- Continuation des travaux

4. 8200 Projet de loi relative au réaménagement et au remplacement de l'ensemble des infrastructures du camp militaire à Waldhof
- Rapporteur : Monsieur Luc Emering

- Examen de l'avis complémentaire du Conseil d'État

5. 8323 Projet de loi relative au réaménagement et au remplacement de l'ensemble des infrastructures du champ de tir au Bleesdall
- Rapporteur : Monsieur Fernand Etgen

- Examen de l'avis complémentaire du Conseil d'État

6. Discussion au sujet des seuils à fixer dans le cadre des grands projets d'infrastructure

7. Divers

*

Présents : Mme Corinne Cahen, Mme Francine Closener, M. Yves Cruchten, Mme Claire Delcourt, M. Luc Emering, M. Jeff Engelen, M. Fernand Etgen, M. Paul Galles, M. Marc Goergen, M. Marc Lies, Mme Mandy Minella remplaçant M. Gusty Graas, M. Meris Sehovic, M. Marc Spautz remplaçant M. Charel Weiler, membres de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics

M. Dan Biancalana, Mme Taina Bofferding, M. Luc Emering, M. Patrick Goldschmidt remplaçant Mme Lydie Polfer, M. Max Hengel, M. Marc Lies, Mme Mandy Minella remplaçant M. Gusty Graas, M. Ben Polidori remplaçant M. Marc Goergen, M. Meris Sehovic, membres de la Commission des Affaires intérieures

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

M. Marc Wengler, Directeur général, M. Henri Werdel, Directeur Gestion Infrastructure, de la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois (CFL)

Mme Félicie Weycker, M. Max Dörner, M. Raphaël Zumsteeg, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

M. Arno Munhowen, Directeur régional « Centre-Est », de la Police grand-ducale

Mme Martine Schmit, Direction générale de la sécurité intérieure, du Ministère des Affaires intérieures

Mme Christine Fixmer, du groupe politique DP

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Emile Eicher, M. Félix Eischen, membres de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics

M. David Wagner, observateur délégué

M. Guy Arendt, Mme Nancy Arendt épouse Kemp, M. Emile Eicher, M. Claude Haagen, M. Fernand Kartheiser, M. Laurent Mosar, membres de la Commission des Affaires intérieures

M. Marc Baum, observateur délégué

M. Léon Gloden, Ministre des Affaires intérieures

M. Philippe Neven, de l'Administration parlementaire

*

Présidence : Mme Corinne Cahen, Présidente de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics

*

Réunion jointe

1.

Explications de la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois (CFL) concernant la situation de vidéosurveillance au sein de la CFL (demandes de la sensibilité politique Piraten du 5 mars 2024 et du groupe politique LSAP du 5 mars 2024)

En guise d'introduction Madame la Ministre explique que, depuis plus de 75 ans, la mission de la CFL consiste à transporter des voyageurs de manière efficace d'un point A à un point B. La sécurité des passagers et la prévention des accidents sont ses priorités absolues. Le système de gestion technique des bâtiments (BMS) joue également un rôle crucial à cet égard. Le BMS national permet la gestion technique centralisée en recevant toutes les informations en temps réel et en surveillant les équipements et les machines sur les différents sites. En cas de dysfonctionnement, le problème est immédiatement signalé aux employés chargés de la surveillance continue de toutes les structures de la CFL. Les images sont disponibles en tout temps dans le centre de contrôle, ce qui est essentiel en cas d'incident ou de panne. L'objectif n'est cependant pas de surveiller chaque image ou vidéo individuellement, ce qui serait techniquement impossible. Il s'agit plutôt de pouvoir obtenir rapidement une vue d'ensemble en cas de panne technique ou de problème d'infrastructure permettant ainsi de rechercher immédiatement des solutions adaptées. Le système de caméras a également d'autres fonctions importantes, notamment la protection des passagers. Un certain nombre de bornes SOS sont installées et connectées au BMS. Sur demande, les enregistrements peuvent être transmis à la police. Au cours des cinq dernières années, 1.183 images de caméras ont été demandées par la police. Les caméras ont également un effet dissuasif. Il s'agit donc de garantir la sécurité des voyageurs, tâche incombant à la CFL, tout en respectant le RGPD. La responsabilité de la sûreté revient à la police.

Monsieur Marc Wengler, Directeur général de la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois, poursuit les explications en se basant sur une présentation PowerPoint. Pour plus de détails, il est prié de se référer au document annexé au présent procès-verbal.

Le système de gestion technique des bâtiments (BMS) est déployé sur deux sites distincts : Belval et Mersch. Sur chacun de ces sites, la présence de deux agents est assurée en continu, 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7. L'effectif total pour la surveillance et la gestion des deux sites s'élève à 24 agents. Le nombre total de caméras de surveillance installées est de 1.456. Le site de Belval dispose de 14 écrans de contrôle, tandis que le site de Mersch en possède 8.

Les missions du BMS (Building Management System) incluent :

- La surveillance technique des bâtiments de la CFL, couvrant les groupes électrogènes de secours, l'éclairage, la climatisation, les alarmes anti-intrusion, etc.
- La détection des incendies dans les bâtiments de la CFL tels que la Gare de Luxembourg, la Gare de Belval-Université, les parkings CFL, etc.
- Le traitement des appels d'urgence émis par les bornes SOS situées sur les quais de certaines gares et de certains arrêts ferroviaires ainsi que dans les ascenseurs et les toilettes.

- La centralisation des enregistrements vidéo des 1.456 caméras réparties sur l'ensemble de l'infrastructure ferroviaire, avec la possibilité de visualisation en direct en cas de signalement d'un incident.
- La sauvegarde et la mise à disposition des enregistrements vidéo sur demande de la Police, de l'astreinte EI (Exploitation Infrastructure), ou de l'agent NOMA (Notfallmanager) de la BLZ (Betriebsleitzentrale).
- L'établissement de rapports détaillés en cas d'incidents.

La vidéosurveillance au sein du BMS et l'enregistrement vidéo dans les trains et bus ne comprennent pas le visionnage continu et en direct des images. Le BMS n'a pas pour mission d'assurer une surveillance permanente en tous lieux. La présence des caméras de surveillance :

- permet une réponse adaptée en cas d'alerte,
- a un effet dissuasif,
- facilite le travail de la Police grâce aux extraits des enregistrements fournis.

Les caméras de surveillance constituent un des éléments mis en œuvre par la CFL pour assurer la sécurité, parmi d'autres dispositifs tels que :

- la présence de chefs de surveillance dans les gares et aux arrêts,
- le personnel d'accompagnement des trains (PAT),
- des équipes de gardiennage fournies par une société externe,
- les bornes SOS,
- la conception et l'aménagement des lieux (éclairage, mobilier, etc.),
- des actions de sensibilisation,
- des actions de formation,
- des réunions régulières avec les services de Police, notamment concernant la Gare de Luxembourg.

Un total de 1.456 caméras sont installés sur l'ensemble des infrastructures ferroviaires. Ces installations incluent 64 bornes SOS. Au total 73 chefs de surveillance sont présents dans les principales gares (données de 2023). De plus, des équipes de gardiennage (« Protection Unit ») sont présentes dans les 12 principales gares du pays.

En 2024, un total de 1.605 caméras de surveillance sont installées à bord des trains. Toutes les séries de trains sont équipées, à l'exception toutefois de la série 2000, qui sera remplacée par la série Coradia Stream High Capacity. Les images enregistrées par ces caméras sont stockées à bord des trains et ne sont pas transférées au BMS.

Actuellement, 11 % des trains disposent d'une équipe de gardiennage (« Protection Unit »), avec un objectif de 15 % de couverture d'ici 2025.

En 2023, 12 formations différentes ont été proposées au personnel d'accompagnement des trains (PAT), portant sur divers sujets tels que la prévention des agressions, la désescalade, l'autodéfense, etc. Au total, 442 agents ont suivi ces formations, sachant qu'un même agent peut participer à plusieurs formations. Au cours de l'année 2023, 6 thèmes de formation

différents ont été dispensés à travers 28 sessions. En 2024, un total de 287 agents d'accompagnement des trains (PAT) assurent une présence physique à bord. Un accompagnateur est présent à bord de chaque train.

Les délais de conservation des vidéos varient en fonction des caractéristiques techniques de stockage propres à chaque type de véhicule (Alstom, Bombardier, Stadler, etc.). Ces délais ont pu évoluer et sont mis à jour dans la notice d'information disponible sur le site internet de la CFL.

La notice précise les délais de conservation suivants :

- 15 à 20 jours pour les autobus CFL, selon le système utilisé ;
- 3 jours pour les trains Alstom et Stadler ;
- 5 à 10 jours pour les trains Bombardier ;
- 20 jours pour les gares, les quais et les P&R ;
- 20 jours pour les ascenseurs et les bornes SOS ;
- 20 jours pour le funiculaire.

Les caméras de la CFL sont installées et exploitées en conformité avec le cadre juridique en vigueur, notamment :

- Le Règlement général sur la protection des données (RGPD), en particulier son article 6 ;
- La loi du 1er août 2018 relative à l'organisation de la Commission nationale pour la protection des données (CNPD) et à la mise en œuvre du règlement (UE) 2016/679 concernant la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données ;
- Les lignes directrices de la CNPD, qui appliquent les principes du RGPD et de la loi du 1er août 2018 à la vidéosurveillance.

Il est encore expliqué qu'il est techniquement impossible de surveiller en temps réel chaque image captée par les caméras.

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

Madame la députée Claire Delcourt (LSAP) souhaite savoir si, lorsqu'une alerte est déclenchée par une borne SOS, les images enregistrées par les caméras sont priorisées. Elle demande également des précisions sur les missions des employés, notamment s'ils travaillent par périodes de huit heures consécutives ; quelles sont leurs conditions de travail ; est-ce qu'ils doivent assurer d'autres missions à côté de la surveillance des caméras. Concernant les réunions avec la police, l'oratrice s'interroge sur le suivi des cas discutés et sur la nature des crimes concernés et demande s'il s'agit principalement de trafic de drogue ou d'agressions.

Monsieur Wengler, Directeur général de la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois, explique que, lorsqu'un bouton d'une borne SOS est activé, une communication et une visualisation sont immédiatement établies de sorte que l'image apparaît tout de suite sur l'écran. Le fonctionnement des caméras est également surveillé via le système de gestion technique centralisée des bâtiments (BMS). Les agents sont responsables des aspects techniques tels

que la maintenance des installations et la rédaction de rapports, ce qui représente la majeure partie de leur tâche. Chaque cellule est occupée en permanence dans chacun des deux endroits (à Belval et à Mersch) par deux employés afin de permettre aux agents de faire une pause. L'année passée, 697 rapports ont été rédigés, dont 85 à 90 % concernaient des défauts détectés par la gestion technique décentralisée ou les caméras de vidéosurveillance.

Monsieur Arno Munhowen, Directeur régional « Centre-Est » de la Police grand-ducale, confirme que la collaboration avec les CFL fonctionne très bien. Les réunions ne se limitent pas aux caméras ; elles portent également sur des problématiques telles que les véhicules bloquant un passage à niveau ou les personnes causant des problèmes à la gare. Les informations ou dossiers judiciaires ne sont pas traités dans ce cadre, étant donné que ce volet relève exclusivement de la compétence de la police.

Monsieur le député Marc Goergen (Piraten) précise que sa sensibilité politique ne remet pas en question le concept lui-même, mais dénonce les dysfonctionnements et les cas de harcèlement mentionnés dans un article du journal « Tageblatt » du 5 mars 2024. L'orateur informe qu'il est en possession d'une série de documents, dont des e-mails, des lettres, des vidéos et des photos révélant de graves dysfonctionnements au sein du service responsable de la surveillance à distance, ainsi que de courriels internes des CFL corroborant ces allégations.
D'après ces documents, des employés de l'équipe de nuit ou du matin dormaient au bureau pendant les heures de travail au lieu de se consacrer à leur tâche, à savoir la surveillance des caméras de sécurité du réseau ferroviaire national. En outre, ils quittaient régulièrement leur poste de travail pendant plusieurs heures ou laissaient des amis non autorisés accéder à la zone sécurisée. En ce qui concerne la sécurité, il souligne que, lorsqu'une infraction est visible sur les images, ce type d'incident devrait en tout état de cause être signalé sans tarder par les agents de la CFL à la police.

Monsieur Wengler se réfère à la prise de position esquissée au cours de la conférence de presse, position qui demeure toujours d'actualité. Les 14 voire 8 écrans des deux salles ne sont pas surveillés en permanence vu le nombre élevé de caméras. Il s'agit en premier lieu de pouvoir réagir dans un délai assez court en cas de problème lié à un bâtiment : électricité, climatisation, en passant par les alarmes, les incendies ou le parking. En cas de détection d'une agression sur un des écrans, l'incident est immédiatement signalé à la police. Le visionnage des images est effectivement possible, à la demande de la police ou de la justice, dans le cadre de l'instruction d'une plainte. L'orateur donne encore à considérer que la CFL n'est pas une entreprise de surveillance. Les caméras ont surtout un effet dissuasif. À ce jour, l'orateur n'a pas connaissance de tels dysfonctionnements. Concernant la vidéo présumée d'une agression, il demande comment on aurait pu savoir que les images auraient été visionnés en direct. Il s'interroge également sur ce que l'orateur entend par « dysfonctionnements ».

Monsieur le député Marc Goergen précise qu'il entend par « dysfonctionnement » le fait que, selon ses informations, les agents ne surveillent pas les caméras à longueur de journée, mais qu'ils profitent des heures de travail pour dormir ou regarder des séries télévisées, des cas de harcèlements, etc. L'orateur souhaite ensuite savoir combien de fois le BMS a contacté la police et s'il existe des chiffres concrets voire des statistiques.

Monsieur Wengler cite dans ce contexte le cas d'une présumée agression sexuelle en juillet 2023 à la gare centrale de Luxembourg-Ville. Étant donné qu'il s'agit en l'occurrence d'une matière assez délicate, les commissions parlementaires décident de tenir cette partie de la réunion à huis clos[1].

Monsieur le député Yves Cruchten (LSAP) indique qu'il ne s'agit aucunement de polémiquer ou de discuter de cas individuels. Il se montre toutefois surpris par l'article du « Tageblatt » et la conférence de presse de la CFL afférente. L'orateur informe qu'il s'est toujours senti en sécurité puisqu'il était d'avis que les images des caméras étaient surveillées en permanence, au vu des panneaux indiquant que « ce site est sous vidéo surveillance ». Il pose dès lors les questions suivantes : est-ce que les CFL procèdent régulièrement à des audits ou à des analyses en matière de sécurité ? Combien de fois les bornes SOS ont-elles été activées ? Existe-t-il une analyse de leur fonctionnement en pratique ?

Monsieur Wengler répond que les incidents sont analysés une fois par an pour l'ensemble des transports publics, avec une catégorisation des incidents. Depuis mi-2022, ce processus est numérisé, permettant la production de rapports, ce qui a également influencé les statistiques. Concernant les agressions du personnel : en 2014, il y avait 15 cas contre 9 en 2023, soit environ 12 cas par an en moyenne. À noter dans ce contexte que le nombre de passagers a augmenté de 30 % entre 2022 et 2023.

Monsieur Henri Werdel, Directeur « Gestion Infrastructure », de la Société nationale des chemins de fer Luxembourgeois (CFL) précise que, concernant la statistique des accidents de travail déclarés suite à une agression physique ou morale grave, le taux est passé de 0,38 pour 100 agents en 2014 à 0,19 % en 2023.

Il n'y a pas de chiffres exacts concernant l'activation des bornes SOS, qui ont été installées pour être utilisées en cas de détresse. Concernant les panneaux indiquant que « ce site est sous vidéo surveillance », il est précisé que, pour des raisons de protection des données, les passagers doivent être informés qu'ils sont filmés et que, dans le cadre d'une poursuite, les images peuvent être demandées par la police. Il est encore souligné qu'un principe opérationnel des CFL est de s'améliorer en continu.

Monsieur le député Ben Polidori (Piraten) souhaite savoir si les agents ont reçu une formation dans le domaine de la catégorisation des infractions. L'augmentation du nombre de caméras a-t-elle eu un impact positif en pratique ? Existe-t-il une procédure interne concernant le visionnage des images ? Quelle est la durée de cette procédure lorsqu'un incident est signalé par un agent ?

Monsieur le député Dan Biancalana (LSAP) fait référence à la loi encadrant la vidéosurveillance « Visupol » du 19 juillet 2021 et souligne que des caméras dans un espace public peuvent renforcer le sentiment de sécurité. Toutefois, si l'on apprend à connaître la procédure derrière ces dispositifs, ceci peut réduire le sentiment de sécurité pour les citoyens et faire naître des doutes quant au traitement des données. Les chiffres montrent que la police consulte le BMS assez souvent. Dans ce contexte, l'orateur aimerait savoir s'il existe une

[1] Conformément à l'article 25 (9) Exceptionnellement, la commission peut décider de garder le secret des délibérations.

procédure régissant les cas spécifiques où le BMS doit contacter la police ? Quelle est la formation du personnel du BMS ? Est-ce qu'il y a déjà eu des situations concrètes où l'on n'a pas pu accéder aux images enregistrées parce que le délai de conservation avait expiré ?

Monsieur le député Meris Sehovic (déi greng) demande une clarification juridique sur la différence entre les divers délais de conservation des données. Au-delà de l'utilisation des caméras, quelles autres mesures sont envisagées pour améliorer la sécurité sur le terrain (éclairage, mobilier, etc.) ?

Monsieur le député Marc Lies (CSV) observe que les membres des commissions souhaitent renforcer le sentiment de sécurité auprès du public, ce qui implique la nécessité de disposer d'un plus grand nombre de policiers. L'orateur est d'avis qu'au vu des discussions récentes au parlement, il convient de s'interroger sur les conclusions à en tirer.

En réponse à la question concernant l'éclairage, il est précisé que l'un des éléments mis en œuvre depuis de nombreuses années par les CFL pour augmenter la sécurité est la conception et l'aménagement des lieux (éclairage, mobilier, etc.).

Concernant les différents délais de conservation, ceux-ci sont dus à des raisons techniques et varient en fonction des séries de trains. À noter que pour les caméras reliées au BMS, le délai de conservation des images est de 20 jours.

En ce qui concerne la question de savoir s'il y a déjà eu des cas concrets où la police n'a pas pu accéder aux images enregistrées parce que le délai de conservation avait expiré, il est répondu par la négative. Concernant l'accès au matériel, seuls certains agents disposent d'une autorisation, accordée via un processus interne. En 2023, 397 demandes ont été faites par la police, dont 257 ont abouti à une saisie des images. Dans ce contexte, il est réitéré que la mission principale des agents est la surveillance technique des installations. Ils ne reçoivent pas de formation policière ; d'où la prédominance du suivi technique. Le nombre d'agressions dans les trains et autres moyens de transport public reste relativement constant À notre encore qu'il est assez difficile d'établir une causalité. Actuellement, 11 % des trains sont accompagnés par des agents de sécurité d'une société privée avec un objectif de 15 % pour 2025. Concernant les questions sur la procédure appliquée, il est précisé que lorsqu'un agent du BMS prend connaissance d'une irrégularité, il examine les images en détail et contacte, le cas échéant, les numéros d'urgence 112 ou 113.

Madame la Ministre insiste sur l'importance de la sécurité des employés et garantit qu'un suivi est effectué. Un comité de pilotage se réunit une fois par an dans le cadre duquel l'aspect sécurité est également abordé. Dans ce contexte, elle évoque également le projet de loi sur la sécurité dans les transports publics.

Monsieur le député Marc Goergen demande qu'un suivi du dossier par la CFL soit présenté en commission parlementaire en automne 2024.

<u>Uniquement pour les membres de la Commission de la Mobilité et des Travaux Publics</u>

2. Approbation des projets de procès-verbal des réunions des 18 et 25 janvier 2024

Les projets de procès-verbal des réunions des 18 et 25 janvier 2024 sont approuvés à l'unanimité des membres présents de la commission parlementaire.

3. 8363 Débat d'orientation sur le financement des grands projets d'infrastructure réalisés par l'Etat

La commission parlementaire continue ses travaux dans le cadre de la préparation du débat d'orientation sur le financement des grands projets d'infrastructure réalisés par l'État.

Les projets concernant le Fonds Belval sont présentés à la commission, sur base d'une présentation PowerPoint, annexée à la présente:

1) Réalisation de deux Centres de compétences à Esch-Belval

La mise à jour du programme envoyée par le Ministère de l'Education nationale, de l'Enfance et de la Jeunesse en date du 14 juin 2023 prévoit la construction de deux centres de compétences en psychopédagogie spécialisée à côté d'une école européenne agréée. Un centre pour le développement intellectuel (CDI), ainsi qu'un centre pour enfants et jeunes, présentant des troubles du spectre de l'autisme (CTSA), sont planifiés conjointement. Certains locaux comme des ateliers pédagogiques fonctionneront en synergie. Un bassin de natation et un hall sportif sont prévus pour répondre aux besoins spécifiques des élèves des centres.

Les coûts du projet s'élèvent à environ 39 500 000.- ttc (*estimation*).

2) Réalisation des aménagements urbains et infrastructures de la Terrasse des Hauts Fourneaux : Phase 2

Suivant l'actuel plan directeur, la Terrasse des Hauts Fourneaux est organisée en une partie centrale, aménagée en un vaste espace piéton ininterrompu depuis l'Avenue du Rock'n'Roll au Sud jusqu'à la Place de l'Université au Nord et de l'Avenue des Hauts Fourneaux à l'Est jusqu'au Boulevard Porte de France à l'Ouest, et une partie périphérique en cours de développement.

Les aménagements urbains de la partie périphérique seront développés en respectant le concept global et en complémentarité des aménagements déjà réalisés de la partie centrale de la Terrasse des Hauts Fourneaux. Certaines surfaces de la partie périphérique, notamment le parvis de la Rockhal ou les abords des laboratoires et de la Halle d'essais Ingénieurs, seront intégrées au concept global en vue de leur finalisation et cohérence avec le projet futur.

Les aménagements visent à offrir aux utilisateurs du site un cadre de haute qualité environnementale, offrant les infrastructures favorisant la mobilité douce, ainsi que les échanges sociaux. Ils comprennent notamment la mise en

œuvre des revêtements de sols, des surfaces végétalisées, de l'éclairage public, du mobilier urbain, de la signalétique, ainsi que des améliorations ou compléments ponctuels aux aménagements déjà réalisés.

Les coûts du projet s'élèvent à environ 50 950 000.- ttc (*estimation*).

3) L'extension et le réaménagement de la Rockhal

Suite à la demande du Ministère de la Culture relative à la réalisation de différents projets de modernisation et d'aménagement de l'immeuble de la Rockhal, le Fonds Belval a analysé le programme des transformations et aménagements complémentaires présenté par la Rockhal. Une phase d'études plus détaillée sera nécessaire pour établir un programme complet et précis et définir une enveloppe budgétaire.

Le programme proposé prévoit une extension du hall d'entrée, tout comme la construction d'un balcon dans la grande salle, ainsi que la rénovation énergétique de l'enveloppe du bâtiment. La toiture de la nouvelle extension pourra servir comme tribune balcon lors des concerts en open-air, avec comme fond de scène les Hauts Fourneaux.

Les coûts du projet s'élèvent à environ 35 000 000.- ttc (*estimation*).

Finalement, les projets concernant le Fonds du rail sont présentés à la commission parlementaire, sur base d'une présentation PowerPoint, annexée à la présente :

1) Réseau national – remplacement des dispatchers GSM-R

Le projet prévoit le renouvellement des équipements de communication via le réseau de téléphonie mobile ferroviaire GSM-R à disposition des opérateurs. Le renouvellement par des équipements de dernière génération sera complété à trois niveaux :

- à la centrale de gestion du trafic,
- aux postes directeurs,
- aux postes d'aiguillage et au central sous-station.

2) Pôle d'échange multimodal de la Gare de Hollerich

Le projet prévoit la construction d'une nouvelle gare périphérique à Hollerich, ceci dans un but d'améliorer la correspondance entre les trains des lignes ferroviaires Luxembourg-Kleinbettingen (Ligne 5) et Pétange-Luxembourg (Ligne 7) avec la future ligne de tram et les bus desservant la route d'Esch à Hollerich. En outre, il s'agit d'améliorer l'accessibilité des transports en commun de Cessange, de Gasperich et des futurs quartiers « Nei Hollerich » et « Porte de Hollerich ».

Les travaux impliqués seront complétés en trois étapes et prévoient notamment :

- l'implantation de la nouvelle gare périphérique plus à l'Ouest entre la route d'Esch et la rue de Cessange
- l'aménagement de 3 nouveaux quais couverts desservant les lignes ferroviaires 5 et 7
- la mise au même niveau altimétrique des deux lignes
- la construction de 2 nouveaux ponts ferroviaires, d'un tunnel routier et d'un passage souterrain piétonnier
- la création de parkings souterrains pour vélos

3) Construction d'un nouveau bâtiment pour le BMS (Building Management System) à Luxembourg-Hollerich

Le projet prévoit la construction d'un nouveau bâtiment BMS à Luxembourg-Hollerich accueillant des postes de contrôles, divers bureaux, une salle de conférence, un bureau de crise et des locaux communs et techniques.

Le projet est réalisé en interdépendance avec la construction du nouveau bâtiment pour les équipes et ateliers du Service Maintenance Infrastructure (voir Motion 2020/65).

4) Gare de Wasserbillig : Aménagement d'un poste directeur . Construction du bâtiment

Le projet prévoit la construction d'un nouveau bâtiment pour le poste directeur avec son équipement en installations de génie technique et accueillant notamment une salle des opérateurs, des locaux techniques et des bureaux. Il s'agit d'une condition essentielle pour renouveler des installations de sécurité et de signalisation dans le cadre de la future mise en conformité des infrastructures ferroviaires en gare de Wasserbillig.

5) Construction du Centre national du patrimoine ferroviaire

Dans un but de conserver le patrimoine ferroviaire et d'en promouvoir la recherche, la collecte et assurer son exposition, le projet prévoit l'aménagement d'un Centre national du patrimoine ferroviaire. Le Centre sera implanté à Pétange, à proximité immédiate des installations ferroviaires et sera également raccordé à la gare ferroviaire.

Au niveau des bâtisses sont prévus :

- un hall d'exposition et un atelier de maintenance
- un centre de documentation avec une salle de lecture, des bureaux et des archives
- une salle polyvalente et une salle de fêtes
- une brasserie et un *shop*

Monsieur Marc Goergen salue le projet et souhaite savoir si le musée planifié sera desservi par le Train 1900. Ceci est confirmé. Pour ce qui est de la question de Monsieur Goergen concernant le projet de la courbe de raccordement entre Käerjeng et Niederkorn, prévu dans le PNM (Plan national de mobilité) 2035, la commission est informée que les études sont en cours.

6) Gare de Pétange : Aménagement du nouveau poste directeur Sud-Ouest. Construction du bâtiment

Le projet prévoit la construction d'un bâtiment pour le nouveau poste directeur avec son équipement en installations de génie technique et accueillant notamment une salle des opérateurs, des locaux techniques, des bureaux, une salle de séjour et une salle de formation. Il s'agit d'une condition essentielle pour aménager un nouveau poste directeur Sud-Ouest regroupant toutes les opérations de commande ferroviaires de la partie sud-ouest du réseau national.

7) Gare de Pétange : Déplacement et mise en souterrain de lignes à haute tension

Pour atteindre une constructibilité du site, le projet prévoit le déplacement et la mise en souterrain de lignes à haute tension existantes surplombant le site de l'ancien triage de Pétange. Il s'agit de:

- 2 lignes CREOS Luxembourg SA à 65kV
- 1 ligne SOTEL Réseau&Cie secs à 65kV
- 1 ligne SOTEL Réseau&Cie secs à 150kV

8) Ligne de Pétange à Esch-sur-Alzette : Renouvellement des installations de traction électrique

** Le présent projet remplace le projet sujet de la motion 2014/44 pour lequel la Chambre des Députés avait prononcé son accord de principe lors de sa séance du 20 novembre 2014.*

La motion 2014/44 avait prévu le renouvellement des installations fixes de traction électrique sur le tronçon de ligne entre Oberkorn et Belval-Lycée. Actuellement, les travaux se poursuivent jusqu'en amont du viaduc d'Esch-sur-Alzette.

Les travaux prévus incluent :

- le remplacement complet des lignes de contact existantes par une caténaire conforme aux spécifications techniques d'interopérabilité ;
- la mise en conformité des équipements d'alimentation des lignes de contact suivant les principes généraux d'alimentation, de découpage et d'exploitation applicables sur le réseau ferré électrifié luxembourgeois ;
- l'optimisation du circuit de retour du courant de traction par la mise en place d'un câble de terre enterré ; et
- la réalisation des études relatives aux travaux.

9) Gare de Bettembourg : Aménagement d'un bâtiment P&R

Le projet prévoit la construction d'un bâtiment P&R (environ 1 000 places) à la gare de Bettembourg avec accès direct vers les quais via la passerelle existante. Dans un premier plan, il s'agit de renforcer l'offre de stationnement à proximité de cette gare fortement fréquentée. Le projet est intégré dans le projet global de réaménagement des gares ferroviaire et routière de Bettembourg.

10) Gare de Bettembourg : Réaménagement du souterrain Nord pour piétons

Le passage souterrain pour piétons reliant la rue de la Gare à la route de Mondorf sera réaménagé et mis en conformité. L'ancien passage souterrain sera supprimé et il sera construit un nouvel ouvrage plus large permettant l'utilisation, aussi bien par les piétons que les cyclistes.

11) Gare de Dudelange-Usines : Modernisation et mise en conformité des infrastructures ferroviaires

Le projet vise une modernisation et la mise en conformité des installations fixes de la Gare de Dudelange-Usines, ceci dans un but de parer aux besoins futurs en termes de mobilité dans le cadre du projet « NeiSchmelz » (1 575 logements).

12) Ligne de Bettembourg à Volmerange-les-Mines : Suppression du passage à niveau 103a à Dudelange

Ce projet a comme but d'augmenter la sécurité aux points de rencontre entre les réseaux routier et ferré et d'adapter l'arrêt ferroviaire aux besoins des personnes à mobilité réduite. Ceci sera réalisé par la suppression du passage à niveau N°103a à Dudelange et la modernisation de l'arrêt ferroviaire de Dudelange-Ville.

13) Ligne de Bettembourg à Volmerange-les-Mines : Suppression des passages à niveau 103b et 104a à Dudelange

Par la suppression des passages à niveau N°103b et 104a à Dudelange et la modernisation de l'arrêt ferroviaire de Dudelange-Centre, le projet cherche à augmenter la sécurité aux points de rencontre entre les réseaux routier et ferré et à adapter l'arrêt ferroviaire aux besoins des personnes à mobilité réduite.

14) Ligne de Luxembourg à Troisvierges : Suppression du passage à niveau 13 à Dommeldange

Le projet prévoit la suppression du passage à niveau 13 à Dommeldange par un passage souterrain pour piétons et cyclistes. Les travaux s'inscrivent dans un effort d'augmenter la sécurité aux points de rencontre entre les réseaux routier et ferré, d'offrir une possibilité de croisement souterrain (piétons et vélos) des voies ferrées et d'établir une liaison inter-quartier confortable et sécurisée. Les travaux incluent notamment la construction d'un passage souterrain pour piétons et cyclistes avec escaliers, rampes et ascenseurs.

4. 8200 Projet de loi relative au réaménagement et au remplacement de l'ensemble des infrastructures du camp militaire à Waldhof

La commission parlementaire procède à l'examen de l'avis complémentaire de la Haute Corporation.

Article 1er

Dans son avis complémentaire du 12 mars 2024, la Haute Corporation constate que l'amendement tient compte de l'opposition formelle émise par elle lors de

l'examen de l'article 1er du projet de loi qui définit l'affectation de l'enveloppe financière qu'il est demandé à la Chambre des Députés d'autoriser. Le texte de l'article 1er est désormais modifié pour préciser la nature des travaux qui comporteront, non seulement un réaménagement, mais également le remplacement de l'ensemble des infrastructures du camp militaire à Waldhof, y compris la déconstruction d'infrastructures existantes et la construction de nouvelles infrastructures. Au vu de la reformulation proposée qui fait que le texte proposé répond désormais à la condition de spécialité requise par l'article 117, paragraphe 3, de la Constitution, le Conseil d'État est en mesure de lever son opposition formelle.

Il est retenu qu'un projet de rapport est à préparer dans les meilleurs délais.

5. 8323 Projet de loi relative au réaménagement et au remplacement de l'ensemble des infrastructures du champ de tir au Bleesdall

La commission parlementaire procède à l'examen de l'avis complémentaire de la Haute Corporation.

Article 1er

Dans son avis complémentaire du 12 mars 2024, la Haute Corporation constate que l'amendement tient compte de l'opposition formelle émise par le Conseil d'État lors de l'examen de l'article 1er du projet de loi qui définit l'affectation de l'enveloppe financière qu'il est demandé à la Chambre des Députés d'autoriser. Le texte de l'article 1er est désormais modifié pour préciser la nature des travaux qui comporteront, non seulement un réaménagement, mais également le remplacement de l'ensemble des infrastructures existantes ainsi qu'une extension du champ de tir au Bleesdall. Au vu de la reformulation proposée qui fait que le texte proposé répond désormais à la condition de spécialité requise par l'article 117, paragraphe 3, de la Constitution, le Conseil d'État est en mesure de lever son opposition formelle.

Quant à la forme, le Conseil d'État note que le point après l'indication du numéro d'article n'est pas à faire figurer en exposant.

La commission parlementaire décide de reprendre les suggestions d'ordre légistique.

Il est retenu qu'un projet de rapport est à préparer dans les meilleurs délais.

6. Discussion au sujet des seuils à fixer dans le cadre des grands projets d'infrastructure

Il est rappelé qu'il a été décidé, lors d'une réunion de commission parlementaire du 29 février 2024, de procéder à une augmentation du seuil de 10 000 000 d'euros prévu aux articles 102 et 105 du Règlement.

Il est retracé que le seuil de 40 000 000 d'euros, prévu par l'article 80 de la loi modifiée du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'Etat,

à partir duquel toute réalisation au profit de l'État d'un projet d'infrastructure ou d'un bâtiment doit être autorisée par la loi, a été porté à 60 000 000 d'euros par règlement grand-ducal du 23 août 2023.

Cette dernière démarche faisait partie du paquet de mesures décidé par le Gouvernement le 20 juin 2023 pour faire face au ralentissement de l'activité dans le secteur de l'immobilier et de la construction. Cette mesure permettra en effet d'accélérer la mise en chantier de projets d'investissements publics, dont notamment toute acquisition par l'État d'une propriété immobilière ou encore toute réalisation au profit de l'État d'un projet d'infrastructure ou d'un bâtiment : ces opérations ne nécessiteront plus de loi spéciale de financement pour autant qu'elles restent en deçà d'un montant global de 60 000 000 d'euros.
Compte tenu de l'évolution importante de l'indice des prix à la construction depuis la dernière modification du seuil de l'article 80 précité en 2009, cette adaptation du seuil ne fait qu'adapter le montant de 40 000 000 d'euros en tenant compte de la valeur actuelle de l'indice, tout en restant dans la variation de ce dernier. La portée du contrôle de la Chambre des Députés ne s'en trouve donc pas impactée, en termes relatifs, par rapport au seuil fixé en 2009.

La modification du seuil de 40 000 000 d'euros prévu par l'article 80 de la loi modifiée du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'État a été à la base de la discussion menée au cours de la réunion de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics du 29 février 2024 précitée lors de laquelle une augmentation du seuil actuel de 10 000 000 d'euros des articles 102 et 105 du Règlement de la Chambre des Députés a été discutée.

Il est proposé de porter le seuil de 10 000 000 d'euros prévu actuellement à l'article 105 (1) à 30 000 000 d'euros par la présente proposition de modification du règlement, pour la présentation, par le Gouvernement, des bilans financiers des grands projets d'infrastructure aux commissions parlementaires compétentes.

Finalement, la présente proposition de modification du Règlement de la Chambre des Députés vise à supprimer à l'article 104 (2) du Règlement de la Chambre des Députes la partie de phrase *« et dont la Chambre demande l'inscription dans la loi budgétaire »*, au motif que les projets autorisés par le Parlement ne seront pas tous inscrits dans la loi budgétaire. Il ne s'agit en pratique que des projets financés par le biais des fonds d'investissements publics, du Fonds des routes et du Fonds du rail. Les projets réalisés respectivement par le Fonds Belval et le fonds d'entretien et de rénovation par le biais des crédits d'un ou de plusieurs articles budgétaires du budget des dépenses en capital ne font en pratique pas l'objet d'une inscription dans la loi budgétaire, mais sont autorisés au moment de l'adoption par la Chambre des Députés de la motion en question.

Monsieur Marc Goergen propose que pour les projets dépassant le seuil de 10 000 000 d'euros, sans pour autant dépasser le montant de 30 000 000 d'euros, le Gouvernement doit procéder à une présentation de ces projets dans une réunion de la commission parlementaire compétente. Madame la Présidente de la Commission parlementaire adhère au principe proposé. Elle suggère de présenter les projets à partir de 20 000 000 d'euros en commission et à partir de 30 000 000 d'euros en séance plénière.

Cette nouvelle proposition est adoptée par l'unanimité des membres présents de la commission parlementaire.

Un document de travail adapté parviendra aux membres de la commission parlementaire dans les meilleurs délais.

7. Divers

Aucun point divers n'est abordé.

Procès-verbal approuvé et certifié exact

Annexes : Présentation PowerPoint Fonds Belval
Présentation PowerPoint Fonds du rail

Commissions parlementaires « Mobilité et Travaux publics » et « Affaires intérieures »

28 mars 2024

8200 - Dossier consolidé : 140

RESTREINT

BMS

BMS: Building **M**anagement **S**ystem

Deux sites :

- Belval
- Mersch

Présence continuelle de deux agents
24/24 h et 7/7 J sur chacun des deux sites

Effectif total de 24 agents

Nombre de caméras : 1.456

Nombre d’écrans :

- 14 à Belval
- 8 à Mersch

Le bâtiment du BMS à proximité de la gare de Belval-Université

BMS - vue des locaux

L’intérieur de la centrale BMS à Belval et…

…l’intérieur de la centrale BMS à Mersch

Missions de la BMS

- Surveillance technique des bâtiments CFL (groupes électrogènes de secours, éclairages, climatisations, alarmes d'intrusion, etc.)
- Détection incendie des bâtiments CFL (Gare de Luxembourg, Gare de Belval-Université, parkings CFL, etc.)
- Traitement des appels d'urgence émanant des bornes SOS présentes sur les quais de certaines gares et certains arrêts ferroviaires ainsi que dans les ascenseurs ou toilettes
- Centralisation des enregistrements des images vidéo des 1.456 caméras réparties sur l'infrastructure ferroviaire et possibilité de visualisation en direct en cas de signalement d'un événement
- Sauvegarde et mise à disposition des images vidéo sur demande de la Police par les agents de la BMS, l'astreinte EI (Exploitation Infrastructure) ou l'agent NOMA (Notfallmanager) de la BLZ (Betriebsleitzentrale)
- Établissement des rapports lors d'incidents

La vidéosurveillance au sein du BMS et l'enregistrement vidéo dans les trains et bus

L'existence de caméras de surveillance reliés au BMS ne comprend pas un visionnage continu et en direct de toutes les images des 1.456 caméras. La BMS n'a pas pour mission d'effectuer une surveillance permanente en tous lieux.

La présence des caméras :

- permet une réponse adaptée en cas d'alerte,
- a un effet dissuasif,
- facilite le travail de la Police grâce à l'extrait des enregistrements.

La vidéosurveillance, un élément dissuasif

Les caméras de surveillance est un élément parmi d'autres, mis en œuvre par les CFL à savoir:

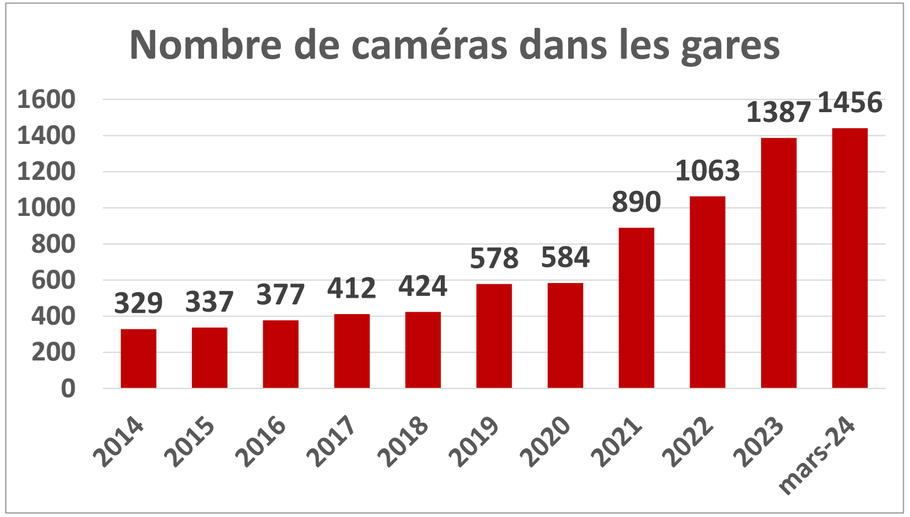
- la présence de chefs de surveillance (gares/arrêts)
- le personnel d'accompagnement des trains (PAT)
- des équipes de gardiennage (société externe)
- les bornes SOS
- la conception et l'aménagement des lieux (éclairage, mobilier, …)
- des actions de sensibilisation
- des actions de formation
- des réunions régulières avec les services de Police (par exemple au sujet de la Gare de Luxembourg)

Borne SMS au P+R de Belval

Les caméras & les bornes dans les gares et arrêts

1.456 caméras - installations ferroviaires

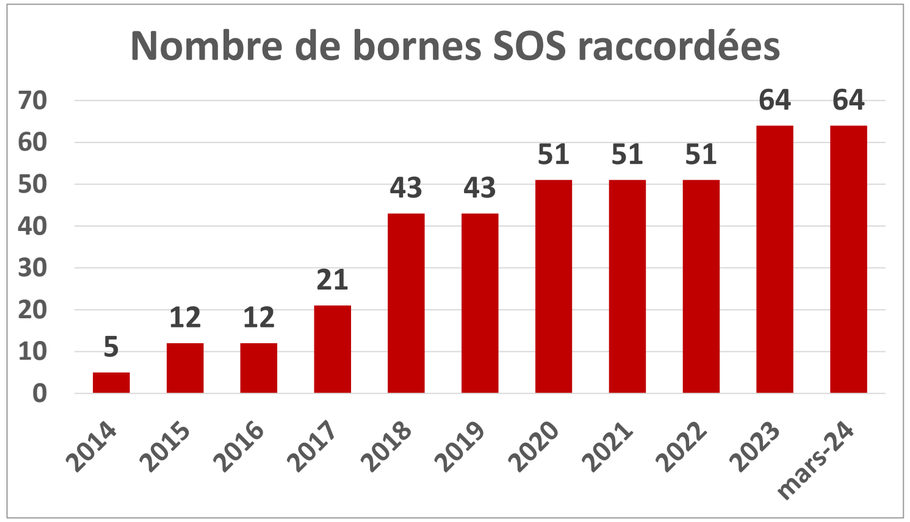
64 bornes SOS



73 chefs de surveillance (2023)

Présence d'équipes de gardiennage (Protection Unit)

Dans les **12** principales gares du pays



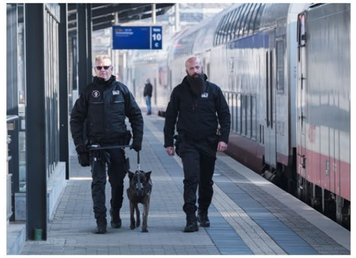
Sécurité et sûreté à bord des trains

1.605 caméras à bord des trains (2024)

- Toutes les séries sont équipées à l'exception de la série 2000 (remplacée par la série Coradia Stream High Capacity)
- Les images sont stockées dans les trains et ne sont pas transférées à la BMS

287 agents d'accompagnement des trains (PAT) (2024)

- Présence d'un accompagnateur à bord de chaque train



11 % des trains avec présence d'une équipe de gardiennage (Protection Unit)

- Objectif : 15 % en 2025

12 formations différentes à destination des PAT (prévention des agressions, dé-escalation, self-défense,…)

- Nombre d'agents ayant suivi une formation : 442 (2023) (un agent peut participer à plusieurs formations)
- Nombre de formations données : 6 thèmes différents et 28 sessions (2023)

Enregistrement des vidéos – durée de conservation

Les délais de conservation des vidéos varient en fonction des caractéristiques techniques de stockage différentes d'un engin à un autre (Alstom, Bombardier, Stadler, …).

Ces délais ont pu évoluer et sont à jour dans la notice d'information sur le site internet des CFL.

Ainsi la notice précise les délais suivants :

- 15 à 20 jours pour les autobus CFL selon le système utilisé,
- 3 jours pour les trains Alstom et Stadler,
- 5 à 10 jours pour les trains Bombardier,
- 20 jours pour les gares, les quais et les P&R,
- 20 jours pour les ascenseurs et les bornes SOS,
- 20 jours pour le funiculaire.

Vidéosurveillance & enregistrement vidéo - le cadre juridique

Les caméras des CFL sont installées et exploitées dans le respect du cadre juridique, c'est-à-dire :

- Le Règlement général sur la protection des données - RGPD (dont notamment l'art.6.)
- La loi du 1er août 2018 portant organisation de la Commission nationale pour la protection des données (CNPD) et mise en œuvre du règlement (UE) 2016/679 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données
- Les lignes directrices de la CNPD qui appliquent à la vidéosurveillance les principes du RGPD et de la loi du 1er août 2018

Merci pour votre attention

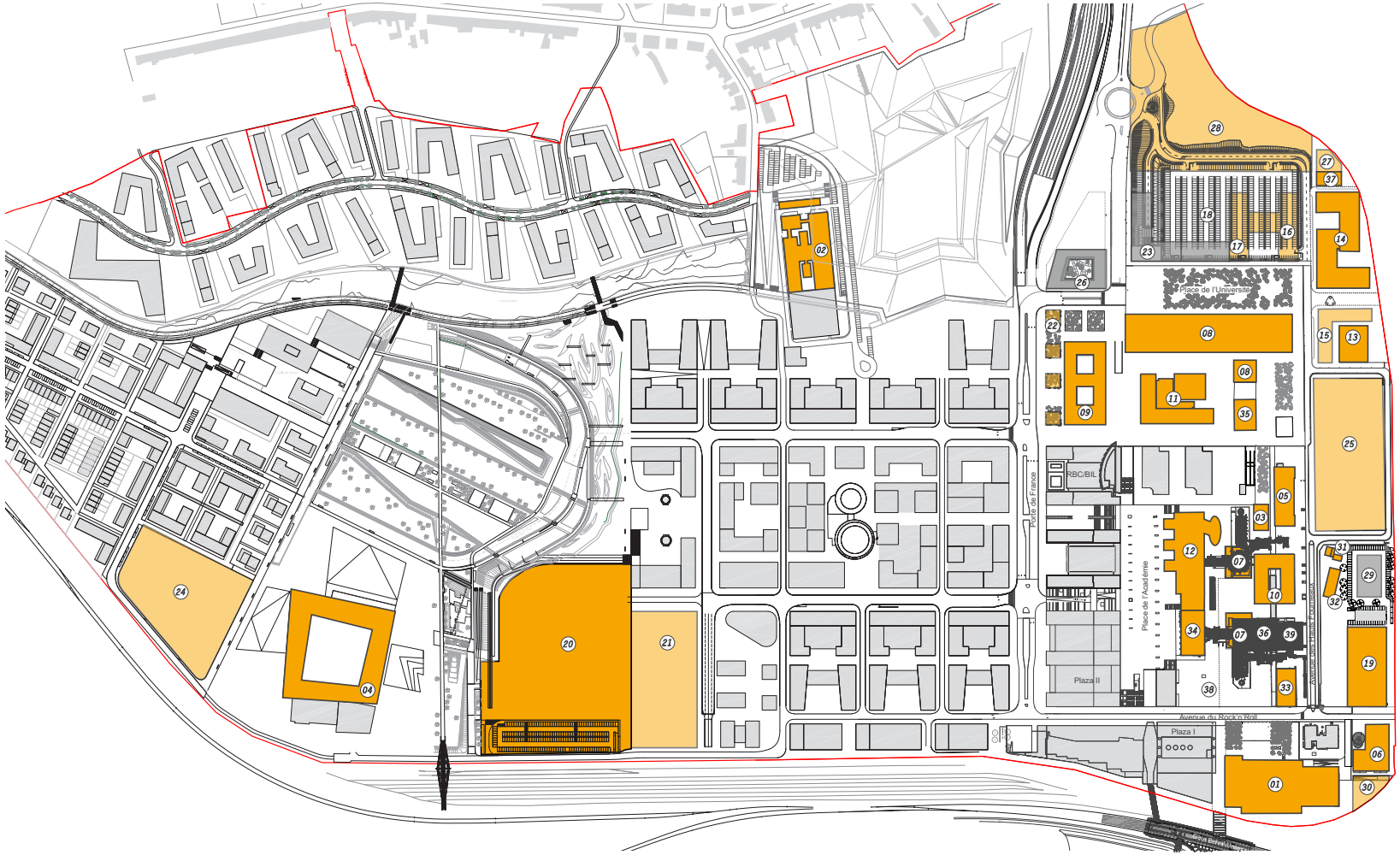
LE FONDS BELVAL

Commission de la Mobilité et des Travaux publics

novembre 2023

8200 - Dossier consolidé : 151

Implantation des bâtiments sur le site de Belval



1. La Rockhal (Centre de musique amplifiée)
2. Le Bâtiment provisoire pour le Centre de recherche public Gabriel Lippmann (LIST)
3. Le Bâtiment Biotech
4. Le Lycée Bel-Val
5. L'Incubateur d'entreprises
6. Le Bâtiment administratif de l'Etat
7. La Stabilisation et la mise en valeur des Hauts Fourneaux
8. La Maison du Savoir
9. La Maison des Sciences humaines
10. La Maison de l'Innovation
11. La Maison du Nombre, des Arts et des Etudiants
12. La Maison du Livre
13. La Halle d'essais Ingénieurs
14. Les Laboratoires ailes Nord et Sud
15. Les Laboratoires Ingénieurs
16. Les Laboratoires lot 3 / Maison de l'Environnement II
17. Les Laboratoires lot 2 / Maison de l'Environnement I
18. Le parking Nord
19. Les Archives nationales
20. Le Centre sportif
21. Le Bâtiment mixte (logements + bureaux)
22. Les Logements, Porte de France
23. Les Laboratoires lot 1 / Maison de la Vie
24. L'Ecole européenne agréée
25. La Halle des Soufflantes
26. La Maison de l'Ingénieur
27. Le Space Campus 1 - Halle ESRIC
28. Le Space Campus 2
29. Le 2e Bâtiment administratif
30. L'Extension du Bâtiment administratif
31. Le Bâtiment administratif provisoire
32. Le Skip
33. La Massenoire
34. La Möllerei
35. La Fondation du Haut Fourneau C
36. Le Plancher des Coulées
37. L'Atelier de production
38. Les Aménagements exterieurs
39. La Halle des Poches à Fonte et les espaces du Haut Fourneau A

Les Centres de compétences

Surface brute	env. 10'000 m^2
Début études	2025
Estimation budgétaire	39'500'000.- ttc

La mise à jour du programme envoyée par le Ministère de l'Education nationale, de l'Enfance et de la Jeunesse en date du 14 juin 2023 prévoit la construction de deux centres de compétences en psychopédagogie spécialisée à côté d'une école européenne agréée.

Un centre pour le développement intellectuel (CDI), ainsi qu'un centre pour enfants et jeunes, présentant des troubles du spectre de l'autisme (CTSA), sont planifiés conjointement. Certains locaux comme des ateliers pédagogiques fonctionneront en synergie. Un bassin de natation et un hall sportif sont prévus pour répondre aux besoins spécifiques des élèves des centres.

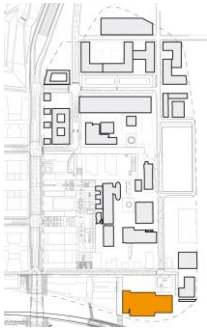
Les Aménagements urbains phase 2

Surface brute	env. 6.77 ha
Début études	2025
Estimation budgétaire	50'950'000.- ttc

Suivant l'actuel plan directeur, la Terrasse des Hauts Fourneaux est organisée en une partie centrale, aménagée en un vaste espace piéton ininterrompu depuis l'Avenue du Rock'n'Roll au Sud jusqu'à la Place de l'Université au Nord et de l'Avenue des Hauts Fourneaux à l'Est jusqu'au Boulevard Porte de France à l'Ouest, et une partie périphérique en cours de développement.

Les aménagements urbains de la partie périphérique seront développés en respectant le concept global et en complémentarité des aménagements déjà réalisés de la partie centrale de la Terrasse des Hauts Fourneaux. Certaines surfaces de la partie périphérique, notamment le parvis de la Rockhal ou les abords des laboratoires et de la Halle d'essais Ingénieurs, seront intégrées au concept global en vue de leur finalisation et cohérence avec le projet futur.

Les aménagements visent à offrir aux utilisateurs du site un cadre de haute qualité environnementale, offrant les infrastructures favorisant la mobilité douce, ainsi que les échanges sociaux. Ils comprennent notamment la mise en œuvre des revêtements de sols, des surfaces végétalisées, de l'éclairage public, du mobilier urbain, de la signalétique, ainsi que des améliorations ou compléments ponctuels aux aménagements déjà réalisés.



L'Extension et le réaménagement de la Rockhal

Surface brute	non définie
Début études	2024
Estimation budgétaire	35'000'000.- ttc

Suite à la demande du Ministère de la Culture relative à la réalisation de différents projets de modernisation et d'aménagement de l'immeuble de la Rockhal, le Fonds Belval a analysé le programme des transformations et aménagements complémentaires présenté par la Rockhal. Une phase d'études plus détaillée sera nécessaire pour d'établir un programme complet et précis et définir une enveloppe budgétaire.

Le programme proposé prévoit une extension du hall d'entrée, tout comme la construction d'un balcon dans la grande salle, ainsi que la rénovation énergétique de l'enveloppe du bâtiment. La toiture de la nouvelle extension pourra servir comme tribune balcon lors des concerts en open-air, avec comme fond de scène les Hauts Fourneaux.

ROCKHAL
ALL WE NEED

En vue de la réunion du 28.03.24

Discussion au sujet des seuils à fixer dans le cadre des grands projets d'infrastructure

DOCUMENT DE TRAVAIL

Proposition de modification du règlement de la Chambre des Députés

relative aux nouveaux projets d'infrastructure dans le cadre du débat sur la politique financière et budgétaire

* * *

EXPOSE DES MOTIFS

La présente proposition de modification du règlement de la Chambre des Députés a trouvé son origine lors des discussions menées au cours de la réunion de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics du 29 février 2024 et portant sur une modification de certaines dispositions du chapitre 3 « Débat sur la politique financière et budgétaire – nouveaux projets d'infrastructure » (articles 102 à 105) du règlement de la Chambre des Députés.

Lors de cette réunion, la commission a proposé de procéder à une augmentation du seuil de EUR 10.000.000 prévu aux articles 102 et 105 du règlement.

Dans ce contexte, il importe de souligner que le seuil de EUR 40.000.000 prévu par l'article 80 de la loi modifiée du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'Etat, à partir duquel toute réalisation au profit de l'Etat d'un projet d'infrastructure ou d'un bâtiment doivent être autorisés par la loi, a été porté à EUR 60.000.000 par règlement grand-ducal du 23 août 2023.

Cette dernière démarche faisait partie du paquet de mesures décidé par le Gouvernement le 20 juin 2023 pour faire face au ralentissement de l'activité dans le secteur de l'immobilier et de la construction. Cette mesure permettra en effet d'accélérer la mise en chantier de projets d'investissements publics, dont notamment, toute acquisition par l'État d'une propriété immobilière ou encore toute réalisation au profit de l'État d'un projet d'infrastructure ou d'un bâtiment : ces opérations ne nécessiteront plus de loi spéciale de financement pour autant qu'elles restent en deçà d'un montant global de EUR 60.000.000.

Compte tenu de l'évolution importante de l'indice des prix à la construction depuis la dernière modification du seuil de l'article 80 précité en 2009, cette adaptation du seuil ne fait qu'adapter le montant de EUR 40.000.000 en tenant compte de la valeur actuelle de l'indice, tout en restant dans la variation de ce dernier. La portée du contrôle de la Chambre des Députés ne s'en trouve donc pas impactée, en termes relatifs, par rapport au seuil fixé en 2009.

La modification du seuil de EUR 40.000.000 000 prévu par l'article 80 de la loi modifiée du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'Etat a été à la base de la discussion menée au cours de la réunion de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics du 29 février 2024 précitée lors de laquelle une augmentation du seuil actuel de EUR 10.000.000 des articles 102 et 105 du règlement de la Chambre des Députés a été discutée.

Suite à l'adoption par la Chambre des Députés des modifications faisant l'objet de la présente proposition de modification, la procédure serait à modifier comme suit :

Le Gouvernement saisira la Chambre des Députés d'une liste de projets prioritaires à construire par l'Etat au cours des exercices suivants et dont le coût dépasse le seuil de EUR 30.000.000. Ces projets seront communiqués aux commissions compétentes de la Chambre des Députés.

Les rapports des commissions, ainsi que le cas échéant les rapports pour avis d'autres commissions parlementaires, sont présentés à la Chambre lors d'une séance publique au cours de laquelle elle adopte des motions comprenant les nouveaux projets d'infrastructure auxquels elle donne son accord de principe afin que le Gouvernement puisse engager les frais nécessaires à des études en vue de l'établissement de l'avant-projet sommaire, de l'avant-projet détaillé, du dossier d'autorisation et, le cas échéant, des cahiers des charges nécessaires pour la mise en adjudication publique.

De manière parallèle, le seuil de EUR 10.000.000 prévu actuellement à l'article 105 (1) est porté à EUR 30.000.000 par la présente proposition de modification du règlement, pour la présentation, par le Gouvernement, des bilans financiers des grands projets d'infrastructure aux commissions parlementaires compétentes.

Finalement la présente proposition de modification du règlement de la Chambre des Députés vise à supprimer à l'article 104 (2) du règlement de la Chambre des Députes la partie de phrase *« et dont la Chambre demande l'inscription dans la loi budgétaire »* au motif que les projets autorisés par le Parlement ne seront pas tous inscrits dans la loi budgétaire. Il ne s'agit en pratique que des projets financés par le biais des fonds d'investissements publics, du fonds des routes et du fonds du rail. Les projets réalisés par le Fonds Belval, le fonds d'entretien et de rénovation respectivement par le biais des crédits d'un ou de plusieurs articles budgétaires du budget des dépenses en capital ne font en pratique par l'objet d'une inscription dans la loi budgétaire, mais sont autorisés le moment de l'adoption par la Chambre des Députés de la motion en question.

*

TEXTE DE LA PROPOSITION DE MODIFICATION DU REGLEMENT DE LA CHAMBRE DES DEPUTES

Art. I. - L'article 102 est remplacé de la manière suivante :

« **Art. 102. -** Le Gouvernement saisit le 30 juin au plus tard la Chambre des Députés d'une liste de projets prioritaires à construire par l'Etat au cours des exercices suivants et dont le coût dépasse le seuil de 30 millions d'euros. »

Art. II. – L'article 104 (2) est remplacé de la manière suivante :

« **Art. 104.-**

(2) La Chambre adopte les motions comprenant les nouveaux projets d'infrastructure auxquels elle donne son accord de principe afin que le Gouvernement puisse engager les frais nécessaires à des études en vue de l'établissement de l'avant-projet sommaire, de l'avant-projet détaillé, du dossier d'autorisation et, le cas échéant, des cahiers des charges nécessaires pour la mise en adjudication publique. »

Art. III. – L'article 105 (1) est remplacé de la manière suivante :

« **Art. 105**.- (1) Tous les six mois, le Gouvernement présente le bilan financier des grands projets d'infrastructure dépassant le seuil de 30 millions d'euros à la ou les commission(s) compétente(s). »

*

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Article I

La reformulation de l'article 102 répond à un souhait exprimé par la Commission de la Mobilité et des Travaux publics lors de sa réunion du 29 février 2024.

Elle vise une augmentation du seuil de EUR 10.000.000 à EUR 30.000.000.

En effet, au vu de la situation économique actuelle dans laquelle l'on se trouve confronté à une augmentation continue des prix entre autres dans le domaine de la construction, le nombre de projets pour lesquels la Chambre des Députés devra être saisie en vertu de la procédure prévue aux articles 102 à 105 du règlement de la Chambre des Députés augmentera considérablement si le seuil en question ne sera pas adapté à l'évolution économique qu'a connu notre pays au cours de ces dernières années. C'est la raison pour laquelle il est proposé de porter ce seuil à EUR 30.000.000.

Article II

Le présent article vise à supprimer à l'article 104 (2) du règlement de la Chambre des Députes la partie de phrase *« et dont la Chambre demande l'inscription dans la loi budgétaire ».* Cette suppression a pour objet d'adapter le règlement de la Chambre des Députés à la pratique. Bien que la grande majorité des projets d'infrastructure sont réalisés par le biais des fonds d'investissements publics, du fonds des routes et du fonds du rail, et font par conséquent l'objet d'une inscription dans la loi budgétaire suite à l'adoption des motions visées à cet article, les projets réalisés par le Fonds Belval, le fonds d'entretien et de rénovation respectivement par le biais des crédits d'un ou de plusieurs articles budgétaires du budget des dépenses en capital ne font en pratique pas l'objet d'une inscription dans la loi budgétaire, mais sont autorisés le moment de l'adoption par la Chambre des Députés de la motion en question. Une adaptation du texte de l'article 104 (2) sera dès lors recommandable.

Article III

Le présent article a pour objet de reformuler l'article 105 (1) du règlement de la Chambre des Députés. Il vise à porter le seuil de EUR 10.000.000 inscrit à cet article à EUR 30.000.000.

En conséquence, uniquement les projets dont le coût estimatif est supposé dépasser ce seuil de EUR 30.000.000 feront l'objet de la présentation biannuelle par le Gouvernement, de leurs bilans financiers à la ou les commission(s) compétente(s), telle que prévue à cet article.

*

Annexe – Texte consolidé du Règlement de la Chambre des Députés (extraits)

Chapitre 3

Débat sur la politique financière et budgétaire

Nouveaux projets d'infrastructure

Art. 102.- Le Gouvernement saisit le 30 juin au plus tard la Chambre des Députés d'une liste de projets prioritaires à construire par l'Etat au cours des exercices suivants et dont le coût dépasse le seuil de ~~10~~ **30** millions d'euros.

Art. 103.- Les commissions compétentes sont chargées de l'examen de cette liste. Ces commissions peuvent saisir pour avis d'autres commissions parlementaires.

Art. 104.- (1) Les rapports des commissions, ainsi que le cas échéant les rapports pour avis d'autres commissions parlementaires, sont présentés à la Chambre lors d'une séance publique au cours de la deuxième semaine d'octobre au plus tard.

(2) La Chambre adopte les motions comprenant les nouveaux projets d'infrastructure auxquels elle donne son accord de principe ~~et dont la Chambre demande l'inscription dans la loi budgétaire~~ afin que le Gouvernement puisse engager les frais nécessaires à des études en vue de l'établissement de l'avant-projet sommaire, de l'avant-projet détaillé, du dossier d'autorisation et, le cas échéant, des cahiers des charges nécessaires pour la mise en adjudication publique.

Art. 105.- (1) Tous les six mois, le Gouvernement présente le bilan financier des grands projets d'infrastructure dépassant ~~10~~ **le seuil de 30** millions d'euros à la ou les commission(s) compétente(s).

(2) Tout changement important de programme survenant après le vote de la loi doit faire l'objet d'un nouvel examen par la Chambre des Députés.

(3) Un nouveau projet de loi doit être déposé chaque fois que les dépenses pour un projet dépassent 5% du montant autorisé. Un dépassement inférieur à 5% du coût global doit être autorisé dans le cadre de l'approbation de la loi concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice suivant.

8200/04

Nº 8200[4]

CHAMBRE DES DEPUTES

PROJET DE LOI

**relative au réaménagement
et au remplacement de l'ensemble des infrastructures
du camp militaire à Waldhof**

* * *

RAPPORT DE LA COMMISSION DE LA MOBILITE ET DES TRAVAUX PUBLICS

(2.5.2024)

La Commission se compose de : Mme Corinne CAHEN, Présidente ; M. Luc EMERING, Rapporteur ; Mme Francine CLOSENER, M. Yves CRUCHTEN, Mme Claire DELCOURT, M. Emile EICHER, M. Félix EISCHEN, M. Jeff ENGELEN, M. Fernand ETGEN, M. Paul GALLES, M. Marc GOERGEN, M. Gusty GRAAS, M. Marc LIES, M. Meris SEHOVIC, M. Charel WEILER, Membres.

*

I. ANTECEDENTS

Le projet de loi sous rubrique a été déposé à la Chambre des Députés le 18 avril 2023 par le Ministre de la Mobilité et des Travaux publics.

Le texte du projet de loi était accompagné d'un commentaire des articles, d'un exposé des motifs, d'un programme de construction, d'une partie technique, d'un budget, d'une fiche récapitulative relative aux coûts de consommation et d'entretiens annuels, des plans ainsi que d'une fiche d'évaluation d'impact.

Une première présentation du projet de loi à la Commission de la Mobilité et des Travaux publics et à la Commission de la Sécurité intérieure et de la Défense a eu lieu le 4 mai 2023.

Le projet de loi a été avisé par le Conseil d'État en date du 10 octobre 2023.

Lors de sa réunion du 18 janvier 2024, la Commission de la Mobilité et des Travaux publics a examiné le projet de loi ainsi que l'avis du Conseil d'État. Au cours de la même réunion, M. Luc Emering a été désigné comme Rapporteur.

Une lettre d'amendement est parvenue au Conseil d'État en date du 19 janvier 2024.

Le Conseil d'État a émis un avis complémentaire en date du 12 mars 2024, qui a été analysé en commission parlementaire en date du 28 mars 2024.

La commission parlementaire a adopté le présent rapport au cours de sa réunion du 2 mai 2024.

*

II. OBJET DU PROJET DE LOI

Le projet de loi 8200 concerne le réaménagement du Camp militaire à Waldhof. Les travaux sont déclarés d'utilité publique et les dépenses engagées au titre du projet sont imputables à charge des crédits du Fonds d'investissements publics administratifs.

Considérations générales

L'agression russe de l'Ukraine et ses implications pour la sécurité sur le continent européen ont rappelé l'importance et le besoin d'une armée efficace, fonctionnelle et capable de réagir en cas de

crise. Les planifications concernant le projet de réaménagement du Camp militaire à Waldhof ont commencé en 2018 et se sont inscrites dans un effort d'une modernisation des infrastructures militaires nationales, dont une grande partie se présente dans un état vétuste. Certains projets ont déjà été décidé auparavant au cours des années 2020-2021, dont notamment :

– le programme de réhabilitation et d'extension de la caserne Grand-Duc Jean au Herrenberg ;
– les nouvelles infrastructures logistiques et cyber au Herrenberg ;
– la rénovation du champ de tir au Bleesdall ; et
– la participation, en tant que pays hôte, au financement du programme stratégique d'infrastructure de l'Agence OTAN de soutien et d'acquisition (NSPA) à Capellen.

Or, actuellement, et malgré quelques améliorations opérées au fil des années, les bâtisses du Camp militaire ne sont plus alignées aux normes de sécurité générale et techniques en vigueur. Les infrastructures existantes ne répondent ni aux besoins fonctionnels, ni aux exigences légales et ni aux standards de l'OTAN. C'est dans ce contexte que le réaménagement du Camp militaire répond non seulement au besoin d'une armée faisant face à un nombre croissant de défis dans le cadre de ses engagements nationaux et internationaux, mais aussi à la nécessité d'une mise en conformité technique et fonctionnelle du site suite à l'évolution des paradigmes otaniens en matière de gestion de stockage de munitions et en raison de l'état de vétusté avancée de l'infrastructure.

Le réaménagement complet du site concourt à atteindre plusieurs objectifs, dont notamment :

– des conditions adéquates de sécurité et de santé au travail pour le personnel ainsi que pour les usagers externes ;
– la création d'une capacité suffisante de stockage de munitions ;
– une gestion de stockage des munitions conforme aux normes en vigueur de l'OTAN ;
– une restructuration fonctionnelle de la zone de stockage en adéquation avec les contraintes sécuritaires imposées par les normes otaniennes en vigueur ;
– une séparation entre la zone administrative (zone 1) et la zone de stockage (zone 2) ;
– une zone administrative adaptée aux besoins de l'Armée luxembourgeoise ;
– une sécurisation périmétrique efficace ; et
– une performance énergétique qui correspond aux standards actuels en la matière.

Le programme de construction

De manière générale, le programme de construction prévoit la restructuration et la mise en sécurité de l'ensemble des infrastructures du site qui dispose d'une superficie totale de 29 ha.

Le réaménagement des zones 1, 2 et 3 inclut :

– la restructuration de l'infrastructure administrative ;
– la restructuration de l'infrastructure d'entreposage du matériel inerte ;
– la construction d'un abri couvert pour l'instruction du personnel ;
– le remplacement du stockage permanent de munitions et l'aménagement d'un abri de stockage temporaire ;
– la construction d'un nouvel atelier de munitions ;
– l'aménagement d'une aire de chargement et de déchargement et d'une zone d'attente ;
– le renforcement de l'infrastructure de sécurité ;
– l'aménagement de l'aire de stationnement du personnel militaire ; et
– la renaturation d'une partie du camp actuel.

Le budget prévu pour le projet sous référence est prévu à (arrondi) 81 500 000 euros.

Pour tout détail complémentaire et pour les aspects techniques, il est renvoyé aux documents parlementaires.

*

III. AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Avis du Conseil d'Etat du 10 octobre 2023

Le Conseil d'État considère qu'il ne s'agit pas de simples travaux de réaménagement du camp militaire, mais plutôt du remplacement de l'ensemble de l'infrastructure du site. Par conséquent, la Haute Corporation considère que la formulation de l'autorisation induit en erreur sur la portée des travaux. Le Conseil d'État rappelle que l'exigence constitutionnelle d'une loi spéciale de financement demande de la part des auteurs d'un projet de loi de déterminer avec toute la précision requise l'affectation de l'enveloppe financière qu'il est demandé à la Chambre des Députés d'autoriser. Dans ce contexte, le Conseil d'État s'oppose formellement à la loi en projet, comme il la considérait ne pas répondre à la condition de spécialité requise.

Avis complémentaire du Conseil d'Etat du 12 mars 2024

Le Conseil d'État constate dans son avis complémentaire que l'amendement parlementaire a tenu compte des remarques dans son premier avis et que, par conséquent, il est en mesure de lever son opposition formelle.

*

IV. COMMENTAIRE DES ARTICLES

Intitulé

Suite à l'amendement unique de l'article 1er (voir ci-dessous), la commission parlementaire estime également qu'il y a lieu d'adapter l'intitulé du projet de loi. Par ailleurs, la commission parlementaire décide de faire droit à la remarque du Conseil d'État dans son avis du 10 octobre 2023, qu'il y a lieu d'écrire le terme « camp » avec une lettre « c » initiale minuscule afin de se référer systématiquement au « camp militaire à Waldhof ».

La commission parlementaire propose de modifier l'intitulé du projet de loi comme suit :

« **Projet de loi relative au réaménagement et au remplacement de l'ensemble des infrastructures du ~~C~~camp militaire à Waldhof** »

Article 1er

L'article 1er entend autoriser le Gouvernement à faire procéder au réaménagement du camp militaire à Waldhof.

En ce qui concerne la nature des travaux envisagés, dans son avis du 10 octobre 2023, le Conseil d'État déduit de l'exposé des motifs qu'il ne s'agit pas de simples travaux de réaménagement du camp militaire, mais plutôt du remplacement de l'ensemble de l'infrastructure du site. Ainsi, et pour ce qui est de la zone 1, qui accueille l'infrastructure administrative, le bâtiment existant sera démoli et remplacé par un nouveau bâtiment. Pour ce qui est ensuite de la zone 2, qui est constituée de la zone de stockage des munitions, les hangars de stockage existants seront remplacés par treize nouveaux dépôts. La formulation de l'autorisation induit ainsi en erreur sur la portée des travaux.

Le Conseil d'État se doit de rappeler que l'exigence constitutionnelle d'une loi spéciale de financement demande de la part des auteurs d'un projet de loi du genre de celui sous rubrique de déterminer avec toute la précision requise l'affectation de l'enveloppe financière qu'il est demandé à la Chambre des Députés d'autoriser. En prévoyant, à l'article 1er du projet de loi sous rubrique, une enveloppe globale pour le « réaménagement du camp militaire », alors qu'il découle du budget et des explications joints audit projet qu'il s'agit non pas de simples travaux de réaménagement, mais bien du remplacement de l'ensemble de l'infrastructure du site, le projet de loi ne saurait être lu comme satisfaisant à la condition de spécialité requise par l'article 117, paragraphe 3, de la Constitution. Au vu de ce qui précède, le Conseil d'État s'oppose formellement au libellé de l'article 1er.

Dans ses observations d'ordre légistique, la Haute Corporation note encore qu'il y a lieu d'écrire le terme « camp » avec une lettre « c » initiale minuscule afin de se référer systématiquement au « camp militaire à Waldhof ».

Afin de permettre au Conseil d'État de lever son opposition formelle, la commission parlementaire propose également de préciser qu'il s'agit du remplacement de l'ensemble des infrastructures du camp militaire à Waldhof, y compris la déconstruction d'infrastructures existantes et la construction de nouvelles infrastructures.

La commission parlementaire propose par conséquent d'amender l'article 1er du projet de loi comme suit :

> « **Art. 1er.** Le Gouvernement est autorisé à procéder au réaménagement **et au remplacement de l'ensemble des infrastructures** du ~~C~~camp militaire à Waldhof**, y compris la déconstruction d'infrastructures existantes et la construction de nouvelles infrastructures**. »

Dans son avis complémentaire du 12 mars 2024, la Haute Corporation constate que l'amendement tient compte de l'opposition formelle émise par elle lors de l'examen de l'article 1er du projet de loi qui définit l'affectation de l'enveloppe financière qu'il est demandé à la Chambre des Députés d'autoriser. Le texte de l'article 1er est désormais modifié pour préciser la nature des travaux qui comporteront, non seulement un réaménagement, mais également le remplacement de l'ensemble des infrastructures du camp militaire à Waldhof, y compris la déconstruction d'infrastructures existantes et la construction de nouvelles infrastructures. Au vu de la reformulation proposée qui fait que le texte proposé répond désormais à la condition de spécialité requise par l'article 117, paragraphe 3, de la Constitution, le Conseil d'État est en mesure de lever son opposition formelle.

Article 2

Cet article détermine l'enveloppe budgétaire servant au financement du projet, rattachée à l'indice semestriel des prix de la construction valable au 1er octobre 2022 (valeur 1 071,67). Il comporte en outre la clause usuelle d'adaptation des coûts à l'évolution de cet indice.

Ni le Conseil d'État ni la commission parlementaire ne formulent des remarques quant au fond du texte.

Article 3

Cet article précise que les dépenses sont imputables sur les crédits du Fonds d'investissements publics administratifs.

Ni le Conseil d'État ni la commission parlementaire n'ont de remarque quant au fond du texte.

Article 4

Cet article dispose que les travaux dont question sont déclarés d'utilité publique, afin de pouvoir procéder en cas de besoin aux acquisitions nécessaires par la voie d'expropriations.

Ni le Conseil d'État ni la commission parlementaire n'ont d'observation quant au fond.

Quant à la forme, le Conseil d'État estime que le terme « ci-dessus » est superfétatoire.

La commission décide de tenir compte de la remarque d'ordre légistique du Conseil d'État.

*

Sous le bénéfice des observations qui précèdent, la Commission de la Mobilité et des Travaux publics recommande à l'unanimité à la Chambre des Députés d'adopter le projet de loi n° 8200 dans la teneur qui suit :

*

V. TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

PROJET DE LOI
relative au réaménagement et au remplacement de l'ensemble des infrastructures du camp militaire à Waldhof

Art. 1er. Le Gouvernement est autorisé à procéder au réaménagement et au remplacement de l'ensemble des infrastructures du camp militaire à Waldhof, y compris la déconstruction d'infrastructures existantes et la construction de nouvelles infrastructures.

Art. 2. Les dépenses engagées au titre du projet visé à l'article 1er ne peuvent pas dépasser le montant de 81 500 000 euros. Ce montant correspond à la valeur 1 071,67 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1er octobre 2022. Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, ce montant est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix de la construction précitée.

Art. 3. Les dépenses visées à l'article 2 sont imputables à charge des crédits du Fonds d'investissements publics administratifs.

Art. 4. Les travaux visés à l'article 1er sont déclarés d'utilité publique.

Luxembourg, le 2 mai 2024

La Présidente,
Corinne CAHEN

Le Rapporteur,
Luc EMERING

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

15

Chambre des Députés
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

TS/PR P.V. MOTP 15

Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Procès-verbal de la réunion du 2 mai 2024

Ordre du jour :

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions des 1er (réunion jointe) et 29 février ainsi que du 21 mars 2024

2. 8200 Projet de loi relative au réaménagement et au remplacement de l'ensemble des infrastructures du camp militaire à Waldhof
   - Rapporteur : Monsieur Luc Emering

   - Présentation et adoption d'un projet de rapport

3. 8322 Projet de loi relative au financement du contrat entre l'État et la Société nationale des Chemins de Fer luxembourgeois concernant le service de transports de voyageurs par autobus

   - Désignation d'un rapporteur
   - Présentation du projet de loi
   - Examen du projet de loi et de l'avis du Conseil d'État

4. Discussion au sujet des seuils à fixer dans le cadre des grands projets d'infrastructure

   - Suite des travaux

*

Présents : Mme Diane Adehm remplaçant M. Paul Galles, M. Jeff Boonen remplaçant M. Félix Eischen, Mme Corinne Cahen, M. Yves Cruchten, M. Luc Emering, M. Georges Engel remplaçant Mme Claire Delcourt, M. Jeff Engelen, M. Fernand Etgen, M. Franz Fayot remplaçant Mme Francine Closener, M. Marc Goergen, Mme Mandy Minella remplaçant M. Gusty Graas, Mme Nathalie Morgenthaler remplaçant M. Marc Lies, M. Meris Sehovic

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

Mme Félicie Weycker, M. Max Dörner, Mme Anouk Ensch, Mme Irena Medakovic, M. Raphaël Zumsteeg, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Emile Eicher, M. Charel Weiler

M. David Wagner, observateur délégué

*

Présidence : Mme Corinne Cahen, Présidente de la Commission

*

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions des 1er (réunion jointe) et 29 février ainsi que du 21 mars 2024

Les projets de procès-verbal des réunions des 1er (réunion jointe) et 29 février ainsi que du 21 mars 2024 sont approuvés à l'unanimité des membres présents de la commission parlementaire.

2. 8200 Projet de loi relative au réaménagement et au remplacement de l'ensemble des infrastructures du camp militaire à Waldhof

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

3. 8322 Projet de loi relative au financement du contrat entre l'État et la Société nationale des Chemins de Fer luxembourgeois concernant le service de transports de voyageurs par autobus

À titre liminaire, M. Gusty Graas (DP) est désigné comme Rapporteur du projet de loi.

Dans un premier temps, il est procédé à une présentation du projet de loi, pour le détail de laquelle il y a lieu de se référer au document parlementaire 8322[0].

Le projet de loi sous rubrique a pour objet, d'une part, d'autoriser le gouvernement à procéder à l'attribution du contrat de service public pour le service de transport de voyageurs par autobus à la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois, ci-après « CFL », et, d'autre part, de définir l'enveloppe budgétaire à accorder pour ce service.

Le réseau ferroviaire luxembourgeois fit l'objet d'un réaménagement substantiel pendant la deuxième moitié du XXe siècle, au cours duquel il fut réduit de près de la moitié de sa taille. En effet, les statuts des CFL précisaient que des services ferroviaires sur les lignes ou sections de ligne dont l'exploitation s'avérait habituellement déficitaire pouvaient être réduits, suspendus ou supprimés. De manière progressive, des lignes ferroviaires furent ainsi éliminées et remplacées par des services d'autobus.

La base juridique du contrat de service public de transport de voyageurs par rail est le règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements (CEE) n° 1191/69 et (CEE) n° 1107/70 du Conseil, tel que modifié par le règlement (UE) 2016/2338 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016, notamment son article 5, paragraphe 4*bis*.

Or, comme le service de transport de voyageurs par autobus assuré par les CFL n'est pas considéré comme une concession, celui-ci est soumis aux directives européennes régissant les marchés publics, à savoir les directives 2014/24/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 sur la passation des marchés publics et abrogeant la directive 2004/18/CE et 2014/25/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 relative à la passation de marchés par des entités opérant dans les secteurs de l'eau, de l'énergie, des transports et des services postaux et abrogeant la directive 2004/17/CE.

Compte tenu du statut particulier des CFL, le service des bus est considéré comme relevant du régime des marchés conclus entre pouvoirs adjudicateurs en vertu de l'article 12 de la directive 2014/24/UE précitée, transposé en législation nationale par l'article 8 de la loi modifiée du 8 avril 2018 sur les marchés publics, ce qui dispense les CFL de l'obligation de mise en concurrence.

Entre 2025 et 2034, l'État versera une rémunération correspondant aux charges effectives encourues. Le coût total de ces dépenses est estimé à 692 123 000 €. Le coût total prend en compte plusieurs paramètres, dont une offre de kilomètres parcourus stable, le remplacement progressif des autobus diesel par une flotte entièrement électrique, la mise en place progressive des infrastructures de chargement pour les bus électriques, une augmentation annuelle des salaires de 1,50% et une augmentation globale de 25% sur dix ans du coût de l'entretien du parc électrique par rapport au parc diesel en raison du coût engendré par le remplacement des batteries.

Le contrat de transport de voyageurs par autobus prendra effet le 1er janvier 2025 pour une période de dix ans, c'est-à-dire jusqu'au 31 décembre 2034.

Dans un second temps, il est procédé à l'examen des articles ainsi que de l'avis du Conseil d'État du 22 décembre 2023.

À titre liminaire, dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État note de manière générale que les institutions, ministères, administrations, services, organismes, etc., prennent une majuscule au premier substantif uniquement. Par conséquent, il y a lieu d'écrire « Société nationale des chemins de fer luxembourgeois » et « Ministère de la mobilité et des travaux publics ».

La commission parlementaire décide d'y faire droit.

Article 1er

L'article 1er prévoit que le contrat de service de transport de voyageurs par autobus est conclu en application de l'article 8 de la loi modifiée du 8 avril 2018 sur les marchés publics.

Ni le Conseil d'État ni la commission parlementaire ne formulent des remarques quant au fond du texte.

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État demande aux auteurs de reformuler correctement l'article sous rubrique afin d'énoncer, non pas que le « Gouvernement est autorisé à attribuer directement un contrat […] sur base de l'article 8 de la loi modifiée du 8 avril 2018 sur les marchés publics

», mais que le « Gouvernement est autorisé à conclure un contrat […] conformément à l'article 8 de la loi modifiée du 8 avril 2018 sur les marchés publics ». Les nombres s'écrivent en toutes lettres. Ils s'expriment uniquement en chiffres s'il s'agit de pour cent, de sommes d'argent, d'unités de mesure, d'indices de prix ou de dates. Partant, il convient d'écrire « dix ans ».

La commission parlementaire décide de reprendre toutes les suggestions d'ordre légistique de la Haute Corporation.

Article 2

Cet article prévoit que la charge à assumer par l'État au titre de la rémunération de l'adjudicataire pour les prestations du service de transport public par autobus visé à l'article 1er ne peut pas dépasser le montant de 692°123°000 euros TTC pour la période allant du 1er janvier 2025 jusqu'au 31 décembre 2034, soit une durée de dix ans. En l'occurrence, l'autorisation du législateur est dès lors nécessaire dans la mesure où, premièrement, l'engagement total de l'État dépasse le montant prévu à l'article 80 de la loi modifiée du 8 juin 1999 sur le Budget, la Comptabilité et la Trésorerie de l'État, à savoir 40 000 000 euros et, deuxièmement, la participation financière de l'État est prévue pour une durée dépassant un seul exercice.

Ni le Conseil d'État ni la commission parlementaire ne formulent des remarques quant au fond du texte.

Article 3

Cet article précise que les dépenses sont inscrites dans le budget des recettes et des dépenses de l'État et plus précisément à la section 20.2. de la loi budgétaire. Ni le Conseil d'État ni la commission parlementaire n'ont de remarque quant au fond du texte.

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

Monsieur le Député Marc Goergen (Piraten) marque son accord quant au projet, tout en attirant l'attention sur l'avis de la Chambre de Commerce du 29 février 2024. Cet avis met en évidence un écart de rémunération de 115% entre les sociétés privées et les CFL pour des prestations similaires, représentant un montant annuel d'environ 33 millions d'euros. Pour les sociétés privées sous contrat RGTR, le nombre de kilomètres prévus pour 2025 s'élève à 66 000 000, pour un budget annuel de 259 614 000 euros (coût au kilomètre : 3,93 euros). Pour les CFL, le nombre de kilomètres pour 2025 est de 7 300 000, pour un budget annuel de 61 757 000 euros (coût au kilomètre : 8,46 euros). Il est expliqué que, concernant le TICE, les coûts se situent à un niveau similaire. En ce qui concerne l'AVL, il n'y a pas de point de comparaison, car ce service n'est pas exploité par le RGTR. Une grande partie des surcoûts, voire le principal facteur de ces derniers, réside dans les coûts de personnel. De plus, la construction des infrastructures pour le rechargement des électrobus coûte également plus cher aux CFL. S'agissant du TICE, des discussions sont en cours et progressent de manière positive.

En ce qui concerne les surcoûts liés au personnel, Monsieur le Député Meris Sehovic (déi gréng) souhaite obtenir plus de détails sur le statut des agents. Il se demande également comment les coûts liés à l'électromobilité peuvent être calculés. Pour ce qui est du statut, il est précisé qu'il s'agit d'agents des CFL,

recrutés par examen, avec un système de points similaire à celui de l'État. En réponse à la question de Monsieur Sehovic, Madame la Ministre a précisé qu'aucun changement à ce système n'est prévu dans l'accord de coalition concernant le statut des agents des CFL.

Concernant les coûts liés aux électrobus, il est expliqué que le coût d'achat d'un électrobus est amorti sur une période de 8 à 10 ans, incluant également les coûts de personnel dans le calcul. Les coûts et installations des bornes de recharge sont laissés à la charge de l'exploitant, conformément aux informations incluses dans le présent appel d'offres, et ces coûts sont également pris en compte. Actuellement, il n'existe pas encore de système uniforme pour les bornes de recharge.

4. Discussion au sujet des seuils à fixer dans le cadre des grands projets d'infrastructure

- Suite des travaux

Un document de travail relatif à une proposition de modification des articles 102, 104 (2) et 105 (1) du Règlement de la Chambre des Députés relative aux nouveaux projets d'infrastructure dans le cadre du débat sur la politique financière et budgétaire est parvenu à la commission parlementaire, élaboré sur base de discussions menées au cours d'une réunion de commission du 29 février 2024.

En effet, il est proposé de procéder à une augmentation du seuil de l'ordre de 10 000 000 d'euros prévu aux articles 102 et 105 du Règlement. Plus particulièrement, il est prévu que le gouvernement soumettra à la Chambre des Députés une liste de projets prioritaires à construire par l'État au cours des exercices suivants et dont le coût dépasse le nouveau seuil fixé à 30 000 000 d'euros. Ainsi, la proposition actuelle vise à porter le seuil de 10 000 000 d'euros prévu actuellement à l'article 102 à 30 000 000 d'euros.

Pour les projets dépassant le seuil de 15 000 000 d'euros, sans pour autant dépasser le montant de 30 000 000 d'euros, le Gouvernement devra à l'avenir présenter ces projets dans une réunion de commission.

Monsieur Marc Goergen propose de relever cette proposition de seuil de 15 000 000 d'euros à 20 000 000 d'euros concernant la présentation des projets en commission parlementaire.

Cette nouvelle proposition de seuil est adoptée par l'unanimité de la commission parlementaire.

Procès-verbal approuvé et certifié exact

Texte voté - projet de loi N°8200

Chambre des Députés
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

N°8200

PROJET DE LOI

relative au réaménagement et au remplacement de l'ensemble des infrastructures du camp militaire à Waldhof

*

Art. 1er. Le Gouvernement est autorisé à procéder au réaménagement et au remplacement de l'ensemble des infrastructures du camp militaire à Waldhof, y compris la déconstruction d'infrastructures existantes et la construction de nouvelles infrastructures.

Art. 2. Les dépenses engagées au titre du projet visé à l'article 1er ne peuvent pas dépasser le montant de 81 500 000 euros. Ce montant correspond à la valeur 1 071,67 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1er octobre 2022. Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, ce montant est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix de la construction précitée.

Art. 3. Les dépenses visées à l'article 2 sont imputables à charge des crédits du Fonds d'investissements publics administratifs.

Art. 4. Les travaux visés à l'article 1er sont déclarés d'utilité publique.

Projet de loi adopté par la Chambre des Députés en sa séance publique du 15 mai 2024

Le Secrétaire général, Le Président,

s. Laurent Scheeck s. Claude Wiseler

Bulletin de vote 4 - Projet de loi N°8200

Bulletin de Vote (Vote Public)

Date: 15/05/2024 15:46:34
Scrutin: 4
Vote: PL 8200 - Camp militaire Waldhof
Description: Projet de loi N°8200

Président: M. Wiseler Claude
Secrétaire Général: M. Scheeck Laurent

	Oui	Abst	Non	Total
Présents:	52	0	0	52
Procurations:	8	0	0	8
Total:	60	0	0	60

Nom du député	Vote	(Procuration)	Nom du député	Vote	(Procuration)
CSV					
Adehm Diane	Oui		Arendt épouse Kemp Nancy	Oui	
Bauer Maurice	Oui		Boonen Jeff	Oui	
Donnersbach Alex	Oui		Eicher Emile	Oui	
Eischen Félix	Oui		Galles Paul	Oui	
Hansen Christophe	Oui		Hengel Max	Oui	
Kemp Françoise	Oui		Lies Marc	Oui	
Modert Octavie	Oui		Morgenthaler Nathalie	Oui	
Mosar Laurent	Oui		Spautz Marc	Oui	
Weiler Charel	Oui		Weydert Stéphanie	Oui	
Wiseler Claude	Oui		Wolter Michel	Oui	
Zeimet Laurent	Oui				
DP					
Agostino Barbara	Oui	(Graas Gusty)	Arendt Guy	Oui	
Bauler André	Oui		Baum Gilles	Oui	
Beissel Simone	Oui		Cahen Corinne	Oui	
Emering Luc	Oui		Etgen Fernand	Oui	
Goldschmidt Patrick	Oui	(Bauler André)	Graas Gusty	Oui	
Hartmann Carole	Oui		Minella Mandy	Oui	(Emering Luc)
Polfer Lydie	Oui	(Cahen Corinne)	Schockmel Gérard	Oui	
LSAP					
Biancalana Dan	Oui		Bofferding Taina	Oui	
Braz Liz	Oui		Closener Francine	Oui	(Engel Georges)
Cruchten Yves	Oui		Delcourt Claire	Oui	
Di Bartolomeo Mars	Oui		Engel Georges	Oui	
Fayot Franz	Oui		Haagen Claude	Oui	
Lenert Paulette	Oui	(Bofferding Taina)			
ADR					
Engelen Jeff	Oui		Kartheiser Fernand	Oui	(Keup Fred)
Keup Fred	Oui		Schoos Alexandra	Oui	
Weidig Tom	Oui				
déi gréng					
Bausch François	Oui		Sehovic Meris	Oui	
Tanson Sam	Oui	(Welfring Joëlle)	Welfring Joëlle	Oui	

Bulletin de Vote (Vote Public)

Date: 15/05/2024 15:46:34
Scrutin: 4
Vote: PL 8200 - Camp militaire Waldhof
Description: Projet de loi N°8200

Président: M. Wiseler Claude
Secrétaire Général: M. Scheeck Laurent

	Oui	Abst	Non	Total
Présents:	52	0	0	52
Procurations:	8	0	0	8
Total:	60	0	0	60

Nom du député	Vote (Procuration)	Nom du député	Vote (Procuration)
Piraten			
Clement Sven	Oui	Goergen Marc	Oui
Polidori Ben	Oui		
DÉI LÉNK			
Baum Marc	Oui	Wagner David	Oui

Le Président:

Le Secrétaire Général:

8200/05

Nº 8200[5]

CHAMBRE DES DEPUTES

PROJET DE LOI

**relative au réaménagement
et au remplacement de l'ensemble des infrastructures
du camp militaire à Waldhof**

* * *

DISPENSE DU SECOND VOTE CONSTITUTIONNEL PAR LE CONSEIL D'ETAT

(21.5.2024)

Le Conseil d'État,

appelé par dépêche du Président de la Chambre des députés du 15 mai 2024 à délibérer sur la question de dispense du second vote constitutionnel du

PROJET DE LOI
**relative au réaménagement
et au remplacement de l'ensemble des infrastructures
du camp militaire à Waldhof**

qui a été adopté par la Chambre des députés dans sa séance du 15 mai 2024 et dispensé du second vote constitutionnel ;

Vu ledit projet de loi et les avis émis par le Conseil d'État en ses séances des 10 octobre 2023 et 12 mars 2024 ;

se déclare d'accord

avec la Chambre des députés pour dispenser le projet de loi en question du second vote prévu par l'article 78, paragraphe 4, de la Constitution.

Ainsi décidé en séance publique à l'unanimité des 18 votants, le 21 mai 2024.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Marc THEWES

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

Résumé

N° 8200

CHAMBRE DES DEPUTES

PROJET DE LOI

relative au réaménagement et au remplacement de l'ensemble des infrastructures du camp militaire à Waldhof

RESUME

Le projet de loi 8200 concerne le réaménagement du Camp militaire à Waldhof. Les travaux sont déclarés d'utilité publique et les dépenses engagées au titre du projet sont imputables à charge des crédits du Fonds d'investissements publics administratifs. Le budget prévu pour le projet sous référence est prévu à (arrondi) 81 500 000 euros.

L'agression russe de l'Ukraine et ses implications pour la sécurité sur le continent européen ont rappelé l'importance et le besoin d'une armée efficace, fonctionnelle et capable de réagir en cas de crise.

Malgré quelques améliorations opérées au fil des années, les bâtisses du Camp militaire ne sont plus alignées aux normes de sécurité générale et techniques en vigueur. Les infrastructures existantes ne répondent ni aux besoins fonctionnels, ni aux exigences légales et ni aux standards de l'OTAN. C'est dans ce contexte que le réaménagement du Camp militaire répond non seulement au besoin d'une armée faisant face à un nombre croissant de défis dans le cadre de ses engagements nationaux et internationaux, mais aussi à la nécessité d'une mise en conformité technique et fonctionnelle du site suite à l'évolution des paradigmes otaniens en matière de gestion de stockage de munitions et en raison de l'état de vétusté avancée de l'infrastructure.

Le programme de construction prévoit :

- la restructuration de l'infrastructure administrative ;
- la restructuration de l'infrastructure d'entreposage du matériel inerte ;
- la construction d'un abri couvert pour l'instruction du personnel ;
- le remplacement du stockage permanent de munitions et l'aménagement d'un abri de stockage temporaire ;
- la construction d'un nouvel atelier de munitions ;
- l'aménagement d'une aire de chargement et de déchargement et d'une zone d'attente ;
- le renforcement de l'infrastructure de sécurité ;
- l'aménagement de l'aire de stationnement du personnel militaire ; et
- la renaturation d'une partie du camp actuel.

Mémorial A N° 250 de 2024

JOURNAL OFFICIEL

DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

MÉMORIAL A

N° 250 du 20 juin 2024

Loi du 7 juin 2024 relative au réaménagement et au remplacement de l'ensemble des infrastructures du camp militaire à Waldhof.

Nous Henri, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Le Conseil d'État entendu ;

Vu l'adoption par la Chambre des Députés ;

Vu la décision de la Chambre des Députés du 15 mai 2024 et celle du Conseil d'État du 21 mai 2024 portant qu'il n'y a pas lieu à second vote ;

Avons ordonné et ordonnons :

Art. 1er.

Le Gouvernement est autorisé à procéder au réaménagement et au remplacement de l'ensemble des infrastructures du camp militaire à Waldhof, y compris la déconstruction d'infrastructures existantes et la construction de nouvelles infrastructures.

Art. 2.

Les dépenses engagées au titre du projet visé à l'article 1er ne peuvent pas dépasser le montant de 81 500 000 euros. Ce montant correspond à la valeur 1 071,67 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1er octobre 2022. Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, ce montant est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix de la construction précitée.

Art. 3.

Les dépenses visées à l'article 2 sont imputables à charge des crédits du Fonds d'investissements publics administratifs.

Art. 4.

Les travaux visés à l'article 1er sont déclarés d'utilité publique.

Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

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

Le Ministre des Finances,
Gilles Roth

Palais de Luxembourg, le 7 juin 2024.
Henri

Doc. parl. 8200 ; sess. ord. 2022-2023 et législature 2023-2028.