

# Dossier consolidé

Date de création : 19-12-2024

Débat d'orientation 8363

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

Date de dépôt : 11-03-2024

## Liste des documents

<b>Date</b>	<b>Description</b>	<b>Nom du document</b>	<b>Page</b>
11-03-2024	Déposé	8363/00	<u>3</u>
11-03-2024	Financement des grands projets d'infrastructure réalisés par l'État	Document écrit de dépôt	<u>20</u>
21-03-2024	Commission de la Mobilité et des Travaux publics Procès verbal ( 11 ) de la reunion du 21 mars 2024	11	<u>22</u>
28-03-2024	Commission de la Mobilité et des Travaux publics Procès verbal ( 12 ) de la reunion du 28 mars 2024	12	<u>73</u>
28-03-2024	Commission des Affaires intérieures Procès verbal ( 10 ) de la reunion du 28 mars 2024	10	<u>113</u>
18-04-2024	Commission de la Mobilité et des Travaux publics Procès verbal ( 13 ) de la reunion du 18 avril 2024	13	<u>153</u>

8363/00

**N° 8363**

**CHAMBRE DES DEPUTES**

---

## **DEBAT D'ORIENTATION**

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

\* \* \*

### **PAPIER DE DISCUSSION**

(18.4.2024)

La Commission se compose de : Mme Corinne CAHEN, Président-Rapporteur ; Mme Francine CLOSENER, M. Yves CRUCHTEN, Mme Claire DELCOURT, M. Emile EICHER, M. Félix EISCHEN, M. Luc EMERING, 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**

Afin d'optimiser le suivi financier des grands projets d'infrastructure réalisés par l'État et de renforcer les droits de participation et de contrôle de la Chambre des Députés, la Commission du Contrôle de l'exécution budgétaire a décidé en 2006 une nouvelle procédure à suivre en matière de préparation et de présentation de nouveaux projets d'infrastructure dépassant le seuil de 7,5 millions d'euros. Plus tard, en 2009, ce seuil a été porté à 10 millions d'euros.

Chaque année, une liste des nouveaux projets d'infrastructure doit ainsi être soumise à l'approbation de la Chambre des Députés permettant par ce biais l'imputation des dépenses pour frais d'études à charge des divers fonds d'investissement. La Commission du Contrôle de l'exécution budgétaire (devenue la Commission de l'Exécution budgétaire) doit quant à elle garantir le suivi financier de chaque projet dépassant le coût de 10 millions d'euros et une loi spéciale de financement devra être votée pour tout projet dépassant les 60 millions d'euros.

#### **Le Fonds Belval**

Avec l'entrée en vigueur de la loi du 8 juillet 2021 modifiant la loi modifiée du 25 juillet 2002 portant création d'un établissement public pour la réalisation des équipements de l'État sur le site de Belval-Ouest, l'établissement public Fonds Belval n'a plus besoin d'être autorisé au préalable par une loi spéciale pour pouvoir mettre en œuvre un projet d'infrastructure. Désormais, le Fonds Belval applique, en tant qu'établissement public, les mêmes conditions de transparence et d'accord de principe pour la réalisation de ses projets de construction ou de transformation pour le compte de l'État que les administrations publiques. Ses projets s'ajoutent donc comme nouvelle catégorie de financement à la liste annuelle des grands projets d'infrastructure soumise pour approbation à la Chambre des Députés.

\*

## II. TRAVAUX PARLEMENTAIRES

La liste actualisée des avant-projets en voie d'élaboration à soumettre à l'approbation de la Chambre des Députés, en vue d'autorisation pour l'imputation des dépenses pour frais d'études et d'élaboration d'un avant-projet détaillé à charge du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics et du Fonds Belval en 2023, telle qu'elle a été adoptée par le Conseil de Gouvernement dans sa séance du 7 juillet 2023, a été transmise à la Chambre des Députés en date du 14 juillet 2023.

La Commission de la Mobilité et des Travaux publics a examiné, au cours de ses réunions du **29 février et des 21 et 28 mars 2024**, la liste des projets d'infrastructure suivants à soumettre à l'approbation de la Chambre des Députés et a nommé Madame Corinne Cahen rapporteur du débat. La Commission a adopté le papier de discussion y afférent au cours de sa réunion du **18 avril 2024**.

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

### A. Fonds d'investissements publics administratifs

#### 1) Centre mosellan à Ehnen : Réaménagement et extension



Le « Wäinhaus » (anc. Musée du Vin) est situé à proximité du centre du village, au bord de la Moselle. Le site composé de la maison de maître, des annexes viticoles et des cours intérieures a su développer à travers le temps une affinité étroite et sensible avec le fleuve, la vallée et les vignobles.

Les constructions existantes protégées, datant des XVIème et XVIIIème siècles ont nécessité des travaux d'envergure, de remise en état, de réorganisation et de mise en conformité pour répondre aux besoins d'un centre oenotouristique d'aujourd'hui. Une nouvelle construction, créant un espace d'accueil couvert, complètera le volume bâti existant.

Sont prévus dans le contexte des travaux de aménagement et d'extension

- \* une structure d'accueil, y compris un espace d'accueil couvert, un accueil touristique, une vinothèque, une salle de banquet et un bistrot ;
- \* un espace d'exposition et de conférence, y compris un musée, des expositions, des ateliers pédagogiques, une salle polyvalente et une salle de conférence.

[Surface brute : ~ 3 600 m<sup>2</sup> / Volume brut : ~12 500 m<sup>3</sup>]

#### 2) Bâtiment administratif – Rue de Hollerich

Le terrain étatique se situe à Luxembourg-Gare dans un îlot d'environ 2,05 ha qui regroupera à terme sur un site unique, les différentes institutions et administrations de la sécurité sociale et de l'emploi. Le terrain est désigné comme le lot 3 dudit site et se trouve au sud-est, à l'intersection de la rue de Hollerich et la place de la Gare.



Le bâtiment qui était occupé par le Centre des technologies de l'information de l'Etat (CTIE) sera remplacé par une nouvelle construction. Selon le PAP en vigueur, il est possible d'y réaliser un immeuble de bureaux de 9 niveaux pleins hors sol et de 4 niveaux en sous-sol.

Il est prévu de construire le nouveau siège de l'Agence pour le développement de l'emploi (ADEM) destiné à devenir « une Maison de l'Emploi » ; un lieu d'échange et d'interaction facilement accessible au public. Hormis la planification de bureaux, de salles de réunion et d'autres locaux administratifs, il est prévu de créer des zones ouvertes au public. Une surface constructible brute minimale de 500 m<sup>2</sup> est à réserver pour des activités commerciales. Le programme est en cours d'élaboration par les futurs occupants.

[Surface brute : ~ 14 600 m<sup>2</sup> / Volume brut : ~51 100 m<sup>3</sup>]

### 3) Cité des contributions directes à Luxembourg-Kirchberg



L'implantation de la future « Cité des contributions directes » est prévue sur un terrain bordé par l'avenue John F. Kennedy, la rue Erasme et la rue Tony Rollmann à Kirchberg. De par sa proximité aux transports en commun, à d'autres institutions et administrations, ainsi qu'au centre-ville, ce site permettra une bonne intégration de l'administration dans le tissu urbain. Le terrain est classé zone spéciale mixte urbaine centrale européenne et nationale au PAG.

Dans le cadre de la modernisation et d'une nette augmentation des effectifs de l'Administration des contributions directes, un regroupement de tous ses services en un site unique, présentera des avantages aussi bien pour l'administration, que pour ses usagers.

Le programme de construction prévoit la construction d'un immeuble administratif avec une capacité d'accueil jusqu'à 1 500 personnes.

[Surface brute : ~ 45 000 m<sup>2</sup> / Volume brut : n.d.]

### 4) Administration de la nature et des forêts « Schwaarzenhaff » à Steinfort

Le site en zone verte se trouve sur une parcelle appartenant à la Commune de Steinfort. Il se situe près des zones protégées « Schwaarzenhaff/Jongebësch » et « Vallée de la Mamer et de l'Eisch ».

Le projet prévoit le regroupement de centres de triages, notamment ceux de Steinfort, Hobscheid et Beckerich ainsi que du Centre nature et forêts Mirador. En effet, l'audit de l'ANF recommande de mettre en place un modèle de gestion et d'organisation territoriale homogène pour les services régionaux et de moderniser les ateliers des ouvriers ainsi que les infrastructures des équipes. Ce regroupement permettrait de réduire les distances à parcourir et de garantir un meilleur fonctionnement de ces services.



Le programme de construction prévoit la construction – de structures permettant d'accueillir 6 à 9 salariés de l'ANF contenant notamment un atelier, des abris pour les engins forestiers et le bois, un auvent, un réfectoire avec cuisine, des installations sanitaires et vestiaires ; – de structures permettant d'accueillir de 2 à 3 préposés de l'ANF et un secrétaire contenant notamment des bureaux, une salle de réunion et des locaux pour archivage ; – d'un parking écologique pour les agents et visiteurs.

### 5) Futur Parc des Congrès et Expositions à Luxembourg-Kirchberg

Le développement du Futur Parc des Congrès et Expositions est prévu sur une partie des terrains actuellement occupés par la Luxexpo. Dans ce contexte, des anciennes structures seront démolies, l'îlot sera réorganisé et un Parc des Congrès et Expositions moderne sera construit.

### 6) Bâtiment administratif Kirchberg – Aménagement intérieur

Le bâtiment se situe au 12, avenue J.F. Kennedy dans le quartier européen sud du plateau du Kirchberg. L'aménagement intérieur de la partie acquise par l'Etat de l'immeuble construit par ArcelorMittal est prévu. Le projet prévoit des surfaces administratives avec salles de réunions et espaces d'accueil.

[Surface brute : ~ 18 000 m<sup>2</sup> ]

### 7) Institut viti-vinicole à Remich

L'Institut viti-vinicole est implanté dans une zone verte à Remich.



Au vu de l'augmentation des effectifs de l'Institut viti-vinicole, des réglementations en vigueur relatives à la sécurité dans la Fonction publique et de la norme ISO170025, une extension est requise afin d'assurer le maintien de l'accréditation du laboratoire ainsi que de pouvoir garantir une efficacité et fonctionnalité optimale des différents processus de travail.

Par ailleurs, une rénovation du bâtiment existant s'avère nécessaire au vu de l'état de la structure portante et des déperditions énergétiques de l'enveloppe.

Dans ce contexte, le programme prévoit :

- des locaux de stockage, des archives et des locaux techniques au sous-sol
  - un local « préparation » et un accueil au rez-de-chaussée
  - un laboratoire, des locaux « métrologie » et « microbiologie », des vestiaires et une salle de secours au 1<sup>er</sup> étage
  - des bureaux, une salle de réunion et une kitchenette au 2<sup>ème</sup> étage
- [Surface brute : ~ 5 000 m<sup>2</sup> / Volume brut : ~ 19 900 m<sup>3</sup>]

## B. Fonds d'investissements publics scolaires

### 8) Lycée Technique à Ettelbruck : Rénovation

Le programme vise la rénovation du Lycée Technique à Ettelbruck. Dans ce contexte, sont prévus notamment :

- l'assainissement énergétique, entre autres, de la façade
  - la remise en état des installations techniques
  - la mise en sécurité
  - la rénovation et le réaménagement des ateliers et des salles de classe
- [Surface brute : ~ 36 300 m<sup>2</sup> / Volume brut : ~ 119 000 m<sup>3</sup>]

### 9) Ecole d'Hôtellerie et de Tourisme du Luxembourg (E.H.T.L.) : Rénovation

Le programme vise une rénovation des infrastructures existantes du Campus Diekirch. Notamment, il prévoit :

- la mise en conformité des installations techniques et des réseaux afférents
  - l'assainissement énergétique du bâtiment
  - la rénovation de divers locaux
- [Surface brute : ~ 9 100 m<sup>2</sup> / Volume brut : ~ 38 100 m<sup>3</sup>]

## C. Fonds d'investissements publics sanitaires et sociaux

### 10) Internat socio-familial à Dudelange

L'internat géré par la Fondation Pro Familia prévoit l'accueil de jour et de nuit volontaire ou par placement par le tribunal de la Jeunesse, d'enfants âgés de 4 à 13 ans. Il s'agit d'un projet-pilote d'une construction en bois feuillu provenant des forêts luxembourgeoises. La partie centrale avec les pièces de vie et les chambres est construite majoritairement en bois de hêtre. Les cages d'escaliers et les couloirs sont construits en béton et maçonnerie. Le bardage de la façade est constitué de bois feuillu torréfié.

Le programme prévoit d'installer :

- 11 chambres doubles
- 2 chambres pour éducateurs
- 1 chambre pour une personne à mobilité réduite
- Blocs sanitaires pour garçons et filles à chaque étage
- 1 séjour à chaque étage
- 1 grand séjour, 1 réfectoire et 1 cuisine au rez-de-chaussée
- 1 espace d'accueil pour les parents
- 2 bureaux

[Surface brute : ~ 1 600 m<sup>2</sup> / Volume brut : ~ 6 100 m<sup>3</sup>]



### **11) Maison pour jeunes adultes à Pétange**

Le projet prévoit la réalisation de logements pour jeunes adultes en rupture familiale, scolarisés ou en formation professionnelle, ainsi que pour des jeunes en difficultés financières qui débutent dans la vie active avec un bas salaire. Le site se trouve à Pétange sur une parcelle de coin, longeant la rue d'Athus et la rue « An de Jenken ».

Le bâtiment comprend :

- 36 logements (studios de 30 m<sup>2</sup> et appartements de 45 m<sup>2</sup>)
- des locaux pour le personnel socio éducatif (salle de réunion, deux bureaux, sanitaires)
- des locaux communs (espace de rencontre, buanderie, caves, local poussettes)

[Surface brute : ~ 2'300 m<sup>2</sup> / Volume brut : n.d.]

### **12) Structure d'hébergement pour demandeurs de protection internationale à Dudelange**



Dans le cadre du projet de revalorisation du quartier Neischmelz par une reconversion de la friche industrielle, la partie sud du site a été envisagée pour héberger le programme d'une structure d'hébergement pour demandeurs de protection internationale. Le Fonds du Logement, la Commune de Dudelange ainsi que l'Office national de l'Accueil (ONA) ont approuvé l'implantation au sein du PAP sud. De par sa proximité au transport en commun, aux infrastructures scolaires, ainsi qu'aux commerces, ce nouveau quartier permettra une bonne intégration de cette structure d'hébergement pour DPI dans le tissu urbain.

En tenant compte du caractère urbain du nouveau quartier Neischmelz, il s'avère judicieux de planifier un bâtiment de type résidentiel tel qu'il a été construit à Luxembourg-Kirchberg. Il serait ainsi possible d'augmenter la capacité d'accueil actuellement demandée de l'ordre de 60%. En effet, le bâtiment se composerait de 4 étages avec 40 chambres réparties aux étages. La capacité totale serait de 120 lits.

Le programme de construction prévoit la réalisation d'une structure modulaire avec une capacité d'accueil jusqu'à 120 personnes.

### **13) Internat socio-familial pour enfants de l'enseignement fondamental à Luxembourg-Rollingergrund**

Le Luxembourg dispose de seulement deux internats de l'enseignement fondamental situés au nord du pays. Au vu de la forte demande il est nécessaire d'étendre l'offre. De plus en plus d'enfants fréquentent un internat en raison de situations familiales conflictuelles ou de problèmes comportementaux ou scolaires. Aussi, en raison de la situation géographique des internats existants, une nouvelle construction dans le centre du pays s'avère indispensable. Cette structure accueillera des élèves de 6 à 12 ans fréquentant des écoles fondamentales de Luxembourg-ville ou de la région centre.

Le bâtiment comprendra :

- des chambres individuelles avec un espace sanitaire
- une salle de séjour
- un *learning space*
- une structure d'administration
- une cuisine
- des salles polyvalentes
- une aire de jeux
- un terrain multifonctions



#### D. Fonds des routes

##### 14) *Réhabilitation de l'OA1374 « Hollerich » sur la route nationale N56A à Luxembourg-Ville*

Le projet s'inscrit dans le cadre d'une gestion à mi-parcours des ponts routiers, et comprend des mesures constructives d'une certaine envergure. De manière générale, l'OA1374 est arrivé à une période de sa durée de vie charnière, qui est caractérisée par un besoin d'intervention d'un point de vue du génie civil. Il s'y ajoute que, d'une part, le trafic actuel et ses contraintes induites sont nettement plus importants que celles pronostiqués lors de la conception desdits ouvrages et, d'autre part, que les normes en vigueur impliquent des structures plus conséquentes.

De plus, les réflexions menées dans le cadre de l'urbanisation du quartier de Hollerich, visant une restructuration du réseau routier, moyennant une redistribution de l'espace, ont un impact potentiel sur le gabarit de l'OA1374.

L'ouvrage d'art OA1374 « Hollerich » est un pont à structure porteuse plane en béton précontraint, mis en service en 1975, qui permet à la route nationale N56A de franchir la Pétrusse et les infrastructures urbaines existantes.

Le projet relatif au présent ouvrage prévoit, outre une réhabilitation complète et une mise à niveau de sa superstructure et de ses équipements voire même un remplacement complet du pont, ainsi qu'un renforcement structurel afin de pouvoir répondre au besoin d'une infrastructure routière moderne et en concordance avec les normes actuelles en vigueur.

##### 15) *Réhabilitation de l'OA 788 « Pont Passerelle » portant la N50 sur la Pétrusse à Luxembourg*



Pour donner suite au projet d'élargissement du pont Passerelle et pérenniser intégralement l'ouvrage d'art, le présent projet de réhabilitation prévoit les travaux y relatifs.

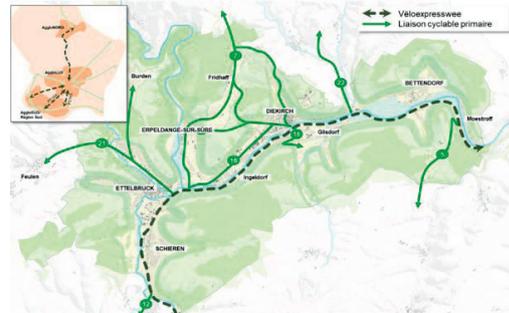
Il est ainsi prévu de réfectionner complètement la maçonnerie du pont et réaménager les fermetures des voûtes en respectant les contraintes de la protection du patrimoine. De plus, il est également prévu de construire le pavillon Pétrusse pour garantir, entre autres, la protection de personnes tierces lors d'éventuelles tentatives de suicides.

L'ouvrage OA 788 Viaduc Passerelle fait partie du patrimoine protégé sur le territoire luxembourgeois. Dans l'objectif de soigner et conserver au mieux le patrimoine, il est prévu dans le présent projet de réhabiliter complètement les surfaces maçonnées. Ainsi, il est prévu de nettoyer, de rejointoyer la maçonnerie et de remplacer localement des éléments endommagés.

### 16) PC15 – Itinéraire cyclable express entre Schieren et Bettendorf

La future « Nordstad » a une topographie et une taille idéales pour se déplacer avec le vélo. Un des éléments clés est la création d'un réseau cyclable performant. L'itinéraire cyclable « express » qui longera la Sûre et l'Alzette constituera l'épine dorsale de ce réseau.

L'itinéraire cyclable express entre Schieren et Bettendorf fait partie du « Mobilitéskonzept Nordstad 2035 ». Ce projet a également été repris par le PNM 2035 publié le 22/04/2022, lequel prévoit un nouveau réseau cyclable pour la « Nordstad ». Pour leurs déplacements quotidiens, les habitants de la « Nordstad » pourront à l'avenir recourir d'avantage au vélo dans les nombreux quartiers et centres-villes.



Des passerelles supplémentaires relieront l'itinéraire cyclable express aux quartiers résidentiels de Diekirch et d'Ingeldorf, ainsi qu'au nouvel axe central vert entre Erpeldange et Diekirch et au point de vue dit « Goldknapp ».

### 17) N7/N17/CR356 – Contournement de proximité Diekirch

Le contournement de proximité Diekirch fait partie du « Mobilitéskonzept Nordstad 2035 » qui a été présenté aux responsables politiques et au public en mai 2021. Ce projet a également été repris par le PNM 2035 publié le 22/04/2022, lequel prévoit un nouveau concept de mobilité pour la « Nordstad ».

Pour que la « Nordstad » puisse se développer en tant que centralité urbaine, sa partie centrale entre Ettelbruck et Diekirch doit être libérée du trafic motorisé individuel de transit. Ce trafic sera orienté vers les trois nouveaux axes qui sont les contournements de proximité d'Ettelbruck et de Diekirch et la B7 mise à 2 x 2 voies entre Ettelbruck et le Fridhaff.

Le renforcement du réseau routier primaire permettra non seulement de contourner les agglomérations, mais servira également à relier entre eux les multiples quartiers. À titre général, cette approche permettra de mettre en place des apaisements de trafic substantiels et durables au centre-ville de Diekirch.

### 18) N7 – Nouvel axe central apaisé avec voies bus entre Erpeldange-sur-Sûre et Diekirch

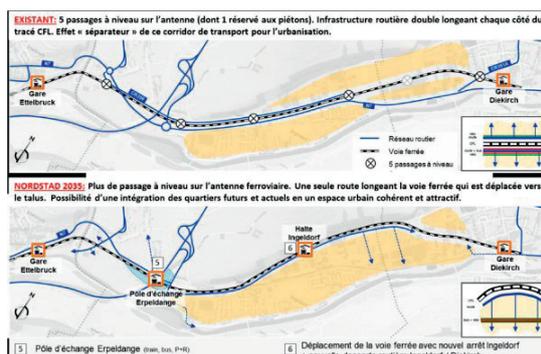
Le déplacement de la N7 entre Erpeldange-sur-Sûre et Diekirch fait partie du « Mobilitéskonzept Nordstad 2035 » qui a été présenté aux responsables politiques et au public en mai 2021. Ce projet a également été repris par le PNM 2035 publié le 22/04/2022, lequel prévoit un nouveau concept de mobilité pour la « Nordstad ».

L'antenne ferroviaire de Diekirch sera déplacée vers le talus du Goldknapp, mise à double voies et portée à quatre trains par heure. De même, la N7 actuelle disparaîtra une fois que le réseau routier structurant sera mis en service. Les quartiers d'Ingeldorf et Walebroch seront desservis par une nouvelle route qui longera les voies de chemins de fer déplacées. Les quartiers deviendront des quartiers résidentiels sans trafic motorisé de transit. L'axe central une fois libéré du trafic motorisé sera réaménagé comme axe central vert dédié exclusivement à la récréation et à la mobilité active.

### 19) N7 – Déplacement de la N7 entre Erpeldange-sur-Sûre et Diekirch

Le déplacement de la N7 entre Erpeldange-sur-Sûre et Diekirch fait partie du « Mobilitéskonzept Nordstad 2035 » qui a été présenté aux responsables politiques et au public en mai 2021. Ce projet a également été repris par le PNM 2035 publié le 22/04/2022, lequel prévoit un nouveau concept de mobilité pour la Nordstad.

L'antenne ferroviaire de Diekirch sera déplacée vers le talus du Goldknapp, mise à double voies et portée à quatre trains par heure. De même, la N7 actuelle disparaîtra une fois que le réseau routier structurant sera mis en service. Les quartiers d'Ingeldorf et Walebroch seront alors desservis par une nouvelle route qui longera les voies de chemins de fer déplacées. Les quartiers deviendront des quartiers résidentiels sans trafic motorisé de transit.



## 20) B7 – Pôle d'échange à Erpeldange-sur-Sûre

Le pôle d'échange à Erpeldange fait partie du « Mobilitéskonzept Nordstad 2035 » qui a été présenté aux responsables politiques et au public en mai 2021. Ce projet a également été repris par le PNM 2035 publié le 22/04/2022, lequel prévoit un nouveau concept de mobilité pour la « Nordstad ».

Le pôle d'échange à Erpeldange-sur-Sûre comprend plusieurs éléments, à savoir :

- le réaménagement de l'échangeur B7 en vue d'une accessibilité directe au P&R à partir de la B7 ;
- la réorganisation du réseau routier à l'approche de l'échangeur B7 – compatible avec un nouveau tunnel CFL ;
- un pont pour cyclistes entre la piste cyclable express à travers le « Auenlandschaft » et son raccord à travers le PE en direction Erpeldange-sur-Sûre;
- l'aménagement d'une gare routière longeant le futur arrêt ferroviaire Erpeldange-sur-Sûre ; et
- la reconstruction des infrastructures multimodales entre le pont « Patton » et l'échangeur Ingeldorf.

De plus, l'antenne ferroviaire de Diekirch sera mise à double voie et portée à quatre trains par heure. Finalement, un raccordement du pôle à la piste cyclable express longeant la Sûre est également prévu.

## 21) B7/N15/CR349 – Contournement de proximité Ettelbruck

Le contournement de proximité Ettelbruck fait partie du « Mobilitéskonzept Nordstad 2035 » qui a été présenté aux responsables politiques et au public en mai 2021. Ce projet a également été repris par le PNM 2035 publié le 22/04/2022, lequel prévoit un nouveau concept de mobilité pour la « Nordstad ».

La partie centrale entre Ettelbruck et Diekirch doit être libérée du trafic motorisé individuel de transit. Le trafic sera orienté vers les trois nouveaux axes qui sont les contournements de proximité d'Ettelbruck et de Diekirch et la B7 mise à 2x2 voies entre Ettelbruck et le Fridhaff. Le contournement de proximité d'Ettelbruck reliera la N15/route de Bastogne à Warken et à l'échangeur de la B7 situé entre Schieren et Ettelbruck.

## 22) B7 – Mise à 2X2 voies de la B7 entre Ettelbruck et Fridhaff

La mise à 2x2 voies de la B7 entre Ettelbruck et le giratoire Fridhaff fait partie du « Mobilitéskonzept Nordstad 2035 » qui a été présenté aux responsables politiques et au public en mai 2021. Ce projet a également été repris par le PNM 2035 publié le 22/04/2022, lequel prévoit un nouveau concept de mobilité pour la « Nordstad ».

Entre l'échangeur situé entre Schieren et Ettelbruck et le rond-point Fridhaff, la B7 sera élargie à 2x2 voies. En effet, cette section devra absorber, outre le trafic entre le nord et le centre du pays, celui de l'actuelle N7 entre Diekirch et Ettelbruck ainsi que le trafic en provenance et en direction de l'ouest et de l'est, notamment des routes nationales N15 (Niederfeulen-Ettelbruck) et N17 (Diekirch-Bleesbreck).

### **23) Construction d'un accès secondaire à la caserne Grand-Duc Jean au « Härebierg » à partir du giratoire Fridhaff**

Le projet « Construction d'un accès secondaire à la caserne Grand-Duc Jean au « Härebierg » à partir du giratoire Fridhaff » a comme objectif l'aménagement d'un deuxième accès à ladite caserne sur une longueur d'environ 3,43 km. Cet accès constituera une liaison directe à la route nationale N7 et permettra au trafic généré par la caserne militaire, notamment aux convois blindés de l'Armée, d'éviter la localité de Diekirch.

Le projet prévoit également la réalisation de deux bassins de rétention pour les eaux de pluies. Le premier est situé près du rond-point Fridhaff et le second s'étend sur environ 100 m du PR 2+310 au PR 2+410 sur le tronçon longeant la forêt. En ce qui concerne les mesures compensatoires pour ce projet, celles-ci seront réalisées *in situ*, sur les parcelles avoisinant le projet et dont l'Etat est propriétaire.



### **24) N17 – Aménagement rue Clairefontaine de Diekirch à Bleesbruck avec reconstruction OA163/Blees**

Le projet de la N17 « rue Clairefontaine » de Diekirch vers Bleesbruck sera réalisé en collaboration avec les administrations communales de Diekirch et de Bettendorf ainsi que le Siden. La route N17 se trouve actuellement dans un état de dégradation avancé et nécessite un réaménagement complet. De plus, tous les réseaux souterrains ne répondent plus aux exigences d'une ville en pleine croissance. La future piste cyclable nationale PC22 venant de Fouchren/Tandel sera raccordée au chemin mixte longeant la N17.

### **25) Réaménagement de la N13 / Grand-Rue à Bergem / Pontpierre**

Le projet vise à rendre l'espace public plus attractif et agréable pour les piétons, cyclistes et autres utilisateurs de la mobilité douce. L'aménagement de trottoirs traversant assure le cheminement continu des utilisateurs du chemin mixte, qui pourront également rejoindre le futur « Veloexpresswee ».

Des mesures d'apaisement à l'entrée en localité à Bergem et dans les traversées de Bergem et Pontpierre permettront d'augmenter la sécurité. Le stationnement latéral sera supprimé au profit de la mobilité et de la verdure, ce qui contribue à l'aspect urbain et convivial des localités. Tous les arrêts de bus et passages combinés seront aménagés conformes aux prescriptions PMR. Une piste cyclable sera aménagée jusqu'à l'entrée de Huncherange.

### **26) Réaménagement du CR165 et de la N33 traversant les localités de Kayl et de Tétange**

Le projet vise à encourager l'utilisation des modes de transport durable (mobilité douce, transport en commun), à travers l'aménagement d'un chemin mixte et l'aménagement PMR des arrêts de bus. De plus, l'attractivité de l'environnement urbain est rehaussée.

Des trottoirs continus favorisent le cheminement continu pour les piétons et cyclistes. Des mesures d'apaisement de trafic renforcent la sécurité routière. Le projet intègre également le réaménagement du giratoire en carrefour à feux tricolores. L'offre de stationnement est réduite. Le CR165 a été reclassé en N33 (décembre 2021).

**27) Réaménagement / Redressement du CR134 entre  
Manternach et Wecker PR 21,00+550 – 23,00+100)**

Un projet de réaménagement/redressement du CR134 entre Manternach et Wecker a été lancé en raison de la forte dégradation de la chaussée sur ce tronçon. Le projet vise à améliorer le confort et la sécurité des usagers en élargissant la chaussée. De plus, l'aménagement de chicanes en tant que mesures de ralentissement à l'entrée des deux agglomérations est proposé afin de les sécuriser.

**28) Reconstruction de l'ouvrage d'art OA 756 permettant  
le franchissement de la N3 au-dessus des voies CFL à Alzingen**

Le projet consiste à réaliser un nouvel ouvrage destiné à remplacer l'ancien OA 756 sur la N3 qui permet le passage de la route de Thionville au-dessus de la ligne ferroviaire Berchem – Octrange à Alzingen.

Le projet se trouve actuellement en phase de finalisation et accuse des coûts supplémentaires dus aux aléas de chantier avec un risque de dépasser le seuil de 10 millions d'euros, à partir duquel les projets incombent au contrôle direct de la Chambre des Députés.

**29) Réaménagement de l'Avenue de l'Europe (N31) (Biff-Athus)**

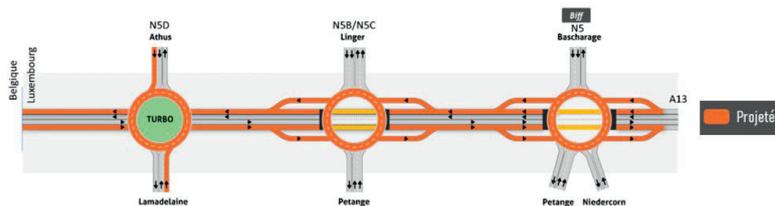
Les axes primaires dans l'Ouest de la région Sud [N5 Bascharage, N31, A13] atteignent déjà à l'heure actuelle temporairement leur limite en capacité. Ces axes assument des fonctions multi échelles dans le réseau routier primaire au Luxembourg [transfrontalières, nationales, interrégionales] et le taux de saturation élevé/ la fragilité de la qualité de trafic sur ces axes a un impact de plus en plus élevé sur les utilisateurs de route tout comme sur les espaces censés à être délestés par ces axes primaires installés autour de l'année 1994. Confrontés à un axe primaire surchargé, les utilisateurs ont tendance à retomber dans leurs « anciennes habitudes » et à profiter de nouveau du réseau routier secondaire avoisinant, ce qui implique de nouveau une diminution de la qualité de vie à l'intérieur des agglomérations qui « possèdent » en principe un contournement.

Le Plan National de Mobilité (PNM 2035) marque un changement de paradigme en vue d'une planification de mobilité intégrée qui est basée sur une approche multimodale visant le niveau national, régional et communal. Le présent projet est un élément clé ressortant de l'étude de trafic régionale Kordall qui vient d'être lancée par l'Administration des ponts et chaussées en concertation avec le MMTP. Cette étude vise principalement à élaborer la vision d'un réseau cohérent pour l'ensemble de la région et ceci pour chaque mode de transport incluant l'interaction entre les différents modes de transports et à promouvoir une approche qui permet de garantir une meilleure qualité de vie aux citoyens tout en renforçant le rôle des centres des localités.

En ce qui concerne le projet et pour répondre aux exigences, l'optimisation du réseau routier N31 vise à améliorer l'efficacité et la sécurité du trafic sur les axes N31 et A13. C'est dans cette optique que le projet de la mise à 2x2 voies de l'Avenue de l'Europe / N31 a été lancé.

Afin de garantir la capacité nécessaire à la fin de l'autoroute A13, le projet prévoit une mise en place de deux voies de circulation par sens de circulation. Ceci engendre un élargissement des tunnels au-dessous du rond-point Biff et du rond-point Pétange, ainsi que le déplacement des bretelles accédant aux giratoires.

Le giratoire Lamadelaine [N31/N5D] est réaménagé en « turbo giratoire ». Ce type de giratoire diminue les points de conflit et augmente ainsi la sécurité tout en améliorant la capacité. Le réaménagement prévoit la continuité des deux voies de circulation par sens. Finalement, la création d'une voie de desserte sur le tronçon ouest de la N31 est également prévue pour améliorer la fluidité du trafic, la sécurité routière ainsi que l'accessibilité.



### 30) Centre multimodal et P&R autoroutier (A3 / Echangeur Dudelange)

En 2035, la possibilité d'enchaîner plusieurs modes de transport, autrement dit l'intermodalité, revêtira une importance primordiale pour de nombreux déplacements. Les différents réseaux de transport ne doivent pas être planifiés de façon indépendante, mais à partir de leurs points de contact, c'est-à-dire les arrêts de transports en commun, en particulier les P+R et les pôles d'échanges.

En région, y compris en région transfrontalière, ainsi qu'aux sorties d'autoroute au bord des agglomérations, des P+R régionaux permettront un rabattement sur le train, les lignes de bus principales ou encore le tram.

En plus de leur intérêt pour les flux en direction de la ville de Luxembourg, l'aménagement d'un certain nombre de P+R importants s'avérera également intéressant pour un rabattement vers les localités du Sud urbain et Esch & Belval.

Le présent projet prévoit, entre autres, la construction :

- d'un Park & Ride (parking en surface ou parking à niveaux) facilitant le covoiturage et/ou le rabattement sur des lignes de bus, en profitant de l'accès rapide à l'autoroute A3 ;
- d'un arrêt de bus régional et local, en profitant également de l'accès rapide à l'autoroute A3.



En outre, le projet vise à mettre à disposition un parking sécurisé pour poids lourds avec des services correspondants, tels que p.ex. la sécurité des marchandises, le chargement des poids lourds conformément à la directive « AFIR », et en donnant aux chauffeurs la possibilité de se reposer.

### 31) OA 2503 – Quais d'accostage à Remich

Après la canalisation de la Moselle dans les années 1960 afin de rendre le fleuve navigable, le trafic fluvial sur la Moselle a augmenté jusqu'à nos jours et cela n'a pas seulement conduit à une utilisation accrue de la Moselle en tant que voie navigable internationale (classe IVb) pour le transport de marchandises, mais a également conduit à une augmentation du trafic fluvial touristique (bateaux d'excursion, bateaux de croisière fluviale, bateaux de plaisance). Par conséquent, pour gérer le trafic fluvial, (notamment l'augmentation du trafic de bateaux de croisière fluviale à des fins touristiques), des extensions de l'offre existante d'amarrage ou des rénovations régulières de certaines parties de la section transversale du fleuve sont nécessaires. Ces rénovations des berges consolidées concernent en particulier les zones fortement sollicitées par les manœuvres des bateaux.

L'objectif du présent projet est de renforcer et de diversifier l'offre de places d'amarrage dans la zone de Remich et de réadapter l'infrastructure existante à l'état actuel de la technique.

Les berges déjà endommagées (sous l'eau) en raison de l'utilisation et de l'âge seront réaménagées et remises en état. Côté terre, les conduites d'alimentation et d'évacuation nécessaires à l'exploitation des quais sont prévues ainsi que la possibilité de vidange des eaux usées vers la station d'épuration.

## E. Fonds du rail

### 32) 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 au central sous-station.

### **33) 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

### **34) 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).

### **35) Gare de Wasserbillig : Aménagement d'un poste directeur et 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 notamment de renouveler des installations de sécurité et de signalisation dans le cadre de la future mise en conformité des infrastructures ferroviaires en gare de Wasserbillig.

### **36) 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 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*

### ***37) Gare de Pétange : Aménagement du nouveau poste directeur Sud-Ouest et 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 notamment d'aménager un nouveau poste directeur Sud-Ouest regroupant toutes les opérations de commande ferroviaires de la partie sud-ouest du réseau national.

### ***38) 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

### ***39) 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.

**40) 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. Également, il s'agit d'intégrer Bettembourg dans le projet global de réaménagement des gares ferroviaire et routière.

**41) 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.

**42) 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 parier aux besoins futurs en termes de mobilité dans le cadre du projet « NeiSchmelz » (1 575 logements).

**43) 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.

**44) 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.

**45) 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.

**F. Le Fonds Belval**

**46) 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*).

#### **47) 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*).

#### **48) 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*).

\*

### III. CONCLUSION

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

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

*Le Président-Rapporteur,*  
Corinne CAHEN

# Document écrit de dépôt

Aucun support électronique n'est disponible pour ce document.



## **Commission de la Mobilité et des Travaux publics**

### **Procès-verbal de la réunion du 21 mars 2024**

#### Ordre du jour :

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions du 18 janvier 2024 et du 8 février 2024
2. 8363 Débat d'orientation sur le financement des grands projets d'infrastructure réalisés par l'Etat
  - Désignation d'un rapporteur
  - Suite des travaux
3. 8264 Projet de loi relative à la construction d'une auberge de jeunesse et d'une structure administrative multifonctionnelle au pôle multimodal à Ettelbruck
  - Désignation d'un rapporteur
  - Présentation du projet de loi
  - Examen du projet de loi et de l'avis du Conseil d'État

\*

Présents : Mme Corinne Cahen, Mme Francine Closener, Mme Claire Delcourt, M. Félix Eischen, M. Luc Emering, M. Jeff Engelen, M. Fernand Etgen, M. Paul Galles, M. Marc Goergen, M. Gusty Graas, M. Marc Lies, M. Meris Sehovic, M. Charel Weiler

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

M. Tom Weisgerber, M. Ben Hubert, M. Gilbert Schmit, M. Luc Dhamen, Directeur de l'Administration des bâtiments publics, M. Christian Braun, Administration des bâtiments publics, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Yves Cruchten, M. Emile Eicher

M. David Wagner, observateur délégué

\*

Présidence : Mme Corinne Cahen, Présidente de la Commission

\*

**1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions du 18 janvier 2024 et du 8 février 2024**

Les projets de procès-verbal des réunions du 18 janvier 2024 et du 8 février 2024 sont approuvés à l'unanimité des membres présents de la commission parlementaire.

**2. 8363 Débat d'orientation sur le financement des grands projets d'infrastructure réalisés par l'Etat**

A titre liminaire, Madame la Présidente, Corinne Cahen (DP), est désigné rapporteur du dossier sur le débat d'orientation concernant le financement des grands projets d'infrastructure réalisés par l'Etat.

Dans un second temps, il est procédé à une présentation des 13 projets concernant les fonds d'investissements publics administratifs, ainsi que les Fonds d'investissements publics scolaires. Pour le détail, il est renvoyé à la présentation annexée à la présente.

**1) Centre mosellan à Ehnen : Réaménagement et extension**

Le « Wäinhaus » (anc. Musée du Vin) est situé à proximité du centre du village, au bord de la Moselle. Le site composé de la maison de maître, des annexes viticoles et des cours intérieures a su développer à travers le temps une affinité étroite et sensible avec le fleuve, la vallée et les vignobles.

Les constructions existantes protégées, datant des XVIème et XVIIIème siècles ont nécessité des travaux d'envergure, de remise en état, de réorganisation et de mise en conformité pour répondre aux besoins d'un centre oenotouristique d'aujourd'hui. Une nouvelle construction, créant un espace d'accueil couvert, complètera le volume bâti existant.

Sont prévus dans le contexte des travaux d'aménagement et d'extension

\* une structure d'accueil, y compris un espace d'accueil couvert, un accueil touristique, une vintothèque, une salle de banquet et un bistrot ;

\* un espace d'exposition et de conférence, y compris un musée, des expositions, des ateliers pédagogiques, une salle polyvalente et une salle de conférence.

[Surface brute : ~ 3 600 m<sup>2</sup> / Volume brut : ~12 500 m<sup>3</sup>]

**2) Bâtiment administratif – Rue de Hollerich**

Le terrain étatique se situe à Luxembourg-Gare dans un îlot d'environ 2,05 ha qui regroupera à terme sur un site unique, les différentes institutions et administrations de la sécurité sociale et de l'emploi. Le terrain est désigné comme le lot 3 dudit site et se trouve au sud-est, à l'intersection de la rue de Hollerich et la place de la Gare.

Le bâtiment qui était occupé par le Centre des technologies de l'information de l'Etat (CTIE) sera remplacé par une nouvelle construction. Selon le PAP en vigueur, il est possible d'y réaliser un immeuble de bureaux de 9 niveaux pleins hors sol et de 4 niveaux en sous-sol.

Il est prévu de construire le nouveau siège de l'Agence pour le développement de l'emploi (ADEM) destiné à devenir « une Maison de l'Emploi » ; un lieu d'échange et d'interaction facilement accessible au public. Hormis la planification de bureaux, de salles de réunion et d'autres locaux administratifs, il est prévu de créer des zones ouvertes au public. Une surface constructible brute minimale de 500 m<sup>2</sup> est à réserver pour des activités commerciales. Le programme est en cours d'élaboration par les futurs occupants.

[Surface brute : ~ 14 600 m<sup>2</sup> / Volume brut : ~51 100 m<sup>3</sup>]

### **3) Cité des contributions directes à Luxembourg- Kirchberg**

L'implantation de la future « Cité des contributions directes » est prévue sur un terrain bordé par l'avenue John F. Kennedy, la rue Erasme et la rue Tony Rollmann à Kirchberg. De par sa proximité aux transports en commun, à d'autres institutions et administrations, ainsi qu'au centre-ville, ce site permettra une bonne intégration de l'administration dans le tissu urbain. Le terrain est classé zone spéciale mixte urbaine centrale européenne et nationale au PAG.

Dans le cadre de la modernisation et d'une nette augmentation des effectifs de l'Administration des contributions directes, un regroupement de tous ses services en un site unique, présentera des avantages aussi bien pour l'administration, que pour ses usagers.

Le programme de construction prévoit la construction d'un immeuble administratif avec une capacité d'accueil jusqu'à 1 500 personnes.

[Surface brute : ~ 45 000 m<sup>2</sup> / Volume brut : n.d.]

Madame la Présidente souhaite connaître le sort des bâtiments actuellement occupés par l'Administration des contributions directes, la commission parlementaire est informée qu'aucune information supplémentaire n'est à ce stade disponible.

### **4) Administration de la nature et des forêts « Schwaarzenhaff » à Steinfort**

Le site en zone verte se trouve sur une parcelle appartenant à la Commune de Steinfort. Il se situe près des zones protégées « Schwaarzenhaff/Jongebësch » et « Vallée de la Mamer et de l'Eisch ».

Le projet prévoit le regroupement de centres de triages, notamment ceux de Steinfort, Hobscheid et Beckerich ainsi que du Centre nature et forêts Mirador. En effet, l'audit de l'ANF recommande de mettre en place un modèle de gestion et d'organisation territoriale homogène pour les services régionaux et de moderniser les ateliers des ouvriers ainsi que les infrastructures des équipes. Ce regroupement permettrait de réduire les distances à parcourir et de garantir un meilleur fonctionnement de ces services.

Le programme de construction prévoit la construction - de structures permettant d'accueillir 6 à 9 salariés de l'ANF contenant notamment un atelier, des abris pour les engins forestiers et le bois, un auvent, un réfectoire avec cuisine, des installations sanitaires et vestiaires ; - de structures permettant d'accueillir de 2 à 3 préposés de l'ANF et un secrétaire contenant notamment des bureaux, une salle de réunion et des locaux pour archivage ; - d'un parking écologique pour les agents et visiteurs.

### **5) Futur Parc des Congrès et Expositions à Luxembourg-Kirchberg**

Le développement du Futur Parc des Congrès et Expositions est prévu sur une partie des terrains actuellement occupés par la Luxexpo. Dans ce contexte, des anciennes structures seront démolies, l'îlot sera réorganisé et un Parc des Congrès et Expositions moderne sera construit.

### **6) Bâtiment administratif Kirchberg – Aménagement intérieur**

Le bâtiment se situe au 12, avenue J.F. Kennedy dans le quartier européen sud du plateau du Kirchberg. L'aménagement intérieur de la partie acquise par l'Etat de l'immeuble construit par ArcelorMittal est prévu. Le projet prévoit des surfaces administratives avec salles de réunions et espaces d'accueil.

[Surface brute : ~ 18 000 m<sup>2</sup> ]

Monsieur le Député Marc Goergen (Piraten) souhaite savoir si de grands travaux d'aménagement sont encore à réaliser à l'intérieur du bâtiment. L'orateur rappelle dans ce contexte que suite à l'achat du bâtiment – acquisition d'ailleurs assez coûteuse -, les députés ont été informés que des travaux d'aménagement importants ne seraient point nécessaires. Madame la Ministre informe la commission qu'il s'agit effectivement seulement de menu travaux d'aménagement à l'intérieur des bâtiments.

### **7) Institut viti-vinicole à Remich**

L'Institut viti-vinicole est implanté dans une zone verte à Remich.

Au vu de l'augmentation des effectifs de l'Institut viti-vinicole, des réglementations en vigueur relatives à la sécurité dans la Fonction publique et de la norme ISO170025, une extension est requise afin d'assurer le maintien de l'accréditation du laboratoire ainsi que de pouvoir garantir une efficacité et fonctionnalité optimale des différents processus de travail.

Par ailleurs, une rénovation du bâtiment existant s'avère nécessaire au vu de l'état de la structure portante et des déperditions énergétiques de l'enveloppe.

Dans ce contexte, le programme prévoit :

- des locaux de stockage, des archives et des locaux techniques au sous-sol
- un local « préparation » et un accueil au rez-de-chaussée
- un laboratoire, des locaux « métrologie » et « microbiologie », des vestiaires et une salle de secours au 1<sup>er</sup> étage
- des bureaux, une salle de réunion et une kitchenette au 2<sup>ème</sup> étage

[Surface brute : ~ 5 000 m<sup>2</sup> / Volume brut : ~ 19 900 m<sup>3</sup>]

Madame la Députée Claire Delcourt (LSAP) souhaite savoir si le présent projet comprend tant le projet l'extension, que le projet de rénovation. Il est répondu par l'affirmative.

### **8) Lycée Technique à Ettelbruck : Rénovation**

Le programme vise la rénovation du Lycée Technique à Ettelbruck. Dans ce contexte, sont prévus notamment :

- l'assainissement énergétique, entre autres, de la façade
- la remise en état des installations techniques
- la mise en sécurité
- la rénovation et le réaménagement des ateliers et des salles de classe

[Surface brute : ~ 36 300 m<sup>2</sup> / Volume brut : ~ 119 000 m<sup>3</sup>]

### **9) École d'Hôtellerie et de Tourisme du Luxembourg (E.H.T.L.) : Rénovation**

Le programme vise une rénovation des infrastructures existantes du Campus Diekirch. Notamment, il prévoit :

- la mise en conformité des installations techniques et des réseaux afférents
- l'assainissement énergétique du bâtiment
- la rénovation de divers locaux

[Surface brute : ~ 9 100 m<sup>2</sup> / Volume brut : ~ 38 100 m<sup>3</sup>]

Monsieur le Député Fernand Etgen (DP) souhaite savoir s'il ne serait pas plus judicieux de démolir une partie du bâtiment et de construire un bâtiment plus grand au lieu de le rénover. Il lui est répondu qu'il y a lieu de placer le projet dans un contexte plus global, étant donné que d'autres bâtiments pour l'école d'Hôtellerie et de Tourisme du Luxembourg sont déjà prévus dans d'autres parties du pays.

Dans ce contexte, Monsieur le Député Meris Sehovic ( déi gréng) souhaite recevoir plus de détails concernant le deuxième site de l'École d'Hôtellerie et de Tourisme du Luxembourg à Sanem. Il lui est répondu que les études concernant le deuxième site sont actuellement en cours.

À la question de Monsieur le Député Charel Weiler (CSV) de savoir lequel des projets est priorisé - le présent projet ou le projet concernant l'internat à Diekirch - il est répondu que le projet concernant l'internat est prioritaire. Une fois que ce dernier sera terminé, l'on débutera avec les rénovations de l'école d'Hôtellerie.

### **10) Internat socio-familial à Dudelange**

L'internat géré par la Fondation Pro Familia prévoit l'accueil de jour et de nuit volontaire ou par placement par le tribunal de la Jeunesse, d'enfants âgés de 4 à 13 ans. Il s'agit d'un projet-pilote d'une construction en bois feuillus provenant des forêts luxembourgeoises. La partie centrale avec les pièces de vie et les chambres est construite majoritairement en bois de hêtre. Les cages d'escaliers et les couloirs sont construits en béton et maçonnerie. Le bardage de la façade est constitué de bois feuillus torréfié.

Le programme prévoit d'installer :

- 11 chambres doubles
- 2 chambres pour éducateurs
- 1 chambre pour une personne à mobilité réduite
- Blocs sanitaires pour garçons et filles à chaque étage
- 1 séjour à chaque étage
- 1 grand séjour, 1 réfectoire et 1 cuisine au rez-de-chaussée
- 1 espace d'accueil pour les parents
- - 2 bureaux

[Surface brute : ~ 1 600 m<sup>2</sup> / Volume brut : ~ 6 100 m<sup>3</sup>]

### **11) Maison pour jeunes adultes à Pétange**

Le projet prévoit la réalisation de logements pour jeunes adultes en rupture familiale, scolarisés ou en formation professionnelle, ainsi que pour des jeunes en difficultés financières qui débutent dans la vie active avec un bas salaire. Le site se trouve à Pétange sur une parcelle de coin, longeant la rue d'Athus et la rue « An de Jenken ».

Le bâtiment comprend :

- 36 logements (studios de 30 m<sup>2</sup> et appartements de 45 m<sup>2</sup>)
- des locaux pour le personnel socio éducatif (salle de réunion, deux bureaux, sanitaires)
- des locaux communs (espace de rencontre, buanderie, caves, local poussettes)

[Surface brute : ~ 2'300 m<sup>2</sup> / Volume brut : n.d.]

Madame la Présidente souhaite savoir si le présent projet est intégré au projet du « Centre pour enfants à Pétange » (complexe regroupant plusieurs infrastructures publiques dédiées à l'accueil d'enfants et de jeunes) ? Il est expliqué que le présent projet est complémentaire et sera construit sur un autre site.

Monsieur le Député Marc Goergen (Piraten) s'interroge sur les raisons qui expliquent le choix du site finalement retenu pour le projet, alors que le terrain est situé loin du centre de Pétange et ainsi des transports publics. Il souhaite dans ce contexte également savoir si le terrain est déjà propriété de l'État. La commission est informée que l'Administration des bâtiments publics n'est pas le maître d'ouvrage, raison pour laquelle l'on n'est pas en mesure de donner plus de détails quant à l'emplacement choisi. D'après les informations dont dispose l'Administration des bâtiments publics, le terrain semble déjà avoir été acquis.

## **12) Structure d'hébergement pour demandeurs de protection internationale à Dudelange**

Dans le cadre du projet de revalorisation du quartier Neischmelz par une reconversion de la friche industrielle, la partie sud du site a été envisagée pour héberger le programme d'une structure d'hébergement pour demandeurs de protection internationale. Le Fonds du Logement, la Commune de Dudelange ainsi que l'Office national de l'Accueil (ONA) ont approuvé l'implantation au sein du PAP sud. De par sa proximité au transport en commun, aux infrastructures scolaires, ainsi qu'aux commerces, ce nouveau quartier permettra une bonne intégration de cette structure d'hébergement pour DPI dans le tissu urbain.

En tenant compte du caractère urbain du nouveau quartier Neischmelz, il s'avère judicieux de planifier un bâtiment de type résidentiel tel qu'il a été construit à Luxembourg-Kirchberg. Il serait ainsi possible d'augmenter la capacité d'accueil actuellement demandée de l'ordre de 60%. En effet, le bâtiment se composerait de 4 étages avec 40 chambres réparties aux étages. La capacité totale serait de 120 lits.

Le programme de construction prévoit la réalisation d'une structure modulaire avec une capacité d'accueil jusqu'à 120 personnes.

Madame la Présidente souhaite savoir si la structure d'hébergement sera construite sur le même terrain que la structure d'hébergement DPI existante déjà à Dudelange. La commission est informée qu'il s'agit d'un autre endroit.

## **13) Internat socio-familial pour enfants de l'enseignement fondamental à Luxembourg-Rollinggrund**

Le Luxembourg dispose de seulement deux internats de l'enseignement fondamental situés au nord du pays. Au vu de la forte demande il est nécessaire d'étendre l'offre. De plus en plus d'enfants fréquentent un internat en raison de situations familiales conflictuelles ou de problèmes comportementaux ou scolaires. Aussi, en raison de la situation géographique des internats existants, une nouvelle construction dans le centre du pays s'avère indispensable. Cette structure accueillera des élèves de 6 à 12 ans fréquentant des écoles fondamentales de Luxembourg-ville ou de la région centre.

Le bâtiment comprendra :

- des chambres individuelles avec un espace sanitaire
- une salle de séjour
- un *learning space*
- une structure d'administration
- une cuisine
- des salles polyvalentes
- une aire de jeux
- un terrain multifonctions

Monsieur le Député Luc Emering (DP) souhaite savoir si les projets sont externalisés ou gérés en interne. Il souhaite dans ce contexte également savoir si les projets font l'objet d'un appel d'offre public. Il lui est répondu que pour des projets d'une telle envergure, on travaille toujours avec des sociétés du secteur

privé. Le rôle de l'État est de définir ses besoins. L'Administration des bâtiments publics construit toujours pour une partie demanderesse qui est le maître d'ouvrage. La société de construction est choisie, soit par concours/appel d'offre, soit par maîtrise d'œuvre globale, soit des contrats individuels sont conclus s'il s'agit d'un bâtiment de taille plus petite.

**3. 8264 Projet de loi relative à la construction d'une auberge de jeunesse et d'une structure administrative multifonctionnelle au pôle multimodal à Ettelbruck**

A titre liminaire, Monsieur le Député Fernand Etgen (DP) est désigné rapporteur du projet de loi.

Il est procédé à une présentation du projet de loi, pour le détail de laquelle il y a lieu de se référer à la présentation powerpoint annexée à la présente, ainsi que le document parlementaire 8264<sup>0</sup>.

Le projet de loi autorise le Gouvernement à procéder à la construction d'une auberge de jeunesse et d'une structure administrative multifonctionnelle au pôle d'échange multimodal à Ettelbruck.

Historiquement, Ettelbruck est un site traditionnel de l'ajisme luxembourgeois. Les premières auberges y ont été installées dès la fin de la deuxième guerre mondiale. Étant donné que le territoire de la « Nordstad » ne dispose que d'un nombre très limité d'hébergements dédiés au tourisme, l'idée née en 2004 d'une nouvelle structure d'hébergement reste désormais d'actualité.

Actuellement, le réseau national des auberges de jeunesse dispose de neuf structures. La nouvelle auberge de jeunesse d'Ettelbruck agit comme dixième auberge dans ce réseau afin de répondre aux besoins croissants en termes d'hébergement touristique au sein de la « Nordstad », 3<sup>e</sup> pôle d'attraction du programme directeur de l'aménagement du territoire.

Géographiquement, la ville d'Ettelbruck est un bon point de départ pour explorer la région de la « Nordstad » et de l'« Éislek ». L'auberge de jeunesse prévue est bien connectée aux transports publics et constitue donc aussi un point de départ pour découvrir les différents sentiers de randonnées de la région, comme le « Lee-Trail » ou bien l'« Éislek-Trail ». L'offre pour des randonnées sans bagages est également proposée par la nouvelle auberge, le transport des bagages s'effectuant en coopération avec le service « move we carry ». Également, Ettelbruck constitue un pôle important pour le cyclotourisme : la ville agit comme nœud au centre du réseau européen, grâce au réseau national des pistes cyclables reliant Ettelbruck à la Belgique avec ses véloroutes « RAVel », aux Pays-Bas par le biais du tracé « Vennbahn » ainsi qu'au réseau cyclable allemand.

Le projet de l'auberge de jeunesse propose au-delà de l'hébergement d'autres prestations qui complètent le projet et en font une offre davantage complétée :

- le projet regroupe sur un seul site une offre d'hébergement avec 120 lits répartis sur 35 chambres, dont 3 pour personnes à mobilité réduite, et une offre de restauration avec cafétéria et terrasse ;

- le restaurant de l'auberge est ouvert aux résidents ainsi qu'au public. La disponibilité d'une restauration complète l'offre gastronomique d'Ettelbruck tout en permettant aux visiteurs de consommer des produits de la région et de saison ;
- une plateforme panoramique à vue sur les vallées des trois rivières autour de la ville (Alzette, Sûre et Wark) est ouverte aux usagers du bâtiment ainsi qu'aux visiteurs externes pendant toute l'année ; et
- l'auberge offre une multitude d'activités et d'offres spéciales pour les usagers étrangers ou résidents, pour les voyages de groupes ou voyages scolaires ainsi que pour les organisateurs du secteur MICE (meetings, incentives, conférences et expositions).

L'auberge à Ettelbruck est une auberge du genre « urban city hostel » - elle suit ainsi les traces et les succès rencontrés auprès des usagers des auberges du même type à Luxembourg-Ville et à Esch-sur-Alzette. Contrairement aux auberges classiques situées en zones rurales, ce type d'auberge se situe près du centre-ville et à proximité confortable des principales attractions, commerces, restaurants et réseaux des transports publics.

Eu égard à l'éventail de possibilités et l'emplacement de l'auberge, cette dernière joue également un rôle important dans la redynamisation du quartier de la gare et constitue, en ce sens, un partenaire important de celui-ci.

L'évolution de l'axe Ettelbruck-Diekirch-Erpeldange vers l'agglomération urbaine « Nordstad » a connu différents stades d'évolution depuis la signature de la « Convention NORDSTAD » en 2006 et l'élaboration du « Masterplan NORDSTAD » en 2007.

Or, en 2015, le Gouvernement a décidé l'implantation d'une structure multifonctionnelle dans le cadre de la réalisation du pôle d'échange multimodal de la Gare d'Ettelbruck. Après des échanges avec la ville d'Ettelbruck, il a été décidé d'intégrer des surfaces administratives pour des services conventionnés de l'État. Dans cette optique, l'élaboration d'un concept pour un ensemble de services qui compléteront l'éventail de services de la « Nordstad » est envisagée. Cette conception s'inscrit dans une intention de poursuivre une décentralisation et une expansion des services actuellement localisés au centre de la capitale.

Les coûts pour le projet de loi ont été arrêtés – les dépenses engagées ne peuvent pas dépasser le montant de 63 400 000 euros.

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

Monsieur le député Marc Goergen (Piraten) souhaite recevoir plus de détails concernant les prestataires qui vont gérer les différentes structures (auberge de jeunesse, restaurant, terrasse). Il est informé que l'auberge de jeunesse gèrera à priori les fonctions communes . Monsieur Goergen souhaite encore savoir si un appel d'offre sera lancé. Il lui est répondu que cette décision appartient à l'utilisateur, l'État n'étant en charge que de la construction du bâtiment. Monsieur Goergen se demande alors ce que l'État reçoit en contrepartie pour la construction du bâtiment. Est-ce que les gérants de l'auberge de Jeunesse devront payer un loyer à l'État ? Les

représentants du Ministère se renseigneront à ce sujet et transmettront les informations recueillies dans les meilleurs délais aux membres de la commission.

Dans un second temps, la commission parlementaire procède à l'examen des articles et de l'avis du Conseil d'État.

### Intitulé

Dans son avis du 10 octobre 2023, le Conseil d'État constate qu'il s'agit de construire un seul bâtiment abritant tant l'auberge de jeunesse que des espaces de bureau à vocation administrative. Le projet de loi sous rubrique vise donc à allouer une enveloppe budgétaire à cette fin. Le Conseil d'État invite les auteurs du projet à reformuler tant l'intitulé que le dispositif de la loi en projet pour autoriser la « construction et l'équipement d'un bâtiment abritant une auberge de jeunesse et une structure administrative multifonctionnelle au pôle d'échange multimodal à Ettelbruck ».

La commission parlementaire décide de faire droit à la remarque du Conseil d'État.

### Article 1<sup>er</sup>

L'article 1<sup>er</sup> entend autoriser le Gouvernement à faire procéder à la construction d'une auberge de jeunesse et d'une structure administrative multifonctionnelle au pôle d'échange multimodal à Ettelbruck.

Ni le Conseil d'État ni la commission parlementaire ne formulent des remarques quant au fond du texte.

Quand à la forme, la commission parlementaire décide de tenir compte de la remarque du Conseil d'État formulée dans ses observations générales pour préciser à l'endroit du présent article que le « Gouvernement est autorisé à procéder à la construction **et à l'équipement d'un bâtiment abritant** d'une auberge de jeunesse et **d'**une structure administrative multifonctionnelle au pôle d'échange multimodal à Ettelbruck. »

### 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 1<sup>er</sup> 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.

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État note qu'il y a lieu d'écrire « valeur 1 071,67 », en séparant la tranche de mille par un espace insécable.

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

### 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.

Un projet de rapport sera à préparer dans les meilleurs délais.

**Procès-verbal approuvé et certifié exact**



## **NOUVELLE PROCEDURE LEGISLATIVE CONC. L'OPTIMISATION DU SUIVI FINANCIER DES GRANDS PROJETS > EUR 10 mio.**

**Liste des nouveaux projets à soumettre à l'approbation de la Chambre des Députés  
permettant l'imputation des dépenses pour frais d'études à charge des fonds  
d'investissement et article budgétaire, budget 2024.**

**21 mars 2024**

### **FIPADM :**

Centre mosellan à Ehnen – réaménagement et extension \*

Bâtiment administratif rue de Hollerich

Cité des contributions directes au Kirchberg

Administration de la nature et des forêts Schwaarzenhaff à Steinfort

Futur Parc des Congrès et Expositions au Kirchberg

Bâtiment administratif Kirchberg – aménagement intérieur

Institut viti-vinicole à Remich

### **FIPSCOL :**

Lycée technique Ettelbruck – rénovation

E.H.T.L. à Diekirch - rénovation

---

\* passé à > EUR 10 mio



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

Administration des bâtiments publics

**FIPSASO :**

Internat socio-familial à Dudelange \*

Maison pour jeunes adultes à Pétange \*

Structure d'hébergement pour DPI à Dudelange

Internat socio-familial pour enfants de l'enseignement fondamental Luxembourg-Rollinggrund

## CENTRE MOSELLAN A EHNEN – REAMENAGEMENT ET EXTENSION

### IMPLANTATION / SITE:

Le « Wäinhaus » (anc. Musée du Vin) est situé à proximité du centre du village, au bord de la Moselle. Le site composé de la maison de maître, des annexes viticoles et des cours intérieures a su développer à travers le temps une affinité étroite et sensible avec le fleuve, la vallée et les vignobles.

### DESCRIPTION:

Les constructions existantes protégées, datant des XVIème et XVIIIème siècles ont nécessité des travaux d'envergure, de remise en état, de réorganisation et de mise en conformité pour répondre aux besoins d'un centre oenotouristique d'aujourd'hui. Une nouvelle construction, créant un espace d'accueil couvert, complètera le volume bâti existant.

### PROGRAMME:

- Structure d'accueil:
  - espace d'accueil couvert
  - accueil touristique
  - vinothèque
  - salle de banquet
  - bistrot
  
- Espace d'exposition et de conférence:
  - musée
  - expositions
  - ateliers pédagogiques
  - salle polyvalente
  - salle de conférence

### MINISTERE DEMANDEUR:

Ministère de l'Economie

### VOLUME ET SURFACE:

Surface brute :	~ 3'600m <sup>2</sup>	
Volume brut :	~ 12'500 m <sup>3</sup>	8363 - Dossier consolidé : 36
Surface terrain :	~ 0,50 ha	



## BATIMENT ADMINISTRATIF RUE DE HOLLERICH

### IMPLANTATION / SITE:

Le terrain étatique se situe à Luxembourg-Gare dans un îlot d'environ 2,05 ha qui regroupera à terme sur un site unique, les différentes institutions et administrations de la sécurité sociale et de l'emploi. Le terrain est désigné comme le lot 3 dudit site et se trouve au sud-est, à l'intersection de la rue de Hollerich et la place de la Gare.

### DESCRIPTION:

Le bâtiment qui était occupé par le Centre des technologies de l'information de l'Etat (CTIE) sera remplacé par une nouvelle construction. Selon le PAP en vigueur, il est possible d'y réaliser un immeuble de bureaux de 9 niveaux pleins hors sol et de 4 niveaux en sous-sol.

### PROGRAMME:

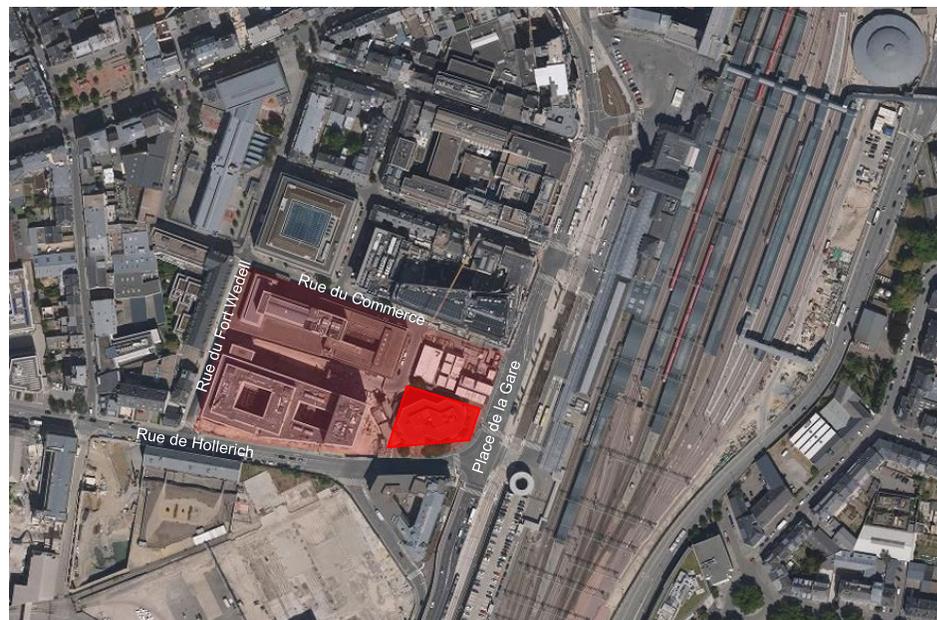
Il est prévu de construire le nouveau siège de l'Agence pour le développement de l'emploi (ADEM) destiné à devenir « une Maison de l'Emploi » ; un lieu d'échange et d'interaction facilement accessible au public. Hormis la planification de bureaux, de salles de réunion et d'autres locaux administratifs, il est prévu de créer des zones ouvertes au public. Une surface constructible brute minimale de 500 m<sup>2</sup> est à réserver pour des activités commerciales. Le programme est en cours d'élaboration par les futurs occupants.

### MINISTERE DEMANDEUR:

Ministère du Travail

### VOLUME ET SURFACE:

Surface brute:	~	14'600 m <sup>2</sup>
Volume brut:	~	51'100 m <sup>3</sup>
Surface terrain:	~	0,20 ha



## CITE DES CONTRIBUTIONS DIRECTES A LUXEMBOURG-KIRCHBERG

---

### **IMPLANTATION / SITE:**

L'implantation de la future « Cité des contributions directes » est prévue sur un terrain bordé par l'avenue John F. Kennedy, la rue Erasme et la rue Tony Rollmann à Kirchberg. De par sa proximité aux transports en commun, à d'autres institutions et administrations, ainsi qu'au centre-ville, ce site permettra une bonne intégration de l'administration dans le tissu urbain. Le terrain est classé zone spéciale mixte urbaine centrale européenne et nationale au PAG.

### **DESCRIPTION:**

Dans le cadre de la modernisation et d'une nette augmentation des effectifs de l'Administration des contributions directes, un regroupement de tous ses services en un site unique, présentera des avantages aussi bien pour l'administration, que pour ses usagers.

### **PROGRAMME:**

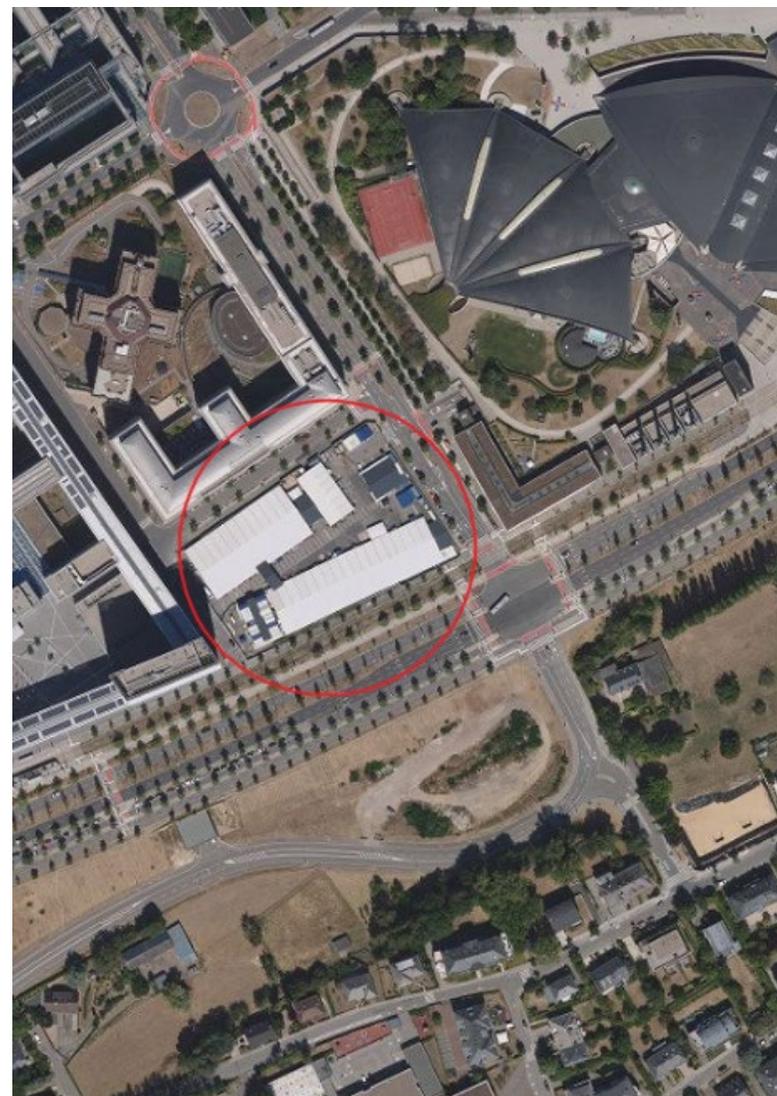
Le programme de construction prévoit la construction d'un immeuble administratif avec une capacité d'accueil jusqu'à 1'500 personnes.

### **MINISTERE DEMANDEUR:**

Ministère des Finances

### **VOLUME ET SURFACE:**

Surface brute:	~ 45'000 m <sup>2</sup>
Volume brut:	n.d.
Surface terrain:	~ 0,90 ha



## IMPLANTATION / SITE:

Le site en zone verte se trouve sur une parcelle appartenant à la Commune de Steinfort. Il se situe près des zones protégées « Schwaarzenhaff/Jongebèsch » et « Vallée de la Mamer et de l'Eisch ».

## DESCRIPTION:

Le projet prévoit le regroupement de centres de triages, notamment ceux de Steinfort, Hobscheid et Beckerich ainsi que du Centre nature et forêts Mirador. En effet, l'audit de l'ANF recommande de mettre en place un modèle de gestion et d'organisation territoriale homogène pour les services régionaux et de moderniser les ateliers des ouvriers ainsi que les infrastructures des équipes. Ce regroupement permettrait de réduire les distances à parcourir et de garantir un meilleur fonctionnement de ces services.

## PROGRAMME:

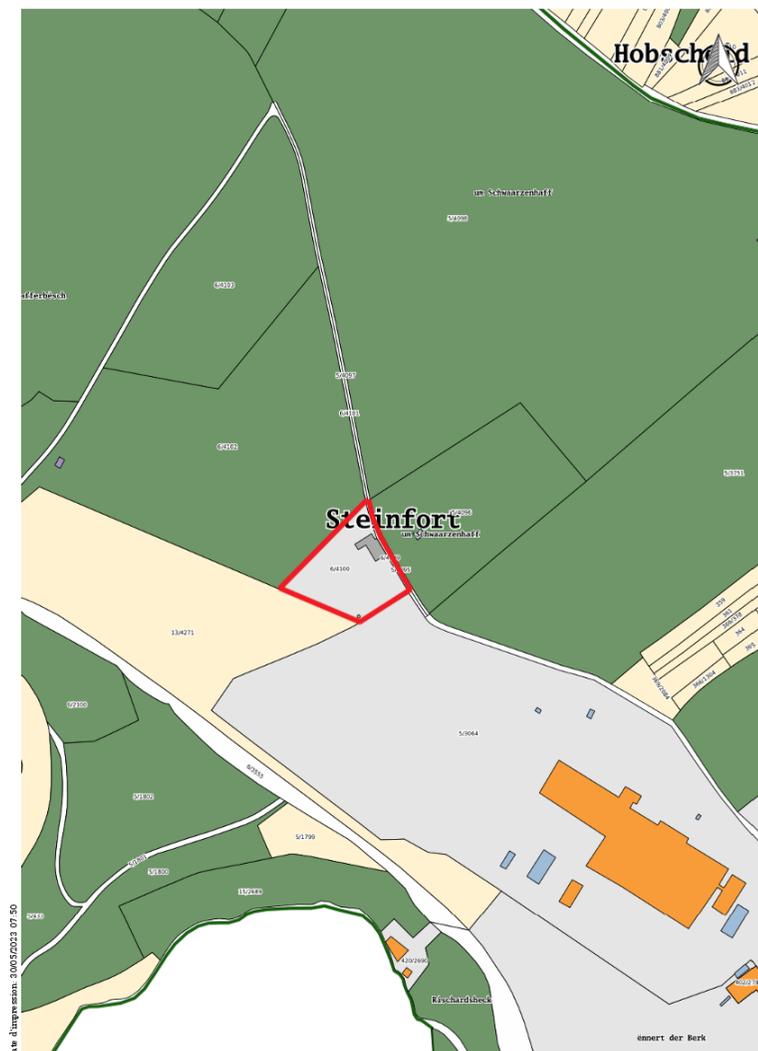
- Le programme de construction prévoit la construction
- de structures permettant d'accueillir 6 à 9 salariés de l'ANF contenant notamment un atelier, des abris pour les engins forestiers et le bois, un auvent, un réfectoire avec cuisine, des installations sanitaires et vestiaires ;
  - de structures permettant d'accueillir de 2 à 3 préposés de l'ANF et un secrétaire contenant notamment des bureaux, une salle de reunion et des locaux pour archivage ;
  - d'un parking écologique pour les agents et visiteurs.

## MINISTERE DEMANDEUR:

Ministère de l'Environnement, du Climat et de la Biodiversité

## VOLUME ET SURFACE:

Surface brute:	n.d.
Volume brut:	n.d.
Surface terrain:	0,94 ha



# FUTUR PARC DES CONGRES ET EXPOSITIONS A LUXEMBOURG-KIRCHBERG

## IMPLANTATION / SITE:

Le développement du Futur Parc des Congrès et Expositions est prévu sur une partie des terrains actuellement occupés par la Luxexpo.

## DESCRIPTION:

Démolition des anciennes structures, réorganisation de l'îlot et construction d'un Parc des Congrès et Expositions moderne.

## MINISTERE DEMANDEUR:

Ministère de l'Economie

## VOLUME ET SURFACE:

Surface brute:	n.d.
Volume brut:	n.d.
Surface terrain:	~ 11 ha



## BATIMENT ADMINISTRATIF KIRCHBERG – AMENAGEMENT INTERIEUR

### IMPLANTATION / SITE:

Au 12, avenue J.F. Kennedy dans le quartier européen sud du plateau Kirchberg.

### DESCRIPTION:

Aménagement intérieur de la partie acquise par l'Etat de l'immeuble construit par ArcelorMittal.

### PROGRAMME:

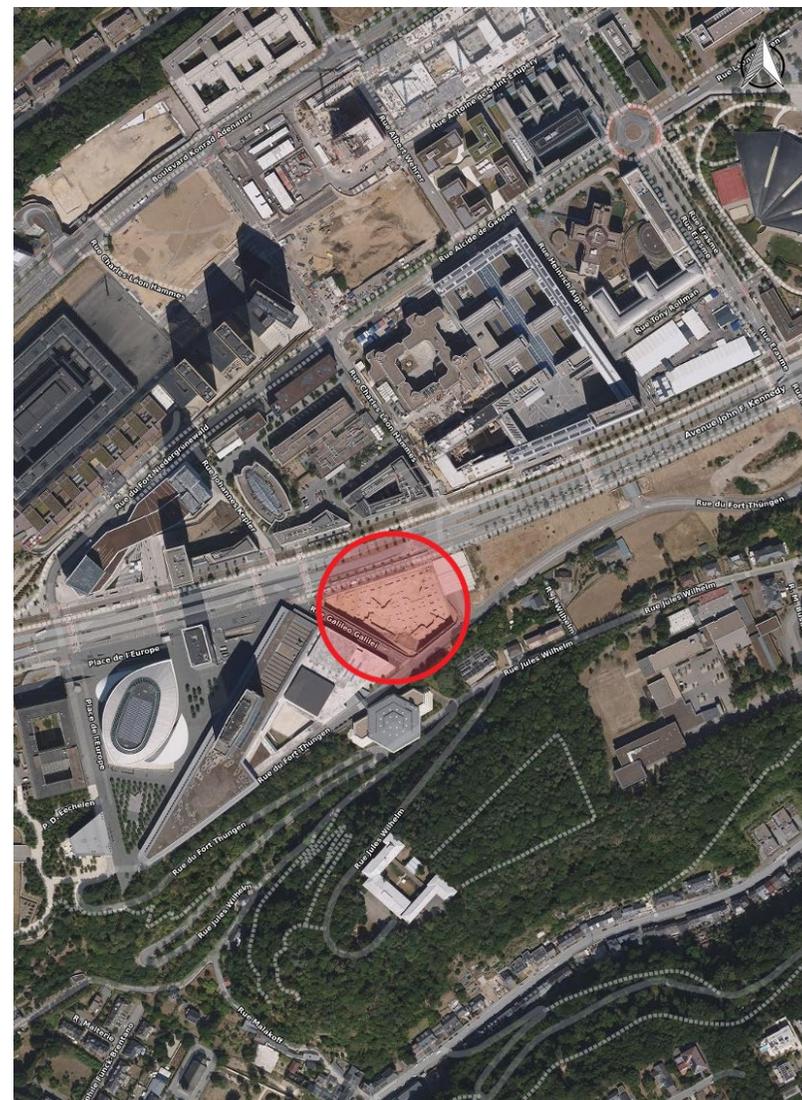
Le projet prévoit des surfaces administratives avec salles de réunions et espaces d'accueil.

### MINISTERE DEMANDEUR:

Ministère des Finances

### VOLUME ET SURFACE:

Surface utile:           ~ 18'000 m<sup>2</sup>  
Surface terrain:           0,73 ha



# INSTITUT VITI-VINICOLE A REMICH

## IMPLANTATION / SITE:

L'Institut viti-vinicole est implanté 8, rue Nic Kieffer dans une zone verte à Remich.

## DESCRIPTION:

Au vu de l'augmentation des effectifs de l'Institut viti-vinicole, des réglementations en vigueur relative à la sécurité dans la Fonction publique et de la norme ISO170025, une extension est requise afin d'assurer le maintien de l'accréditation du laboratoire ainsi que de pouvoir garantir une efficacité et fonctionnalité optimale des différents processus de travail.

Par ailleurs, une rénovation du bâtiment existant s'avère nécessaire au vu de l'état de la structure portante et des déperditions énergétiques de l'enveloppe.

## PROGRAMME:

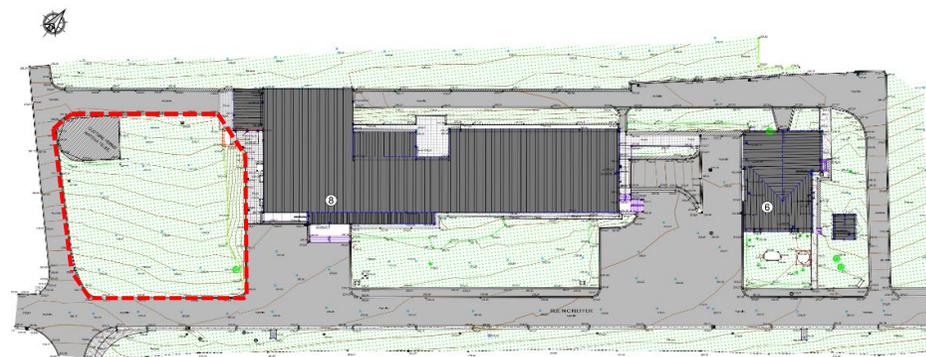
- Locaux de stockage, archives et locaux techniques au sous-sol
- Local « préparation » et accueil au rez-de-chaussée
- Laboratoire, locaux « métrologie » et « microbiologie », vestiaires et une salle de secours au 1<sup>er</sup> étage
- Bureaux, une salle de réunion et une kitchenette au 2<sup>ème</sup> étage

## MINISTERE DEMANDEUR:

Ministère de l'Agriculture, de l'Alimentation et de la Viticulture

## VOLUME ET SURFACE:

Surface brute : ~ 5'000 m<sup>2</sup>  
Volume brut : ~ 19'900 m<sup>3</sup>  
Surface terrain : ~ 6,70 ha



# LYCEE TECHNIQUE A ETTTELBRUCK - RENOVATION

---

## **IMPLANTATION / SITE:**

Le Lycée Technique d'Ettelbruck est situé 71, avenue Lucien Salentiny à Ettelbruck.

Parcelle cadastrale: 143/8867 section C d'ETTELBRUCK

## **DESCRIPTION:**

Rénovation du Lycée technique Ettelbruck.

## **PROGRAMME:**

- Assainissement énergétique (façade, ...)
- Remise en état des installations techniques
- Mise en sécurité
- Rénovation et réaménagement des ateliers et des salles de classe

## **MINISTERE DEMANDEUR:**

Ministère de l'Education nationale, de l'Enfance et de la Jeunesse

## **VOLUME ET SURFACE:**

Surface brute :	~ 36'300 m <sup>2</sup>
Volume brut :	~ 119'000 m <sup>3</sup>
Surface terrain :	~ 1'50 ha



## E.H.T.L. A DIEKIRCH - RENOVATION

---

### **IMPLANTATION / SITE:**

L'École d'Hôtellerie et de Tourisme du Luxembourg est située 19, rue Joseph Merten à Diekirch.

Parcelle cadastrale: 84/1678 section B IWER DER SAUER

### **DESCRIPTION:**

Rénovation des infrastructures existantes du Campus Diekirch.

### **PROGRAMME:**

- Mise en conformité des installations techniques et des réseaux afférents
- Assainissement énergétique du bâtiment (enveloppe du bâtiment)
- Rénovation de divers locaux

### **MINISTERE DEMANDEUR:**

Ministère de l'Éducation nationale, de l'Enfance et de la Jeunesse

### **VOLUME ET SURFACE:**

Surface brute : ~ 9'100 m<sup>2</sup>  
Volume brut : ~ 38'100 m<sup>3</sup>



## INTERNAT SOCIO-FAMILIAL A DUDELANGE

---

### IMPLANTATION / SITE:

L'internat socio-familial est implanté 5, rue de Zoufftgen à Dudelange.

### DESCRIPTION:

L'internat géré par la Fondation Pro Familia prévoit l'accueil de jour et de nuit volontaire ou par placement par le tribunal de la Jeunesse, d'enfants âgés de 4 à 13 ans. Il s'agit d'un projet-pilote d'une construction en bois feuillus provenant des forêts luxembourgeoises. La partie centrale avec les pièces de vie et les chambres est construite majoritairement en bois de hêtre. Les cages d'escaliers et les couloirs sont construits en béton et maçonnerie. Le bardage de la façade est constitué de bois feuillus torréfié.

### PROGRAMME:

- 11 chambres doubles
- 2 chambres pour éducateurs
- 1 chambre pour une personne à mobilité réduite
- Blocs sanitaires pour garçons et filles à chaque étage
- 1 séjour à chaque étage
- 1 grand séjour, 1 réfectoire et 1 cuisine au rez-de-chaussée
- 1 espace d'accueil pour les parents
- 2 bureaux

### MINISTERE DEMANDEUR:

Ministère de l'Education nationale, de l'Enfance et de la Jeunesse

### VOLUME ET SURFACE:

Surface brute	:	~ 1'600 m <sup>2</sup>
Volume brut	:	~ 6'100 m <sup>3</sup>
Surface terrain	:	~ 0,40 ha



© Christof Weber

## MAISON POUR JEUNES ADULTES A PETANGE

---

### IMPLANTATION / SITE:

Le site se trouve à Pétange sur une parcelle de coin, longeant la rue d'Athus et la rue An de Jenken.

### DESCRIPTION:

Le projet prévoit la réalisation de logements pour jeunes adultes en rupture familiale, scolarisés ou en formation professionnelle, ainsi que pour des jeunes en difficultés financières qui débutent dans la vie active avec un bas salaire.

### PROGRAMME:

Le bâtiment comprend :

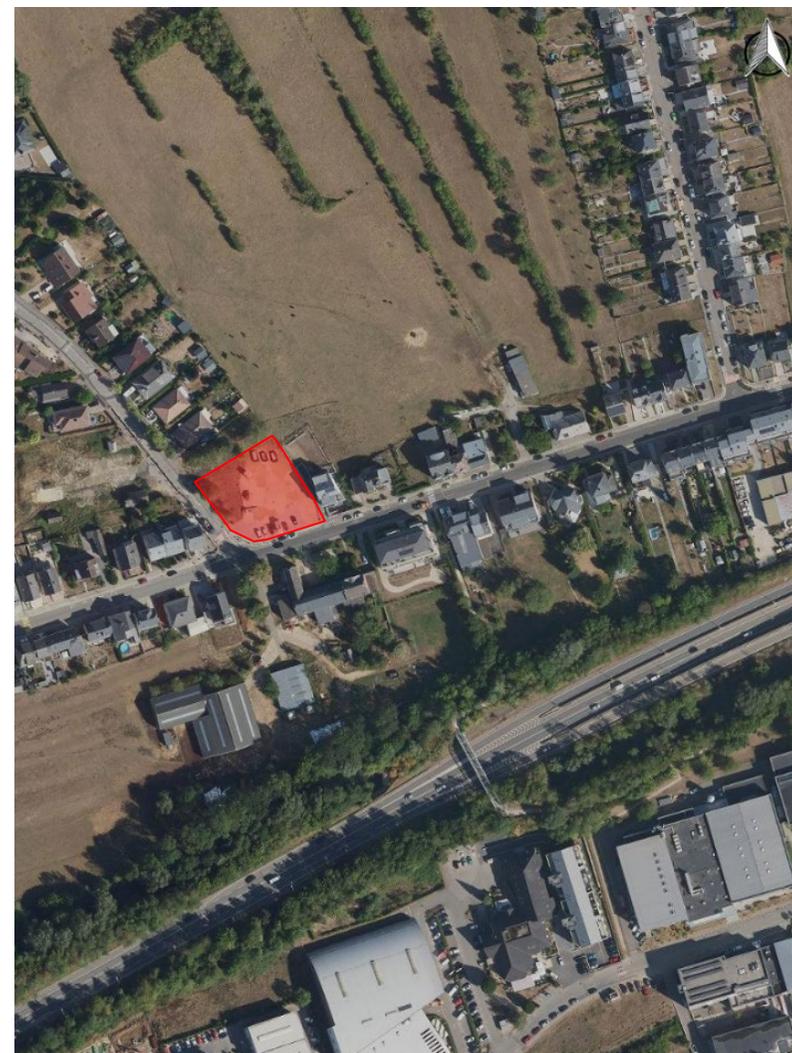
- 36 logements (studios de 30 m<sup>2</sup> et appartements de 45 m<sup>2</sup>)
- locaux pour le personnel socio éducatifs (salle de réunion, deux bureaux, sanitaires)
- locaux communs (espace de rencontre, buanderie, caves, local poussettes)

### MINISTERE DEMANDEUR:

Ministère de la Famille, des Solidarités, du Vivre ensemble et de l'Accueil

### VOLUME ET SURFACE:

Surface brute:	2'300 m <sup>2</sup>
Volume brut:	n.d.
Surface terrain:	0,198 ha



## STRUCTURE D'HEBERGEMENT POUR DEMANDEURS DE PROTECTION INTERNATIONALE A DUDELANGE

---

### **IMPLANTATION / SITE:**

Dans le cadre du projet de revalorisation du quartier Neischmelz par une reconversion de la friche industrielle, la partie sud du site a été envisagée pour héberger le programme d'une structure d'hébergement pour demandeurs de protection internationale. Le Fonds du Logement, la Commune de Dudelange ainsi que l'Office national de l'Accueil (ONA) ont approuvé l'implantation au sein du PAP sud. De par sa proximité au transport en commun, aux infrastructures scolaires, ainsi qu'aux commerces, ce nouveau quartier permettra une bonne intégration de cette structure d'hébergement pour DPI dans le tissu urbain.

### **DESCRIPTION:**

En tenant compte du caractère urbain du nouveau quartier Neischmelz, il s'avère judicieux de planifier un bâtiment de type résidentiel tel qu'il a été construit à Luxembourg-Kirchberg. Il serait ainsi possible d'augmenter la capacité d'accueil actuellement demandée de l'ordre de 60 %. En effet, le bâtiment se composerait de 4 étages avec 40 chambres réparties aux étages. La capacité totale serait de 120 lits.

### **PROGRAMME:**

Le programme de construction prévoit la réalisation d'une structure modulaire avec une capacité d'accueil jusqu'à 120 personnes.

### **MINISTERE DEMANDEUR:**

Ministère des Affaires étrangères et européennes, de la Défense, de la Coopération et du Commerce extérieur

### **VOLUME ET SURFACE:**

n.d.



# INTERNAT SOCIO-FAMILIAL POUR ENFANTS DE L'ENSEIGNEMENT FONDAMENTAL A LUXEMBOURG-ROLLINGERGRUND

## IMPLANTATION / SITE:

Le site se trouve à l'adresse 23-25, rue Jean-François Boch à Luxembourg-Rollingergrund sur une parcelle appartenant à l'Etat sous le numéro cadastral 606/3954.

## DESCRIPTION:

Le Luxembourg dispose de seulement deux internats de l'enseignement fondamental situés au nord du pays. Au vu de la forte demande il est nécessaire d'étendre l'offre. De plus en plus d'enfants fréquentent un internat en raison de situations familiales conflictuelles ou de problèmes comportementaux ou scolaires. Aussi, en raison de la situation géographique des internats existants, une nouvelle construction dans le centre du pays s'avère indispensable. Cette structure accueillera des élèves de 6 à 12 ans fréquentant des écoles fondamentales de Luxembourg-ville ou de la région centre.

## PROGRAMME:

Le bâtiment comprendra :

- des chambres individuelles avec un espace sanitaire
- une salle de séjour
- un learning space
- une structure d'administration
- une cuisine
- des salles polyvalentes
- une aire de jeux
- un terrain multifonctions

## MINISTERE DEMANDEUR:

Ministère de l'Education nationale, de l'Enfance et de la Jeunesse

## VOLUME ET SURFACE:

Surface brute: n.d.  
Volume brut: n.d.  
Surface terrain: 0,10 ha





# AUBERGE DE JEUNESSE ET STRUCTURE ADMINISTRATIVE MULTIFONCTIONNELLE AU PÔLE D'ÉCHANGE MULTIMODAL À ETTTELBRUCK

Commission de la Mobilité et des  
Travaux publics

Projet de loi

21 mars 2024



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

Administration des bâtiments publics

# 1. PROGRAMME DE CONSTRUCTION

Le programme de construction de l'auberge de jeunesse pour 120 hôtes et d'une structure administrative pour services administratifs et / ou conventionnés de l'État avec environ 90 places de travail au pôle d'échange multimodal à Ettelbruck comprend notamment :

## Auberge de jeunesse

- 120 lits
- 25 chambres à 4 lits avec sanitaires (avec option pour 2 lits supplémentaires)
- 7 chambres à 2 lits avec sanitaires
- 3 chambres à 2 lits pour personnes à mobilité réduite avec sanitaires
- buanderie et local de nettoyage à chaque niveau
- locaux techniques
  
- hall d'entrée avec réception et bureau
- local stockage bagages
- restaurant et self-service avec cuisine de production pour 300 repas
- bar
  
- 2 monte-charges
- ascenseurs

## Structure administrative multifonctionnelle

3 étages avec espaces flexibles selon besoins de l'utilisateur :

- bureaux aménageables en différentes configurations (20-30 places de travail par étage)
- locaux d'appoint (imprimante, stockage, etc.)
- kitchenettes
- locaux sanitaires et techniques

## Espaces communs

- 1 grande salle multifonctionnelle pour 70 personnes divisible en 2
- 1 salle de réunion à 22 personnes
- 1 salle de réunion à 16 personnes
- 4 salles de réunion à 12 personnes

## Gare autobus

- réception structure administrative
- kiosque
- accès aux ascenseurs

## Aménagement extérieur

- plateforme d'accès à l'auberge de jeunesse avec terrasse et aire de stationnement pour 60 bicyclettes (niveau 1)
- jardin accessible au niveau 2 (salles communes)
- niveau 6 : toiture verte non accessible avec panneaux photovoltaïques
- niveau 9 : toiture terrasse panoramique

## 2. IMPLANTATION / PARTI URBANISTIQUE

- Site se situant au pôle d'échange multimodal à Ettelbruck sur un terrain étatique d'une surface d'environ 19 ares
- Projet à haute complexité due notamment à la superposition par rapport à la gare de bus et au tunnel routier
- Bâtiment voyageurs et Park & Rail (P+R), réalisés sous la régie des CFL, à proximité immédiate



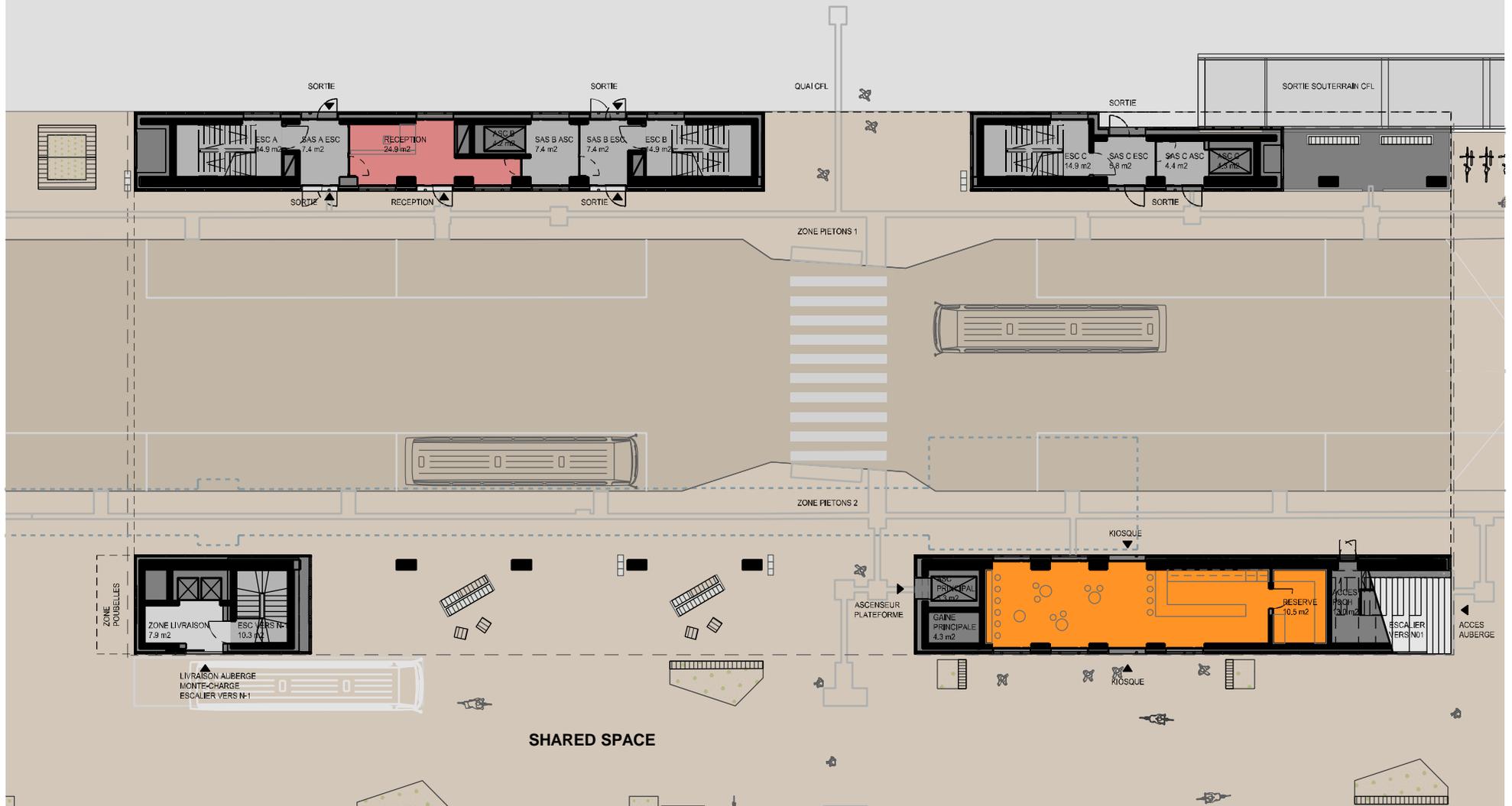
- Immeuble se développant en niveaux fonctionnels horizontaux superposés au-dessus de la gare de bus avec les espaces à usage communautaire au premier niveau et les locaux à usage individuel aux niveaux supérieurs.
- Le bâtiment bas hébergeant la structure administrative multifonctionnelle reprend les alignements du P+R, tandis que le volume de l'auberge se démarque par son hauteur et donne ainsi une visibilité au nouveau pôle d'échange.







# GARE ETTTELBRUCK



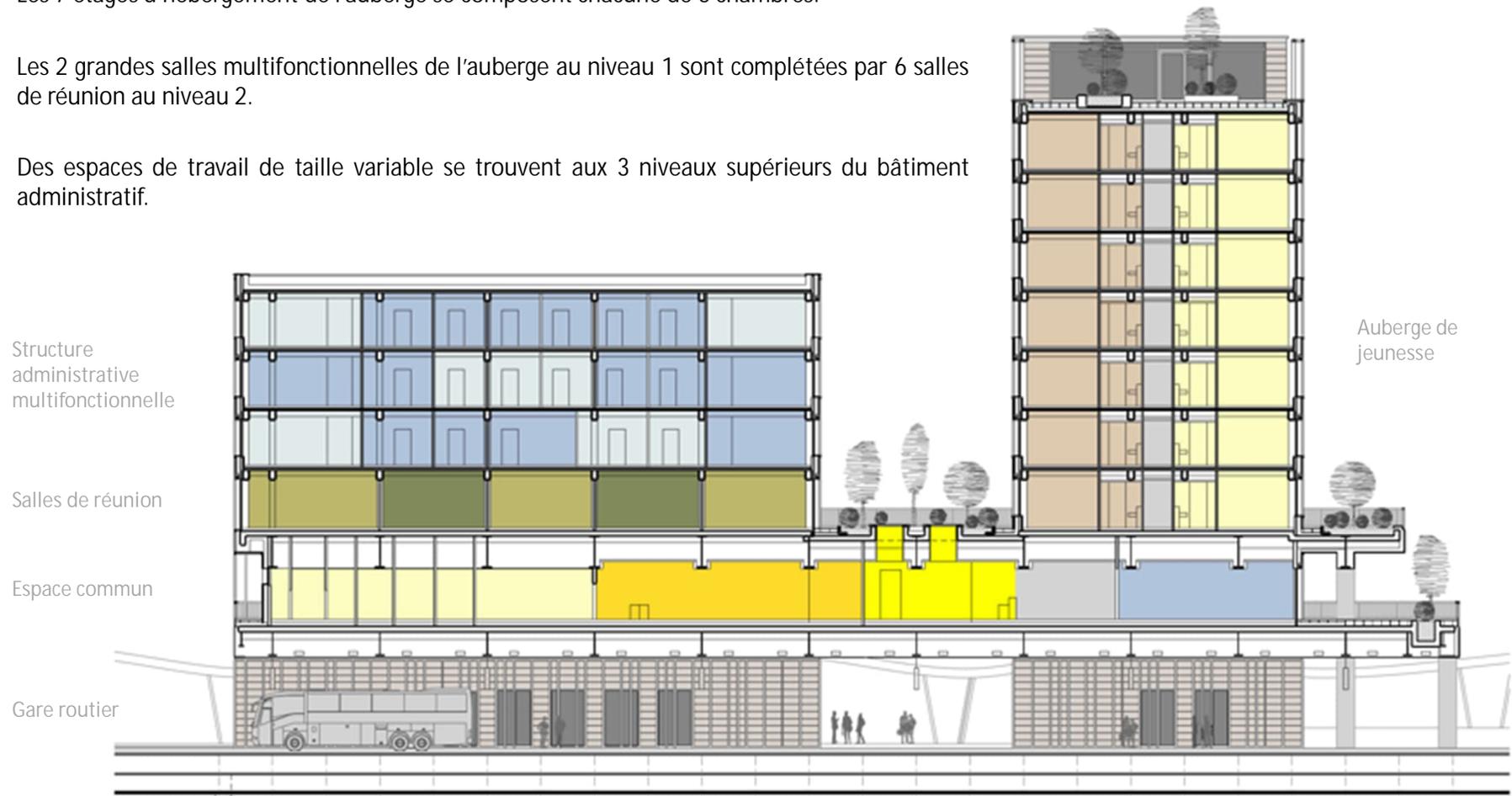
- |   |  |   |
|---|--|---|
| <span style="color: blue;">■</span> TECHNIQUE             | <span style="color: red;">■</span> AUBERGE CONFERENCE          | <span style="color: lightblue;">■</span> AUBERGE RECEPTION            |
| <span style="color: darkred;">■</span> RECEPTION CENTRALE | <span style="color: purple;">■</span> AUBERGE SERVICE          | <span style="color: yellow;">■</span> AUBERGE RESTAURANT / BAR        |
| <span style="color: grey;">■</span> ESCALIER / SAS        | <span style="color: green;">■</span> AUBERGE CHAMBRE           | <span style="color: cyan;">■</span> AUBERGE CUISINE                   |
| <span style="color: lightgrey;">■</span> COULOIR          | <span style="color: yellowgreen;">■</span> AUBERGE CHAMBRE PMR | <span style="color: lightgreen;">■</span> AUBERGE SALLE MULTIFONCTION |
| <span style="color: pink;">■</span> SANITAIRE             | <span style="color: lightgrey;">■</span> AUBERGE TERRASSE      | <span style="color: blue;">■</span> AUBERGE BIBLIOTHEQUE              |
| <span style="color: lightblue;">■</span> BUREAUX          | <span style="color: yellowgreen;">■</span> AUBERGE JARDIN      | <span style="color: orange;">■</span> AUBERGE KIOSQUE                 |
| <span style="color: brown;">■</span> BUREAUX CATERING     | <span style="color: tan;">■</span> AUBERGE JARDIN D'HIVER      | <span style="color: darkblue;">■</span> AUBERGE STOCK                 |

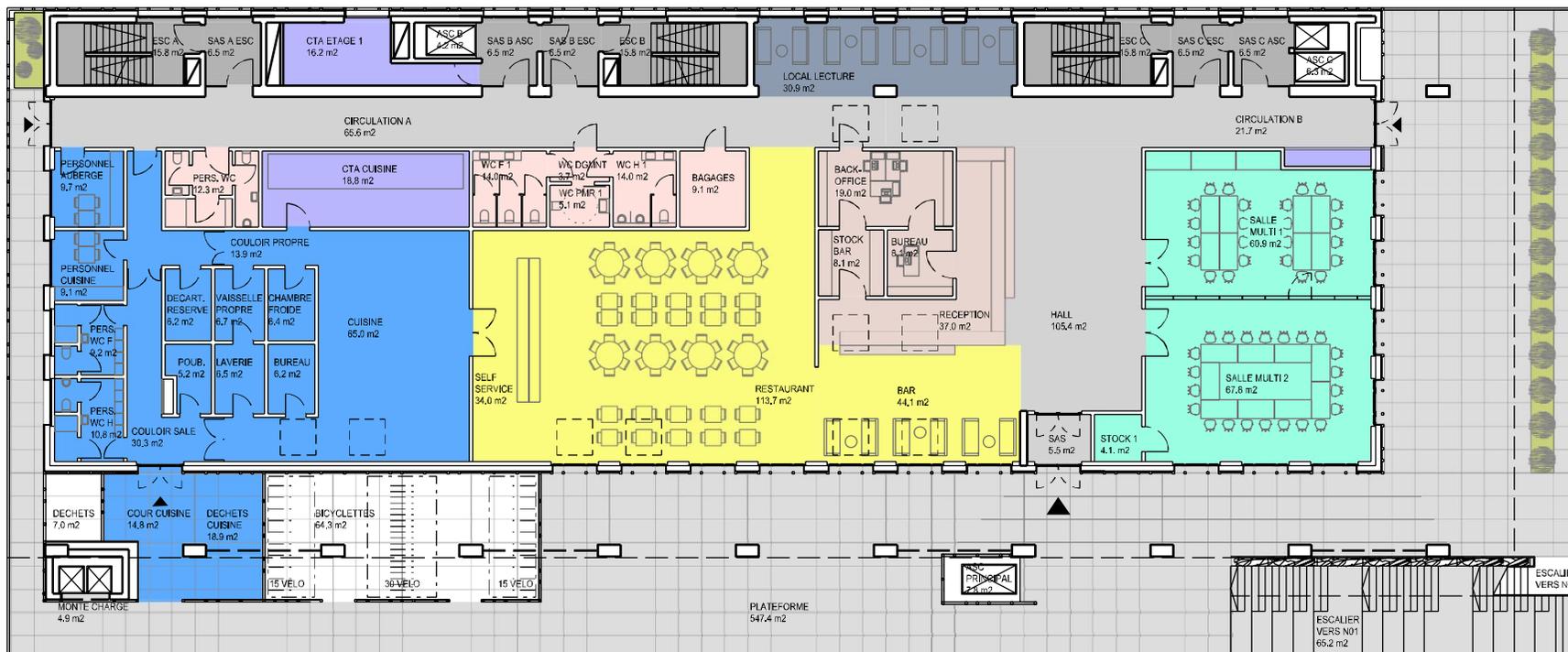


NIVEAU 00

## 4. CONCEPT ARCHITECTURAL ET FONCTIONNEL

- Les différents accès à l'auberge et à la structure administrative multifonctionnelle se situent au niveau de la gare de bus.
- Le 1<sup>er</sup> niveau comprend les fonctions communautaires et ouvert au public (restaurant et salle multifonctionnelle).
- Les 7 étages d'hébergement de l'auberge se composent chacune de 5 chambres.
- Les 2 grandes salles multifonctionnelles de l'auberge au niveau 1 sont complétées par 6 salles de réunion au niveau 2.
- Des espaces de travail de taille variable se trouvent aux 3 niveaux supérieurs du bâtiment administratif.

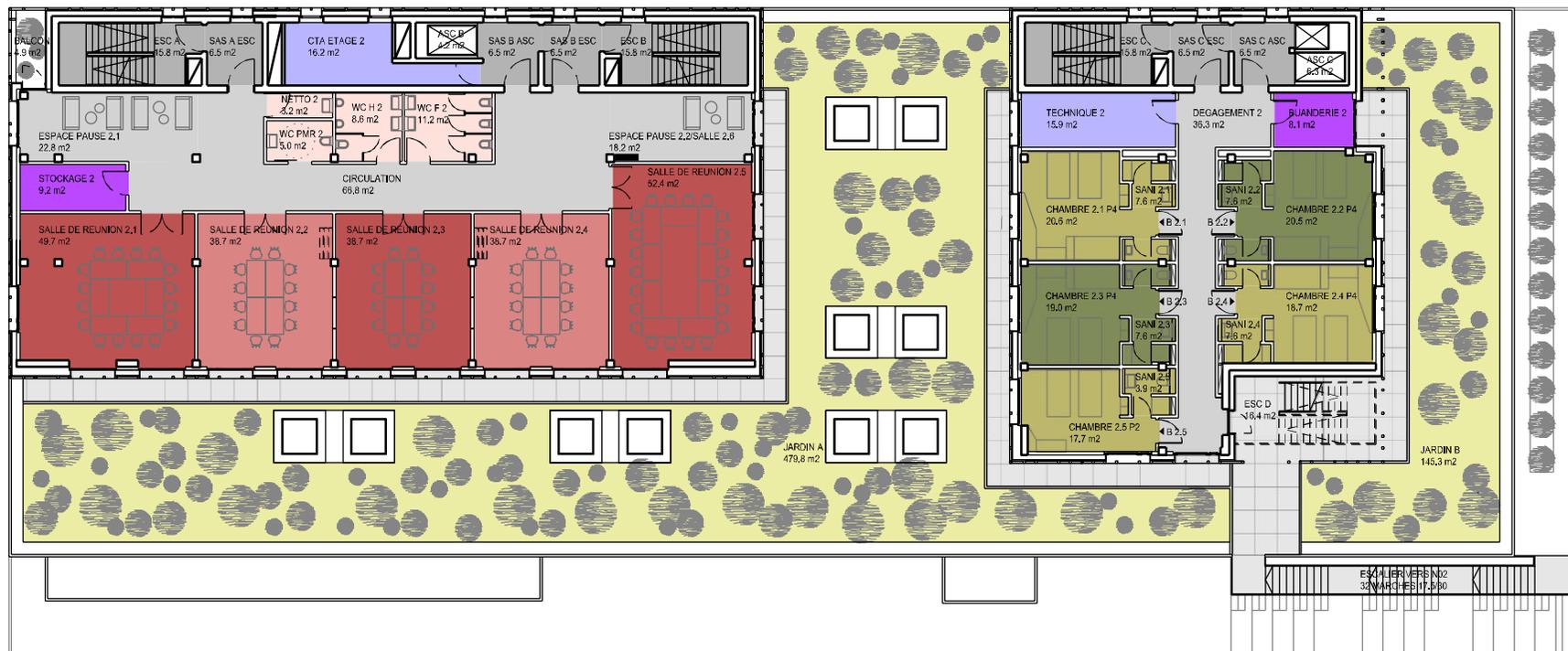




- |   |   |   |
|---|---|---|
| <span style="color: blue;">■</span> TECHNIQUE         | <span style="color: purple;">■</span> AUBERGE CONFERENCE        | <span style="color: lightgrey;">■</span> AUBERGE RECEPTION            |
| <span style="color: red;">■</span> RECEPTION CENTRALE | <span style="color: yellow;">■</span> AUBERGE SERVICE           | <span style="color: yellow;">■</span> AUBERGE RESTAURANT / BAR        |
| <span style="color: grey;">■</span> ESCALIER / SAS    | <span style="color: green;">■</span> AUBERGE CHAMBRE            | <span style="color: blue;">■</span> AUBERGE CUISINE                   |
| <span style="color: lightgrey;">■</span> COULOIR      | <span style="color: yellow;">■</span> AUBERGE CHAMBRE PMR       | <span style="color: lightgreen;">■</span> AUBERGE SALLE MULTIFONCTION |
| <span style="color: pink;">■</span> SANITAIRE         | <span style="color: lightgrey;">■</span> AUBERGE TERRASSE       | <span style="color: blue;">■</span> AUBERGE BIBLIOTHEQUE              |
| <span style="color: lightblue;">■</span> BUREAUX      | <span style="color: yellow;">■</span> AUBERGE JARDIN            | <span style="color: orange;">■</span> AUBERGE KIOSQUE                 |
| <span style="color: brown;">■</span> BUREAUX CATERING | <span style="color: lightgrey;">■</span> AUBERGE JARDIN D'HIVER | <span style="color: darkblue;">■</span> AUBERGE STOCK                 |



NIVEAU 01



- |  |   |   |
|--|---|---|
| <span style="color: blue;">■</span> TECHNIQUE              | <span style="color: red;">■</span> AUBERGE CONFERENCE           | <span style="color: lightgrey;">■</span> AUBERGE RECEPTION      |
| <span style="color: darkgrey;">■</span> RECEPTION CENTRALE | <span style="color: purple;">■</span> AUBERGE SERVICE           | <span style="color: yellow;">■</span> AUBERGE RESTAURANT / BAR  |
| <span style="color: lightgrey;">■</span> ESCALIER / SAS    | <span style="color: green;">■</span> AUBERGE CHAMBRE            | <span style="color: blue;">■</span> AUBERGE CUISINE             |
| <span style="color: lightgrey;">■</span> COULOIR           | <span style="color: yellow;">■</span> AUBERGE CHAMBRE PMR       | <span style="color: cyan;">■</span> AUBERGE SALLE MULTIFONCTION |
| <span style="color: lightgrey;">■</span> SANITAIRE         | <span style="color: lightgrey;">■</span> AUBERGE TERRASSE       | <span style="color: darkgrey;">■</span> AUBERGE BIBLIOTHEQUE    |
| <span style="color: lightblue;">■</span> BUREAUX           | <span style="color: yellowgreen;">■</span> AUBERGE JARDIN       | <span style="color: orange;">■</span> AUBERGE KIOSQUE           |
| <span style="color: lightgrey;">■</span> BUREAUX CATERING  | <span style="color: lightgrey;">■</span> AUBERGE JARDIN D'HIVER | <span style="color: darkblue;">■</span> AUBERGE STOCK           |



NIVEAU 02



- |  |   |   |
|--|---|---|
| <span style="color: blue;">■</span> TECHNIQUE              | <span style="color: red;">■</span> AUBERGE CONFERENCE     | <span style="color: lightgrey;">■</span> AUBERGE RECEPTION            |
| <span style="color: darkgrey;">■</span> RECEPTION CENTRALE | <span style="color: purple;">■</span> AUBERGE SERVICE     | <span style="color: yellow;">■</span> AUBERGE RESTAURANT / BAR        |
| <span style="color: grey;">■</span> ESCALIER / SAS         | <span style="color: olivegreen;">■</span> AUBERGE CHAMBRE | <span style="color: cyan;">■</span> AUBERGE CUISINE                   |
| <span style="color: lightgrey;">■</span> COULOIR           | <span style="color: yellow;">■</span> AUBERGE CHAMBRE PMR | <span style="color: lightgreen;">■</span> AUBERGE SALLE MULTIFONCTION |
| <span style="color: pink;">■</span> SANITAIRE              | <span style="color: lightgrey;">■</span> AUBERGE TERRASSE | <span style="color: blue;">■</span> AUBERGE BIBLIOTHEQUE              |
| <span style="color: lightblue;">■</span> BUREAUX           | <span style="color: yellowgreen;">■</span> AUBERGE JARDIN | <span style="color: orange;">■</span> AUBERGE KIOSQUE                 |
| <span style="color: brown;">■</span> BUREAUX CATERING      | <span style="color: tan;">■</span> AUBERGE JARDIN D'HIVER | <span style="color: darkblue;">■</span> AUBERGE STOCK                 |



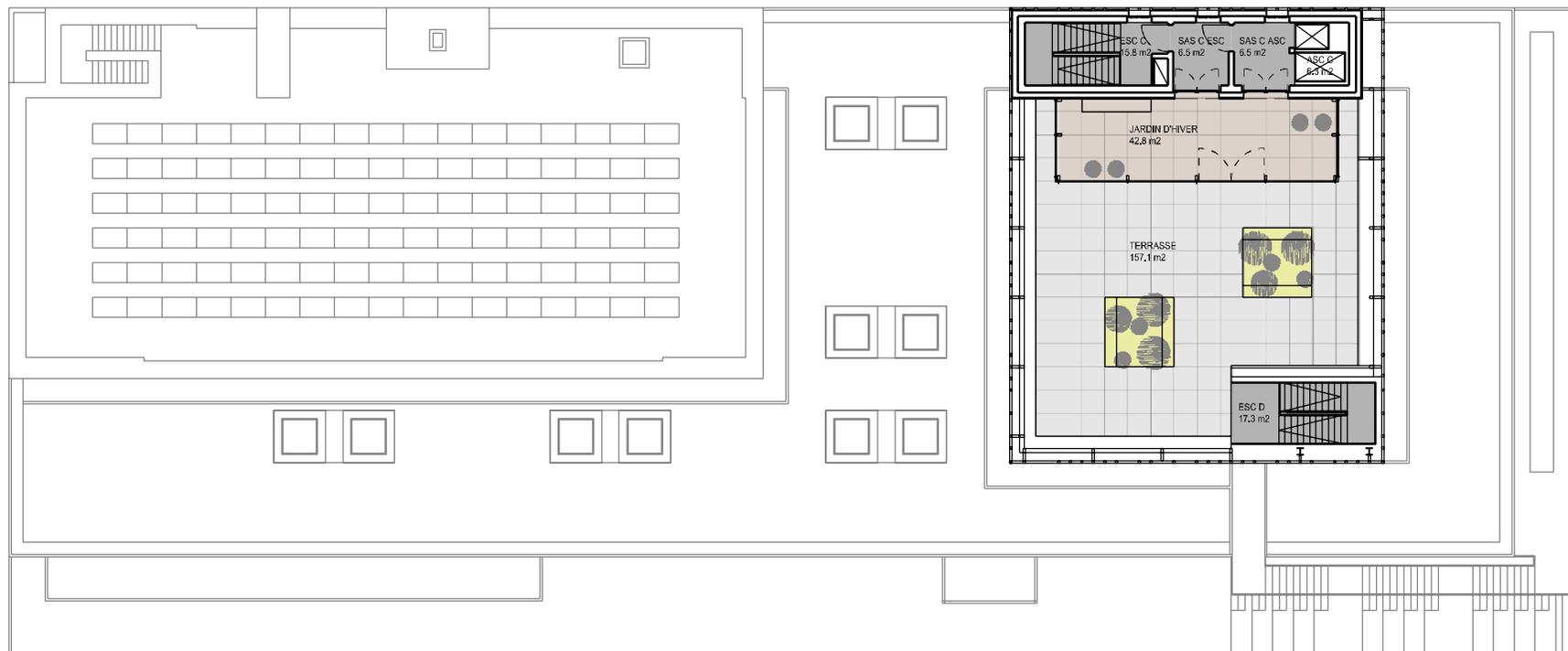
NIVEAU 03



- |   |   |   |
|---|---|---|
| <span style="color: blue;">■</span> TECHNIQUE           | <span style="color: red;">■</span> AUBERGE CONFERENCE           | <span style="color: lightblue;">■</span> AUBERGE RECEPTION            |
| <span style="color: brown;">■</span> RECEPTION CENTRALE | <span style="color: purple;">■</span> AUBERGE SERVICE           | <span style="color: yellow;">■</span> AUBERGE RESTAURANT / BAR        |
| <span style="color: grey;">■</span> ESCALIER / SAS      | <span style="color: olive;">■</span> AUBERGE CHAMBRE            | <span style="color: cyan;">■</span> AUBERGE CUISINE                   |
| <span style="color: lightgrey;">■</span> COULOIR        | <span style="color: yellowgreen;">■</span> AUBERGE CHAMBRE PMR  | <span style="color: lightgreen;">■</span> AUBERGE SALLE MULTIFONCTION |
| <span style="color: pink;">■</span> SANITAIRE           | <span style="color: lightgrey;">■</span> AUBERGE TERRASSE       | <span style="color: blue;">■</span> AUBERGE BIBLIOTHEQUE              |
| <span style="color: lightblue;">■</span> BUREAUX        | <span style="color: yellowgreen;">■</span> AUBERGE JARDIN       | <span style="color: orange;">■</span> AUBERGE KIOSQUE                 |
| <span style="color: brown;">■</span> BUREAUX CATERING   | <span style="color: lightgrey;">■</span> AUBERGE JARDIN D'HIVER | <span style="color: darkblue;">■</span> AUBERGE STOCK                 |



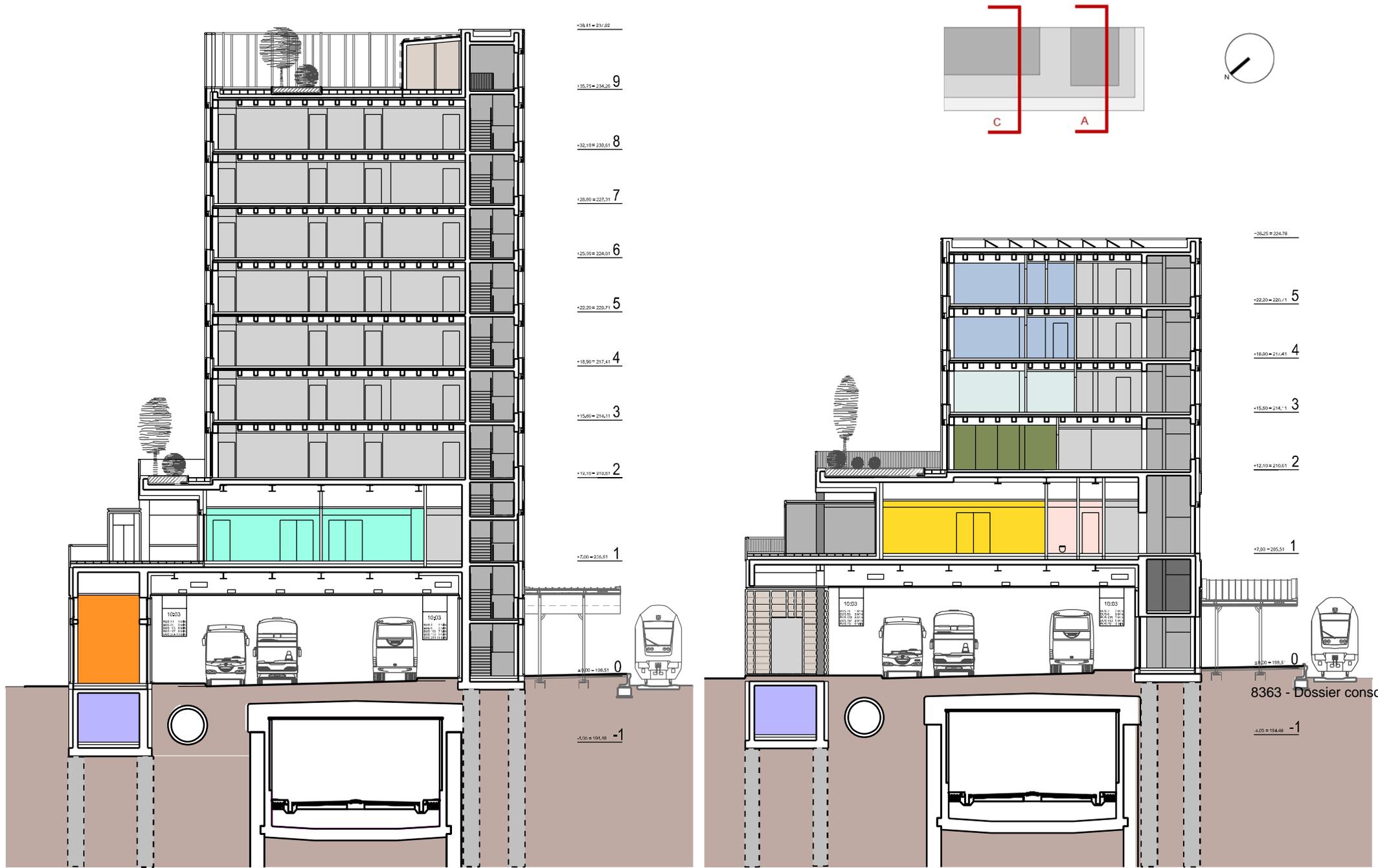
NIVEAU 04



- |   |  |  |
|---|--|--|
| <span style="color: blue;">■</span> TECHNIQUE             | <span style="color: red;">■</span> AUBERGE CONFERENCE          | <span style="color: brown;">■</span> AUBERGE RECEPTION               |
| <span style="color: darkred;">■</span> RECEPTION CENTRALE | <span style="color: purple;">■</span> AUBERGE SERVICE          | <span style="color: yellow;">■</span> AUBERGE RESTAURANT / BAR       |
| <span style="color: grey;">■</span> ESCALIER / SAS        | <span style="color: olive;">■</span> AUBERGE CHAMBRE           | <span style="color: cyan;">■</span> AUBERGE CUISINE                  |
| <span style="color: lightgrey;">■</span> COULOIR          | <span style="color: yellowgreen;">■</span> AUBERGE CHAMBRE PMR | <span style="color: lightblue;">■</span> AUBERGE SALLE MULTIFONCTION |
| <span style="color: pink;">■</span> SANITAIRE             | <span style="color: lightgrey;">■</span> AUBERGE TERRASSE      | <span style="color: darkblue;">■</span> AUBERGE BIBLIOTHEQUE         |
| <span style="color: lightblue;">■</span> BUREAUX          | <span style="color: yellowgreen;">■</span> AUBERGE JARDIN      | <span style="color: orange;">■</span> AUBERGE KIOSQUE                |
| <span style="color: brown;">■</span> BUREAUX CATERING     | <span style="color: brown;">■</span> AUBERGE JARDIN D'HIVER    | <span style="color: darkblue;">■</span> AUBERGE STOCK                |



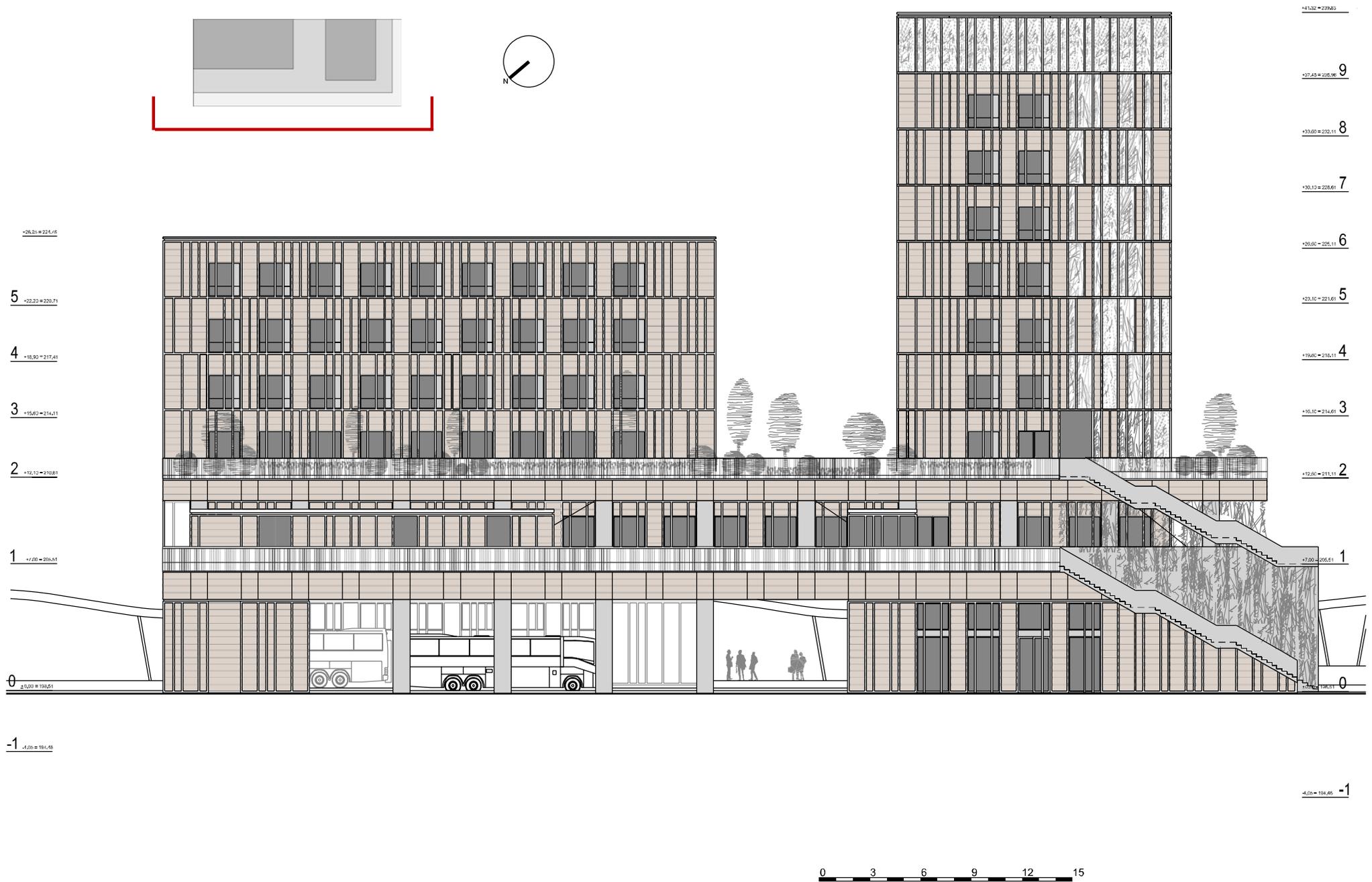
NIVEAU 09



8363 - Dossier consolidé :

COUPES

AUBERGE DE JEUNESSE ET STRUCTURE ADMINISTRATIVE MULTIFONCTIONNELLE AU PÔLE D'ÉCHANGE MULTIMODAL À ETTTELBRUCK



## 5. CONCEPT ÉNERGÉTIQUE ET CONSTRUCTION ÉCOLOGIQUE, DURABLE ET CIRCULAIRE

Basse consommation d'énergie thermique :

- Isolation thermique performante ;
- Fenêtres à triple vitrage avec protection solaire efficace ;
- Inertie thermique et ouvrants manuels ;
- Ventilation mécanique avec récupération de chaleur et ouvrants manuels en complément.

Basse consommation d'énergie électrique :

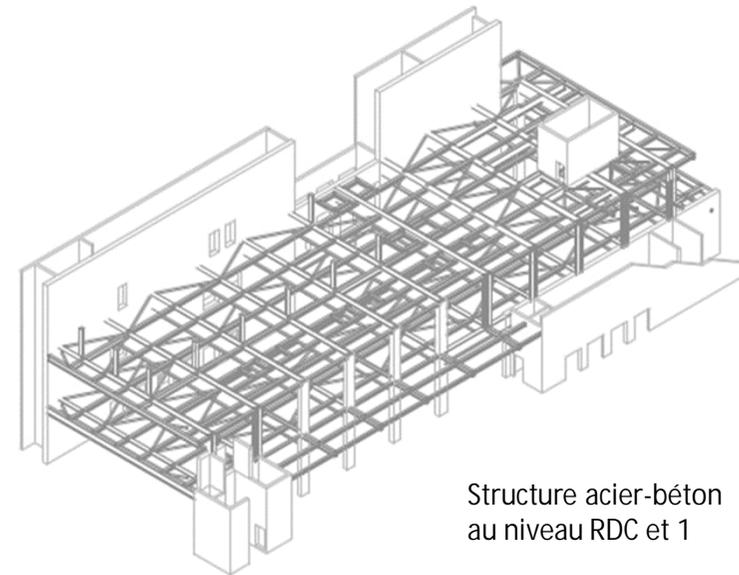
- Hautes baies vitrées jusqu'en sous-face de la dalle ;
- Luminaires LED à haut rendement lumineux, gérés par détecteurs de présence ;
- Éclairage extérieur conforme aux lignes directrices du guide d'orientation concernant la réduction de la pollution lumineuse.

Utilisation d'énergies renouvelables :

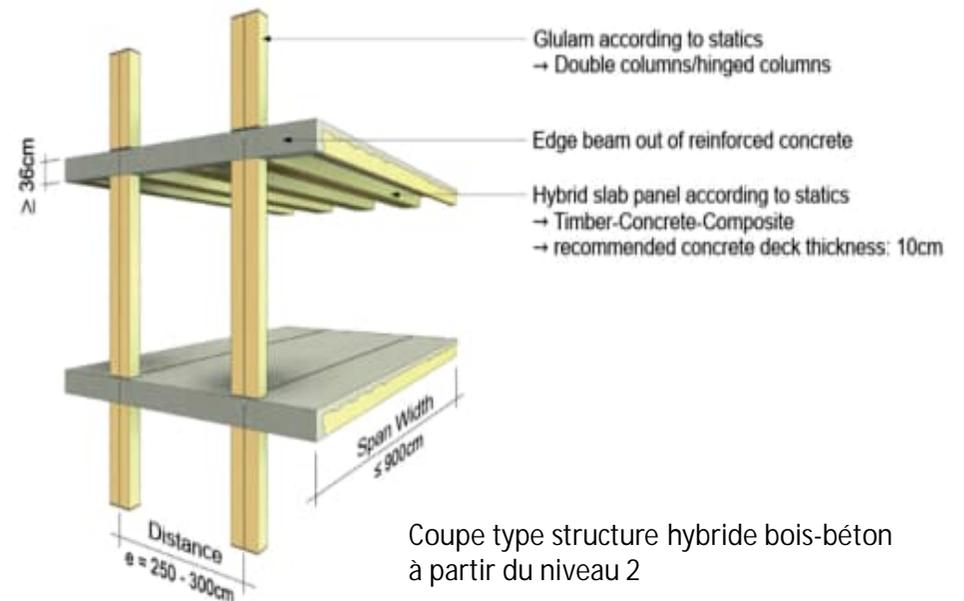
- Panneaux solaires photovoltaïques en toiture du bâtiment administratif et sur les façades du côté gare ;
- 1 pompe à chaleur raccordée aux pieux de fondation énergétiques du bâtiment ;
- Raccordement à la centrale de chauffage urbain de la Ville d'Ettelbruck.

Construction durable respectant les critères écologiques :

- Construction en béton-bois dans les étages supérieurs ;
- Produits et matériaux utilisés exempts de substances toxiques ;
- Réduction de la consommation des eaux et rétention des eaux pluviales ;
- Toiture verte extensive.



Structure acier-béton  
au niveau RDC et 1



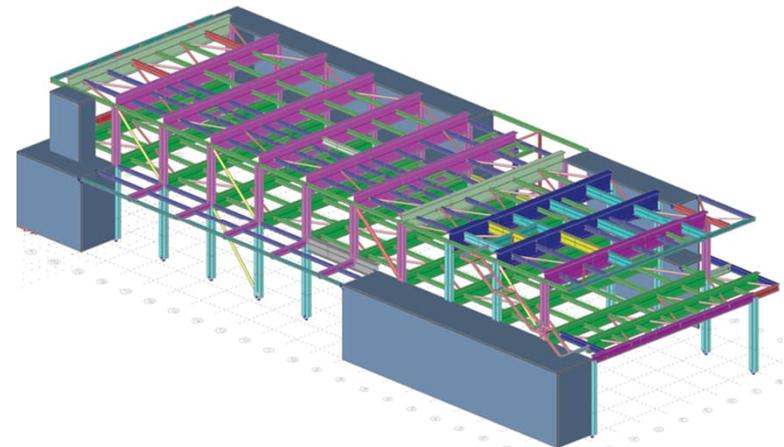
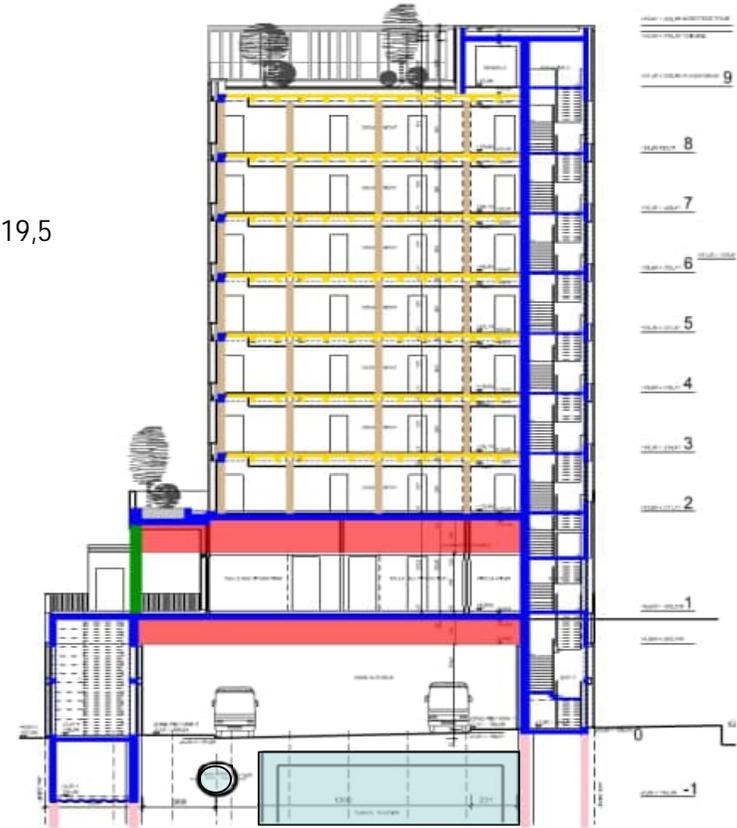
Coupe type structure hybride bois-béton  
à partir du niveau 2

Circularité:

- Structure modulaire et décomposition possible avec fixations démontables

Structure portante :

- Système de construction mixte en acier-béton nécessaire en vue de la portée de 19,5 mètres à surmonter au rez-de-chaussée suite à la superposition du tunnel routier



## 6. SURFACES ET VOLUMES

### Surfaces :

La surface brute totale du projet s'élève à environ 8'000 m<sup>2</sup>.

### Volumes :

Le volume brut total du projet s'élève à environ 36'000 m<sup>3</sup>.

### Alentours :

La surface totale des alentours à aménager s'élève à environ 1'500 m<sup>2</sup>. Cette surface se limite à l'aménagement des terrasses et toitures végétales aux étages supérieurs. Les aménagements au niveau de la rue ne font pas partie du projet.

## 7. DEVIS ESTIMATIF

(INDICE 1 071,67 / OCTOBRE 2022)

<b>COÛT DE LA CONSTRUCTION</b>		<b>39'443'000</b>
Gros œuvre clos et fermé	22'203'500	
Installations techniques	6'293'500	
Parachèvement	10'946'000	
<b>COÛT COMPLÉMENTAIRE</b>		<b>3'343'000</b>
Aménagements extérieurs	907'500	
Équipement mobilier et spéciaux	2'041'000	
Œuvre d'art (1 % du coût de construction)	394'500	
<b>COÛT TOTAL DES TRAVAUX ET ÉQUIPEMENTS</b>		<b>42'786'000</b>
FRAIS DIVERS		1'283'600
HONORAIRES		7'500'000
RÉSERVE POUR IMPRÉVUS (5 %)		2'578'500
<b>COÛT TOTAL HTVA</b>		<b>54'148'100</b>
ESTIMATION DES DÉPENSES 2023		1'000'000
ESTIMATION DES DÉPENSES APRÈS 2023		53'148'100
TVA 16 %		160'000
TVA 17 %		9'033'000
<b>COÛT TOTAL TTC</b>		<b>63'341'100</b>
<b>ARRONDI À</b>		<b>63'400'000</b>

# PROJET DE LOI

relative à la construction d'une auberge de jeunesse et d'une structure administrative multifonctionnelle au pôle multimodal à Ettelbruck

## TEXTE DU PROJET DE LOI

**Art. 1<sup>er</sup>.** Le Gouvernement est autorisé à procéder à la construction d'une auberge de jeunesse et d'une structure administrative multifonctionnelle au pôle d'échange multimodal à Ettelbruck.

**Art. 2.** Les dépenses engagées au titre du projet visé à l'article 1<sup>er</sup> ne peuvent pas dépasser le montant de 63 400 000 euros. Ce montant correspond à la valeur 1071,67 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1<sup>er</sup> 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 précité.

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

## TEXTE COORDONNÉ SUITE À L'AVIS DU CONSEIL D'ETAT

relative à la construction et à l'équipement d'un bâtiment abritant ~~une~~ auberge de jeunesse et ~~une~~ structure administrative multifonctionnelle au pôle d'échange multimodal à Ettelbruck

### TEXTE DU PROJET DE LOI

**Art. 1<sup>er</sup>.** Le Gouvernement est autorisé à procéder à la construction **et à l'équipement d'un bâtiment abritant** ~~une~~ auberge de jeunesse et ~~une~~ structure administrative multifonctionnelle au pôle d'échange multimodal à Ettelbruck.

**Art. 2.** Les dépenses engagées au titre du projet visé à l'article 1<sup>er</sup> ne peuvent pas dépasser le montant de 63 400 000 euros. Ce montant correspond à la valeur **1 071,67** de l'indice semestriel des prix de la construction au 1<sup>er</sup> 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 précité.

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

## TABLEAU COMPARATIF

Texte initial du projet de loi déposé le 18 avril 2023 à la Chambre des Députés	Avis du Conseil d'Etat du 10 octobre 2023	Proposition de texte suite à l'avis du Conseil d'Etat	Commentaires éventuels
<p><b>Art. 1<sup>er</sup></b> Le Gouvernement est autorisé à procéder à la construction d'une auberge de jeunesse et d'une structure administrative multifonctionnelle au pôle d'échange multimodal à Ettelbruck.</p>	<p>Article 1<sup>er</sup></p> <p>Il ressort du dossier soumis au Conseil d'État qu'il s'agit de construire un seul bâtiment abritant tant l'auberge de jeunesse que des espaces de bureau à vocation administrative. Il s'agit donc d'allouer une enveloppe budgétaire à cette fin. Le Conseil d'État invite les auteurs du projet à reformuler tant l'intitulé que le dispositif de la loi en projet pour autoriser la « construction et l'équipement d'un bâtiment abritant une auberge de jeunesse et une structure administrative multifonctionnelle au pôle d'échange multimodal à Ettelbruck ».</p> <p>Le texte de la loi en projet n'appelle pas d'autre observation de la part du Conseil d'État quant au fond</p>	<p><b>Article 1<sup>er</sup>.</b> Le Gouvernement est autorisé à procéder à la construction <b>et à l'équipement d'un bâtiment abritant</b> d'une auberge de jeunesse et d'une structure administrative multifonctionnelle au pôle d'échange multimodal à Ettelbruck.</p>	
<p><b>Art. 2.</b> Les dépenses engagées au titre du projet visé à l'article 1<sup>er</sup> ne peuvent pas dépasser le montant de 63 400 000 euros. Ce montant correspond à la valeur 1071,67 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1<sup>er</sup> octobre 2022. Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, ce montant est adapté semestriellement en</p>	<p><u>Article 2</u></p> <p>Il y a lieu d'écrire « valeur 1 0171,67 », en séparant la tranche de mille par une espace insécable</p>	<p><b>Art. 2.</b> Les dépenses engagées au titre du projet visé à l'article 1<sup>er</sup> ne peuvent pas dépasser le montant de 63 400 000 euros. Ce montant correspond à la valeur <b>1 071,67</b> de l'indice semestriel des prix de la construction au 1<sup>er</sup> octobre 2022. Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir</p>	

fonction de la variation de l'indice des prix de la construction précité.		adjudicateur, ce montant est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix de la construction précité.	
<b>Art. 3.</b> Les dépenses visées à l'article 2 sont imputables à charge des crédits du Fonds d'investissements publics administratifs.	<u>Article 3</u> Sans observation	<b>Art. 3.</b> Les dépenses visées à l'article 2 sont imputables à charge des crédits du Fonds d'investissements publics administratifs.	

12

## **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 1<sup>er</sup> 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 1<sup>er</sup> 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 visionnées 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<sup>1</sup>.

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

---

<sup>1</sup> 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.

**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**

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 1<sup>er</sup>

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 1<sup>er</sup> 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 1<sup>er</sup> 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 1<sup>er</sup>

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 1<sup>er</sup> 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 1<sup>er</sup> 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 Députés 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**



## BMS: Building Management System

Deux sites :

- Belval
- Mersch

Présence continue 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



L'intérieur de la centrale BMS à Belval et...



...l'intérieur de la centrale BMS à Mersch

- 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.



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



**1.456** caméras - installations ferroviaires

**64** bornes SOS

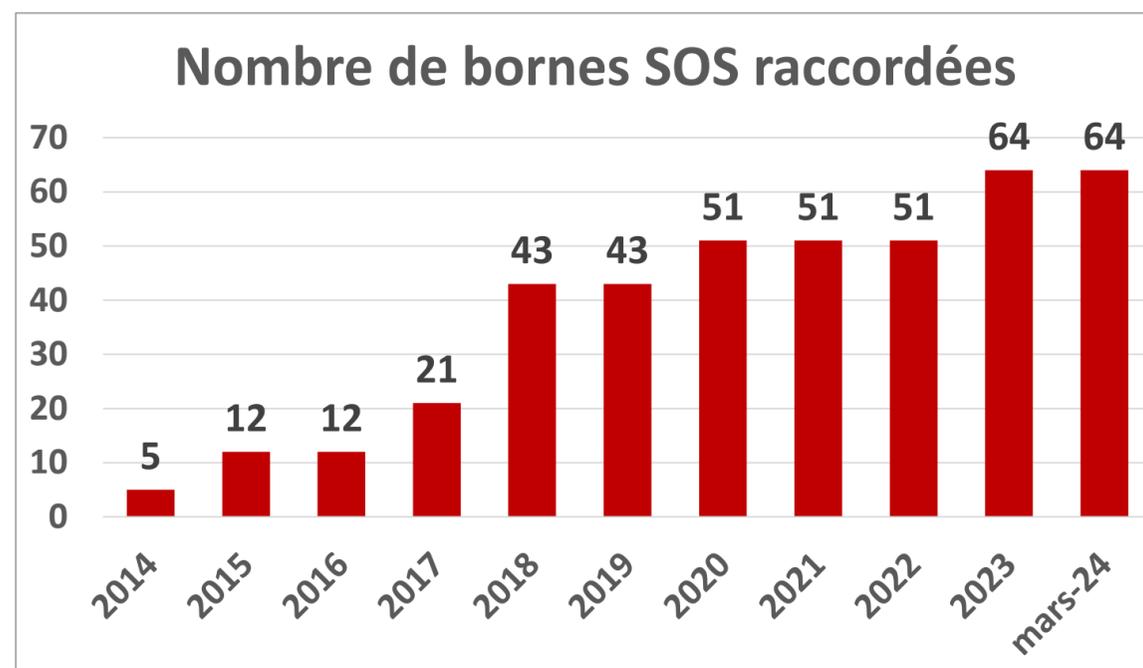
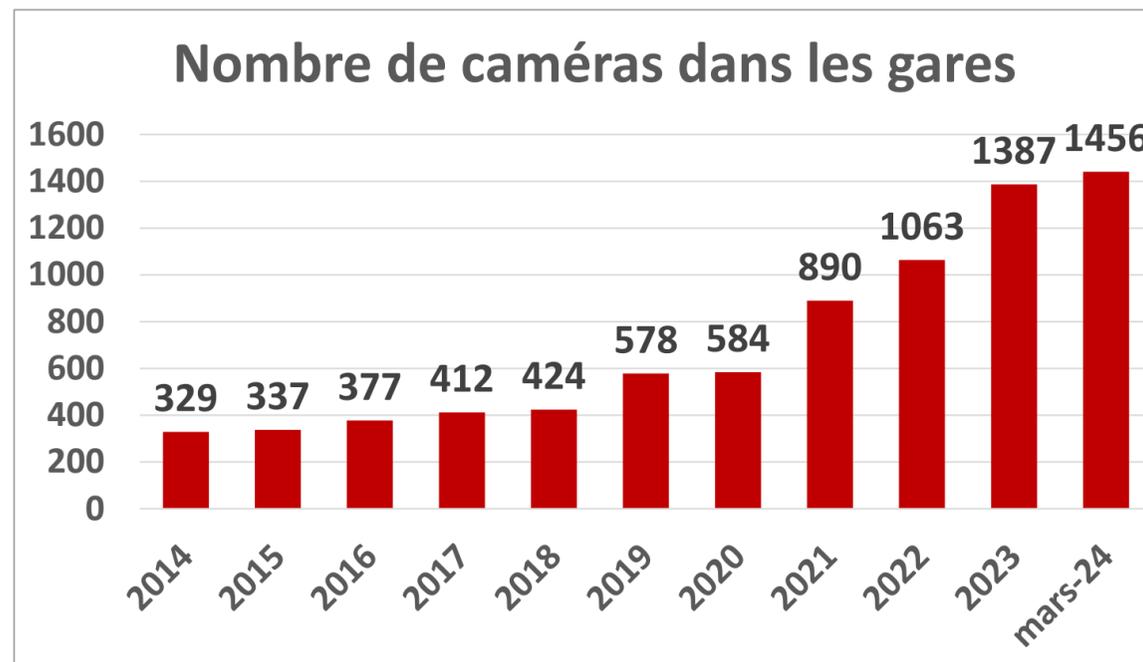


**73** chefs de surveillance (2023)



Présence d'équipes de gardiennage (Protection Unit)

Dans les **12** principales gares du pays





## 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)

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.

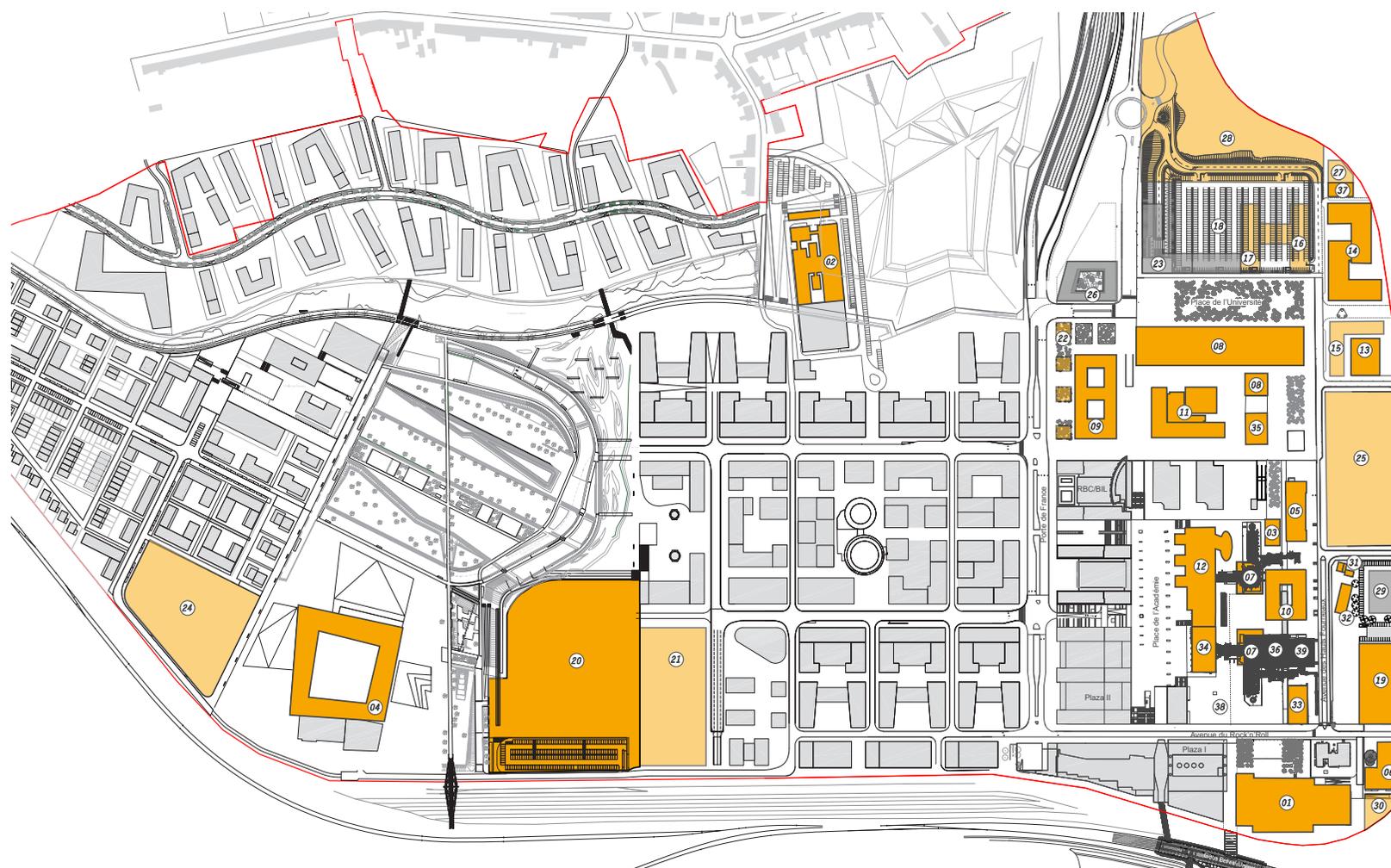
Les caméras des CFL sont installées et exploitées dans le respect du cadre juridique, c'est-à-dire :

- Le Règlement général sur la protection des données - RGPD (dont notamment l'art.6.)
- La loi du 1<sup>er</sup> 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 1<sup>er</sup> août 2018

# Merci pour votre attention



# 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 2<sup>e</sup> 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 extérieurs
39. La Halle des Poches à Fonte et les espaces du Haut Fourneau A

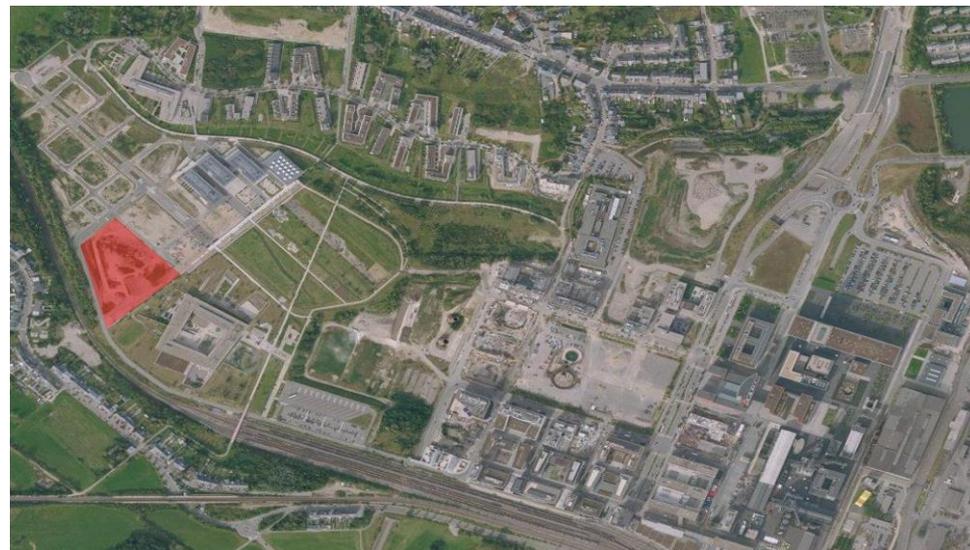


## Les Centres de compétences

Surface brute	env. 10'000 m <sup>2</sup>
Début études	2025
Estimation budgétaire	39'500'000.- ttc

La mise à jour du programme envoyée par le Ministère de l'Éducation 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.







8368 - Dossier consolidé - 107



**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'Etat d'une propriété immobilière ou encore toute réalisation au profit de l'Etat 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 Députés 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 Députés 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 40 **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 40 **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

## **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 1<sup>er</sup> 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 1<sup>er</sup> 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 visionnées 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<sup>1</sup>.

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

---

<sup>1</sup> 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.

**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**

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*).

Enfin, 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 1<sup>er</sup>

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 1<sup>er</sup> 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 1<sup>er</sup> 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 1<sup>er</sup>

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 1<sup>er</sup> 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 1<sup>er</sup> 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 Députés 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**



## BMS: Building Management System

Deux sites :

- Belval
- Mersch

Présence continue 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



L'intérieur de la centrale BMS à Belval et...



...l'intérieur de la centrale BMS à Mersch

- 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.



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



**1.456** caméras - installations ferroviaires

**64** bornes SOS



**73** chefs de surveillance (2023)

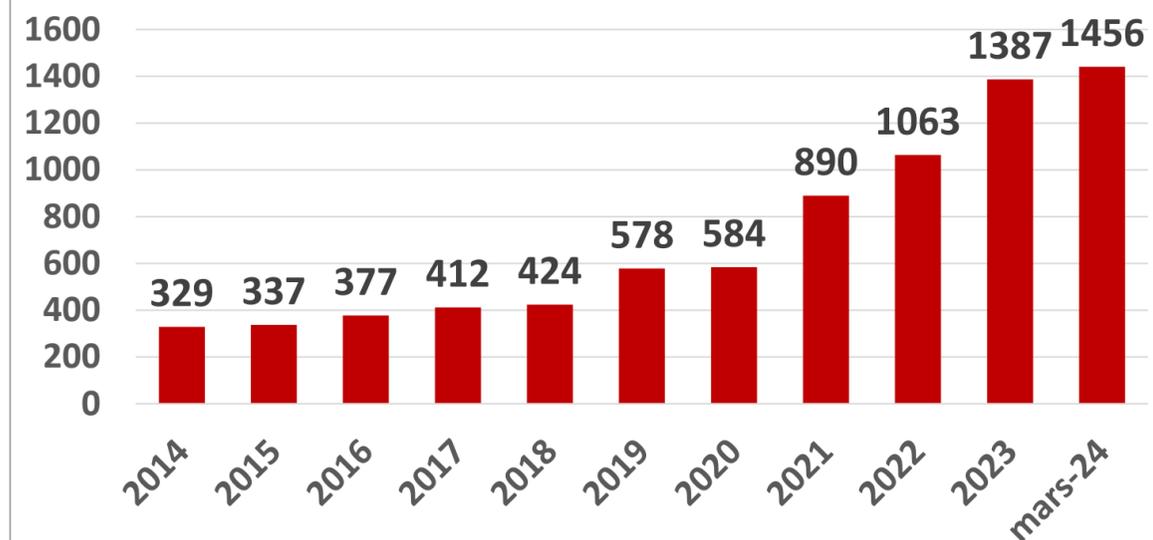


Présence d'équipes de gardiennage (Protection Unit)

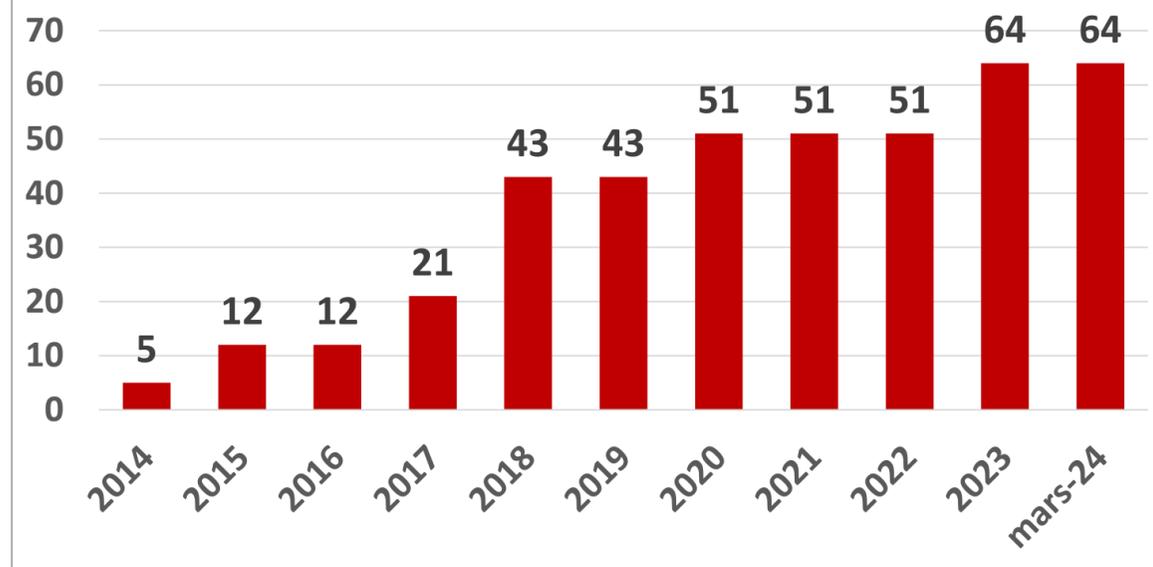
Dans les **12** principales gares du pays



### Nombre de caméras dans les gares



### Nombre de bornes SOS raccordées





## 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)

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.

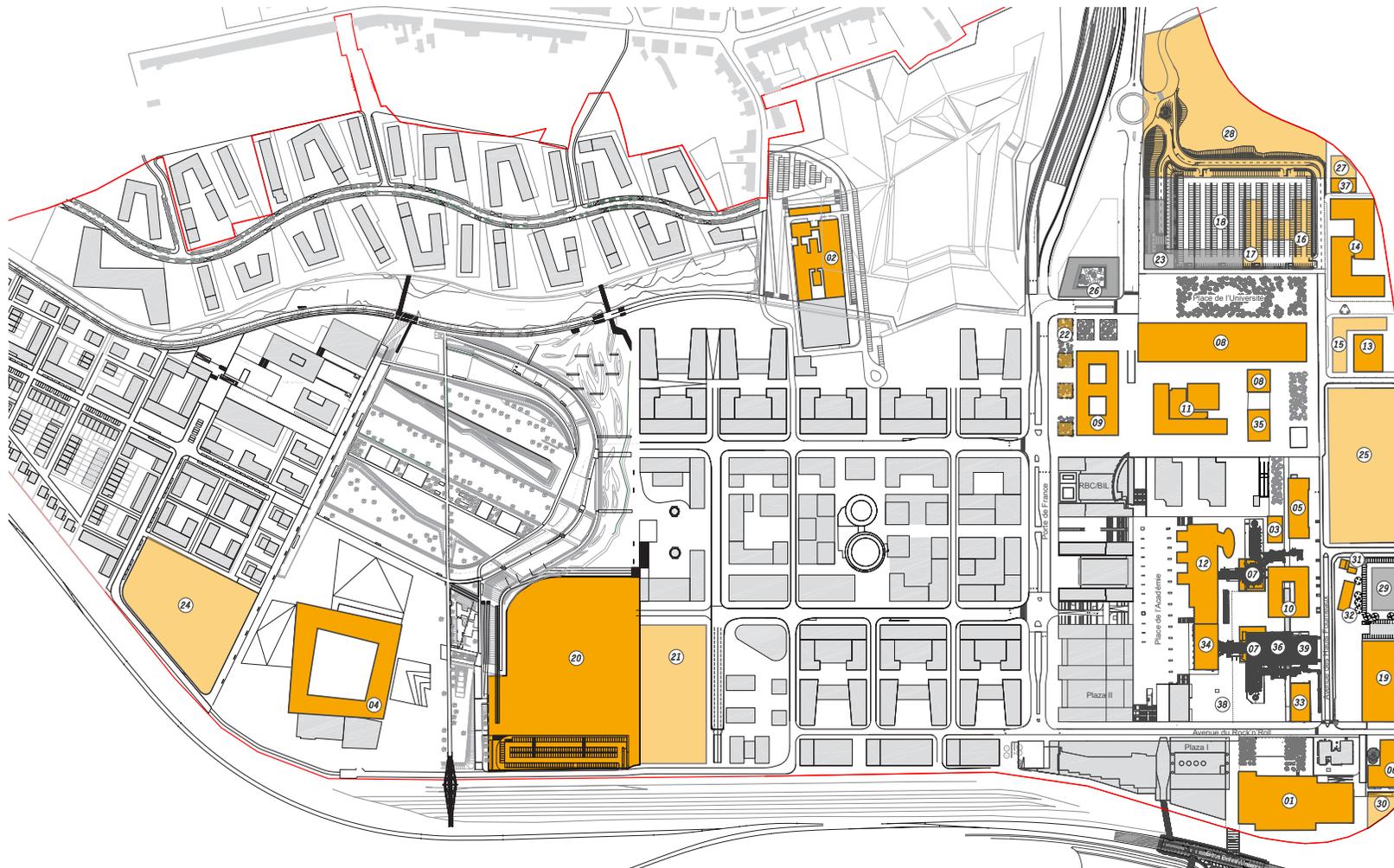
Les caméras des CFL sont installées et exploitées dans le respect du cadre juridique, c'est-à-dire :

- Le Règlement général sur la protection des données - RGPD (dont notamment l'art.6.)
- La loi du 1<sup>er</sup> 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 1<sup>er</sup> août 2018

# Merci pour votre attention



# 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 agrée
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 2<sup>e</sup> 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 extérieurs
39. La Halle des Poches à Fonte et les espaces du Haut Fourneau A



## Les Centres de compétences

Surface brute	env. 10'000 m <sup>2</sup>
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.







8368 - Dossier consolidé - 147



**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'Etat d'une propriété immobilière ou encore toute réalisation au profit de l'Etat 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 Députés 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 Députés 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 40 **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 40 **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.

13

## **Commission de la Mobilité et des Travaux publics**

### **Procès-verbal de la réunion du 18 avril 2024**

(La réunion a eu lieu par visioconférence.)

#### Ordre du jour :

1. 8263    Projet de loi relative aux mesures de confortement du barrage du lac de la Haute-Sûre (OA1158/OA1159/OA1455/OA1166)  
- Rapporteur : Monsieur Gusty Graas  
  
- Présentation et adoption d'un projet de rapport
2. 8264    Projet de loi relative à la construction d'une auberge de jeunesse et d'une structure administrative multifonctionnelle au pôle multimodal à Ettelbruck  
- Rapporteur : Monsieur Fernand Etgen  
  
- Présentation et adoption d'un projet de rapport
3. 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  
  
- Présentation et adoption d'un projet de rapport
4. 8363    Débat d'orientation sur le financement des grands projets d'infrastructure réalisés par l'Etat  
- Rapporteur : Madame Corinne Cahen  
  
- Approbation d'un papier de discussion

\*

Présents :    Mme Corinne Cahen, Mme Francine Closener, M. Yves Cruchten, Mme Claire Delcourt, M. Emile Eicher, M. Félix Eischen, M. Luc Emering, M. Jeff Engelen, M. Fernand Etgen, M. Paul Galles, M. Gusty Graas, M. Meris Sehovic, M. Charel Weiler

M. Romain Spaus, M. Ben Hubert, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

Excusés :    M. Marc Goergen, M. Marc Lies

M. David Wagner, observateur délégué

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

\*

Présidence : Mme Corinne Cahen, Présidente de la Commission

\*

**1. 8263 Projet de loi relative aux mesures de confortement du barrage du lac de la Haute-Sûre (OA1158/OA1159/OA1455/OA1166)**

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

La commission propose à la Conférence des Présidents comme temps de parole le modèle de base.

**2. 8264 Projet de loi relative à la construction d'une auberge de jeunesse et d'une structure administrative multifonctionnelle au pôle multimodal à Ettelbruck**

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

La commission propose à la Conférence des Présidents comme temps de parole le modèle de base.

Il est encore rappelé au représentant du Ministère que Monsieur le député Marc Goergen est en attente d'une réponse à sa question concernant la réglementation du loyer en l'occurrence.

**3. 8323 Projet de loi relative au réaménagement et au remplacement de l'ensemble des infrastructures du champ de tir au Bleesdall**

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

La commission propose à la Conférence des Présidents comme temps de parole le modèle de base.

**4. 8363 Débat d'orientation sur le financement des grands projets d'infrastructure réalisés par l'Etat**

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

La commission propose à la Conférence des Présidents comme temps de parole le modèle 1.

**Procès-verbal approuvé et certifié exact**