



CHAMBRE DES DÉPUTÉS
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Dossier consolidé

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

Date	Description	Nom du document	Page
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>25</u>

8363/00

8363
DEBAT D'ORIENTATION
sur le financement des grands projets d'infrastructure réalisés par l'État

PAPIER DE DISCUSSION
(18/04/2024)

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 ENGELLEN, M. Fernand ETGEN, M. Paul GALLES, M. Marc GOERGEN, M. Gusty GRAAS, M. Marc LIES, M. Meris SEHOVIC, M. Charel WEILER, Membres.

I. ANTÉCÉDENTS

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.

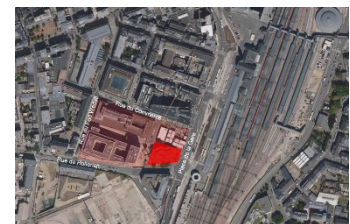
Sont prévus dans le contexte des travaux de aménagement et d'extension

- * une structure d'accueil, y compris un espace d'accueil couvert, un accueil touristique, une vithèque, 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 m² / Volume brut : ~12 500 m³]

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.

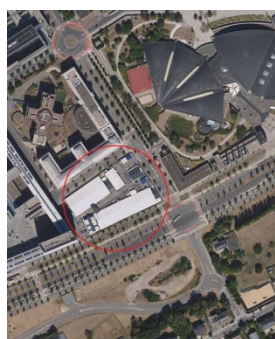


Le bâtiment qui était occupé par le Centre des technologies de l'information de l'Etat (CTIE) sera remplacé par une nouvelle construction. Selon le PAP en vigueur, il est possible d'y réaliser un immeuble de bureaux de 9 niveaux pleins hors sol et de 4 niveaux en sous-sol.

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 m² est à réserver pour des activités commerciales. Le programme est en cours d'élaboration par les futurs occupants.

[Surface brute : ~ 14 600 m² / Volume brut : ~51 100 m³]

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.

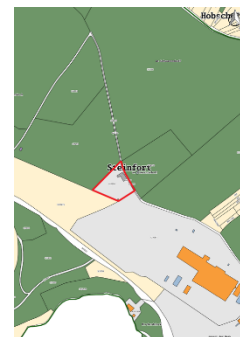
Le programme de construction prévoit la construction d'un immeuble administratif avec une capacité d'accueil jusqu'à 1 500 personnes.

[Surface brute : ~ 45 000 m² / 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 m²]

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^{er} étage
- des bureaux, une salle de réunion et une kitchenette au 2^{ème} étage

[Surface brute : ~ 5 000 m² / Volume brut : ~ 19 900 m³]

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 m² / Volume brut : ~ 119 000 m³]

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 m² / Volume brut : ~ 38 100 m³]

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 m² / Volume brut : ~ 6 100 m³]

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 m² et appartements de 45 m²)
- 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 m² / 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.



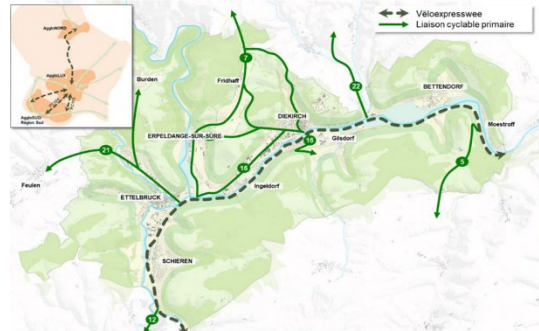
Il est ainsi prévu de réfectionner complètement la maçonnerie du pont et réaménager les fermetures des voûtes en respectant les contraintes de la protection du patrimoine. De plus, il est également prévu de construire le pavillon Pétrusse pour garantir, entre autres, la protection de personnes tierces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

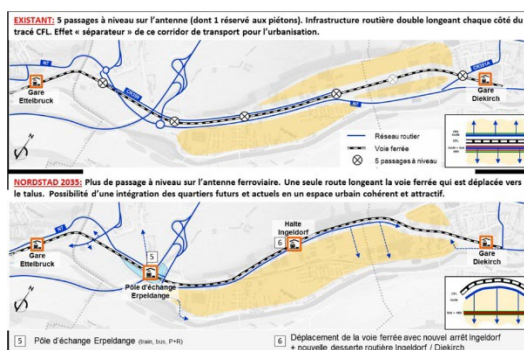
Le déplacement de la N7 entre Erpeldange-sur-Sûre et Diekirch fait partie du « Mobilitätskonzept Nordstad 2035 » qui a été présenté aux responsables politiques et au public en mai 2021. Ce projet a également été repris par le PNM 2035 publié le 22/04/2022, lequel prévoit un nouveau concept de mobilité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

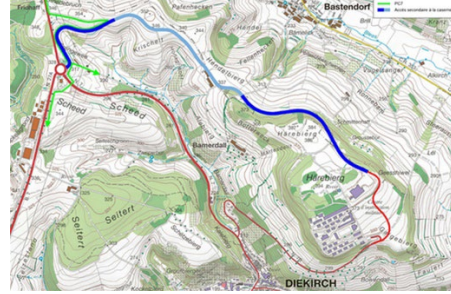
La mise à 2x2 voies de la B7 entre Ettelbruck et le giratoire Fridhaff fait partie du « Mobilitéskonzept Nordstad 2035 » qui a été présenté aux responsables politiques et au public en mai 2021. Ce projet a également été repris par le PNM 2035 publié le 22/04/2022, lequel prévoit un nouveau concept de 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 Blesbruck avec reconstruction OA163/Blees

Le projet de la N17 « rue Clairefontaine » de Diekirch vers Blesbruck 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 Fuhren/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 – Oetrange 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)

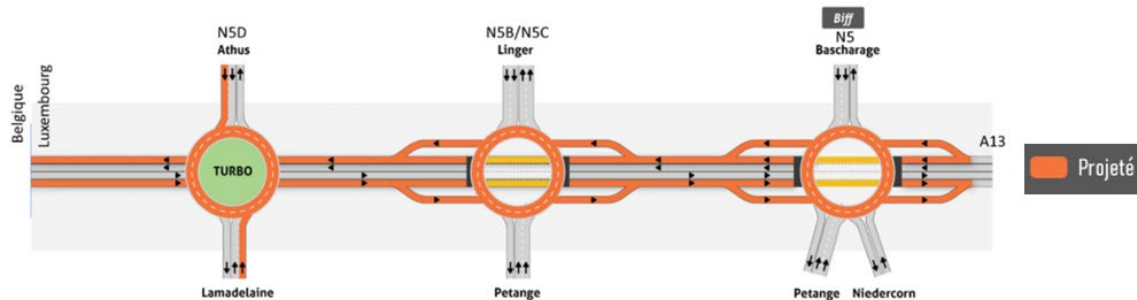
Les axes primaires dans l'Ouest de la région Sud [N5 Bascharage, N31, A13] atteignent déjà à l'heure actuelle temporairement leur limite en capacité. Ces axes assument des fonctions multi échelles dans le réseau routier primaire au Luxembourg [transfrontalières, nationales, interrégionales] et le taux 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 / Échangeur 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 trois 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'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 coûts du projet s'élèvent à environ 39 500 000.- ttc (*estimation*).

47) Réalisation des aménagements urbains et infrastructures de la Terrasse des HautsFourneaux : 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.