

N° 5642**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2006-2007

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

* * *

SOMMAIRE:

	<i>page</i>
1) Papier de discussion de la Commission des Travaux Publics (6.11.2006).....	1
2) Avis de la Commission des Transports (5.12.2006)	10

*

**PAPIER DE DISCUSSION DE LA COMMISSION
DES TRAVAUX PUBLICS**

(6.11.2006)

La Commission se compose de: M. Lucien CLEMENT, Président; Mmes Sylvie ANDRICH-DUVAL, Anne BRASSEUR, MM. Emile CALMES, Fernand DIEDERICH, Ali KAES, Mme Viviane LOSCHETTER, MM. Robert MEHLEN, Marcel SAUBER, Jos SCHEUER et Roland SCHREINER, Membres.

*

I. ANTECEDENTS

Conformément à la nouvelle procédure concernant l'optimisation du suivi financier des grands projets d'infrastructures réalisés par l'Etat, la Commission des Travaux publics a examiné la liste des avant-projets de loi à soumettre à l'approbation de la Chambre des Députés, au cours de ses réunions des 6, 14 et 20 septembre 2006.

Le présent rapport a été présenté aux membres de la Commission des Travaux publics lors de la réunion du 6 novembre 2006.

*

II. UNE NOUVELLE PROCEDURE

Lors de sa réunion du 23 mai 2005, la Commission du Contrôle de l'exécution budgétaire et des Comptes a eu une entrevue avec Monsieur le Ministre des Travaux publics au sujet de propositions d'amélioration des procédures tendant à éviter les dépassements budgétaires des grands projets d'infrastructures.

En date du 20 juin 2005, la Commission du Contrôle de l'exécution budgétaire et des Comptes a adopté la nouvelle procédure à suivre en matière de préparation et de présentation de nouveaux projets d'infrastructures.

En matière de construction de grands projets d'infrastructures par l'Etat, la procédure suivie à l'avenir sera la suivante:

1. Au 30 juin de l'année en cours au plus tard, le Ministère des Travaux publics présente à la Commission des Travaux publics de la Chambre des Députés une liste de projets prioritaires à construire par l'Etat au cours de l'exercice suivant, voire les exercices suivants, et susceptibles d'atteindre un coût d'au moins 7,5 millions d'euros, hors emprises. Cette liste comportera des projets émanant de divers ministères, mais n'englobera pas les projets de construction auxquels l'Etat participe par l'intermédiaire d'une subvention (plafonnée). Le prix des projets figurant sur cette liste servira à donner un ordre de grandeur très approximatif de leur coût futur.
2. La Commission des Travaux publics examine cette liste. Elle prépare un avis et un débat au sein de la Chambre des Députés en tenant compte des avis (écrits) des Commissions concernées par certains projets (par exemple, de la Commission de l'Education nationale en cas de construction d'un établissement scolaire). Ce débat aura lieu chaque année au cours de la deuxième semaine d'octobre au plus tard.
3. Au cours du débat, la Chambre des Députés examine chaque projet de la liste et choisit les projets auxquels elle souhaite donner son accord de principe par voie de motion. La liste finale des projets accordés figurera en tant qu'article budgétaire dans la loi budgétaire dont le vote permettra au Ministère des Travaux publics d'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, ainsi que du projet de loi.
4. Pour chaque projet, le Ministère des Travaux publics déposera un projet de loi élaboré sur base d'un avant-projet détaillé.
5. Tout changement „important“ de programme survenant après le vote de la loi devra faire l'objet d'un nouvel examen par la Chambre des Députés.
6. Un nouveau projet de loi devra être déposé chaque fois que les dépenses pour un projet dépassent 5% du montant autorisé, un dépassement inférieur à 5% étant à régulariser au moment du décompte final du projet. Cette régularisation aura lieu dans le cadre de l'approbation de la loi portant règlement du compte général de l'Etat.

A noter que le coût indiqué pour certains avant-projets dont est saisie la Commission, n'est qu'une indication très approximative et ne correspondra donc probablement pas ni au devis définitif ni au coût réel du projet. Cette information risquant de provoquer de nouveau par la suite des critiques concernant de prétendus dépassements du coût soi-disant initial des projets, a fait l'objet de discussions au sein de la Commission du Contrôle de l'exécution budgétaire et des Comptes, qui a finalement formulé la demande que des indications financières sur les avant-projets soient fournies à la Chambre des Députés, pour autant qu'elles soient déjà disponibles. On espère ainsi que les informations qui parviennent à la Commission seront traitées de façon confidentielle.

*

III. LES TRAVAUX PARLEMENTAIRES

La Commission examine la liste des avant-projets de loi à soumettre à l'approbation de la Chambre des Députés. Il y a lieu de retenir succinctement de la présentation et des observations afférentes de la Commission ce qui suit:

A) Projets relevant de l'Administration des Ponts et Chaussées

a) *Reconstruction du pont frontalier à Grevenmacher*

Les représentants du Ministère des Travaux publics soulignent qu'il s'agit d'une liaison importante, notamment en ce qui concerne le trafic des frontaliers, le pont actuel étant dans un état nécessitant la construction d'un nouvel ouvrage de 205 m à côté de l'édifice actuel. Le nouveau pont sera après son achèvement déplacé à l'emplacement de la construction actuelle. Le représentant du ministère signale que le coût de la participation financière luxembourgeoise se situe en fait actuellement encore en dessous du seuil nécessitant l'adoption d'une loi, mais ce coût n'est pas encore à considérer comme étant définitif.

Débat

Certains membres de la Commission des Travaux publics se demandent s'il ne serait pas préférable de construire un nouveau pont sur la Route du Vin, ce qui permettrait d'éliminer une certaine partie du trafic passant par la localité de Grevenmacher. Selon les responsables du ministère cette idée serait plutôt à examiner comme une solution à long terme, la liaison transfrontalière actuelle devant de toute façon être reconstruite. Pour le deuxième pont, il faudra d'abord pouvoir obtenir des précisions concernant les projets routiers allemands, afin d'éviter notamment d'attirer au Luxembourg un nouveau trafic indésirable. Par ailleurs, la construction d'un tel nouveau pont ne peut se faire sans l'accord des autorités allemandes qui devront financer la moitié du coût.

Il s'avère que les ponts frontaliers avec l'Allemagne, qui ont été reconstruits après la guerre selon le système de précontrainte, se trouvent tous en mauvais état et que le projet Grevenmacher est en tout cas urgent. La solution proposée par la Commission doit également être examinée dans le contexte de l'évolution des activités du Port de Mertert, les réflexions à ce sujet n'ayant pas encore abouti. Il n'est cependant pas envisageable de supprimer définitivement la liaison transfrontalière à l'emplacement actuel. Bien entendu les réflexions et études concernant un deuxième pont sont poursuivies, sur initiative luxembourgeoise surtout, avec les partenaires allemands.

Il s'avère encore que le pont sera composé d'une structure mixte acier/béton et que vu l'urgence du projet, qui se trouve actuellement au stade d'un APS (avant-projet sommaire), les travaux devront débiter dans les meilleurs délais, donc dans un an environ, lorsque le projet aura été finalisé et l'accord avec l'Allemagne signé.

b) *Reconstruction des tabliers des ponts OA 498 et OA 499 portant la N 27 sur le lac du barrage à Insenborn et à Lultzhausen*

Le responsable ministériel présente les éléments essentiels à ce sujet, en précisant qu'il s'agit de deux ponts distincts qui ont été regroupés en vue de l'élaboration d'un projet de loi. M. le Ministre signale qu'il est également envisageable de séparer de nouveau les deux projets, ce qui aurait comme conséquence qu'ils ne devront plus passer par la procédure législative, mais qu'il a en tout cas voulu informer la Commission sur les travaux prévus. Les tabliers du pont se composent de poutres précontraintes, qui seront tout simplement remplacées et il s'avère que pour des raisons de gestion du trafic, il serait utile de réaliser les deux projets en même temps, tout en évitant de le faire pendant la saison touristique.

c) *Réaménagement du boulevard Raiffeisen à la Cloche d'Or*

Les responsables du ministère soulignent l'importance de ce projet en vue du développement du quartier. Il s'agira ainsi de réaliser d'abord la voirie secondaire, le réaménagement du bd. Raiffeisen étant ensuite entamé en 2008.

Le boulevard sera réalisé sous forme d'un boulevard urbain d'une largeur de 48 m comprenant des assises pour le trafic routier, les transports publics ainsi que pour les cyclistes, l'assise prévue pour les transports publics permettant également d'y faire passer un tram. Le projet fort complexe comporte en outre une modification de l'échangeur autoroutier et devra tenir compte de l'aménagement d'une gare ferroviaire et éventuellement routière à proximité. Le développement de ce quartier de la ville est à considérer comme nécessaire, développement qui est d'ailleurs également prévu par l'IVL.

Débat

Il s'avère que l'assise prévue pour les transports publics sera sans doute dans un premier temps utilisée par les autobus, évitant ainsi de retarder la réalisation du projet par l'absence d'une décision définitive au sujet du tracé et de la réalisation d'un tram.

Les membres de la Commission aimeraient savoir quelles seront les incidences qu'entraînera le projet sur les commerces. Les responsables du ministère répondent que, suivant certaines études il est préférable de les installer le plus près possible des autoroutes, tout en signalant que l'aménagement du quartier relève des compétences de la Ville de Luxembourg. La Commission mentionne le problème des commerces existants, pour lesquels un chantier entraîne toujours des perturbations qu'il faudra cependant essayer de limiter autant que possible. Le projet bd. Raiffeisen se place également dans le contexte du projet d'immeubles connexes à construire pour la protection civile et les pompiers profes-

sionnels de la Ville de Luxembourg, ce dernier projet ne figurant pas sur la liste remise à la Commission. La Commission est informée que le projet de bâtiment pour la protection civile a été reporté dans le contexte des efforts d'économies à réaliser par l'Etat. Cependant des discussions ont été entamées avec la Ville de Luxembourg afin d'examiner si dans une première phase il serait possible de faire construire le bâtiment pour les pompiers et les locaux communs envisagés pour les deux organismes, pour entamer ensuite dans une deuxième phase l'immeuble pour la protection civile. En cas d'urgence cependant, les deux projets seraient quand même élaborés de façon parallèle et la Commission sera informée en conséquence.

d) Réhabilitation des ouvrages d'art du barrage à Rosport

A ce sujet, les responsables ministériels précisent que le projet comporte également une rénovation de certaines parties hydrauliques et que les problèmes en relation avec le barrage se posent notamment sous forme d'un manque d'étanchéité au niveau des prises d'eau et du canal de dérivation, où il s'agira de refaire le béton. Des problèmes d'étanchéité se posent également au niveau de la centrale, mais pas en ce qui concerne le barrage en tant que tel.

Il est encore signalé que l'Administration de la gestion de l'eau a demandé une augmentation du débit d'eau de la centrale, ce qui entraînera une diminution de la production d'électricité et donc une perte de recettes pour la société privée exploitant la centrale. Il s'agira par conséquent pour l'Etat ou bien de compenser cette moins-value, ou bien de résoudre le problème en équipant le barrage d'une nouvelle turbine dont le coût peut être estimé de 3 à 3,5 millions d'euros, questions qui restent encore à examiner.

Les membres de la Commission ne se disent pas convaincus par la méthode préconisée concernant l'élimination des sédiments, qui consiste à les faire évacuer par la force de l'eau en ouvrant le barrage. Les responsables du ministère expliquent à ce propos que la méthode consistant à éliminer les sédiments par excavation revient très chère, les experts en la matière considérant que vu qu'il ne s'agit que de sable et de gravier, et non pas de boues, l'autre solution est parfaitement praticable.

La Commission évoque la question de savoir si l'Administration de la gestion de l'Eau a le droit de demander une augmentation aussi substantielle du débit d'eau. Le responsable du ministère précise qu'il s'agit d'une question qui concerne également les autorités allemandes. Pour ce qui est des fuites constatées, on souligne qu'il s'agit de les limiter, non pas pour des raisons de quantités d'eau perdues, mais pour assurer la pérennité des ouvrages.

La Commission se demande si, vu le lien en matière d'inondations notamment, les autorités ne devraient pas organiser des séances d'information du public sur la rénovation de la centrale. Les responsables du ministère précisent que de telles séances seront organisées lorsque le projet aura atteint un stade d'élaboration plus avancé.

e) Construction d'un évacuateur de crues au barrage principal à Esch-sur-Sûre et d'un tunnel de décharge dans la localité d'Esch-sur-Sûre

Les éléments essentiels de ce projet ont été exposés. La modification du barrage est indispensable, ne serait-ce qu'afin de pouvoir respecter les normes européennes en matière de sécurité. L'évacuateur de crues sera de type automatique, c.-à-d. qu'il sera activé dès qu'un certain niveau de l'eau aura été atteint.

A noter que l'emplacement de cette galerie de déviation a des influences en matière de planification et engendrera des coûts supplémentaires pour le projet d'assainissement du lac de la Haute-Sûre dont le cofinancement est réalisé par le biais du Fonds pour la gestion de l'eau conformément aux dispositions de la loi du 12 août 2003 autorisant l'Etat à participer au financement de l'assainissement des localités regroupées autour du lac de la Haute-Sûre (Step Heiderscheidergrund).

Il a été retenu que ces coûts supplémentaires seront pris en charge par les crédits budgétaires du Ministère de l'intérieur.

Débat

Le barrage d'Esch-sur-Sûre ne dispose pas d'un évacuateur de surface et il n'est pas envisageable de faire passer l'eau en cas de grandes crues par-dessus le mur, vu que celui-ci est assez mince et ne résisterait pas aux forces en résultant. De plus il faut noter qu'une route a été construite sur le mur,

qui serait elle aussi endommagée par le passage de l'eau. Lors des contrôles effectués au moment de la vidange du lac, aucun problème de statique du mur n'a été détecté, mais en cas de crues exceptionnelles il n'est pas à exclure que la culée du côté de Sebes n'en souffre si l'eau n'est pas évacuée à temps, sans risque d'éroulement pour autant. Un risque d'accident analogue à celui de Fréjus ne se présente donc pas, vu que celui-ci était dû à des problèmes géologiques.

La Commission aimerait savoir si, vu le système envisagé pour Esch-sur-Sûre, il ne serait pas possible d'installer également un évacuateur de crues analogue à Rosport, afin d'éviter des problèmes d'inondations. Le responsable du Ministère des Travaux publics précise que les modèles de centrale et de barrage installés à Rosport et à Esch-sur-Sûre sont complètement différents et les mesures envisagées par le Gouvernement pour Esch-sur-Sûre le sont prioritairement pour des raisons de sécurité du barrage, problème qui ne se pose pas à Rosport. Il est également rappelé qu'à Rosport le type de barrage ne permet pas de gérer les crues par une rétention de l'eau, de sorte qu'une galerie d'évacuation supplémentaire n'apportera pas de plus-value par rapport aux vannes actuelles.

Les membres de la Commission voulaient par la suite savoir:

- quelles seront les répercussions qu'aura le projet pour la localité d'Esch-sur-Sûre et qu'en est-il de la nouvelle station d'épuration?
- le barrage devra-t-il être vidé avant les travaux?
- la centrale continuera-t-elle à jouer son rôle de régulateur de crues?

Le représentant du Ministère soulignait dans sa réponse que le lac ne devra pas être vidé, mais que son niveau sera peut-être abaissé de 3 à 4 m, ce qui n'aura toutefois aucune incidence sur l'approvisionnement en eau potable. Pour ce qui est de la régulation des crues, la société privée qui exploite la centrale a reçu un cahier des charges précis à ce sujet et c'est elle qui sera responsable en cas de non-respect des conditions y fixées. En pratique, dans l'état actuel du barrage, si le niveau d'eau est trop élevé toutefois, il faut ouvrir les vannes afin de faire retomber le niveau, avec les inondations et dégâts inévitables qui s'ensuivent. Après les transformations prévues par le projet sous objet, à savoir notamment le tunnel de décharge, la localité d'Esch-sur-Sûre sera mieux protégée contre les inondations, mais il n'en sera pas forcément de même pour le camping et la station d'épuration.

Il s'avère encore que grâce aux essais faits avec des modèles réduits, qui constituent une pratique reconnue, un problème de reflux de l'eau vers la localité après le passage par le tunnel de décharge devrait pouvoir être exclu, des simulations sur ordinateur telles que celles faites pour la Moselle n'ayant pas été réalisables, faute de données suffisantes pour caler le modèle de calcul.

Certains membres de la Commission s'interrogent sur le fait de savoir s'il sera dorénavant plus difficile d'avertir les gens en cas d'inondations, vu que de tels phénomènes sont quand même plus ou moins prévisibles suivant l'évolution de certaines données. Il s'avère cependant que le bassin tributaire du barrage d'Esch-sur-Sûre se trouve dans une formation géologique imperméable et sans grand pouvoir de rétention, de sorte que l'arrivée des eaux est généralement très rapide. Néanmoins les consignes des mesures anticrues, actuellement en vigueur, seront maintenues et seulement en cas d'une crue exceptionnelle les vannes du nouvel évacuateur s'ouvriront de manière automatique. Il est prévu d'avertir dans ce cas les populations à l'aval et particulièrement les résidents des campings par la mise en place d'équipements d'alerte (un groupe de travail interministériel a été chargé de l'élaboration d'un tel plan).

La Commission voulait savoir depuis quand existe la norme européenne en matière de sécurité des barrages. La norme européenne est toujours en voie d'élaboration. Le Grand-Duché de Luxembourg applique les normes françaises, en l'occurrence „Le guide juridique de la prévention des risques majeurs – section Barrages“. Les responsables ministériels soulignent que l'hydrologie a beaucoup changé au cours des 10 à 15 dernières années. Lors de la construction du barrage une grande marge de sécurité avait été prise en compte à la fin des années 50, qui se trouve actuellement dépassée. Le projet sous objet permettra ainsi de disposer d'une nouvelle marge pour l'avenir.

B) Projets relevant de l'Administration des Bâtiments publics

En 2005, la liste des projets soumis au double vote de la Chambre des Députés ne comprenait pas ceux réalisés par le Fonds Belval, mais à la demande de la Commission du Contrôle de l'exécution budgétaire et des Comptes, la liste a été complétée en ce sens.

**a) Service incendie et sauvetage de l'aéroport
(Fonds d'investissements administratifs)**

Les éléments les plus importants de ce projet sont présentés. Les garages actuels sont trop petits pour les nouveaux camions et aussi bien les ateliers que les vestiaires ne correspondent plus aux normes à respecter de nos jours. L'emplacement central des nouvelles halles tient également compte du plan directeur de développement de l'aéroport. Il s'avère encore que le coût du projet devrait être de l'ordre de 10 millions d'euros (hors aménagements extérieurs) et que dans le contexte du projet, mais également en raison du plan de développement, certaines voies (taxi way) devront en plus être adaptées par l'Administration des Ponts et Chaussées.

Le projet se trouve encore au stade des études préliminaires, mais les travaux devraient pouvoir débuter dans les meilleurs délais. Il est précisé que le coût du projet comprend seulement le 1er équipement du bâtiment et des ateliers, mais non pas l'équipement spécifique du service incendie et sauvetage, tel que des camions ou autres engins.

b) et c) Neie Lycée à Mersch et IEES, bâtiment définitif à Mersch

Le choix de ce site est dû au fait que les terrains appartiennent à l'Etat et que la commune s'est montrée favorable aux projets. Des indications sur le coût ne sont pas encore disponibles, le Gouvernement se proposant d'ailleurs de faire réaliser les deux projets par „public private partnership“ (ppp), auquel les projets devraient se prêter, vu qu'il s'agit de nouveaux bâtiments à réaliser, et non pas d'ajouts ou de transformations. La procédure relative au ppp reste encore à finaliser, le cas échéant en concertation avec la Commission du Contrôle de l'exécution budgétaire et des Comptes, vu que se pose notamment encore un problème juridique et procédural en relation avec le moment du dépôt et du vote de la loi de financement du projet réalisé en ppp. Celui-ci comprend en effet aussi la gestion et la maintenance des immeubles, or, afin de connaître le coût à indiquer à la Chambre des Députés, le Ministère des Travaux publics devra demander des offres, donc prendre déjà certains engagements du point de vue juridique sans avoir l'aval de la Chambre des Députés. Cette question devra par conséquent être réglée dans le cadre des relations interinstitutionnelles.

Les éléments essentiels des deux projets sont présentés aux membres de la Commission, en précisant en outre que le terrain disponible a une superficie de 8 ha, dont la moitié s'avère comme étant constructible, l'autre moitié se trouvant en partie dans la zone d'inondations. La situation à Mersch est à considérer comme centrale du point de vue géographique et des synergies entre les deux lycées sont réalisables, ce qui permettra de planifier des infrastructures communes, dont la cantine.

Débat

La Commission salue que des infrastructures communes soient prévues pour les deux lycées, mais se demande si cela signifie également qu'un seul appel d'offres sera lancé pour les deux projets?

Pour ce qui est de la durée minimale de 20 ans, prévue dans le cadre des ppp pour la gestion et la maintenance des immeubles, la Commission aimerait savoir ce qui est prévu si la firme en question cesse ses activités avant ce délai.

Finalement, la Commission invite le Gouvernement à envisager des mesures permettant de ne pas défavoriser les entreprises luxembourgeoises dans le contexte de la procédure ppp.

Les responsables du Ministère expliquent que pour les ppp un cahier des charges détaillé n'est pas élaboré par l'Administration des Bâtiments publics, mais les entreprises intéressées par le projet reçoivent plutôt un inventaire de besoins formulés pour l'utilisateur du bâtiment, sur base duquel elles élaboreront leur offre. Elles disposeront ainsi de certaines libertés, ce qui devrait permettre à l'Etat de construire moins cher. Une durée de 20 ans est prévue pour la maintenance afin que la qualité des immeubles reste garantie, les contrats de maintenance prévoyant d'ailleurs aussi des pénalités.

Pour ce qui est de la cessation d'activités d'une entreprise, il faudra le cas échéant prévoir des clauses spécifiques y relatives, tout en sachant que l'Etat est déjà actuellement parfois confronté à de tels problèmes, en cas de faillites p.ex. Le Gouvernement n'a pas encore pris de décision concernant une éventuelle demande d'offres unique pour les deux projets, mais il faut savoir que si tel devait être le cas, il s'agira d'une entreprise d'envergure considérable. Pour ce qui est de mesures en faveur des entreprises luxembourgeoises, le Gouvernement considère que l'on pourrait envisager que pour un projet ppp l'on réserve aux PME un certain pourcentage des travaux accordés.

Des garanties financières seront bien entendu demandées dans le cadre de la procédure ppp, ce qui ne devrait pas poser de problème, vu que l'envergure des projets en question et la capacité financière qui sera requise pour leur réalisation, fera qu'il est probable que des offres seront uniquement introduites par des grands consortiums d'entreprises. Certains membres de la Commission doutent cependant que le recours au ppp permette de construire moins cher, vu qu'en fait il ne s'agit que d'une sorte de préfinancement des projets par des capitaux privés.

Il semble important à certains membres de la Commission que la Chambre des Députés soit impliquée dans la discussion au sujet du recours au ppp. Le Gouvernement est d'accord pour discuter avec la Chambre des Députés au sujet du ppp, tout en proposant que ces discussions aient lieu de préférence au sein de la Commission du Contrôle de l'exécution budgétaire et des Comptes ou de la Commission des Finances et du Budget, tout en sachant qu'il incombera sans doute à la Conférence des Présidents de décider quelle Commission sera saisie.

Certains membres considèrent que la Commission des Travaux publics se trouve dans une situation un peu ambiguë dans le cas du ppp, vu que les avant-projets définitifs (APD) ne seront plus élaborés par l'Administration des Bâtiments publics, donc par l'Etat lui-même. Il est confirmé de la part du ministère que l'APD sera réalisé par l'entreprise privée chargée du projet, ce qui ne devrait cependant pas empêcher la Commission de se prononcer en faveur ou en défaveur d'un certain projet.

La Commission a signalé aux responsables du ministère que Mersch dispose déjà d'un internat et elle aimerait savoir comment les besoins figurant dans le document en annexe ont été établis. Il est ainsi confirmé que le Lycée technique de Mersch dispose d'un internat, les besoins supplémentaires correspondant à la demande des deux lycées. Ces chiffres ne sont cependant sans doute pas encore à considérer comme étant définitifs. La Commission est informée que l'internat joue un certain rôle dans le concept pédagogique du Neie Lycée.

Les membres de la Commission voulaient savoir dans quels délais les nouveaux lycées seront disponibles. Selon le ministère, un des buts visés par le ppp est une réalisation plus rapide des projets, mais que le temps nécessaire à leur préparation, surtout au début, sera sans doute plus long. Il s'avère donc impossible d'avancer une date en matière de début des travaux, tout en sachant que le Neie Lycée devra déménager au plus tard en 2011.

C) Projets relevant du Fonds Beval

a) *Université de Luxembourg*

Il s'agit du projet le plus important de par son envergure, mais également de celui où les travaux sont les moins avancés. Suite à la décision du Gouvernement en décembre 2005 d'installer la faculté des sciences et celle des lettres ainsi que le rectorat sur le site de Belval, la planification en tient compte, tout en prévoyant un emplacement pour la faculté de droit, pour le cas où suite à la décision à prendre à ce sujet en 2009, le transfert sur ce site serait retenu.

Le concours d'architecte concernant le projet est en train d'être préparé et ne devra pas uniquement planifier des immeubles pour l'université, mais développer également un concept urbanistique pour le plateau des hauts fourneaux, en tenant compte du bâtiment Dexia-Bil, de la Rockhal et d'autres infrastructures. Pour la planification du projet, le „Hochschulinformationssystem“ (HIS) est également impliqué, organisme qui conseille les „Länder“ en Allemagne. Enfin, le concours d'architecte devra également fixer le cadre temporel d'exécution des travaux, vu que le projet devra être réalisé en plusieurs étapes, ce qui signifie sans doute qu'il fera aussi l'objet de plusieurs projets de loi.

Il s'avère que le projet sera financé par le Fonds Belval par le biais d'un emprunt. Cet emprunt sera remboursé par l'Etat et l'Administration des Bâtiments publics deviendra propriétaire des immeubles et en assurera l'entretien. Les modalités de remboursement sont fixées par la Trésorerie de l'Etat et les modalités de fonctionnement et de financement du Fonds Belval sont régies par la loi ad hoc, de sorte qu'il n'est pas nécessaire de les reformuler dans chaque projet de loi concernant les projets de construction réalisés par le Fonds.

C'est la première fois au Luxembourg qu'un projet immobilier spécifique pour l'université et la recherche est réalisé. Pour ce qui est des moyens humains en matière de recherche permettant d'atteindre le 1% du PIB visé par référence au plan national de réforme défini dans le cadre du processus de Lisbonne, il faut savoir que le nombre de chercheurs auxquels les nouvelles infrastructures seront destinées ne peut pas encore être déterminé avec précision, notamment aussi parce que le cadre budgétaire

pour les projets de recherche n'est pas encore connu. Ce budget dépend entre autres des fonds européens qui seront accordés dans ce contexte.

Des organismes étrangers spécialisés en matière d'organisation universitaire et de recherche sont également consultés et il faudra veiller à créer des infrastructures permettant d'atteindre une masse critique de chercheurs regroupés au même endroit, contrairement à ce qui est actuellement le cas dans le domaine de la santé par exemple, ce qui ne signifie cependant pas que le travail réalisé ne soit pas d'un haut niveau.

A noter que le Plateau des hauts fourneaux servira encore à la réalisation d'autres projets, à savoir celui de la sauvegarde des hauts fourneaux mêmes, du bâtiment administratif qui figure sur la liste examinée aujourd'hui, de la pépinière d'entreprises, dont le projet de loi a déjà été déposé, projets dont il faudra également tenir compte du point de vue de l'urbanisme. De façon générale, la friche Belval constitue un énorme chantier, avec tous les problèmes, organisationnels notamment, que cela comporte.

Débat

Les représentants du Gouvernement considèrent ce projet comme devant être capable d'être adapté en cours de route, afin de tenir compte de l'évolution en matière de recherche par exemple. La Commission se pose toutefois la question de savoir quelles conséquences en résulteront en pratique, à savoir en ce qui concerne l'établissement d'un devis définitif et les risques de dépassement de ce dernier. Elle pense ainsi qu'à partir d'un certain moment le projet ne devra plus faire l'objet de modifications, ce à quoi se rallie le Ministère des Travaux publics, tout en relevant que c'est précisément une des difficultés que présente le projet, notamment aussi en matière de détermination de l'enveloppe budgétaire, difficulté qui explique la longue phase de préparation.

Suite à une question de la Commission au sujet du master plan concernant le site Belval, les responsables du Ministère expliquent que ce plan sert toujours d'instrument de travail, en matière de voirie notamment, mais il devra bien entendu être concrétisé dans le cadre des concours d'urbanisme, le terrain réservé à l'université par le master plan s'avérant toujours suffisant.

Se pose la question de savoir si l'accord global donné par la Chambre des Députés pour le projet université à Belval ne comporte pas, en raison de la réalisation par étapes, le risque que certaines parties du projet ne fassent pas l'objet d'un projet de loi, si leur coût ne dépasse pas le seuil de 7,5 millions d'euros. Bien que les responsables du ministère soient d'avis qu'en pratique ce problème ne se posera pas, ils s'engagent toutefois, si par exemple le coût d'un petit immeuble, se situait en dessous du seuil, à en informer la Commission et à faire figurer ce projet en cas d'accord dans le projet de loi budgétaire.

Il s'avère encore qu'au stade actuel l'implantation de la faculté de droit ne fera pas partie du concours d'urbanisme et d'architecte. Pour ce qui est des compétences concernant le projet de sauvegarde des hauts fourneaux, il est précisé que le Ministère de la Culture est responsable de la conception et de la gestion du projet, alors que les travaux à proprement parler seront réalisés sous la responsabilité du Ministère des Travaux publics. Les hauts fourneaux devront être intégrés dans le contexte urbain projeté, c'est-à-dire que contrairement à des projets analogues à l'étranger, ils ne pourront pas constituer une entité à part séparée volontairement de son tissu bâti environnant.

Au sujet d'une question de certains membres de la Commission quant à l'utilité de la réalisation de ce projet par un établissement public, les responsables ministériels expliquent qu'il existe deux types d'établissements publics dans ce contexte, le Fonds Kirchberg et le Fonds Vieille Ville, connaissant, en effet, un autre mode de financement. Pour ce qui est du Fonds Belval ce sont surtout des avantages en matière de gestion pratique des projets qui plaident en sa faveur.

b) Lycée à Esch/Belval

Il s'agit d'un projet élaboré déjà en partie avant la mise en place de la nouvelle procédure et qui se trouve à un stade avancé, de sorte que le projet de loi afférent pourra être déposé bientôt. Sont exposés succinctement quelques points concernant ce projet d'envergure qui permettra de réaliser une offre d'enseignement très vaste.

Il est proposé de présenter le projet en détail lors de l'examen du projet de loi, tout en rappelant que l'année passée le projet n'avait pas figuré sur la liste soumise à un double vote de la Chambre des Députés, étant donné que celle-ci ne comprenait pas les projets du Fonds Belval.

c) Bâtiment administratif à Esch/Belval

Les bureaux en question sont prévus pour l'Administration de l'Environnement et l'Administration de la Gestion de l'eau avec leurs laboratoires, ainsi que pour le Fonds Belval et éventuellement d'autres administrations. Les travaux préparatoires ont déjà bien progressé, de sorte que le projet de loi devrait être prêt dans quelques mois.

Suite à une question ayant trait au côté esthétique des projets, il est précisé que la qualité architecturale des projets ne sera bien entendu pas négligée et que, par ailleurs, les concours comprendront des éléments d'urbanisme, mais, d'un autre côté, on voudrait également mettre davantage l'accent en matière de pondération des critères dans les concours sur des éléments tels que le prix et l'économicité, ainsi que les frais de fonctionnement et de gestion. Selon la Commission il faudra en tout cas éviter de créer des situations analogues à celles du Kirchberg, où le bâtiment de la philharmonie par exemple, qui est très réussi, n'est pas mis en valeur en raison des immeubles environnants et du manque d'espace. Le Ministre est d'accord pour veiller à obtenir une bonne qualité architecturale et urbanistique, mais à son avis il ne s'agit pas des seuls éléments importants. Il ne considère cependant pas le Kirchberg comme un mauvais exemple, l'aménagement du quartier évoqué n'étant pas encore terminé, alors qu'il faut éviter de porter un jugement sur un projet qui n'est pas encore achevé.

Le laboratoire vétérinaire et le laboratoire de médecine légale, pour lesquels il avait été question à un certain moment d'un autre site, seront probablement quand même installés près du laboratoire national de santé à Dudelange.

La Commission souligne l'importance d'une utilisation rationnelle de l'énergie dans les bâtiments, ce qui fait d'ailleurs l'objet d'une nouvelle réglementation pour les propriétaires privés, mais qui apparemment ne serait pas applicable au secteur public. Les responsables du Ministère informent la Commission que des standards spécifiques sont en train d'être élaborés, mais qu'en pratique cela n'a pas empêché de faire des efforts de rationalisation en ce qui concerne les projets déjà entamés.

Luxembourg, le 6 novembre 2006

Le Président,
Lucien CLEMENT

*

AVIS DE LA COMMISSION DES TRANSPORTS

(5.12.2006)

La Commission se compose de: M. Roland SCHREINER, Président; MM. Marc ANGEL, Félix BRAZ, Henri GRETHEN, Paul HELMINGER, Ali KAES, Jean-Pierre KOEPP, Roger NEGRI, Jean-Paul SCHAAF, Marc SPAUTZ et Michel WOLTER, Membres.

*

I. INTRODUCTION

Conformément à la nouvelle procédure concernant l'optimisation du suivi financier des grands projets d'infrastructure réalisés par l'Etat, la Commission des Transports a examiné en détail, au courant de sa réunion du 4 octobre 2006, la liste des avant-projets de loi à soumettre prochainement à l'aval de la Chambre des Députés. Les projets sous rubrique revêtent un caractère prioritaire, tout en s'inscrivant dans un concept global qui permet d'améliorer le développement des réseaux de transports luxembourgeois.

Le présent projet d'avis a été présenté aux membres de la Commission des Transports et approuvé au courant de la réunion du 5 décembre 2006.

*

II. UNE NOUVELLE PROCEDURE

Lors de sa réunion du 23 mai 2005, la Commission du Contrôle de l'exécution budgétaire et des Comptes a eu une entrevue avec Monsieur le Ministre des Travaux publics au sujet de propositions d'amélioration des procédures visant à éviter les dépassements budgétaires des grands projets d'infrastructure.

En date du 20 juin 2005, la Commission du Contrôle de l'exécution budgétaire et des Comptes a adopté la nouvelle procédure à suivre en matière de préparation et de présentation de nouveaux projets d'infrastructure. Cette procédure a été approuvée dans sa version définitive lors de la réunion du 3 avril 2006.

Au cours de la réunion du 6 février 2006, le Ministère des Transports avait exprimé sa volonté d'appliquer cette même procédure aux projets d'infrastructure ferroviaire. Une proposition écrite a été transmise à la Commission du Contrôle de l'exécution budgétaire et des Comptes par courrier le 28 juin 2006 (courrier électronique du 3 juillet 2006). Une nouvelle procédure à suivre en matière de préparation et de présentation de nouveaux projets d'infrastructure ferroviaire a été approuvée par la Commission du Contrôle de l'exécution budgétaire et des Comptes le 10 juillet 2006.

Par conséquent, la procédure suivante sera suivie à l'avenir:

1. Au 30 juin de l'année en cours au plus tard, le Ministère des Transports présente à la Commission des Transports de la Chambre des Députés une liste de projets prioritaires à construire à charge du Fonds du Rail au cours de l'exercice suivant, voire les exercices suivants, et susceptibles d'atteindre un coût d'au moins 7,5 millions d'euros, hors emprises. Le prix des projets figurant sur cette liste sert à donner un ordre de grandeur très approximatif de leur coût futur.
2. La Commission des Transports examine cette liste. Elle prépare un avis et un débat au sein de la Chambre des Députés en tenant compte des avis (écrits) des Commissions éventuellement concernées par certains projets (par exemple, de la Commission des Travaux publics dans le cas d'un projet d'investissement comportant à la fois un volet ferroviaire et un volet routier). Ce débat aura lieu chaque année au cours de la deuxième semaine d'octobre au plus tard.
3. Au cours du débat, la Chambre des Députés examine chaque projet de la liste et choisit les projets auxquels elle souhaite donner son accord de principe par voie de motion. La liste finale des projets approuvés figure dans la loi budgétaire dont le vote permettra au Ministère des Transports d'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, ainsi que du projet de loi.

4. Pour chaque projet, le Ministre des Transports déposera un projet de loi élaboré sur base d'un avant-projet détaillé.
5. Tout changement „important“ de programme survenant après le vote de la loi devra faire l'objet d'un nouvel examen par la Chambre des Députés.
6. Un nouveau projet de loi devra 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 les recettes et les dépenses de l'Etat pour l'exercice suivant.

*

III. LES TRAVAUX PARLEMENTAIRES

La Commission a examiné la liste des avant-projets de loi à soumettre à l'approbation de la Chambre des Députés au courant de sa réunion du 4 octobre 2006. Il y a lieu de retenir succinctement de la présentation les éléments suivants:

a) Nouvelle ligne ferroviaire entre Luxembourg et Esch-sur-Alzette

La nouvelle ligne ferroviaire entre Luxembourg et Esch-sur-Alzette vise une connexion directe entre la capitale du Grand-Duché de Luxembourg et le Bassin Minier et plus particulièrement la Ville d'Esch-sur-Alzette. A l'heure actuelle, l'itinéraire Luxembourg-Esch-sur-Alzette comporte un détour obligatoire via Bettembourg. La ligne prend son origine à la Gare de Luxembourg, quitte la jonction avec les lignes ferroviaires vers Pétange et Kleinbettingen aux abords de Cessange, croise l'autoroute A6 en se rapprochant du tracé existant de l'autoroute A4, pour longer cette dernière et dévier ensuite à hauteur de Foetz afin de rejoindre la ligne existante entre Schifflange et la Gare d'Esch-sur-Alzette.

b) Gare périphérique de Cessange

La réalisation de la nouvelle Gare périphérique de Cessange aux abords de la capitale est prévue au point de convergence des lignes vers Kleinbettingen et vers Pétange ainsi que de la nouvelle ligne Luxembourg-Esch-sur-Alzette. Elle constitue un élément-clef dans le concept retenu par le groupe de travail „Extension du réseau ferré dans la Ville de Luxembourg“ et permettra un accès direct par chemin de fer classique aux principales zones d'activités situées dans la périphérie de la Ville de Luxembourg. Le présent projet, dans le cadre duquel un projet d'architecte est à élaborer suite à l'affinement du Master Plan „Porte de Hollerich“, contient le bâtiment de la gare, l'espace public y afférent ainsi que tous les aménagements nécessaires pour garantir l'intermodalité au niveau de la gare périphérique.

c) Adaptations au niveau de la tête ouest de la Gare Centrale nécessaires dans le cadre des projets a) et b)

Afin d'assurer le fonctionnement de la Gare de Cessange, intégrant la convergence de la nouvelle ligne ferroviaire Luxembourg-Esch-sur-Alzette, de la ligne ferroviaire Luxembourg-Pétange mise à double voie, de la ligne ferroviaire existante Luxembourg-Kleinbettingen, du projet EUROCAP RAIL et du by-pass fret, il s'avère indispensable d'adapter la tête ouest de la Gare Centrale. La présente position reprend les frais des adaptations de l'équipement ferroviaire y nécessaire avant la mise en service des nouvelles infrastructures ferroviaires susmentionnées.

d) Nouvelle ligne ferroviaire entre Luxembourg et Bettembourg

La relation Luxembourg-Bettembourg représente l'épine dorsale du réseau ferroviaire luxembourgeois, assurant à la fois des liaisons internationales avec la France et au-delà, la connexion aux réseaux transeuropéens à grande vitesse, ainsi que les liaisons nationales de l'axe Bettembourg – Esch-sur-Alzette – Pétange et de l'antenne vers Dudelange/Volmerange. Ces capacités se voient dès lors fréquemment saturées.

Le présent projet vise le délestage de cette épine dorsale par la construction d'un nouveau tronçon de ligne à deux voies reliant directement Luxembourg à Bettembourg sur un tracé longeant le plus près

possible l'autoroute A3/E25 et se connectant au réseau ferroviaire existant au nord à la hauteur de l'échangeur autoroutier „Croix de Gasperich“ et au sud en amont de l'entrée nord en Gare de Bettembourg.

Du point de vue impact environnemental, la planification vise une réduction des interventions dans le milieu naturel se traduisant par une liaison en faisceau des corridors routiers et ferroviaires.

e) Gare périphérique de Howald

La nouvelle Gare périphérique de Howald est située aux abords de la capitale et constitue un élément-clef dans le concept retenu par le groupe de travail „Extension du réseau ferré dans la Ville de Luxembourg“. Ainsi permettra-t-elle un accès direct par chemin de fer classique aux principales zones d'activités situées dans la périphérie de la Ville de Luxembourg telle que p.ex. le quartier de la Cloche d'Or.

Le présent projet, dans le cadre duquel un projet d'architecte est à élaborer suite à l'affinement du Master Plan „Ban de Gasperich“, contient le bâtiment de la gare, l'espace public y afférent ainsi que tous les aménagements nécessaires pour garantir l'intermodalité au niveau de la gare périphérique.

f) Adaptations au niveau de la tête sud de la Gare Centrale nécessaires dans le cadre des projets d) et e)

Afin d'assurer le fonctionnement de la Gare de Howald, intégrant la jonction de la nouvelle ligne ferroviaire Luxembourg-Bettembourg, de la ligne ferroviaire existante Luxembourg-Bettembourg, du projet EUROCAP RAIL et du by-pass fret, il s'avère indispensable d'adapter la tête sud de la Gare Centrale. La présente position reprend les frais des adaptations de l'équipement ferroviaire y nécessaire avant la mise en service des infrastructures ferroviaires susmentionnées.

g) Installation d'un nouveau Poste Directeur pour la Gare Centrale

Au vu de la convergence des nouvelles infrastructures ferroviaires en Gare de Luxembourg (nouvelle ligne Luxembourg-Esch-sur-Alzette, nouvelle ligne Luxembourg-Bettembourg, mise à double voie de la ligne Luxembourg-Pétange, EUROCAP RAIL et by-pass fret) et étant donné que le Poste Directeur actuel en Gare de Luxembourg a atteint la limite de ses capacités d'intégration, il s'avère nécessaire d'aménager un nouveau Poste Directeur en Gare Centrale avant la mise en service des nouvelles infrastructures ferroviaires, afin d'assurer une gestion sécurisée du trafic ferroviaire.

h) Réaménagement de la Gare de Luxembourg

La création des nouvelles infrastructures ferroviaires (nouvelle ligne Luxembourg-Esch-sur-Alzette, nouvelle ligne Luxembourg-Bettembourg, mise à double voie de la ligne Luxembourg-Pétange, EUROCAP RAIL et by-pass fret) convergeant en Gare de Luxembourg ainsi que la mise en service de nouveaux concepts d'exploitation visant à raccorder le nouveau tracé Hamm-Aérogare-LUXEXPO aux lignes Luxembourg-Bettembourg, Luxembourg-Esch-sur-Alzette, Luxembourg-Pétange et Luxembourg-Kleinbettingen, voire de permettre des circulations ferroviaires directes entre le Nord et le Sud du pays sans interruption de charge en Gare de Luxembourg, nécessitent des adaptations importantes en Gare Centrale.

i) Extension du réseau ferré dans la Ville de Luxembourg

Le projet de tram léger à travers la Ville de Luxembourg a été proposé par le groupe de travail ad hoc, constitué par le Ministère des Transports, la Ville de Luxembourg, le Ministère des Travaux publics, l'Administration des Ponts et Chaussées, le Ministère de l'Intérieur, la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois ainsi que le Fonds d'Urbanisation et d'Aménagement du Plateau de Kirchberg. Le projet part sur base d'une analyse des données structurelles du projet BTB et procède à des estimations de potentialités de passagers à l'horizon 2020.

Ce projet a fait l'objet d'une motion de la Chambre des Députés en date du 6 avril 2006, et d'une résolution du conseil communal de la Ville de Luxembourg, adoptée le 27 mars 2006. Etant donné que

certaines options de tronçon sont encore ouvertes, les frais estimés y relatifs peuvent encore varier en fonction des tracés retenus.

j) Gare périphérique de Kirchberg (LUXEXPO)

Ce projet ne fait pas partie de la loi du 18 décembre 2003 modifiant la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire et portant sur le projet de raccordement ferroviaire de Kirchberg et de Findel.

Au vu des conclusions du groupe de travail „Extension du réseau ferré en Ville de Luxembourg“ visant l'introduction du tram léger en lieu et en place du tram-train et visant donc une séparation nette entre les deux systèmes d'exploitation train classique et tram léger, il s'avère nécessaire d'entamer l'étude de faisabilité d'une gare intermodale à la périphérie du plateau de Kirchberg (LUXEXPO).

k) Tunnel en direction d'Obercorn

Le projet a pour objet le prolongement de l'antenne ferroviaire entre Belval-Usines et Belvaux-Mairie sous forme d'un tunnel de raccordement passant en dessous de la localité de Belvaux en direction d'Obercorn en vue de délester la localité de Belvaux du trafic rail. Ce projet permet de desservir adéquatement le site de Belval-Ouest et apporte une nette amélioration de la qualité de vie des habitants de Belvaux grâce à l'abandon concomitant du tracé dit “Balkan”, permettant ainsi d'affiner les réflexions sur une urbanisation éventuelle des terrains ainsi libérés.

D'un point de vue financier, il faut relever que le tracé de voie ferrée actuel nécessiterait prochainement un renouvellement complet et coûteux des infrastructures ferroviaires en raison de leurs âge et usure avancés.

l) Optimisation ligne Kleinbettingen (projet EUROCAP RAIL)

Le projet EUROCAP RAIL vise l'interconnexion ferroviaire des trois villes sièges européennes, c.-à-d. Bruxelles, Luxembourg et Strasbourg. L'intérêt du côté luxembourgeois consiste avant tout dans l'amélioration de la ligne vers Bruxelles en vue d'une offre de qualité performante, dont l'exploitation actuelle présente de nombreux inconvénients. Ainsi le projet prévoit-il entre autres des redressements de courbe permettant un relèvement de la vitesse.

m) Gare de Differdange/Renouvellement et modernisation des installations fixes

Au courant des années à venir une partie importante des installations fixes de la gare devra être renouvelée en raison des états vétustes et obsolètes des équipements fixes. Les derniers renouvellements importants datent des années 1950 et 1960.

Il s'agit principalement des installations suivantes:

- le poste de signalisation;
- la plupart des appareils de voie et des voies;
- les équipements de télécommunication;
- les installations de traction électrique.

Le projet comprend pour l'essentiel les travaux suivants:

- le renouvellement de voie et d'appareils de voie;
- les adaptations des infrastructures en relation avec les nouveaux plans de voie;
- l'intégration des installations de sécurité dans le Poste Directeur de Pétange;
- la modernisation des installations de télécommunication;
- l'adaptation et la modernisation des installations de traction électrique.

n) Gare de Luxembourg/Reconstruction d'un passage supérieur (rue d'Alsace)

Le passage supérieur qui enjambe dans le secteur ouest de la Gare de Luxembourg les voies ferrées des lignes de Luxembourg à Kleinbettingen (au point kilométrique 0,858) et de Pétange à Luxembourg livre passage à la rue d'Alsace.

Cet ouvrage a été construit en 1903 dans le cadre de la suppression d'un ancien passage à niveau suite au raccordement de la ligne en provenance de Pétange à la Gare de Luxembourg et à l'extension de sa zone marchandise. De ce fait l'ouvrage fait aujourd'hui encore partie de l'infrastructure ferroviaire.

Depuis sa construction, les tabliers métalliques ont à plusieurs reprises fait l'objet de travaux d'entretien et de renforcement et ont même subi en 1945 d'importantes réparations en raison de dommages de guerre.

Suite à une augmentation croissante du nombre des circulations qui empruntent l'ouvrage ainsi que de la surcharge des véhicules, les tabliers métalliques ont fait apparaître ces dernières années des désordres de plus en plus alarmants. Une expertise réalisée par un bureau de contrôle a confirmé l'état de vétusté avancé de l'ouvrage et a préconisé son remplacement à très brève échéance.

Suite à un appel d'offres, un bureau d'études a été chargé de définir l'aspect et la structure d'un nouvel ouvrage situé à l'emplacement du pont actuel et enjambant l'entièreté du faisceau ferroviaire sans appui intermédiaire.

Les CFL ont entamé des pourparlers avec la Ville de Luxembourg en ce qui concerne l'intégration urbanistique et la destinée future de l'ouvrage.

o) Ligne du Nord/Reconstruction d'un pont-rivière (Ettelbrück)

Le pont-rivière situé au point kilométrique 46,930 de la ligne du Nord a été construit en 1860 et a subi d'importantes transformations en 1884 et 1900 (reconstruction partielle des piles et culées avec remplacement de certains tabliers métalliques). Il enjambe le cours d'eau de l'Alzette sur le territoire de la commune d'Ettelbrück et comporte douze tabliers métalliques (4 fois 3 tabliers), dont neuf supportent des voies ferrées.

*

IV. CONCLUSION

La Commission des Transports n'a pas formulé d'observations quant à l'un ou l'autre projet en particulier. Elle a pris note que les projets sous rubrique représentent, ensemble avec les projets d'investissement déjà autorisés par une loi spéciale, la mise en œuvre d'un plan général. Ce plan suit les grandes orientations proposées par le concept IVL (Integratives Verkehrs- und Landesentwicklungskonzept) et devra contribuer à la réalisation de nos objectifs dans le cadre de la lutte contre le changement climatique. La Commission des Transports approuve l'ensemble des projets d'infrastructure ferroviaire présentés ci-dessus.

Luxembourg, le 5 décembre 2006

Le Président,
Roland SCHREINER

