

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

\*\*\*

### **PAPIER DE DISCUSSION (27/11/2025)**

La Commission de la Mobilité et des Travaux publics se compose de : Mme Corinne CAHEN, Présidente-Rapporteur ; Mme Francine CLOSENER, M. Yves CRUCHTEN, Mme Claire DELCOURT, M. Emile EICHER, M. Félix EISCHEN, M. Fernand ETGEN, M. Paul GALLES, M. Marc GOERGEN, M. Gusty GRAAS, M. Michel LEMAIRE, M. Marc LIES, Mme Mandy MINELLA, M. Meris SEHOVIC, M. Charles 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 avait 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 euros. Porté à 10 millions euros en 2009, ce seuil a été augmenté à 30 millions euros en 2024.

Chaque année, une liste de 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 de l'Exécution budgétaire doit quant à elle garantir le suivi financier de chaque projet dépassant le coût de 30 millions euros et une loi spéciale de financement devra être votée pour tout projet dépassant les 60 millions euros.

Finalement, il a été convenu que les projets dont l'estimation de prix se situe entre 15 et 30 millions euros seraient présentés à la Commission de la Mobilité et des Travaux publics. Ils ne devront plus être soumis pour approbation à la Chambre des Députés. Par conséquent, les projets concernés ne figurent pas dans la motion introduisant la liste annuelle des grands projets d'infrastructure, mais sont néanmoins énumérés et détaillés dans ce rapport<sup>1</sup>.

### **II. TRAVAUX PARLEMENTAIRES**

#### **A) Fonds du rail**

##### ***1) Ligne de Ettelbruck à Diekirch – Réaménagement de la Gare de Diekirch***

En vue d'une augmentation de la cadence des trains sur la ligne de Ettelbruck à Diekirch, la gare de Diekirch devra être préparée pour adapter ses capacités.

Les travaux prévus comprennent, entre autres, la reconstruction du quai à voyageurs existant ainsi que la construction d'un nouveau quai. La construction d'un souterrain vise à soutenir la

---

<sup>1</sup> À noter que M. Marc Goergen (Piraten) exprime son désaccord avec le projet « 14) « OA 7113 – Pôle d'échange Pontpierre » », sous le point « C) Administration des ponts et chaussées – Fonds des Routes ».

mobilité active. Pour le confort des voyageurs, divers équipements et de nouveaux abris seront installés sur les quais et un système d'information sera mis en place.

Sont également prévus :

- l'aménagement de nouvelles plateformes ferroviaires ;
- le réaménagement du plan des voies avec renouvellement des installations de traction électrique et de signalisation ;
- le réaménagement du passage à niveau PN111d ;
- la reconstruction de la gare routière ;
- l'aménagement des surfaces publiques.



L'estimation des coûts basée sur des études préliminaires s'élève à 25 000 000 euros.

## **2) Ligne de Luxembourg à Wasserbillig - Renouvellement des voies entre Roodt/Syre et Wecker**

Le projet prévoit un renouvellement des voies sur une longueur d'environ 13,5 kilomètres. Les travaux prévoient le remplacement des traverses et des rails, le renouvellement des passages à niveau, le remplacement de caniveaux et de regards, le renouvellement de traversées et de pistes et la stabilisation ponctuelle de talus.

Au moment de l'inscription au programme d'investissement en 2024, les coûts étaient estimés à 13 000 000 euros. À la suite d'une augmentation de l'envergure des travaux sur les passages à niveau, de l'envergure de la remise en état des pistes et la stabilisation des talus et en raison d'une hausse des prix de la construction, les nouveaux coûts estimés s'élèvent à 17 000 000 euros.

## **3) Ligne de Luxembourg à Kleinbettingen – Renouvellement des réseaux d'assainissement et réaménagement des pistes et traces de caniveaux**

Il est prévu d'effectuer le renouvellement des réseaux d'assainissement et le réaménagement de pistes et traces de caniveaux à câbles de la ligne entre Luxembourg et Kleinbettingen.



Pour la réalisation de ce projet, des études d'ingénieurs sont nécessaires ainsi que des études géotechniques, hydrauliques et de caractérisation de déchets inertes. De plus, des travaux de génie civil relatifs au renouvellement du réseau de drainage et des aqueducs sont nécessaires. Un dernier point prévoit la réfection ou création de pistes réglementaires avec caniveaux à câbles intégrés.

Les coûts de ce projet sont estimés à 26 000 000 euros.

## **4) Pôle d'échanges Erpeldange-sur-Sûre**

La construction d'un pôle d'échanges à Erpeldange-sur-Sûre est prévue dans le PNM 2035. Ce pôle d'échanges se situera au point de contact de l'antenne ferroviaire de Diekirch avec la B7 et l'axe central de la Nordstad. L'arrêt sera desservi par quatre trains par heure et par direction ainsi que par tous les bus locaux et régionaux qui traverseront la Nordstad.

Les travaux prévus comprennent :

- la construction d'un arrêt ferroviaire ;
- la construction d'un bâtiment P+R ;

- la construction d'une gare routière.

Les coûts pour ce projet n'ont pas encore été estimés. Cependant, il est prévu qu'ils dépassent 30 000 000 euros.

### **5) Ligne de Luxembourg à Wasserbillig - Mise à double voie du tronçon de ligne entre Sandweiler-Contern et Oetrange**



Le projet entend réaliser le dernier tronçon de mise à double voie sur la ligne ferroviaire Luxembourg-Wasserbillig tel que prévu dans le PNM 2035.

En se basant sur des études préliminaires, les coûts de ce projet sont estimés entre 130 000 000 et 160 000 000 euros.

### **6) Modernisation de la Gare d'Oetrange**

Afin de moderniser et de mettre en conformité les infrastructures voyageurs en Gare d'Oetrange, il est prévu de construire deux quais pour voyageurs (250 m de long, 55 cm de haut) ainsi qu'un passage souterrain et une passerelle piétonne. Il est également prévu de réaménager le parvis de la gare, de construire un parking avec 100 places et de remettre en état un bâtiment adjacent.

Pour assurer le transport de fret, le plan des voies sera réaménagé, permettant la construction d'une voie de fret de plus de 750 mètres.



Basés sur des études préliminaires, les coûts sont estimés entre 130 000 000 et 150 000 000 euros.

### **7) Gare de Troivierges – Réaménagement des infrastructures ferroviaires et voyageurs**

L'objectif de ce projet est la mise en conformité des infrastructures ferroviaires et voyageurs en gare de Troisvierges. Plusieurs travaux sont prévus sur plusieurs lots, notamment la construction d'une nouvelle gare ferroviaire, l'adaptation des infrastructures aux besoins du service Maintenance Infrastructure (MI) avec un nouveau bâtiment. Au niveau du tracé, il est prévu de créer deux nouvelles voies de sortie au nord de la gare avec un nouveau tunnel et l'élargissement du gabarit intérieur du tunnel existant.



Les coûts estimés sont basés sur une étude de faisabilité et s'élèvent à 210 000 000 euros.

### **8) Ligne de Bettembourg à Volmerange-les-Mines**



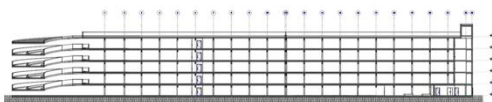
Le projet prévoit, d'une part, la suppression du passage à niveau N°102d à Dudelange et, d'autre part, la modernisation et l'adaptation de l'arrêt ferroviaire Dudelange-Burange aux besoins des personnes à mobilité réduite.

Les travaux envisagés incluent :

- la construction d'une route de compensation pour le trafic individuel motorisé et la mobilité active ;
- l'aménagement d'un souterrain pour la mobilité active au droit du passage à niveau existant ;
- la construction des quais à voyageurs (250 m de long ; 55 cm de haut) ;
- l'aménagement d'une voie de croisement (1 150 m) ;
- la construction d'un passage supérieur pour la mobilité active.

Des études préliminaires ont estimé les coûts entre 50 000 000 et 60 000 000 euros.

### **9) Point d'arrêt de Bascharage-Sanem – Aménagement d'un bâtiment P&R**

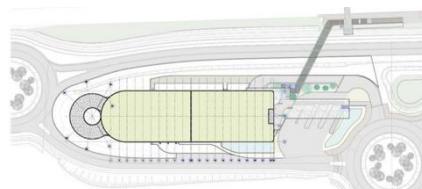


Ce projet remplace le projet « Point d'arrêt Bascharage-Sanem – Aménagement d'un nouveau bâtiment P&R » pour lequel la Chambre des Députés avait donné son accord de principe par voie de motion

lors de la séance du 6 décembre 2017 (Motion 2017/54).

Il prévoit la construction d'un bâtiment P&R au point d'arrêt Bascharage-Sanem en vue d'améliorer l'offre des services aux clients et d'augmenter la capacité de stationnement.

Les travaux prévoient la construction d'un bâtiment P&R de 460 places, le prolongement du souterrain existant en dessous du contournement projeté jusqu'à l'emprise du P&R et l'aménagement des accès, de la gare routière et des alentours.



Les coûts estimés du projet s'élèvent à 52 000 000 euros.

## **B. Administration des bâtiments publics**

### **Fonds d'investissements publics administratifs (> 30 millions euros)**

#### **1) Police et bâtiment administratif à Esch-Raemerich**



Le projet envisage la construction d'un immeuble pouvant accueillir la Police et plusieurs administrations étatiques. Pour des raisons de sécurité, la Police se situera dans une partie distincte du bâtiment.

La partie Police prévoit la création d'une Direction régionale avec un commissariat de Police à trois roulements, un service judiciaire décentralisé, un service de police de la route, un service de polices spéciales, un poste de commandement, une fourrière régionale administrative ainsi que des parkings intérieurs et extérieurs.

Pour la partie des administrations, il est prévu d'aménager des surfaces de bureaux pour environ 500 postes de travail.

Le site du bâtiment est devenu disponible après la construction de la liaison Micheville et la déviation de l'autoroute A4, qui se situe à proximité du rond-point Raemerich. Avec une surface de 220 ares, le site est bordé, d'un côté, par l'autoroute, le bassin de rétention et la route qui relie le rond-point à l'échangeur. De l'autre côté, se situent le Centre National de Formation Professionnelle Continue (CNFPC) et le futur parking à étages du « Südspidol ».

(Surface brute : environ 35 000 m<sup>2</sup> ; volume brut : environ 150 000 m<sup>3</sup>)

## **2) Bâtiment administratif à Verlorenkost**



L'implantation de ce bâtiment est prévue sur la pointe ouest du site « Verlorenkost » à Bonnevoie-Nord.

Il est envisagé de construire un immeuble administratif qui répond à la demande d'extension de la Cité judiciaire. Suite au projet de loi n° 8299 sur l'organisation judiciaire, cette extension est devenue urgente. Des études volumétriques seront réalisées afin de pouvoir établir un programme de construction.

(Surface du terrain : environ 16 ares)

## **3) Centre national sportif et culturel à Luxembourg – Rénovation**

Le centre national sportif et culturel, dit Coque, se situe sur le plateau du Kirchberg. Le centre aquatique a été inauguré en 1982 et le centre des salles en 2002. Étant donné l'âge de l'infrastructure, le projet prévoit une rénovation complète du bâtiment.

Le programme prévoit notamment :

- la mise en conformité générale de la sécurité du bâtiment ;
- l'amélioration de l'accessibilité en conformité avec la législation en la matière ;
- un assainissement énergétique du complexe ;
- la remise en état des conduites d'eau galvanisées ;
- une modernisation de l'éclairage et l'installation d'un réseau RENITA ;
- le remplacement du carrelage des zones aquatiques et l'adaptation des goulottes de drainage ;
- la rénovation de l'hôtel ;
- l'aménagement des alentours en un espace multifonctionnel dédié à diverses activités sportives et de loisirs.



(Surface brute : environ 86 120 m<sup>2</sup> ; volume brut : environ 494 271 m<sup>3</sup> ; surface du terrain : environ 6 ares)

## **4) Bâtiment administratif et social à Luxembourg**



L'Abrigado se situe actuellement dans une structure d'accueil préfabriquée et provisoire mise à disposition par la Ville de Luxembourg. Il est prévu de remplacer cette structure par une construction modulaire temporaire sur le même site. Ceci permettra de libérer une partie du terrain et offrira la possibilité de valoriser le terrain par une construction définitive.



Dans ce contexte, il est prévu la construction d'un immeuble administratif ainsi que d'une structure définitive « Abrigado » avec surfaces connexes et des bureaux pour le secteur social.

La structure définitive de l'Abrigado comprendra :

- une structure de jour ;
- un service médical ;
- un accueil de nuit ;
- une administration ;
- des espaces communs.

(Surface du terrain : environ 58 ares)

### **Fonds d'investissements publics scolaires (> 30 millions euros)**

#### **1) Lycée Nic Biever à Dudelange – Rénovation et extension du bâtiment « Wolkeschdall »**

Le projet vise en premier lieu à rénover le bâtiment Wolkeschdall, faisant partie de l'infrastructure scolaire du Lycée Nic Biever à Dudelange. Le bâtiment date des années 1950 et présente actuellement des problèmes structurels et thermiques, compromettant la stabilité et permettant des infiltrations d'eau. De plus, la capacité actuelle du bâtiment ne permet plus de répondre aux besoins du lycée, ce qui rend une extension nécessaire.

Le programme prévoit l'ajout des structures suivantes :

- 12 salles de classe ;
- 8 salles informatiques avec 1 bureau informatique ;
- 3 bureaux pour le SePas ;
- 1 parloir pour la direction ;
- 1 salle Makerspace ;
- 1 point de vente restauration scolaire.



(Surface du terrain : 370 ares)

#### **2) Lycée Robert Schuman à Luxembourg**



Le Lycée Robert Schuman au Limpertsberg se compose de trois bâtiments : l'ancien bâtiment qui date de 1926, le nouveau bâtiment qui fût construit vers 1980 et une annexe abritant la bibliothèque et la cantine qui date de 2000.

Des problèmes statiques ont été constatés au niveau de certaines dalles de l'ancien bâtiment. Par conséquent, un projet de rénovation de grande envergure s'impose. Des mesures d'assainissement énergétiques telles que l'isolation intérieure des murs extérieurs seront également intégrées dans ce projet.

Dans le cadre du projet prévu, les 27 salles de classe existantes, les 12 salles spéciales, l'administration, la salle des fêtes et le gymnase seront rénovés.

(Surface brute : environ 11 400 m<sup>2</sup> ; volume brut : environ 41 500 m<sup>3</sup> ; surface du terrain : environ 2 ares)

## **Fonds d'investissements publics administratifs (15-30 millions euros)**

### **1) Centre « A Possen » à Bech-Kleinmacher – Rénovation**



Le centre « A Possen » se situe dans une zone mixte villageoise à Bech-Kleinmacher. Il se compose d'un musée et d'un restaurant.

Le projet vise à rénover le musée et le restaurant afin de résoudre des problèmes de stabilité, de sécurité et d'accessibilité. Il comprend une rénovation structurelle et énergétique ainsi qu'un réaménagement des espaces intérieurs, de la muséographie et de la scénographie. L'objectif de ce projet est de créer un lieu culturel contemporain, inclusif et durable qui respecte la valeur du patrimoine culturel.

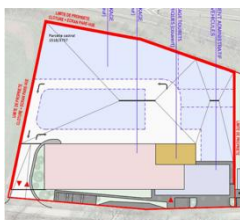
Le programme de construction comprend :

- l'administration ;
- un espace d'exposition ;
- des ateliers et des archives ;
- un restaurant ;
- un gîte ;
- des locaux techniques



(Surface brute : environ 1 515 m<sup>2</sup> ; volume brut : environ 4 545 m<sup>3</sup> ; surface du terrain : environ 11 ares)

### **2) Administration des ponts et chaussées à Grevenmacher – Dépôt pour le service électromécanique et l'éclairage public – Nouvelle construction**



Le projet prévoit la construction d'un nouveau dépôt avec des halls de stockage, une zone administrative et un parking pour les besoins du Magasin Central du Service électro-mécanique et l'équipe de l'éclairage public de l'Administration des ponts et chaussées, actuellement situé à Rosport.

Plus précisément, le programme de construction comprend :

- des ateliers ;
- un magasin pour le service électromécanique et de l'éclairage public ;
- des bureaux pour l'ensemble des artisans ;
- des sanitaires et commodités pour les artisans permanents sur site avec vestiaires, douches et sanitaires ;
- des zones de stockages extérieures et intérieures sécurisées ;
- un garage pour les véhicules du service (4 emplacements) ;
- des emplacements extérieurs de parking (11 places dont 1 PMR).

(Surface brute : environ 4 300 m<sup>2</sup> ; volume brut : environ 21 700 m<sup>3</sup> ; surface du terrain : environ 106 ares)

### **3) Maison de Luxembourg à Bruxelles – Chancellerie**





Depuis le début des années 2000, la Maison du Luxembourg est le siège de l'Ambassade – Chancellerie et de la Représentation permanente du Ministère des Affaires étrangères du Luxembourg à Bruxelles.

Les installations techniques du bâtiment sont en fin de vie et les fenêtres ainsi que la façade ne correspondent plus aux standards actuels. Il en est de même pour les espaces de travail et l'aménagement des bureaux.

Le programme de rénovation prévoit une remise à niveau complète des installations techniques, notamment :

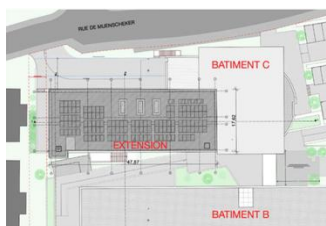
- des systèmes de ventilation ;
- des réseaux et tableaux électriques ;
- des réseaux d'eau potable et d'évacuation sanitaire.

La réfection de la façade et des châssis de fenêtres tout comme un réaménagement des espaces de travail, des bureaux et des salles de réunions sont également prévus.

(Surface à rénover : environ 10 500 m<sup>2</sup> ; volume à rénover : environ 34 700 m<sup>3</sup>)

### **Fonds d'investissements publics scolaires (15-30 millions euros)**

#### **1) Maacher Lycée – Extension**



Le projet prévoit une extension du bâtiment existant, devenue nécessaire suite au développement démographique scolaire dans la région et au succès croissant du lycée. Actuellement, des capacités supplémentaires sont déjà mises à disposition de manière provisoire moyennant deux structures modulaires sur le site secondaire du lycée.

Afin de répondre aux besoins, le plan de construction comprend :

- 13 salles de classe supplémentaires ;
- l'agrandissement de l'espace cantine existant pour accueillir les nouveaux élèves à l'emplacement initial de la bibliothèque ;
- le déplacement de la bibliothèque dans l'extension ;
- le maintien du parking existant.

(Surface brute : environ 2 600 m<sup>2</sup> ; volume brut : environ 13 000 m<sup>3</sup> ; surface du terrain : environ 160 ares)

#### **2) Internat Lycée Edward Steichen à Clervaux**

Le projet prévoit la construction d'un internat pour les besoins du Lycée Edward Steichen à Clervaux avec une structure d'accueil pour 24 à 32 jeunes répartis en 3 à 4 groupes de 8 jeunes.

Le terrain devra se situer près de l'enceinte du lycée dans la commune de Clervaux et plusieurs sites potentiels sont à l'étude.

Le programme de construction prévoit :

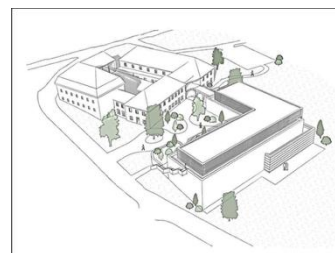
- 3 à 4 espaces de logement, comprenant chacun 8 chambres individuelles avec espace sanitaire, dont 1 PMR, 1 chambre pour éducateurs avec salle de bains ;
- des espaces communs comme une salle à manger, une salle multifonctionnelle et un « learning space » ;
- un espace administratif qui comprend un bureau de responsable, un bureau pour éducateurs, une salle de réunion, un bureau de psychologue, des sanitaires et des archives ;
- des espaces techniques comme une buanderie et des stockages ;
- des espaces extérieurs comme un abri de vélo, une aire de jeux et un terrain multisport.



### **Fonds d'investissements publics sanitaires et sociaux (15-30 millions euros)**

#### **1) Foyer Eisleker Heem à Lullange – extension**

Le Foyer Eisleker Heem se trouve au centre du village de Lullange. Le projet prévoit une extension du foyer existant, reliée au bâtiment existant par une passerelle couverte. Le nouveau bâtiment est construit de manière à créer entre les deux corps de bâtiments une cour centrale, assurant la liaison entre les deux parties du site tout en préservant une certaine distance entre les bâtiments en raison des fonctions indépendantes de chaque unité.



Le programme prévoit de créer un foyer de jour avec un services d'activités pour 20 personnes, un hébergement avec encadrement 24h/24 à 2 unités et un hébergement semi-autonome composé de 8 studios individuels.

Surface brute : environ 2 300 m<sup>2</sup>, volume brut : environ 9 300 m<sup>3</sup> ; surface du terrain : environ 20 ares.

#### **2) Structure de filtrage des ressortissants de pays tiers**

Dans le cadre du nouveau Pacte européen pour la migration et l'asile, chaque État membre doit être doté d'une structure de filtrage « screening » pour des ressortissants de pays tiers (RPT).

Dans ce contexte, le projet vise à mettre en place, d'une part, un hébergement temporaire pour ressortissants de pays tiers et, d'autre part, des espaces administratifs pour les contrôles du filtrage comprenant :

- des espaces d'accueil ;
- des salles de visite ;
- des espaces sanitaires ;
- des salles pour les contrôles ;
- des salles pour les entretiens menés par la Police ;
- une salle pour la collecte et l'enseignement de données biométriques ;
- des parloirs pour la gestion des cas spécifiques ;

- des bureaux pour agents ;
- des salles de réunion ;
- des places de stationnement.

Un site pour l'implantation de la structure de filtrage n'a pas encore été défini.

#### **Art. 45.14.72.013**

##### **1) *European Convention Center Luxembourg – Modernisation des installations techniques***



L'« European Convention Center Luxembourg » (ECCL), situé au Plateau du Kirchberg, accueille des manifestations et conférences ainsi que les réunions des Conseils des Ministres au Luxembourg. Il comprend une douzaine de salles de réunion entièrement équipées avec des systèmes audiovisuels.

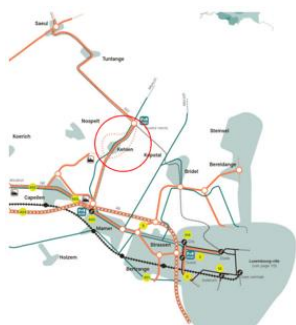
Le Centre est en service depuis 2010 et, en vue de la présidence du Luxembourg du Conseil en 2029, une modernisation complète des systèmes audiovisuels s'impose. Une partie des installations électriques et HVAC devront également être remplacées et une modernisation du parachèvement et du mobilier est également prévue.

Ces travaux répondent aux exigences du Conseil des Ministres, visant à anticiper tout incident ou dysfonctionnement susceptible de perturber le bon déroulement des réunions du Conseil.

(Surface à rénover : environ 30 000 m<sup>2</sup>)

## **C) Administration des ponts et chaussées - Fonds des Routes**

### **1) Contournement de proximité Kehlen**



Le corridor de la N12, qui s'étend dans la région à l'ouest du lac de la Haute-Sûre jusqu'à la vallée de Mamer, a été défini comme une des régions à étudier plus en détail concernant les défis de la mobilité future dans le cadre du PNM 2035. La route nationale N12 en constitue l'axe principal de transport vers la Ville de Luxembourg. Au sud, une étude régionale du PNM 2035 devra trouver une réponse cohérente à plusieurs défis, notamment autour de la localité de Kehlen.

Le contournement est raccordé à chaque route qu'il croise. Il fait ainsi office de route non seulement pour « les autres » qui sont de transit, mais également pour les résidents de la localité qui souhaitent se rendre dans un quartier voisin. Ce contournement permettra un apaisement permanent du centre de la localité, favorisant ainsi l'usage de la mobilité douce et, par la réduction du trafic motorisé, la mobilité active.

Le projet contribuera aux objectifs suivants :

- la restructuration du réseau routier autour de Kehlen qui permettra un délestage du trafic en évitant le trafic parasite de poids lourds venant de l'A7 et un trafic routier supplémentaire dans la traversée de Keispelt/Meispelt ;
- un guidage du trafic « radial » de provenance N12 <-> Luxembourg-Ville vers l'A6 et les P+R projetés à l'approche de la ville ;
- une restructuration du réseau routier autour de Kopstal/Bridel, visant à réduire le trafic transitaire à destination de Luxembourg-Ville, Strassen, Bereldange, ainsi qu'une amélioration de la circulation des bus entre Quatre-Vents, Kopstal et Rollingergrund ;
- le guidage conséquent et direct vers l'A6 renforcée sur les échangeurs Windhof, Mamer/Capellen et Bridel.

Les coûts y afférents sont estimés supérieurs à 30 000 000 euros.

### **2) Déviation de la N7 Hoscheid-Dickt/Hosingen**



Dans le cadre de la décision du Conseil de gouvernement de prioriser la sécurité routière sur la N7, et de ne pas retarder les projets actuels, mais de les optimiser, la nécessité de contourner la localité de Hoscheid-Dickt fut reconnue. Le tronçon entre Hoscheid-Dickt et Hosingen étant un des plus chargés, un projet routier pourrait constituer un atout pour fluidifier le trafic et serait un avantage majeur en termes de planification de mobilité.

Le délestage du centre de localité présente plusieurs atouts pour les riverains, une meilleure sécurité à l'intérieur de la localité, une qualité de vie améliorée par moins de trafic et moins de bruit. Le tronçon concerné par la déviation de la N7 serait d'environ 2,7km.

Les coûts pour ce projet sont estimés être supérieurs à 30 000 000 euros.

### **3) OA 7012 – Pôle d'échange Echternach**

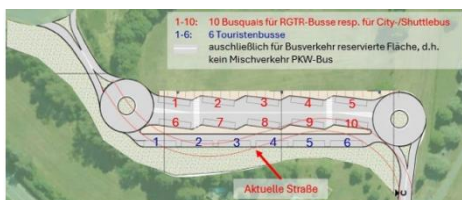
Dans le cadre de la valorisation de la ville d'Echternach, un concept de mobilité a été élaboré, prévoyant une adaptation aux contraintes de l'intermodalité. De cette manière, plusieurs modes de transport pourront être enchainés et reliés via des pôles de mobilité multimodaux, incluant notamment des structures P+R. Une nouvelle zone d'activités économiques dite « Schmatzoacht » est également prévue proche de la zone d'activités économiques « Henri Tudor », permettant d'accueillir différentes sociétés et entreprises.

Un pôle d'échanges sera aménagé pour établir une jonction par les transports publics entre la ville d'Echternach, ses périphéries et les zones d'activités.



Le projet du pôle de mobilité se divise en quatre volets principaux :

- l'aménagement d'une gare routière avec 10 arrêts/quais de bus et 6 quais d'attente ;
- l'aménagement d'un pôle d'échanges et d'un parking public intégré dans l'application « P+R CFL » avec une capacité d'environ 400 emplacements ;
- l'aménagement d'un parking non public avec une capacité d'environ 1 200 emplacements, incluant deux passerelles reliant le pôle d'échanges avec la Z.A.E « Schmatzoacht » ;
- la construction d'un bâtiment administratif.



La réalisation du pôle d'échanges se fera en plusieurs phases successives dont la première constitue la construction de la gare routière.

Les autres volets seront réalisés à la suite de la gare routière et suivant une chronologie établie dans le cadre d'un masterplan global, élaboré en étroite collaboration

avec les différents acteurs concernés. Le défi architectural consiste à intégrer ce pôle d'échanges dans l'environnement existant, vu la présence à proximité d'une chapelle et d'une zone résidentielle existante et sujet à être potentiellement étendue.

Les coûts relatifs au projet sont estimés supérieurs à 30 000 000 d'euros.

#### 4) OA 7018 – Pôle d'échange et P&R Midfield/Luxembourg-Sud

Le plan national de mobilité PNM2035 prévoit la possibilité d'enchaîner plusieurs modes de transport, autrement dit l'intermodalité, qui revêtera 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. Ils seront dès lors reliés via des pôles d'échanges multimodaux, permettant un rabattement sur le train, les lignes de bus ou encore le tram.

Entre le quartier de la Cloche d'Or au Ban de Gasperich et la rue des Scillas, l'opportunité se propose de développer les surfaces situées entre les voies ferrées et l'autoroute A3, nommées Midfield. Situé à proximité du pôle d'échange multimodal de Howald, cette zone pourra profiter de façon optimale de l'arrivée du tram et du développement multimodal des réseaux de transports. La planification des infrastructures et du quartier sera guidée par un esprit intégratif, cohérent et coordonné. Dès lors, la conception des infrastructures est poursuivie dans la philosophie du PNM2035, en se basant





sur les éléments déjà programmés ou réalisés, dont la fonction servira davantage à la nouvelle cohérence d'ensemble. Un nouveau P&R souterrain remplacera le P&R du centre douanier existant et complètera l'offre multimodale du pôle d'échange Howald en permettant aux usagers le rabattement sur le train, le bus ou encore le tram. Différentes options seront à étudier.

Les coûts estimés relatifs à ce projet seront supérieurs à 30 000 000 euros.

### **5) N11 - Réaménagement de l'échangeur à Gonderange**

L'objectif du projet est de réaménager l'échangeur à Gonderange de manière à relier et sécuriser les flux piétons du côté Nord et Sud de Gonderange, sans interrompre la fluidité de la N11. La route nationale sera abaissée et un passage à dénivelé séparera les flux en conflit. Le passage sera composé d'une partie médiane en tranchée couverte complétée au Nord et au Sud par des trémies. Au-dessus de la tranchée couverte, il est prévu d'aménager un giratoire qui reprend les bretelles ralliant la route nationale et qui distribue les flux soit vers la rue du Village du côté Sud, soit vers le côté Nord de la route nationale. La continuité des flux piétons est assurée en reliant les trottoirs dans la zone avec des passages piétons au niveau du giratoire.



Une piste cyclable longeant le haut de la trémie est également prévue. Elle peut être raccordée à un projet ultérieur longeant la N11 en direction de Junglinster. Par ailleurs, l'arrêt de bus « Stohlbuer » qui se situe sur la N11E au niveau de la jonction N11E-rue Stohlbour sera

déplacé et réalisé en encoche en vue d'éviter de potentielles remontées de files vers le giratoire projeté et la voie d'insertion de la bretelle sur la route nationale.

Le projet présente 4 variantes :

- La variante 1 représente la variante de base à partir de laquelle découlent les variantes 2, 3 et 4 qui seront développées par la suite. Le niveau d'implantation du giratoire correspond au niveau existant de la route nationale. Ceci permet de se raccorder à la rue du Village et aux bretelles d'une façon similaire à la situation existante. Le principe précité induit des caractéristiques géométriques relatives au profil en long de la route nationale qui ne permettent qu'une vitesse maximale autorisée de 50 km/h.
- La variante 2 apporte des changements mineurs au niveau de la vue en plan, avec l'ouverture de la route de Luxembourg vers la N11 au droit de l'aire de rebroussement marquant actuellement la fin de cette impasse. Les différences principales par rapport à la variante 1 se trouvent au niveau du profil en long.
- La troisième variante prévoit de relever le niveau du giratoire. Ceci permet de modifier le profil en long de la route nationale d'une manière plus conséquente et de prévoir ainsi des rayons verticaux et des pentes en adéquation avec une vitesse de 70km/h.
- La variante 4 reprend le niveau d'implantation du giratoire défini pour la variante 3. La géométrie de la N11 reste inchangée par rapport à la variante précédente. Le raccord de la rue du Village (N11D) est désaxé par rapport à la variante précédente et la rue ne suit plus le trottoir existant.

Le coût d'investissement de ce projet est estimé être inférieur à 30 000 000 d'euros.



## **6) CR106 Kleinbettingen - Suppression PN85**

Les passages à niveau représentent un risque considérable pour tous les usagers de la route, avec des conséquences généralement désastreuses en cas d'accident. C'est pourquoi ils doivent être supprimés dans la mesure du possible. Voici pourquoi le démantèlement du passage à niveau PN85 à Kleinbettingen a été étudié par la Division de la Voirie de Luxembourg de l'Administration des ponts et chaussées.



D'un point de vue géographique du trafic et de l'urbanisme, la construction de l'ouvrage de croisement à niveau ne fonctionne qu'en dehors de la localité. Il en résulterait également une réduction significative du volume de trafic à Kleinbettingen en raison de la déviation qui en découle de la part significative de trafic de transit indiquée dans l'étude de faisabilité réalisée par les CFL en 2021.

Sur la base de cette étude de faisabilité, un avant-projet sommaire des trois variantes retenues a été mandaté au bureau d'études et se trouve en cours de finalisation.

La suppression du PN85 sur le chemin repris CR106 à Kleinbettingen s'intègre dans la liste des passages à niveau qui se trouvent sur l'un des axes assez fréquentés reliant le sud-ouest à l'ouest du pays, quasiment en parallèle à la frontière belgo-luxembourgeoise. Le PN85 croise trois voies ferrées au niveau du CR106 et se trouve juste à côté de la gare ferroviaire de Kleinbettingen, d'où les longues phases des barrières fermées.

Les variantes 1 et 2 se distinguent notamment par le pont nécessaire pour la traversée à niveau de la voie ferrée Luxembourg -Arlon. Pour la variante 1, la traversée supplémentaire d'une réserve naturelle (article 17) nécessite la construction d'un viaduc d'une longueur d'environ 280m, alors que pour la variante 2, un pont d'une longueur de seulement 25m est nécessaire pour la traversée des voies ferrées, mais il faut traverser une zone de protection de l'eau potable.

La variante 3 décrit l'utilisation de la route existante Rue des Champs comme contournement du PN85. En raison de largeurs insuffisantes dans la section déjà aménagée (5,50m selon RAST de 2006) ainsi que de l'incompatibilité avec l'affectation à l'habitat dans le PAG de la commune en raison de la part significative de trafic de transit indiquée dans l'étude de faisabilité pour les CFL en 2021, cette variante n'a pas été étudiée sur le plan graphique.

Le coût d'investissement de ce projet est estimé être inférieur à 30 000 000 d'euros.

## **7) CR134 Suppression PN71 à Wecker-Gare**

Toujours dans l'esprit de supprimer les passages à niveau à cause du danger qu'ils posent pour les utilisateurs des routes, le démantèlement du passage à niveau PN71 du CR134 à Wecker a été étudié.



Plusieurs variantes régionales et locales ont été analysées en phase d'étude de faisabilité.

Toutefois, sur base de l'envergure d'un contournement du village de Wecker ainsi que de l'impact environnemental sur plusieurs kilomètres ont mené à la conclusion de se concentrer sur l'une des variantes locales, plus précisément à l'emplacement entre le passage à niveau actuel et la gare de Wecker. Un passage à l'endroit actuel du passage à niveau à la gare de

Wecker est réalisable d'un point de vue géographique et d'un point de vue d'acquisition des terrains. La gare bus, à côté de la gare ferroviaire, devra aussi être complètement réaménagée, due au nouveau tracé du CR134 et à la bifurcation au cul de sac.

Un avant-projet sommaire des variantes locales retenues a été mandaté sur base de l'étude de faisabilité.

Le PN71 croise deux voies ferrées au niveau du CR134, axe routier principal reliant les communes de Betzdorf, Biwer, Manternach et Merttert, et se trouve juste à côté de la gare ferroviaire de Wecker, résultant dans des longues phases de barrières fermées.

Les variantes 3 et 3a se distinguent notamment par la méthode de franchissement des voies ferrées. La variante 3 prévoit un passage supérieur, tandis que la variante 3a prévoit un passage inférieur des voies ferrées. La création d'un passage supérieur entraînerait la construction d'un viaduc avec des rampes d'accès longues et raides, ce qui ne s'est pas dévoilé comme un bon choix.

Une analyse plus approfondie de la variante 3a a mené à 4 sous-variantes se distinguant par des méthodes différenciées de l'intégration de la mobilité douce, conforme PMR.

Le coût d'investissement risque de dépasser 15 000 000 euros.

## **8) CR325 Aménagement Draufelt – Mecher**

Actuellement, le CR325 est dans un état vétuste et un réaménagement est absolument nécessaire. La route présente de nombreuses fissures et crevasses en sens longitudinale de l'axe de la chaussée qui proviennent de plusieurs affaissements du corps de chaussée.

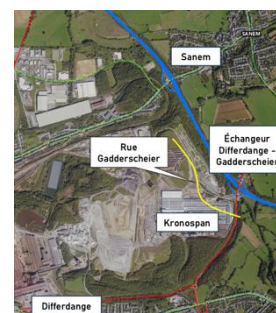


Ces affaissements sont dus, d'après des études géotechniques du sol, à un soubassement en mouvement. En reconstruisant les zones touchées avec de la terre armée depuis le fond stable et en réaménageant la route sur quelques kilomètres, ces mouvements pourront être stabilisés.

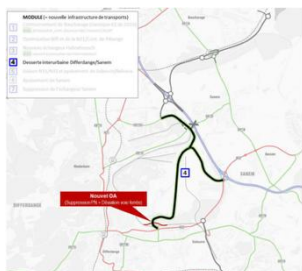
Le coût d'investissement estimé de ce projet risque de dépasser 15 000 000 euros.

## **9) Desserte interurbaine Differdange-Sanem**

La nouvelle liaison routière entre Sanem Gadderscheier et Differdange, connexion directe entre les deux localités et la Zone d'activité Gadderscheier, fait partie de l'étude Kordall et peut être considérée comme épine dorsale du réseau routier primaire de la région du bassin de la Chiers. Elle joue également un rôle important dans le contexte de la restructuration du réseau routier en combinaison avec des mesures d'apaisement conséquentes dans les centres de localités.



Le projet de la liaison interurbaine comporte deux volets. D'une part, le volet voirie, qui inclut la construction de la nouvelle liaison interurbaine de 3 300 mètres de long et de 16,00 mètres de large. Ce volet prévoit également le réaménagement de la rue Gadderscheier sur une longueur de 1 200 mètres, y compris son raccord à la future voirie de la desserte interurbaine, permettant une optimisation géographique de la desserte du site Kronospan.



D'autre part, le volet « Ouvrages d'art » traite la construction d'un passage souterrain nécessaire pour la suppression d'un passage à niveau. L'ouvrage est composé d'un cadre et de deux trémies d'une longueur de 20,00 mètres et de 17,00 mètres de largeur.

Le coût d'investissement de ce projet est estimé inférieur à 30 000 000 euros.

#### **10) Port de Mertert : Extension Luxport quai nord – Renforcement quai nord**

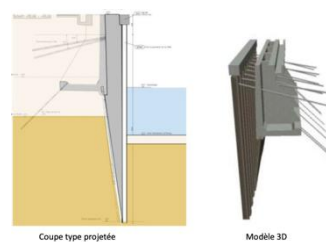
La darse du Port de Mertert, constituée notamment des quais nord et sud, est l'élément principal permettant le transbordement de marchandises industrielles qui sont transportées par voie fluviale de et vers le territoire luxembourgeois.



Les quais ont été construits dans les années 1960 et sont fondés avec des pieux MV et des tirants d'ancrage Bauer. L'état de ces installations ne peut pas être déterminé avec précision, car ceux-ci se situent à environ 15 mètres en dessous du niveau du quai. Les murs du quai sont constitués de palplanches et d'un mur en béton armé en forme de L, conçu pour pouvoir supporter des charges stockées de 1,7 tonnes par

mètre carré, ce qui ne convient plus aux besoins actuels. Il est nécessaire d'envisager une consolidation voire une reconstruction des murs de quais afin de pouvoir assurer leur fonction en toute sécurité.

Un projet pilote a été réalisé pour permettre un renforcement partiel du mur de quai sur une longueur de 125 mètres conçu pour des charges de 3,5 tonnes par mètre carré entre 2015 et 2016. Ce renforcement n'a pas pu satisfaire aux besoins escomptés, ce qui a abouti au choix d'un renforcement d'envergure de l'ensemble du quai nord.



Le quai nord fait 800 mètres de long et a une hauteur de service de 11 mètres, dont environ 4 mètres situés sous le niveau de l'eau. Le projet prévoit le placement d'un nouveau rideau de palplanches devant le mur actuel, qui sera ancré par des tirants d'ancrage afin d'obtenir une augmentation significative de la capacité de charge du mur de quai et d'éviter le risque de défaillance de l'installation de quai existante.

Le rétrécissement de la darse portuaire par l'introduction d'un nouveau mur est acceptable. En effet, les bateaux ne procèdent qu'à l'accostage sur le mur du quai. Ensuite, ils peuvent naviguer en marche arrière jusqu'à l'aire de giration pour y faire demi-tour.

Les coûts relatifs à ce projet sont estimés être inférieurs à 30 000 000 euros.

#### **11) Port de Mertert : Réhabilitation du mur de quai sud au Port de Mertert**

Outre la reconstruction du mur de quai nord, un second projet prévoit le placement d'un nouveau rideau de palplanches devant le mur du quai sud au Port de Mertert. De plus, il est également prévu de renouveler les réseaux d'approvisionnement et des surfaces de circulation, afin de répondre aux exigences normatives et techniques en vigueur. Les réseaux de multitubulaires, les conduites d'eau et/ou d'eau d'incendie, les conduites d'assainissement et les conduites d'eaux usées devront être renouvelés. Finalement, il est prévu d'assainir et de renouveler totalement les surfaces de circulation suivant l'utilisation prévue.



Les coûts pour ce projet sont estimés être inférieurs à 30 000 000 euros.

## 12) OA 1456 – Passerelle de la Haute-Sûre



À ce jour, le « Pont Misère », le barrage de Bavigne, le barrage d'Esch/Sûre et le « Pont flottant » à Lultzhausen sont les seuls points de franchissement du lac de la Haute-Sûre. La randonnée « Circuit du Lac », d'une longueur de 43,5 km, est ainsi subdivisée en deux parties : une partie ouest de 27 km et une partie est de 16,5 km.

Le projet de la Passerelle de la Haute-Sûre vise à connecter les pistes cyclables projetées PC18, venant d'Insenborn, et PC23, traversant Baschleiden, en reliant les deux côtés du lac de la Haute-Sûre. Le projet permettra d'interconnecter le réseau des pistes cyclables nationales, de subdiviser le circuit du lac, et de rendre les différentes sections du circuit plus accessibles au public.

Afin de réaliser cette liaison, un ouvrage de franchissement devra être construit pour permettre de traverser le lac. Le projet de la passerelle de la Haute-Sûre, désignée ci-après OA1456, prévoit la construction de cet ouvrage.

Le projet inclut, en supplément de la conception et de la construction de l'OA1456, la réalisation de la liaison de 3 km entre la PC18 et l'OA1456, ainsi que celle de 3,4 km entre la PC23 et l'OA1456. Dans le cadre du projet, il est prévu que les chemins forestiers, utilisés comme accès au chantier, seront remis en état et renforcés après l'achèvement de la construction de l'OA1456.

Il est estimé que le coût d'investissement de ce projet sera inférieur à 30 000 000 euros.

## 13) OA 7112 – Pôle d'échange Leudelange-Nord

L'interaction entre les deux pôles de développement et d'attraction Ville de Luxembourg et Esch-sur-Alzette joue un rôle prédominant dans le développement socio-économique, respectivement dans la planification de la mobilité au Luxembourg. Les deux pôles se voient confrontés aux défis de garantir une offre de mobilité durable qui évolue en même rythme que le développement urbain.

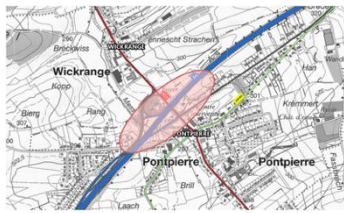




L'autoroute multimodale, le tram rapide et le Veloexpresswee le long de l'autoroute A4 étant actuellement en études, il convient de rallier les différents moyens de transport par des pôles d'échange tout au long du trajet, permettant ainsi non seulement le rabattement sur d'autres moyens de transport, mais aussi la collecte des habitants du couloir A4 en les transportant de façon durable entre les régions. Le premier pôle d'échange sur cet axe est prévu à Leudelange-Nord et offrira à ce stade les infrastructures de repli entre les modes de transport du bus et du tram, ainsi que la mobilité active comme le vélo et les piétons.

Le coût d'investissement de ce projet est estimé être inférieur à 30 000 000 euros.

#### **14) OA 7113 – Pôle d'échange Pontpierre**



Dans le même contexte que le pôle d'échange Leudelange-Nord, un second projet vise la création d'un pôle d'échange sur le même axe à Pontpierre. Il offrira les infrastructures de repli entre les modes de transport du bus et du tram, ainsi que de la mobilité active comme le vélo et les piétons.

Le coût d'investissement de ce projet est estimé être inférieur à 30 000 000 euros.

#### **15) OA 7114 - Pôle d'échange Foetz**

Le troisième projet dans le même cadre que les pôles d'échange à Leudelange-Nord et Pontpierre est le pôle d'échange à Foetz. À l'instar des autres pôles d'échange, l'accent sera également mis sur la multimodalité, en se focalisant sur le bus et le tram, tout comme la mobilité active.



Le coût d'investissement de ce projet est estimé être inférieur à 30 000 000 euros.

### **D) Fonds Belval**

#### **1) La Halle des Soufflantes**

En 2023, la Halle des Soufflantes est transférée du Ministère de la Culture au Ministère de la Mobilité et des Travaux publics. Le Fonds Belval est chargé de développer un programme de construction et un projet de réhabilitation. Ce dernier pourra se décliner suivant différents scénarios, tenant compte non seulement des enjeux de la réhabilitation de la Halle, mais également de son rôle dans le contexte urbain de Belval, de son devenir et des enjeux qu'elle représente à une échelle territoriale plus vaste.



Le bâtiment de la centrale date de 1910 et est composé de deux halles similaires (halle des soufflantes et halle des génératrices) reliées de façon continue par une nef centrale. Agrandi une première fois en 1919, puis une seconde fois en 1939, le bâtiment nécessite des mesures de sécurisation et de restauration qui s'avèrent nécessaires pour sa future réutilisation.

## **2) Extension du Lycée Bel-Val et Centre pour le développement intellectuel (construction modulaire)**

Le Lycée Bel-Val a ouvert ses portes en 2011. Il est situé dans le parc Belval sur le territoire de la commune de Sanem, entre le Centre sportif en construction à l'Est et la future École Européenne Agréée à l'Ouest.

Le Ministère de l'Éducation nationale sollicite une extension du lycée pour répondre aux besoins croissants au niveau de la formation pour éducateurs. Dans ce contexte, il a également demandé d'étudier une extension pour accueillir 288 élèves supplémentaires.



Outre l'extension du lycée, le Ministère a également demandé d'implanter un bâtiment provisoire pour accueillir le Centre pour le développement intellectuel (CDI). Des locaux pour 72 élèves sont envisagés, pour remplacer la structure actuellement située à Belvaux et dans l'attente d'un projet définitif.

La possibilité d'implanter les deux bâtiments sur le terrain existant du Lycée Bel-Val est en étude.