

N° 7397**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2018-2019

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

* * *

PAPIER DE DISCUSSION

(7.2.2019)

La Commission de la Mobilité et des Travaux publics se compose de : M. Carlo Back, Président-Rapporteur ; Baum, M. François Benoy, M. Dan Biancalana, M. Frank Colabianchi, M. Yves Cruchten, M. Félix Eischen, M. Jeff Engelen, M. Marc Goergen, M. Max Hahn, M. Marc Hansen, M. Aly Kaes, M. Marc Lies, M. Marco Schank, M. Serge Wilmes, Membres

*

I. ANTECEDENTS

Afin d'optimiser le suivi financier des grands projets d'infrastructure réalisés par l'État et de renforcer les droits de participation et de contrôle de la Chambre des Députés, la Commission du Contrôle de l'exécution budgétaire a décidé en 2006 une nouvelle procédure à suivre en matière de préparation et de présentation de nouveaux projets d'infrastructure dépassant le seuil de 7,5 millions d'euros. Ensuite, en 2009, ce seuil a été levé à 10 millions d'euros. La liste des nouveaux projets d'infrastructure doit ainsi être soumise à l'approbation de la Chambre des Députés permettant par ce biais l'imputation des dépenses pour frais d'études à charge des divers fonds d'investissement. La Commission du Contrôle de l'exécution budgétaire doit quant à elle garantir le suivi financier de chaque projet dépassant le coût de 10 millions d'euros. Pour tout projet dépassant les 40 millions d'euros, une loi spéciale de financement devra être élaborée.

*

II. TRAVAUX PARLEMENTAIRES

Conformément à cette procédure, la Commission de la Mobilité et des Travaux publics a examiné, au cours des réunions du 31 janvier et du 4 février 2019, la liste des projets d'infrastructure suivants à soumettre à l'approbation de la Chambre des Députés.

Lors de la réunion du 31 janvier 2019, elle a nommé Monsieur Carlo Back Rapporteur du débat. Elle a adopté le projet de papier y afférent au cours de sa réunion du 7 février 2019.

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

1. Projets du Fonds d'investissements publics administratifs*Administration des contributions directes, Luxembourg*

Il s'agit d'un projet de rénovation, d'assainissement et de réaménagement des immeubles n°45 (Administration des Contributions directes) et n°43 (ancienne adresse du Bureau des Passeports) au Boulevard Roosevelt à Luxembourg-ville.

Le bâtiment actuel de la Direction des Contributions directes ne répond plus aux besoins et exigences de l'administration. D'un côté, la surface est insuffisante en vue d'une augmentation de l'effectif d'environ 25% au courant des prochaines années et, de l'autre côté, la configuration des lieux ne permet pas de créer une séparation entre les zones réservées au personnel et les zones accessibles au public. En conséquence, le projet prévoit la mise à disposition de l'immeuble adjacent, nommé « Bâtiment Zürich », afin de répondre aux besoins de l'administration et de développer un site unique pour les principaux services de la Direction, conformément aux exigences de sécurité et de confidentialité des dossiers fiscaux traités. Le volume du bâti est d'environ 19.600 m³ pour une surface brute d'environ 5.400 m².

Construction d'une nouvelle Tour de contrôle au Findel

Le Luxembourg ne dispose actuellement que d'une seule tour de contrôle pour le trafic aérien dont les équipements hautement techniques arrivent en fin de vie. Il s'avère donc nécessaire pour des raisons de sécurité et opérationnelles de construire une 2^e tour, notamment aussi pour des raisons de redondance. L'Administration de la Navigation Aérienne (ANA) analysera les différentes options possibles pour son implantation, qui doivent répondre à différents critères stricts afin de garantir le contrôle de la piste et de l'espace aérien sans entraver le travail journalier des contrôleurs, notamment lors de la phase chantier pour la nouvelle tour. Le volume et la surface restent actuellement non-définis.

2. Projets du Fonds d'investissements publics scolaires

Extension du Lycée Technique d'Esch-sur-Alzette

Le développement du pôle de l'informatique et des sciences (« FutureHub ») par le Lycée Technique d'Esch-sur-Alzette rend nécessaire l'augmentation du nombre de salles de classe et de salles informatiques. Ainsi, le projet de l'extension du Lycée Technique d'Esch-sur-Alzette comporte sept salles de classe, cinq salles informatiques, trois salles pour la section « Informatique et Communication » et un Cybercafé. Cette extension aura un volume d'environ 14.300 m³ et sera implantée perpendiculairement au bâtiment actuel du lycée, sis 32, rue Henri Koch à Esch-sur-Alzette.

Extension de l'Ecole européenne, Luxembourg-Kirchberg

Afin de faire face à l'augmentation constante du nombre d'élèves, le projet concerne la possibilité d'extension d'un des blocs du bâtiment primaire pour un volume brut d'environ 16.500 m³ afin d'y aménager de nouvelles salles de classe sur le terrain actuel de l'École européenne I, qui se situe au Boulevard Konrad Adenauer à Luxembourg-Kirchberg.

3. Projets du Fonds d'investissements publics sanitaires et sociaux

Unité de psychiatrie spéciale judiciaire, Schrassig

Dans le cadre de la réforme de l'Administration pénitentiaire, il est prévu de créer une unité de psychiatrie spéciale judiciaire (UPSJ) destinée à l'hébergement et aux soins des personnes déclarées pénalement irresponsables et à la prise en charge des personnes condamnées qui souffrent de problèmes psychiatriques dont la gravité de la maladie ne permet pas de prodiguer les soins nécessaires au sein du Centre pénitentiaire (CPL). Les anciens logements de service du CPL seront démolis pour pouvoir y construire avec une surface brute d'environ 2.000 m² un nouveau bâtiment pour les besoins de l'UPSJ. Ce bâtiment comprendra, outre les locaux thérapeutiques, les éléments suivants : réception, locaux visiteurs, chambres, studio, sanitaires, salles de bain, salle à manger, séjour, soft-cell, locaux pour le personnel, installations techniques, logistique, buanderie, stockage.

Centre socio-éducatif de l'Etat, Schrassig

Il s'agit d'un double projet qui combine la rénovation des bâtiments actuels et l'extension du centre par la construction d'un nouveau bâtiment dans le jardin entre le bâtiment principal du Centre Socio-Educatif de l'État (CSEE) et l'ancien château classé monument national. Les bâtiments existants seront

transformés afin de pouvoir abriter toutes les fonctions nécessaires pour répondre aux besoins et aux exigences actuelles du CSEE à Schrassig. Ils intégreront par ailleurs 2 unités à 6 jeunes en « accueil – clearing », tandis que le nouveau bâtiment abritera 3 unités à 6 jeunes en « accueil – intensif ». Pour le site existant, la surface est d'environ 3.900 m² et le volume d'environ 13.500 m³. L'extension vise un volume brut d'environ 6.000 m³ et une surface brute d'environ 1.500 m².

Centre socio-éducatif de l'Etat, Dreibern

Tout comme à Schrassig, le projet de Dreibern prévoit à la fois la rénovation des bâtiments actuels et la construction d'un nouveau bâtiment avec 7 unités d'accueil sur l'ancien terrain de football de la Commune de Wormeldange, afin de pouvoir abriter toutes les fonctions nécessaires pour répondre aux besoins et aux exigences actuelles du CSEE à Dreibern. Il s'agira de 2 unités à 6 jeunes en « accueil – clearing » et de 5 unités à 6 jeunes en « accueil – intensif ». Pour le site existant, la surface est d'environ 4.400 m² et le volume d'environ 15.250 m³. L'extension vise un volume brut d'environ 18.350 m³ et une surface brute d'environ 4.600 m².

4. Article budgétaire 51.4.72.023 (pavillons modulaires préfabriqués)

Luxembourg Institute of Health (LIH), Luxembourg

Le projet vise la construction – pour le LIH – de trois nouveaux pavillons modulaires pour les besoins de l'IBBL (Integrated BioBank of Luxembourg), du LBMCC (Laboratoire Biologie Moléculaire du Cancer) et de la Division de la Radioprotection de l'État, ainsi que la rénovation du pavillon existant du Luxembourg Institute of Health. Le projet prévoit plus précisément la nouvelle construction de trois pavillons modulaires sur une surface d'environ 0,9 ha à côté du CHL sur des terrains de l'État, la rénovation et l'adaptation du pavillon existant, des bureaux et laboratoires adaptés, des salles de réunions, kitchenettes, dépôts, stockage et ateliers, des aménagements extérieurs avec emplacements de parking et – sur demande de la Ville de Luxembourg – des travaux de canalisation/réseaux.

Les travaux de rénovation concernent une surface brute d'environ 1.000 m² et un volume brut d'environ 3.800 m³, tandis que les trois nouvelles constructions modulaires visent un volume brut d'environ 18.200 m³ et une surface brute d'environ 4.900 m². Le volume total du projet sera donc d'environ 22.000 m³ pour une surface d'environ 5.850 m².

5. Projets du Fonds des Routes

A7 – Couloir pour bus entre Waldhaff et Kirchberg

Le présent projet répondra à la demande de créer un couloir pour bus sur l'A7 entre l'échangeur de Waldhaff et le pôle d'échange Luxexpo au Kirchberg, pour éviter notamment le goulot de trafic rencontré entre le tunnel Stafelter et la jonction Grünewald. À part la fluidification du trafic entre les échangeurs, il est prévu d'aménager une voie spéciale pour autobus, à droite des voies normales, qui se sépare du tracé de la grande voirie pour passer à droite du Centre de remisage de LUXTRAM pour ensuite rejoindre la route d'accès et le circuit de la Foire Internationale. Dans ce contexte, la piste cyclable existante sera à déplacer de quelques mètres. Le projet est compatible avec les stratégies environnementales relatives aux zones adjacentes. Le montant des travaux dépassera le seuil des 10 millions d'euros. Ce projet est complémentaire au projet suivant, le couloir pour bus sur la N11 entre Gonderange et Waldhaff.

N11 – Couloir pour bus entre Gonderange et Waldhaff

Le projet d'un couloir pour bus sur la N11 entre Gonderange et l'échangeur Waldhaff constitue un projet important pour l'attractivité des transports en commun sur cet axe. Actuellement, il est envisagé de mettre en œuvre une voie bidirectionnelle réservée aux autobus, située au milieu de la voirie. En fonction des charges de trafic, cette voie pourra être activée soit dans le sens Gonderange-Dommeldange, en heure de pointe matinale, soit en sens inverse lors de l'heure de pointe vespérale. Cette approche permettra d'éviter la construction d'une voie pour bus en chaque direction, mais nécessitera quand-même des élargissements – moins importants – de la chaussée existante. Actuellement, les études de

génie civil ont été déclenchées en vue des demandes d'autorisation et d'éventuelles acquisitions. Ensuite, les volets signalisation et gestion du couloir portant sur la technique, la signalisation et la réglementation et l'exploitation sécurisée seront entamés. Le projet est compatible avec les stratégies environnementales relatives aux zones adjacentes. Le coût du projet dépassera le seuil des 10 millions d'euros et est complémentaire au projet précédent, le couloir pour bus sur l'A7.

N11 – Réaménagement de la traversée de Junglinster

Après la mise en service du contournement de Junglinster en 2015, et à l'instar p.ex. de la N7 dans la vallée de l'Alzette après la mise en service de la dernière partie de la A7 / Route du Nord, il fut décidé de réaménager également la traversée de Junglinster. Ce projet comporte des éléments d'apaisement, notamment avec la mise en œuvre d'un tronçon à vitesse 30 km/h au droit du carrefour Rue de la Gare / Rue du Village, ainsi que l'aménagement de la piste cyclable le long de la N11.

N10/E29/N11 – Voie de délestage à Echternach

Le projet de la voie de délestage à Echternach est basé sur le concept initialement élaboré et présenté en 2011, et affiné depuis. Il se compose de trois éléments : 1) Déplacement, au centre d'Echternach, du carrefour N10/N11 plus en amont, en intégrant la « voie Charly », à réaménager ; 2) Construction d'un nouveau tronçon de route, bypassant la Rue des Remparts ; 3) Construction d'un nouveau tronçon entre la N11, CR366 Rue de Wasserbillig, et la N10, la jonction « Morgenstern ». Cette nouvelle structuration du réseau routier permettra dans la suite l'apaisement de la place du Marché et des rues adjacentes, de la Rue Maximilien ainsi que de la Route de Wasserbillig.

A1 – Réaménagement de l'échangeur Senningerberg

À l'heure actuelle, l'échangeur et la voirie adjacente ne satisfont plus au trafic et le réaménagement de l'échangeur Senningerberg est un des éléments qu'il faudra réaliser à l'approche du pôle d'échanges du Hoehenhof. Les transformations nécessaires sont donc en concordance avec le projet du tram et celui du pôle d'échange, tout en tenant compte des développements dans les zones adjacentes de l'aéroport et du Hoehenhof. Le projet est basé sur un phasage très élaboré et comporte l'adaptation des bretelles côté Sud et la construction des ouvrages enjambant le tram (selon le principe de la voie portée), tout comme le doublement du pont franchissant l'autoroute, avec l'aménagement de parkings d'attente pour bus dans la bretelle Nord-Ouest. Le coût du projet dépassera le seuil des 10 millions d'euros.

Boulevard du Hoehenhof

Le boulevard Hoehenhof fera le lien entre le parvis de l'aéroport, la N1, et la route d'accès « Cargocenter », tout en desservant la zone Est du pôle d'échange. Le boulevard donnera l'assise au tram, circulant entre le pôle d'échange et l'aérogare. Il comportera, outre les voies pour le trafic individuel, les autobus et le tram, également des espaces dédiés à la mobilité active, piétons et cyclistes.

Voie de délestage et raccordement ZAE-CR102 avec réaménagement échangeur A6 Capellen

Sur base de l'étude de trafic Mamer-Kehlen-Koerich, une solution pour délester l'axe de la N6 entre le carrefour Hiereknäppchen et le carrefour de Mamer a été trouvée qui consiste à dévier le trafic provenant de Olm par un nouvel axe de délestage sur le CR102, et à réaménager l'échangeur A6 de Capellen-Mamer. Ceci permettra non seulement d'éliminer de façon définitive la situation accidentogène de l'échangeur existant, mais donnera également la liberté nécessaire aux transports en commun et la mobilité active sur la N6, ainsi libérée de plusieurs carrefours au droit de l'échangeur. Le projet est compatible avec les stratégies environnementales relatives aux zones adjacentes et son coût dépassera le seuil des 10 millions d'euros.

Réaménagement A4/B4 et avenue du Geesseknäppchen

Dans le cadre du développement urbain « Porte de Hollerich », la voirie existante ne pourra plus être maintenue. Il faudra la réaménager en concordance avec les concepts urbanistiques et les struc-

turations prévues du réseau routier, en tenant compte notamment du projet du tram et des concepts de mobilité liés. Le coût du projet dépassera le seuil des 10 millions d'euros.

« Nouvelle N4 » et routes étatiques dans le cadre du développement de la friche Arbed-Schifflange

Le nouveau concept de la hiérarchie du réseau routier dans la région Esch-Schifflange-Belval prévoit non seulement l'apaisement à l'intérieur des localités, mais également l'accès par la pénétrante de Lallange au nouveau projet de développement de la friche de Schifflange. Cette nouvelle cohérence du réseau routier structurant permettra les déclassements conséquents à Esch et à Schifflange, tout comme la réalisation des nouveaux concepts de transports en commun. Le principe de cette nouvelle route, appelée « Nouvelle N4 », sera à affiner lors des études urbanistiques du futur projet de développement. Le coût du projet dépassera le seuil des 10 millions d'euros.

A4 – Voie pour tram rapide, BAU et covoiturage, échangeurs et couloir écologique Leidelengerbesch entre Foetz et Leudelange

Le concept « Modu 2.0 » prévoit une ligne de tram rapide et un itinéraire cyclable « express » entre Luxembourg et Belval. Ce projet d'envergure sera dès lors intégré dans toutes les planifications en cours, tout en veillant à la bonne coordination entre les projets à court et moyen terme et les projets à long terme. Cette coordination est d'autant plus importante au vu des goulots d'étranglement écologiques et urbanistiques du tracé. C'est la raison pour laquelle l'aménagement de la A4 entre Leudelange et Foetz a été revu, afin d'améliorer non seulement la circulation des autobus, mais de favoriser également le covoiturage et de tenir compte du concept de la ligne du tram rapide et de l'itinéraire cyclable « express ».

Actuellement, il est envisagé d'aménager la section de l'autoroute de sorte à disposer d'une voie pour autobus et covoiturage à côté des deux voies de la circulation normale, sans pour autant y rajouter une bande d'arrêt d'urgence (BAU). Il est prévu d'affecter la bande d'arrêt d'urgence, en fonction du trafic, aux transports en commun et au covoiturage, ce qui nécessite néanmoins l'adaptation de la section courante et de l'échangeur de Leudelange car les largeurs disponibles sont insuffisantes.

L'intégration du projet de la ligne de tram et de l'itinéraire cyclable « express » dans le projet d'ensemble sera facilitée par la planification intégrative de l'ensemble. Au droit de l'échangeur de Leudelange, il est prévu d'aménager un passage à faune afin de rétablir le couloir écologique naturel « Leidelengerbësch », interrompu par la construction de l'autoroute A4.

Le coût du projet dépassera le seuil des 10 millions d'euros.

N1 – Prolongement Tram Findel Kalchesbréck

La prolongation de la ligne du tram dans l'axe de la N1 au-delà de l'aérogare constituera une étape supplémentaire de l'extension du réseau et l'actuel terminus sera à redéfinir en conséquence. Une variante allant de pair avec notamment les développements urbains sera à favoriser. Il faudra l'étudier maintenant en vue également du réaménagement de la N1, dont la nécessité augmentera notamment pour favoriser les transports publics.

N6 – Ligne de Tramway route d'Arlon

La prolongation de la ligne du tram le long de l'axe de la N6, route d'Arlon, donnera l'occasion d'en redéfinir la coupe-type, tout en intégrant notamment les besoins en mobilité active (piste cyclable). Plusieurs configurations sont actuellement à l'étude et il faudra notamment profiter des nouveaux développements urbanistiques pour y assurer le dialogue entre l'urbanisme et la mobilité.

N22 / CR304 – Axe de desserte / voie de délestage à Redange

La voie de délestage de Redange sera située en ceinture de l'agglomération et drainera le trafic de transit en dehors de l'agglomération. Actuellement, la Rue Principale ne fonctionne qu'en sens unique. Le projet prévoit également l'aménagement d'une piste cyclable en cohérence avec le réseau planifié.

N7 / CR115 / CR306 – Reconfiguration de carrefours dans le contexte de la Z.A. « um Rouscht » à Bissen

Le développement des zones d'activité autour de la N7 au Roost nécessite également un réaménagement de la N7, ainsi que des carrefours, tout en prévoyant la desserte des futures zones. Le présent projet permettra la fluidification du trafic au carrefour du Roost. Des pistes cyclables sont prévues des deux côtés de la N7 et les arrêts d'autobus seront sécurisés par des aménagements prévus.

N7 / CR377 – Carrefour Këppenhaff avec accès Z.A. Fléibur

La sécurisation du carrefour Këppenhaff est prévue en concordance avec le projet de sécurisation de la N7. Actuellement, il s'agit d'un point dangereux, dont la sécurisation pourra être réalisée même en amont du projet de la N7.

N7 – Carrefour dénivelé à Lipperscheid

L'aménagement du carrefour dénivelé de Lipperscheid est en concordance avec les idées de la sécurisation de la N7 et apportera de plus une sécurisation de la desserte des transports en commun. Comme il s'agit d'un projet ponctuel, celui-ci pourra même être exécuté en amont de la sécurisation de la N7.

N10 – Redressement Machtum-Ahn-Hëttermillen et PC3

Le projet prévoit le réaménagement de la coupe-type de la N10, dont la chaussée, actuellement large d'environ 11 mètres, sera sensiblement réduite, ce qui permettra la mise en place d'une piste cyclable, en l'occurrence la PC3. Pour des raisons de cohérence, ce projet a été fusionné de sorte que le montant dépassera le seuil des 10 millions d'euros bien qu'il soit exécuté en plusieurs lots.

OA 788 – Elargissement du viaduc « Passerelle » pour piste cyclable

Dans le cadre du projet de modernisation du réseau de transport en commun dans la Ville de Luxembourg, les autorités et administrations compétentes ont prévu d'aménager, sur le Viaduc « Passerelle », une voie de bus permettant de circuler dans le sens de la ville vers la gare tout en assurant le maintien des 2 voies de circulation actuelles dans le sens de la gare vers la ville. Cette modernisation prévoit également le maintien et l'amélioration des conditions de circulation en toute sécurité tant des vélos que des piétons sur tout le long de l'ouvrage côté amont, ainsi que le maintien de la circulation des piétons sur le trottoir côté aval. L'élargissement du trottoir côté amont permet de réserver une large bande de 4,50 m à la mobilité douce et de libérer l'espace occupé actuellement par la piste cyclable pour les besoins de la nouvelle voie de bus.

Les travaux sont scindés en 2 phases principales. Phase 1 (délai prévisible : 1 octobre 2018 – fin 2019) : Élargissement de l'ouvrage côté amont (ou Pont Adolphe) pour créer un nouveau trottoir de 4,50 m de large à partager entre les piétons et les cyclistes et pour insérer sur la partie portante du tablier la nouvelle voie de bus.

Phase 2 (délai prévisible : fin 2019 – été 2020) : Remplacement côté aval (ou Pulvermühle) de la corniche et des garde-corps existants afin d'harmoniser l'aspect architectural de l'ouvrage à l'identique du trottoir amont.

Par ailleurs d'autres adaptations sont également nécessaires : Reconstruction des escaliers côté ville et gare, construction de rampes d'accès, changement du revêtement de chaussée et réaménagement du parc côté gare. Afin de limiter au maximum les coupures de circulation, le tablier sera préférablement construit en plusieurs tronçons posés les uns après les autres.

Le budget prévisionnel incluant les travaux, les frais d'études et frais connexes s'élève à 14 millions d'euros TVA comprise.

A13 / OA 1084 – Bowstring Schiffflange

L'ouvrage d'art OA 1084 est un pont en arche de grande envergure sur l'A13 à proximité de la localité de Schiffflange. Le pont portant l'autoroute A13, situé sur le CR168 et les voies CFL à

Schifflange, date de 1992 et se trouve dans un état de dégradation avancé. L'évaluation des diverses campagnes d'inspection a démontré une série de défauts importants qui indiquent une évolution de détérioration anormale et qui mettent en cause la durabilité de l'ouvrage.

Une étude de réhabilitation de l'ouvrage d'art OA 1084 est actuellement en cours. Elle prévoit d'une part la mise en conformité des superstructures, un traitement complet de la protection anti-corrosion de la structure en acier, un remplacement de plusieurs appareils d'appui ainsi qu'un rehaussement de l'ouvrage. Ce rehaussement permet d'une part un remplacement plus simplifié des appuis principaux et d'un autre côté une augmentation du gabarit des voies CFL, qui est actuellement nettement inférieur aux exigences liées au trafic ferroviaire. Un redressement du profil autoroutier d'environ 400 m au total, impliqué par le rehaussement de l'ouvrage, ainsi que la mise à la terre de l'ensemble du pont sont également prévus dans ce projet.

Sur base de l'avant-projet, l'estimation du budget afférent s'élève à 17 millions d'euros TVA comprise.

A13 / OA 1219 – Tunnel Markusberg : Assainissement de la zone de gonflement

Après la mise en service en 2003 du tunnel Markusberg (OA1219) sur l'autoroute A13, des problèmes géologiques sont apparus qui ont eu un impact non négligeable sur les voies de circulation à l'intérieur du tunnel. Lesdits désordres géologiques sont dus aux effets gonflants des couches géologiques contenant du gypse, situées à proximité du portail d'entrée du côté Schengen. Depuis 2006, l'Administration des Ponts et Chaussées a entamé des études afin de pallier au problème précité et des campagnes de mesurages régulières ont été lancées. Dans un premier temps, de légers travaux d'infrastructures ont été réalisés en 2008 au droit de la section concernée du tunnel. Par la suite, les mesurages et inspections ont malheureusement confirmé que le gonflement des couches géologiques n'a pas pu être totalement résolu et que les dispositifs aménagés de prime abord sont arrivés à leurs limites techniques. Par conséquent, plusieurs interventions ponctuelles ont été réalisées permettant de garantir la sécurité des usagers de la route.

Vu l'évolution continue du gonflement des couches géologiques, une étude de variantes d'assainissement a été élaborée qui analyse quatre concepts distincts : dalle sur vide, contre-voûte avec maintien de la voûte actuelle, contre-voûte avec remplacement de la voûte actuelle et section ouverte. L'analyse globale de ces concepts a fait ressortir que la variante prévoyant la construction d'une contre-voûte avec remplacement de la voûte actuelle sur une longueur d'environ 120 mètres est la plus favorable, à la fois du point de vue économique que du point de vue risques et coûts d'entretien futurs.

Le projet se trouve actuellement au stade de l'avant-projet, dans lequel les réflexions entamées pour l'élaboration de l'étude de variantes sont poursuivies et affinées. Les détails constructifs du projet seront élaborés sur base des reconnaissances géologiques/géotechniques complémentaires et des mesurages en cours.

Sur base de l'étude de variantes, une estimation des coûts relative à la variante préférentielle a été effectuée et le budget afférent incluant les frais d'études et connexes s'élève à 21 millions d'euros TVA comprise.

Pôle d'échange Gare Centrale, Luxembourg

Le futur pôle d'échange de la Gare Centrale desservira tous les modes de mobilité terrestre, avec notamment la gare des chemins de fer, l'arrêt du tram, plusieurs gares routières, l'accès pour vélos, etc. Actuellement, il prévu de réaménager à terme la desserte des lignes d'autobus RGTR autour de la Rocade de Bonnevoie et le CR 224, avec des réaménagements conséquents de la voirie.

Extension du Park & Ride Frisange

Le P&R Frisange se situe sur la N3 au passage frontalier entre Frisange et Evrange (France) et plusieurs lignes d'autobus y partent en direction de Luxembourg/Gare, Luxembourg/Centre, Kirchberg (lignes 172 et 323) et en direction du Lycée Belval (ligne 309).

Actuellement le P&R dispose de 260 emplacements et reste toujours surchargé. Afin de pallier au problème de capacité insuffisante d'emplacements, le projet prévoit l'extension du P&R par l'aménagement de deux bâtiments parking supplémentaires. L'étude de faisabilité a analysé six variantes, dont

la variante 3 « Aménagement de deux bâtiments parking à 4 niveaux hors tranchée couverte » a été retenue comme variante préférentielle. Cette variante permet de répondre de manière flexible aux besoins en matière de stationnement par la succession de la réalisation des deux bâtiments parking. Par ailleurs l'analyse de l'aménagement du carrefour juste à côté du P&R est indispensable pour garantir un bon flux du trafic et doit encore être approfondie dans le cadre de l'avant-projet. Les études détaillées des bâtiments parking seront entamées courant 2019 sur base de l'approbation ministérielle.

Sur base de l'étude de faisabilité, une estimation des coûts relative à la variante 3 a été effectuée et le budget afférent incluant les frais d'études et connexes s'élève à 24 millions d'euros TVA comprise.

N7 / CR123 – Suppression PN24 et PN24A à Pettingen

Ce projet de longue date permettra de finaliser l'idée de la suppression des passages à niveau PN24 et PN24A, tout en délestant le trafic du centre de Mersch.

N13 – Contournement Dippach-Gare avec suppression PN5

Ce projet de contournement et de suppression du passage à niveau PN5 devra délester le trafic à Dippach. Le projet est actuellement en attente de finalisation de l'étude géotechnique pour pouvoir estimer plus précisément le budget et pour pouvoir élaborer le dossier de soumission. Le projet dépassera vraisemblablement le seuil des 10 millions d'euros.

6. Projets du Fonds du Rail

Pôle multimodal Howald – Bâtiment administratif

Le projet a pour objet la construction d'un bâtiment administratif au nouveau pôle d'échange Howald et dans les abords immédiats des gares ferroviaire et routière ainsi que du futur arrêt du tram. Ce bâtiment dont la mise en service est planifiée à l'horizon 2023, sera composé de trois sous-sols et de plusieurs niveaux, le rez-de-chaussée se trouvant au niveau du futur arrêt tram Howald. Outre ce bâtiment administratif, le projet inclut également l'aménagement d'espaces extérieurs avec quelque 25 places de stationnement et d'aires de verdure. Le budget total prévisible du projet est de 36 millions d'euros, qui se composent de 26 M€ pour les travaux, de 3,9 M€ pour les études, de 1,5 M€ en honoraires Immobiliers et de 4,6 M€ en imprévus et divers. Le bâtiment comportera entre autres :

- au rez-de-chaussée : un garage à vélos pouvant accueillir quelque 50 vélos et des locaux commerciaux dont l'exploitation sera réglée par un contrat de concession (shop, espace de restauration, bancomat, etc.),
- du 1^{er} au 5^e étage : des bureaux, d'une part pour les CFL au 1^{er} étage, et d'autre part des bureaux pour les besoins de l'État dont les locataires seront retenus par la Commission des loyers,
- au 1^{er} sous-sol : un parking à vélos pouvant accueillir entre quelque 220 vélos et quelque 600 vélos en cas de stationnement à double étage,
- au 2^e sous-sol : des bureaux pour la centrale de surveillance (BMS) des CFL et des surfaces logistiques pour les commerces du rez-de-chaussée,
- au 3^e sous-sol : des locaux techniques.

En juin 2018, le projet a été introduit dans le programme décennal d'investissements à charge du Fonds du Rail pour un montant estimatif de dépenses de 36 millions d'euros et depuis octobre 2018, des études sont en cours pour étudier le potentiel constructible maximal de la parcelle.

III. CONCLUSION

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

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

Luxembourg, le 7 février 2019

Le Président-Rapporteur,
Carlo BACK

