

**N° 7522****CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2019-2020

---

---

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

\* \* \*

**PAPIER DE DISCUSSION**

(05.03.2020)

La Commission de la Mobilité et des Travaux publics se compose de : M. Carlo BACK, Président-Rapporteur ; M. Dan BIANCALANA, M. Frank COLABIANCHI, M. Yves CRUCHTEN, M. Félix EISCHEN, M. Jeff ENGELN, Mme Chantal GARY, M. Marc GOERGEN, M. Max HAHN, M. Marc HANSEN, M. Aly KAES, M. Claude LAMBERTY, 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 porté 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 de sa réunion du 6 février 2020, la liste des projets d'infrastructure suivants à soumettre à l'approbation de la Chambre des Députés et a nommé Monsieur Carlo Back Rapporteur du débat. La Commission a adopté le projet de papier y afférent au cours de sa réunion du 5 mars 2020.

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*****Transformation Bireler Haff, section canine de la Douane***

En 2009, l'État a acquis la ferme dite « Birelerhof », située sur le territoire de la commune de Sandweiler et comprenant plusieurs bâtiments et annexes, en vue de les affecter à la brigade canine de la Douane. Le site est classé monument national depuis le 7 décembre 2001.

Une procédure de reclassement du site dans le POS Findel d'une zone rurale/verte en zone BEP (Bâtiments et équipements publics) est en cours afin de pouvoir y implanter la brigade canine avec un effectif de 70 personnes.

Actuellement les services sont installés dans des pavillons modulaires à l'extérieur de l'enceinte de la ferme dont les bâtiments inoccupés sont en train de se dégrader. Les autorisations provisoires sont à renouveler d'année en année.

Les volumes existants seront adaptés aux exigences de sécurité réglementaires. Le programme de construction comprend un volume d'environ 14.700 m<sup>3</sup>. Le destinataire prévu est l'Inspection anti-drogues et produits sensibles (IADPS) composée de la brigade canine, de la brigade d'intervention, de la cellule précurseurs chimiques et produits sensibles, ainsi que de la centrale radiophonique DOBA (Douane Base).

#### ***Police et bâtiment administratif à Wiltz – nouvelle construction***

Le terrain domanial d'une surface d'environ 24 a est situé avenue Nicolas Kreins à Wiltz, à l'emplacement de l'actuel commissariat de Police. Le site a été retenu par le Ministère des Finances pour l'établissement d'une étude de faisabilité dont l'objet était de déterminer la volumétrie maximale pour de nouvelles constructions. La surface brute est d'environ 6.000 m<sup>2</sup> et le volume brut d'environ 23.000 m<sup>3</sup>.

Le projet hébergera un commissariat de Police ainsi que d'autres services étatiques, actuellement répartis à Wiltz tels que l'Administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA, l'Administration des contributions directes et divers services du MENJE.

#### ***Bâtiment administratif et piscine du Lycée à Grevenmacher***

Le terrain d'environ 30 a est situé derrière le hall des sports du Maacher Lycée entre la rue du Centenaire et la rue des Caves. Le site offre la possibilité d'implanter un bâtiment administratif, accessible à partir de la rue du Centenaire, ainsi qu'une piscine pour les besoins du Maacher Lycée. Le projet hébergera différents services étatiques, tels que des services du MENJE pour la direction régionale, le SNJ et l'ONE, l'Administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA et l'Administration des contributions directes.

La piscine sera une piscine couverte à 5 couloirs de 25 m en connexion directe avec le hall de sports existant, avec une entrée séparée, des vestiaires, bureaux et stocks.

Le projet comprend par ailleurs l'aménagement d'un parking sous-terrain avec environ 75 emplacements.

La surface brute du projet est estimée à 3.000 m<sup>2</sup> hors sol et à 4.500 m<sup>2</sup> en sous-sol.

#### ***Château de Senningen : mise en sécurité du site et aménagement parking***

Les audits de sécurité OTAN et UE exigent une amélioration du niveau de sécurité des bâtiments abritant les systèmes classifiés et le point de terminaison des réseaux secrets internationaux ainsi que du site lui-même, qui s'étend sur une surface d'environ 7.36 ha.

Le projet vise une remise à niveau de la grille extérieure d'une longueur de 1,4 km avec aménagement d'une ligne de détection et de surveillance, une amélioration du contrôle des personnes à l'entrée principale et l'aménagement de divers accès sécurisés pour voitures et piétons, accompagnés d'un déplacement du bâtiment de garde, du réaménagement des chemins du parc et des luminaires pour garantir une meilleure surveillance.

Vu l'augmentation en nombre du personnel sur le site et des places nécessaires pour les visiteurs, il est par ailleurs prévu d'aménager des emplacements de parking supplémentaires à l'extérieur de la zone sécurisée, aussi bien pour le personnel (~140 personnes) et les visiteurs (~100 personnes).

#### ***Château de Senningen : nouvelle construction du bâtiment pour le Centre de communications du Gouvernement***

Le Centre de communications du Gouvernement au Château de Senningen abrite les systèmes classifiés ainsi que le point de terminaison des réseaux secrets internationaux. Il est prévu de reconstruire

le bâtiment actuel, datant des années 1950, selon les critères d'efficacité énergétique pour bureaux administratifs tout en respectant les critères imposés par l'Autorité nationale de sécurité et l'Agence nationale de la sécurité des systèmes d'information pour des documents classifiés.

Le data center prévu dans le nouveau bâtiment du Centre national de crise sera utilisé comme data center primaire pendant les travaux.

Le personnel des services du Système des Informations classifiées et de la Permanence de communication du Gouvernement du CTIE sera installé dans des pavillons modulaires durant les phases de démolition et de construction d'un nouveau bâtiment pour environ 24 personnes.

### ***Ecole de Police à Verlorenkost***

Les nouveaux bâtiments pour l'Ecole de Police seront implantés sur le site accueillant actuellement les locaux de formations, à proximité du bâtiment Curie qui abrite le Centre régional d'intervention de la Police. Il est prévu de regrouper les formations actuellement réparties sur plusieurs sites, adaptées au développement futur important des effectifs de la Police grand-ducale.

Une structure provisoire sera également aménagée sur le plateau du Verlorenkost. Elle devra accueillir environ 580 élèves et stagiaires jusqu'à l'achèvement des nouveaux bâtiments de l'Ecole de Police. Des emplacements couverts pour les camionnettes seront aménagés dans la cour derrière les anciennes casernes rue Auguste Lumière.

Le projet comprend de nouveaux bâtiments avec des locaux pour l'administration et la logistique, des salles de formation, ainsi que le centre national de tactique policière, le centre national de sport, le centre national de documentation et un parking pour les camionnettes de l'école.

La structure provisoire disposera d'un amphithéâtre, de 6 salles de formation, de 2 bureaux à 4 instructeurs et d'une salle de sports avec stock, des vestiaires et sanitaires, 50 m<sup>2</sup> de stockage, des salles techniques et un parking couvert pour 28 camionnettes.

Enfin, un des bâtiments pourrait abriter le Musée de la Police actuellement hébergé dans l'ancien bâtiment du garage de la Police.

### ***Rotondes à Luxembourg – 2e phase***

Le site en question, d'une surface d'environ 1 ha, comprend deux anciennes remises de locomotives, appelées Rotondes, et se situe entre la gare centrale et la rocade de Bonnevoie. Il comprend plusieurs bâtiments autour d'un espace central. L'actuel centre culturel « Rotondes – explorations culturelles » propose des manifestations dans les domaines des arts de la scène, des musiques actuelles et des arts visuels, ainsi qu'une offre importante de conférences, de projets participatifs et d'ateliers pour tous les âges.

Au niveau de la « Rotonde 2 », le projet vise la rénovation douce du bâtiment et l'aménagement d'une grande surface libre au rez-de-chaussée par la superposition des fonctions (construction en hauteur).

Le bâtiment « Black Box », situé côté voies entre les deux rotondes, sera conservé et agrandi en tant que structure indépendante, y inclus l'ajout d'une restauration avec cuisine.

L'aménagement actuel de la « Rotonde 1 » sera complété par des surfaces de stockage et l'ajout d'un équipement scénique pour la programmation « cirque ».

Le projet concerne un volume estimé de 73.000 m<sup>3</sup>.

### ***Stand de tir au Bleesdall***

Le champ de tir Bleesdall d'une surface d'environ 14 ha, situé à Hoscheid sur le territoire de la Commune de Hosingen, est le seul stand étatique en plein air existant pour différents types de tir. Il est également utilisé par la Police grand-ducale et l'Administration des douanes et accises. Or, l'état du champ de tir est vétuste et ne correspond plus aux normes de sécurité en vigueur au sein de l'OTAN. En outre, il n'est plus adapté aux modes d'instruction aux tirs de combat à courtes et longues distances.

Le projet vise l'aménagement des éléments suivants : un stand de tir longue distance de 400 m, un stand de tir courte distance de 50 m, un stand de tir courte distance de 25 m, un « shooting house » pour les besoins de la Police et un site de destruction avec explosifs.

### ***Camp militaire au Waldhaff***

Le Camp militaire d'une surface d'environ 82 ha est situé dans une zone « verte » Natura 2000 à proximité de l'échangeur d'autoroute « Waldhaff » et accueille depuis 1964 le dépôt de munitions sous sa forme actuelle. Il est situé en pleine forêt et est composé d'une trentaine de hangars. Une modernisation de grande envergure est nécessaire étant donné que les constructions ne répondent plus aux normes et standards actuels en matière de sécurité.

Le réaménagement du site comprend la démolition d'une grande partie des anciens hangars de munitions et la construction de nouveaux stocks de munitions de nouvelle génération (IGLOO). La surface affectée aux nouvelles constructions sera réduite de quelque 10 ha et le nouveau périmètre de sécurité aura une longueur de quelque 1,9 km au lieu des 2,4 km actuels.

L'étude pyrotechnique menée par la NSPA définira le nombre de hangars à construire, ainsi que leur schéma d'implantation.

### ***Centre de jeunesse à Hollenfels***

Le Centre Hollenfels est situé sur un rocher à 60 m au-dessus de la vallée de l'Eisch. Il est implanté sur la place du village en face de l'église et comprend un parc historique de 70 a. Il abrite le Centre pour jeunes ainsi que le Centre écologique dans le château et dans le donjon. L'auberge de jeunesse est implantée dans le bâtiment d'en face datant des années soixante. Le parc historique est situé sur le côté opposé de la rue.

Le Centre Hollenfels nécessite des travaux de transformation, de rénovation et d'extension visant un volume total d'environ 13.750 m<sup>3</sup>.

Au niveau de l'Auberge de jeunesse, le projet comprend les aménagements nécessaires pour 120 lits (30 chambres à coucher à 4 lits avec salles de bains), un réfectoire pour 100-120 personnes, une cafétéria / bistro pour 30 personnes, une salle de réunion pour 50 personnes, une cuisine pour la préparation de repas pour des petits groupes, de la surface de bureau, de stockage, une blanchisserie et un logement de service. Au Château et au Donjon sont prévus des surfaces pour l'administration et l'organisation de workshops ainsi que des locaux d'exposition.

### ***Logements pour jeunes dans l'ancien séminaire et construction d'une structure d'accueil pour l'enseignement fondamental au Limpertsberg***

Le site du Limpertsberg dispose de nombreux avantages pour une structure de logements pour jeunes vu qu'il se situe à proximité des transports publics et offre une bonne accessibilité vers les écoles, lycées et lieux de travail ainsi que le centre-ville.

Le but du projet « Jugendwunnen » est de mettre des logements à prix modéré à disposition des jeunes ne disposant pas de moyens financiers nécessaires. Actuellement, aucun internat pour enfants de l'enseignement fondamental n'existe dans la capitale et les communes avoisinantes. Il s'est avéré que de plus en plus de jeunes fréquentent un internat pour des raisons de situation familiale conflictuelle ou bien de problèmes comportementaux ou scolaires.

L'ancien séminaire, sis au numéro 162a de la rue de la Faïencerie et classé monument national depuis 2018, sera transformé pour le besoin de 40 logements pour jeunes de 18 à 24 ans (« Jugendwunnen »). Le projet comprend par ailleurs la construction d'une structure d'accueil pour 20 enfants de 6 à 12 ans et l'aménagement de salles de classe (en attente programme MENJE). Le volume du bâtiment de l'ancien séminaire est d'environ 50.000 m<sup>3</sup>.

## **2. Fonds d'investissements publics scolaires**

### ***Lycée Nic Bieber à Dudelange – extension de l'annexe Alliance***

L'annexe Alliance du Lycée Nic Bieber est située rue Reiteschkopp à Dudelange (Frankelach) sur un site d'une surface d'environ 1.188 ha.

L'extension sera réalisée en deux parties (un volume comprenant les salles de classe et une salle polyvalente avec ses annexes) vise l'aménagement des éléments suivants : quatre salles de classe, une salle informatique, trois ateliers polyvalents, un centre de documentation et de recherches (CDI), un

bureau, une salle de réunion, une salle de conférence, une petite infirmerie, une grande salle multifonctionnelle et plusieurs espaces de stockage. La surface brute de l'extension est estimée à 2.800 m<sup>2</sup> et le volume à 17.400 m<sup>3</sup>.

#### *Athénée – assainissement du hall des sports*

Le hall des sports de l'Athénée de Luxembourg est situé sur le Campus Geesseknaeppchen. Il a été construit en 1964 et une transformation profonde a supprimé le bassin de natation en 1993. Après plus de 25 ans, le hall des sports nécessite des travaux de remise en état et une mise en conformité.

Le programme existant concerne une surface brute de 6.700 m<sup>2</sup> et vise l'aménagement d'une grande salle des sports (3 unités), d'une salle de gymnastique, d'une salle de musculation, de vestiaires et de douches et d'une salle multifonctionnelle (Salle « Folmer »).

#### *Sportlycée – nouvelle construction*

Le terrain d'environ 9,5 ha se situe derrière le Lycée Josy Barthel et à côté de l'Ecole européenne II à Mamer.

Le Sportlycée, actuellement situé à Luxembourg-Fetschenhaff près de l'Institut national des Sports, s'avère trop exigu et plus adapté aux besoins futurs du Lycée. Le nouveau programme de construction a comme objectif d'offrir toutes les structures d'entraînement au sein d'un même site. Il comprend une structure d'enseignement (~ 550 élèves), un internat (~ 60 lits), des infrastructures sportives dont neuf halls de sport, sept salles spéciales et une piscine de 8 couloirs à 50 m. S'y ajoute un aménagement extérieur avec deux terrains multisports de 100 x 50 m et un terrain beach-volley, ainsi qu'environ 80 emplacements pour voitures. Le volume est estimé à environ 145.000 m<sup>3</sup> et la surface brute de planchers é environ 28.000 m<sup>2</sup>.

#### *Ecole européenne agréée à Junglinster*

À l'arrière du Lënster Lycée, un terrain de l'État d'une surface d'environ 1,4 ha est à disposition. Il est prévu d'y construire une école européenne agréée pour 320 enfants du cycle primaire comprenant des infrastructures sportives et une structure d'accueil.

Pour l'enseignement primaire, le programme de construction prévoit 16 classes à 20 élèves (320 enfants) ; 8 salles de différenciation et 5 salles spéciales avec dépôts ; des vestiaires enfants en synergie avec la structure d'accueil ; une structure d'accueil comprenant un restaurant, une bibliothèque, 14 salles d'activités et un atelier polyvalent cuisine ; des locaux pour corps enseignants et éducateurs (vestiaires, salle de conférence, salles de séjour) ; des locaux pour l'administration de l'école et de la structure d'accueil (direction, bureaux et secrétariats) ; une infrastructure sportive comprenant un hall de sport à 1 unité, des vestiaires, une salle multifonctionnelle et locaux de dépôts, complétés par des aménagements extérieurs comprenant une cour de récréation, un préau couvert, des espaces de jeux, 60 emplacements de parking et l'aménagement des accès nécessaires. Le volume est estimé à 43.000 m<sup>3</sup> et la surface brute à 9.000 m<sup>2</sup>.

### **3. Fonds d'investissements publics sanitaires et sociaux**

#### *Maison d'enfants de l'Etat – structure d'encadrement à Schiffflange*

Le site d'environ 12 a se trouve à Schiffflange à proximité immédiate du chemin de fer et du bâtiment administratif des Maisons d'enfants de l'État ainsi que du Foyer Biever.

Le projet, d'un volume estimé de 11.000 m<sup>3</sup>, vise la construction d'un foyer pour mineurs et la centralisation d'autres fonctions pour les besoins des maisons d'enfants de Schiffflange et de Dudelange. Ainsi, le programme de construction comprend un foyer orthopédagogique pour 8 enfants, un appartement pour visites parents-enfants, des locaux pour le service de psychologie et une salle multifonctionnelle pour 120 personnes.

#### *Structure d'accueil pour demandeurs de protection internationale, route d'Arlon à Luxembourg*

La structure d'accueil sera aménagée dans les locaux de l'ancien garage Jaguar implanté au n°293 de la route d'Arlon sur le territoire de la Ville de Luxembourg. Le centre Primo Accueil abritera

environ 258 lits pour les personnes souhaitant introduire une demande de protection internationale au Grand-Duché. Actuellement, cette structure est logée dans les bâtiments de l'ancienne Logopédie, prévus d'être démolis pour permettre la construction du LTPS.

Le site regroupera les fonctions suivantes : 12 dortoirs dont 3 pour personnes à mobilité réduite, comprenant 110 lits ; 37 chambres avec 148 lits ; des locaux administratifs pour l'OLAI, le MAEE, la Police et l'Inspection sanitaire ; des sanitaires et douches ; une cuisine et réfectoire ; des salles communes et de consultation et une loge pour les agents de gardiennage.

Le volume est estimé à 16.175 m<sup>3</sup> et la surface brute à 5.090 m<sup>2</sup>.

### ***Infrastructures de descente des poissons au barrage de Rosport***

La possibilité d'un passage continu et sûr des poissons vers l'aval au droit de la centrale de Rosport devra être garantie moyennant la réalisation d'infrastructures spécifiques et en adéquation avec les besoins des populations de poissons. L'étude de faisabilité traitant de la réalisation des infrastructures permettant la continuité écologique vers l'aval de la Sûre, au droit de la centrale hydro-électrique comprend l'analyse de 4 alternatives constructives :

- 1) Aménagement, en amont de la centrale hydro-électrique, d'un râteau oblique en position diagonale par rapport à la direction d'écoulement de la Sûre ;
- 2) Aménagement, en amont de la centrale hydro-électrique, d'un râteau plat perpendiculairement à la direction d'écoulement de la Sûre ;
- 3) Aménagement, à l'entrée du chenal d'amenée vers la centrale hydro-électrique, d'un râteau oblique perpendiculairement à la direction d'écoulement de la Sûre ;
- 4) Aménagement, à l'arrière de l'ouvrage de prise du chenal d'amenée vers la centrale hydro-électrique, en dessous du pont routier, d'un râteau plat en position verticale, perpendiculairement à la direction d'écoulement de la Sûre.

L'étude de faisabilité a été achevée en 2019 et les études d'avant-projet sont prévues pour être lancées dans la suite.

## **4. Fonds des Routes**

### ***PC8 entre Belval et Esch-sur-Alzette avec OAI498/OAI499***

Le projet s'inscrit de manière générale dans le cadre du développement des pistes cyclables au Grand-Duché de Luxembourg et plus particulièrement dans la réalisation de la partie de la piste cyclable PC8 entre le quartier Esch-Belval et Esch-sur-Alzette, visant ainsi à créer une liaison cyclable directe et de haute qualité entre ces points d'attraction.

Le projet est subdivisé en 5 tronçons successifs. Le premier tronçon « PC » concerne une longueur de piste cyclable de 530 m et la réalisation du passage en dessous des voies ferroviaires sur le site ArcelorMittal.

Le deuxième tronçon (« ALLEE ») comprend des aménagements paysagers sur une surface d'environ 1,2 hectares. La suite du parcours se prolonge via une circulation cycliste et piétonne qui se dédouble afin de réaliser des rampes adaptées aux personnes à mobilité réduite et de laisser la circulation cycliste en pente constante. Ces rampes s'insèrent dans la végétation, afin d'assurer une bonne intégration paysagère de l'ensemble.

Dans le cadre du troisième tronçon (« PROMENADE »), les rampes se ramifient afin d'accéder à la passerelle d'une longueur totale de 1.200 m, d'une largeur utile de circulation de 4,50 m et surélevée à 7,50 m pour garantir le gabarit libre des voies ferroviaires. Cette partie est caractérisée par la présence d'alignement d'arbres de taille respectable qui sont préservés grâce au déport de la piste cyclable sur une structure en porte-à-faux. Des placettes avec une surlargeur allant jusqu'à 8,50 m sont aménagées afin de créer des espaces de repos.

La piste cyclable se poursuit sur le quatrième tronçon (« SCHMELZ »), avec une section courante encadrée par le site sidérurgique et les voies de chemin de fer. À l'approche du site de Belval, c.-à-d. du cinquième tronçon (« BELVAL »), les cyclistes poursuivront leur chemin, via des rampes qui les amènent à l'Avenue des Sidérurgistes et/ou à l'Avenue du Rock'n Roll. Les piétons quant à eux pour-

ront emprunter une circulation directe, verticale (escaliers et ascenseur) pour rejoindre le quartier de Belval.

Le programme des travaux vise une mise en service dans le cadre des activités d'Esch 2022, « Capitale européenne de la culture ». Les études ainsi que l'élaboration des dossiers de soumission devront être poussées pour permettre le début des premiers travaux d'exécution en automne 2020.

***CR329/CR329A/N26A dans le cadre du projet « Wunne mat der Wooltz »  
(Friche industrielle à Wiltz)***

Le projet « Wunne mat der Wooltz » à Wiltz a comme objectif la reconversion des anciennes friches industrielles en un nouveau quartier résidentiel avec environ 1.000 logements. Le projet se compose des deux masterplans « Wunne mat der Wooltz » et « Haargarten ».

Le masterplan « Wunne mat der Wooltz » comprend l'ancienne friche industrielle située dans la vallée entre Oberwiltz et Niederwiltz, avec une surface d'environ 25,5 ha. Le masterplan « Haargarten » comprend les anciens sites adjacents d'une superficie d'environ 8,3 ha. En tout, le projet comprend donc la reconversion d'anciennes friches industrielles en quartiers résidentiels sur un site de presque 34 ha. L'Administration des ponts et chaussées est en charge de la création et du réaménagement du nouveau réseau routier et cyclable de desserte. La nouvelle route de desserte commence à la gare de Wiltz, avenue de la Gare / CR329A (actuellement une impasse) et rejoint la rue Michel Thilges / N26A en face de l'entrée du Lycée du Nord. Au droit du parvis de la gare, la vitesse sera réduite à 30 km/h. La connexion à la rue Michel Thilges / N26A sera réalisée avec un carrefour réglé par des feux tricolores. Une grande partie de la nouvelle route sera construite sur l'assise de l'actuelle voie de manœuvre des CFL. Pour ce faire, cette voie devra être mise hors service, ce qui exige au préalable une refonte du fonctionnement de la gare de Wiltz. La route de Winseler (actuel CR319) sera réaménagée et reclassée en voirie communale.

Le projet comprend deux lots. Le lot 1 concerne la construction d'une route de desserte pour accéder aux futures zones de développement, à savoir la prolongation du CR329A jusqu'au CR319 sur une longueur de 780 mètres, le déplacement de l'ancien CR319 sur une longueur de 340 mètres avec un nouveau carrefour au croisement avec la N26A et plusieurs ouvrages (des murs de soutènement, une paroi revêtue d'un treillis ancré, etc.). Le lot 2 concerne le réaménagement de la route de Winseler (CR319) sur une longueur de 500 mètres, le redressement d'une partie de la rue Michel Thilges (N26A) sur une longueur de 330 mètres et la liaison de la PC20 aux différents points d'intérêt.

Enfin, le programme de construction comprend également la liaison de la piste cyclable nationale PC20 au Lycée du Nord et à la gare de Wiltz, pour une longueur de 1750 mètres et incluant plusieurs passerelles sur la Wooltz.

***CR189/CR190 à Dudelange dans le cadre du projet « Nei Schmelz »***

Le projet « Nei Schmelz » prévoit la reconversion des anciennes friches industrielles au sud de Dudelange en un nouveau quartier résidentiel. Dans ce cadre, une adaptation de la route de Thionville (CR190) sur une longueur de 2 km s'avère nécessaire, ceci entre le centre de Dudelange et la frontière française. Le projet de réaménagement se base ainsi sur les analyses faites lors de l'élaboration des différents PAP concernés.

L'accès motorisé au nouveau quartier se fera prioritairement par la route de Thionville. Celle-ci devra être déplacée sur une partie du tronçon en direction des voies ferrées. Des ouvrages d'art existants devront être démolis et reconstruits pour garantir le raccordement du nouveau quartier. La liaison piétonne entre le nouveau quartier et le réseau ferroviaire sera garantie par divers ouvrages. Pour le reste, la mobilité douce fera partie intégrante du réaménagement du CR190

***OA232 à Colmar-Berg***

L'ouvrage OA232 portant la N7 sur les voies des chemins de fer à Colmar, dont la construction remonte à l'année 1960, est un pont en béton précontraint à caissons fermés et très biais en plan. À l'époque de sa construction, le pont figurait du point de vue de l'ingénierie parmi les ouvrages les plus remarquables du Luxembourg. Or, sa structure portante très complexe implique que l'ouvrage se trouve aussi parmi les plus vulnérables du patrimoine de l'Administration des ponts et chaussées. Par le passé,

des mesures provisoires ont été mises en œuvre afin de prolonger la durée de vie de l'ouvrage et de reporter son remplacement définitif dans le temps. Aujourd'hui, les inspections périodiques montrent que l'ouvrage se trouve dans un état de dégradation avancée et que la reconstruction de l'ensemble de l'ouvrage est désormais nécessaire.

Les analyses effectuées jusqu'à présent ont fait ressortir que la solution du type bow-string est, d'un point de vue technique et esthétique, la plus adaptée pour remplacer l'ouvrage existant tout en s'intégrant de la meilleure façon dans le milieu environnant.

Vu que la route nationale N7 constitue l'itinéraire bis à l'autoroute A7/B7 à la hauteur de Colmar-Berg, un barrage complet de la N7 pendant la durée du chantier n'est guère envisageable et implique la nécessité d'une solution de substitution au droit de l'ouvrage existant. Ladite déviation sera réalisée moyennant la construction d'un pont provisoire d'une portée de 45 m qui est la solution la plus économique et techniquement la plus simple d'exécution. Le début des travaux est actuellement prévu pour l'automne 2021 et l'achèvement pour mi-2023.

### ***Réaménagement de l'échangeur Cargo-Center***

Le réaménagement de l'échangeur Cargo-Center s'inscrit dans le cadre des nouvelles voiries de desserte de la Zone Aérogare/Höhenhof/, permettant de créer ainsi une liaison directe entre l'A1/Est et la zone précitée avec la possibilité de contourner l'échangeur Senningerberg et la N1 aux alentours du giratoire de l'aérogare fortement chargés en heures de pointe. La possibilité de capter les flux à destination du futur pôle d'échanges du Höhenhof déjà à hauteur de l'échangeur en question permettra d'augmenter l'attrait pour les utilisateurs du P+R et des transports en commun y rattachés.

La configuration projetée prévoit de renforcer la sortie d'autoroute en provenance de Trèves et de la compléter par une nouvelle bifurcation greffée sur la boucle existante permettant de rallier ainsi directement la nouvelle route de liaison vers la zone Aérogare/Höhenhof. Cet agencement permet de dévier le nouveau flux principal en provenance de la sortie A1/Est et à destination de l'Aérogare/Höhenhof par rapport au giratoire existant compact qui ne sera donc en rien impacté par cette mesure et qui assurera toujours la desserte du site du Cargo-Center.

En détail le réaménagement de l'échangeur comprend les mesures constructives suivantes :

- Elargissement et allongement de la sortie d'autoroute en provenance de Trèves en intégrant une deuxième voie : la voie de gauche existante mènera toujours vers le giratoire existant, tandis que la nouvelle voie de droite mènera vers la bifurcation à destination de la liaison projetée vers la zone Aérogare/Höhenhof (en suivant la courbure existante de la boucle) ;
- Afin de transférer le trafic quittant l'autoroute du côté Nord vers la nouvelle voie de liaison située du côté Sud, la nouvelle bretelle projetée enjambe la section courante de l'A1 y compris la bretelle A moyennant un nouveau passage supérieur présentant une longueur globale d'environ 120 m compte tenu des contraintes géométriques.

Compte tenu de la proximité de l'ouvrage à l'aéroport du Findel, une étude d'impact de l'ouvrage sur le trafic aérien a été réalisée par un bureau spécialisé dans la matière. Cette étude a montré que l'ouvrage projeté n'a pas d'influence significative sur le fonctionnement de l'aéroport et que rien ne s'oppose à sa réalisation.

La typologie de l'ouvrage permet une préfabrication proche du site et une mise en place de l'ouvrage par lancement afin de limiter au maximum les barrages de l'autoroute A1. La variante retenue est un ouvrage à double arcs inclinés de 12° et 7° vers l'intérieur et d'une hauteur atteignant 12,7 m. Le tablier courbe (rayon constant de 250 m) projeté en dalle orthotrope est suspendu aux arcs par une tôle ajourée. Les arcs sont soutenus par des tirants courbes intégrés au tablier.

L'ouvrage de type bow-string aura une hauteur de gabarit de 6,70 m, une largeur 10,60 m et un entre-axe des appuis de 116,40 m, des double arcs inclinés de 12° et 7° vers l'intérieur et d'une hauteur atteignant 15 m.

### ***Bande de covoiturage sur la bande d'arrêt d'urgence sur la A6***

Au-delà du projet de l'extension de l'autoroute A3 sur 2x3 voies afin de permettre une priorisation des bus et du covoiturage, qui est précisé dans le document stratégique MODU 2.0 et déjà adopté par la Chambre des Députés, des études ont été menées afin de déterminer également la faisabilité d'une

bande de covoiturage sur l'autoroute A6 en tant que prolongement luxembourgeois du projet pilote belge « Bande de covoiturage latérale Arlon-GdLux » sur l'E411 entre Arlon et Sterpenich.

Vu le nombre élevé de bretelles d'accès ou de descente et d'échangeurs sur le réseau autoroutier luxembourgeois et le nombre élevé de mouvements d'insertion et de changements de file, la priorisation des bus et du covoiturage n'est envisageable qu'avec des éléments d'optimisation : modulation de la vitesse, régulation des accès (projet pilote CARA sur l'A6), utilisation temporaire de la bande d'arrêt d'urgence limitée aux heures de pointe.

Pour la même raison, le principe retenu pour le projet pilote belge, c'est-à-dire l'utilisation de la bande extérieure pour le covoiturage, ne pourra être repris sur l'entièreté de l'A6. À terme, la solution envisagée du côté luxembourgeois serait l'utilisation de la voie intérieure pour la priorisation des bus et du covoiturage pendant que le trafic « normal » pourra temporairement utiliser la bande d'arrêt d'urgence. Cette approche rend envisageable une extension du système à quasiment toute l'A1, l'A3, l'A4 et l'A6.

Le lot 1 concerne l'assainissement de l'autoroute A6 et l'extension de la bande d'arrêt d'urgence (BAU) en tant que voie de priorisation

L'autoroute A6 nécessitera bientôt des travaux de remise en état des voies et d'une mise en conformité des îlots de séparation au milieu. Le contexte est donc favorable pour y intégrer également la mise en place des aménagements nécessaires à la priorisation des bus et du covoiturage sur la BAU de l'A6. Outre l'extension de la BAU et son utilisation temporaire pour le trafic, le concept rend nécessaire l'aménagement de 9 baies/places d'arrêt d'urgence, c'est-à-dire environ tous les 500 à 1.000 mètres. Ensuite, le système de signalisation et de monitoring doit être adapté, tout comme les systèmes de régulation d'accès à l'autoroute actuellement prévus (CARA).

Outre les nouvelles caméras vidéo pour la surveillance des BAU, trente-quatre systèmes de détection automatique d'incidences seront installés. Des dispositifs de contrôle automatisé et de sanction du degré d'occupation des véhicules sont en cours de développement, mais le choix définitif du système n'a pas encore été fait. Enfin, le projet de priorisation nécessitera également des adaptations au niveau du Code de la route :

Ajout de la définition d'un véhicule en covoiturage, adaptation des définitions de la bande d'arrêt d'urgence « BAU » et de la place d'arrêt d'urgence, nouvelle signalisation de la voie réservée au covoiturage, adaptations des interdictions et limitations de circulation sur les bandes d'arrêt d'urgence, adaptations de la réglementation concernant l'immobilisation de véhicules sur les autoroutes, notamment la bande d'arrêt d'urgence, et l'enlèvement des véhicules, adaptations des compétences du CITA.

### ***Renaturation de la Pétrusse***

Le projet de la revitalisation du Parc « Vallée de la Pétrusse » s'inscrit dans la volonté de la Ville de Luxembourg de répondre aux différentes fonctions revêtues par les surfaces situées en contrebas de la Ville Haute le long du ruisseau « Pétrusse ». Il est prévu de réaliser un parc qui permettra d'allier protection de la nature et récréation. Le projet s'étend sur des surfaces appartenant majoritairement à des entités publiques, dont notamment la Ville de Luxembourg et l'État.

Le projet de parc intégrera aussi les mesures compensatoires rendues nécessaires par les projets d'ouvrages d'art réalisés, respectivement en cours de réalisation : d'une part, la réhabilitation du « Pont Adolphe » (OA750), y inclus la construction du pont provisoire et, d'autre part, l'élargissement du viaduc « Passerelle » (OA788) en vue de l'intégration des différents modes de déplacement.

La réalisation du projet de revitalisation se fera en deux phases successives d'une superficie totale d'environ 86.000 m<sup>2</sup>, dont la première, que les responsables de la Ville de Luxembourg prévoient actuellement d'achever pour la « *Luxemburger Gartenschau (LUGA)* » en 2023. La première phase d'une superficie d'environ 49.000 m<sup>2</sup> comprend les surfaces dans la vallée de la Pétrusse situées entre la rue Saint Ulric et l'écluse « Bourbon » à proximité du Pont Adolphe. La seconde phase d'une superficie totale d'environ 37.000 m<sup>2</sup> s'étend de l'écluse « Bourbon » jusqu'à la rue d'Anvers. La Ville de Luxembourg prévoit un début des travaux de la seconde phase pour l'année 2024.

La revitalisation de la vallée de la Pétrusse moyennant l'aménagement du Parc « Vallée de la Pétrusse » comprend deux volets fonctionnels et complémentaires : la renaturation écologique du ruisseau « Pétrusse » et le réaménagement du parc et des surfaces longeant le ruisseau « Pétrusse ». Les travaux compris dans le volet 1 intègrent la démolition du lit artificiel en béton, le rehaussement

du niveau du ruisseau, l'optimisation hydrologique et hydraulique du ruisseau, l'aménagement de la continuité écologique pour les poissons et la construction de nouveaux murs de soutènement.

Le volet 2 prévoit la construction respectivement la reconstruction de six ponts (deux ponts routiers et quatre passerelles piétonnes), l'aménagement d'aires de repos engazonnées, l'aménagement d'aires de jeux et de récréation, l'aménagement de nouvelles voies réservées à la mobilité active, la construction de gradins et de balcons aux bords du ruisseau et l'aménagement de nouvelles voies carrossables.

### **5. En ce qui concerne le champ d'intervention relatif à l'article budgétaire 50.8.73.070**

#### ***Construction d'un dépôt de carburant aviation à l'aéroport de Luxembourg.***

Le projet vise la construction d'un dépôt de carburant pour les besoins de l'aviation à l'aéroport de Luxembourg. La loi du 20 décembre 2019 relative à la programmation financière pluriannuelle pour la période 2019-2023, qui mentionne ce projet à l'article 50.8.73.070, prévoit des coûts estimés à 35.000.000 € et ventilés de la manière suivante : 2 millions pour 2020, 10 millions pour 2021, 15 millions pour 2022 et 8 millions pour 2023.

### **6. Fonds du rail**

#### ***Gare de Luxembourg – adaptation du parvis dans le cadre de la desserte par le tram***

Avec l'arrivée du tram à la Place de la Gare, la gare de Luxembourg devra muter vers un pôle d'échange multimodal. Le projet comprend des adaptations majeures du parvis de la Gare Centrale et des espaces occupés actuellement par les gares routières des réseaux des autobus municipaux et régionaux. La réalisation est prévue entre 2020 et 2023 et les coûts sont estimés à 14.000.000 €.

#### ***Gare de Luxembourg – aménagement d'un parking à vélos souterrain à grande capacité***

Dans le même contexte que le projet précédent, le programme de construction prévoit la construction d'un parking souterrain pour vélos en lieu et place de l'actuelle gare routière du réseau des autobus municipaux. La réalisation est prévue entre 2023 et 2025 et les coûts sont estimés à 10.000.000 €.

#### ***Gare de Rodange – réaménagement de la tête ouest***

Le projet vise le réaménagement complet de la tête ouest de la Gare de Rodange et l'adaptation éventuelle du réseau tertiaire dans le cadre du raccordement adéquat du nouveau centre de remisage et de maintenance (CRM Sud) à construire et de la future mise à double voie entre Rodange et Mont-Saint-Martin. La réalisation est prévue entre 2021 et 2025 et les coûts sont estimés à 42.000.000 €.

#### ***Construction d'un nouveau Centre de remisage et de maintenance (CRM) à Rodange, CRM Sud phases 1 & 2***

Dans les années à venir le parc roulant des CFL connaîtra un agrandissement considérable. La capacité du centre de remisage et de maintenance à Howald ne sera plus suffisante et son extension est impossible. Le présent projet vise donc la construction d'un deuxième centre de remisage et de maintenance sur un nouveau site. Le site de Rodange est favorable de par sa situation géographique dans le sud du pays, situé à l'extrémité de deux lignes ferroviaires importantes et à proximité du réseau ferré existant.

La phase 1, prévue entre 2022-2025, vise la construction d'un pont remplaçant la digue supportant la RN 5F et les coûts sont estimés à 16.600.000 €. La phase 2, prévue entre 2023 et 2027, concerne la construction du nouveau centre de remisage et de maintenance, y compris des travaux de terrassement et de remodelage du terrain et des travaux de viabilisation du terrain (raccordement au réseau routier, mur de soutènement le long de la Chiers, raccordement aux différents réseaux). Les coûts afférents sont estimés 98.600.000 €.

***Construction d'un nouveau bâtiment pour les équipes et ateliers  
du Service Maintenance Infrastructure sur le site de Luxembourg***

Par l'adoption d'une motion en date du 20.11.2014, la Chambre des Députés avait donné son accord de principe pour la construction d'un nouveau bâtiment pour les entités décisionnelles et les différentes équipes du Service Maintenance Infrastructure (MI) dans la rue de la Déportation à Luxembourg-Hollerich. Or, suite à l'impossibilité de regrouper tout le personnel du Service MI sur le site initialement prévu, il est envisagé de construire un nouveau bâtiment uniquement pour les équipes et ateliers de maintenance et de réaménager le bâtiment administratif existant du Service MI à Luxembourg.

Ce projet prévoit donc la construction d'un nouveau bâtiment afin de regrouper les équipes et les ateliers y relatifs sur un seul site, permettant une meilleure collaboration et une mise en place optimisée des moyens de production.

***Réaménagement du bâtiment administratif existant du Service Maintenance  
Infrastructure à Luxembourg***

Corollaire du projet précédent, ce projet concerne le réaménagement du bâtiment administratif existant sur le site de Luxembourg afin de regrouper le personnel administratif du Service MI actuellement réparti sur différents sites.

***Ligne de Luxembourg à Troisvierges et antennes – modernisation  
du réseau des téléphones de service en campagne***

Suite à des difficultés d'approvisionnement en téléphones à technologie traditionnelle et la suppression des câbles de télécommunication à longues distances sur base de cuivre, le présent projet vise le remplacement d'un total de 292 téléphones de service en campagne ainsi que des téléphones aux passages à niveau par des téléphones à technologie numérique. Les travaux sont prévus en 2020 et les coûts estimés à 15.500.000 €.

***Ligne de Luxembourg à Wasserbillig – déplacement  
du point d'arrêt Mertert***

Le projet vise le déplacement et la modernisation de l'arrêt ferroviaire de Mertert. La réalisation est prévue de 2022 à 2023 pour un coût estimé de 10.000.000 € et comprend les éléments suivants :

- Mise en place de nouvelles infrastructures d'accueil des voyageurs conformes aux besoins des personnes à mobilité réduite (Construction d'un souterrain avec ascenseurs, escaliers et plans inclinés).
- Construction de quais à voyageurs d'une longueur minimale de 250 mètres et d'une hauteur de 55 cm par rapport au plan de roulement
- Augmentation du confort des voyageurs par la couverture des accès et la mise en place d'abris voyageurs
- Mise en place d'un système d'information voyageurs en temps réel
- Mise en place de deux abris sécurisés pour vélos (mBox)
- Création d'un accès vers le village par l'ajout d'une passerelle sur la route nationale N1
- Aménagement d'un parking P&R écologique d'une capacité de 43 places
- Création d'un arrêt bus.

\*

### 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 5 mars 2020

*Le Président-Rapporteur,*  
Carlo BACK