Session ordinaire 2019-2020

TS/JCS P.V. MOBTP 09

Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Procès-verbal de la réunion du 06 février 2020

Ordre du jour :

1. 7382 Projet de loi relatif à la rénovation et à la mise en conformité du Centre thermal et de santé de Mondorf-les-Bains
   - Rapporteur : Monsieur Carlo Back

   - Examen de l'avis complémentaire du Conseil d'État

2. 7522 Débat d'orientation sur le financement des grands projets d'infrastructure réalisés par l'Etat

   - Désignation d'un Rapporteur
   - Présentation des projets

3. Divers

*

Présents : M. Carlo Back, M. Dan Biancalana, M. Frank Colabianchi, M. Yves Cruchten, M. Jeff Engelen, Mme Chantal Gary, M. Marc Goergen, M. Max Hahn, M. Aly Kaes, M. Claude Lamberty, M. Marc Lies, M. Marco Schank

M. François Benoy remplaçant M. Marc Hansen

M. François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics
M. Paul Eilenbecker, M. Jeannot Poeker, M. Gilbert Schmit, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

M. Roland Fox, directeur de l'Administration des Ponts & Chaussées
M. Louis Reuter, directeur adjoint de l'Administration des bâtiments publics
M. Marc Barthelme, Mme Anne Kons, Mme Anne Negretti, de l'Administration des bâtiments publics

M. Henri Werdel, directeur, CFL-Gestion infrastructure
Mme Anne Backes, Mme Manon Mehling, CFL-Gestion infrastructure

M. Dan Michels, du groupe parlementaire déi gréng

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Félix Eischen, M. Marc Hansen, M. Serge Wilmes

M. David Wagner, observateur délégué

*

Présidence : M. Carlo Back, Président de la Commission

*

1. 7382 Projet de loi relatif à la rénovation et à la mise en conformité du Centre thermal et de santé de Mondorf-les-Bains

La commission procède à l'examen de l'avis complémentaire du Conseil d'État du 28 janvier 2020 :

Article 3

Dans son avis complémentaire du 28 janvier 2020, le Conseil d'État note que l'amendement relatif à l'article sous examen est censé répondre aux observations du Conseil d'État quant à la nécessité de préciser la nature des dépenses imputables au Fonds pour le financement des infrastructures hospitalières. L'article 3, dans sa teneur amendée, indique ainsi que ces dépenses concernent des « travaux de délocalisation de certains services et […] la mise en place d'un centre de recyclage ». La formulation « de certains services » étant vague, ces termes sont à supprimer.

En outre, il note dans ses observations d'ordre légistique qu'à la partie de phrase « , ceci pour des travaux de délocalisation de certains services et pour la mise en place d'un centre de recyclage », les termes « , ceci » et « certains services » sont à supprimer.

La commission décide de reprendre les suggestions du Conseil d'État.

Article 4

Dans son avis complémentaire du 28 janvier 2020, le Conseil d'État note que si l'amendement du paragraphe 1er, première phrase, apporte les clarifications nécessaires, l'amendement porté au libellé de la seconde phrase manque de cohérence en ce qu'il dispose que les « investissements sont, par dérogation à l'article 15 de la loi du 8 mars 2018 relative aux établissements hospitaliers et à la planification hospitalière et notamment de son article 8, paragraphe 1er, point 1, financés entièrement par l'État ». Or, l'article 8, paragraphe 1er, point 1, ne fait que définir les projets autorisables, et, les dépenses visées par la loi en projet tombent précisément dans le champ d'application de cette disposition. Il est donc inexact d'écrire qu'il y est dérogé, la dérogation ne portant que sur l'article 15. Le Conseil d'État demande par conséquent de libeller la seconde phrase comme suit :

« Par dérogation à l'article 15 de la loi du 8 mars 2018 relative aux établissements hospitaliers et à la planification hospitalière, les investissements sont financés entièrement par l'État. »

L'amendement du paragraphe 2 instaure un plafond pour la seconde sous-enveloppe de dépenses et répond ainsi aux observations formulées par le Conseil d'État dans son avis du 8 octobre 2019.

La commission a décidé de reprendre la formulation de texte du Conseil d'État à l'endroit de la seconde phrase du paragraphe 1er de l'article sous examen.

En outre, le Conseil d'État note dans ses observations d'ordre légistique qu'à l'article 4, paragraphe 1er, seconde phrase, dans sa teneur amendée, le terme « précitée » est à omettre.
La commission parlementaire constate que cette remarque d'ordre légistique est devenue obsolète suite à la décision de la commission de reprendre la formulation de texte du Conseil d'État dans ses observations quant au fond de l'article sous examen.

Article 5

Dans son avis complémentaire du 28 janvier 2020, le Conseil d'État note que l'amendement parlementaire relatif à l'article 5 répond à une observation d'ordre légistique du Conseil d'État et n'appelle pas d'observation.

La commission en prend note.

Un projet de rapport est à préparer pour la prochaine réunion.

2. 7522 Débat d'orientation sur le financement des grands projets d'infrastructure réalisés par l'Etat

Monsieur Carlo Back (déi gréng) est désigné Rapporteur du projet de loi.

À titre liminaire, Monsieur le Ministre attire l'attention de la commission sur le fait que les projets sous examen devraient à priori être analysés ensemble avec l'examen et le débat sur le projet de budget chaque année en décembre en séance plénière de la Chambre des Députés, comme tel fut le cas les années précédentes. Il s'agit d'éviter un retard dans la procédure d'approbation par la Chambre des Députés, ceci en vue de l'autorisation nécessaire pour l'imputation des dépenses pour frais d'études et d'élaboration d'un avant-projet détaillé à charge du Département des Travaux publics et du Département de la Mobilité et des transports du Ministère. Monsieur le Ministre tient encore à préciser dans ce contexte qu'il a déposé la présente liste de projets déjà le 10 septembre 2019. La commission en prend note.

Il est ensuite rappelé qu'en vue 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.

À noter encore que 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.

Il est ensuite procédé à la présentation des projets, pour le détail de laquelle il est renvoyé aux documents de travail envoyés aux membres de la commission par courrier électronique :

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. Le but est de les regrouper sur un site par le présent projet.

Les volumes existants seront adaptés aux exigences de sécurité réglementaires. Le programme de construction comprend un volume d'environ 14.700 m^3. 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^2 et le volume brut d'environ 23.000 m^3.

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 m² hors sol et à 4.500 m² 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 m² 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.

Monsieur Marc Lies (CSV) souhaite savoir si les bâtiments marqués dans la présentation seront supprimés ou rénovés. La représentante du Ministère explique qu'actuellement l'école de police est dispersée sur trois bâtiments. Certains de ces anciens bâtiments vont être démolis en fonction de l'avancement des travaux des nouvelles structures.

À la question de Monsieur François Benoy (déi gréng) s'il est envisagé d'intégrer le stade de football du Racing FC Union Luxembourg dans le présent projet, il est répondu que l'on ne sait pas encore exactement si on l'intégrera dans le présent projet ou s'il sera par exemple intégré dans un projet de logement. À une question afférente de Monsieur Marc Lies, il est répliqué qu'actuellement ce terrain est encore utilisé par le Racing FC Union Luxembourg, jusqu'à ce qu'un nouveau terrain de football aura été trouvé pour le club.

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.

A noter que la 1ère phase s'est terminée il y a environ 5 ans.

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^3.

Monsieur François Benoy (« dei gréng ») souhaite savoir s'il est envisagé d'agrandir également la surface pour les activités culturelles dans la « Rotonde 2 ». Il est répondu par l'affirmative. Pour ce qui est du bâtiment « Black Box », dans lequel il est envisagé d'intégrer une restauration, Monsieur François Benoy souhaite savoir dans ce contexte si une extension de ce bâtiment est envisagée afin de réaliser ce projet. Il lui est encore une fois répondu par l'affirmative.

Dans ce contexte, Monsieur le Ministre informe la commission qu'une pré-étude a été lancée pour la construction d'un tunnel pour la Rocade de Bonnevoie. Si le déroulement de l'étude s'effectue comme prévu, ce projet pourra être intégré sur la liste des projets à déposer en été 2020.

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.

Monsieur Marc Lies (CSV) rappelle dans ce contexte la question parlementaire n°1668 du 7 janvier 2020 qu'il a déposée ensemble avec Madame Françoise Hetto-Gaasch et qui portait précisément sur l'avenir du site « Waldhaff ». Monsieur le Ministre indique qu'il ne saurait actuellement donner plus de détails sur ce dossier et renvoie à la réponse commune du Ministre des Finances et du Ministre de la Mobilité et des Travaux publics du 11 février 2020 en ajoutant que ceci tombe dans le champ de compétence du domaine de l'État.

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^3.

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^3.

2. Fonds d'investissements publics scolaires

Lycée Nic Biever à Dudelange - extension de l'annexe Alliance

L'annexe Alliance du Lycée Nic Biever 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^2 et le volume à 17.400 m^3.

Monsieur Dan Biancalana (LSAP) souhaite savoir si le terrain pour l'extension envisagée appartient à l'État ou à la commune. La représentante du Ministère informe que des réflexions quant au choix du terrain sont actuellement menées.

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^2 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^3 et la surface brute de planchers é environ 28.000 m^2.

Monsieur Marc Goergen (Piraten) souhaite connaître le classement actuel du terrain derrière l'école ? Il est précisé que le terrain en cause est classé actuellement en POS différé (« plan d'Occupation des Sols »). Ce classement devra faire l'objet d'une modification ponctuelle de la part de la commune pour devenir constructible. Des études sont actuellement en cours. Il est encore

précisé qu'il sera veillé à conserver le biotope en place, i.e. que l'équilibre écologique du biotope ne sera pas perturbé.

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^3 et la surface brute à 9.000 m^2.

Monsieur Carlo Back (déi gréng) souhaite savoir si cette école fait partie du réseau des écoles européennes ? La représentante du Ministère explique que les écoles européennes accréditées sont des écoles qui, sans faire partie du réseau des Ecoles européennes dirigé par l'organisation intergouvernementale des « The European Schools », offrent un enseignement européen dans le cadre de l'enseignement national public. De telles écoles existent déjà dans les communes de Mondorf et Differdange. Le lycée Michel Lucius est en train de mettre en œuvre le principe « Ecole européenne agréée ».

3. Fonds d'investissements publics sanitaires et sociaux

Maison d'enfants de l'État - structure d'encadrement à Schifflange

Le site d'environ 12 a se trouve à Schifflange 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^3, vise la construction d'un foyer pour mineurs et la centralisation d'autres fonctions pour les besoins des maisons d'enfants de Schifflange 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^3 et la surface brute à 5.090 m^2.

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 OA1498/OA1499

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 pourront 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.

Suite à une question afférente de Monsieur François Benoy (dei gréng), il est expliqué qu'une partie de la piste cyclable raccordant Dudelange à Bettembourg est déjà en cours de construction (sous l'échangeur de Dudelange). D'autres pistes cyclables sont également planifiées autour de la N31.

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 lançage 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 atteignent 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 de 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.

Suite à une question afférente de Monsieur Marc Goergen (Piraten), il est confirmé que des aires d'arrêt d'urgence seront prévues pour les véhicules tombant en panne (tous les 500 mètres environ).

Monsieur Goergen estime qu'il est assez dangereux de devoir croiser une bande de covoiturage pour prendre une sortie d'autoroute (comme tel est le cas actuellement en Belgique). Il est expliqué que si l'idée d'une bande de covoiturage dynamique était retenue, il serait en effet possible de déplacer la bande de covoiturage vers le milieu.

À une question afférente de Monsieur Max Hahn (DP), il est répondu que l'on souhaite démarrer le chantier aussitôt que possible. Il est noté dans ce contexte que s'il existe bel et bien déjà certains projets pilotes, le volume des expériences pratiques récoltées est jusqu'à présent très limité.

Des adaptations du Code de la route sont encore nécessaires.

Il est planifié de recourir à l'avenir au modèle de telles bandes dans tout le pays.

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^2, 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^2 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^2 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. Le maître d'œuvre sera lux-Airport.

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 €.

Monsieur Carlo Back (déi gréng) souhaite savoir s'il s'agira uniquement d'un parking à vélos ou s'il est également prévu de mettre en place un service d'entretien des vélos. Il est informé qu'il s'agit d'une fonction connexe qui pourra être offerte à la partie aérienne.

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.

3. Divers

Aucun point divers n'est abordé.

La Secrétaire-administrateur,
Tania Sonnetti

Le Président de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics,
Carlo Back

1ère saisine de la Chambre des Députés suivant la nouvelle procédure à suivre en matière de préparation et de présentation des grands projets d'infrastructures

Présentation Projets du 6 février 2020

Ponts & Chaussées
et
Fonds des Routes

Projets présentés en 2019

LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère de la Mobilité
et des Travaux publics

Administration des ponts et chaussées

Fonds d'investissements publics sanitaires et sociaux :

Descente pour poissons au barrage de Rosport

Fonds des routes:

1. PC8 entre Belval et Esch-sur-Alzette
2. CR329/CR329A/N26A dans le cadre du projet « Wunnen mat der Wooltz » (Friche industrielle à Wiltz)
3. CR189/CR190 à Dudelange dans le cadre du projet « Nei Schmelz »
4. OA232 à Colmar-Berg
5. Réaménagement de l'échangeur Cargo-Center
6. Bande de covoiturage sur la bande d'arrêt d'urgence sur la A6
7. Renaturation de la Pétrusse

LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère de la Mobilité
et des Travaux publics

Administration des ponts et chaussées

Protection et infrastructures de descente des poissons à la centrale hydro-électrique de Rosport

Note de présentation succincte

Janvier 2020

Division des ouvrages d'art

Adresse bureaux
41-43, bd G-D Charlotte Tél.: +352 2846 - 4200 doa@pch.etat.lu
L-1331 Luxembourg Fax: +352 262 563 - 4200 pch.gouvernement.lu

1. Contexte

Dans le cadre de la transposition de la directive européenne cadre sur l'eau (DCE) (2000/60/CE) (en allemand „Rahmen der Umsetzung der europäischen Wasserrahmenrichtlinie (EU-WRRL)") il est prévu de réaliser la continuité des poissons au droit de la centrale hydro-électrique de Rosport. La Sûre est endiguée au droit des localités de Ralingen, côté allemand et Rosport du côté luxebmourgeois. La centrale hydro-électrique de Rosport est alimentée moyennant le chenal d'amené, en forme de trapèze, d'une longueur totale de 950m.

Suivant la loi allemande sur la gestion de l'eau (Wasserhaushaltsgesetzes (WHG)) la continuité des poissons migrants vers l'aval doit être rétablie et garantie au droit des centrales hydro-électrique, afin d'éviter tout impact négatif sur la population des différentes espèces de poissons.

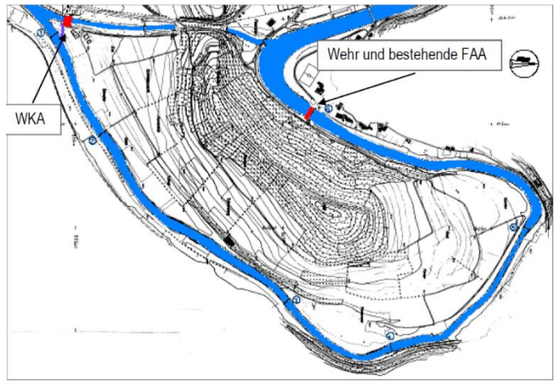


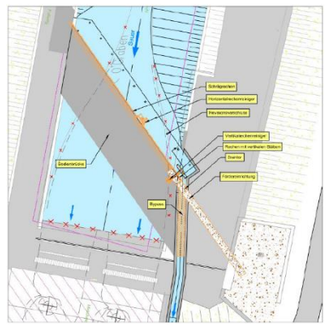
Figure 1:Plan de localisation de la centrale hydro-électrique et du barrage de Rosport

2. Description du projet

La garantie d'un passage continue et sûre des poissons vers l'aval au droit de la centrale de Rosport devra être assurée 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 quatre alternatives constructives :

- <u>Alternative 1: Râteau oblique à proximité directe de la centrale hydro-électrique</u>

L'alternative 1 prévoit l'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.



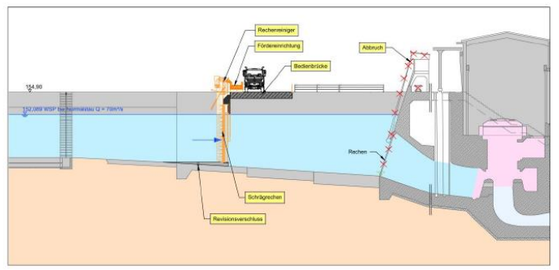


Figure 2:Alternative 1 – Plan de situation et coupe longitudinale

- <u>Alternative 2: Râteau plat à proximité directe de la centrale hydro-électrique</u>

L'alternative 2 prévoit l'aménagement en amont de la centrale hydro-électrique, d'un râteau plat perpendiculairement à la direction d'écoulement de la Sûre.

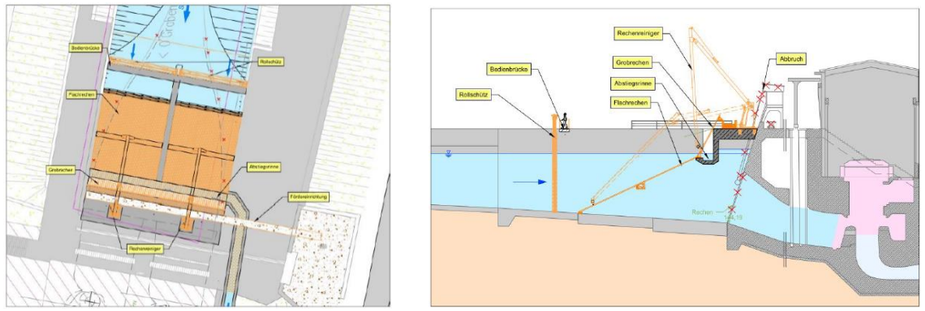


Figure 3:Alternative 2 – Plan de situation et coupe longitudinale

- <u>Râteau oblique à l'entrée du chenal d'amenée</u>

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.

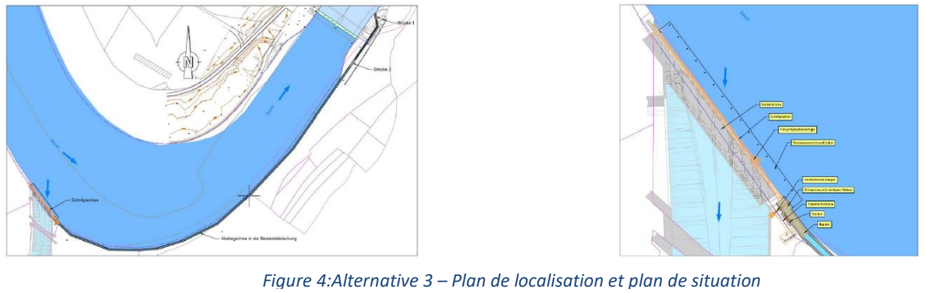
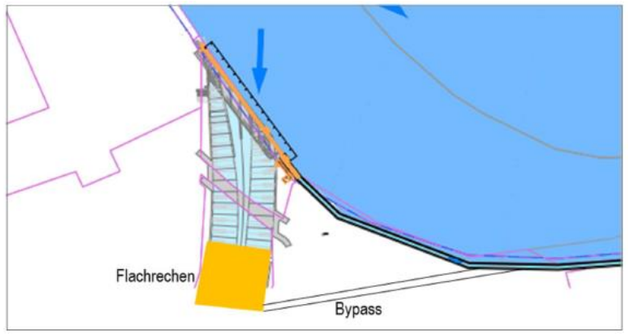


Figure 4:Alternative 3 – Plan de localisation et plan de situation

- <u>Râteau plat à l'arrière de l'ouvrage de prise du chenal d'amenée</u>

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.

Figure 5:
Alternative 4 – Plan de de situation

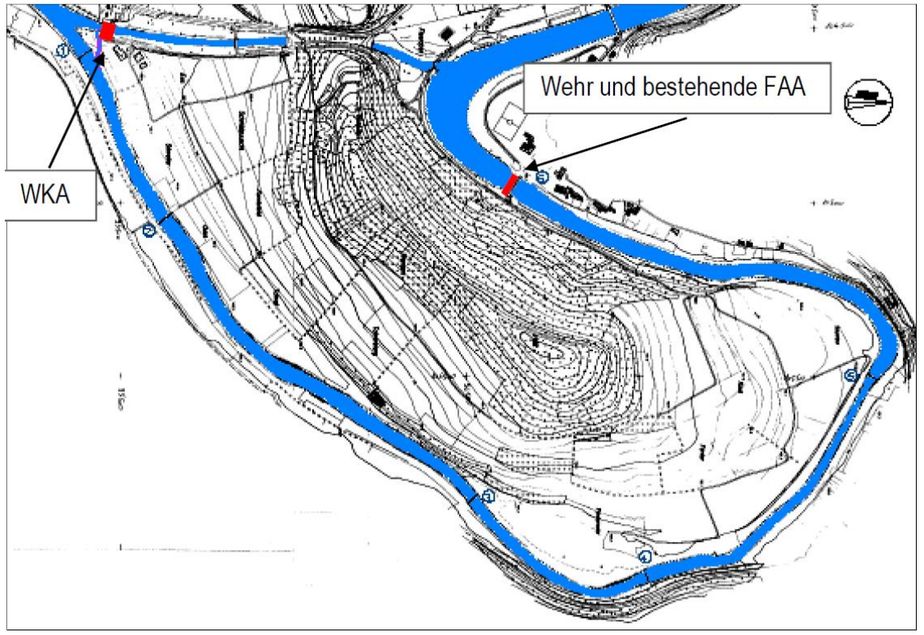


L'étude de faisabilité a été achevé en 2019 et les études d'avant-projet sont prévues pour être lancées dans la suite.

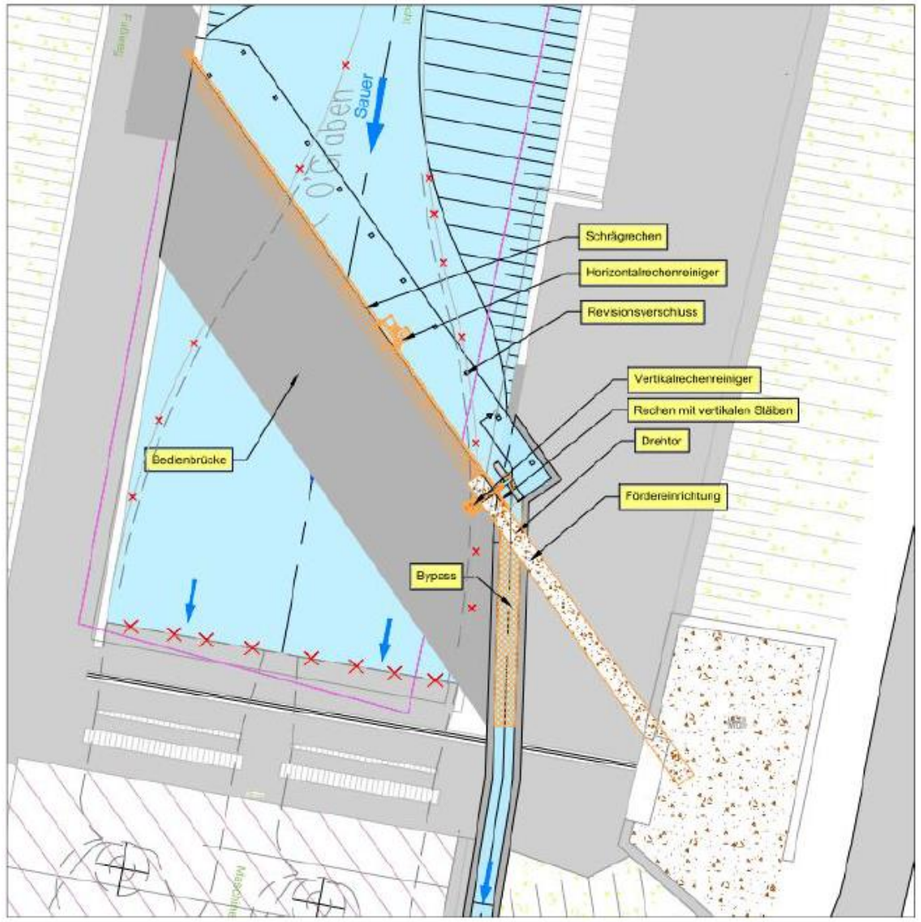
3. Estimation budgétaire

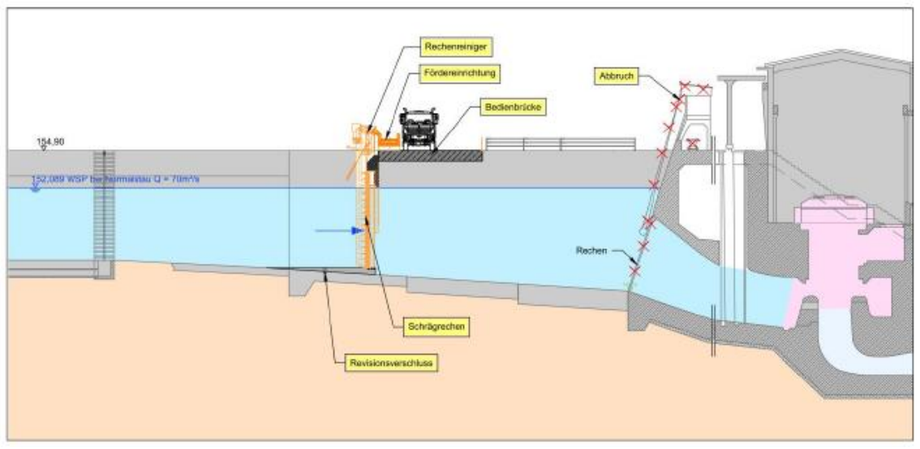
Le coût du projet dépassera les 10 millions d'Euros.

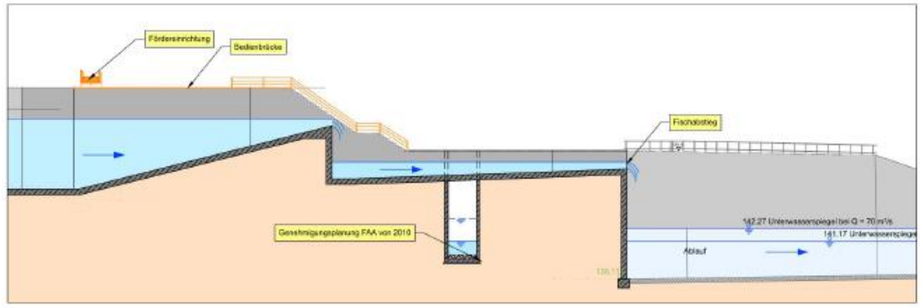
ANNEXES



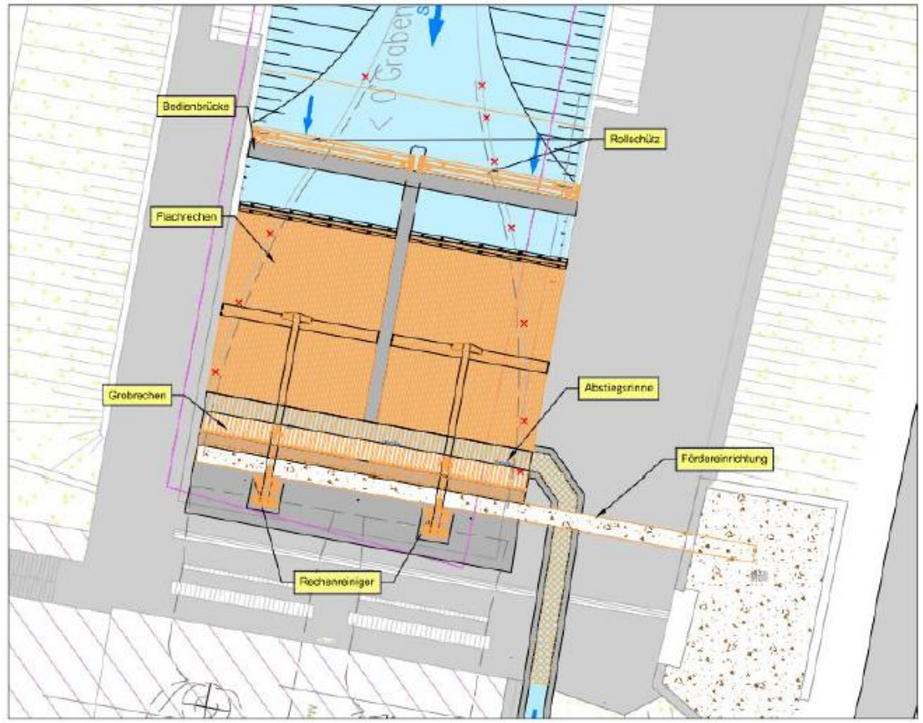
Alternative 1

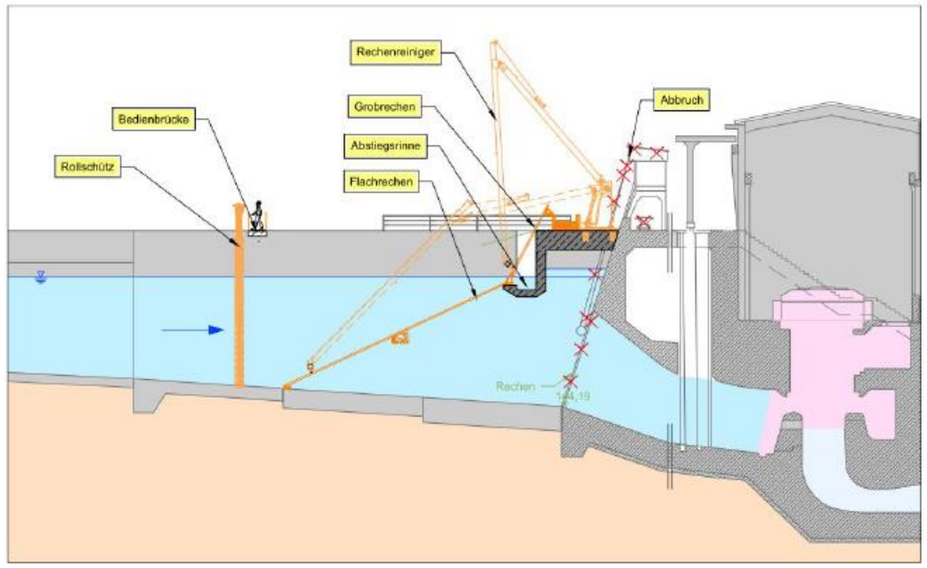






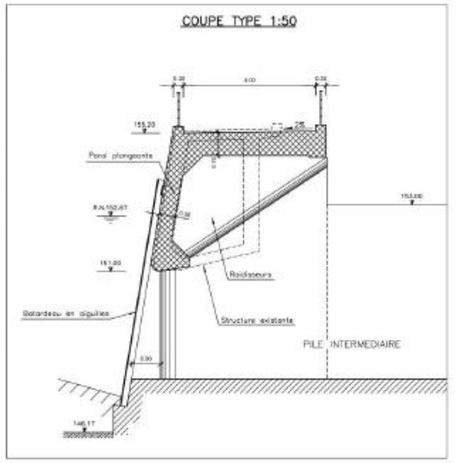
Alternative 2

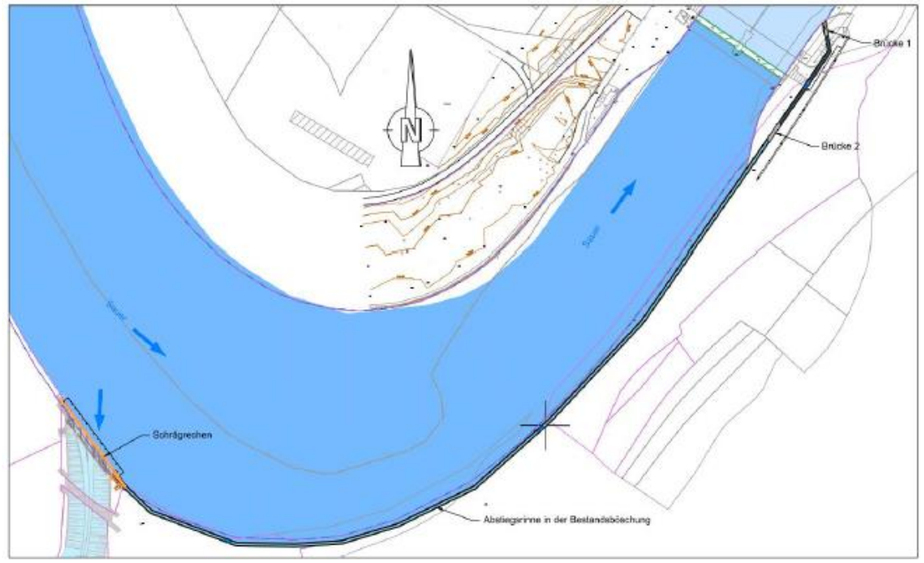


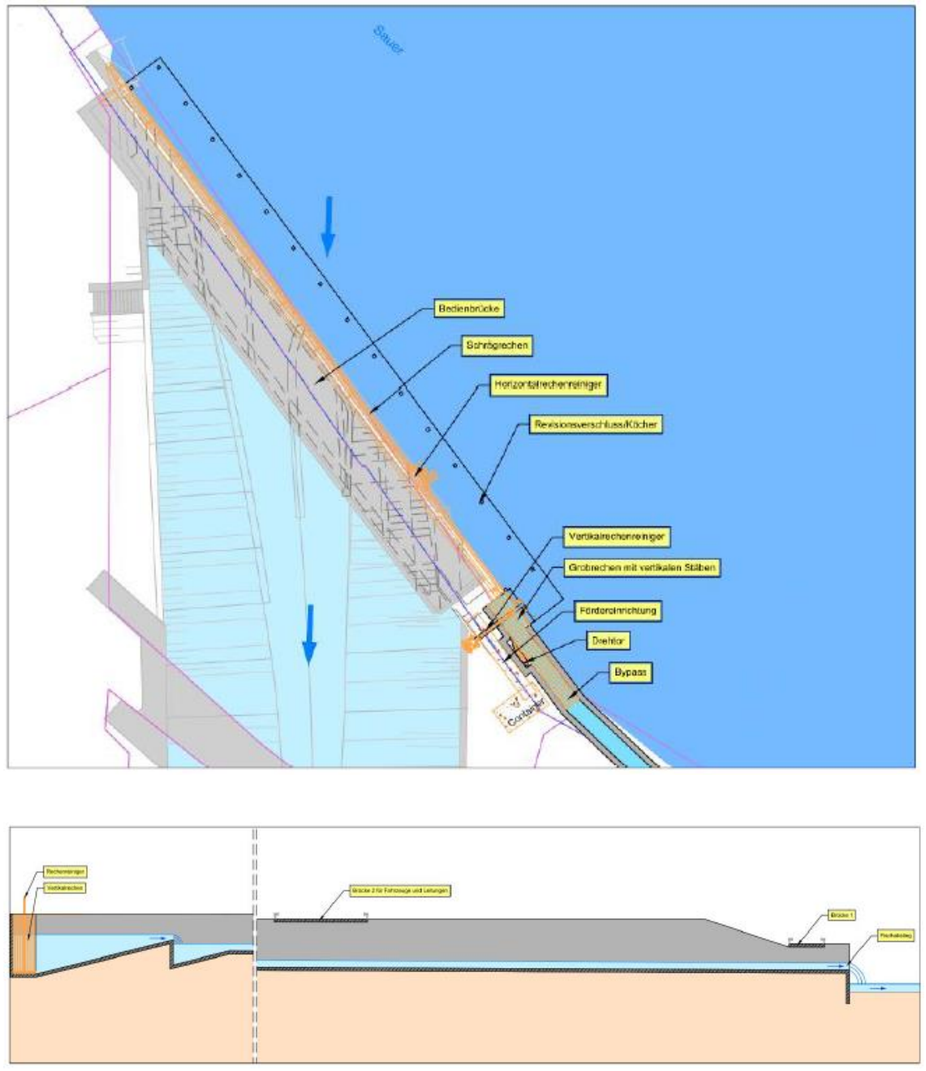


Alternative 3

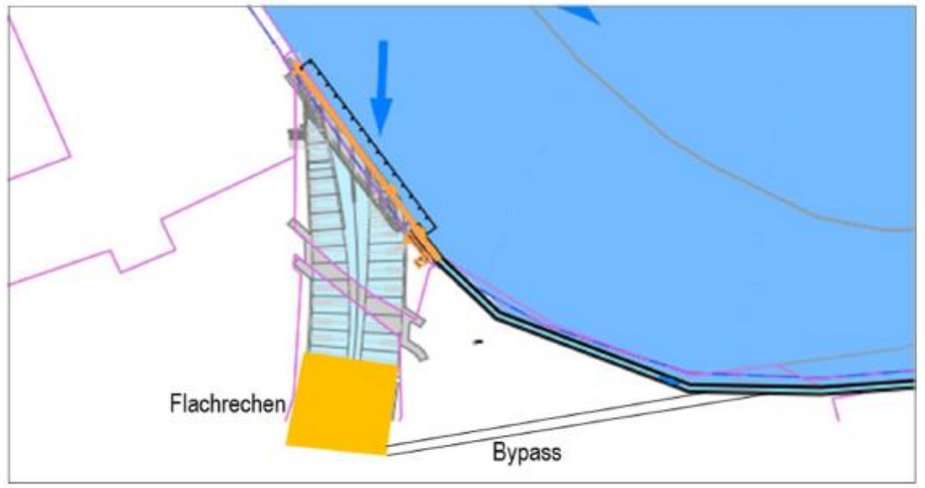
Protection et infrastructures de descente des poissons à la centrale hydro-électrique de Rosport
Note de présentation succincte







Protection et infrastructures de descente des poissons à la centrale hydro-électrique de Rosport
Note de présentation succincte



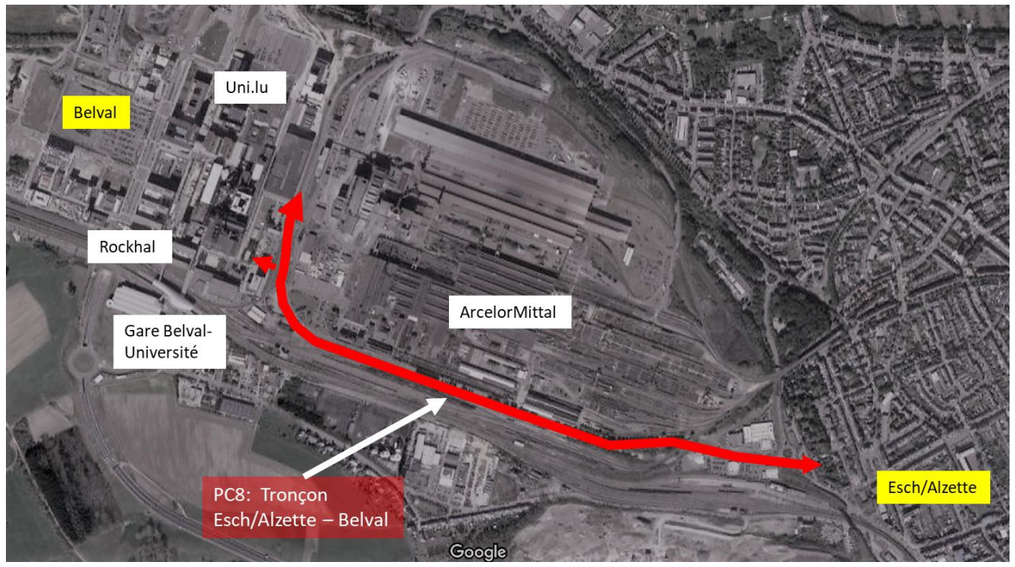
Alternative 4

LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère de la Mobilité
et des Travaux publics

Administration des ponts et chaussées

Piste cyclable entre le quartier Esch-Belval et Esch-sur-Alzette - PC8 - OA1498/OA1499

Note de présentation succincte



Janvier 2020

Division des ouvrages d'art

Adresse bureaux
41-43, bd G-D Charlotte
L-1331 Luxembourg

Tél.: +352 2846 - 4200
Fax: +352 262 563 - 4200

doa@pch.etat.lu
pch.gouvernement.lu

\\agora\nfs_dir\relationsPub\meylender_mireille\2__Fox\Presi_GrandsProjets\1_PC8-Belval-EschAlz\20200129_OA1499_note_succincte_CORR.docx

1. Contexte

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 Belval et Esch-sur-Alzette, visant ainsi à créer une liaison cyclable directe et de haute qualité entre ces points d'attraction.

2. Description du projet

Le projet de la piste cyclable entre le quartier Esch-Belval et Esch-sur-Alzette est subdivisé en 5 tronçons successifs.

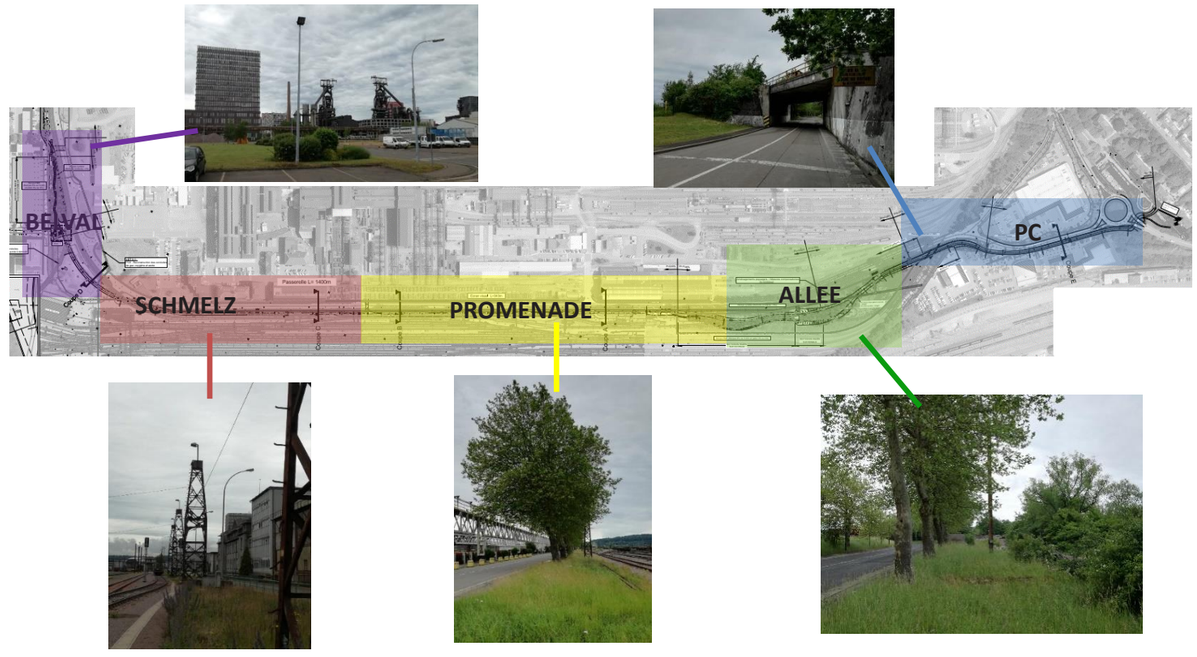


Figure 1: Subdivision du projet

Le premier tronçon 'PC' traite la partie est de la piste cyclable (530m) et la réalisation du passage inférieur en-dessous des voies ferroviaires sur le site ArcelorMittal. Le 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 tronçon 'PROMENADE' les rampes se ramifient afin d'accéder à la passerelle d'une longueur totale de 1200m, d'une largeur utile de circulation de 4,50m et surélevée à 7,50m 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 8,50m sont aménagées afin de créer des espaces de repos.

La piste cyclable se poursuit par le tronçon 'SCHMELZ', avec une section courante encadrée par le site sidérurgique et les voies de chemin de fer. A l'approche du site de '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 et les piétons quant à eux pourront emprunter une circulation directe, verticale (escaliers et ascenseur), pour rejoindre le quartier de Belval.

La réalisation du projet prévoit une mise en service dans le cadre de l'engagement d'Esch-sur-Alzette pour la « Capitale européenne de la culture». Suite à l'approbation du dossier d'avant-projet en décembre 2019, le projet se trouve actuellement au stade de l'élaboration des dossiers de soumission en vue d'un début des premiers travaux d'exécution en automne 2020.

Figure 2: Image de synthèse du tronçon PROMENADE

3. Estimation budgétaire

Le coût des travaux dépasse les 10 millions d'Euros.

Annexes :

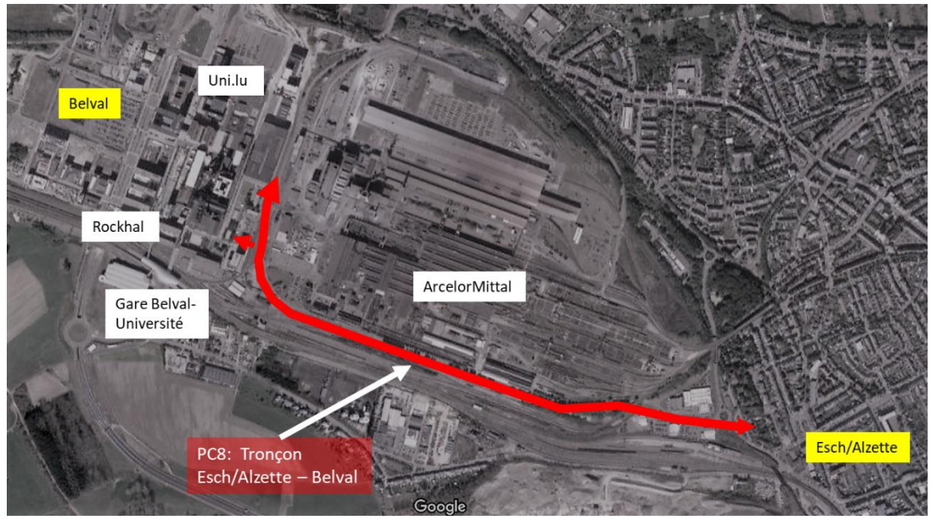


Figure 3: Extrait topographique

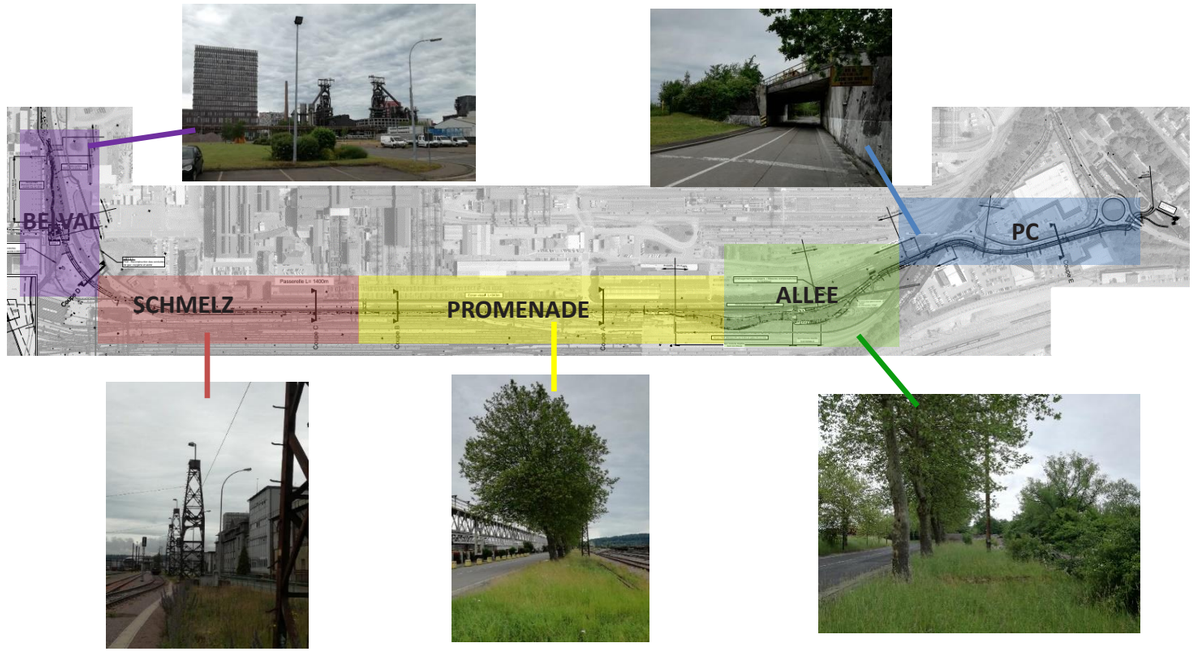


Figure 4: Subdivision du projet

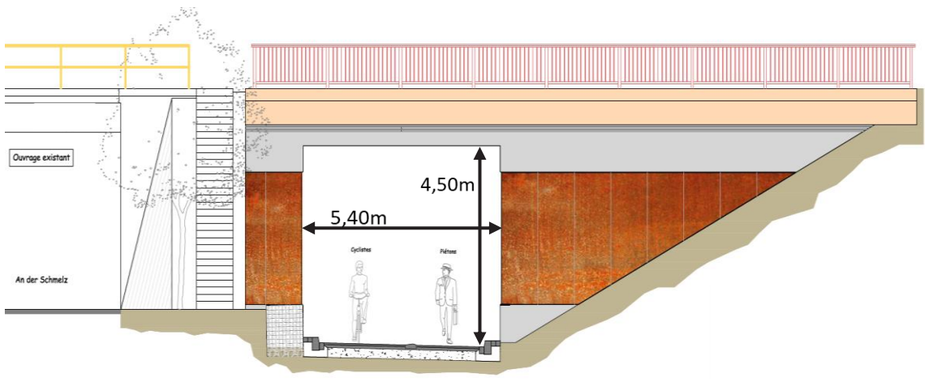


Figure 5: Vue sur le passage inférieur

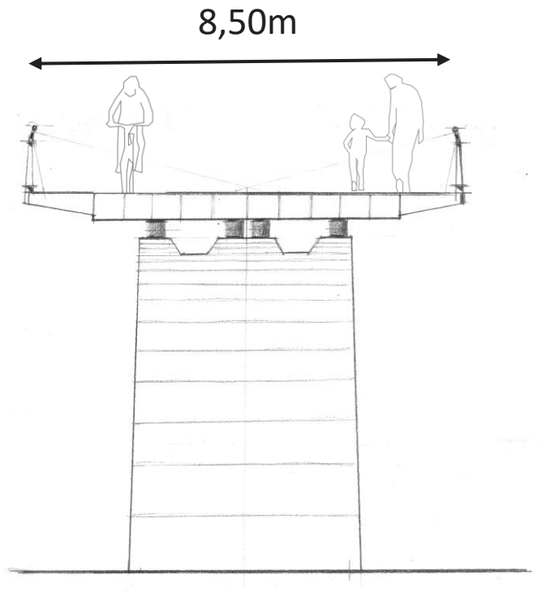


Figure 6: Coupe type d'une placette

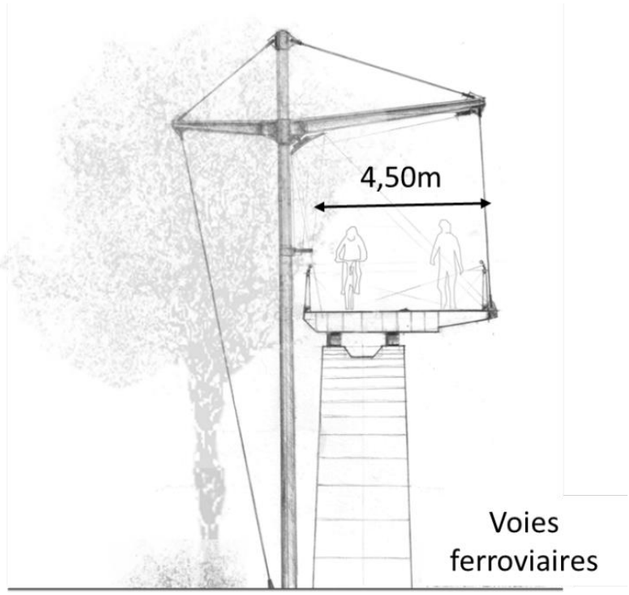


Figure 7: Coupe type de la passerelle

Figure 8: Image de synthèse du tronçon SCHMELZ

Figure 9: Image de synthèse du tronçon PROMENADE

CR329 / CR329A / N26A dans le cadre du projet « Wunnen mat der Wooltz »

(Friche industrielle à Wiltz)

Note de présentation succincte

1. Contexte :

Le projet « Wunne mat der Wooltz », a comme objectif la reconversion des anciennes friches industrielles situées dans la vallée entre Oberwiltz et Niederwiltz en un nouveau quartier résidentiel avec environ 1000 logements.

Le projet se compose donc de 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 hectares.
- Le masterplan « Haargarten », comprend les anciens sites adjacents d'une superficie d'environ 8,3 ha.

En tout, le projet comprend la reconversion d'anciennes friches industrielles en quartiers résidentiels sur un site d'environ 34 ha.

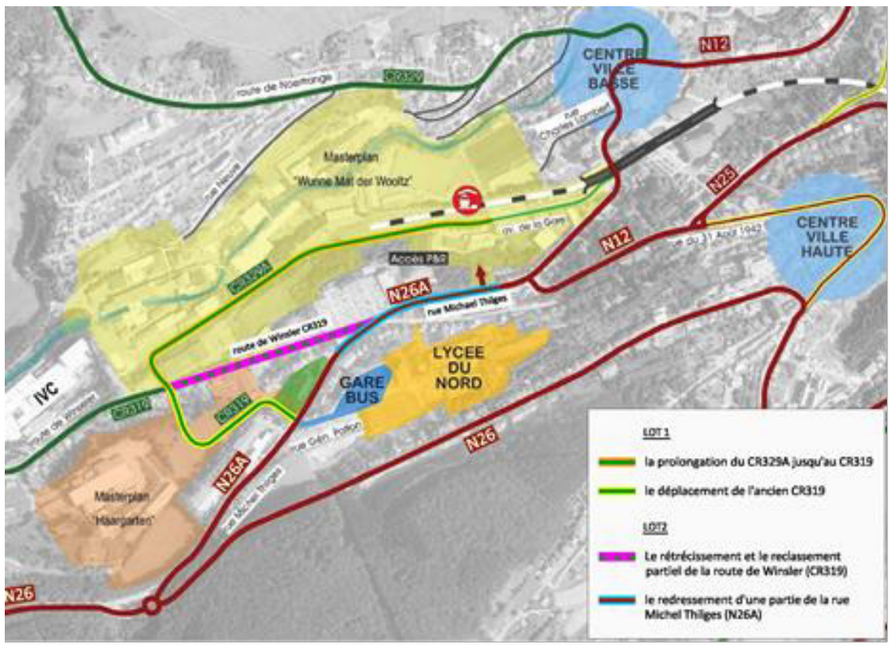
L'Administration des ponts et chaussées est en charge de la création et du réaménagement du nouveau réseau routier et cyclable de desserte.

La nouvelle route de desserte commence à la gare de Wiltz, avenue de la Gare / CR329A (actuel 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.

2. Descriptif du projet :



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère de la Mobilité
et des Travaux publics

Administration des ponts et chaussées

Le projet comprend deux lots :

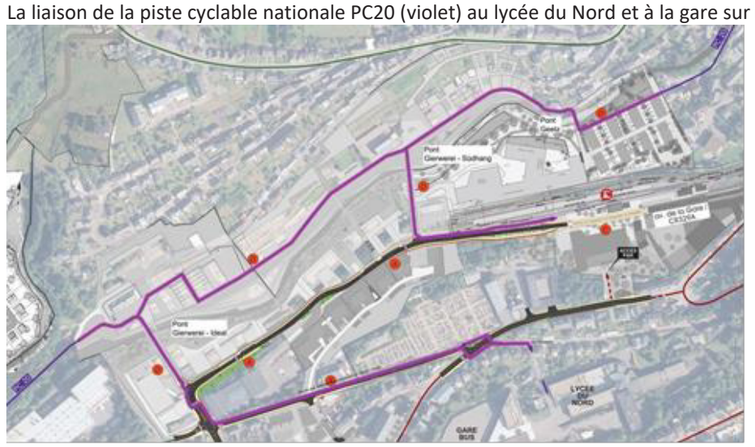
LOT 1 : Construction une route de desserte pour accéder aux futures zones de développement, à savoir :

- la prolongation du CR329A jusqu'au CR319 sur une longueur de 780m,
- le déplacement de l'ancien CR319 sur une longueur de 340 mètres avec un nouveau carrefour au croisement avec la N26A,
- plusieurs ouvrages (des murs de soutènement, une paroi revêtue d'un treillis ancré, etc).

LOT 2 : Le réaménagement de la route de Winsler (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 au différent points d'intérêt.

3. Piste cyclable :

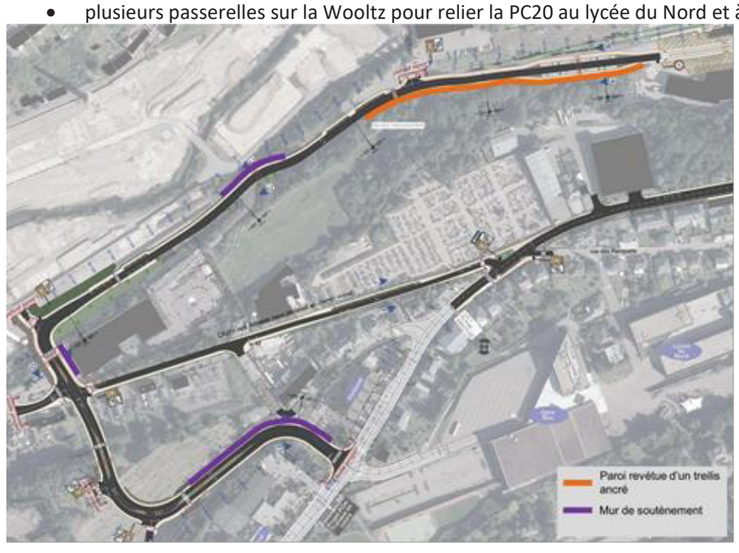
La liaison de la piste cyclable nationale PC20 (violet) au lycée du Nord et à la gare sur une longueur de 1750m.



4. Ouvrages :

Dans le cadre de ce projet, plusieurs ouvrages d'art seront réalisés, à savoir :

- des murs de soutènement sur une longueur totale de 230 mètres,
- une paroi revêtue d'un treillis ancré sur une longueur totale de 240 mètres,
- plusieurs passerelles sur la Wooltz pour relier la PC20 au lycée du Nord et à la gare.



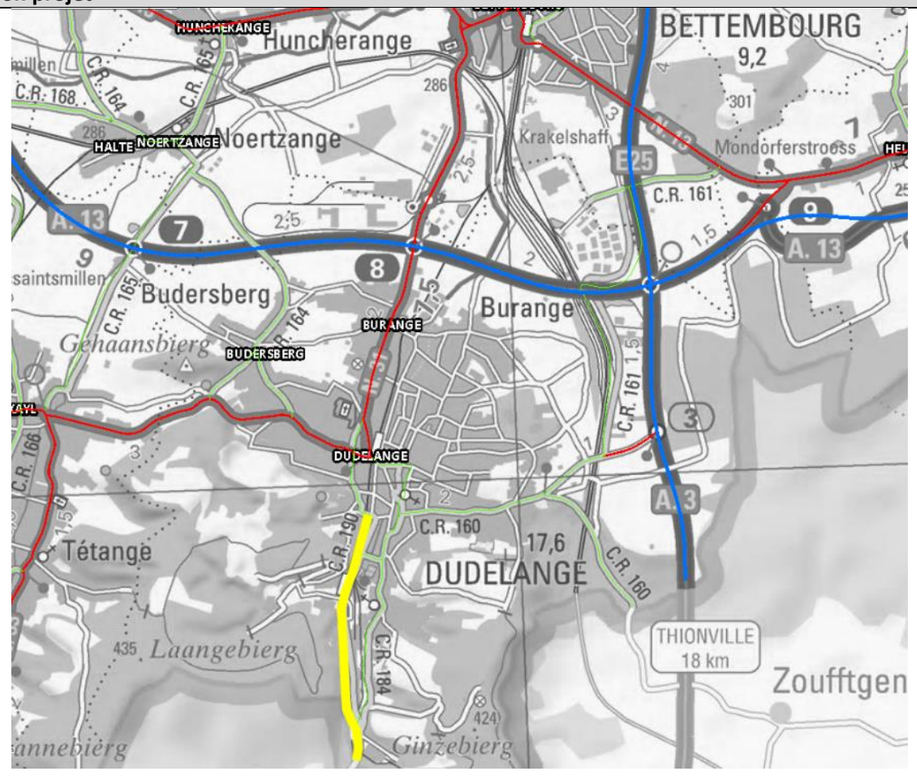
LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère de la Mobilité
et des Travaux publics

Administration des ponts et chaussées

Réaménagement du CR190 Projet Nei Schmelz à Dudelange

Note de présentation succincte

Situation projet



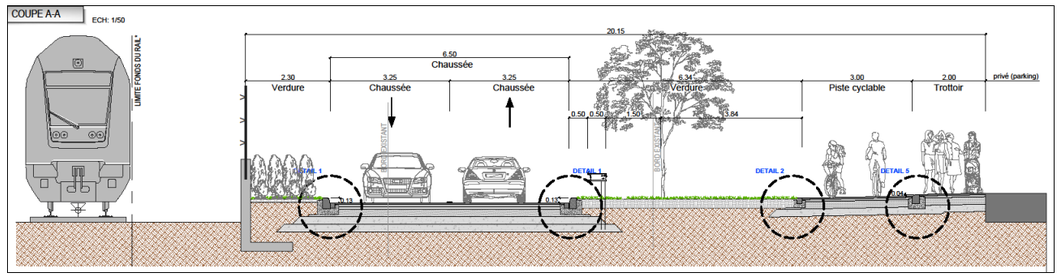
Le projet « Nei Schmelz » prévoit la reconversion des anciennes friches industrielles au sud de Dudelange en un nouveau quartier résidentiel. Dans ce cadre, une adaptation de la route de Thionville (CR190) sur une longueur de 2km s'avère nécessaire, ceci entre le centre de Dudelange et la frontière française.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

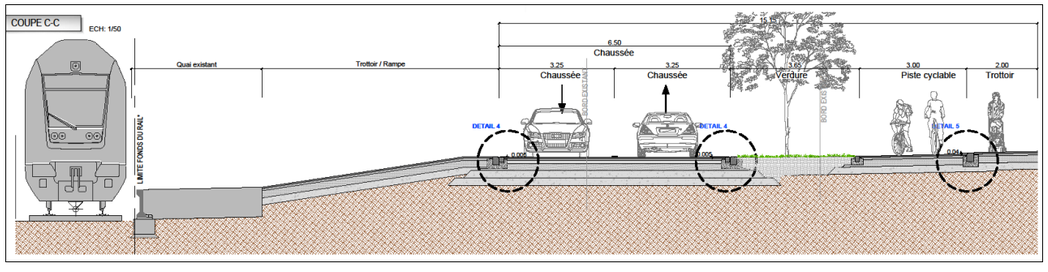
L'accès motorisé au nouveau quartier se fera prioritairement par la route de Thionville. Celle-ci devra être déplacée sur une partie du tronçon en direction des voies ferrées. Des ouvrages d'art existants devront être démolis et reconstruits pour garantir le raccordement du nouveau quartier. La liaison 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

Etat d'avancement du projet : avant-projet sommaire

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

Coupes





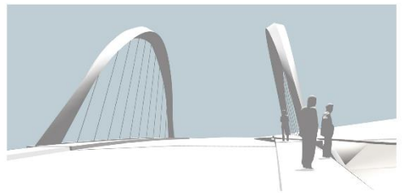
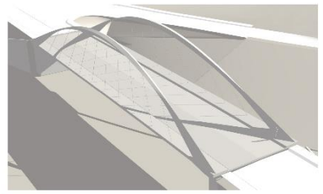
Janvier 2020

LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère de la Mobilité
et des Travaux publics

Administration des ponts et chaussées

Reconstruction de l'OA 232 portant la N7 à Colmar-Berg

Note de présentation succincte

janvier 2020

Division des ouvrages d'art

Adresse bureaux
41-43, bd G-D Charlotte
L-1331 Luxembourg

Tél.: +352 2846 - 4200
Fax: +352 262 563 - 4200

doa@pch.etat.lu
pch.gouvernement.lu

1. Contexte

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 ingénierie parmi les ouvrages les plus remarquables au Luxembourg, néanmoins 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, diverses campagnes de confortement au niveau du tablier et des culées ont déjà été nécessaires. Ces mesures provisoires ont été mises en œuvre en vue de prolonger la durée de vie de l'ouvrage et de reporter son remplacement définitif dans le temps.

A ce stade, les inspections périodiques montrent que l'ouvrage présente de nombreux désordres et qu'il se trouve dans un état de dégradation avancée. La reconstruction de l'ensemble de l'ouvrage est donc nécessaire.

2. Description du projet

Considérant les différents modes de construction envisageables ainsi que les diverses contraintes liées au site, la plupart des types d'ouvrages coulés sur place avec structure portante principale en dessous de la chaussée ont dû être écartés et seul une solution avec structure portante latérale pourra être envisagée. Deux solutions de ce type ont été étudiées dans le cadre de l'avant-projet. Une première solution du type bow-string dont l'axe est perpendiculaire aux culées et une seconde solution d'un ouvrage biais à tablier à poutrelles du type « Vierendeel ».

L'analyse reprise dans l'avant-projet a fait ressortir que la solution du type bow-string est de 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.

En s'appuyant sur la solution de l'ouvrage bow-string, l'initiative a été prise de retravailler d'un point de vue architectural la géométrie générale de l'ouvrage. Le pont ainsi optimisé s'intègre dans le paysage avec son profil élégant souligné par la finesse des éléments qui le composent.

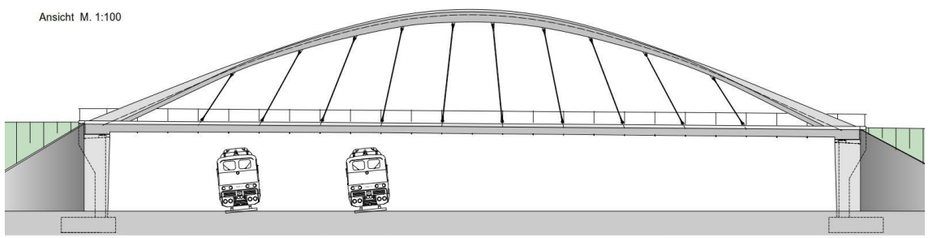


Figure 1: Elévation du pont du type bow-string

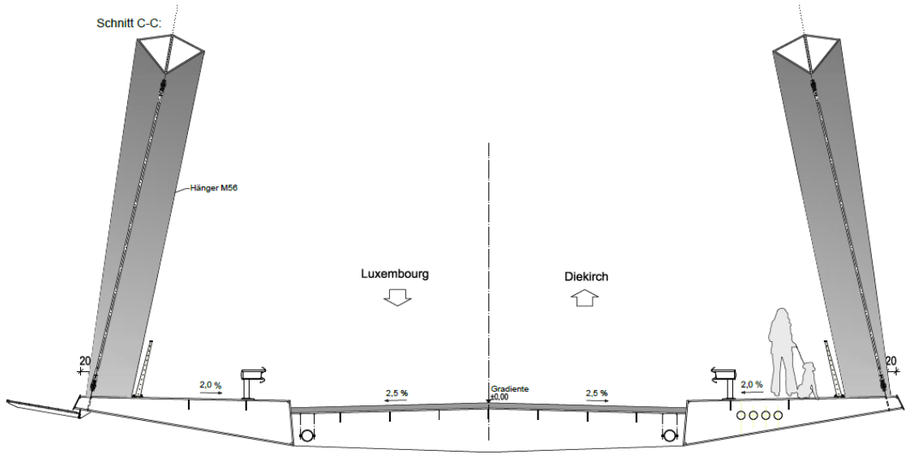


Figure 2: Coupe transversale du pont du type bow-string

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 45m qui est la solution la plus économique et techniquement la plus simple d'exécution.

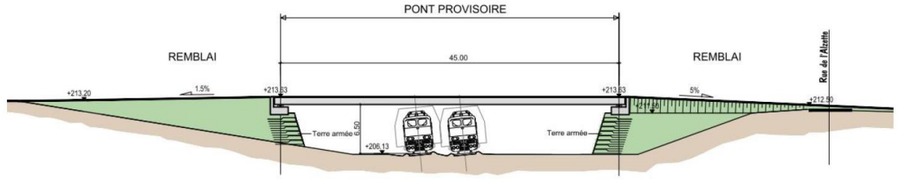


Figure 3: Elévation du pont du pont provisoire de 45m

Le début des travaux est actuellement prévu pour l'automne 2021 et l'achèvement pour mi 2023.

3. Estimation budgétaire

Le coût du projet dépasse les 10 millions d'Euros.

LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère de la Mobilité
et des Travaux publics

Administration des ponts et chaussées

Réaménagement de l'échangeur Cargo-Center

Note de présentation succincte

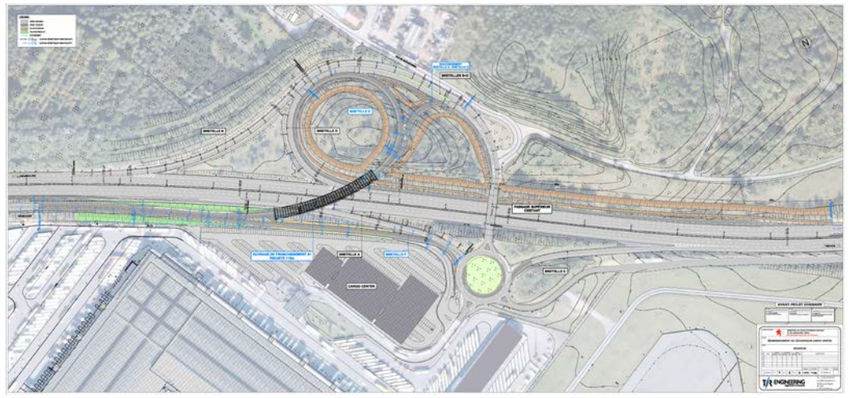
1. Contexte

Le réaménagement de l'échangeur Cargo–Center s'inscrit dans le cadre des nouvelles voiries de desserte de la Zone Höhenhof / Aérogare 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 permet d'augmenter l'attrait pour les utilisateurs du P+R et des transports en commun y rattachés.

2. Description du projet

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'Aéro-gare /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 120m** compte tenu des contraintes géométriques.

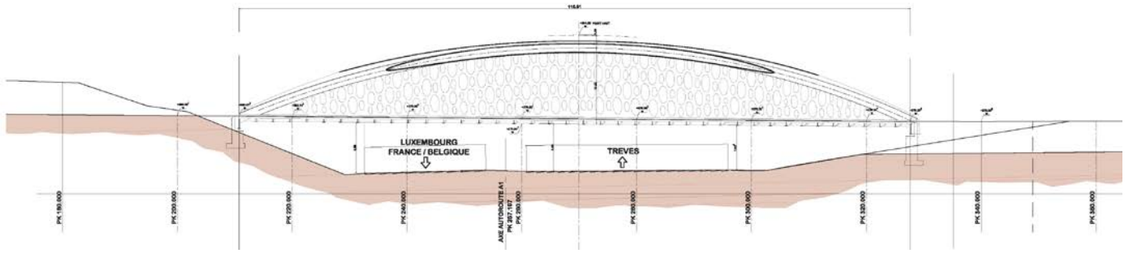
3. L'ouvrage projeté

Une des contraintes géométriques est notamment la conception d'un ouvrage sans appui intermédiaire ceci afin de satisfaire aux normes en vigueur concernant la protection d'obstacles.

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 réalisé 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.

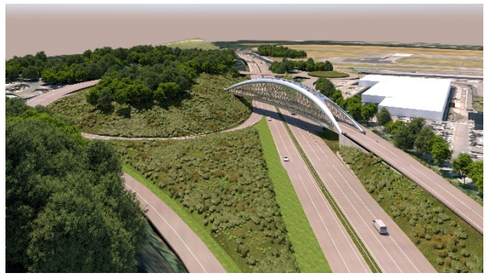
En outre des contraintes géométriques, des contraintes d'exécution s'imposent. Il convient de limiter au maximum les barrages de l'autoroute A1. La typologie de l'ouvrage devra donc permettre une préfabrication proche du site et une mise en place de l'ouvrage par lançage.

La variante retenu est un ouvrage à double-arcs inclinés de 12° et 7° vers l'intérieur et d'une hauteur atteignent 12,7 m. Le tablier courbe (rayon constant de 250m) projeté en dalle orthotrope est sus-pendu aux arcs par une tôle ajourée. Les arcs sont soutenus par des tirants courbes intégrés au tablier.



Les caractéristiques de la solution bow-string sont :

- Hauteur de Gabarit de l'ouvrage 6,70 m ;
- Largeur de l'ouvrage 10,60 m
- Entre-axe des appuis de 116,40 m ;
- Double-arc inclinés de 12° et 7° vers l'intérieur et d'une hauteur atteignant 15 m ;
- Culées traditionnelles.



4. Estimation du coût des travaux

A ce stade des études (Avant-projet sommaire) le montant global des travaux est estimé à :

19.900.000,00 € TVA incl.

ECCA_Note succinte 22/01/2020

LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère de la Mobilité
et des Travaux publics

Administration des ponts et chaussées

Covoiturage A6

Sanierung der Autobahn A6 + Ausbau des Seitenstreifens
(Außenliegender Fahrgemeinschaftsstreifen)

Note de présentation succincte

janvier 2020
réf. ROMBOD / libi 18/240

1 . Kontext

„Jeden Morgen werden 250 000 leere Autositze in das Ballungsgebiet Luxemburg – Stadt gefahren.“
(Quelle: Modu 2.0; 2018)

Um dem entgegenzuwirken und um zu den Hauptverkehrszeiten möglichst viele Personen zu befördern und nicht unbedingt möglichst viele Fahrzeuge, visiert der luxemburger Staat eine Reihe von Maßnahmen an. Neben Elementen wie z.B. das Einrichten eines Fahrgemeinschaftsportal CoPilote für Luxemburg und die Grenzregionen gilt es auf der Infrastrukturseite u.a. eine für Fahrgemeinschaften reservierte Fahrspur auf gewissen Autobahnabschnitten anzulegen und somit im Sinne der Förderung von Fahrgemeinschaften eine separate, priorisierte Verkehrsinfrastruktur bereitzustellen.

Neben dem Projekt „Autobahn A3: Verbreiterung auf drei Fahrspuren zwecks Priorisierung von Bussen und Fahrgemeinschaften“, welches im Modu 2.0 präzisiert wurde (und im Gesetz vom 15 Dezemebr 2017 verabschiedet wurde), wurde im Zusammenhang mit dem belgischen Pilotprojekt „Bande de covoiturage latérale“ auf der E411 zwischen Arlon und Sterpenich auch auf der Luxemburger Seite auf der Autobahn A6 die Machbarkeit, resp. die Weiterführung eines außenliegenden Fahrgemeinschaftsstreifen untersucht

Das Projekt „ Bande de covoiturage E411: Arlon – GdLux“ zwischen dem Echangeur Stockem-Arlon und dem luxemburgischen Grenzübergang sieht die Nutzung des Seitenstreifens für Fahrzeuge, die mindestens drei Personen befördern vor. Dafür werden alle 500-1000 m Nothaltebuchten geplant. Das Betriebskonzept zielt auf eine permanente Seitenstreifenfreigabe hin, begrenzt jedoch die Maximalgeschwindigkeit des Fahrstreifens auf 50km/h.

Wegen der hohen Knotenpunktdichte auf dem luxemburgischen Autobahnnetz, der Anzahl an Verflechtungsvorgängen und dem somit einhergehenden Konfliktpotential ist die Priorisierung von Fahrgemeinschaften/Bussen jedoch nur auf Basis folgender Optimierungselemente zu gewährleisten:

- Geschwindigkeitsmodulation;
- Zuflussregelungsanlagen an Autobahnauffahrten (Pilotprojekt CARA auf der A6);
- Temporäre Seitenstreifenfreigabe zur Priorisierung von Fahrgemeinschaften/Bussen.

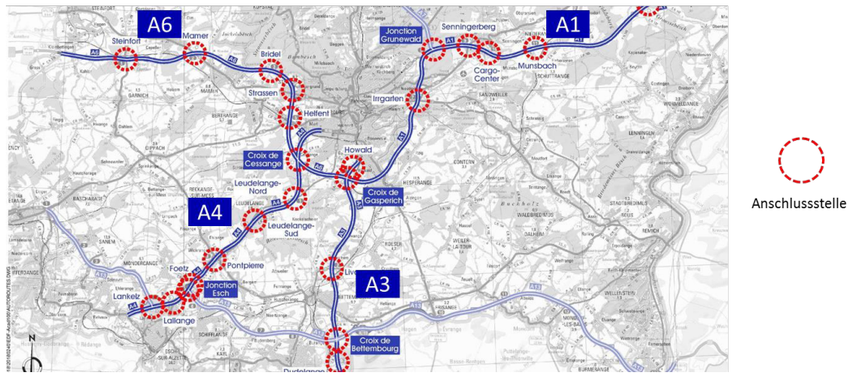


Abb. 1 Anschlussstellen auf den Autobahnen A1, A3, A4 & A6

2. Optimierungselemente auf luxemburgischen Autobahnen

Die drei unterschiedlichen Optimierungslemente werden im folgenden kurz erläutert.

2.1. Zuflussregelungsanlage an Autobahnauffahrten

Das Prinzip der Zuflussregelung soll den in die Autobahn eintretenden Verkehr während Spitzen-oder Stauzeiten regulieren und zur Aufrechterhaltung des Verkehrsflusses auf der Hauptfahrbahn beitragen.

Es ist angedacht dieses Element im Rahmen des Pilotprojektes CARA ein erstes mal an folgenden 4 Autobahnauffahrten der A6 (Steinfort, Mamer, Bridel, Strassen) zu installieren und zu testen.

2.2. Geschwindigkeitsmodulation

Durch das temporäre Herabsetzen der max. Geschwindigkeit von 130 auf 90 km/h soll der Verkehr in den Hauptverkehrszeiten flüssiger und die Stausituation verbessert werden. Dabei gibt es zwei Möglichkeiten:

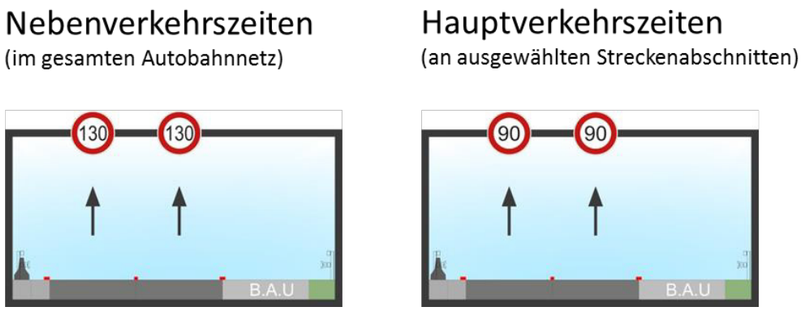


Abb. 2 Prinzip der Geschwindigkeitsmodulation

Aufgrund der positiven Ergebnissen einer ersten Pilotphase vom 03 Juni 2019 bis 12 Juli 2019 wird dieses Element bereits konsequent auf den Autobahnen A1/A6 angewendet.

2.3. Temporäre Seitenstreifenfreigabe zur Förderung von Fahrgemeinschaften

Es bietet sich an den Seitenstreifen zu nutzen um Fahrgemeinschaften und Busse temporär in den Hauptverkehrszeiten zu priorisieren. In den Nebenzeiten soll die eigentliche Funktion des Seitenstreifens BAU (Bande d'arrêt d'urgence) aufrecht erhalten werden.

Der außenliegende Fahrgemeinschaftsstreifen (+ Bus) wird durch eine temporäre Seitenstreifenfreigabe in Fahrtrichtung Luxemburg-Stadt (nur zu Hauptverkehrszeiten) ermöglicht. Ein verbreiterter Autobahnquerschnitt garantiert dabei genügend Raum zur Bildung einer Rettungsgasse.

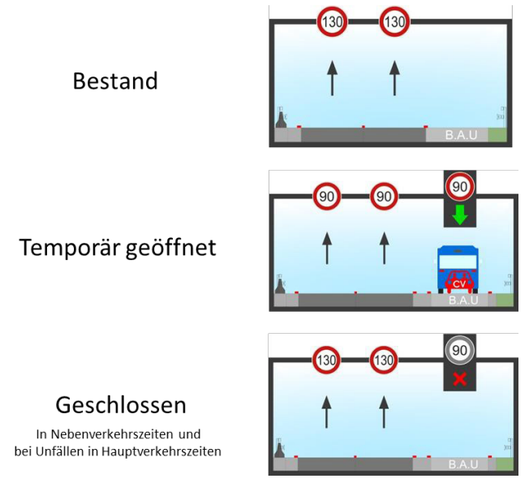


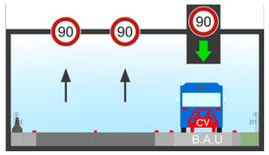
Abb. 3 Prinzip der Seitenstreifenfreigabe

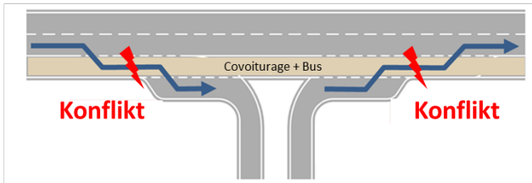
Auch wenn das auf luxemburger Seite zurückbehaltene Prinzip leicht von dem Pilotprojekt „Bande de covoiturage latérale" auf der E411 zwischen Arlon und Sterpenich abweicht, sind die Lösungen prinzipiell kompatibel (siehe Punkt 3).

3. Phasierung und langfristige Vision des Fahrgemeinschaftstreifen auf dem gesamten Autobahnnetz

Wegen der hohen Knotenpunktdichte auf dem luxemburgischen Autobahnnetz, der Anzahl an Verflechtungsvorgängen und dem somit einhergehenden Konfliktpotential ist das „belgische“ Prinzip des außenliegenden Fahrgemeinschaftsstreifens nur auf einem Teilstück der A6 umsetzbar.

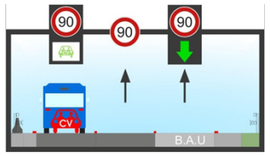
Konflikt: Fahrgemeinschaftsstreifen (+Bus) auf dem außenliegenden Seitenstreifen, der temporär freigegeben wird.

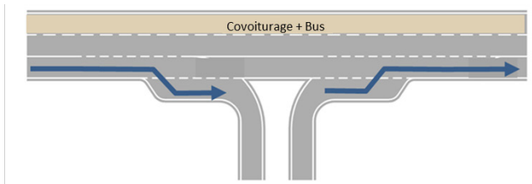




Konflikt = Sich kreuzende Verkehrsströme ein- und ausfahrender Autos und der Fahrgemeinschaftsstreifen.

Lösungsansatz in Luxemburg: Fahrgemeinschaftsstreifen (+Bus) auf dem innenliegenden Fahrstreifen und temporäre Freigabe des Seitenstreifens für den « normalen » Verkehr.





Lösung = Der innere, linke Fahrstreifen steht nicht im Konflikt mit ein- und ausfahrenden Autos.

Demnach gilt es das Prinzip eines außenliegenden Fahrgemeinschaftsstreifen in Fahrtrichtung Luxemburg-Stadt (=A6,Phase 1) in einer zweiten Phase auf ein Großteil des luxemburgischen Autobahnnetzes (A1,A3,A4,A6) kohärent weiterzuentwickeln.

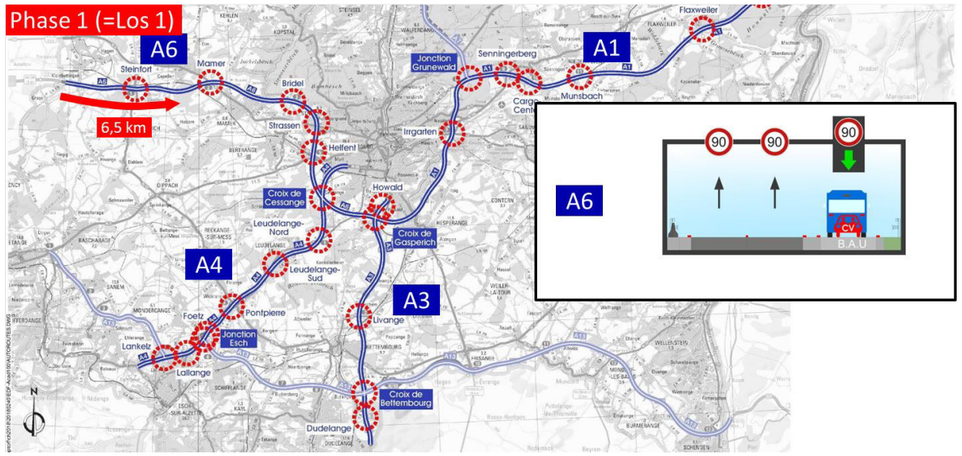


Abb. 4 Außenliegender Fahrgemeinschaftsstreifen Phase 1

Die Priorisierung von Fahrgemeinschaften/Bussen in beiden Richtungen auf quasi dem gesamten Autobahnnetz A1, A3, A4 und A6 wird möglich durch das Anlegen des Fahrgemeinschaftsstreifen (+Bus) auf der inneren, linken Spur (=Phase 2). Somit sinkt die Anzahl an Verflechtungsvorgängen mit dem Fahrgemeinschaftsstreifen und die Anzahl der zu erwartenden Konflikte drastisch.

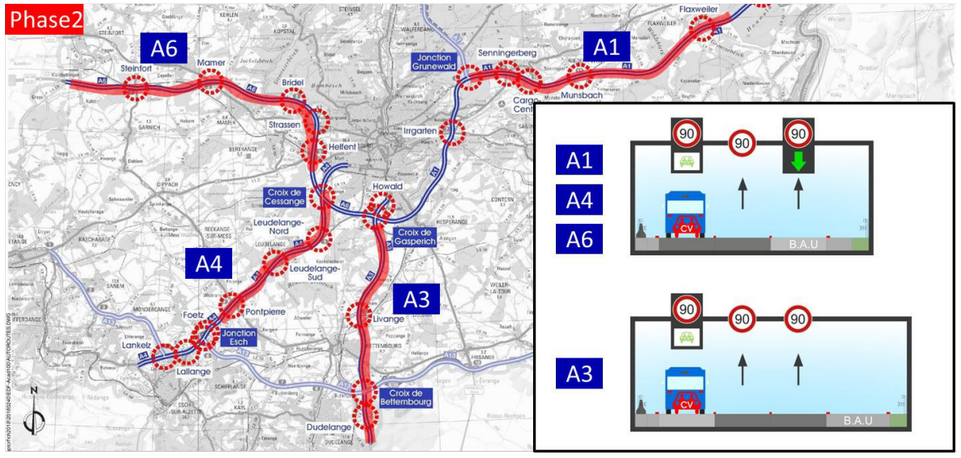


Abb. 5 Innenliegender Fahrgemeinschaftsstreifen Phase 2

4. Los 1: Sanierung der Autobahn A6 + Ausbau des Seitenstreifens (außenliegender Fahrgemeinschaftsstreifen) - Phase 1

Auf der luxemburgischen A6 steht eine sicherheitstechnische Anpassung der Mittelinsel und Grundinstandsetzung der Fahrbahn an. In diesem Kontext bietet es sich an Optimierungselemente wie bspw. die Priorisierung von Fahrgemeinschaften mit dem Ausbau der Standspur auf der A6 in den Planungen mit vorzusehen.

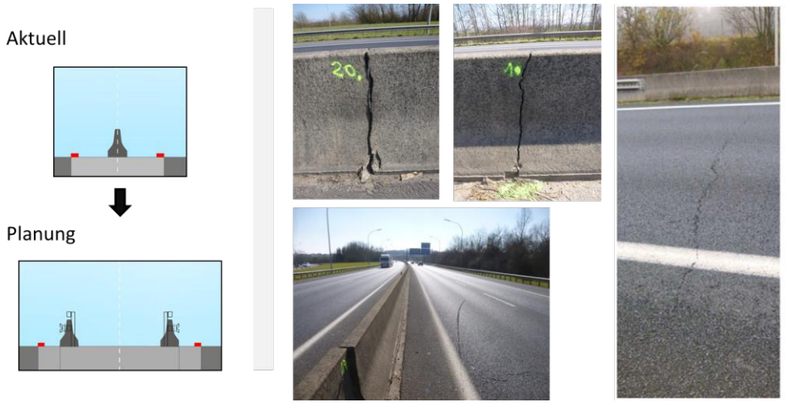


Abb. 6 Sicherheitstechnische Anpassung der Mittelinsel und notwendige Grundinstandsetzung der Fahrbahn

Neben dem Ausbau der Standspur sind insgesamt 9 Nothaltebuchten (etwa alle 500 - 1000m) erforderlich, damit Pannenfahrzeuge außerhalb der durchgehenden Fahrstreifen abgestellt werden können.

Des Weiteren muss das bestehende Beschilderungskonzept überarbeitet werden und die technische Ausstattung zur elektronischen Überwachung modernisiert werden um folgendes zu gewährleisten:

- Statische und dynamische Beschilderung,
- Dynamische Fahrstreifenzuteilung,
- Überwachung des Seitenstreifens,
- Kontroll- und Sanktionssystem.

Zusätzlich müssen die derzeit geplanten Zufahrtsregelungsanlagen (CARA) an den Autobahnauffahrten auf das neue Konzept abgestimmt werden.

In einer ersten Bauphase sind 6 dynamische Schilderbrücken + 4 separate Beschilderungen (dynamisch) in Seitenlage zu Beginn des Fahrgemeinschaftsstreifens, an Autobahnauffahrten und am Ende des Fahrgemeinschaftsstreifens vorgesehen.

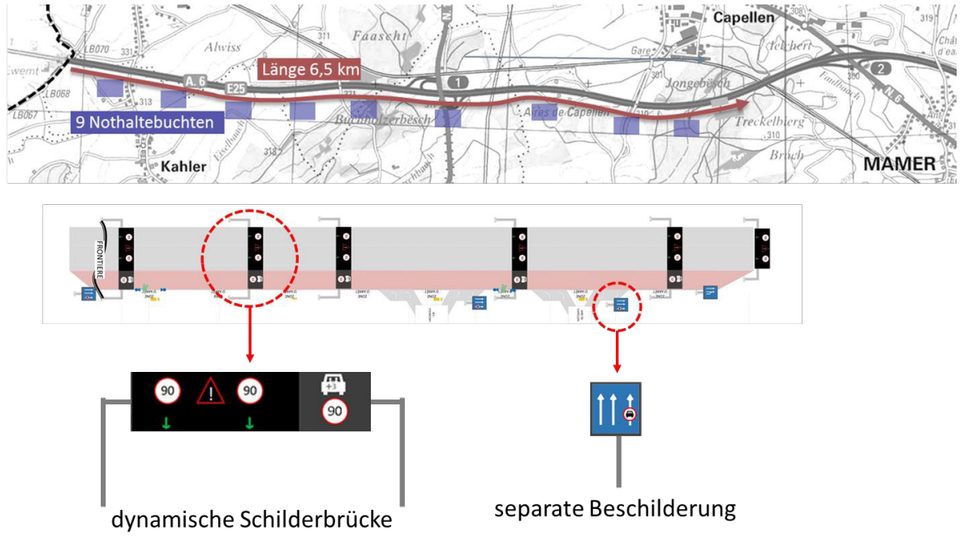
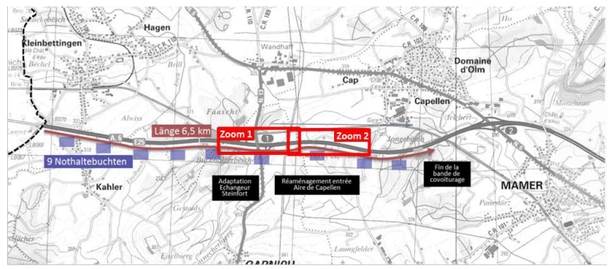


Abb. 7 Beschilderung des Fahrgemeinschaftsstreifen

Zur Überwachung des Seitenstreifens werden 20 Videokameras eingesetzt um eine lückenlose Überwachung zu garantieren um so möglichst schnell Gefahrenstellen zu erkennen und ggf. den Seitenstreifen temporär zu sperren. Ergänzt werden die Kameras durch 34 DAI-Systeme (détection automatique d'incidences).

Kontroll- und Sanktionssysteme zur Detektion des Besetzungsgrades sind derzeit in Entwicklung. Eine 100%-automatische Detektion des exakten Besetzungsgrades ist derzeit auf internationaler Ebene in Erprobung aber noch nicht abschließend möglich. Ein entsprechender Systementscheid steht daher noch aus.



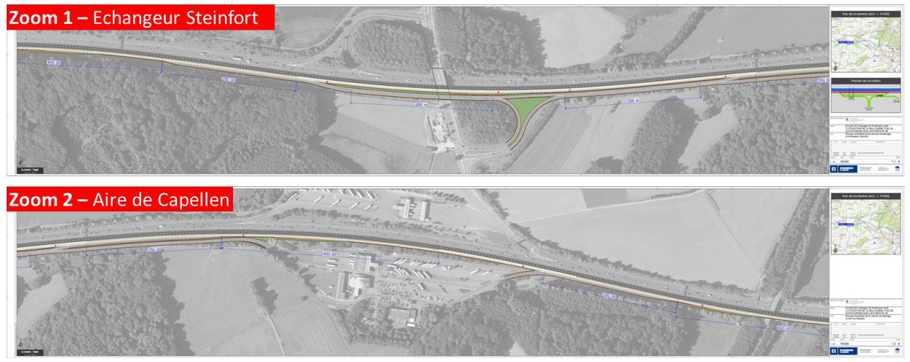


Abb. 8 Detailplanungen Echangeur Steinfort & Aire de Capellen

Darüber hinaus gilt es folgende Anpassungen im Code de la route vorzusehen:

- 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.

LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère de la Mobilité
et des Travaux publics

Administration des ponts et chaussées

Parc « Vallée de la Pétrusse »

Mesures compensatoires pour la réhabilitation du Pont Adolphe (OA739) et de l'élargissement du Viaduc Passerelle (OA788)

Note de présentation succincte

Janvier 2020

Division des ouvrages d'art

Adresse bureaux
41-43, bd G-D Charlotte
L-1331 Luxembourg

Tél.: +352 2846 - 4200
Fax: +352 262 563 - 4200

doa@pch.etat.lu
pch.gouvernement.lu

1. Contexte

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 la protection de la nature et récréation. Le projet s'étend sur des surfaces appartenant majoritairement à des entités publiques, dont notamment la Ville de le Luxembourg et l'Etat. De plus, il a été retenu que le parc ainsi constitué intégrera les besoins en mesures compensatoires rendues nécessaires par les projets d'ouvrages d'art réalisés resp. 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.

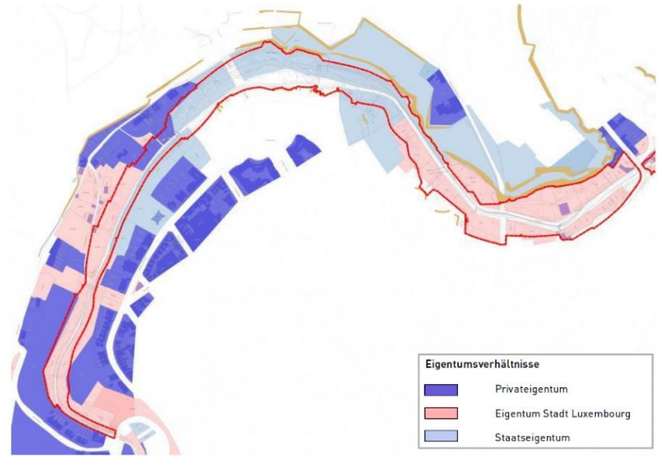
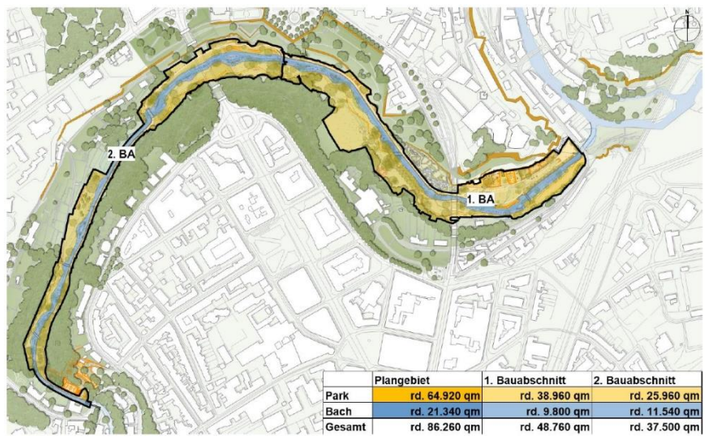


Figure 1:Situation foncière dans la vallée de la Pétrusse

La réalisation du projet de revitalisation se fera en deux phases successives d'une superficie totale d'environ 86.000m2, 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 49.000m2 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 37.000m2 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.



	Plangebiet	1. Bauabschnitt	2. Bauabschnitt
Park	rd. 64.920 qm	rd. 38.960 qm	rd. 25.960 qm
Bach	rd. 21.340 qm	rd. 9.800 qm	rd. 11.540 qm
Gesamt	rd. 86.260 qm	rd. 48.760 qm	rd. 37.500 qm

Figure 2:Délimitation et relevé surfacique des deux phases

2. Description du projet

La revitalisation de la vallée de la Pétrusse moyennant l'aménagement du Parc Vallée de la Pétrusse comprend deux volets fonctionnels et complémentaires :

- Volet 1 : la renaturation écologique du ruisseau « Pétrusse »
- Volet 2 : le réaménagement du parc et des surfaces longeant le ruisseau « Pétrusse »

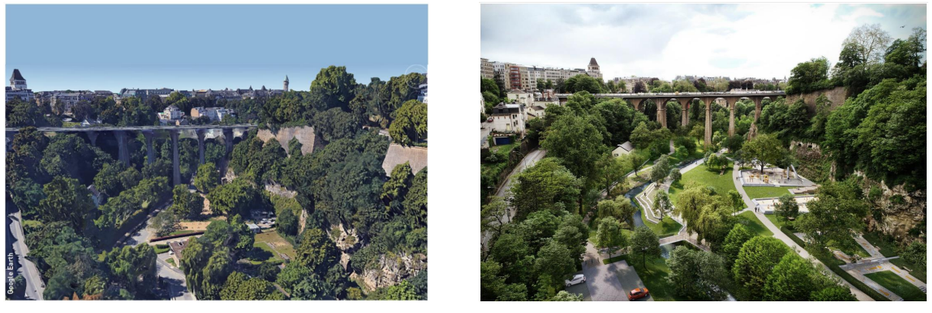


Figure 3:Visualisation avant/après de la vallée de la Pétrusse au droit du Viaduc passerelle OA788

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 de la revitalisation prévoit la construction resp. 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.

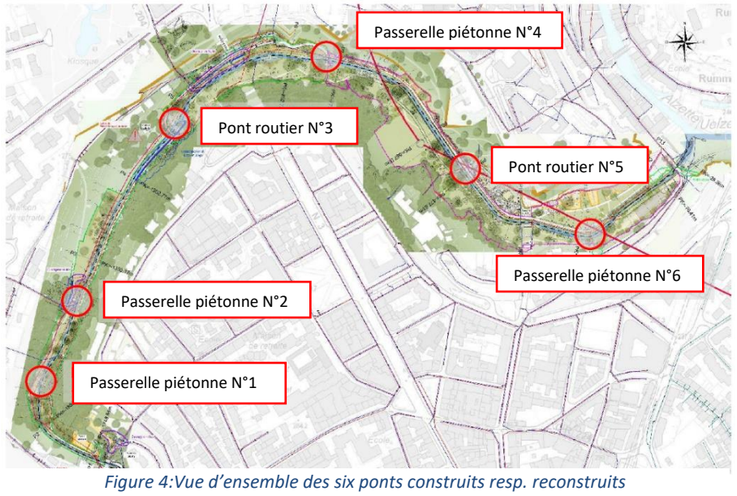
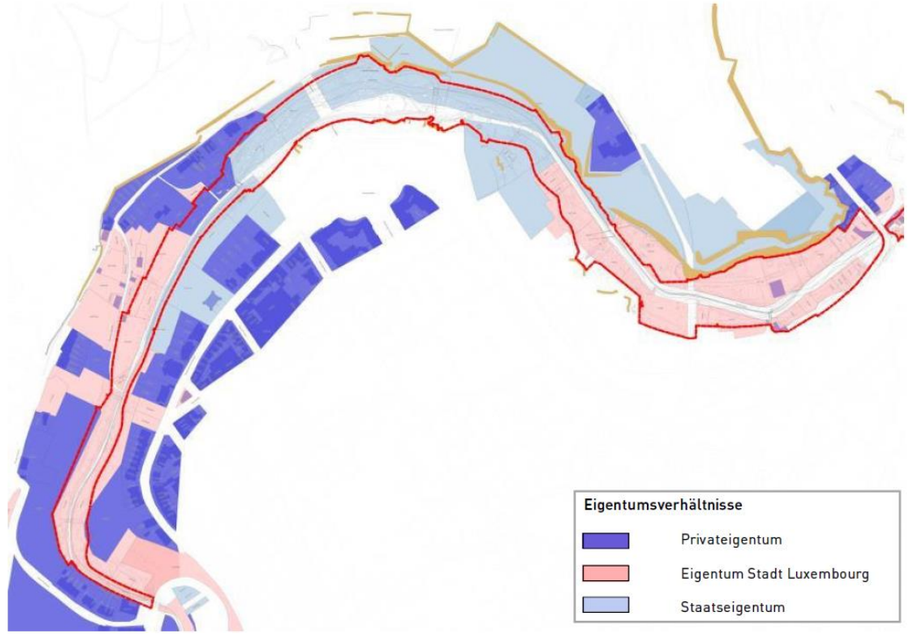


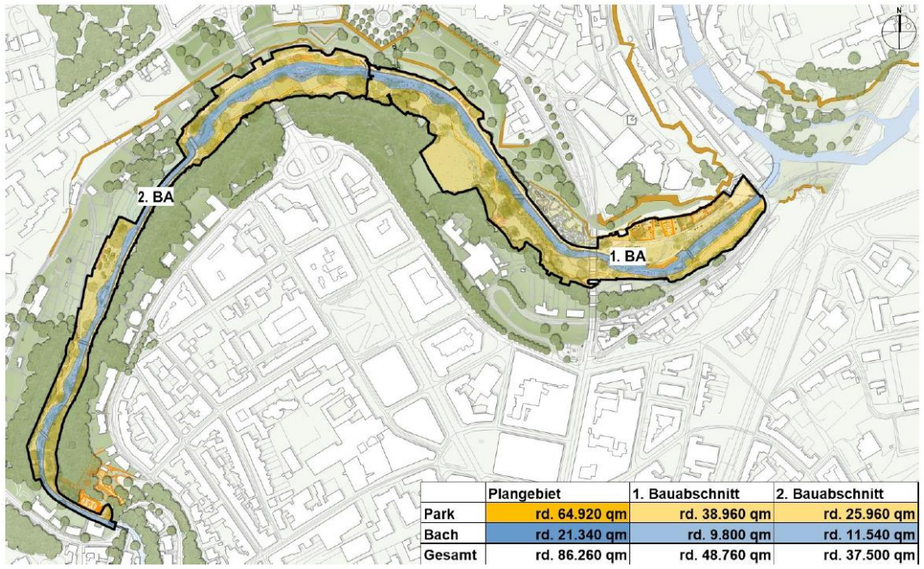
Figure 4:Vue d'ensemble des six ponts construits resp. reconstruits

Le coût des travaux dépasse les 10 mio €.

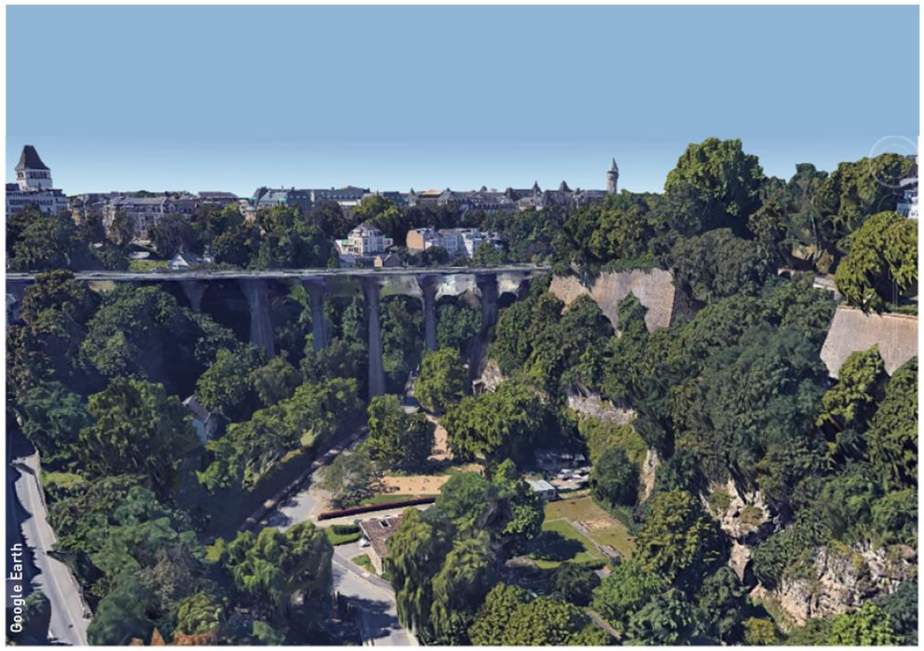
Parc « Vallée de la Pétrusse » - Mesures compensatoires pour la réhabilitation du Pont Adolphe (OA750) et de l'élargissement du Viaduc Passerelle (OA788)
Note de présentation succincte

ANNEXES

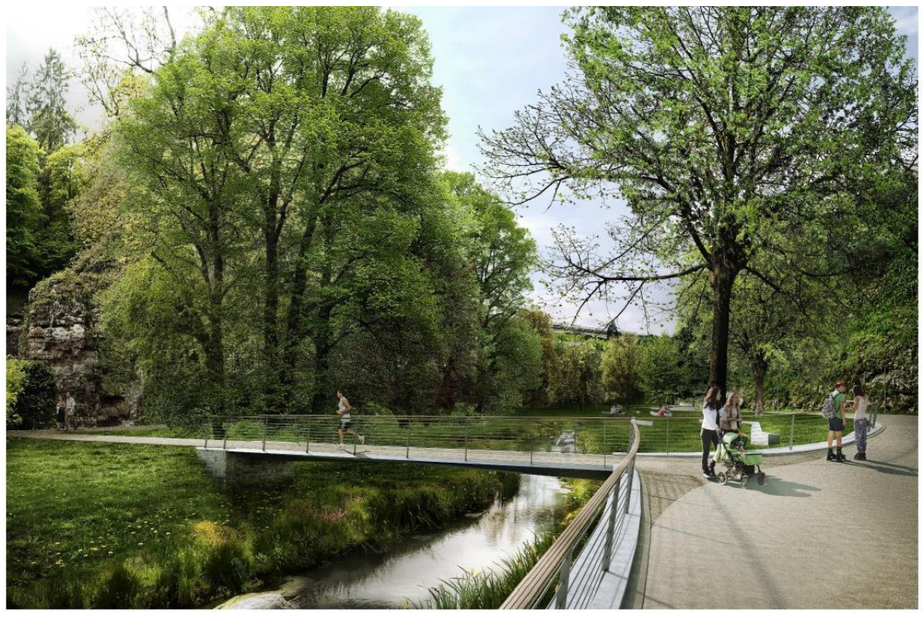


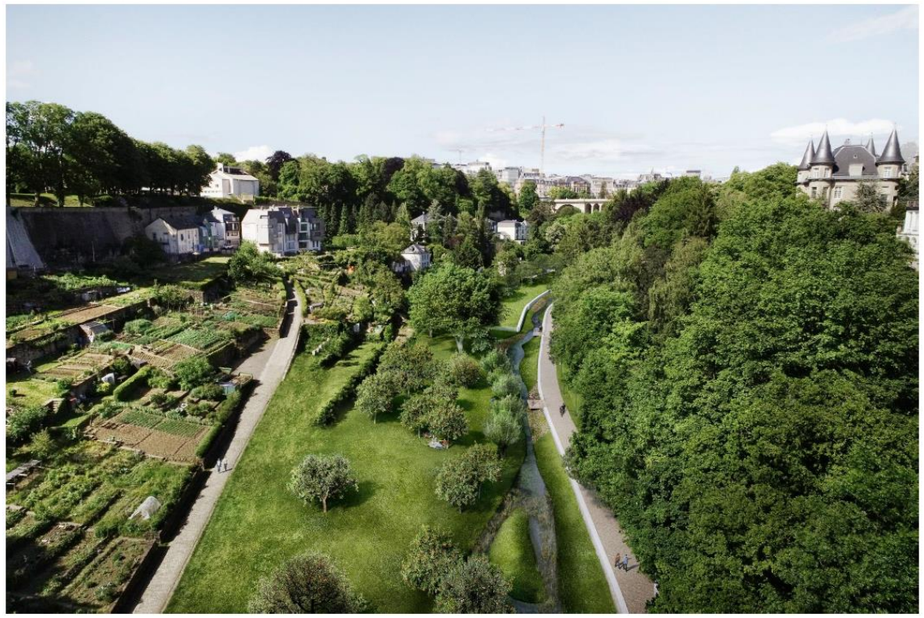


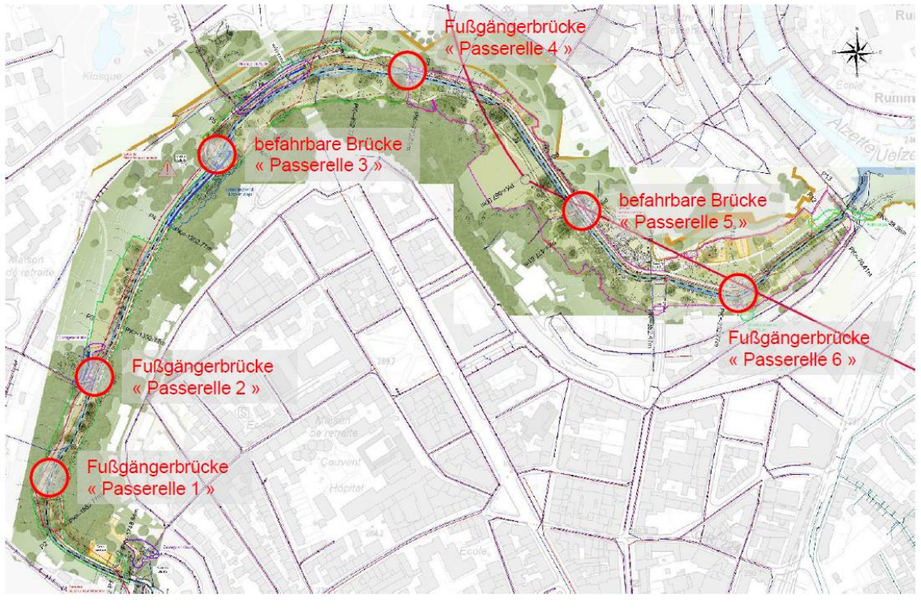
	Plangebiet	1. Bauabschnitt	2. Bauabschnitt
Park	rd. 64.920 qm	rd. 38.960 qm	rd. 25.960 qm
Bach	rd. 21.340 qm	rd. 9.800 qm	rd. 11.540 qm
Gesamt	rd. 86.260 qm	rd. 48.760 qm	rd. 37.500 qm



Parc « Vallée de la Pétrusse » - Mesures compensatoires pour la réhabilitation du Pont Adolphe (OA750) et de l'élargissement du Viaduc Passerelle (OA788)
Note de présentation succincte






Fußgängerbrücke
« Passerelle 4 »
befahrbare Brücke
« Passerelle 3 »
befahrbare Brücke
« Passerelle 5 »
Fußgängerbrücke
« Passerelle 6 »
Fußgängerbrücke
« Passerelle 2 »
Fußgängerbrücke
« Passerelle 1 »

MERCI POUR VOTRE ATTENTION

Grands projets d'infrastructure de l'Etat.

Nouveaux projets à soumettre à l'approbation de la Chambre des Députés en ce qui concerne le champ d'intervention du FONDS du RAIL.

Commission de la Mobilité et des Travaux publics
06/02/2020

SOMMAIRE

Gare de Luxembourg. Adaptation du parvis dans le cadre de la desserte par le tram.	Page 3
Gare de Luxembourg. Aménagement d'un parking à vélos souterrain à grande capacité.	Page 6
Gare de Rodange. Réaménagement de la tête ouest.	Page 9
Construction d'un nouveau Centre de remisage et de maintenance à Rodange (CRM sud)	Page 13
Construction d'un nouveau bâtiment pour les équipes et ateliers du Service Maintenance Infrastructure sur le site de Luxembourg.	Page 19
Réaménagement du bâtiment administratif existant du Service Maintenance Infrastructure à Luxembourg.	Page 21
Ligne de Luxembourg à Troisvierges et antennes. Modernisation du réseau des téléphones de service en campagne.	Page 24
Ligne de Luxembourg à Wasserbillig. Déplacement du point d'arrêt Mertert.	Page 28

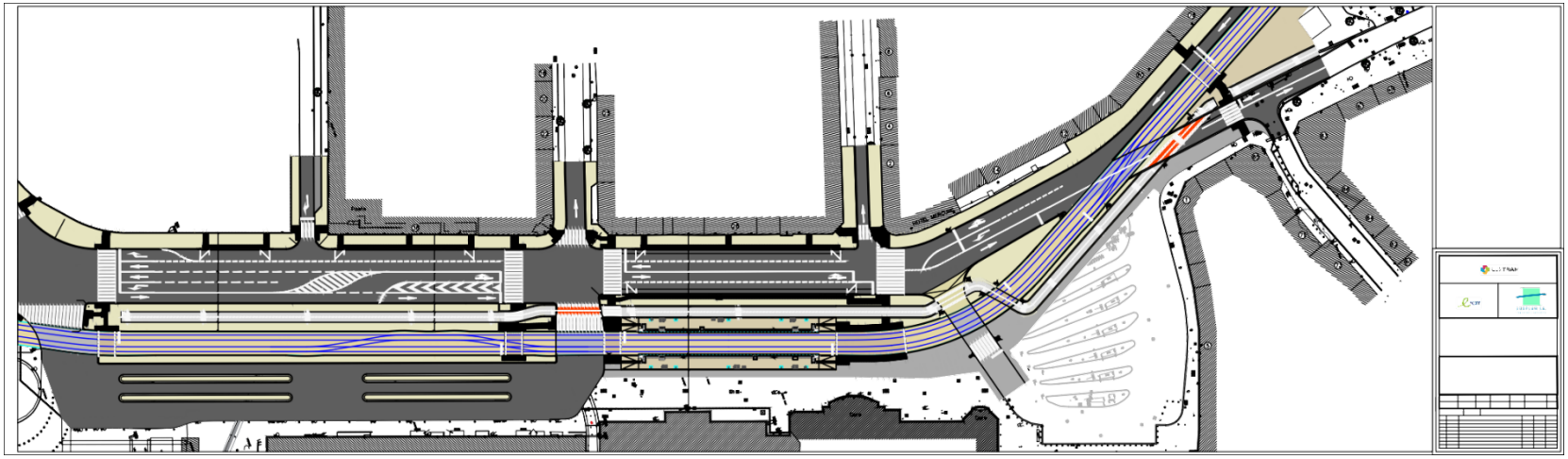
Gare de Luxembourg.
Adaptation du parvis dans le cadre de la desserte par le tram.

Adaptation parvis Gare de Luxembourg

- **Objet**
  - Mutation de la gare de Luxembourg vers un pôle d'échange multimodal
  - Arrivée du tram à la Place de la Gare
  - Adaptations majeures du parvis de la Gare Centrale et des espaces occupés actuellement par les gares routières des réseaux des autobus municipaux et régionaux
- **Réalisation**
  - 2020 - 2023
- **Estimation des coûts**
  - 14'000'000 €

Adaptation parvis Gare de Luxembourg

« Place de la Gare » - situation projetée



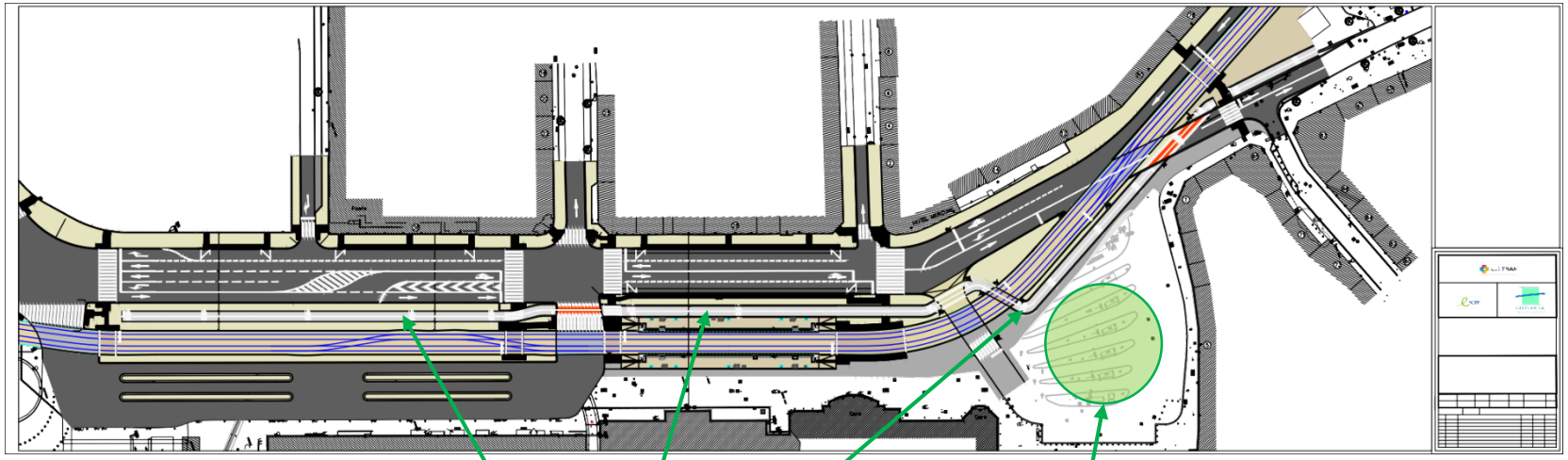
Gare de Luxembourg.
Aménagement d’un parking à vélos souterrain à grande capacité.

Parking à vélos souterrain

- **Objet**
  - Mutation de la gare de Luxembourg vers un pôle d'échange multimodal
  - Construction en lieu et place de l'actuelle gare routière du réseau des autobus municipaux, un parking souterrain pour vélos
- **Réalisation**
  - 2023 - 2025
- **Estimation des coûts**
  - 10'000'000 €

Parking à vélos souterrain

« Place de la Gare » - situation projetée



Piste cyclable

Endroit pour parking à vélos projeté

Gare de Rodange.
Réaménagement de la tête ouest.

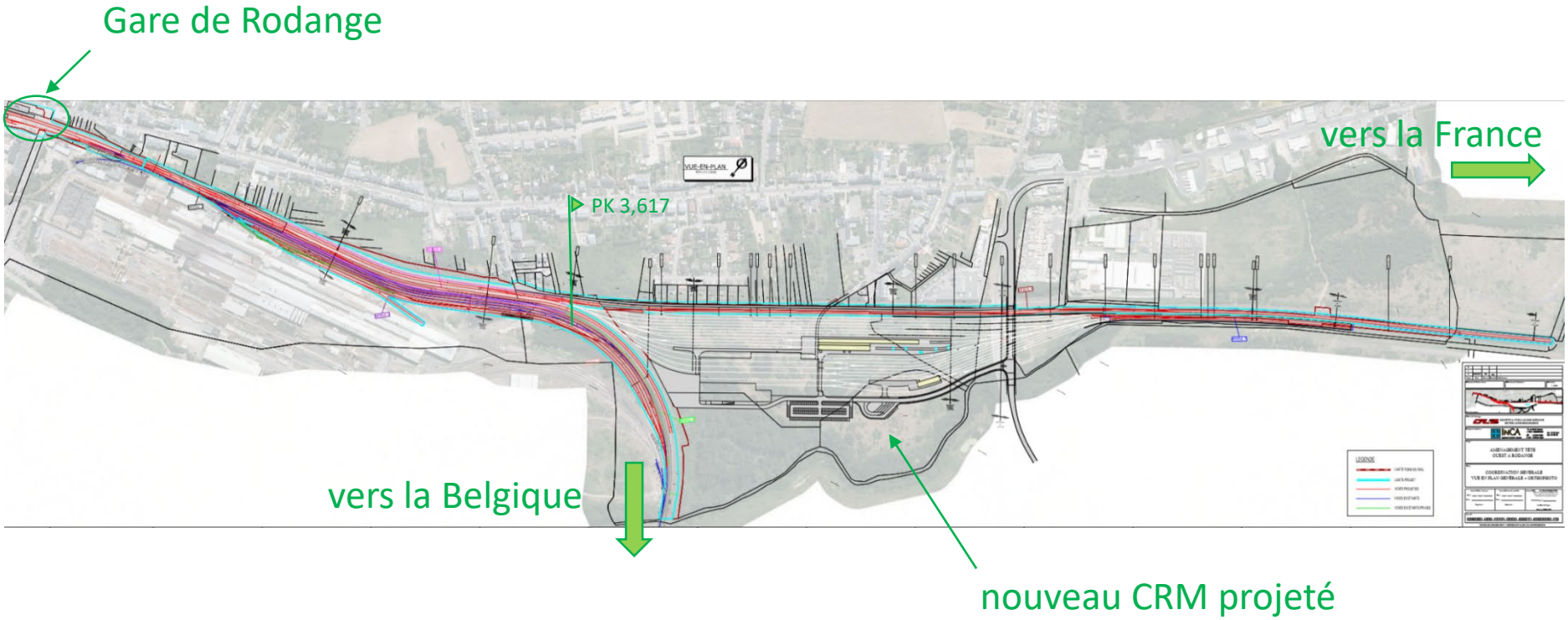
Tête ouest de la Gare de Rodange

- **Objet**
  - Réaménagement complet de la tête ouest de la Gare de Rodange
  - 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

- **Réalisation**
  - 2021 - 2025

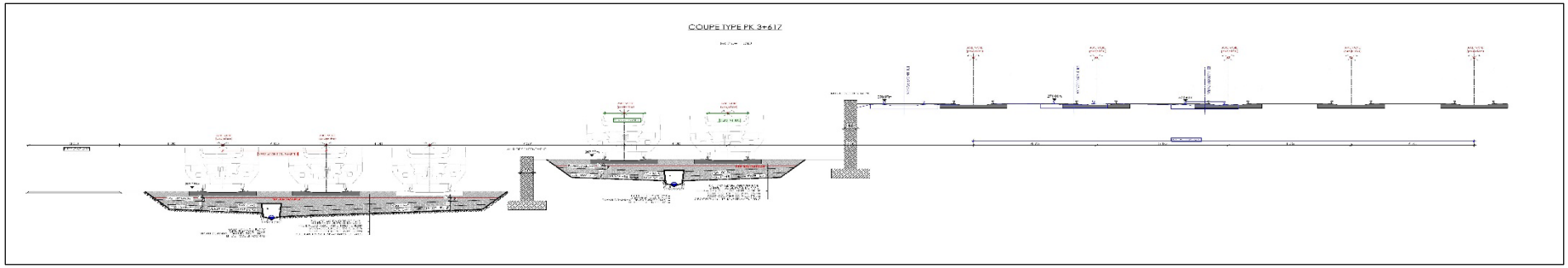
- **Estimation des coûts**
  - 42’000’000 €

Tête ouest de la Gare de Rodange



Tête ouest de la Gare de Rodange

Coupe P.K. 3,617



Construction d’un nouveau Centre de remisage et de maintenance à Rodange (CRM Sud)

Construction CRM Sud à Rodange

- **Préambule**
  - 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
  - Une extension du site à Howald est impossible

- **Objet**
  - Construction d'un deuxième centre de remisage et de maintenance sur un nouveau site
  - Le site des anciennes fonderies de Rodange est favorable:
    *situation géographique dans le sud du pays
    *situé à l'extrémité de deux lignes ferroviaires importantes
    *à proximité du réseau ferré existant
    *surface utile du terrain

Construction CRM Sud à Rodange

- **Réalisation** (base APS)

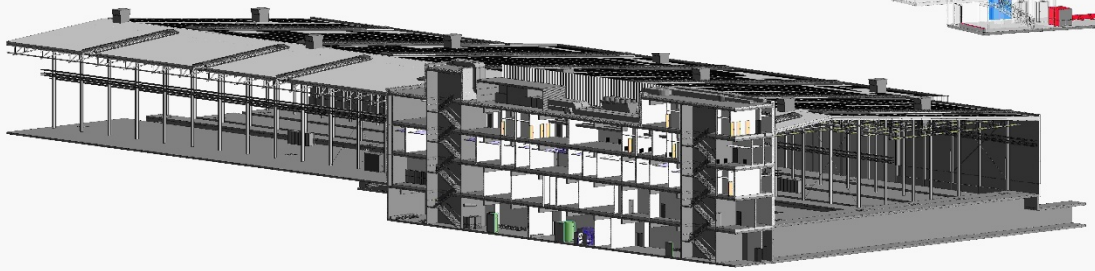
  - Phase 1: 2022 - 2025
    Construction d'un pont remplaçant la digue supportant la RN 5F
  - Phase 2: 2023 - 2027
    Construction du nouveau centre de remisage et de maintenance, y compris
    *travaux de terrassement et de remodelage du terrain
    *travaux de viabilisation du terrain: raccord au réseau routier, mur de soutènement le long de la Chiers, raccordement aux différents réseaux

- **Estimation des coûts** (base APS)

  - Phase 1: 16'600'000 €
  - Phase 2: 98'600'000 €

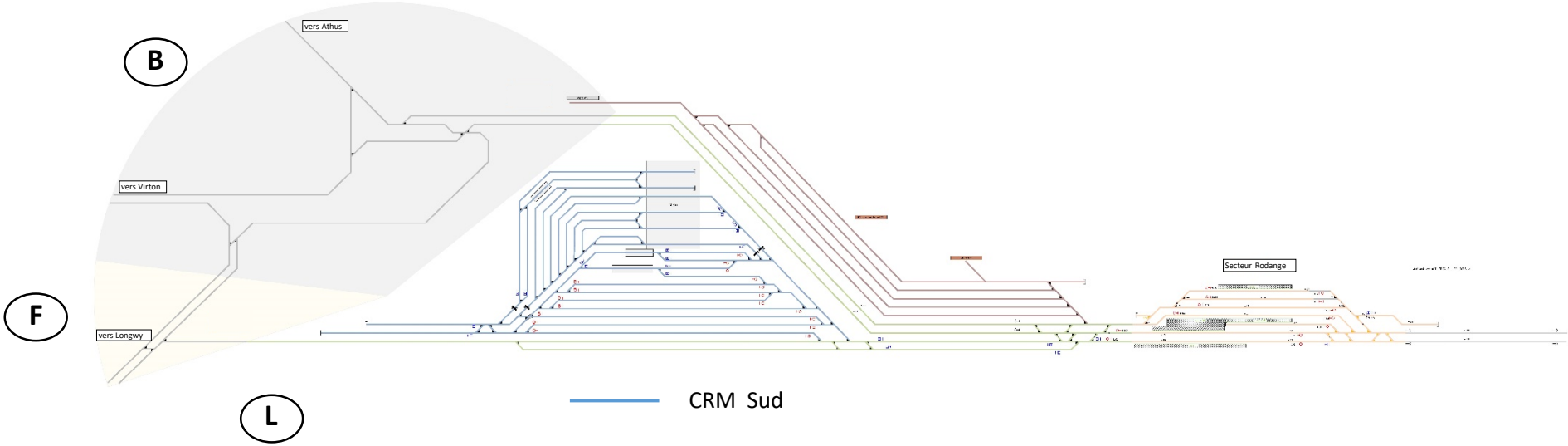
Construction CRM Sud à Rodange

Construction CRM Sud à Rodange



Gare Rodange + CRM Sud

Plan des voies schématique



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

Nv bâtiment pour équipes et ateliers

- **Historique**
  - Motion du 20.11.2014 : 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
  - Développement des activités MI -> augmentation effectifs -> changement concept concernant locaux
  - Vu 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
    * de réaménager le bâtiment administratif existant du Service MI à Luxembourg
- **Objet de ce projet**
  - 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.

Bâtiment administratif Service MI à réaménager

- **Historique**
  - Motion du 20.11.2014 : 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
  - Développement des activités MI -> augmentation effectifs -> changement concept concernant locaux
  - Vu l'impossibilité de regrouper tout le personnel du Service MI sur le site initialement prévu, il est envisagé
    * de réaménager le bâtiment administratif existant du Service MI à Luxembourg
    * de construire un nouveau bâtiment pour les équipes et ateliers de maintenance
- **Objet de ce projet**
  - Réaménagement du bâtiment administratif existant sur le site de Luxembourg afin de regrouper le personnel administratif du Service MI actuellement réparti sur différents sites

Bâtiment administratif Service MI à réaménager

Ligne de Luxembourg à Troisvierges et antennes.

Modernisation du réseau des téléphones de service en campagne.

Modernisation du réseau des téléphones de service

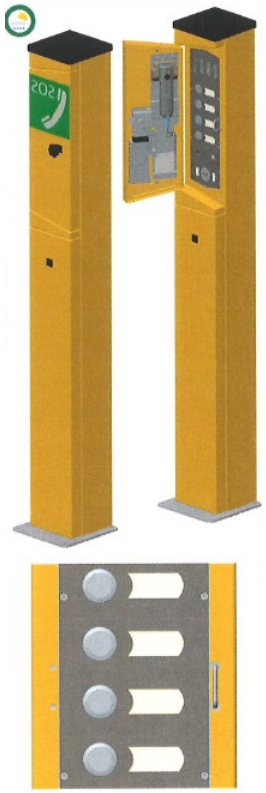
- **Objet**
  - remplacement des téléphones de service en campagne ainsi que des téléphones aux passages à niveau par des téléphones à technologie numérique
- **Cause**
  - difficultés d'approvisionnement en téléphones à technologie traditionnelle
  - Suppression des câbles de télécommunication à longues distances sur base de cuivre
- **Nombre de téléphones à remplacer**
  - Ligne de Luxembourg à Troisvierges-frontière: 237
  - Ligne de Ettelbruck à Diekirch: 13
  - Ligne de Kautenbach à Wiltz: 24
  - Ligne de Bissen à Ettelbruck : 18
  - => Total: 292
- **Réalisation**
  - début des travaux en 2020
- **Estimation des coûts**
  - 15'500'000 €

Modernisation du réseau des téléphones de service

Téléphone en campagne existant

Modernisation du réseau des téléphones de service

Téléphone en campagne projeté



VoIP-Sprechsäule

- zum Einsatz als Info- und Notrufsäule

VoIP-Sprechstelle für Wandmontage

- zum Einsatz als Info- und Notrufsprechstelle

GSM(-R)-Sprechsäule (Kunststoffgehäuse)

- zum Einsatz als Info- oder Kommunikationssäule mittels SIM-Karte eines vor Ort verfügbaren Providers

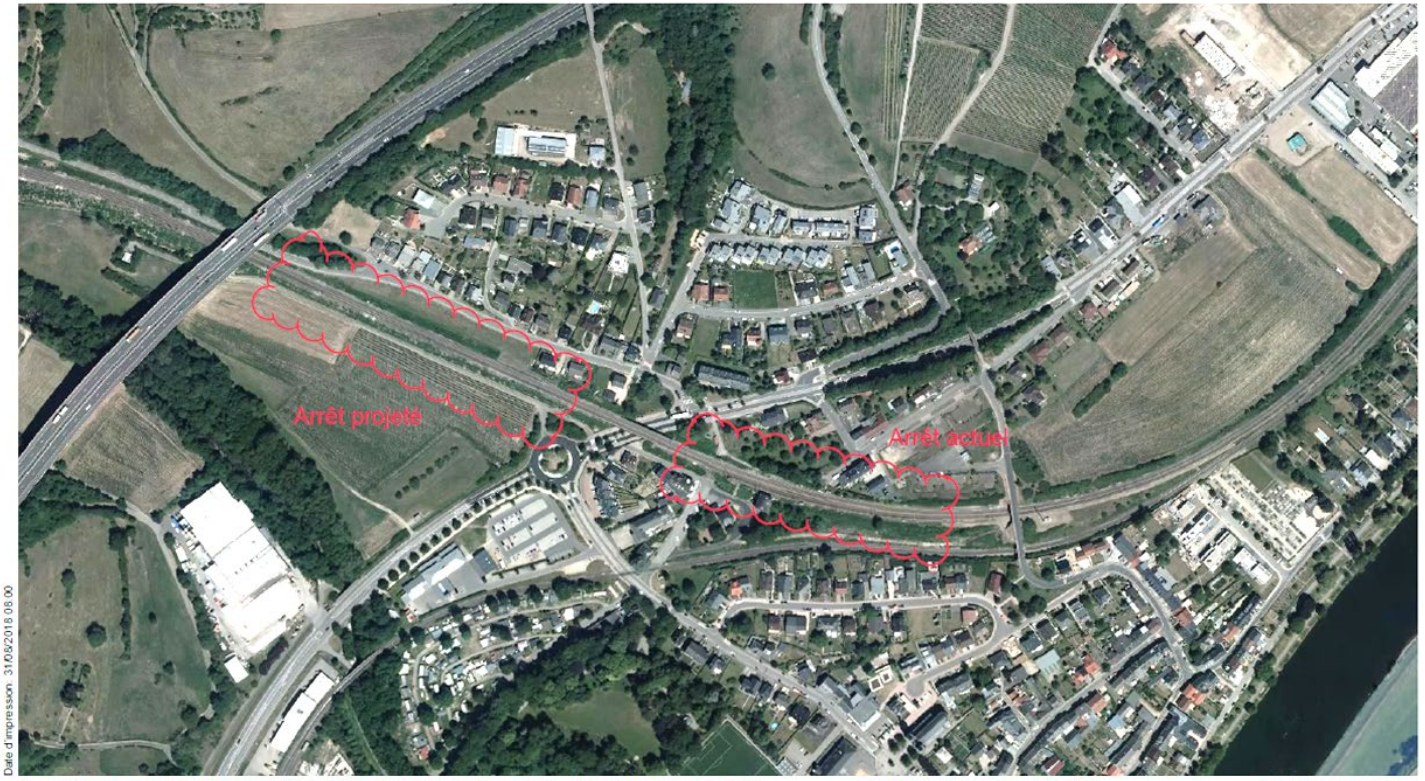
Ligne de Luxembourg à Wasserbillig.

Déplacement du point d’arrêt Mertert.

Déplacement point d'arrêt MERTERT

LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Administration du cadastre
et de la topographie

map.geoportail.lu
Le géoportail national du Grand-Duché du Luxembourg



Date d'impression: 31/08/2018 08:00

www.geoportail.lu est un portail d'accès aux informations géolocalisées, données et services qui sont mis à disposition par les administrations publiques luxembourgeoises. Responsabilité: Malgré la grande attention qu'elles portent à la justesse des informations diffusées sur ce site, les autorités ne peuvent endosser aucune responsabilité quant à la fidélité, à l'exactitude, à l'actualité, à la fiabilité et à l'intégralité de ces informations. Information dépourvue de foi publique.
Droits d'auteur: Administration du Cadastre et de la Topographie, http://g-o.lu/copyright

Echelle approximative 1:5000

0 50 100 150m

http://g-o.lu/3/MCng

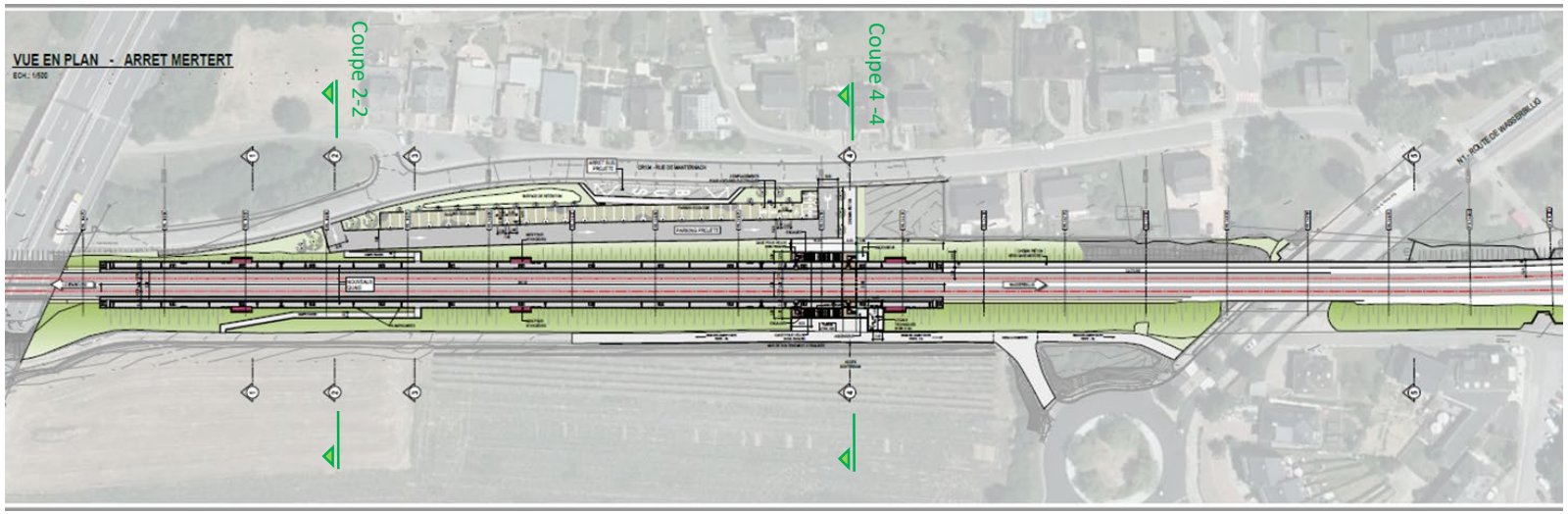
Déplacement point d'arrêt MERTERT

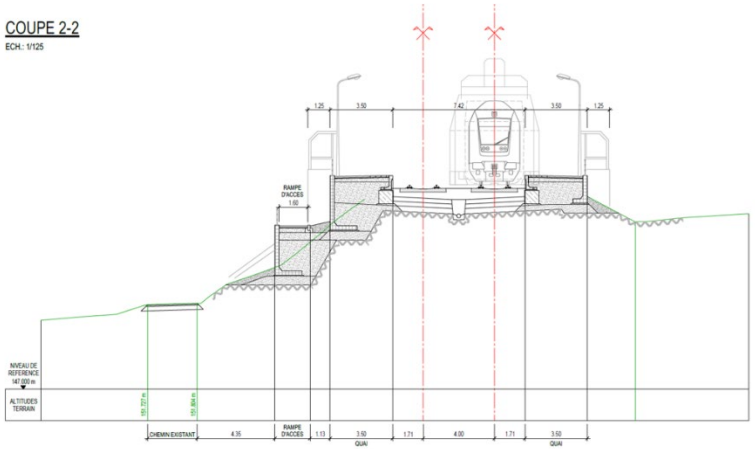
- **Objet**
  - Mise en place d'infrastructures d'accueil des voyageurs conformes aux besoins des personnes à mobilité réduite (construction souterrain avec ascenseurs, escaliers et plans inclinés)
  - Construction de quais à voyageurs d'une longueur minimale de 250 mètres et d'une hauteur de 55 cm par rapport au plan de roulement
  - Augmentation du confort des voyageurs par la couverture des accès et la mise en place d'abris à 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

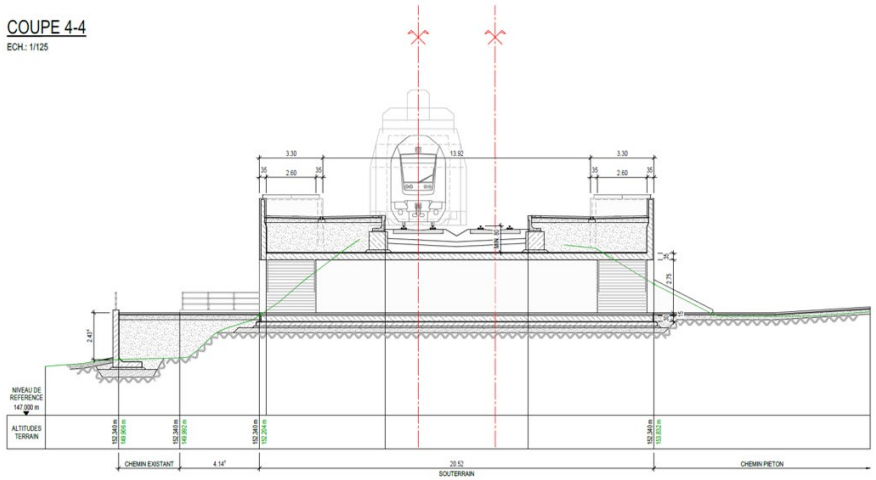
- **Réalisation: 2022 - 2023**

- **Estimation des coûts: 10 000 000 €**

Déplacement point d'arrêt MERTERT







MERCI POUR VOTRE ATTENTION

www.cfl.lu

TRANSFORMATION BIRELER HAFF, SECTION CANINE DE LA DOUANE

IMPLANTATION / SITE:
En 2009, l'Etat a acquis la ferme dite «Birelerhof», située sur le territoire de la commune de Sandweiler, 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.

DESCRIPTION:
Une procédure de reclassement du site dans le POS Findel d'une zone rurale/verte en zone BEP 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.

PROGRAMME:
- 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
- la centrale radiophonique DOBA

VOLUME ET SURFACE:
Volume : ~14.700 m^3

POLICE ET BATIMENT ADMINISTRATIF A WILTZ - NOUVELLE CONSTRUCTION

IMPLANTATION / SITE:
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.

DESCRIPTION:
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.

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 et divers services du MENJE.

PROGRAMME:
- commissariat de Police
- bureaux pour diverses administrations

VOLUME ET SURFACE:
Surface brute: ~ 6.000 m^2
Volume brut: ~23.000 m^3

BATIMENT ADMINISTRATIF ET PISCINE DU LYCEE A GREVENMACHER

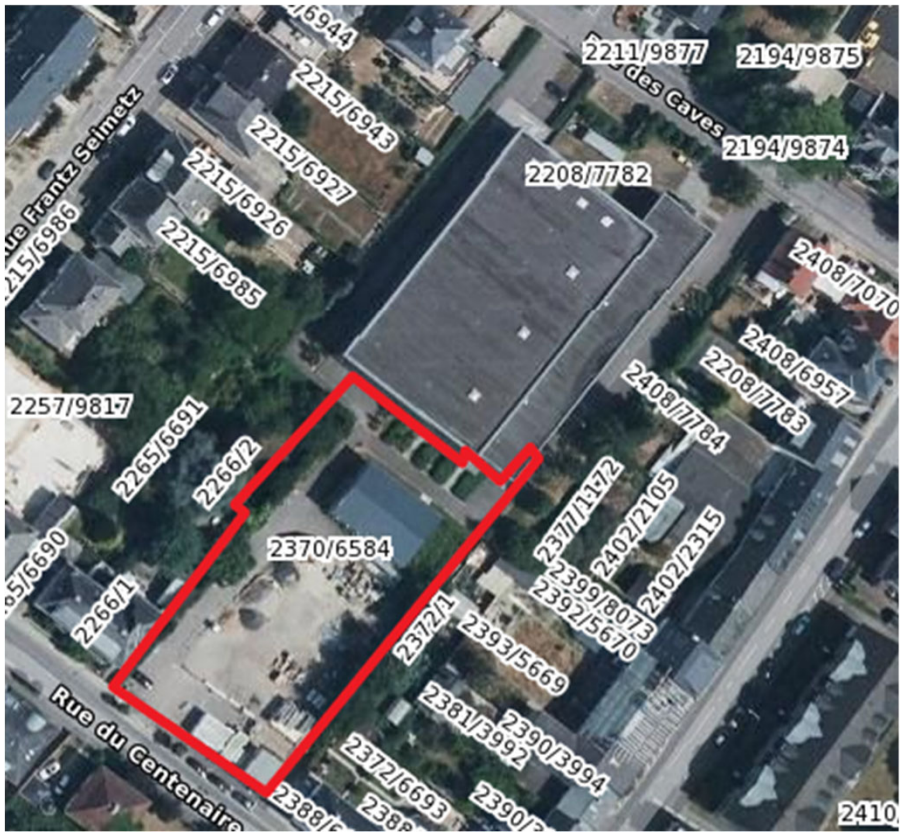
IMPLANTATION / SITE:
Le terrain d'environ 30 a est situé derrière le hall des sports du Maacher Lycée entre la rue du Centenaire et la rue des Caves.

DESCRIPTION:
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.

PROGRAMME:
Bâtiment administratif:
- différents services du MENJE pour la direction régionale, le SNJ et l'ONE
- l'Administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA
- l'Administration des contributions directes

Piscine:
- piscine couverte à 5 couloirs de 25 m en connexion directe avec le hall de sports existant
- entrée séparée, vestiaires, bureaux et stocks

Parking sous-terrain
- environ 75 emplacements



VOLUME ET SURFACE:
Surface brute : 3.000 m² hors sol
4.500 m² en sous-sol

CHÂTEAU DE SENNINGEN, MISE EN SECURITE DU SITE ET AMENAGEMENT PARKING

IMPLANTATION / SITE:
Château de Senningen, surface du site d'environ 7.36 ha

DESCRIPTION:

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.

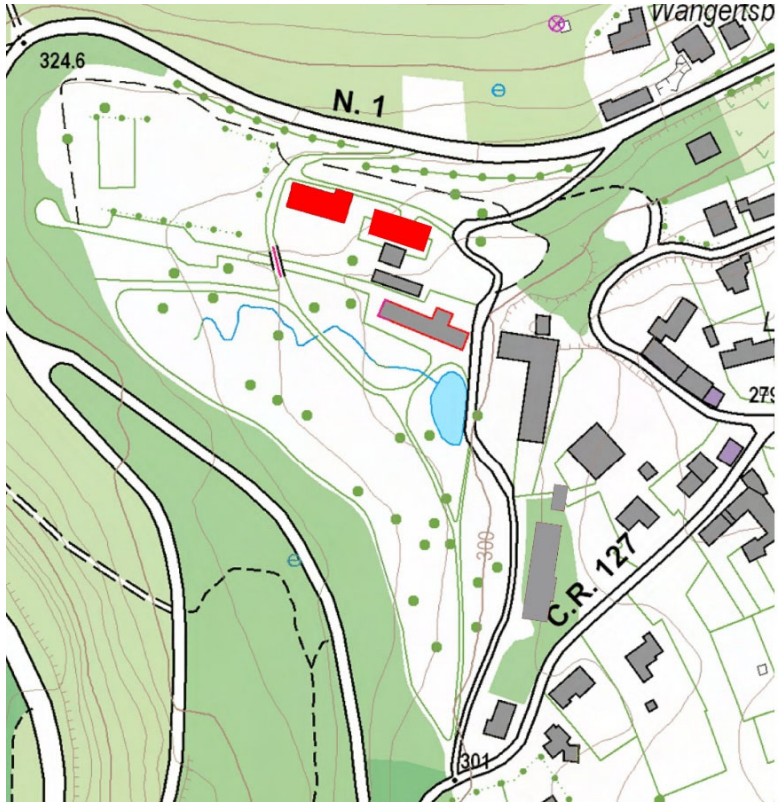
Vu l'augmentation en nombre du personnel sur le site et des places nécessaires pour les visiteurs, il est prévu d'aménager des emplacements de parking supplémentaires.

PROGRAMME:

- remise à niveau de la grille extérieure d'une longueur de 1.4 km avec aménagement d'une ligne de détection et de surveillance, amélioration du contrôle des personnes à l'entrée principale, aménagement de divers accès sécurisés pour voitures et piétons,
- déplacement du bâtiment de garde, réaménagement des chemins du parc et des luminaires pour garantir une meilleure surveillance,
- construction d'un parking à l'extérieur de la zone sécurisée pour le personnel (environ 140 personnes) et les visiteurs (environ 100 personnes).

CHÂTEAU DE SENNINGEN, NOUVELLE CONSTRUCTION POUR LE CENTRE DE COMMUNICATIONS DU GOUVERNEMENT

IMPLANTATION / SITE:
Château de Senningen



DESCRIPTION:

Le Centre de communications du Gouvernement 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.

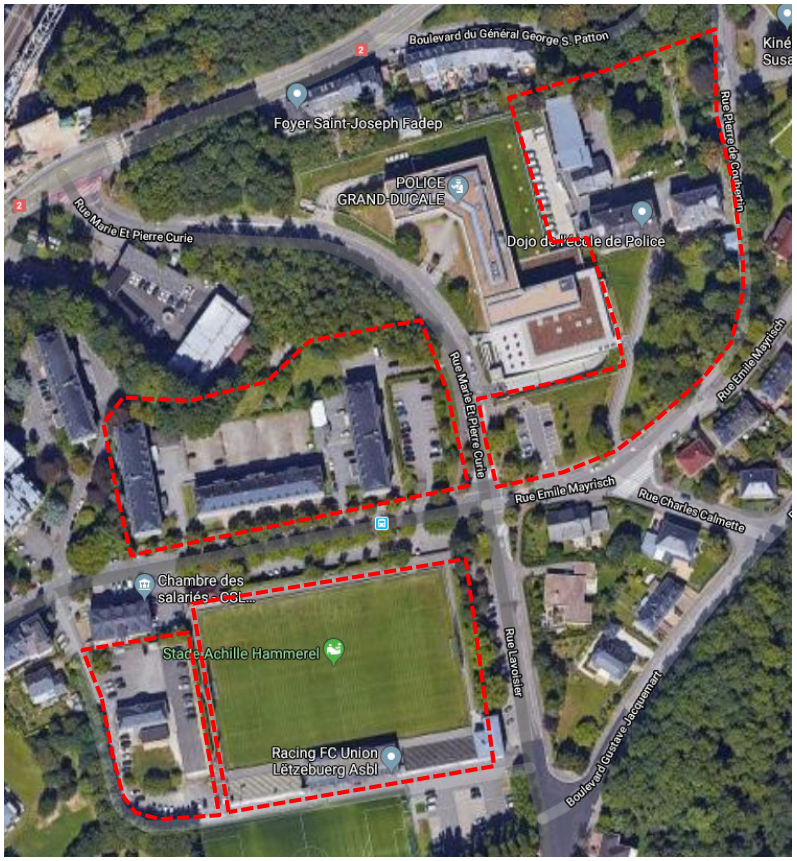
Le personnel des services du Système des Informations classifiées et de la Permanence de communication du Gouvernement du CTIE sera installé dans des pavillons modulaires durant les phases de démolition et de construction d'un nouveau bâtiment pour environ 24 personnes.

PROGRAMME:

- bureaux
- permanence helpdesk 24h/24
- bureau d'ordre
- chambre forte
- salle de lecture classifiée
- local sécurité/vidéo
- salle imprimantes/copieuses
- archives

ECOLE DE POLICE A VERLORENKOST

IMPLANTATION / SITE:
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.



DESCRIPTION:
Il est prévu de regrouper les formations actuellement réparties sur plusieurs sites, adaptées au développement futur important des effectifs de la Police grand-ducale.

Structure provisoire
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.

PROGRAMMES:

Nouveaux bâtiments
- administration
- salles de formation
- centre national de tactique policière
- centre national de sport
- centre national de documentation
- logistique
- parking pour les camionnettes de l'école

Structure provisoire
- 1 amphithéâtre
- 6 salles de formation
- 2 bureaux à 4 instructeurs
- 1 salle de sports avec stock
- vestiaires et sanitaires
- 50 m² de stockage
- salles techniques
- parking couvert pour 28 camionnettes

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

ROTONDES A LUXEMBOURG - 2e PHASE

IMPLANTATION / SITE:
Le site 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.

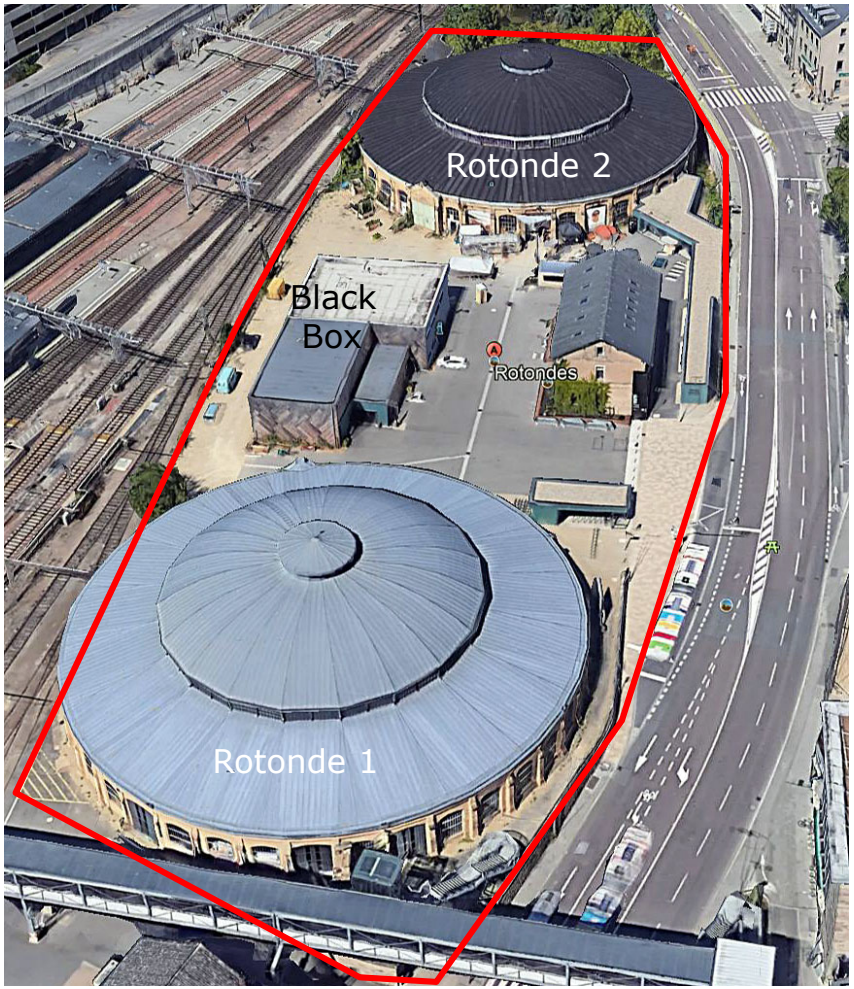
DESCRIPTION:
Le centre culturel « Rotondes - explorations culturelles » propose des manifestations dans les domaines des arts de la scène, des musiques actuelles et des arts visuels, ainsi qu'une offre importante de conférences, de projets participatifs et d'ateliers pour tous les âges.

PROGRAMME:
Rotonde 2
- rénovation douce du bâtiment
- aménagement d'une grande surface libre au rez-de-chaussée par la superposition des fonctions (construction en hauteur)

Black Box
- conserver et agrandir la Black Box en tant que structure indépendante
- ajouter une restauration avec cuisine

Rotonde 1
- aménagement actuel à compléter par des surfaces de stockage
- ajouter un équipement scénique pour la programmation « cirque »

VOLUME ET SURFACE:
Volume : ~ 73.000 m^3



STAND DE TIR AU BLEESDALL

IMPLANTATION / SITE:
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.

DESCRIPTION:
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.

PROGRAMME:
- 1 stand de tir longue distance de 400 m
- 1 stand de tir courte distance de 50 m
- 1 stand de tir courte distance de 25 m
- 1 « shooting house » pour les besoins de la Police
- 1 site de destruction avec explosifs

CAMP MILITAIRE AU WALDHOF

IMPLANTATION / SITE:
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».

DESCRIPTION:
Le dépôt de munitions existe sous sa forme actuelle depuis 1964. 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.

PROGRAMME:
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. 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 A HOLLENFELS

IMPLANTATION / SITE:
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.

DESCRIPTION:
Le Centre Hollenfels 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 datant des années soixante. Le parc historique est situé sur le côté opposé de la rue. Le Centre Hollenfels nécessite des travaux de transformation, rénovation et d'extension.

PROGRAMME:
Auberge de jeunesse
- 120 lits (30 chambres à coucher à 4 lits avec salles de bains)
- réfectoire pour 100-120 personnes
- cafétéria / bistro pour 30 personnes
- salle de réunion pour 50 personnes
- cuisine pour la préparation de repas pour des petits groupes
- bureau, stockage, blanchisserie
- logement de service

Château – Centre pour jeunes / Centre écologique
- workshops
- administration

Donjon
- locaux d'exposition

VOLUME ET SURFACE:
Volume: ~ 13.750 m^3

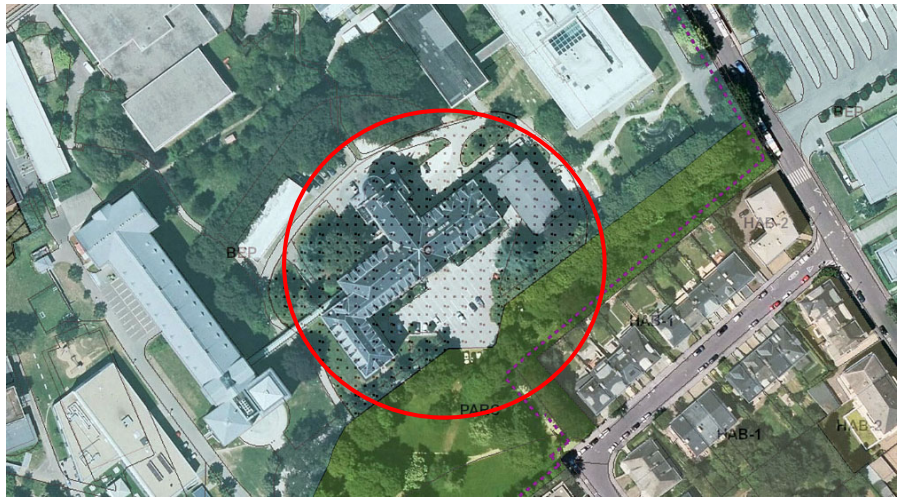
LOGEMENTS POUR JEUNES DANS L'ANCIEN SEMINAIRE ET CONSTRUCTION D'UNE STRUCTURE D'ACCUEIL POUR L'ENSEIGNEMENT FONDAMENTAL AU LIMPERTSBERG

IMPLANTATION / SITE:
Le site du Limpertsberg dispose de nombreux avantages pour une structure de logements pour jeunes à proximité des transports publics, la parfaite accessibilité vers les écoles, lycées et lieux de travail et du centre ville.
L'ancien séminaire sis 162a, rue de la Faïencerie a été classé monument national en 2018.

DESCRIPTION:
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.

PROGRAMME:
- transformation de l'ancien séminaire pour le besoin de 40 logements pour jeunes de 18 à 24 ans «Jugendwunnen»
- construction d'une structure d'accueil pour 20 enfants de 6 à 12 ans
- salles de classe (en attente programme MENJE)

VOLUME ET SURFACE:
Volume du bâtiment de l'ancien séminaire : ~ 50.000 m^3



LYCEE NIC BIEVER A DUDELANGE – EXTENSION DE L'ANNEXE ALLIANCE

IMPLANTATION / SITE:
L'annexe Alliance du Lycée Nic Biever est située rue Reiteschkopp à Dudelange (Frankelach).

DESCRIPTION:
L'extension sera réalisée en deux parties : un volume comprenant les salles de classe et une salle polyvalente avec ses annexes.

PROGRAMME:
- 4 salles de classe
- 1 salle informatique
- 3 ateliers polyvalents
- 1 centre de documentation et de recherches (CDI)
- 1 bureau
- 1 salle de réunion
- 1 salle de conférence
- 1 petite infirmerie
- 1 grande salle multifonctionnelle
- plusieurs espaces de stockage

VOLUME ET SURFACE:

Volume de l' extension :	~ 17.400 m^3
Surface brute existant:	~ 2.800 m^2
Surface brute extension:	~ 2.800 m^2
Surface du site :	~ 1.188 ha

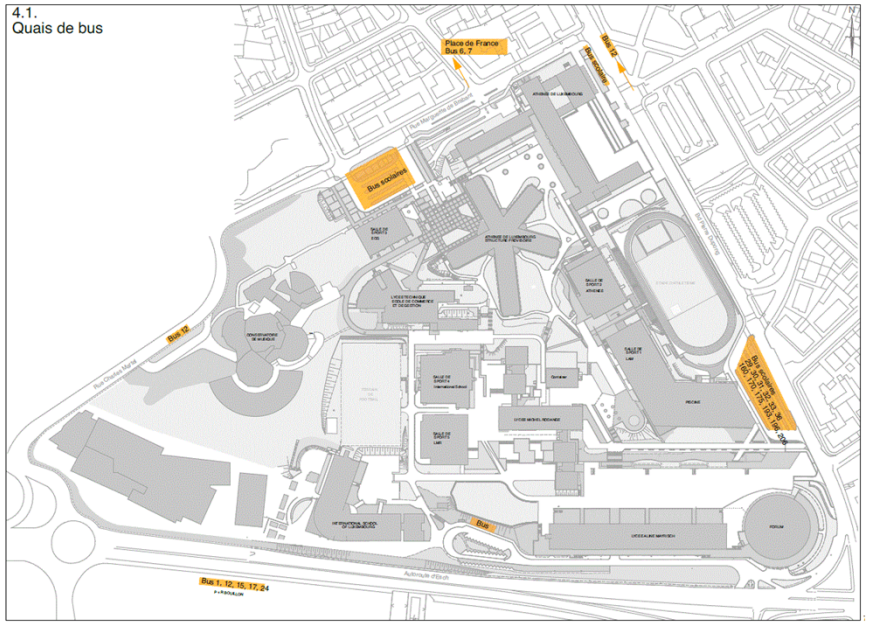
ATHENEE – ASSAINISSEMENT DU HALL DES SPORTS

IMPLANTATION / SITE:
Le hall des sports de l'Athénée de Luxembourg est situé sur le Campus Geesseknaeppchen.

DESCRIPTION:
Le hall des sports de l'Athénée a été construit en 1964. En 1993, une transformation profonde a été réalisée en supprimant le bassin de natation.
Après plus de 25 ans, le hall des sports nécessite des travaux de remise en état et une mise en conformité.

PROGRAMME:
Programme existant:
- grande salle des sports (3 unités)
- salle de gymnastique
- salle de musculation
- vestiaires, douches
- salle multifonctionnelle (salle «Folmer»)

VOLUME ET SURFACE:
Surface brute: ~ 6.700 m^2



SPORTLYCEE – NOUVELLE CONSTRUCTION

IMPLANTATION / SITE:
Le terrain de ~ 9,5 hectares se situe derrière le Lycée Josy Barthel et à côté de l'Ecole européenne II.

DESCRIPTION:
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.

PROGRAMME:

- La structure d'enseignement (~ 550 élèves)
- L'internat (~ 60 lits)
- Les infrastructures sportives dont 9 halls de sport, 7 salles spéciales et 1 piscine à 50m (8 couloirs)
- L'aménagement extérieur dont 2 terrains multisports de 100x50m et 1 terrain beach-volley
- ~ 80 emplacements pour voitures

VOLUME ET SURFACE:

Surface brute de planchers:	~28'000 m2
Volume :	~145'000 m3

ECOLE EUROPEENNE AGREEE A JUNGLINSTER (ENSEIGNEMENT PRIMAIRE)

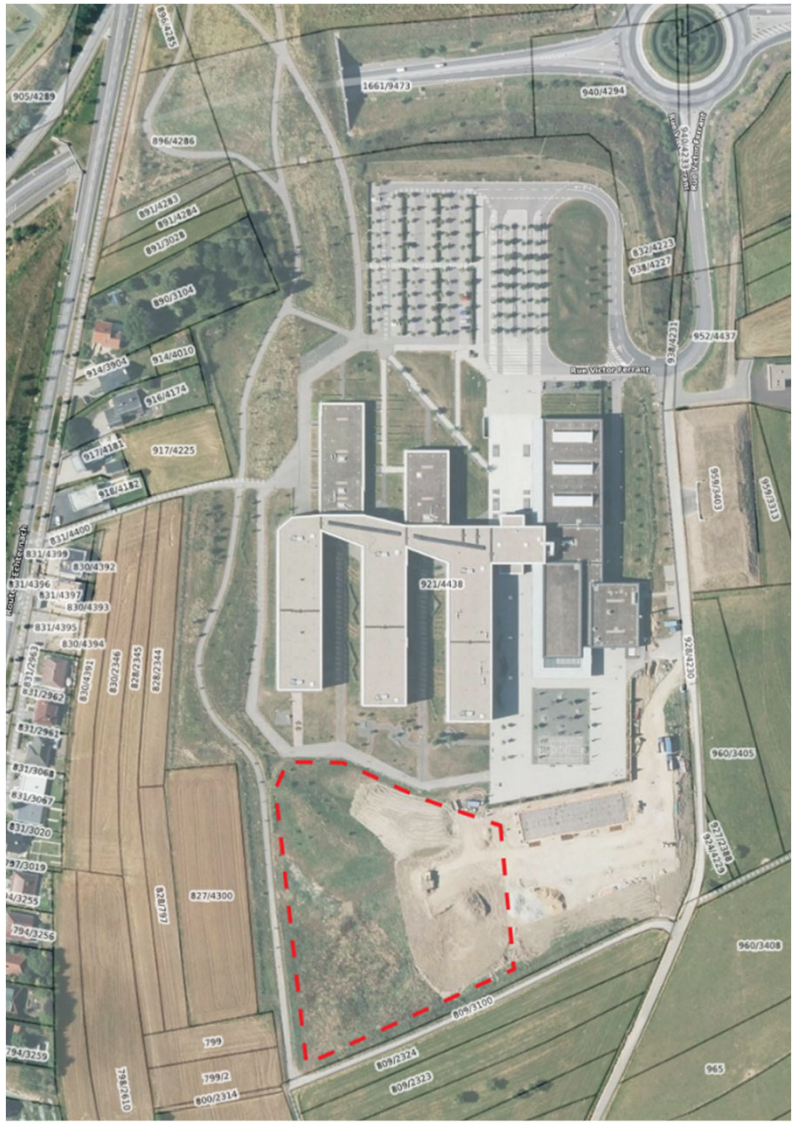
IMPLANTATION / SITE:
A l'arrière du Lënster Lycée, un terrain de l'Etat d'une surface d'environ 1,4 ha est à disposition.

DESCRIPTION:
Construction d'une école européenne agréée pour 320 enfants du cycle primaire comprenant des infrastructures sportives et une structure d'accueil.

PROGRAMME:
- Pour l'enseignement primaire:
  - 16 classes à 20 élèves (320 enfants)
  - 8 salles de différenciation et 5 salles spéciales avec dépôts
  - 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
- Locaux pour corps enseignants et éducateurs (vestiaires, salle de conférence, salles de séjour)
- Administration pour l'école et la structure d'accueil (locaux de Direction, bureaux et secrétariats)
- Infrastructure sportive comprenant un hall de sport à 1 unité, des vestiaires, une salle multifonctionnelle et locaux de dépôts
- Aménagements extérieurs comprenant une cour de récréation, un préau couvert, des espaces de jeux, 60 emplacements de parking et les accès nécessaires

VOLUME ET SURFACE:

Volume :	~ 43'000m^3
Surface brute:	~ 9'000 m²
Surface du site :	~ 1,4 ha



MAISON D'ENFANTS DE L'ETAT – STRUCTURE D'ENCADREMENT A SCHIFFLANGE

IMPLANTATION / SITE:
Le site d'environ 12a se trouve à Schifflange à proximité immédiate du chemin de fer et du bâtiment administratif des Maisons d'enfants de l'Etat ainsi que du Foyer Biever.

DESCRIPTION:
Construction d'un foyer pour mineurs et centralisation d'autres fonctions pour les besoins des maisons d'enfants de Schifflange et de Dudelange.

PROGRAMME:
- un foyer orthopédagogique pour 8 enfants
- un appartement pour visites parents-enfants
- des locaux pour le service de psychologie
- une salle multifonctionnelle pour 120 personnes

VOLUME ET SURFACE:
Volume: ~ 11.000 m^3

STRUCTURE D'ACCUEIL POUR DEMANDEURS DE PROTECTION INTERNATIONALE, ROUTE D'ARLON A LUXEMBOURG *

IMPLANTATION / SITE:
La structure d'accueil sera aménagée dans les locaux de l'ancien garage Jaguar implanté 293, route d'Arlon sur le territoire de la Ville de Luxembourg.

DESCRIPTION:
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.

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

VOLUME ET SURFACE:
Volume : ~16'175 m^3
Surface brute: ~ 5.090 m^2

* *Régularisation du projet initialement prévu sur l'article 30.6.74.301 «Frais d'acquisition pour la gestion de crises»*