

N° 8099

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2022-2023

DEBAT D'ORIENTATION

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

* * *

PAPIER DE DISCUSSION

(6.12.2022)

La Commission de la Mobilité et des Travaux publics se compose de : Mme Chantal GARY, Présidente – Rapportrice; M. Gilles BAUM, M. Dan BIANCALANA, M. Frank COLABIANCHI, M. Félix EISCHEN, M. Jeff ENGELN, M. Marc GOERGEN, M. Max HAHN, Mme Cécile HEMMEN, M. Marc HANSEN, M. Aly KAES, M. Marc LIES, M. Marc SPAUTZ, Mme Jessie THILL, M. Serge WILMES, Membres.

*

I. ANTECEDENTS

Afin d'optimiser le suivi financier des grands projets d'infrastructure réalisés par l'État et de renforcer les droits de participation et de contrôle de la Chambre des Députés, la Commission du Contrôle de l'exécution budgétaire a décidé en 2006 une nouvelle procédure à suivre en matière de préparation et de présentation de nouveaux projets d'infrastructure dépassant le seuil de 7,5 millions d'euros. Plus tard, en 2009, ce seuil a été porté à 10 millions d'euros.

Chaque année, une 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 et une loi spéciale de financement devra être votée pour tout projet dépassant les 40 millions d'euros.

Le Fonds Belval

Avec l'entrée en vigueur de la loi du 8 juillet 2021 modifiant la loi modifiée du 25 juillet 2002 portant création d'un établissement public pour la réalisation des équipements de l'État sur le site de Belval-Ouest, l'établissement public Fonds Belval n'a plus besoin d'être autorisé au préalable par une loi spéciale pour pouvoir mettre en œuvre un projet d'infrastructure. Désormais, le Fonds Belval applique, en tant qu'établissement public, les mêmes conditions de transparence et d'accord de principe pour la réalisation de ses projets de construction ou de transformation pour le compte de l'État que les administrations publiques. Ses projets s'ajoutent donc comme nouvelle catégorie de financement à la liste annuelle des grands projets d'infrastructure soumise pour approbation à la Chambre des Députés.

*

II. TRAVAUX PARLEMENTAIRES

La liste actualisée des avant-projets en voie d'élaboration à soumettre à l'approbation de la Chambre des Députés, en vue d'autorisation pour l'imputation des dépenses pour frais d'études et d'élaboration d'un avant-projet détaillé à charge du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics et du Fonds Belval en 2023, telle qu'elle a été adoptée par le Conseil de Gouvernement dans sa séance du 14 octobre 2022, a été transmise à la Chambre des Députés en date du 26 octobre 2022.

La Commission de la Mobilité et des Travaux publics a examiné, au cours de ses réunions du 24 et du 30 novembre 2022, la liste des projets d'infrastructure suivants à soumettre à l'approbation de la Chambre des Députés et a nommé Madame Chantal Gary rapportrice du débat. La Commission a adopté le projet de papier de discussion y afférent au cours de sa réunion du 6 décembre 2022.

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.

A. Fonds d'investissements publics administratifs

1) *Château de Senningen : transformation du château et du centre de conférences*

Le projet prévoit la rénovation et l'assainissement du Centre de Conférences ainsi que du 1^{er} étage et des combles du Château de Senningen. Le Château de Senningen, bâtiment représentatif, ainsi que le Centre de Conférences, bâtiment fonctionnel, implantés sur un site de 7,26 ha, permettent au Gouvernement luxembourgeois de disposer de diverses salles de réunions, de salons pour des réunions à caractère officiel ou détendu, des conférences-dinatoires, des réceptions ou d'espaces extérieurs dans le cadre champêtre du parc.

Surface brute : 4.750 m²

Volume brut : 13.500 m³

2) *Réhabilitation du site de Cinqfontaines*

Ce projet concerne la rénovation de l'ancien couvent et des bâtiments adjacents (chapelle, ...) du site de Cinqfontaines, situé dans la Commune de Wincrange, pour les besoins du Service national de la jeunesse sous la tutelle du Ministère de l'Éducation nationale, de l'Enfance et de la Jeunesse (MENEJ). Le programme de construction pour ce site de 4,83 ha prévoit la création d'un centre commémoratif et éducatif, d'un centre mémorial avec accueil visiteurs, d'un centre d'insertion socio-professionnelle (CISP) pour 30 jeunes et d'un logement collectif pour 2 groupes de vie de 8 jeunes avec chambre PMR. La surface brute et le volume brut restent encore à définir.

3) *Centre national de collections publiques à Dudelange*

Dans le cadre de la reconversion de la friche industrielle Neischmelz, la partie sud du site a été envisagée pour héberger le programme du Centre national des collections publiques. Notamment la structure du bâtiment du laminoir d'une longueur de 600 m et le bâtiment de l'aciérie seront conservés en vue d'une nouvelle affectation.

Le projet prévoit la construction d'un lieu de conservation des collections publiques de plusieurs instituts culturels de l'État qui poursuivent des missions de conservation du patrimoine culturel, à savoir :

- le Centre national de l'audiovisuel;
- le Centre national de littérature ;
- l'Institut National de Recherches Archéologiques ;
- le Musée national d'histoire et d'art avec le Centre de documentation sur la forteresse de Luxembourg et le futur Centre de documentation sur les arts plastiques ;
- le Musée national d'histoire naturelle ;
- l'Institut national pour le patrimoine architectural ;

- et la Fondation Musée d'Art moderne Grand-Duc Jean.

Le programme comprend des espaces de stockage des collections publiques et des espaces de conservation, de dépôt, pour la recherche scientifique, la restauration, l'encadrement et l'emballage. La surface brute et le volume brut restent encore à définir.

4) Police et bâtiment administratif à Dudelange

Le site prévu se trouve également à Dudelange, dans la partie nord du quartier Neischmelz à Dudelange. Actuellement le terrain est traversé par la Route de Thionville et est occupé par deux parkings. Le projet prévoit la réalisation d'un bâtiment administratif public qui comprendra des surfaces administratives pour les besoins :

- de la Police : un futur commissariat de Police pour environ 56 agents ;
- du MENJE : un guichet unique pour l'éducation et l'enseignement à Dudelange pour environ 57 agents ;
- de l'Administration des Contributions directes pour environ 27 agents ;
- de l'Agence pour le Développement de l'Emploi (ADEM) pour environ 15 agents.

Surface brute : 6.800 m²

Volume brut : à définir

5) Infrastructures logistiques et cyber au Herrenberg

Suite à l'évolution des missions et défis de l'Armée, les infrastructures actuelles de la caserne Grand-Duc Jean doivent être élargies par un bâtiment permettant d'accueillir les futurs systèmes UAV (unmanned aerial vehicle), un centre de résilience pour les systèmes de communications (SIC) et de conférence ainsi que des infrastructures de stockage. Dans la zone prévue pour l'extension de la caserne du Herrenberg à Diekirch, ce projet prévoit plus précisément la construction des éléments suivants :

- halls de stockage d'environ 1.100 m² ;
- ateliers de maintenance d'environ 1.100 m² ;
- surfaces de bureaux pour environ 60 personnes ;
- hangars et emplacements pour le charroi ;
- centre de résilience SIC pour l'hébergement de réseaux et de données ;
- salles de conférence de niveau secret ;
- infrastructures de stockage et d'entreposage pour containers ;
- dépôt pour produits dangereux.

La surface brute et le volume brut restent encore à définir.

6) Bâtiment administratif sis route d'Arlon à Luxembourg-Ville

Le terrain étatique d'environ 0,75 ha se situe sur la route d'Arlon, à la hauteur de l'ancien stade Josy Barthel, classé zone mixte urbaine (quartier existant). Il s'agit de la construction d'un immeuble de bureaux pour des services du Ministère des Affaires étrangères et européennes (Service Réfugiés de la Direction de l'Immigration avec environ 60 personnes et l'ONA avec environ 152 personnes). Ce bâtiment devra présenter des plateaux offrant une certaine flexibilité et un accueil pour le public au rez-de-chaussée. Il comprendra :

Pour le Service Réfugiés de la Direction de l'Immigration :

- une cellule primo-accueil ;
- des espaces auditions ;
- un cabinet ministériel ;
- des espaces administratifs ;

Pour l'Office national de l'accueil :

- des espaces administratifs ;

- des archives.
Surface brute : env. 13.500 m²
Volume brut : env. 34.000 m³

7) Théâtre national du Luxembourg : rénovation et extension

Les trois bâtiments constituant le Théâtre National du Luxembourg (TNL) sont implantés le long de la route de Longwy à Luxembourg-Merl. Le site actuel du TNL, qui se compose d'une ancienne forge et d'une maison unifamiliale, a déjà été acheté par l'État en 2001. En vue d'un « changement substantiel pour la vie du TNL », l'État a acquis en 2019 la maison voisine avec terrain située au 196, route de Longwy. Dans le cadre du projet sera créée une deuxième salle de spectacle et de répétition avec une capacité de 170 places, rénovée la salle actuelle et réalisé un lieu multifonctionnel qui servira de point de rencontre pour les gens du quartier tout au long de la journée. S'y ajoutent Café, atelier décors, stockage, loges, foyer et billetterie.

Surface brute env. 3.700 m²
Volume brut : env. 11.600 m³

8) Bâtiment administratif, sis rue Bender à Luxembourg-Ville – transformation

L'immeuble administratif date des années 1990 et se situe au coin de la rue Bender et de la rue Fort Neipperg, à proximité de la gare centrale de Luxembourg. Les équipements techniques, aménagements et finitions ne correspondent plus aux règlements et normes en vigueur. Une mise à jour par rapport à la législation actuelle en matière de sécurité, d'accessibilité et de confort thermique est nécessaire afin de permettre une certaine flexibilité au niveau de l'exploitation du bâtiment. Le programme de construction prévoit la rénovation du bâtiment et la mise à disposition de 6,5 plateaux de bureaux avec salles de réunion, ainsi que des parkings et des archives en sous-sol.

Surface brute : env. 7.200 m²
Volume brut : env. 27.000 m³

9) Administration de la nature et des forêts à Dudelange

Le site de 3,5 ha se trouve à la périphérie ouest de Dudelange, dans une ancienne friche industrielle en bordure de la zone naturelle protégée dite Haard (Natura2000). Le programme comprend 3 bâtiments (administratif, hangar & atelier, auvent), afin de réunir les 4 triages de Kayl, Roeser, Bettembourg et Dudelange. Le bâtiment administratif devra comprendre :

- 4 bureaux ;
- 1 salle polyvalente ;
- 1 local pour travaux pratiques ;
- 2 chambres (doctorants/étudiants) ;
- 2 kitchenettes ;
- 2 vestiaires avec douches (M/F).

Le hangar est destiné à accueillir la régie du triage ainsi qu'un garage et un atelier et l'auvent pour la production et le stockage du bois de chauffage.

Surface brute : env. 2.350 m²
Volume brut : env. 10.350 m³

B. Fonds d'investissements publics scolaires

10) Château de Sanem – Annexe E.H.T.L

L'édifice se situe dans un parc sis 32, rue du Château à Sanem ayant une surface totale de 7,39 ha. Depuis le départ du Centre virtuel de la Connaissance sur l'Europe en août 2016, le château est resté inoccupé. Le nouveau projet prévoit l'installation d'une antenne de l'École d'Hôtellerie et de Tourisme

de Luxembourg (E.H.T.L.) sur le site du château de Sanem. La construction d'une extension sur le site est indispensable pour réaliser le programme de construction du MENEJ. Suivant le PAG, le château et l'ancienne ferme démolie sont classés en zone BEP et le parc du château en zone Parc. Le château de Sanem, la chapelle et son parc sont classés comme monuments nationaux. Le programme prévoit :

- Création d'une antenne de l'E.H.T.L. sur le site du château avec une capacité de 234 élèves ;
- 13 salles de classe pour les cours théoriques et plusieurs salles spéciales (cuisines d'enseignement) pour les cours pratiques ;
- Salle polyvalente ;
- Centre de documentation et d'information ;
- Restaurant gastronomique avec une capacité de 40 places ;
- Espace de formation spécial front/back office pour l'administration hôtelière ;
- Chambres d'application équipées de salles de bain.

Surface brute : env. 9.100 m²

Volume brut : env. 38.500 m³

11) Lycée de garçons à Luxembourg : extension et réaménagement

Le Lycée de garçons (LGL) se situe le long de l'avenue Victor Hugo à Luxembourg-Limpertsberg. Il a été rénové entre 1995 et 2001 pour pouvoir accueillir 850 élèves. Or, actuellement environ 1.000 élèves sont inscrits. Des aménagements complémentaires du sous-sol et du rez-de-chaussée sont nécessaires afin de pouvoir répondre aux besoins du MENEJ. Le programme comprend les éléments suivants : cantine, bibliothèque, 4 salles de classe et un espace de séjour.

Surface brute : env. 3.400 m²

Volume brut : env. 11.000 m³

12) Ecole nationale pour adultes et Université Populaire à Luxembourg-Kirchberg

Le terrain prévu, d'environ 0,75 hectares, fait partie du nouveau quartier Kuebebiert au Kirchberg, en face du nouveau Lycée Kirchberg en phase de planification. L'Ecole nationale pour adultes (ENAD), actuellement située de façon provisoire au Campus scolaire Geesseknäppchen, nécessite de nouvelles structures adaptées à ses besoins. Il en va de même pour l'Université Populaire, qui se situe actuellement déjà au Kirchberg, mais dans des structures provisoires et trop petites pour ses besoins. Il est prévu d'y implanter :

- l'Ecole nationale pour adultes (~ 500 apprenants) ;
- l'infrastructure sportive de l'ENAD (1,5 unités) ;
- l'Université Populaire (~ 350 participants par jour).

Surface brute de planchers : 19.000 m²

Volume : 84.000 m³

Aménagement extérieur commun : 2.500 m²

13) Ecole internationale Anne Beffort (primaire)

Le site se trouve à Mersch dans la rue de la gare, en face du Lycée Ermesinde et Lycée technique pour professions éducatives et sociales. Le projet de construction de l'école internationale Anne Beffort, offrant le régime primaire et un Service d'éducation et d'accueil (SEA) pour 180 élèves, comprend :

- 9 salles de classe et 3 salles de différenciation ;
- 2 salles spéciales ;
- 5 salles d'activités pour le SEA ;
- Des locaux pour l'administration ;
- 4 réfectoires avec cuisine pédagogique et cuisine de distribution.

Surface brute : env. 3.530 m²

Volume brut : env. 15.000 m³

14) Château de Walferdange : rénovation et assainissement

Le château de Walferdange faisait partie de l'ancien campus de l'Université du Luxembourg. Après le départ de l'université à Belval en 2015, le MENEJ a relocalisé un grand nombre de ses services sur le site géré par l'EduPôle. Le château de Walferdange est composé de 5 bâtiments qui nécessitent une mise en conformité et un assainissement. Le programme de construction comprend les éléments suivants : accueil, bureaux, salles de réunion, salles de formation et bibliothèque.

Surface brute : 10.300 m²

Volume brut : 43.700 m³

15) Ecole internationale Gaston Thorn à Cessange

Les futurs bâtiments pour l'École internationale Gaston Thorn sont prévus d'être implantés sur deux terrains de la Ville de Luxembourg à Cessange. L'implantation de cette structure provisoire sur le site sis chemin Roedgen / boulevard du Brill englobe l'offre scolaire de l'enseignement primaire ainsi qu'une maison relais et permettra de libérer le site rue Verte actuellement loué à la Ville de Luxembourg. Le programme de construction comprend les éléments suivants :

- 25 salles de classe
- Maison Relais
- Salle de conférence
- Bureaux pour enseignants et administration
- Séjour
- Cuisine de réchauffe
- Réfectoires
- Cour de récréation
- Préau couvert
- Emplacements parkings et bus.

Surface brute : 9.600 m²

Volume brut : 37.300 m³

16) Infrastructures sportives à Bonnevoie

Les nouvelles infrastructures sportives sont prévues d'être implantés à Bonnevoie sur deux parcelles appartenant à l'Etat et situées entre la route de Thionville et la rue de Houffalize, à proximité du futur pôle d'échange tram/bus. Une des deux parcelles est actuellement occupée par des bâtiments qui devront être démolis pour libérer la surface nécessaire à la nouvelle construction destinée à augmenter l'offre sportive scolaire sur le territoire de la Ville de Luxembourg. À noter que le projet en question prévoit la construction d'un hall des sports à 3 unités ainsi que l'installation de 9 salles de classe d'appoint, de vestiaires, de bureaux et des emplacements parking et bus.

Surface brute : env. 1.800 m²

Volume brut : env. 14.200 m³

C. Fonds d'investissements publics sanitaires et sociaux

17) Structures pour demandeurs de protection internationale à Batzeldelt/Wiltz

Le terrain, appartenant à la Commune de Wiltz, est mis à disposition de l'État par le biais d'un droit de superficie. La situation géographique du terrain est proche du centre urbain, à proximité des services de mobilité, d'éducation et des soins médicaux. Il s'agit de structures d'hébergement pour demandeurs

de protection internationale à Wiltz (Batzenbelt) réparties sur 3 bâtiments identiques comprenant chacun un rez-de-chaussée et 2 étages avec 29 lits. Le rez-de-chaussée comprendra une loge, 1 bureau, 2 chambres, 1 buanderie ainsi que des locaux sanitaires et une cuisine/salle à manger commune. Les étages seront aménagés de façon identique avec à chaque étage 4 chambres, ainsi que des locaux sanitaires et une cuisine/salle à manger commune. La capacité maximale du foyer est de 87 personnes.

Surface brute : env. 2.200 m²

Volume brut : env. 7.200 m³

18) A.I.T.I.A. Schifflange – construction de structures pour enfants et mineurs en détresse

Le bâtiment existant se situe entre la rue Denis Netgen et la rue du Stade à Schifflange. Les foyers « Um Wendel » et « Um Mouer » à Schifflange se trouvent dans un état qui ne se prête plus à une rénovation. Ainsi, il est prévu de démolir les deux bâtiments et de les remplacer par quatre nouvelles structures pour répondre aux besoins de l'Institut étatique d'aide à l'enfance et à la jeunesse (AITIA). Le programme prévoit :

- 1 Centre de jour et service de consultation
- 1 foyer d'accueil d'urgence pour la prime enfance « bébésgrupp »
- 1 foyer d'accueil petite enfance, groupe de l'actuel « Relais Maertenshaus »
- 1 foyer d'accueil mixte, groupe de l'actuel foyer « Dr Colling »

Surface brute : env. 4.700 m²

Volume brut : env. 15.500 m³

19) A.I.T.I.A. Soleuvre – construction de structures pour enfants et mineurs en détresse

Le terrain pour la construction de deux structures pour enfants et mineurs en détresse se situe dans la rue d'Aessen à Soleuvre. Au vu de l'augmentation importante du nombre d'enfants et de mineurs en détresse, de la nécessité de rénovation des infrastructures existantes, il s'avère urgent de créer de nouvelles structures. Le projet prévoit la construction de deux structures d'accueil pour les deux groupes existants « Um Mouer » et « Um Wendel », actuellement implantés à Schifflange dans des bâtiments qui sont en mauvais état. Il s'agit de deux structures d'hébergement comprenant chacune :

- 9 chambres à coucher dont une pour l'éducateur
- 1 espace Time-out et Snoozle
- 1 espace accueil parents
- des locaux communs : une salle de jeux, des locaux d'activité et de bricolage, un salon, une salle à manger et une cuisine

Surface brute : env. 2.400 m²

Volume brut : env. 8.200 m³

D. Fonds d'entretien et de rénovation

20) Antenne régionale du MENEJ à Esch-sur-Alzette

L'immeuble se situe au coin de la rue Brasseur et du boulevard Kennedy à proximité de la gare d'Esch-sur-Alzette et occupe la totalité de la parcelle. Le bâtiment préalablement occupé par l'Administration des contributions directes sera entièrement rénové. Il est prévu de maintenir la structure portante avec la cage d'escalier existante. Le rez-de-chaussée est réservé à l'accueil et à une salle multifonctionnelle. Les locaux des différents services se distribuent aux étages autour d'un hall central. Un étage en retrait en structure légère sera aménagé sur la toiture du bâtiment existant. Le programme de construction comprend les éléments suivants :

- Bureaux pour le SNJ et l'Office national de l'Enfance (ONE)

- Salles de réunions communes
- Salle de séjour/kitchenette commune
- Salle de conférence
- Salle multifonctionnelle

Surface brute : env. 2.100 m²

Volume brut : env. 6.500 m³

E. Fonds des routes

21) *Echangeur Hahneboesch / Liaison A13-CR175A*



L'objectif de la liaison Hahneboesch, qui s'intercale entre l'échangeur A13 (point de chute du Contournement de Bascharage) et le CR175A, est de permettre un accès performant à partir de l'A13 aux zones d'activités au Nord-Est de Differdange. Il s'agit en outre d'un maillon important de la classification fonctionnelle du réseau routier au niveau régional. En combinaison avec le raccordement du CR110 au contournement de Bascharage, exploité dès lors en mode « contournement de proximité », l'échangeur actuel de Sanem sera éliminé et le CR175 sera apaisé avec effet direct sur la rue de Nieder Korn, la rue Pierre Gansen et le centre de Sanem.



La réalisation de ce concept est rendue possible par l'optimisation de l'échangeur empiétant sur la Dreckwiss, dont l'avant-projet sommaire imaginé dans le cadre du Contournement de Bascharage a été optimisé. Actuellement, il ne s'agit plus d'un « échangeur rapide autoroutier » (trompette), incitant le trafic à quitter l'A13 en direction de Luxembourg, mais d'un échangeur à carrefours (« teilplanfrei »), qui raccorde de façon optimale la liaison Hahneboesch à l'A13. Cette configuration optimisée réduit par ailleurs l'impact de l'échangeur sur la zone Dreckwiss de façon conséquente.

Cette liaison et les concepts exposés ci-dessus font partie intégrante du Plan national de mobilité pour 2035 (PNM2035). Pour répondre aux enjeux de la mobilité future, le PNM35 mise sur la multi-modalité des transports et agit à plusieurs niveaux : le développement massif des transports publics, la consolidation et l'épanouissement de la mobilité active et la classification fonctionnelle du réseau routier.

Dans la région Differdange-Sanem-Bascharage, à part l'extension du réseau cyclable, ces objectifs conditionnent d'une part l'aménagement du triangle ferroviaire de Differdange et d'autre part l'aménagement du contournement de proximité Bascharage-Sanem, avec raccordement du CR110 au droit de la gare, et la réalisation de la liaison Hahneboesch. Au niveau du réseau routier, l'apaisement des centres de ces localités deviendra ainsi possible dans la suite.

22) Redressement du CR158 à Roeser (avec les OA 1267, 1266 et A85)

Le chemin repris CR158 qui traverse l'Alzette et le Roeserbann entre le village de Roeser et le rond-point à l'entrée de Bivange est régulièrement inondé au fil des saisons et ceci dès une crue moyenne. En outre, les ouvrages OA 1266 et 1267 se trouvent dans un état vétuste et sont beaucoup trop étroits, le profil en long, ni le tracé, ni la largeur du CR158 ne sont conformes aux normes en vigueur. La largeur utile entre les garde-corps n'est actuellement que de 6,84 m et la largeur roulable de 4,8 m, ce qui est bien inférieur aux 6 m habituels pour un chemin repris (CR).

Avec ce projet et notamment la reconstruction des OA1266 et 1267 le CR158 ne sera plus inondé que lors de crues dépassant le HQ100. Ensuite, le redressement du CR158 en plan et en hauteur permettra de décharger le centre de Roeser (CR157) où la mise en place d'une zone 30 est prévue à hauteur de l'église et de la mairie. Ce projet permettra la réalisation de mesures d'apaisement sur les CR157 et CR159 et la construction d'une piste cyclable entre Bivange et Roeser. Enfin, la reconstruction élargie de l'OA 1266 permettra à l'Administration de la gestion de l'eau (AGE) d'avancer avec la planification de la renaturation de l'Alzette.

23) Quartier Midfield : tunnel enjambant l'autoroute A3

Entre le quartier de la Cloche d'Or au Ban de Gasperich et la rue des Scillas, l'opportunité se propose de développer les surfaces situées entre les voies ferrées et l'autoroute B3, ici nommées Midfield. Situé à proximité du pôle d'échange multimodal de Howald, cette zone pourra profiter de façon optimale de l'arrivée du tram et du développement multimodal des réseaux de transports.

La planification des infrastructures et du quartier sera guidée par un esprit intégratif, cohérent et coordonné. Dès lors, la conception des infrastructures est poursuivie dans la philosophie du PNM2035 en se basant sur les éléments déjà programmés ou réalisés, dont la fonction servira davantage à la nouvelle cohérence d'ensemble. Mais d'autres éléments devront encore être adaptés afin d'atteindre les nouveaux objectifs de développement urbain et il faudra notamment parer à l'effet séparateur de l'autoroute A3.



C'est la raison pour laquelle il est proposé d'étudier la mise en souterrain du tronçon de l'A3 entre l'échangeur de Hesperange et le carrefour Gluck. Le développement urbain projeté prévoit la création d'une couverture de l'autoroute pour former un quartier cohérent. À partir de l'échangeur de Hesperange, l'autoroute devra être couverte par une dalle, résultant dans un tunnel à l'approche du carrefour Gluck, dont la transformation du rond-point actuel en carrefour à feux avec bypass/underpass pour les flux sortants est programmée à terme. La configuration définitive de ce tunnel est influencée fortement par la réglementation applicable aux tunnels routiers. La proximité de l'échangeur de Hesperange et du rond-point – futur carrefour – Gluck en fin d'autoroute posent un défi à la conception, notamment en termes de sécurité. Il conviendra surtout d'en réduire la complexité et le risque d'accidents.

24) Infrastructures multimodales de mobilité en relation avec la friche d'Esch/Schifflange et le site « Metzerschmelz »

Après l'annonce du tram rapide en 2020, le concept de mobilité national PNM2035 a défini un cadre pour le développement des infrastructures de transport selon un schéma de développement multimodal, en priorisant les transports publics et la mobilité active, sans pourtant oublier les besoins du trafic individuel motorisé. Comme le quartier « Metzerschmelz », appelé précédemment « Quartier de l'Alzette », à développer sur l'ancienne friche ARBED d'Esch-Schifflange, se trouve en phase de planification précoce, une planification intégrative permettra un développement optimal des différents modes de transport et des infrastructures y relatives.

Le quartier sera notamment relié au tram rapide et aux corridors bus CHNS (corridor à haut niveau de service), à la piste cyclable rapide « VeloExpressWee » et à la piste cyclable nationale PC6, avec un pôle d'échange entre le tram rapide et le bus au centre du quartier. Un soin particulier sera à apporter à la liaison cyclable entre le quartier et les centres urbains adjacents de Schifflange et d'Esch-sur-Alzette, avec notamment un accès en direction de la rue de l'Alzette passant au-dessus de l'étang près du Schlassgoart, et le raccord d'un nouvel arrêt ferroviaire.

Le nouveau quartier, tout comme les centres urbains adjacents, profite de la nouvelle classification fonctionnelle du réseau routier, dont l'élément-clé pour l'Agglo-Sud est constitué par l'optimisation de la croix d'autoroutes A4-A13, dont le projet est actuellement en élaboration, coordonné avec les infrastructures du tram rapide et du « VeloExpressWee ».

Cette classification fonctionnelle a permis de planifier le nouveau quartier de sorte à ne pas être traversé par un grand axe routier, mais uniquement par les infrastructures de transport multimodales (CHNS pour le bus et corridor pour le tram ainsi que les pistes cyclables). La planification des différents corridors est assurée par une coordination étroite entre les différents partenaires et les Ponts et Chaussées, notamment pour assurer une bonne cohérence entre le tram, le « VeloExpressWee » et le CHNS.

25) Futures infrastructures multimodales en relation avec le site Belval

Avec l'annonce du PNM2035, la mobilité autour du site de Belval profitera des nouvelles offres résultant de la mise en œuvre conséquente des concepts retenus : le tram rapide desservant le Sud du pays, les autobus empruntant les nouveaux corridors CHNS (corridors à haut niveau de service), le vélo et la mobilité à pied, dans un contexte de multimodalité conséquente. De même, il sera possible de réaménager l'espace urbain en apaisant les espaces-rue qui s'y prêtent.

Malgré la complexité du site et la multitude d'acteurs, les différents concepts ont pu être coordonnés et optimisés dans le cadre d'un groupe de travail technique, constitué par des représentants de chaque entité concernée et compétente. Il en résulte notamment la confirmation des couloirs et tracés des infrastructures étatiques à étudier par la suite.

À terme, le site sera traversé par le tram, dont le terminus sera aménagé au pôle d'échange de Belvaux-Mairie. En première phase, il est prévu de faire déjà circuler des lignes d'autobus sur les corridors à aménager ainsi que sur le tracé du tram entre l'arrêt Belval-Lycée et Belvaux, qui sera conçu comme chaussée multimodale. À Belvaux, ce nouveau corridor sera raccordé au CR178 et permettra également un accès routier au quartier Belval-Sud.

L'infrastructure routière, servant d'assise au tram, sera financée par les moyens du Fonds des Routes et sera à étudier prioritairement en toute première phase. La voirie et les infrastructures du tramway

feront l'objet d'un financement à part. Le réseau des pistes cyclables sera densifié par la PC8 et la PC36, tout en veillant à faciliter la perméabilité du site pour les vélos. Enfin, les aménagements de l'espace routier seront étudiés en fonction des simulations de trafic, en tenant compte des parkings existants et des concepts futurs de stationnement innovant, actuellement en étude par les gestionnaires du site. L'optimisation suivra la philosophie d'une concentration des flux motorisés individuels permettant la libération de tronçons en faveur de la multimodalité et des apaisements.

**26) Réhabilitation de l'OA 784 « Boufferknupp »
sur la route nationale N7**

L'ouvrage d'art OA784 « Boufferknupp » est un pont à structure porteuse plane en béton précontraint, mis en service en 1967, qui permet à la route nationale N7 de franchir les voies de chemins de fer des CFL à une hauteur d'environ 6 mètres. Ce pont est constitué d'un tablier, qui porte trois voies de circulation, d'une largeur totale de 16,5 mètres et a une longueur totale de 70 mètres.

L'ouvrage est arrivé à une période charnière de sa durée de vie, caractérisée par un besoin d'intervention d'un point de vue du génie civil. Il s'y ajoute que, d'une part, le trafic actuel et ses contraintes induites sont nettement plus importantes que celles pronostiquées lors de la conception desdits ouvrages et, d'autre part, que les normes en vigueur impliquent des structures plus conséquentes. De plus, les réflexions menées dans le cadre du plan national de mobilité PNM2035, visant une restructuration de la N7, moyennant une redistribution de l'espace, ont un impact sur le gabarit de l'OA784.

Le projet relatif au présent ouvrage prévoit, outre une réhabilitation complète et une mise à niveau de sa superstructure et de ses équipements voire même un remplacement complet du tablier, une réhabilitation partielle des piles et des culées, ainsi qu'un renforcement structurel afin de pouvoir répondre aux besoins d'une infrastructure routière moderne et en concordance avec les normes actuelles en vigueur.

**27) Réhabilitation de l'OA 1001 « Viaduc de Mamer »
sur l'autoroute A6**

De manière générale, les ponts les plus anciens de l'autoroute A6 sont arrivés à une période charnière de leur durée de vie, caractérisée par un besoin d'intervention d'un point de vue du génie civil. Il s'y ajoute que, d'une part, le trafic actuel et ses contraintes induites sont nettement plus importantes que celles pronostiquées lors de la conception desdits ouvrages et, d'autre part, que les normes en vigueur impliquent une plus grande robustesse des structures. De plus, les réflexions menées dans le cadre du PNM2035 intègrent la création d'une voie de priorisation pour bus et covoiturage sur l'autoroute A6 avec un impact potentiel sur la configuration des voies supportées par les différents ponts de l'autoroute A6.

L'ouvrage d'art OA1001 « Viaduc de Mamer » est un pont autoroutier à poutre en acier, mis en service en 1979, qui permet à l'autoroute A6 de franchir la vallée de Mamer à une hauteur d'environ 40 mètres. Ce pont est constitué de deux tabliers distincts, chaque tablier portant deux voies de circulation, ainsi qu'une bande d'arrêt d'urgence, d'une largeur totale par tablier de 13,5 mètres. Le projet relatif au présent ouvrage prévoit, outre une réhabilitation complète et une mise à niveau de sa superstructure et de ses équipements, une réhabilitation partielle des piles et des culées, ainsi qu'un renforcement structurel afin de pouvoir répondre aux besoins d'une infrastructure routière moderne et en concordance avec les normes actuelles en vigueur.

**28) Réhabilitation de l'OA 1006 « Echangeur Capellen »
sur l'autoroute A6**

L'ouvrage d'art OA1006 « Echangeur Capellen » est un pont autoroutier à poutres en béton précontraint, mis en service en 1981, qui supporte l'autoroute A6. Ce pont est constitué de deux tabliers distincts, chaque tablier possédant deux voies de circulation ainsi qu'une bande d'arrêt d'urgence, d'une largeur totale par tablier de 13,3 mètres. Le projet relatif au présent ouvrage prévoit, outre une réhabilitation complète de sa superstructure et de ses équipements, une réhabilitation partielle des culées, ainsi qu'un renforcement structurel afin de pouvoir répondre aux besoins d'une infrastructure routière moderne et en concordance avec les normes actuelles en vigueur.

29) Reconstruction de l'OA 1009 « Hagen-Garnich » portant la PC12 par-dessus l'autoroute A6

Dans le contexte de la continuité écologique au droit de la forêt Faascht au Windhof, de la préservation de la piste cyclable nationale PC12 et aussi dans le contexte de la création d'une voie de priorisation pour bus et covoiturage sur l'autoroute A6, tel que prévu dans le cadre des réflexions menées dans le plan national de mobilité PNM2035, il y a lieu de remplacer l'actuel OA1009 par un nouvel ouvrage répondant auxdits besoins.



L'ouvrage d'art OA1009 « Hagen-Garnich » est un pont cyclable à structure porteuse plane en béton précontraint, mis en service en 1980, qui permet à la piste cyclable PC12 de franchir l'autoroute A6. Ce pont est constitué d'un seul tablier et porte une voie de circulation d'une largeur totale de 9,6 mètres. Le projet relatif au présent ouvrage prévoit le remplacement de l'ouvrage existant moyennant un nouvel ouvrage destiné à accueillir l'actuelle piste cyclable PC12 combinée à un passage à faune.

La conception de l'ouvrage devra prévoir une géométrie, respectivement une typologie, sans pile intermédiaire dans le terre-plein central de l'autoroute. Le gabarit à prévoir pour l'ouvrage est réparti en deux éléments, d'une part celui imparté à la piste cyclable PC12 et d'autre part celui réservé au passage à faune, résultant dans une largeur totale d'environ 35m. La longueur totale approximative de l'ouvrage est de 45m et la hauteur libre au-dessus des voies de circulation de l'A6 devra être d'au moins 5,50m.

30) Réhabilitation de l'OA 1041 « Viaduc Droosbaach » sur l'autoroute A1

Tout comme pour certains ponts sur l'A6, les plus anciens ponts sur l'autoroute A1 sont arrivés à une période de leur durée de vie ou une intervention est nécessaire et les normes en vigueur impliquent désormais des structures plus conséquentes. L'ouvrage d'art OA1041 « Viaduc Droosbaach » est un pont autoroutier à poutre en acier mixte, mis en service en 1990, qui permet à l'autoroute A1 de franchir la vallée de la Droosbaach à une hauteur d'environ 30 mètres. Le pont est constitué de deux tabliers distincts, chaque tablier portant deux voies de circulation, ainsi qu'une bande d'arrêt d'urgence, d'une largeur totale par tablier de 12,3 mètres. La longueur totale de l'ouvrage est de 224 mètres.

Le projet relatif au présent ouvrage prévoit, outre une réhabilitation complète et une mise à niveau de sa superstructure et de ses équipements, une réhabilitation partielle des piles et des culées, ainsi qu'un renforcement structurel afin de pouvoir répondre aux besoins d'une infrastructure routière moderne et en concordance avec les normes actuelles en vigueur.

31) Réhabilitation de l'OA 1043 « Hamm » sur l'autoroute A1

L'ouvrage d'art OA1043 « Hamm » est un pont autoroutier à poutre en acier mixte, mis en service en 1994, qui permet à l'autoroute A1 de franchir les voies de chemins de fer des CFL. Ce pont est constitué de deux tabliers distincts, chaque tablier portant deux voies de circulation, une voie de

décélération respectivement d'accélération, ainsi qu'une bande d'arrêt d'urgence, d'une largeur totale par tablier de 16 mètres. La longueur totale de l'ouvrage est de 60 mètres.

Le projet relatif au présent ouvrage prévoit, outre une réhabilitation complète et une mise à niveau de sa superstructure et de ses équipements, une réhabilitation partielle des piles et des culées, ainsi qu'un renforcement structurel afin de pouvoir répondre aux besoins d'une infrastructure routière moderne et en concordance avec les normes actuelles en vigueur.

32) Réhabilitation de l'OA 1047 « Viaduc Hamm » et de l'OA 1049 « Viaduc Itzig » sur l'autoroute A1

L'ouvrage d'art OA1047 « Viaduc Hamm » est un pont autoroutier à poutre en acier mixte, mis en service en 1993, qui permet à l'autoroute A1 de franchir la vallée de Hamm à une hauteur d'environ 40 mètres. Ce pont est constitué de deux tabliers distincts, chaque tablier portant deux voies de circulation ainsi qu'une bande d'arrêt d'urgence, d'une largeur totale par tablier de 13,5 mètres. La longueur totale de l'ouvrage est de 196 mètres.

L'ouvrage d'art OA1049 « Viaduc Itzig » est également un pont autoroutier à poutre en acier mixte, mis en service une année plus tôt (1992) et permet à l'autoroute A1 de franchir la vallée d'Itzig à une hauteur d'environ 30 mètres. Ce pont est constitué de deux tabliers distincts, chaque tablier portant deux voies de circulation ainsi qu'une bande d'arrêt d'urgence, d'une largeur totale par tablier de 13,5 mètres. La longueur totale de l'ouvrage est de 154 mètres.

Tout comme pour les projets précédents, ce projet prévoit, outre une réhabilitation complète et une mise à niveau de la superstructure des ponts et de leurs équipements, une réhabilitation partielle des piles et des culées, ainsi qu'un renforcement structurel afin de pouvoir répondre aux besoins d'une infrastructure routière moderne et en concordance avec les normes actuelles en vigueur.

33) Réhabilitation de l'OA 1065 « Triage » sur l'autoroute A13 (Bettembourg)

L'ouvrage d'art OA1065 « Triage » est un pont autoroutier à poutre en béton précontraint, mis en service en 1976, qui permet à l'autoroute A13 de franchir la gare de triage des CFL. Ce pont est constitué de deux tabliers distincts, chaque tablier portant deux voies de circulation, ainsi qu'une bande d'arrêt d'urgence, d'une largeur totale par tablier de 13 mètres et possède une longueur totale de 169 mètres.

Le projet relatif au présent ouvrage prévoit, outre une réhabilitation complète et une mise à niveau de sa superstructure et de ses équipements voire même un remplacement complet du tablier, une réhabilitation partielle des piles et des culées, ainsi qu'un renforcement structurel afin de pouvoir répondre aux besoins d'une infrastructure routière moderne et en concordance avec les normes actuelles en vigueur.

34) Réhabilitation de l'OA 1120 « Viaduc Ingeldorf » sur la B7

L'ouvrage d'art OA1120 « Viaduc Ingeldorf » portant la route nationale B7 est un pont à poutre en acier mixte, mis en service en 1986, qui permet à la route nationale B7 de franchir la vallée entre Ettelbruck et Ingeldorf à une hauteur d'environ 14 mètres. Ce pont est constitué d'un tablier qui porte deux voies de circulation, ainsi qu'une bande d'arrêt d'urgence, d'une largeur totale de 11,5 mètres. La longueur totale de l'ouvrage est de 592 mètres.

Le projet relatif au présent ouvrage prévoit, outre une réhabilitation complète et une mise à niveau de sa superstructure et de ses équipements voire même un remplacement complet du tablier, une réhabilitation partielle des piles et des culées, ainsi qu'un renforcement structurel afin de pouvoir répondre aux besoins d'une infrastructure routière moderne et en concordance avec les normes actuelles en vigueur.

Les réflexions menées dans le cadre du PNM2035, sur base de l'évolution urbanistique de la Nordstad, prévoient de dédoubler la voie rapide B7 moyennant l'ajout d'un nouveau pont parallèle à l'OA1120, permettant de pouvoir réaliser les travaux de réhabilitation de ce dernier en minimisant l'impact sur le trafic.

35) Réhabilitation de l'OA 1122 « Viaduc Schieren » sur la B7

L'ouvrage d'art OA1122 « Viaduc Schieren » portant la route nationale B7 est un pont à poutre en béton précontraint, mis en service en 1992, qui permet à la route nationale B7 de franchir la vallée de Schieren à une hauteur d'environ 20 mètres. Ce pont est constitué d'un tablier, qui porte trois voies de circulation, d'une largeur totale de 12,7 mètres et d'une longueur totale de 396 mètres. Le projet relatif au présent ouvrage prévoit, outre une réhabilitation complète et une mise à niveau de sa superstructure et de ses équipements, une réhabilitation partielle des piles et des culées, ainsi qu'un renforcement structurel afin de pouvoir répondre aux besoins d'une infrastructure routière moderne et en concordance avec les normes actuelles en vigueur.

Comme pour le projet précédent du « Viaduc Ingeldorf », les réflexions menées dans le cadre du plan national de mobilité PNM2035, prévoient de dédoubler la voie rapide B7, moyennant l'ajout d'un nouveau pont parallèle à l'OA1122 afin de minimiser l'impact des travaux sur le trafic.

36) Réhabilitation de l'OA 1131 « Viaduc de la Syre » sur l'autoroute A1

L'ouvrage d'art OA1131 « Viaduc de la Syre » est un pont autoroutier à poutre en acier mixte, mis en service en 1985, qui permet à l'autoroute A1 de franchir la vallée de la Syre à une hauteur d'environ 30 mètres. Ce pont est constitué de deux tabliers distincts, chaque tablier portant deux voies de circulation, ainsi qu'une bande d'arrêt d'urgence, d'une largeur totale par tablier de 11,8 mètres et d'une longueur totale de l'ouvrage de 375 mètres.

Le projet relatif au présent ouvrage prévoit, outre une réhabilitation complète et une mise à niveau de sa superstructure et de ses équipements, une réhabilitation partielle des piles et des culées, ainsi qu'un renforcement structurel afin de pouvoir répondre aux besoins d'une infrastructure routière moderne et en concordance avec les normes actuelles en vigueur.

37) Réhabilitation de l'OA 1135 « Viaduc de la Haute-Syre » sur l'autoroute A1

L'ouvrage d'art OA1135 « Viaduc de la Haute-Syre » est un pont autoroutier à poutre en acier mixte, mis en service en 1988, qui permet à l'autoroute A1 de franchir la vallée de la Haute-Syre à une hauteur d'environ 20 mètres. Ce pont est constitué d'un tablier, qui porte quatre voies de circulation, d'une largeur totale de 20,5 mètres et d'une longueur totale de l'ouvrage de 560 mètres.

Outre les arguments liés à l'état et à l'âge de l'ouvrage, des réflexions menées dans le cadre du PNM2035 intègrent la création d'une voie de priorisation pour bus et covoiturage sur l'autoroute A1 qui aura un impact potentiel sur la configuration des voies supportées par les différents ponts de l'autoroute A1. Dans ce contexte, le projet relatif au présent ouvrage prévoit, outre une réhabilitation complète et une mise à niveau de sa superstructure et de ses équipements, une réhabilitation partielle des piles et des culées, ainsi qu'un renforcement structurel afin de pouvoir répondre aux besoins d'une infrastructure routière moderne et en concordance avec les normes actuelles en vigueur.

38) Réhabilitation de l'OA 1176 « Viaduc Kaltgesbréck » et de l'OA 1177 « Viaduc Neudorf » sur l'autoroute A1

L'ouvrage d'art OA1176 « Viaduc Kaltgesbréck » est un pont autoroutier à poutre en béton précontraint mis en service en 1996, qui permet à l'autoroute A1 de franchir la vallée de Kaltges à une hauteur d'environ 22 mètres. Ce pont est constitué d'un tablier qui porte quatre voies de circulation, ainsi que deux bandes d'arrêt d'urgence, d'une largeur totale de 29 mètres et d'une longueur totale de 258 mètres.

L'ouvrage d'art OA1177 « Viaduc Neudorf » est un pont autoroutier à poutre en béton précontraint mis en service la même année (1996), qui permet à l'autoroute A1 de franchir la vallée de Neudorf à une hauteur d'environ 15 mètres. Ce pont est également constitué d'un tablier qui porte quatre voies de circulation, ainsi que deux bandes d'arrêt d'urgence, d'une largeur totale de 29 mètres. Avec 126 mètres de longueur totale, ce pont ne fait par contre qu'un peu moins de la moitié du « Viaduc Kaltgesbréck ».

Comme pour le projet précédent de l'OA1135, les réflexions menées dans le cadre du PNM2035 sur la création d'une voie de priorisation pour bus et covoiturage sur l'autoroute A1 aura un impact potentiel sur la configuration des voies supportées par les différents ponts de l'autoroute A1. Dans ce contexte, le projet relatif à ces deux ouvrages prévoit, outre une réhabilitation complète et une mise à niveau de leurs superstructures et de leurs équipements, une réhabilitation partielle des piles et des culées, ainsi qu'un renforcement structurel afin de pouvoir répondre aux besoins d'une infrastructure routière moderne et en concordance avec les normes actuelles en vigueur.

39) Réhabilitation des OA 1278
« Echangeur de la route de Trèves », OA 1279 « Glaasbourgronn »
et OA 1280 « Glaasbourgronn » sur l'autoroute A7 (Grünewald)

Les réflexions menées dans le cadre du PNM2035 intègrent une priorisation pour bus sur l'autoroute A7 à partir de l'échangeur Waldhaff et auront un impact potentiel sur la configuration des voies supportées par les différents ponts de l'autoroute A7.



L'ouvrage d'art OA1278 « Echangeur de la route de Trèves » est un pont autoroutier à structure porteuse plane en béton précontraint, mis en service en 1996, qui permet à l'autoroute A7 de franchir l'autoroute A1. Ce pont est constitué d'un tablier qui porte trois voies de circulation, ainsi qu'une bande d'arrêt d'urgence, d'une largeur totale de 22 mètres et d'une longueur totale de 92 mètres.

L'ouvrage d'art OA1279 « Glaasbourgronn » est un pont autoroutier à poutre en acier mixte, mis en service en 2000, qui permet à l'autoroute A7 de franchir la vallée de Glaasbourgronn à une hauteur d'environ 25 mètres. Ce pont est constitué de deux tabliers distincts, chaque tablier portant deux voies de circulation, ainsi qu'une bande d'arrêt d'urgence, d'une largeur totale par tablier de 12,7 mètres et d'une longueur totale de 212 mètres.

L'ouvrage d'art OA1280 « Glaasbourgronn » est également un pont autoroutier à poutre en acier mixte permettant de franchir la vallée de Glaasbourgronn à une hauteur d'environ 20 mètres, mais mis en service une année plus tôt (1999). Ce pont a la même largeur totale par tablier de 12,7 mètres et une longueur totale de 186 mètres.

Le projet relatif à ces trois ouvrages prévoit, outre une réhabilitation complète et une mise à niveau de leurs superstructures et de leurs équipements, une réhabilitation partielle des piles et des culées, ainsi qu'un renforcement structurel afin de pouvoir répondre aux besoins d'une infrastructure routière moderne et en concordance avec les normes actuelles en vigueur.

F. Fonds du rail

40) Ligne Luxembourg-Troisvierges – Point d'arrêt Schieren : Suppression des passages à niveau PN 27a et PN 27b et reconstruction de l'arrêt

Les objectifs du projet sont la suppression des passages à niveau PN27a et PN27b et la modernisation de l'arrêt Schieren et son adaptation aux besoins PMR. Le programme comprend :

- la construction d'un passage supérieur pour la circulation routière ;
- l'aménagement d'un souterrain pour la mobilité active ;
- la reconstruction des quais à voyageurs ;
- la transformation du quai intermédiaire en quai latéral ;
- l'adaptation du plan des voies ;
- le renouvellement des installations de traction électrique et l'électrification de la 3e voie vers Ettelbruck

41) Construction d'un nouveau bâtiment pour le centre de formation des CFL

Le centre de formation fut autrefois installé dans l'ancienne halle à marchandises des CFL à Luxembourg-Bonnevoie avant de déménager à titre provisoire dans des locaux loués suite à la nécessaire démolition de la halle à marchandises en vue de la construction du tram et de la nouvelle RN3.

Le présent projet a comme objectif la construction d'un nouveau bâtiment dans la rue de la Déportation à Luxembourg-Hollerich avec entre autres des salles de formation et d'examen, des ateliers, des bureaux, des salles de réunion, des salles pour simulateurs de conduite, une cantine et un parking. Un tiers de la surface utile du bâtiment pourra être mise à disposition d'autres services ou locataires.

42) Amélioration de la connectivité le long du réseau national

Le grand projet n°42 prévoit le lancement d'études et de projets pilotes en vue de l'amélioration de la couverture des lignes ferroviaires luxembourgeoises par les réseaux de télécommunication mobile publics. Il y a lieu de réaliser une connectivité continue et de qualité le long des voies ainsi que dans les trains. De plus, des synergies entre la mise en place du réseau de télécommunication futur spécifique au ferroviaire (FRMCS) et les réseaux de télécommunication publics sont recherchées.

43) Plateforme multimodale Bettembourg-Dudelange : Centre routier sécurisé

Dans le cadre des nouveaux terminaux intermodaux rail/route à Bettembourg/Dudelange, une infrastructure, dénommée Centre Routier Sécurisé (CRS), est mise en place pour les chauffeurs des poids lourds fréquentant l'Eurohub Sud.

Le projet a largement évolué avec l'évolution des besoins et dépasse désormais le seuil des 10 millions d'euros. Initialement inscrit au programme d'investissement de l'Etat en 2016 pour un coût estimé de 4,8 millions d'euros, le projet a entre-temps subi plusieurs adaptations et les crédits sollicités se chiffrent désormais à 23,7 millions d'euros.

L'augmentation sollicitée dans le cadre du présent projet résulte notamment d'investissements supplémentaires dus au taux d'occupation élevé du CRS. Il est désormais prévu de créer une zone supplémentaire de stationnement dénommée zone 8, impliquant un aménagement du terrain, la construction de bâtiments sanitaires et la mise en place de lavomatiques, la création de zones de pique-nique et de zones vertes, le déplacement de réseaux existants et le réaménagement de la zone 4 et de la zone 7. Les zones 1, 2, 3, 5 et 6 sont achevées depuis 2021 et mises en exploitation.

44) Gare de Bettembourg : Modernisation et mise en conformité des infrastructures ferroviaires du secteur voyageurs

Ce projet remplace le projet « Gare de Bettembourg. Modernisation et renouvellement des infrastructures ferroviaires » pour lequel la Chambre des Députés avait déjà donné son accord de principe en

2008. Ce projet a comme objectif le réaménagement intégral de la gare voyageurs de Bettembourg afin :

- de répondre dans les années à venir à l'augmentation du trafic ferroviaire ;
- d'optimiser la circulation et l'exploitation ferroviaire (trafic fret et trafic voyageurs) ;
- d'améliorer l'accessibilité PMR ;
- de conformer les installations aux spécifications techniques d'interopérabilité ;
- de développer un pôle d'échange entre les différents modes de transport.

Les travaux prévus comprennent le réaménagement du plan des voies et des quais, la mise en conformité du souterrain existant, la construction d'une nouvelle passerelle combinée piétons/cyclistes avec accès aux quais, le réaménagement du parvis de la gare et de la gare routière et la construction d'un saut-de-mouton pour connecter la ligne vers Dudelange.

Les études sont toujours en cours, mais la gare de Bettembourg est déjà accessible aux personnes à mobilité réduite (PMR) grâce à la nouvelle passerelle piétonne à la tête sud de la gare qui est ouverte depuis décembre 2021.

45) Gare de Bettembourg : Modernisation du secteur fret

Ce projet remplace le projet « Triage de Bettembourg-Dudelange. Modernisation et renouvellement complets des installations fixes » pour lequel la Chambre des Députés avait également donné son accord de principe lors de sa séance du 23 octobre 2008.

Les installations de voie datent des années 1980 et le présent projet prévoit désormais un renouvellement et un réaménagement complet du secteur fret de la gare de Bettembourg. Ceci permettra également une amélioration du tracé des voies de circulation du passage du corridor de fret européen « Mer du Nord-Méditerranée ».

Les travaux comprennent le réaménagement du plan des voies comprenant les faisceaux de réception et de débranchement, le déplacement de la bosse de débranchement, l'agrandissement de la surface de 3 hectares afin de permettre à l'avenir la réception de trains de marchandise d'une longueur nettement plus importante (jusqu'à 850m), le remplacement de quelque 150 appareils de voie et de quelque 60km de voies courantes ce qui équivaut à environ 10% du kilométrage total du réseau ferré !

S'y ajoutent le renouvellement des installations de traction électrique et l'adaptation des installations de sécurité ainsi que l'aménagement d'un nouveau poste de commande de débranchement intégrant des freins de voie d'une nouvelle génération.

G. Le Fonds Belval

46) Space Campus – phase 1 : Halle ESRIC

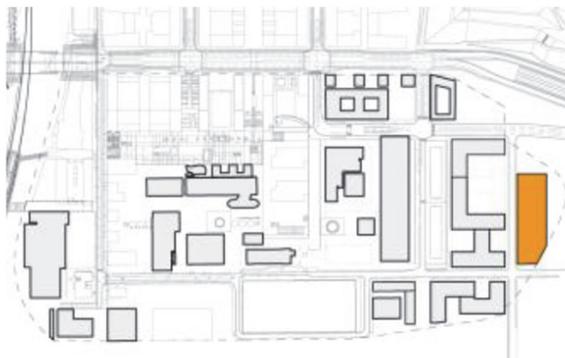
Le développement d'un campus dédié au secteur spatial est un élément clé permettant de contribuer à la mise en œuvre d'une économie luxembourgeoise du secteur spatial compétitive à échelle européenne et internationale. À cet effet, le Space Campus sur le site de Belval a vocation à regrouper des activités de recherche spatiale publique sur un seul site afin d'offrir les meilleures conditions possibles pour la création de synergies. Les activités privées seront par contre regroupées dans la zone économique « Parc Luxite » à Kockelscheuer.



Dans une première phase, une halle pour l'installation d'une chambre à vide thermique poussiéreuse (Dusty Thermal Vacuum Chamber), pouvant simuler les conditions lunaires, sera construite pour les besoins de l'ESRIC.

47) Space Campus – phase 2 : Bâtiment laboratoires et recherche

À terme, les activités suivantes seront réunies au nord de la Cité des Sciences, à côté de la halle ESRIC : les activités de recherche de l'ESRIC (European Space Resources and Innovation Center) du Luxembourg Institute of Science and Technology (LIST) et de la Luxembourg Space Agency (LSA), les activités de recherche spatiale du Interdisciplinary Center for Security, Reliability and Trust (SnT) de l'Université du Luxembourg et les activités de formation universitaire (Space Master) de l'Université du Luxembourg.



48) Bâtiment Mixte (Logements et bureaux) :

Suite à la demande de réaliser 181 logements locatifs abordables et un nouveau bâtiment administratif pour les besoins des administrations de l'État sur le terrain de 1,10 ha situé dans le quartier du Square Mile, le projet initial « Logements, Centre sportif » de quelque 6.000 m² développé dans le cadre du concours pour le Centre sportif, a été modifié en projet « Bâtiment mixte » visant une surface d'environ 33.000 m².



Le programme modifié se compose de logements locatifs abordables, de bureaux pour les besoins des administrations de l'État et de surfaces commerciales. L'établissement des détails du programme de construction avec les ministères concernés est en cours.

Surface brute logements :	19.000 m ²
Surface brute commerces et administration :	14.000 m ²

49) Ecole Européenne Agréée

Le programme initial prévoyait la construction d'un bâtiment d'accueil temporaire pour le nouveau lycée pilote à Belval, sur un terrain situé dans le quartier d'habitation Belval Sud, aux abords directs du Lycée Bel-Val.



Ce programme est en cours d'adaptation par le Ministère de l'Education nationale, de l'Enfance et de la Jeunesse en vue de la construction d'une nouvelle école européenne agréée (cycle primaire et secondaire) ainsi que d'une structure d'éducation et d'accueil, d'un restaurant scolaire et d'une unité de sport.

50) Ecole Européenne Agréée provisoire

En réponse à la très forte demande d'inscription dans le système scolaire des écoles européennes agréées, une structure provisoire dédiée au cycle primaire est envisagée au même endroit, afin d'augmenter rapidement l'offre scolaire dans le sud du pays et d'assurer en même temps l'occupation du cycle secondaire de la future école européenne agréée (cf. projet n°49).



Le programme est en cours d'élaboration par le Ministère de l'Education nationale, de l'Enfance et de la Jeunesse, incluant une structure d'éducation et d'accueil et un restaurant scolaire.

51) Extension du Bâtiment administratif

Pour répondre à la demande des Administrations de l'Environnement et de la Gestion de l'Eau implantées dans l'immeuble, de mettre à leur disposition des espaces supplémentaires en adéquation à l'augmentation de leurs personnels à moyen et long terme, les premières réflexions envisagent un

rehaussement et/ou une extension latérale du bâtiment existant afin d'optimiser l'assise et le potentiel du bâtiment.



Le programme précis reste encore à établir. De plus, la capacité du futur immeuble sera définie en fonction des contraintes techniques et administratives.

52) Laboratoires Ingénieurs : construction de deux ailes

Les Laboratoires Ingénieurs font partie d'un ensemble de bâtiments regroupant des activités techniques d'ingénieurs telles que les analyses et les essais de matériaux. Cet ensemble est implanté au nord-est de la Terrasse des Hauts Fourneaux et se compose de trois bâtiments : d'une halle d'essais pour des essais mécaniques à grande échelle et de deux ailes de laboratoires et ateliers, les « Laboratoires Ingénieurs ».

La Halle d'essais Ingénieurs a été réalisée en premier lieu, tandis que pour les « Laboratoires Ingénieurs », des études d'avant-projet sommaire relatives à une 1^{re} aile avaient été finalisées en juin 2021. En janvier 2022, le programme de construction a néanmoins été revu afin de pouvoir satisfaire aux besoins en surface des futurs utilisateurs et prévoit désormais la construction de deux ailes. Les études d'avant-projet sommaire seront adaptées afin de tenir compte de la modification du programme de construction.

Surface brute :	17.700 m ²
Volume brut :	70.000 m ³
Début études :	2e semestre 2022
Estimation budgétaire :	91.702.000.-ttc (au stade d'AP sommaire, y compris équipements)

*

III. CONCLUSION

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

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

Luxembourg, le 6 décembre 2022

La Présidente,
Chantal GARY