



Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Procès-verbal de la réunion du 24 novembre 2022

(la réunion a eu lieu par visioconférence)

Ordre du jour :

1. 8099 Débat d'orientation sur le financement des grands projets d'infrastructure réalisés par l'Etat
 - Désignation d'un Rapporteur
 - Présentation des grands projets d'infrastructure
2. Divers

*

Présents : Mme Semiray Ahmedova, M. Félix Eischen, Mme Chantal Gary, M. Marc Goergen, M. Marc Hansen, Mme Cécile Hemmen, M. Aly Kaes, M. Claude Lamberty, M. Marc Spautz, Mme Jessie Thill, M. Carlo Weber

Mme Myriam Cecchetti, observateur délégué

M. Gusty Graas remplaçant M. Frank Colabianchi

M. Gilles Baum remplaçant M. Max Hahn

Mme Nancy Arendt épouse Kemp remplaçant M. Serge Wilmes

M. François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics

Mme Félicie Weycker, M. Tom Weisgerber, M. Raphaël Zumsteeg, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

M. Roland Fox, directeur de l'Administration des Ponts et Chaussées

Mme Daniela Di Santo, directrice du Fonds Belval

Mme Véronique Astranskas, du Fonds Belval

M. Henri Werdel, directeur « gestion infrastructure » des CFL

Mme Manon Mehling, des CFL

M. Dan Michels, du groupe parlementaire déi gréng

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Frank Colabianchi, M. Jeff Engelen, M. Max Hahn, M. Marc Lies, M. Serge Wilmes

*

Présidence : Mme Chantal Gary, Présidente de la Commission

*

1. 8099 Débat d'orientation sur le financement des grands projets d'infrastructure réalisés par l'Etat

À titre liminaire il est rappelé que, 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.

À noter encore qu'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.

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.

Madame la présidente de la commission parlementaire, Chantal Gary, est désignée rapportrice du débat.

À noter encore, avant d'aborder les projets d'infrastructure quant au fond, que pour la plupart des projets, 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 une présentation des divers projets sur base d'une présentation PowerPoint.

Fonds du rail

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 3^e voie vers Ettelbruck

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.

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.

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'État 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.

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.

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 luxembourgeois.

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.

De l'échange de vues subséquent, il y a lieu de retenir ce qui suit :

Pour ce qui est de la construction d'un nouveau bâtiment pour le centre de formation des CFL, Madame la députée Chantal Gary (LSAP), souhaite savoir si la formation est uniquement destinée aux conducteurs de train étrangers ou également aux conducteurs de train luxembourgeois. Concernant l'amélioration de la connectivité le long du réseau national, l'oratrice souhaite encore savoir pourquoi un wifi en continu, i.e. sur toute la longueur du trajet n'est pas possible ?

Monsieur le député Marc Goergen (Piraten) souhaite également recevoir plus de précisions concernant l'amélioration de la connectivité le long du réseau national, en renvoyant aux solutions retenues dans nos pays limitrophes (ainsi par exemple, en France, grâce à des bornes présentes tout au long du trajet et grâce à des antennes intégrées, les trains réussissent à capter les réseaux 4G des opérateurs téléphoniques.)¹.

Monsieur le député Carlo Weber (LSAP) réitère les questions autour de l'amélioration de la connectivité le long du réseau national.

Pour ce qui est des projets concernant la commune, i.e. la gare de Bettembourg, Monsieur le député Gusty Graas (DP) souhaite savoir s'il y a encore suffisamment d'espaces voire de terrains disponibles.

Le représentant du Ministère confirme que sont visés par les formations tant les conducteurs de train étrangers que les conducteurs de train luxembourgeois. Pour ce qui est de la connectivité le long du réseau national, il est expliqué que le wifi ne peut uniquement être proposé que si une réception est possible. Or,

¹ [FAQ La-wifi-à-bord-des-trains-SNCF ! | Tictactrip.eu](https://www.tictactrip.eu/faq-la-wifi-a-bord-des-trains-sncf/)

quelques tronçons ne sont pas couverts par les opérateurs mobiles nationales (trou de communication).

Pour ce qui est de la modernisation du secteur fret dans la gare de Bettembourg, il est répondu que l'on n'a pas besoin d'un terrain supplémentaire pour ce projet. Pour ce qui est du bâtiment voyageur, il sera simplement rénové, i.e. on n'a donc pas besoin de terrains supplémentaires.

Le Fonds Belval

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.

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.

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.

La surface brute logements s'élève à 19.000 m², tandis que la surface brute commerces et administration s'élève à 14.000 m².

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.

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.

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.

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 : 2^e semestre 2022
Estimation budgétaire : 91.702.000.-ttc (au stade d'AP sommaire, y compris équipements)

Fonds des routes

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 Niederkorn, 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 élaboré 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 multimodalité 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.

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.

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.

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 Schiffange 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.

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.

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.

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.

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.

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 imparti à la piste cyclable PC12 et, d'autre part, celui réservé au passage à faune, résultant dans une largeur totale d'environ 35 m. 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 5,50 m.

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 où 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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

Réhabilitation des OA 1278 « Echangeur de la route de Trêves », 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 Trêves » 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.

De l'échange de vues subséquent, il y a lieu de retenir ce qui suit :

Pour ce qui est de la réhabilitation du « Viaduc Schieren », Monsieur le député Aly Kaes (CSV) déplore qu'il ne semble pas y avoir un concept d'ensemble.

Il est répondu qu'il existe bel et bien un concept d'ensemble (dans le cadre du concept de la Nordstad), et qu'il s'agit en l'occurrence d'une question de rattachement budgétaire.

Monsieur le député Marc Goergen (Piraten) déplore que le rond-point Biff soit le point d'aboutissement de plusieurs routes et se demande s'il n'est pas possible de trouver d'autres solutions. Il estime en outre que le flux de communication entre les différentes communes et l'Administration des ponts et chaussées au niveau des chantiers n'est pas toujours idéal.

Pour ce qui est de la problématique autour du rond-point Biff, il est renvoyé au PMN35. L'Administration des ponts et chaussées informe toujours les communes des chantiers. De plus, les chantiers ne sont pas exclusivement réalisés par l'Administration des ponts et chaussées.

La commission parlementaire continuera ses travaux lors d'une prochaine réunion.

2. Divers

Aucun point divers n'est abordé.

Procès-verbal approuvé et certifié exact



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

Session 2022-23

Présentation Projets du 24 novembre 2022

**Ponts & Chaussées
et Fonds des Routes**

Projets présentés en session 2022-23



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

Administration des ponts et chaussées

Ponts & Chaussées - Fonds des routes:

1. Echangeur Haneboesch / liaison A13 - CR175A
2. CR158 Redressement CR à Roeser avec OA1267, OA1266, OA85
3. Quartier Midfield - tunnel enjambant l'autoroute A3
4. Infrastructures multimodales de mobilité en relation avec la friche Esch/Schifflange et le site "Quartier de l'Alzette"
5. Futures infrastructures multimodales en relation avec le site Belval

Projets présentés en session 2022-23



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

Administration des ponts et chaussées

Ponts & Chaussées - Fonds des routes:

6. Réhabilitation OA 784 - N7 Boufferknupp
7. Réhabilitation OA 1001 - A6 Viaduc de Mamer
8. Réhabilitation OA 1006 - A6 Echangeur Capellen
9. Réhabilitation OA 1009 - A6 Hagen-Garnich
10. Réhabilitation OA 1041 - A1 Viaduc Droosbaach
11. Réhabilitation OA 1043 - A1 Hamm
12. Réhabilitation OA 1047 Viaduc Hamm et OA 1049 Viaduc Itzig sur A1
13. Réhabilitation OA 1065 - A13 à Bettembourg
14. Réhabilitation OA 1120 - A7 Viaduc Ingeldorf
15. Réhabilitation OA 1122 - A7 Viaduc Schieren
16. Réhabilitation OA 1131 - A1 Viaduc de la Syre
17. Réhabilitation OA 1135 - A1 Viaduc de la Haute-Syre
18. Réhabilitation OA 1176 Viaduc Kaltgesbreck et OA 1177 Viaduc Neudorf sur A1
19. Réhabilitation OA 1278, OA 1279 et OA 1280 - A7 Grünewald



Echangeur Haneboesch / Liaison A13-CR175A dans le contexte du PNM35

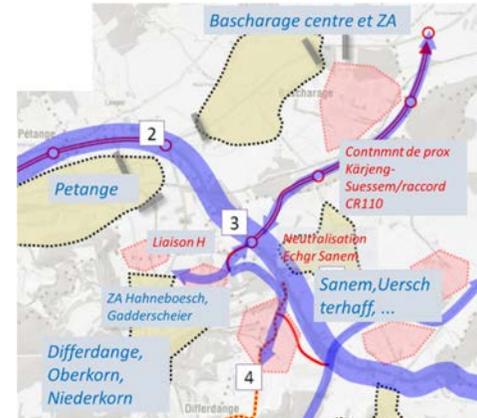
Note de présentation succincte



La liaison Haneboesch, qui s'intercale entre l'échangeur A13 (point de chute du Contournement de Bascharage) et le CR175A, donnera un accès performant à 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 optimalement la liaison Haneboesch 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 PNM35.



Classification fonctionnelle du réseau routier dans la région :

- 2) optimisation N31 Biff – PED
- 3) Echangeur A13 donnant accès au contournement et à la liaison Haneboesch vers ZA
- 4) Accès vers ZA Gadderscheier

Pour répondre aux enjeux de la mobilité future, le plan national de mobilité PNM35 mise sur la multimodalité 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 Haneboesch. Au niveau du réseau routier, l'apaisement des centres de ces localités deviendra ainsi possible dans la suite.

Eléments d'infrastructures du PNM35 dans la région :

- 303) Triangle ferroviaire Differdange/Nieder Korn
- 307) PR Gare Bascharage Sanem
- 309) Contournement de proximité Kärjeng-Suessem avec accès CR110 et PR/Gare
- 310) Echangeur A13, accès au contournement et à la liaison Haneboesch et ZA
- ...) Accès vers ZA Gadderscheier



1 Projets PNM35 dans la région Differdange-Sanem-Bascharage



Suite aux inspections visuelles, l'ouvrage OA1267 fût classé F, c'est-à-dire : ouvrage présentant des défauts qui traduisent de façon très nette une modification du comportement de la structure et qui mettent en cause sa durée de vie et où une démolition et reconstruction est préférable (facteurs économiques), à court ou à moyen terme, à des réparations/consolidations.

CR158 / OA1267



Lors des inspections visuelles, l'ouvrage OA1266 fût classé B, c'est-à-dire : ouvrage ou partie d'ouvrage qui présente des défauts indiquant que l'évolution de détérioration risque de se faire anormalement. En outre la largeur utile (entre les garde-corps) est de 6.84 m avec une largeur roulable de 4.8 m (normalement 6 m pour un CR). Les garde-corps sont donc beaucoup trop près du bord de chaussée !

CR158 / OA1266



CR158

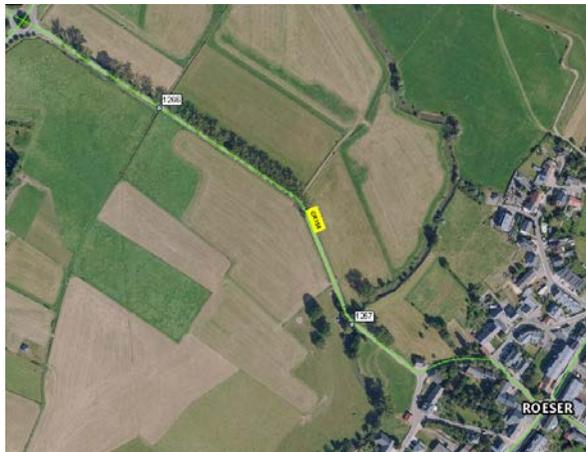


Ni le profil en long, ni le tracé, ni la largeur du CR158 sont conformes aux normes en vigueur. En plus, le CR158 est susceptible d'être inondé lors de chaque crue moyenne.



Redressement du CR158 à Roeser avec OA1267, OA1266 et OA85

Note de présentation succincte



Les raisons du projet sont multiples :

- les OA1266 et 1267 se trouvent dans un état vétuste et sont beaucoup trop étroits;
- le CR158 est inondé dès chaque légère crue;
- ni le profil en long, ni le tracé, ni la largeur du CR158 sont conformes aux normes en vigueur.

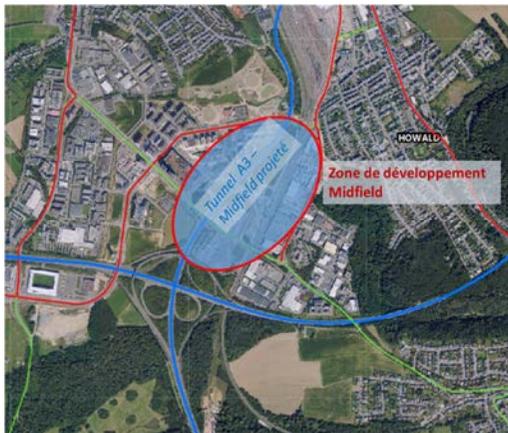
La reconstruction des OA1266 et 1267 aura les avantages suivants :

- le CR158 sera seulement inondé lorsque les crues seront plus élevées que HQ100 ;
- le redressement du CR158, en plan et en hauteur, constitue la solution idéale pour la commune de Roeser, qui projette de décharger le centre de Roeser (CR157) pour créer une zone 30 et sécuriser le chemin des écoliers ;
- la reconstruction élargie de l'OA1266 permet à l'AGE d'avancer avec leur planification de la renaturation de l'Alzette;
- les mesures d'apaisement sur les CR157 et CR159 deviendront réalisables ;
- il sera possible de construire la piste cyclable entre Bivange et Roeser ;
- la petite faune (grenouilles, etc pourra traverser sans risque).



Quartier Midfield - tunnel enjambant l'autoroute A3

Note de présentation succincte

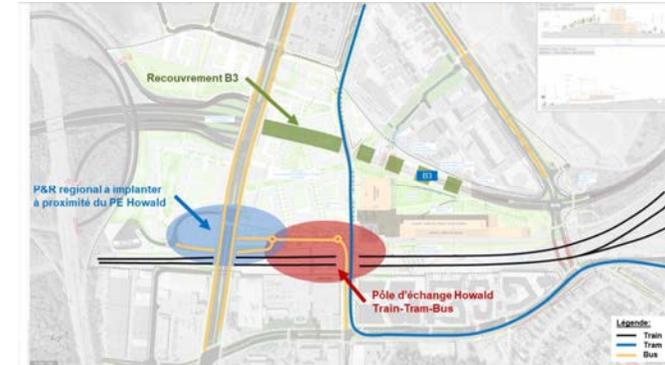


Entre le quartier de la Cloche d'Or au Ban de Gasperich et la rue des Scillas, l'opportunité se propose de développer les surfaces situées entre les voies ferrées et l'autoroute B3, ici nommées Midfield. Situé à proximité du pôle d'échange multimodal de Howald, cette zone pourra profiter de façon optimale de l'arrivée du tram et du développement multi-modal 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 Plan National de Mobilité PNM2035, en se basant, sur les éléments déjà programmés ou réalisés, dont la fonction servira davantage à la nouvelle cohérence d'ensemble.

D'autres éléments devront être adaptés, afin d'atteindre les nouveaux objectifs de développement urbain, et il faudra notamment parer à l'effet séparateur de l'autoroute A3.

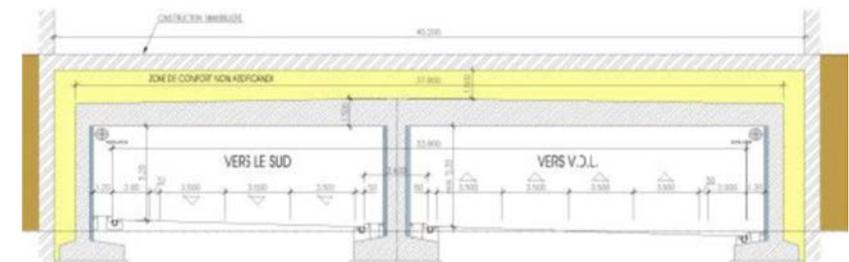
C'est la raison pour laquelle il est proposé d'étudier la mise en souterrain du tronçon de l'A3 entre l'échangeur de Hespérange et le carrefour Gluck.



Ci-dessus, les éléments infrastructurels de la mobilité multi-modale, qui entrèrent en interaction avec les infrastructures existantes et programmées.



Le développement urbain projeté prévoit la création d'une couverture de l'autoroute pour former un quartier cohérent. A partir de l'échangeur de Hespérange, 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 by-pass (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.



Coupe en travers de l'ouvrage

La proximité de l'échangeur de Hespérange et du 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.



Infrastructures multimodales de mobilité en relation avec le site

"Metzeschmelz"

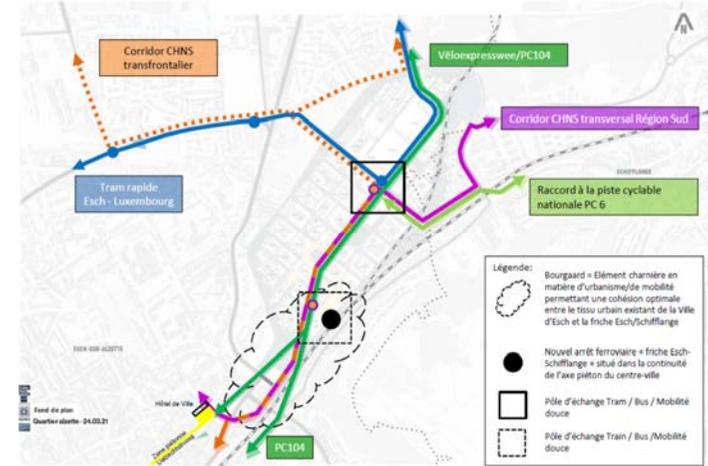
Note de présentation succincte



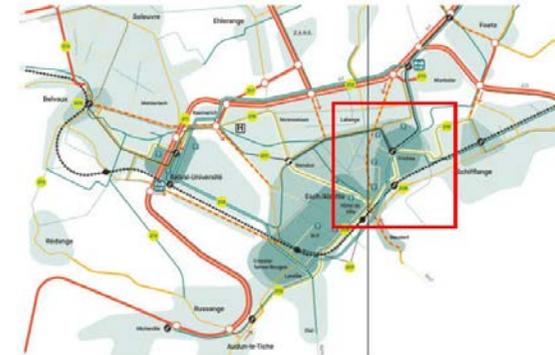
Après l'annonce du tram rapide en 2020, le concept de mobilité national PNM35 a défini un cadre pour le développement des infrastructures de transport selon un schéma de développement multimodal, en priorisant les transports publics et la mobilité active, sans pourtant oublier les besoins du trafic individuel motorisé. Comme le quartier Metzeschmelz, appelé précédemment « Quartier de l'Alzette », à développer sur l'ancienne friche ARBED 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 couloirs CHNS (couloir à haut niveau de service pour les autobus), à la piste cyclable rapide VeloExpressWee et à la PC6, avec un pôle d'échange étatique 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 multi-modales (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.



Réseau routier futur (+vue globale des infrastructures de transports multimodales) en relation avec la friche Esch/Schifflange



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

Note de présentation succincte



La gestion cohérente du patrimoine des ouvrages d'art au sein de l'administration des ponts et chaussées, dont particulièrement, celle des ponts prévoit des mesures constructives plus ou moins conséquentes, selon l'âge respectivement la durée de service desdits ouvrages. Le présent projet s'inscrit dans le cadre d'une gestion à mi-parcours des ponts routiers, et comprend par conséquent des mesures constructives d'une certaine envergure.

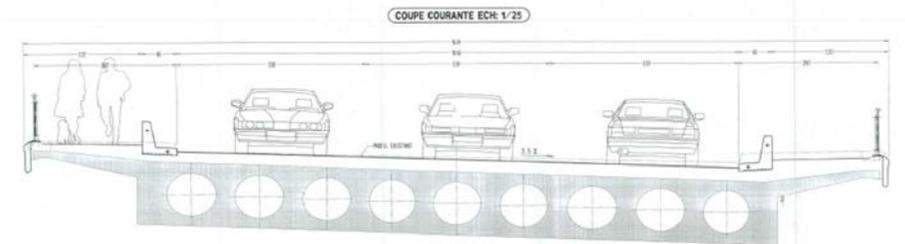
De manière générale, l'OA784 est arrivé à une période de sa durée de vie charnière, qui est caractérisée par un besoin d'intervention d'un point de vue du génie civil. Il s'y ajoute, que d'une part, le trafic actuel et ses contraintes induites sont nettement plus importantes que celles pronostiquées 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.

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.



La longueur totale de l'ouvrage est de 70 mètres suivant une subdivision en 2 travées d'environ 34 mètres chacune. La surface générale de l'ouvrage est d'environ 1.200 m².

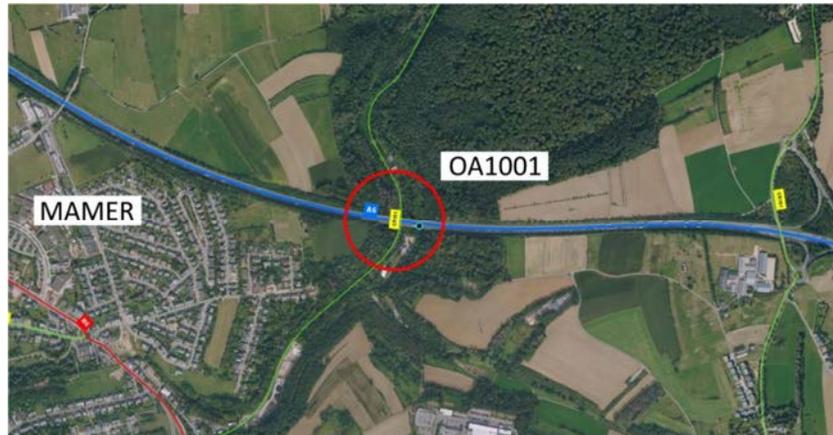


Le projet relatif au présent ouvrage prévoit, outre une réhabilitation complète et une mise à niveau de sa superstructure et de ses équipements voire même un remplacement complet du tablier, une réhabilitation partielle des piles et des culées, ainsi qu'un renforcement structurel afin de pouvoir répondre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



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

Note de présentation succincte



La gestion cohérente du patrimoine des ouvrages d'art au sein de l'administration des ponts et chaussées, dont particulièrement, celle des ponts prévoit des mesures constructives plus ou moins conséquentes, selon l'âge respectivement la durée de service desdits ouvrages. Le présent projet s'inscrit dans le cadre d'une gestion à mi-parcours des ponts autoroutiers, et comprend par conséquent des mesures constructives d'une certaine envergure.

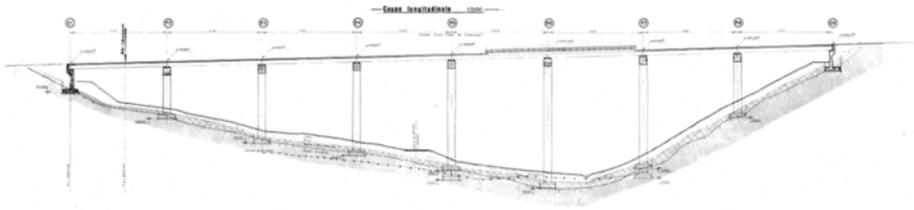
De manière générale, les ponts les plus anciens, portant l'autoroute A6, sont arrivés à une période de leur durée de vie charnière, qui est caractérisée par un besoins d'intervention d'un point de vue du génie civil. Il s'y ajoute, que d'une part, le trafic actuel et ses contraintes induites sont nettement 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 plan national de mobilité PNM2035, intègrent la création d'une voie de priorisation pour bus et covoitureurs sur l'autoroute A6, ayant 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.



La longueur totale de l'ouvrage est de 252 mètres suivant une subdivision en 8 travées de 31.3 mètres chacune. La surface générale de l'ouvrage est d'environ 6.800 m².



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 au besoin d'une infrastructure routière moderne et en concordance avec les normes actuelles en vigueur.

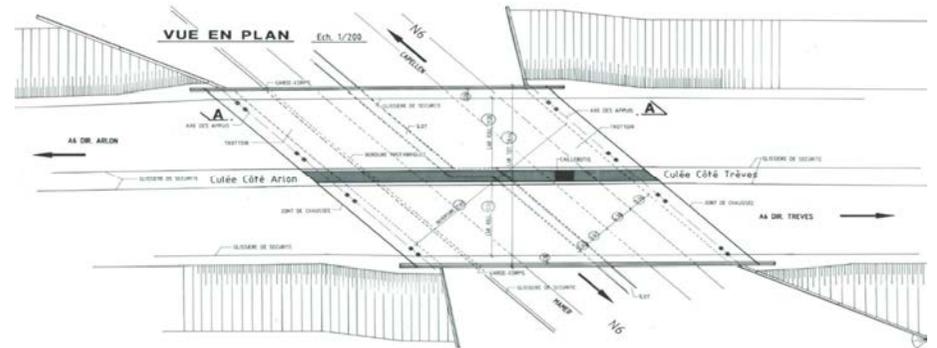




L'ouvrage d'art OA1006 « échangeur Capellen » est un pont autoroutier à poutres en béton précontraint, mis en service en 1981, qui supporte l'autoroute A6. Ce pont est constitué de deux tabliers distincts, chaque tablier possédant deux voies de circulation, ainsi qu'une bande d'arrêt d'urgence, d'une largeur totale par tablier de 13.3 mètres.

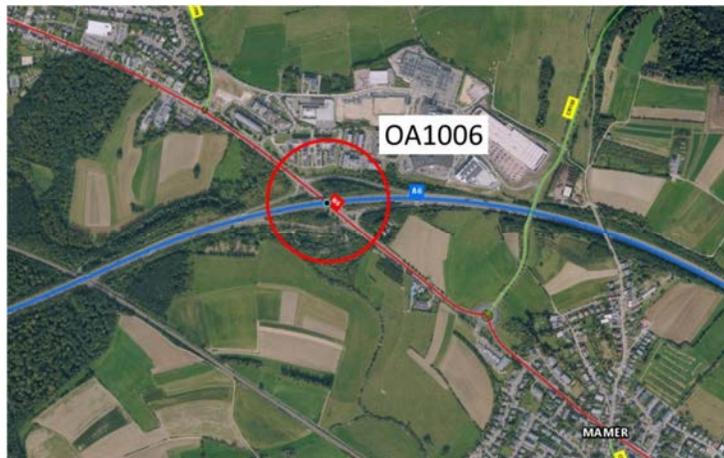


La longueur totale de l'ouvrage est de 45 mètres. La surface générale de l'ouvrage est d'environ 1.200 m².



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

Note de présentation succincte



La gestion cohérente du patrimoine des ouvrages d'art au sein de l'administration des ponts et chaussées, dont particulièrement celle des ponts prévoit des mesures constructives plus ou moins conséquentes, selon l'âge respectivement la durée de service desdits ouvrages. Le présent projet s'inscrit dans le cadre d'une gestion à mi-parcours des ponts autoroutiers, et comprend par conséquent des mesures constructives d'une certaine envergure.

De manière générale, les ponts les plus anciens, portant l'autoroute A6, sont arrivés à une période de leur durée de vie charnière, qui est 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 plan national de mobilité PNM2035, intègrent la création d'une voie de priorisation pour bus et covoitureurs sur l'autoroute A6, ayant un impact potentiel sur la configuration des voies supportées par les différents ponts de l'autoroute A6.

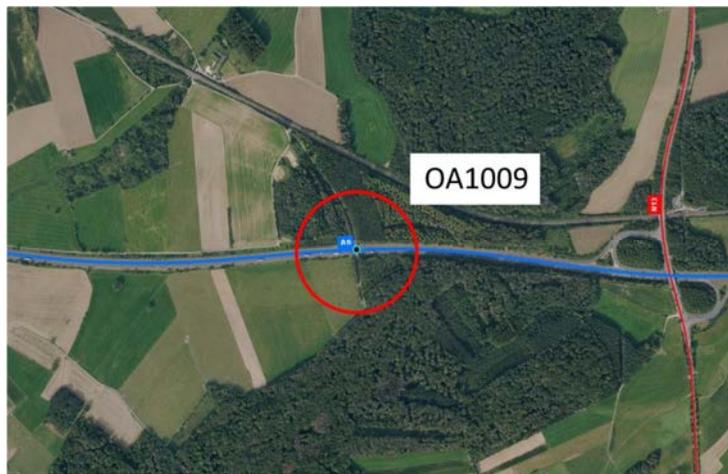
Le projet relatif au présent ouvrage prévoit outre une réhabilitation complète de sa superstructure et de ses équipements, une réhabilitation partielle des culées, ainsi qu'un renforcement structurel afin de pouvoir répondre au besoin d'une infrastructure routière moderne et en concordance avec les normes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





Reconstruction de l'OA 1009 « Hagen-Garnich » portant la PC12

Note de présentation succincte

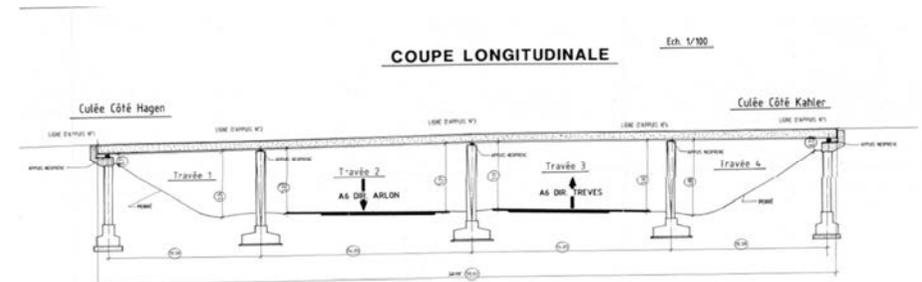


Dans le contexte de la continuité écologique au droit de la forêt Faascht au Windhof, de la préservation de la piste cyclable nationale PC12 et dans celui de la création d'une voie de priorisation pour bus et covoitureurs sur l'autoroute A6, tel que prévu dans le cadre des réflexions menées dans le plan 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.



La longueur totale de l'ouvrage est de 52 mètres suivant une subdivision en 4 travées, dont deux de 14 mètres et deux de 9.6 mètres. La surface générale de l'ouvrage est d'environ 500 m².



Le projet relatif au présent ouvrage prévoit, le remplacement de l'ouvrage existant, moyennant un nouvel ouvrage destiné à accueillir l'actuel piste cyclable nationale PC12 combiné 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. La surface utile de l'ouvrage projeté est d'approximativement 1.575m². Le gabarit à prévoir pour l'ouvrage est répartie en deux éléments, d'une part celui imparti 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.





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

Note de présentation succincte



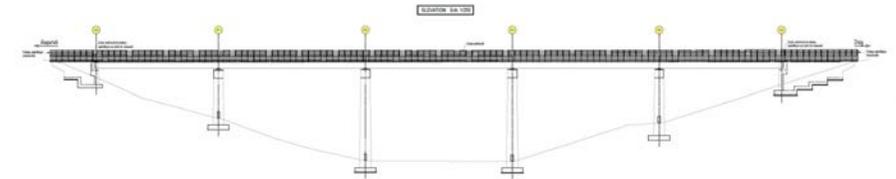
La gestion cohérente du patrimoine des ouvrages d'art au sein de l'administration des ponts et chaussées, dont particulièrement, celle des ponts prévoit des mesures constructives plus ou moins conséquentes, selon l'âge respectivement la durée de service desdits ouvrages. Le présent projet s'inscrit dans le cadre d'une gestion à mi-parcours des ponts autoroutiers, et comprend par conséquent des mesures constructives d'une certaine envergure.

De manière générale, les ponts les plus anciens, portant l'autoroute A1, sont arrivés à une période de leur durée de vie charnière, qui est caractérisée par un besoins 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.

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. 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 12.3 mètres.



La longueur totale de l'ouvrage est de 224 mètres suivant une subdivision en 5 travées, dont trois travées de 48 mètres et deux travées de 40 mètres. La surface générale de l'ouvrage est d'environ 5.500 m²



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 au besoin d'une infrastructure routière moderne et en concordance avec les normes actuelles en vigueur.





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

Note de présentation succincte

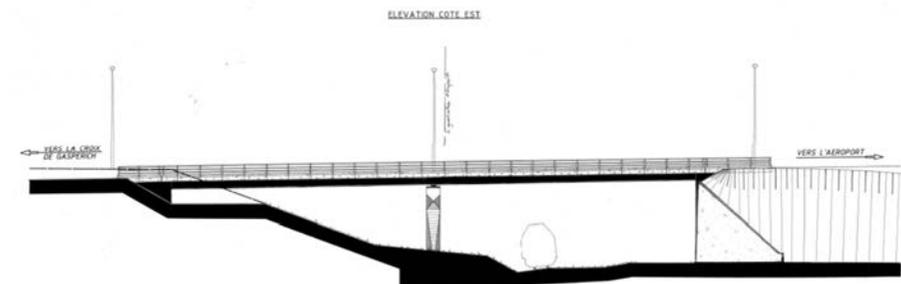


La gestion cohérente du patrimoine des ouvrages d'art au sein de l'administration des ponts et chaussées, dont particulièrement, celle des ponts prévoit des mesures constructives plus ou moins conséquentes, selon l'âge respectivement la durée de service desdits ouvrages. Le présent projet s'inscrit dans le cadre d'une gestion au quart de vie des ponts autoroutiers, et comprend par conséquent des mesures constructives d'une certaine envergure.

De manière générale, les ponts les plus anciens, portant l'autoroute A1 sont arrivés à une période de leur durée de vie charnière, qui est caractérisée par un besoins 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.



La longueur totale de l'ouvrage est de 60 mètres suivant une subdivision en 2 travées de 30 mètres chacune. La surface générale de l'ouvrage est d'environ 1.900 m².



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 au besoin d'une infrastructure routière moderne et en concordance avec les normes actuelles en vigueur.



Réhabilitation de l'OA 1047 « Viaduc Hamm » et de l'OA1049 « Viaduc Itzig » sur l'autoroute A1

Note de présentation succincte



La gestion cohérente du patrimoine des ouvrages d'art au sein de l'administration des ponts et chaussées, dont particulièrement, celle des ponts prévoit des mesures constructives plus ou moins conséquentes, selon l'âge respectivement la durée de service desdits ouvrages. Le présent projet s'inscrit dans le cadre d'une gestion au quart de vie des ponts autoroutiers, et comprend par conséquent des mesures constructives d'une certaine envergure.

De manière générale, les ponts les plus anciens, portant l'autoroute A1, sont arrivés à une période de leur durée de vie charnière, qui est caractérisée par un besoins 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.

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 suivant une subdivision en 5 travées, dont trois travées de 42 mètres et deux travées de 35 mètres. La surface générale de l'ouvrage est d'environ 5.300 m².



L'ouvrage d'art OA1049 « viaduc Itzig » est un pont autoroutier à poutre en acier mixte, mis en service en 1992, qui 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 suivant une subdivision en 4 travées, dont deux travées de 42 mètres et deux travées de 35 mètres. La surface générale de l'ouvrage est d'environ 4.200 m²



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 au besoin d'une infrastructure routière moderne et en concordance avec les normes actuelles en vigueur.



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.

Réhabilitation de l'OA 1065 « Triage » sur l'autoroute A13

Note de présentation succincte

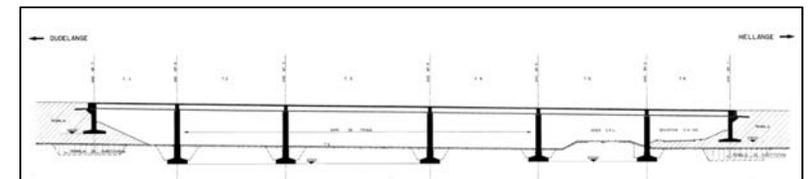


La gestion cohérente du patrimoine des ouvrages d'art au sein de l'administration des ponts et chaussées, dont particulièrement, celle des ponts prévoit des mesures constructives plus ou moins conséquentes, selon l'âge respectivement la durée de service desdits ouvrages. Le présent projet s'inscrit dans le cadre d'une gestion à mi-parcours des ponts autoroutiers, et comprend par conséquent des mesures constructives d'une certaine envergure.

De manière générale, les ponts les plus anciens portant l'autoroute A13 sont arrivés à une période de leur durée de vie charnière, qui est 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.



La longueur totale de l'ouvrage est de 169 mètres suivant une subdivision en 6 travées, dont leurs longueurs sont variables. La surface générale de l'ouvrage est d'environ 4.400 m².



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 au besoin d'une infrastructure routière moderne et en concordance avec les normes actuelles en vigueur.



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

Note de présentation succincte



La gestion cohérente du patrimoine des ouvrages d'art au sein de l'administration des ponts et chaussées, dont particulièrement, celle des ponts prévoit des mesures constructives plus ou moins conséquentes, selon l'âge respectivement la durée de service desdits ouvrages. Le présent projet s'inscrit dans le cadre d'une gestion à mi-parcours des ponts routiers, et comprend par conséquent des mesures constructives d'une certaine envergure.

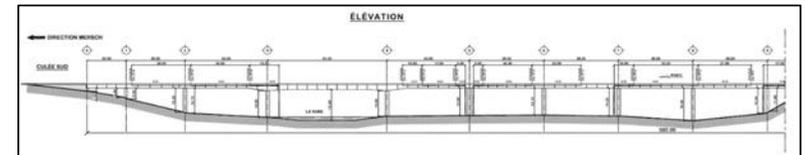
De manière générale, les ponts les plus anciens portant la voie rapide B7, dont fait partie l'OA1120, sont arrivés à une période de leur durée de vie charnière, qui est caractérisée par un besoins d'intervention d'un point de vue du génie civil. Il s'y ajoute, que d'une part, le trafic actuel et ses 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, 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.

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 suivant une subdivision en 16 travées. La surface générale de l'ouvrage est d'environ 6.800 m².



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 au besoin d'une infrastructure routière moderne et en concordance avec les normes actuelles en vigueur.



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

Note de présentation succincte



La gestion cohérente du patrimoine des ouvrages d'art au sein de l'administration des ponts et chaussées, dont particulièrement, celle des ponts prévoit des mesures constructives plus ou moins conséquentes, selon l'âge respectivement la durée de service desdits ouvrages. Le présent projet s'inscrit dans le cadre d'une gestion au quart de vie des ponts routiers, et comprend par conséquent des mesures constructives d'une certaine envergure.

De manière générale, les ponts les plus anciens portant la voie rapide B7, dont fait partie l'OA1122, sont arrivés à une période de leur durée de vie charnière, qui est caractérisée par un besoins 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, 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'OA1122, permettant de pouvoir réaliser les travaux de réhabilitation de ce dernier en minimisant l'impact sur le trafic.

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.



La longueur totale de l'ouvrage est de 396 mètres suivant une subdivision en 11 travées. La surface générale de l'ouvrage est d'environ 5.000 m²

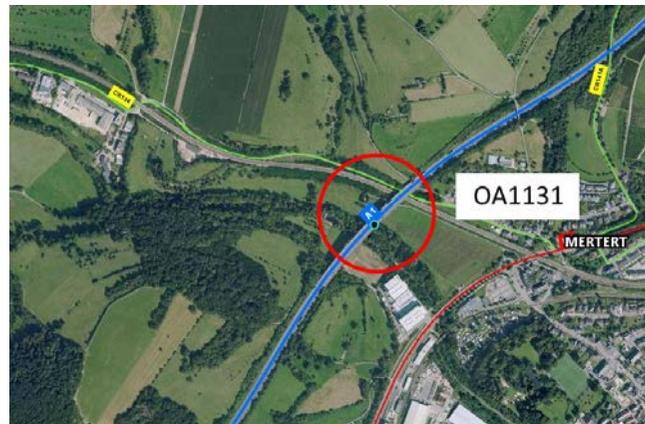


Le projet relatif au présent ouvrage prévoit, outre une réhabilitation complète et une mise à niveau de sa superstructure et de ses équipements, une réhabilitation partielle des piles et des culées, ainsi qu'un renforcement structurel afin de pouvoir répondre au besoin d'une infrastructure routière moderne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



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

Note de présentation succincte



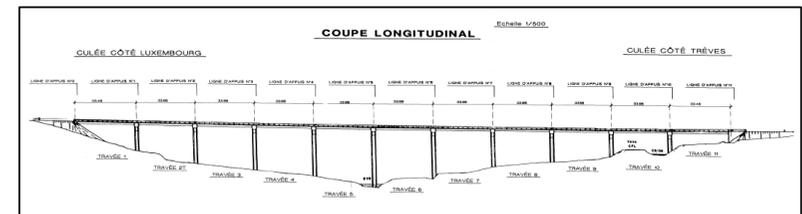
La gestion cohérente du patrimoine des ouvrages d'art au sein de l'administration des ponts et chaussées, dont particulièrement, celle des ponts prévoit des mesures constructives plus ou moins conséquentes, selon l'âge respectivement la durée de service desdits ouvrages. Le présent projet s'inscrit dans le cadre d'une gestion à mi-parcours des ponts autoroutiers, et comprend par conséquent des mesures constructives d'une certaine envergure.

De manière générale, les ponts les plus anciens, portant l'autoroute A1, sont arrivés à une période de leur durée de vie charnière, qui est caractérisée par un besoins 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.

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.



La longueur totale de l'ouvrage est de 375 mètres suivant une subdivision en 11 travées d'environ 34 mètres chacune. La surface générale de l'ouvrage est d'environ 8.900 m²

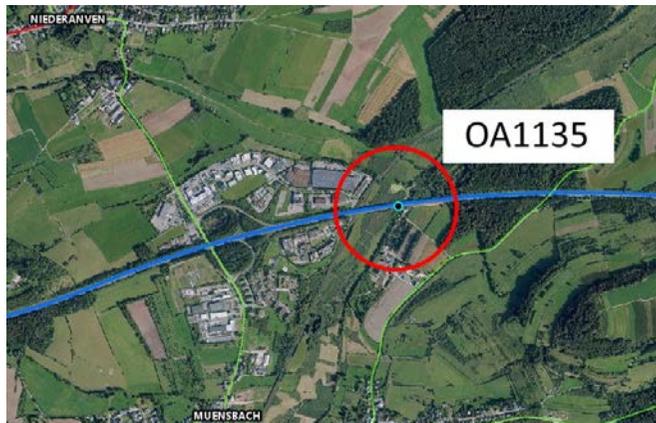


Le projet relatif au présent ouvrage prévoit, outre une réhabilitation complète et une mise à niveau de sa superstructure et de ses équipements, une réhabilitation partielle des piles et des culées, ainsi qu'un renforcement structurel afin de pouvoir répondre au besoin d'une infrastructure routière moderne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



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

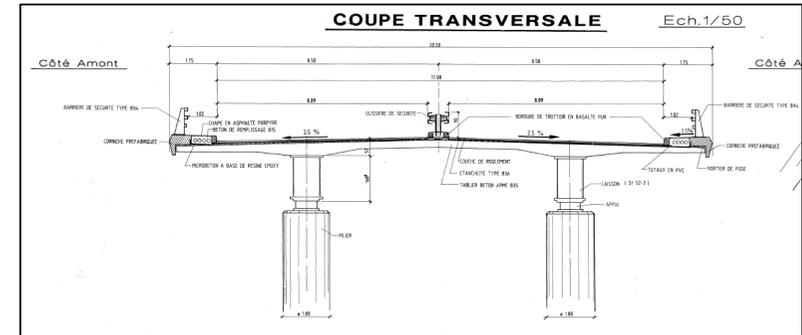
Note de présentation succincte



La gestion cohérente du patrimoine des ouvrages d'art au sein de l'administration des ponts et chaussées, dont particulièrement, celle des ponts prévoit des mesures constructives plus ou moins conséquentes, selon l'âge respectivement la durée de service desdits ouvrages. Le présent projet s'inscrit dans le cadre d'une gestion à mi-parcours des ponts autoroutiers, et comprend par conséquent des mesures constructives d'une certaine envergure.

De manière générale, les ponts les plus anciens, portant l'autoroute A1 sont arrivés à une période de leur durée de vie charnière, qui est caractérisée par un besoins 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, intègrent la création d'une voie de priorisation pour bus et covoitureurs sur l'autoroute A1, ayant un impact potentiel sur la configuration des voies supportées par les différents ponts de l'autoroute A1.



La longueur totale de l'ouvrage est de 560 mètres suivant une subdivision en 16 travées d'environ 35 mètres chacune. La surface générale de l'ouvrage est d'environ 11.500 m².



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 au besoin d'une infrastructure routière moderne et en concordance avec les normes actuelles en vigueur.



Réhabilitation de l'OA 1176 « Viaduc Kaltgesbréck » et de l'OA1177 « Viaduc Neudorf » sur l'autoroute A1

Note de présentation succincte



La gestion cohérente du patrimoine des ouvrages d'art au sein de l'administration des ponts et chaussées, dont particulièrement, celle des ponts prévoit des mesures constructives plus ou moins conséquentes, selon l'âge respectivement la durée de service desdits ouvrages. Le présent projet s'inscrit dans le cadre d'une gestion au quart de vie des ponts routiers et autoroutiers, et comprend par conséquent des mesures constructives d'une certaine envergure.

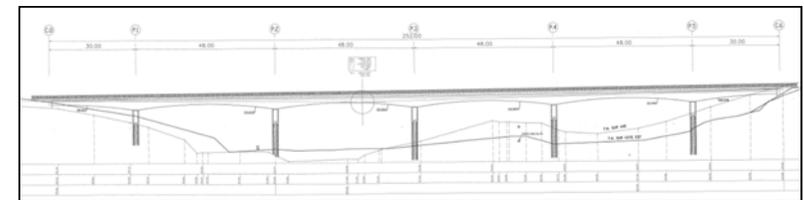
De manière générale, les ponts existants portant l'autoroute A1 sont arrivés à une période de leur durée de vie charnière, qui est caractérisée par un besoin d'intervention d'un point de vue du génie civil. Il s'y ajoute, que d'une part, le trafic actuel et ses contraintes induites sont nettement plus 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, intègrent une priorisation pour bus sur l'autoroute A1, ayant un impact potentiel sur la configuration des voies supportées par les différents ponts de 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.



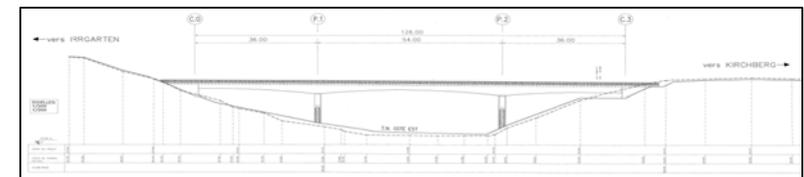
La longueur totale de l'ouvrage est de 258 mètres et il est subdivisé en 6 travées, quatre travées de 48 mètres et deux travées de 30 mètres. La surface générale de l'ouvrage est d'environ 7.500 m².



L'ouvrage d'art OA1177 « viaduc Neudorf » 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 Neudorf à une hauteur d'environ 15 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.



La longueur totale de l'ouvrage est de 126 mètres et il est subdivisé en 3 travées, deux travées de 36 mètres et une travée de 56 mètres. La surface générale de l'ouvrage est d'environ 4.500 m².



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 au besoin d'une infrastructure routière moderne et en concordance avec les normes actuelles en vigueur.



Réhabilitation de l'OA 1278 « Echangeur de la route de Trèves », de l'OA1279 « Glaasbourgronn » et de l'OA1280 « Glaasbourgronn » sur l'autoroute A7

Note de présentation succincte



La gestion cohérente du patrimoine des ouvrages d'art au sein de l'administration des ponts et chaussées, dont particulièrement, celle des ponts prévoit des mesures constructives plus ou moins conséquentes, selon l'âge respectivement la durée de service desdits ouvrages. Le présent projet s'inscrit dans le cadre d'une gestion au quart de vie des ponts autoroutiers, et comprend par conséquent des mesures constructives d'une certaine envergure.

De manière générale, le trafic actuel et ses contraintes induites sont nettement plus importantes que celles pronostiquées lors de la conception desdits ouvrages et les normes en vigueur impliquent des structures plus conséquentes.

De plus, les réflexions menées dans le cadre du plan national de mobilité PNM2035, intègrent une priorisation pour bus sur l'autoroute A7 à partir de l'échangeur Waldhaff, ayant 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 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.

La longueur totale de l'ouvrage est de 92 mètres suivant une subdivision en 4 travées d'environ 20 mètres chacune. La surface générale de l'ouvrage est d'environ 2.000 m².



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.

La longueur totale de l'ouvrage est de 212 mètres suivant une subdivision en 3 travées, dont deux travées de 63.5 mètres chacune et une travée de 85 mètres. La surface générale de l'ouvrage est d'environ 5.400 m².

L'ouvrage d'art OA1280 « Glaasbourgronn » est un pont autoroutier à poutre en acier mixte, mis en service en 1999, qui permet à l'autoroute A7 de franchir la vallée de Glaasbourgronn à une hauteur d'environ 20 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. La longueur totale de l'ouvrage est de 186 mètres suivant une subdivision en 4 travées. La surface générale de l'ouvrage est d'environ 4.800 m².



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 au besoin d'une infrastructure routière moderne et en concordance avec les normes actuelles en vigueur.



MERCI POUR VOTRE ATTENTION



drink box

grill box

ticket box

cocktail box

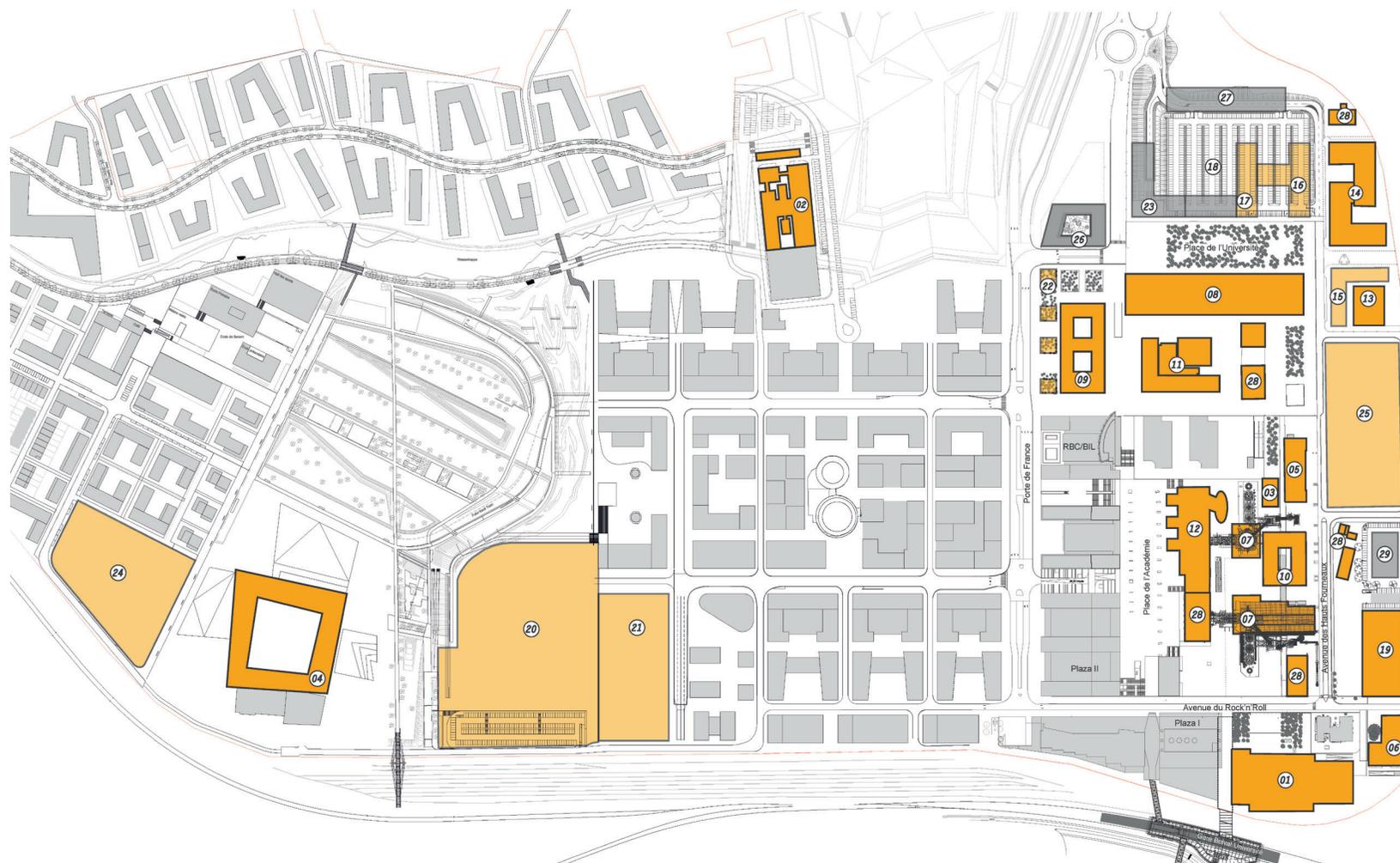
music box

regio

service

box

Implantation des bâtiments sur le site de Belval



1. La Rockhal (Centre de musique amplifiée)
2. Le Bâtiment provisoire pour le Centre de recherche public Gabriel Lippmann (LIST)
3. Le Bâtiment Biotech
4. Le Lycée Bel-Val
5. L'Incubateur d'entreprises
6. Le Bâtiment administratif de l'Etat
7. La stabilisation et la mise en valeur des Hauts Fourneaux
8. La Maison du Savoir
9. La Maison des Sciences humaines
10. La Maison de l'Innovation
11. La Maison du Nombre, des Arts et des Etudiants
12. La Maison du Livre
13. La Halle d'essais Ingénieurs
14. Les Laboratoires ailes Nord et Sud
15. Les Laboratoires Ingénieurs
16. Les Laboratoires lot 3 / Maison de l'Environnement II
17. Les Laboratoires lot 2 / Maison de l'Environnement I
18. Le parking Nord
19. Les Archives nationales
20. Le Centre sportif
21. Le Bâtiment mixte (logements + bureaux)
22. Les Logements, Porte de France
23. Les Laboratoires lot 1 / Maison de la Vie
24. L'Ecole européenne agréée
25. La Halle des Soufflantes
26. La Maison de l'Ingénieur
27. Les Ateliers et Halles d'essais
28. Esch 2022 | Capitale européenne de la Culture
29. Le 2^e Bâtiment administratif



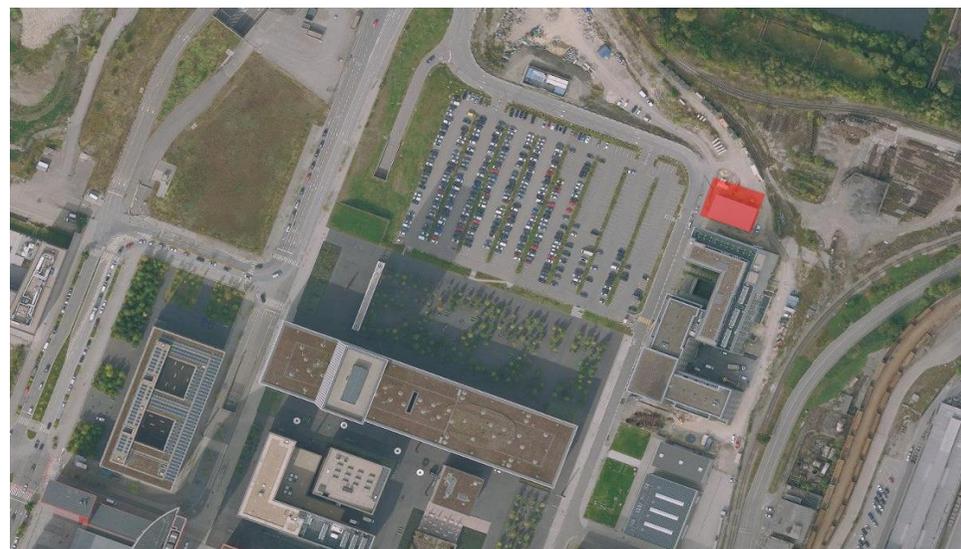
Le Space Campus – phase 1

Surface brute	non définie
Début études	2023
Estimation budgétaire	non définie

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. Le projet d'un Space Campus sur le site de Belval regroupe des activités de recherche spatiale publique sur un seul site pour ainsi offrir les meilleures conditions possibles pour la création de synergies futures.

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

Dans une première phase, une halle pour l'installation d'une chambre à vide thermique poussiéreuse (Dusty Thermal Vacuum Chamber - DTVC), pouvant simuler les conditions lunaires, sera construite pour les besoins de l'ESRIC (European Space Resources and Innovation Center) du LIST.





Le Space Campus - phase 2

Surface brute	non définie
Début études	non défini
Estimation budgétaire	non définie

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. Le projet d'un Space Campus sur le site de Belval regroupe des activités de recherche spatiale publique sur un seul site pour ainsi offrir les meilleures conditions possibles pour la création de synergies futures.

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





Le Bâtiment mixte (logements + bureaux)

Surface brute approximative	33'000 m ²
Surface brute logements	19'000 m ²
Surface brute commerces et administration	14'000 m ²
Début études	2023
Estimation budgétaire	non définie

Suite à la demande de réaliser 181 logements locatifs abordables et un nouveau bâtiment administratif pour les besoins des administrations de l'Etat 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' d'environ 33'000 m².

L'établissement du programme de construction avec les ministères concernés est en cours.





L'Ecole européenne agréée

Surface brute	non définie
Début études	2023
Estimation budgétaire	non définie

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.





Ecole européenne agréée provisoire

Surface brute	non définie
Début études	2023
Estimation budgétaire	non définie

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, afin d'augmenter rapidement l'offre scolaire dans le sud du pays et d'assurer l'occupation de la future école européenne agréée, cycle secondaire.

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.





L'extension du Bâtiment administratif

Surface brute	non définie
Début études	2023
Estimation budgétaire	non définie

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 des premières réflexions partent d'hypothèses de rehaussement et/ou d'extension latérale 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.





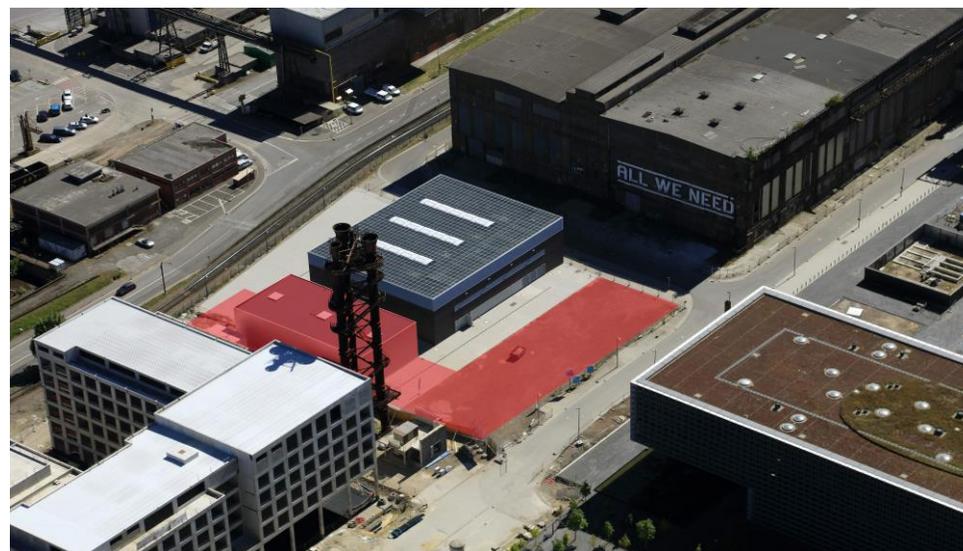
Les Laboratoires Ingénieurs

Surface brute	17'700 m ²
Volume brut	70'000 m ³
Début études	2 ^e semestre 2022
Estimation budgétaire (stade avant-projet sommaire, y compris équipements)	91'702'000.- ttc

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: une halle d'essais pour des essais mécaniques à grande échelle et deux ailes de laboratoires et ateliers, les Laboratoires Ingénieurs. La Halle d'essais Ingénieurs a été réalisée en premier lieu.

Concernant les Laboratoires Ingénieurs, des études d'avant-projet sommaire relatives à une 1^{ère} aile avaient été finalisées en juin 2021. Cependant en janvier 2022, le programme de construction a été revu, afin de pouvoir accueillir les besoins en surfaces des futurs utilisateurs et nécessitant la construction des deux ailes du bâtiment.

Les études d'avant-projet sommaire seront adaptées afin de tenir compte de la modification du programme de construction.









CHÂTEAU DE SENNINGEN – TRANSFORMATION DU CHÂTEAU ET DU CENTRE DE CONFÉRENCES

IMPLANTATION / SITE:

Les édifices sont implantés dans un parc à Senningen sis 50 rue du Château.

DESCRIPTION:

Le Château, bâtiment représentatif, ainsi que le Centre de Conférences plutôt fonctionnel, 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.

PROGRAMME:

- Rénovation et assainissement du 1^{er} étage et des combles du Château
- Rénovation et assainissement du Centre de Conférences

VOLUME ET SURFACE:

Surface brute:	4'750 m ²
Volume brut:	13'500 m ³
Surface du site:	7,26 ha



RÉHABILITATION DU SITE CINQFONTAINES

IMPLANTATION / SITE:

Les édifices sont situés à Cinqfontaines, localité de la commune de Wincrange.

DESCRIPTION:

Rénovation de l'ancien couvent et des bâtiments adjacents (chapelle, ...) pour les besoins du Service national de la jeunesse sous la tutelle du MENEJ.

PROGRAMME:

- Création d'un centre commémoratif et éducatif
- Centre mémorial avec accueil visiteurs
- Centre d'insertion socio-professionnelle (CISP) pour 30 jeunes
- Logement collectif pour 2 groupes de vie de 8 jeunes avec chambre PMR

VOLUME ET SURFACE:

Surface brute: à définir

Volume brut: à définir

Surface terrain: 4,83 ha



CENTRE NATIONAL DES COLLECTIONS PUBLIQUES À DUDELANGE

IMPLANTATION / SITE:

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 laminoire d'une longueur de 600m et le bâtiment de l'aciérie seront conservés en vue d'une nouvelle affectation.

DESCRIPTION:

Le projet prévoit la construction d'un lieu de conservation des collections publiques de plusieurs instituts culturels de l'Etat 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 (anc. CNRA);
- 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 (anc. SSMN);
- la Fondation Musée d'Art moderne Grand-Duc Jean.

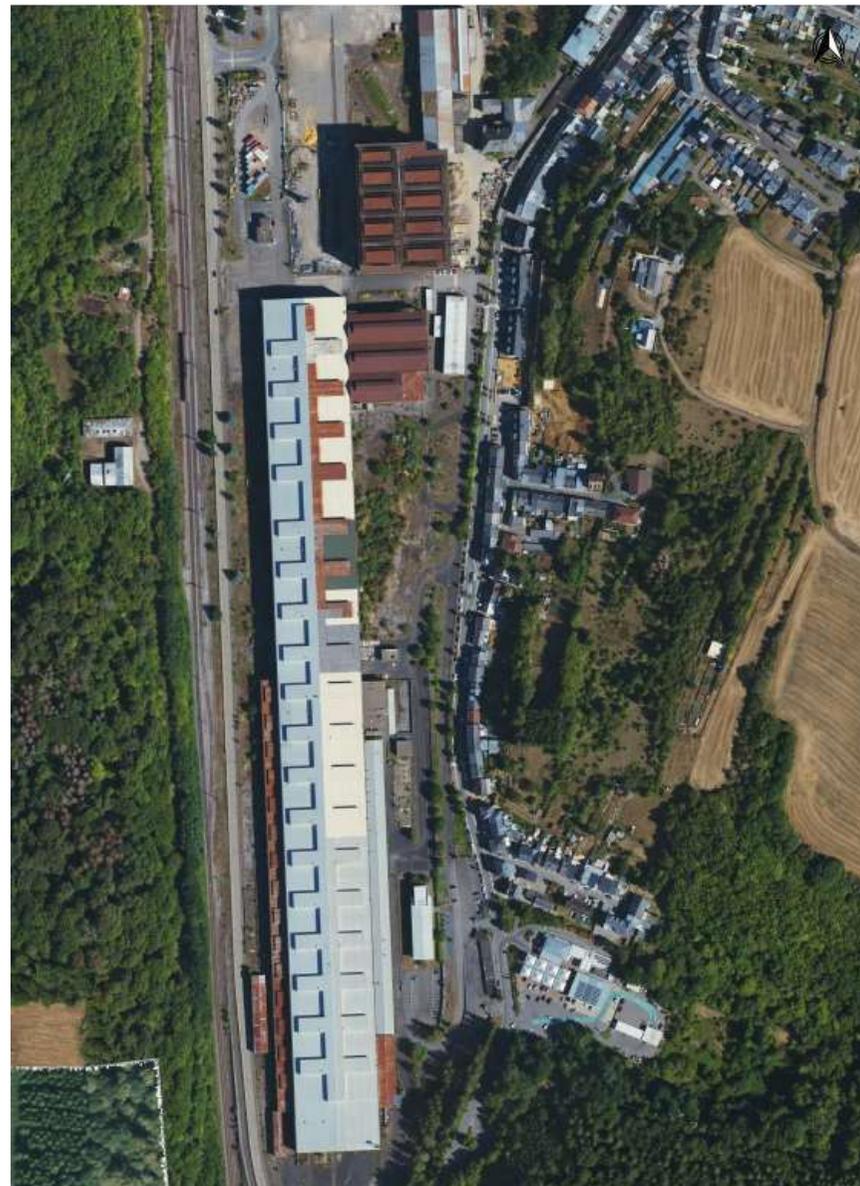
PROGRAMME:

Espaces de stockage des collections publiques;

Espaces de conservation, de dépôt, pour la recherche scientifique, la restauration, l'encadrement, l'emballage.

VOLUME ET SURFACE:

n.d.



POLICE ET BÂTIMENT ADMINISTRATIF À DUDELANGE

IMPLANTATION / SITE:

Le site se trouve dans le quartier Neischmelz à Dudelange, plus précisément dans le quartier nord. Actuellement le terrain est traversé par la Route de Thionville et est occupé par deux parkings.

DESCRIPTION:

Le projet prévoit la réalisation d'un bâtiment administratif pour l'Etat.

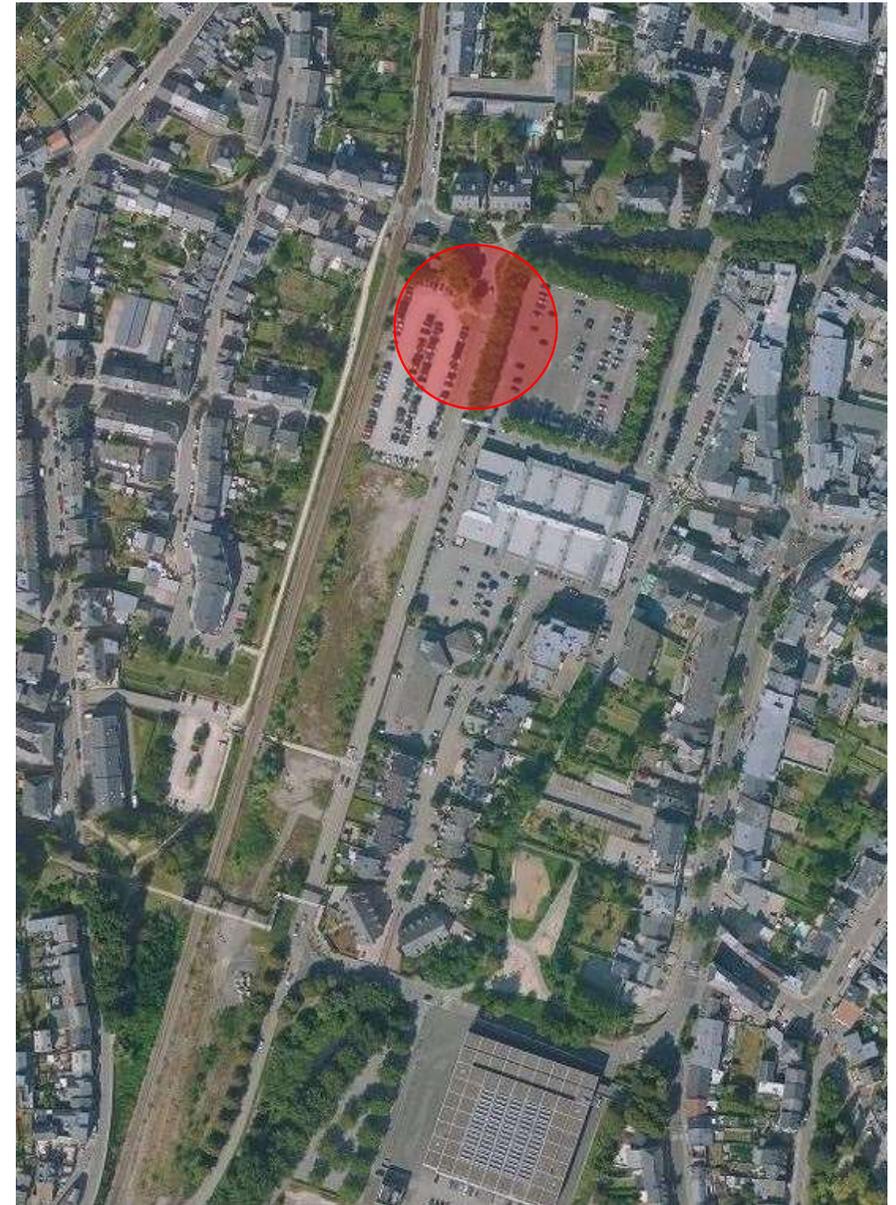
PROGRAMME:

Le bâtiment comprend des surfaces administratives pour les besoins:

- de la Police - un futur Commissariat de Police pour ~ 56 agents;
- du Ministère de l'Éducation nationale de l'Enfance et de la Jeunesse (MENJE) - un guichet unique pour l'éducation et l'enseignement à Dudelange pour ~ 57 agents;
- de l'Administration des Contributions directes pour ~ 27 agents;
- de l'Agence pour le Développement de l'Emploi (ADEM) pour ~ 15 agents.

VOLUME ET SURFACE:

Surface brute:	6'800 m ²
Volume brut:	n.d.
Surface terrain:	n.d.



INFRASTRUCTURES LOGISTIQUES ET CYBER AU HERRENBERG

IMPLANTATION / SITE:

Le site se trouve à Diekirch au Herrenberg dans la zone prévue pour l'extension de la caserne.

DESCRIPTION:

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.

PROGRAMME:

- halls de stockage de $\sim 1'100\text{m}^2$;
- ateliers de maintenance de $\sim 1'100\text{ m}^2$;
- surfaces de bureaux pour ~ 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.

VOLUME ET SURFACE:

Surface brute: n.d.
Volume brut: n.d.



BÂTIMENT ADMINISTRATIF SIS ROUTE D'ARLON À LUXEMBOURG-VILLE

IMPLANTATION / SITE:

Le terrain étatique se situe sur la route d'Arlon, à la hauteur de l'ancien stade Josy Barthel, classé zone mixte urbaine (quartier existant).

DESCRIPTION:

Construction d'un immeuble de bureaux pour les services du Ministère des Affaires étrangères et européennes:

- le Service Réfugiés de la Direction de l'Immigration avec ~ 60 personnes;
- l'Office national de l'accueil (ONA) avec ~ 152 personnes.

Ce bâtiment administratif devra présenter des plateaux offrant une certaine flexibilité et un accueil pour le public au rez-de-chaussée.

PROGRAMME:

- Service Réfugiés de la Direction de l'Immigration:
 - cellule primo-accueil;
 - espaces auditions;
 - cabinet ministériel;
 - espaces administratifs;
- Office national de l'accueil:
 - espaces administratifs;
 - archives.

VOLUME ET SURFACE:

Surface brute: ~ 13'500 m²
Volume brut: ~ 34'000 m³
Surface terrain: ~ 0,75 ha



THÉÂTRE NATIONAL DU LUXEMBOURG – RÉNOVATION ET EXTENSION

IMPLANTATION / SITE:

Les 3 bâtiments constituant le TNL sont implantés le long de la route de Longwy à Luxembourg-Merl.

DESCRIPTION:

Le site actuel du TNL, qui se compose d'une ancienne forge et d'une maison unifamiliale, a été acheté par l'Etat en 2001.

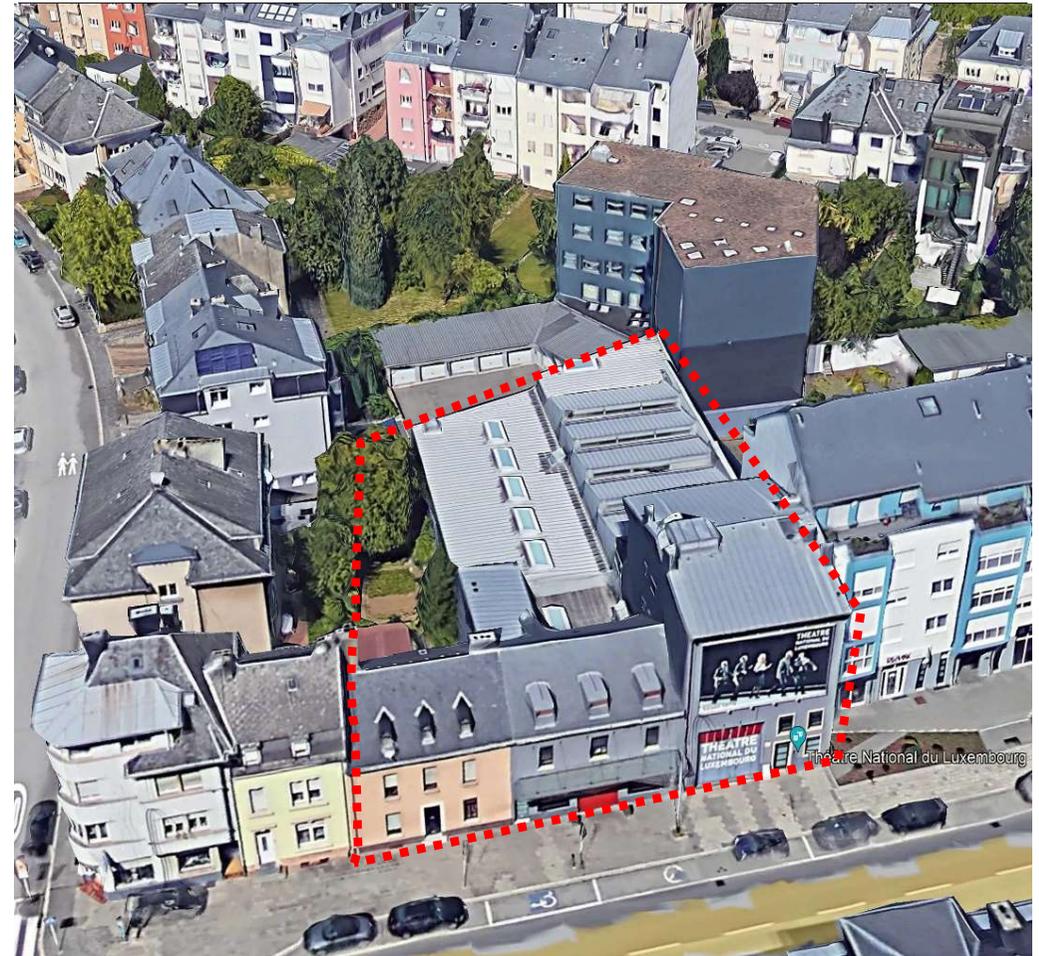
En vue d'un « changement substantiel pour la vie du TNL », l'Etat a acquis en 2019 la maison voisine avec terrain située au Nr.196, route de Longwy.

PROGRAMME:

- Création d'une deuxième salle de spectacle (et de répétition) avec une capacité de 170 places
- Rénovation de la salle actuelle
- Réalisation d'un lieu multifonctionnel qui servira de point de rencontre pour les gens du quartier tout au long de la journée
- Café / Atelier décors / Stockage / Loges / Foyer / Billetterie

VOLUME ET SURFACE:

Surface brute:	~ 3.700 m ²
Volume brut:	~ 11.600 m ³
Surface terrain:	~ 0,14 ha



BÂTIMENT ADMINISTRATIF, SIS RUE BENDER À LUXEMBOURG-VILLE – TRANSFORMATION

IMPLANTATION / SITE:

L'immeuble se situe au coin de la rue Bender et de la rue Fort Neipperg, à proximité de la gare centrale de Luxembourg.

DESCRIPTION:

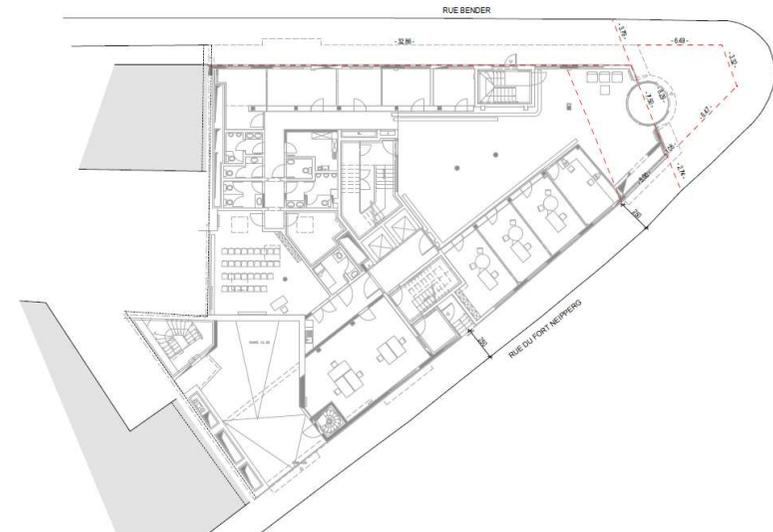
Le bâtiment administratif date des années 1990. Les équipements techniques, aménagements et finitions ne correspondent plus aux règlements et normes en vigueur. Une mise à jour par rapport à la législation actuelle en matière de sécurité, d'accessibilité et de confort thermique est nécessaire afin de permettre une certaine flexibilité au niveau de l'exploitation du bâtiment.

PROGRAMME:

- Bâtiment administratif comprenant 6,5 plateaux de bureaux avec salles de réunion.
- Parkings / Archives en sous-sol

VOLUME ET SURFACE:

Surface brute: ~ 7'200 m²
Volume brut: ~ 27'000 m³
Surface terrain: ~ 0,08 ha



Rez-de-chaussée Niveau 0.00



ADMINISTRATION DE LA NATURE ET DES FORÊTS À DUDELANGE

IMPLANTATION / SITE:

Le site se trouve à la périphérie ouest de Dudelange, dans une ancienne friche industrielle en bordure de la zone naturelle protégée dite Haard (Natura2000).

DESCRIPTION:

Le programme comprend 3 bâtiments (administratif, hangar + atelier, auvent), afin de réunir 4 triages (Kayl; Roeser; Bettembourg et Dudelange).

PROGRAMME:

- un bâtiment administratif comprenant:
 - 4 bureaux;
 - 1 salle polyvalente;
 - 1 local pour travaux pratiques;
 - 2 chambres (doctorants/étudiants);
 - 2 kitchenettes;
 - 2 vestiaires avec douches (M/F);
- un hangar avec atelier, destiné à accueillir la régie du triage ainsi qu'un garage et un atelier;
- un auvent pour la production et le stockage du bois de chauffage.

VOLUME ET SURFACE:

Surface brute:	~ 2'350 m ²
Volume brut:	~ 10'350 m ³
Surface terrain:	~ 3,5 ha



CHÂTEAU DE SANEM – ANNEXE E.H.T.L.

IMPLANTATION / SITE:

L'édifice se situe dans un parc sis 32, rue du Château à Sanem.

DESCRIPTION:

Depuis le départ du Centre virtuel de la Connaissance sur l'Europe (CVCE) 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 [EHTL] sur le site du château de Sanem.

La construction d'une extension sur le site est indispensable pour réaliser le programme de construction du Ministère de l'Éducation nationale, de l'Enfance et de la Jeunesse.

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.

PROGRAMME:

- 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

VOLUME ET SURFACE:

Surface brute:	~ 9'100 m ²
Volume brut:	~ 38'500 m ³
Surface terrain:	~ 7,39 ha



LYCEE DE GARÇONS À LUXEMBOURG – EXTENSION ET RÉAMÉNAGEMENT

IMPLANTATION / SITE:

Le Lycée de garçons (LGL) se situe le long de l'avenue Victor Hugo à Luxembourg-Limpertsberg.

DESCRIPTION:

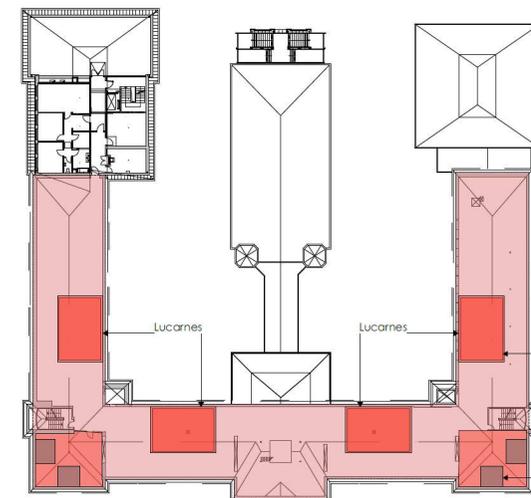
Le LGL a été rénové entre 1995 et 2001 pour accueillir 850 élèves. Environ 1000 élèves sont actuellement inscrits. Des aménagements complémentaires du sous-sol et du rez-de-chaussée sont nécessaires afin de pouvoir répondre aux besoins du MENEJ.

PROGRAMME:

- Cantine
- Bibliothèque
- 4 salles de classe
- Espace de séjour

VOLUME ET SURFACE:

Surface brute: ~ 3400 m²
Volume brut: ~ 11'000 m³
Surface terrain: ~ 1.09 ha



ÉCOLE NATIONALE POUR ADULTES ET UNIVERSITÉ POPULAIRE À LUXEMBOURG-KIRCHBERG

IMPLANTATION / SITE:

Le terrain de $\sim 0,75$ hectares fera partie du nouveau quartier Kuebebiert au Kirchberg, en face du nouveau Lycée Kirchberg en phase de planification.

DESCRIPTION:

L'École nationale pour adultes (ENAD), actuellement située de façon provisoire au Campus scolaire Geesseknäppchen, nécessite de nouvelles structures adaptées à ses besoins.

De même pour l'Université Populaire (UniPop), qui se situe actuellement déjà au Kirchberg mais dans des structures provisoires et trop petites à ses besoins.

PROGRAMME:

Il est prévu d'y implanter:

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

VOLUMES ET SURFACES:

Surface brute de planchers:	19'000 m ²
Volume:	84'000 m ³
Aménagement extérieur commun:	2'500 m ²



Extrait du projet lauréat de la consultation rémunérée Kuebebiert

ÉCOLE INTERNATIONALE ANNE BEFFORT - PRIMAIRE

IMPLANTATION / SITE:

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.

DESCRIPTION:

Le projet prévoit la construction d'une école internationale Anne Beffort – primaire.

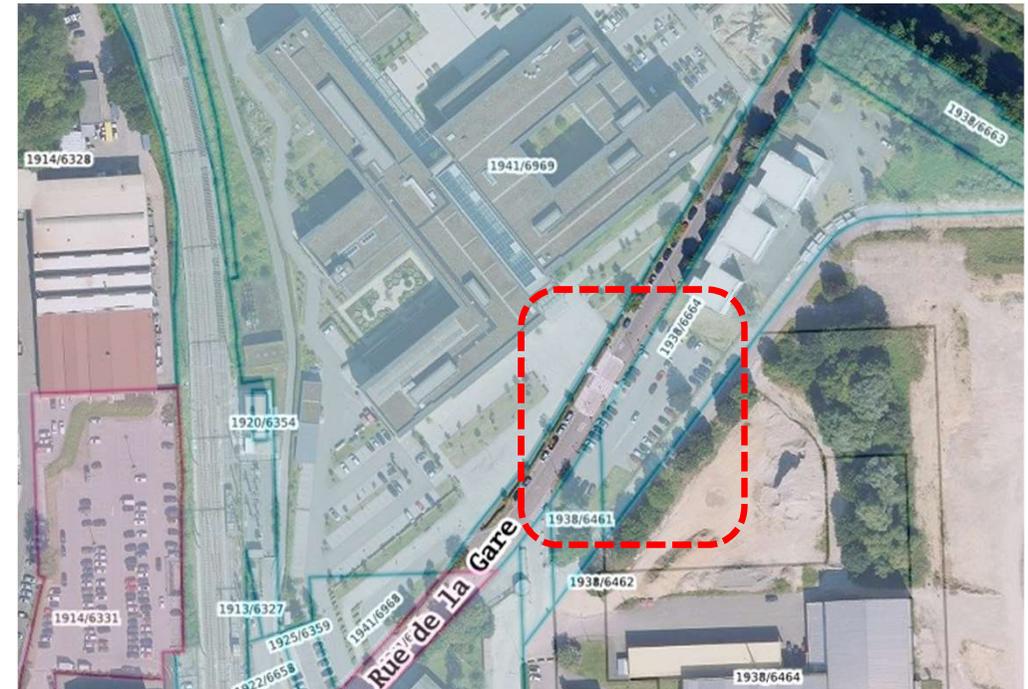
PROGRAMME:

Ecole primaire avec services pour le Service d'éducation et d'accueil (SEA) pour 180 élèves:

- 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.

VOLUME ET SURFACE:

Surface brute:	~ 3'530 m ²
Volume brut:	~ 15'000 m ³
Surface terrain:	~ 24,95 a



CHÂTEAU DE WALFERDANGE – RÉNOVATION ET ASSAINISSEMENT

IMPLANTATION / SITE:

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 Ministère de l'Éducation nationale, de l'enfance et de la Jeunesse a relocalisé un grand nombre de ses services sur le site géré par l'EduPôle.

DESCRIPTION:

Le château de Walferdange est composé de 5 bâtiments qui nécessitent une mise en conformité et un assainissement.

PROGRAMME:

- Accueil
- Bureaux
- Salles de réunion
- Salles de formation
- Bibliothèque

VOLUME ET SURFACE:

Surface brute: ~ 10'300 m²
Volume brut: ~ 43'700 m³
Surface du site: ~ 5,27 ha



ÉCOLE INTERNATIONALE GASTON THORN À CESSANGE

IMPLANTATION / SITE:

Les futurs bâtiments pour l'École internationale Gaston Thorn sont prévus d'être implantés sur deux terrains de la Ville de Luxembourg à Cessange.

DESCRIPTION:

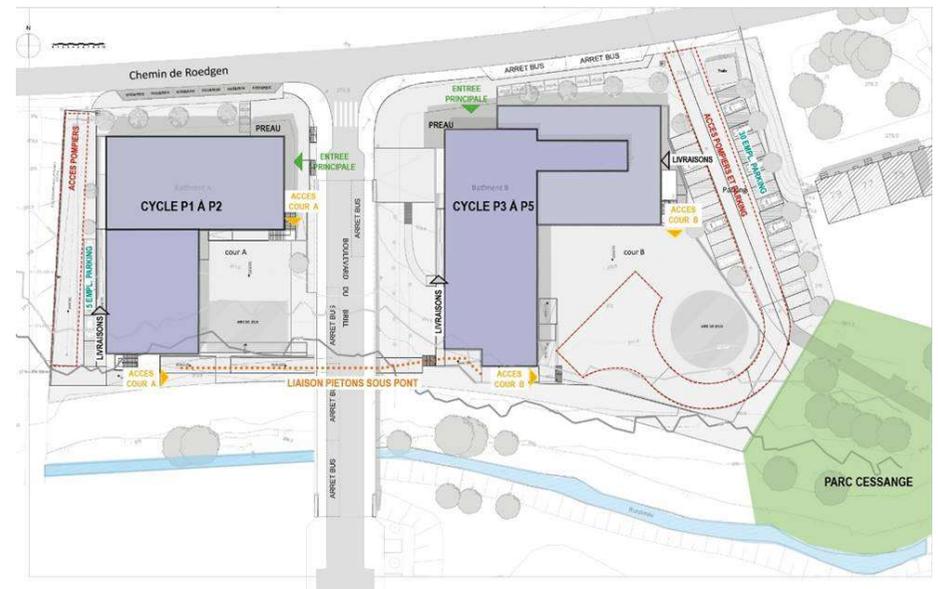
L'implantation de cette structure provisoire sur le site sis chemin Roedgen / boulevard du Brill englobe l'offre scolaire de l'enseignement primaire ainsi qu'une maison relais et permettra de libérer le site rue Verte actuellement loué à la Ville de Luxembourg.

PROGRAMME:

- 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.

VOLUME ET SURFACE:

Surface brute: 9'600 m²
Volume brut: 37'300 m³
Surface terrain: 0,85 ha



INFRASTRUCTURES SPORTIVES À BONNEVOIE

IMPLANTATION / SITE:

Les nouvelles infrastructures sportives sont prévues d'être implantés sur deux parcelles étatiques à Bonnevoie, situées entre la route de Thionville et la rue de Houffalize à proximité du future pôle d'échange tram / bus.

DESCRIPTION:

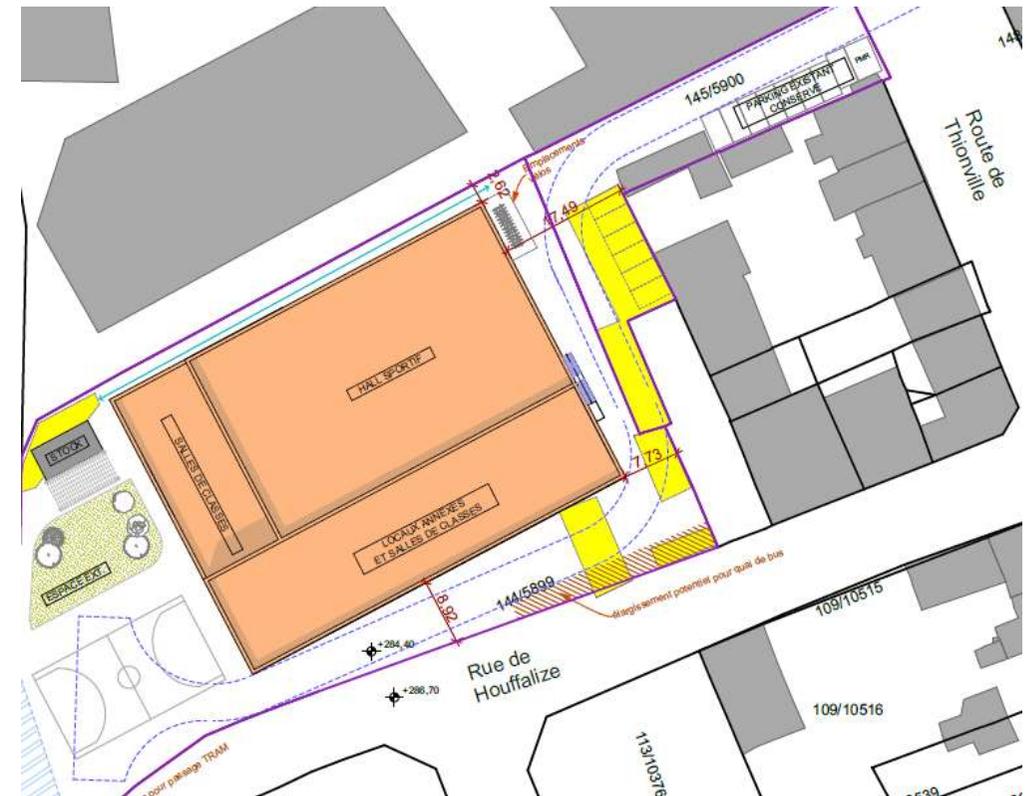
Une des deux parcelles est actuellement occupée par des bâtiments qui devront être démolis pour libérer la surface nécessaire à la nouvelle construction destinée à augmenter l'offre sportive scolaire sur le territoire de la Ville de Luxembourg. A noter que le projet en question prévoit la construction d'un hall des sports à 3 unités ainsi que l'installation de salles de classe.

PROGRAMME:

- Hall des sports (3 unités)
- Vestiaires
- Bureaux
- 9 salles de classe d'appoint
- Emplacements parkings et bus.

VOLUME ET SURFACE:

Surface brute:	1'800 m ²
Volume brut:	14'200 m ³
Surface terrain:	0,59 ha



STRUCTURES POUR DEMANDEURS DE PROTECTION INTERNATIONALE À BATZENDELT / WILTZ

IMPLANTATION / SITE:

Le terrain, appartenant à la Commune de Wiltz, est mis à disposition de l'Etat 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.

DESCRIPTION:

Il s'agit de structures d'hébergement pour demandeurs de protection internationale à Wiltz (Batzenzelt) avec 29 lits et une annexe.

PROGRAMME:

Construction de 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.

VOLUME ET SURFACE:

Surface brute:	~ 2'200 m ²
Volume brut:	~ 7'200 m ³
Surface terrain:	~ 0,8 ha



A.I.T.I.A. SCHIFFLANGE – CONSTRUCTION DE STRUCTURES POUR ENFANTS ET MINEURS EN DÉTRESSE

IMPLANTATION / SITE:

Le bâtiment existant se situe entre la rue Denis Netgen et la rue du Stade à Schiffflange.

DESCRIPTION:

Les foyers « Um Wendel » et « Um Mouer » à Schiffflange 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).

PROGRAMME:

- 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 »

VOLUME ET SURFACE:

Surface brute:	~ 4'700 m ²
Volume brut:	~ 15'500 m ³
Surface terrain:	~ 0,30 ha



A.I.T.I.A. SOLEUVRE – CONSTRUCTION DE STRUCTURES POUR ENFANTS ET MINEURS EN DÉTRESSE

IMPLANTATION / SITE:

Le terrain pour la construction de deux structures pour enfants et mineurs en détresse se situe dans la rue d'Aessen à Soleuvre.

DESCRIPTION:

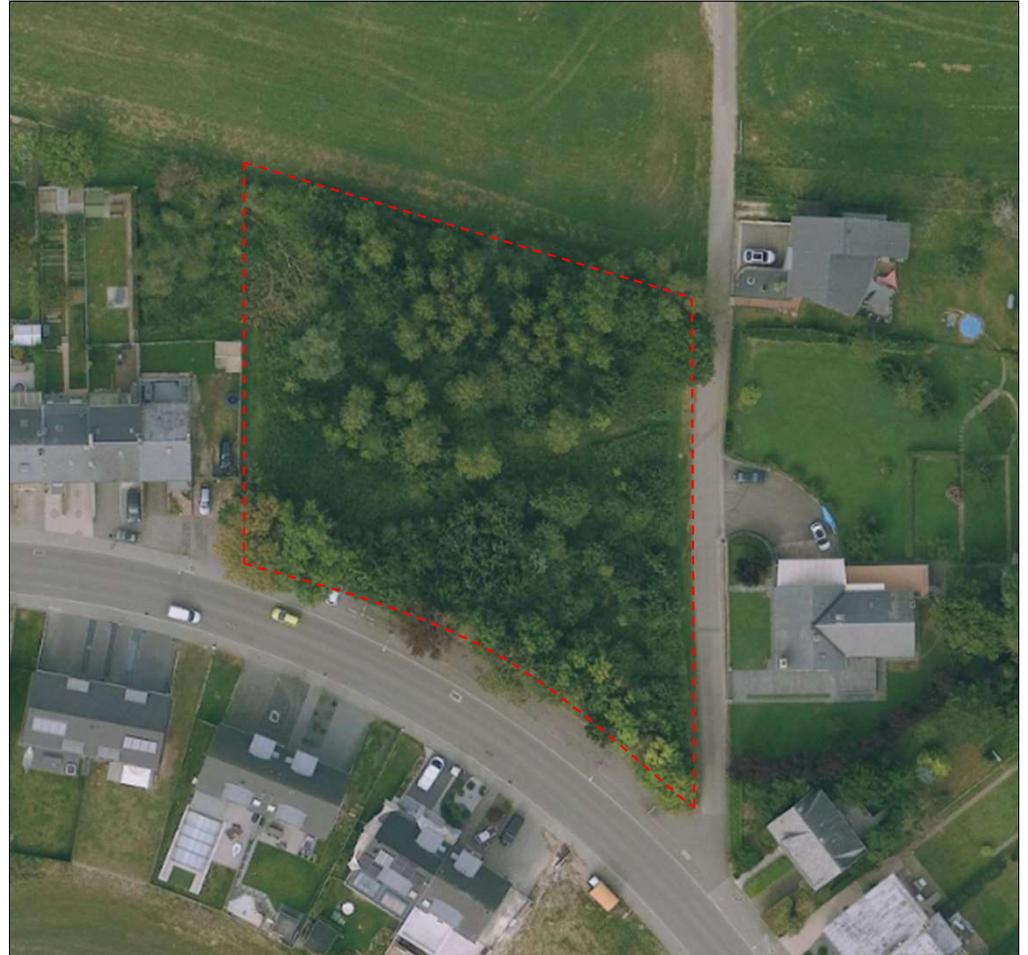
Au vu de l'augmentation importante du nombre d'enfants et de mineurs en détresse, de la nécessité de rénovation des infrastructures existantes, il s'avère urgent de créer de nouvelles structures. Le projet prévoit la construction de deux structures d'accueil pour les deux groupes existants « Um Mouer » et « Um Wendel », actuellement implantés à Schiffflange dans des bâtiments qui sont en mauvais état.

PROGRAMME:

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

VOLUME ET SURFACE:

Surface brute:	~ 2'400 m ²
Volume brut:	~ 8'200 m ³
Surface terrain:	~ 0,34 ha



ANTENNE REGIONALE DU MINISTÈRE DE L'ÉDUCATION NATIONALE, DE L'ENFANCE ET DE LA JEUNESSE À ESCH-SUR-ALZETTE

IMPLANTATION / SITE:

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.

DESCRIPTION:

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.

PROGRAMME:

- Bureaux pour le service national de la jeunesse (SNJ) et l'Office national de l'Enfance (ONE)
- Salles de réunions communes
- Salle de séjour/kitchenette commune
- Salle de conférence
- Salle multifonctionnelle

VOLUME ET SURFACE:

Surface brute:	~ 2'100 m ²
Volume brut:	~ 6'500 m ³
Surface terrain:	~ 0,04 ha

