

N° 8446

CHAMBRE DES DEPUTES

DEBAT D'ORIENTATION

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

* * *

PAPIER DE DISCUSSION

(28.11.2024)

La Commission se compose de : Mme Corinne CAHEN, Présidente ; Mme Mandy MINELLA, Rapportrice ; Mme Francine CLOSENER, M. Yves CRUCHTEN, Mme Claire DELCOURT, M. Emile EICHER, M. Félix EISCHEN, M. Jeff ENGELEN, M. Fernand ETGEN, M. Paul GALLES, M. Marc GOERGEN, M. Gusty GRAAS, M. Marc LIES, M. Meris SEHOVIC, M. Charles WEILER, Membres.

*

I. ANTECEDENTS

Afin d'optimiser le suivi financier des grands projets d'infrastructure réalisés par l'État et de renforcer les droits de participation et de contrôle de la Chambre des Députés, la Commission du Contrôle de l'exécution budgétaire a décidé en 2006 une nouvelle procédure à suivre en matière de préparation et de présentation de nouveaux projets d'infrastructure dépassant le seuil de 7,5 millions d'euros. Plus tard, en 2009, ce seuil a été porté à 10 millions d'euros. En 2024, ce seuil a été porté à 30 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 de l'Exécution budgétaire doit quant à elle garantir le suivi financier de chaque projet dépassant le coût de 30 millions d'euros et une loi spéciale de financement devra être votée pour tout projet dépassant les 60 millions d'euros.

Le Fonds Belval

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

II. TRAVAUX PARLEMENTAIRES

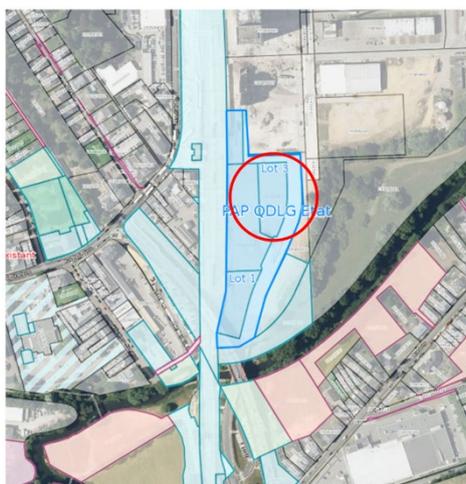
La liste actualisée des projets à soumettre à l'approbation de la Chambre des Députés, en vue d'autorisation pour l'imputation des dépenses pour frais d'études et d'élaboration d'un avant-projet détaillé à charge du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics et du Fonds Belval, telle qu'elle a été adoptée par le Conseil de Gouvernement dans sa séance du 11 septembre 2024, a été transmise à la Chambre des Députés en date du 17 septembre 2024.

La Commission de la Mobilité et des Travaux publics a examiné, au cours de ses réunions du 7 et 8 novembre 2024, la liste des projets d'infrastructure suivants à soumettre à l'approbation de la Chambre des Députés et a nommé Madame Mandy Minella rapportrice du débat. La Commission a adopté le papier de discussion y afférent au cours de sa réunion du 28 novembre 2024.

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

A. Administration des bâtiments publics - Fonds d'investissements publics administratifs

1) Bâtiment administratif à Mersch



Le programme prévoit la construction d'un immeuble de bureaux avec locaux pour un effectif total d'environ 70 personnes réparties dans plusieurs services étatiques. La nouvelle construction permettra le regroupement de différents services étatiques.

L'implantation de la nouvelle construction est prévue sur le lot 3 du PAP QDLG Etat (quartier de la gare). Lieudit rue de la gare à Mersch, rue Agrocenter Parcelle 1938/7057, section G de Mersch.

Surface brute : ~ 4°500 m²

Volume brut : ~ 17°500 m³

Surface terrain : ~ 1,58 ha (PAP)

~ 25,60 a (lot 3 du PAP)

2) Complexe administratif, BVD F.D. Roosevelt, Luxembourg



Le complexe administratif se compose de 3 bâtiments situés 33, Boulevard Roosevelt, 6, rue de l'Ancien Athénée et 11, rue Notre-Dame à Luxembourg-Kirchberg. Le projet prévoit la rénovation des 3 bâtiments administratifs précités.

Ce projet comprend l'assainissement énergétique de l'enveloppe du bâtiment, le remplacement de la menuiserie extérieure, la remise en état et la réorganisation des bureaux, la modernisation et le réaménagement des espaces sanitaires, la mise en conformité et le remplacement des installations techniques.

Surface brute : ~ 9°100 m²
Volume brut : ~ 27°100 m³



3) *Centre national de tir au Reckenthal – Modernisation*

Le site se compose de plusieurs bâtiments situés au lieu-dit « Reckenthal » sur les parcelles n°573/2176, commune de Strassen, section B des Bois, et n°988/3301, commune de Luxembourg, section RA de Rollingergrund.

Le projet prévoit la modernisation du site dont la plupart des infrastructures sont arrivées en fin de vie. À cette fin toutes les constructions existantes, à l'exception du stand de tir souterrain (2) construit en 2015, seront démolies pour permettre la construction d'un nouveau bâtiment comprenant une partie administrative et un nouveau stand de tir. Le projet est complété par la sécurisation périmétrique du site.

Ce projet comprend des surfaces administratives pour les besoins du service « CNT » de la Police Lëtzebuerg, un nouveau stand de tir avec 10 couloirs de 35 ml et une salle de tir vidéo avec 4 couloirs de 15 ml, un nouveau parking et la sécurisation du périmètre du site.

Surface brute : ~ 3°500 m²

Volume brut : ~ 20°500 m³

Situation actuelle



1a - 1^{er} stand de tir

2 - 2^e stand de tir (souterrain)

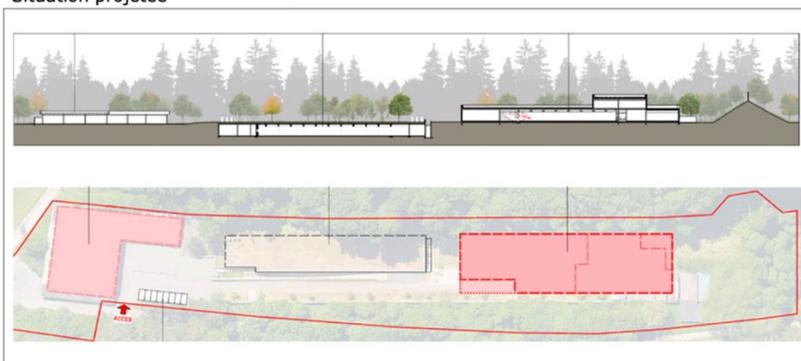
4 - Structure modulaire comprenant une salle de réunion et des équipements sanitaires

1b - Zone de tir extérieure

3 - Structure modulaire pour bureaux

5 - Parking extérieur

Situation projetée



B. Administrations des bâtiments publics - Fonds d'investissements publics scolaires

1) École européenne I Kirchberg – Rénovations et extensions

Le site de l'École européenne I est situé 23, Boulevard Konrad Adenauer à Luxembourg-Kirchberg. Ce projet concerne la rénovation et l'extension de certaines infrastructures de l'École européenne I et le réaménagement du Campus avec ses accès et ses voies de circulation.

Les travaux suivants sont prévus :

- Démolition de l'existant et construction d'un nouveau complexe sportif
- Modernisation et extension du gymnase primaire
- Extension de la cantine
- Réaménagement de l'espace extérieur en vue de l'amélioration des flux et de la sécurisation sur site

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

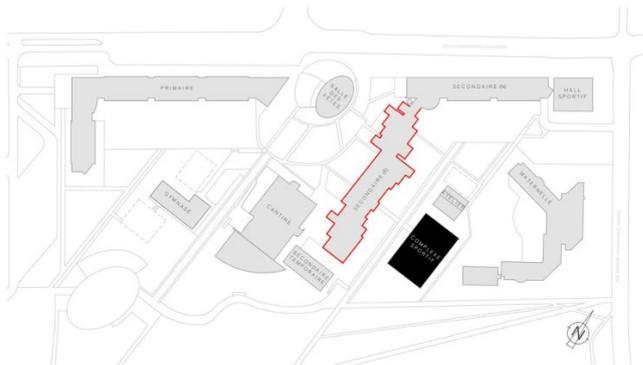


2) École européenne I Kirchberg – Rénovation de l'ancien bâtiment secondaire

L'ancien bâtiment secondaire est situé 23, Boulevard Konrad Adenauer à Luxembourg-Kirchberg. Le projet concerne la rénovation partielle de l'ancienne École secondaire de l'École européenne I..

Cette rénovation comprend l'assainissement énergétique du bâtiment, le renouvellement des menuiseries extérieures et des revêtements de façade, la remise en état et la réorganisation des laboratoires ainsi que la modernisation et le réaménagement des espaces sanitaires.

Surface brute : ~ 2°400 m²
Volume brut : ~ 8°530 m³



3) Lycée Josy Barthel à Mamer – Rénovation et extension

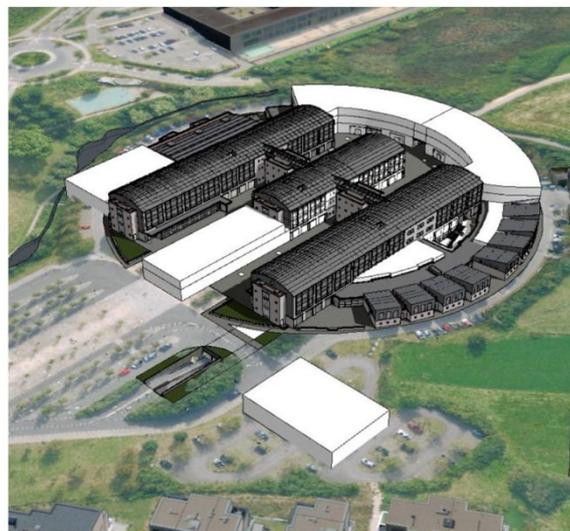
Le site est situé au 2, rue Gaston Thorn à Mamer et occupe deux parcelles d'une superficie totale de 58 ares. Le projet prévoit la rénovation et la mise en conformité du complexe scolaire existant, datant de 2003, et la réalisation d'une extension pour quelque 1°000 élèves augmentant la capacité totale du lycée à quelque 2°250 élèves.

En ce qui concerne le volet rénovation, les travaux suivants sont prévus :

- Mise en conformité de l'existant
- Remise en état et réorganisation partielle de l'existant
- Assainissement énergétique du bâtiment

Quant aux travaux d'extension, le lycée comprendra :

- 44 salles de classe
- 23 salles spéciales
- 4 ateliers
- Locaux pour la médecine scolaire
- Bureaux pour la direction, SePas, SE, ESEB
- Surfaces techniques
- Hall des sports
- Agrandissement des surfaces de restauration et de séjour



Rénovation
Surface brute : ~ 32°500 m²
Volume brut : ~ 155°000 m³

Extension
~ 15°500 m²
~ 70°000 m³

C. Administration des ponts et chaussées – Fonds des routes

1) Mesures en vue de l'augmentation du niveau de sécurité du Tunnel René Konen (Tunnel du Saint-Esprit)



Le tunnel René Konen (plus connu sous le nom « Tunnel Saint-Esprit ») est un ouvrage d'une longueur de 650 mètres entre le plateau du Saint-Esprit et la côte d'Eich. L'inauguration officielle du tunnel a eu lieu le 18 juin 1988 et depuis il est un des points névralgiques du réseau routier de la capitale et emprunté quotidiennement par plusieurs milliers d'automobilistes.

Il s'agit d'un tunnel à deux voies de circulation en sens unique constitué d'un seul tube.

Le tunnel a été construit selon la réglementation en vigueur et a été équipé d'une panoplie d'équipements de secours tels qu'entre autres des niches de secours avec extincteurs à mains et téléphone de secours, d'un système de détection incendie et de détecteurs de CO. La conception de l'époque ne prévoyait pas, pour un ouvrage de cette longueur, l'exécution de sorties de secours intermédiaires pour les piétons entre l'entrée et la sortie du tunnel.

Les incidents et accidents survenus sur des ouvrages similaires dans différents pays ont amené à reconsidérer la conception et les équipements de ces ouvrages du point de vue sécurité.

Le présent projet a pour vocation d'analyser la faisabilité sur l'aménagement d'une issue de secours pour les usagers du tunnel René Konen.

Vu le tracé du tunnel passant en-dessous de nombreux bâtiments et la hauteur de dénivelée importante à franchir, 3 zones d'implantation pour une galerie de secours ont pu être dénichées, à savoir la place Clairefontaine (Zone A), la montée du Grund (zone B) et le Boulevard Jean Ulveling (Zone C).



Néanmoins, il s'agit de trouver des solutions aux nombreuses contraintes :

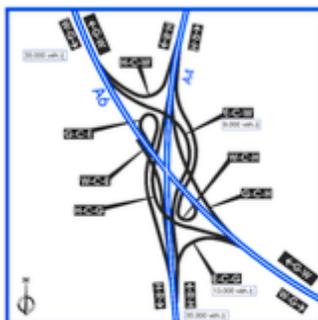
- Réduire la longueur de la galerie afin d'assurer une évacuation rapide,
- Limiter la pente et éviter les escaliers,
- Sachant que le tunnel piétonnier serait réalisé par micro-tunnelier (diamètre 3,00 m), il s'agit de trouver des zones libres en surface, zone suffisamment grande avec possibilité de travaux depuis cette zone,
- Minimiser les désagréments du chantier sur les plus beaux quartiers de notre capital.

2) Croix de Cessange : Optimisation de la bretelle A4 (Esch-sur-Alzette) vers A6 (Croix de Gasperich)



L'échangeur de la Croix de Cessange constitue un point névralgique du réseau autoroutier luxembourgeois, assurant la liaison entre l'autoroute A4 (autoroute d'Esch-sur-Alzette) et l'autoroute A6 (autoroute d'Arlon). L'A4 revêt d'une importance particulière en tant qu'axe majeur reliant les deux principales villes

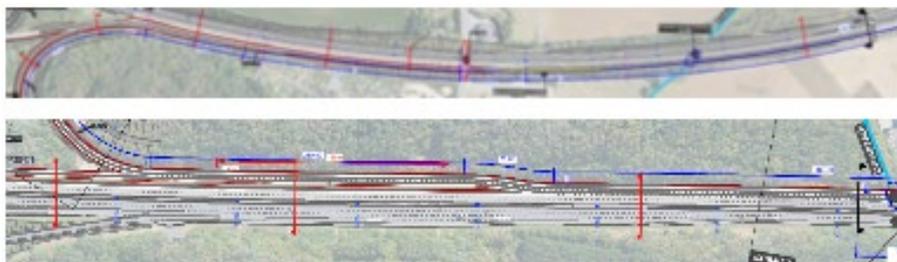
du pays. Cependant, la congestion routière est un problème récurrent sur les autoroutes A4 et A6, amplifiée par l'afflux continu de véhicules en provenance de l'A4 et rejoignant le flux de l'A6.



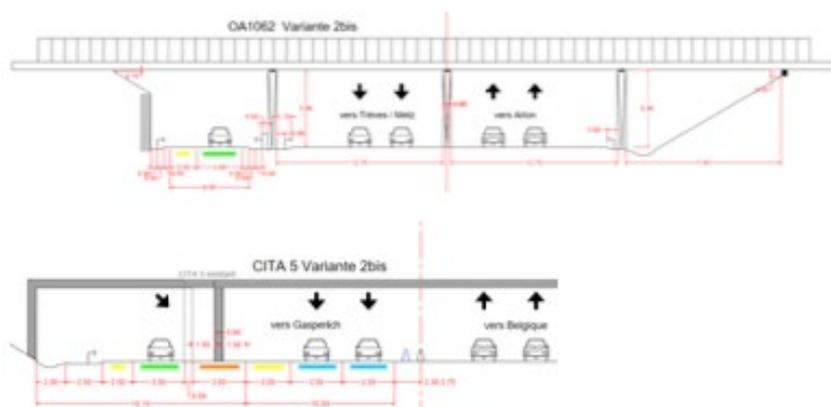
Environ 22°000 véhicules empruntent chaque jour l'échangeur de la Croix de Cessange pour passer de l'A4 vers l'A6. En particulier la bretelle en direction de la Croix de Gasperich est la plus chargée avec près de 13 000 véhicules.

Cette concentration de trafic génère des embouteillages récurrents, particulièrement aux heures de pointe, impactant négativement la fluidité du trafic, la sécurité des automobilistes et aussi la qualité de vie des usagers de la route.

Afin de remédier à ce problème, une proposition d'optimisation à court terme de l'échangeur de la Croix de Cessange a été élaborée. Cette initiative vise à prolonger les bretelles de sortie de l'A4 et la bretelle d'insertion sur l'autoroute A6, conformément à la réglementation allemande RAA, permettant ainsi une meilleure fluidité du trafic. Cette variante est en adéquation avec un projet d'élargissement à 2x3 voies de l'A6 à long terme, ainsi qu'avec le développement envisagé de l'échangeur Leudelange-Nord.



Outre les travaux de voirie, le projet englobe la construction d'un nouveau portique CITA, le déplacement d'une antenne POST, ainsi que des adaptations nécessaires aux ouvrages OA299 de la Drosbach et l'ouvrage 1062 qui permet le passage de la route CR179 au-dessus de l'A6.



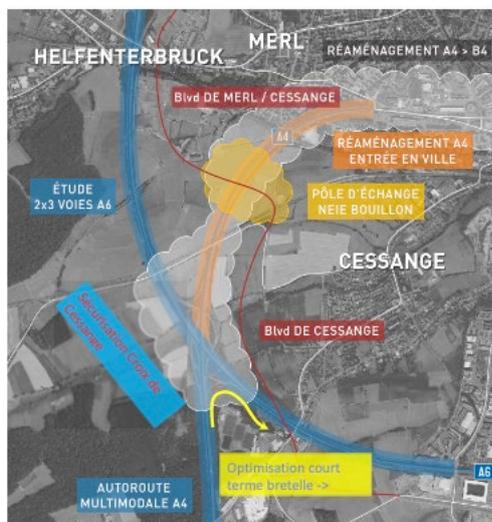
Basée sur les données de trafic récentes, cette variante à court terme permettra une amélioration significative de la fluidité du trafic aux heures de pointe, tant le matin que le soir, comparativement à la situation actuelle. En réduisant les embouteillages et en améliorant la circulation, ce projet contribuera à accroître la sécurité routière, à réduire les temps de trajet et à renforcer l'efficacité économique.

3) Croix de Cessange : sécurisation à long terme



La Croix de Cessange constitue l'intersection des autoroutes A4 et A6. Construite initialement sans la liaison directe Arlon-Hollerich, cette fonctionnalité a été rajoutée à partir de 1986, reliant ainsi le quartier Hollerich aux deux autoroutes A4 et A6. Le biais très prononcé de l'intersection n'est pourtant pas favorable à la sécurité routière, et l'assainissement des eaux pose également problème. Un projet de réaménagement devient nécessaire pour résoudre ces problèmes actuels, tout en tenant compte des exigences du futur, et notamment de la croissance du trafic sur le réseau de la grande

voirie dans un contexte PNM 2035, et des développements envisagés au Sud-Ouest de la capitale.



Le projet de réaménagement doit tenir compte des charges de trafic autoroutier croissantes, composées, d'une part, par la demande locale et nationale, et, d'autre part, par les flux internationaux à supporter par les autoroutes. Actuellement, l'étude de l'autoroute multimodale A4, qui tient compte notamment du covoiturage et, le cas échéant, des aménagements pour la priorisation des autobus, est entamée, et il faudra tenir compte d'une mise à 2x3 voies de l'A6 entre la Croix de Gasperich et les échangeurs de Helfent et de Strassen.

À partir de la Croix de Cessange, l'A4 en direction de Hollerich devra intégrer le pôle d'échange « Nouveau Bouillon » et le raccordement de celui-ci et des boulevards de Cessange et de Merl à la grande voirie, et adopter la transformation de l'entrée en ville de Hollerich.

4) OA7007 – Hoehenhof Parkhouse P&R auxiliaire



Le plan national de mobilité PNM 2035 prévoit la possibilité d'enchaîner plusieurs modes de transport, autrement dit l'intermodalité, qui revêtera une importance primordiale pour de nombreux déplacements. Les différents réseaux de transport seront dès lors reliés via des pôles d'échanges multimodaux, dont notamment des infrastructures P&R.

En limite de la capitale ainsi qu'aux frontières nationales, sur le réseau structurant primaire, des P&R régionaux seront aménagés permettant un rabattement sur le train, les lignes de bus ou encore le tram.

Dans ce contexte, un pôle d'échange sera réalisé sur le site du Hoehenhof, qui est délimité au nord-est par l'échangeur Senningerberg de l'autoroute A1 et au sud par les infrastructures aéroportuaires, tel que le cargo-center. Le pôle d'échange Hoehenhof comprend une station tramway, différentes gares routières et plusieurs bâtiments pour parkings en élévation. Vu l'impossibilité de réaliser un bâtiment à grande capacité avant l'ouverture de la ligne du tramway, un parking en surface (350 emplacements) est prévu en toute première phase.

À la suite de la réalisation des infrastructures routières et de la nouvelle ligne de tramway, la construction d'un premier bâtiment P&R dit « Parkhouse auxiliaire » (OA7007) est prévue sur le côté aéroport du bd Hoehenhof, afin de disposer au plus vite d'une capacité d'accueil significative de 1 000 emplacements. Les bâtiments P&R sur le site même seront construits après la mise hors service du parking en surface suite à l'ouverture du parkhouse auxiliaire.

Le bâtiment P&R OA7007 se situe entre le boulevard Hoehenhof et le cargo-center avec une capacité d'environ 1 000 emplacements de parking.

Les travaux relatifs à la réalisation du bd Hoehenhof et au réaménagement de l'échangeur, ainsi que de la nouvelle ligne de tram et d'une phase routière provisoire sont en cours d'exécution, toutes ces réalisations étant soumises à un phasage de haute complexité.

5) Reconstruction du viaduc Helfenterbruck OA1037 sur l'autoroute A6



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 en fin de parcours des ponts routiers et autoroutiers, et prévoit par conséquent une reconstruction.

De manière générale, les ponts existants 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 ceux pronostiquées lors de la conception desdits ouvrages, et d'autre part que les normes en vigueur impliquent des structures plus conséquentes.

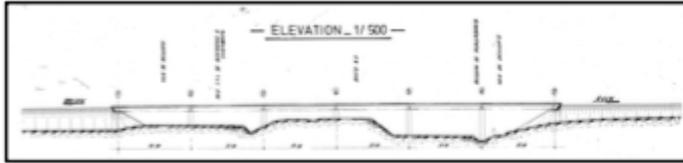
De plus, les réflexions menées dans le cadre du plan national de mobilité PNM 2035, impliquent prise en compte des besoins liés au covoiturage respectivement à un élargissement de l'autoroute A6, ayant un impact certain sur la configuration des voies supportées par les différents ponts de l'autoroute A6, dont notamment l'OA1037 - Viaduc Helfenterbruck.



L'ouvrage d'art OA1037 - Viaduc Helfenterbruck est un pont autoroutier à poutre en béton précontraint mis en service en 1976, qui permet à l'autoroute A6 de franchir les routes nationales N5 et N34, ainsi que les voies CFL. Ce pont est constitué de deux tabliers, dont chacun porte deux voies de circulation, ainsi qu'une bande d'arrêt d'urgence, d'une largeur totale de 13,5 mètres par

tablier.

La longueur totale de l'ouvrage est de 223 mètres, qui est subdivisé en 6 travées, dont chaque travée mesure environ 37 mètres. La surface totale de l'ouvrage d'art est d'environ 6 000 m². Des campagnes d'inspections ont démontré que le viaduc se trouve dans un état de dégradation avancé, entraînant une modification du comportement de la structure. De plus, le viaduc est également impacté par l'élargissement de l'autoroute A6, de la Croix de Cessange jusqu'à l'échangeur Capellen. De ce fait, le projet devra également prévoir une augmentation et un élargissement des voies de circulation sur l'ouvrage, ainsi que l'implantation des voies d'accélération et de décélération de l'échangeur autoroutier.



Par conséquent, afin de garantir la robustesse du réseau routier structurant primaire, une reconstruction du viaduc de Helfenterbruck s'avère être impérative.

D. CFL - Fonds du rail

1) Nouvelle Gare Metzschmelz à Esch-sur-Alzette

Ce projet concerne la création d'une nouvelle gare Metzschmelz reliant le nouveau quartier des friches d'Esch-Schiffange au réseau ferré national.

Les travaux suivants sont prévus :

- Construction de deux quais voyageurs,
- Aménagement d'une passerelle pour la mobilité active,
- Aménagement d'un souterrain pour les voyageurs,
- Réaménagement du plan des voies.



2) Gare de Luxembourg – Réaménagement de la tête ouest

Ce projet concerne le réaménagement de la tête ouest de la gare de Luxembourg dans le but d'augmenter la cadence sur la ligne 7 (Pétange-Luxembourg).

Les travaux suivants sont prévus :

- Construction d'une voie supplémentaire entre Hollerich et la gare de Luxembourg pour la ligne 7,
- Aménagement d'un quai supplémentaire en gare de Luxembourg,
- Modification substantielle du plan des voies de la tête ouest de la gare de Luxembourg.

3) Pôle d'échange Howald – Construction d'un bâtiment à usage ferroviaire et administratif

Ce projet a pour objet la réalisation d'un bâtiment de 18 étages et 3 sous-sols, regroupant des services voyageurs en lien avec la gare ferroviaire, l'arrêt du tram et la gare routière avec des surfaces de bureaux pour les besoins de l'État.

La construction du bâtiment comprend notamment :

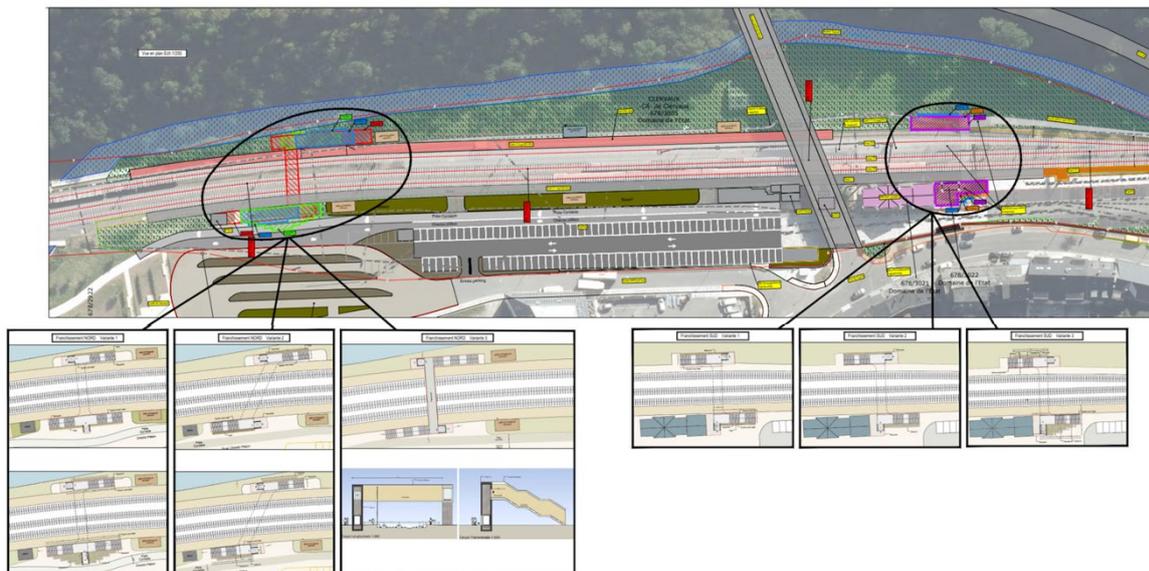
- Au rez-de chaussée (niveau arrêt tram), des surfaces destinées aux services voyageurs en relation avec le pôle d'échange,
- Aux étages, des surfaces de bureaux et de salles de conférences modulables,
- Aux sous-sols, un parking à vélos public, des locaux techniques ferroviaires ainsi qu'un local pour le chef de surveillance voyageurs (niveau arrêt ferroviaire).

4) Réaménagement complet de la gare de Clervaux

Ce projet concerne la modernisation de la gare qui est devenue nécessaire suite à une augmentation considérable de la fréquentation de la gare, la non-conformité des infrastructures d'accueil aux prescriptions relatives à l'accessibilité pour personnes à mobilité réduite et le manque d'un ouvrage de franchissement des voies dans la partie à proximité du lycée.

Dans ce contexte, les travaux suivants sont prévus :

- Remplacement du quai central par un quai latéral,
- Mise en conformité du quai existant côté bâtiment voyageurs,
- Aménagement d'un ouvrage de franchissement,
- Réaménagement du souterrain existant,
- Réaménagement du plan des voies,
- Réaffectation et mise en conformité du bâtiment voyageurs.



5) Port de Mertert – Renouvellement des installations de voie

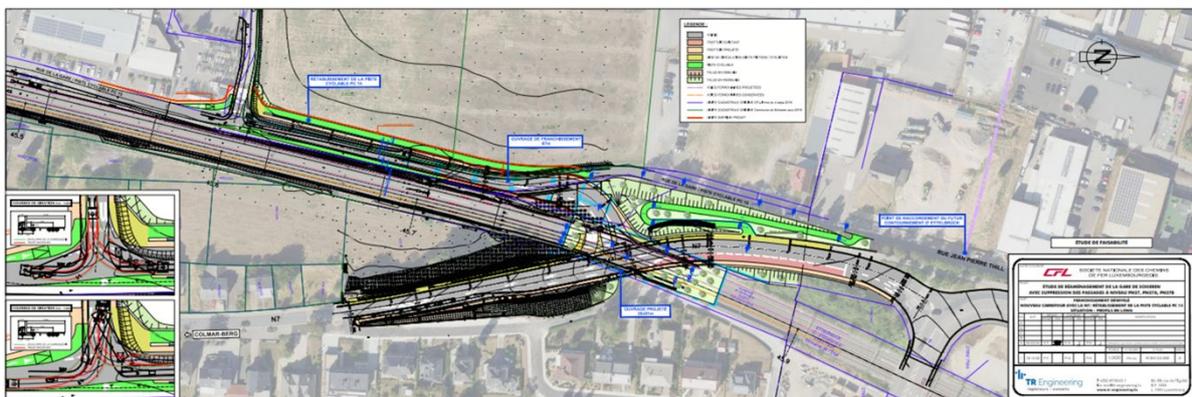
Ce projet concerne le renouvellement des installations de voie au port de Mertert en raison de l'âge et de l'usure du matériel de superstructure.

6) Ligne de Luxembourg à Troisvierges – Point d'arrêt Schieren – Suppression des passages à niveau PN27a et PN27b et reconstruction de l'arrêt

Ce projet concerne la suppression des passages à niveau PN27a et PN27b, ainsi que la modernisation et l'adaptation de l'arrêt Schieren aux besoins PMR.

Les travaux suivants sont prévus :

- Construction d'un passage supérieur pour la circulation routière,
- Aménagement d'un souterrain pour la mobilité active et conforme aux besoins PMR (escaliers, ascenseurs et plans inclinés) en remplacement du PN27a,
- Aménagement d'un souterrain pour la mobilité active et conforme aux besoins PMR (escaliers et ascenseurs) en remplacement du PN 27b,
- Reconstruction des quais à voyageurs (longueur 250 m ; hauteur 55 cm),
- Transformation du quai intermédiaire en quai latéral,
- Adaptation du plan des voies,
- Renouvellement des installations de traction électrique et électrification de la 3ème voie vers Ettelbruck.



E. Le Fonds Belval

1) Maison de l'Environnement I et Maison de l'Environnement II : construction des bâtiments laboratoires y compris un parking souterrain



Les Laboratoires des Maisons de l'Environnement I et II (lots 2 et 3) font partie d'un ensemble de cinq lots dédiés au développement de surfaces de recherche scientifique pour les besoins de l'Université du Luxembourg et d'autres centres de recherche publique, notamment le Luxembourg Institute of Science and Technology (LIST) et le Luxembourg Institute of Health (LIH).

Les Maisons de l'Environnement sont prédestinées à accueillir les activités d'analyse des impacts sur l'environnement et le changement climatique et à créer un environnement propice aux activités de recherche dans ce domaine. Elles regrouperont le nouveau centre interdisciplinaire créé par l'Université du Luxembourg, axé sur les systèmes environnementaux, ainsi que le département « Environmental Research and Innovation » (ERIN) du LIST, actuellement situé en partie dans les locaux du bâtiment provisoire dit « CRP-Gabriel Lippmann » à Belvaux.



De plus, elles accueilleront certaines activités du LIH actuellement situées dans le Bâtiment Edison à Strassen et le House of Biohealth à Esch, notamment le « Department of Precision Health » (DoPH), un centre de recherche interdisciplinaire qui se concentre sur la recherche épidémiologique, clinique et de santé publique, ainsi que le « Department of Infection

and Immunity » (DI).

2) Deuxième bâtiment administratif / bâtiment mixte



Suite aux besoins croissants en surfaces administratives pour les différentes administrations de l'État à l'horizon 2033 transmis par le Ministère des Finances, il s'avère que le projet relatif au 1^{er} bâtiment à usage mixte (logements et bureaux), situé dans le Square Mile, ne pourra couvrir qu'une petite partie de cette demande.

La construction d'un 2^e bâtiment administratif, voire à usage mixte, s'avère nécessaire pour combler tous les besoins. Le cas échéant, des logements pourraient venir compléter le programme de construction.

*

III. CONCLUSION

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

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

Luxembourg, le 28 novembre 2024,

*La Rapportrice,
Mandy Minella*

*La Présidente,
Corinne Cahen*