

Commission de l'Exécution budgétaire
Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Procès-verbal de la réunion du 8 mai 2025

Ordre du jour :

De 10:00 à 11:00 - Réunion jointe

1. Suivi financier des grands projets d'infrastructure de l'Administration des bâtiments publics et de l'Administration des ponts et chaussées

De 11:00 à 11:30 - Uniquement pour les membres de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics

2. 8412 Projet de loi portant modification de la loi modifiée du 21 décembre 2007 portant création de l'Administration de la navigation aérienne
- Rapporteur : Monsieur Gusty Graas

- Approbation d'un projet de rapport
3. 8448 Projet de loi relatif à la construction du nouveau Tramsschapp Cloche d'Or et son raccordement au réseau existant

- Désignation d'un rapporteur
- Présentation du projet de loi
- Examen des avis et des articles du projet de loi
4. Divers

*

Présents : Mme Diane Adehm, M. Guy Arendt, M. Dan Biancalana, M. Jeff Boonen, M. Sven Clement, M. Franz Fayot, Mme Françoise Kemp, M. Fred Keup, M. Gérard Schockmel, membres de la Commission de l'Exécution budgétaire

Mme Corinne Cahen, Mme Francine Closener, Mme Claire Delcourt, M. Mars Di Bartolomeo en remplacement de M. Yves Cruchten, M. Jeff Engelen, M. Fernand Etgen, M. Paul Galles, M. Marc Goergen, M. Gusty Graas, M. Marc Lies, Mme Mandy Minella, M. Meris Sehovic, M. Charles Weiler, membres de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Mme Yuriko Backes, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics

M. Jean-Paul Lickes, Mme Sylvie Siebenborn, M. Romain Spaus, M. Frank Vansteenkiste, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

M. Thierry Hirtz, Mme Anne Negretti, de l'Administration des bâtiments publics

M. Roland Fox, Directeur de l'Administration des ponts et chaussées

M. Helge Dorstewitz, Directeur général de LUXTRAM S.A.

Mme Sara Agostini, du groupe politique DP

M. Noah Louis, Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. André Bauler, M. Félix Eischen, M. Patrick Goldschmidt, M. Claude Haagen, Mme Sam Tanson, Mme Stéphanie Weydert, membres de la Commission de l'Exécution budgétaire

M. David Wagner, observateur délégué

M. Emile Eicher, M. Félix Eischen, membres de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics

M. David Wagner, observateur délégué

*

Présidence : Mme Corinne Cahen, Présidente de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics, M. Franz Fayot, Président de la Commission de l'Exécution budgétaire

*

De 10:00 à 11:00 - Réunion jointe

1. Suivi financier des grands projets d'infrastructure de l'Administration des bâtiments publics et de l'Administration des ponts et chaussées

Pour le détail de la présentation des grands projets d'infrastructure de l'Administration des bâtiments publics (ci-après « ABP ») et de l'Administration des ponts et chaussées (ci-après « APC »), il est renvoyé aux présentations en annexe¹. En complément aux deux présentations, les points suivants ont été abordés :

I. Administration des bâtiments publics

Avant de procéder à la présentation des différents projets d'infrastructure repris ci-dessous, les représentants de l'ABP soulignent d'emblée qu'aucun dépassement n'est à signaler pour les projets encadrés par l'ABP.

- **1 - Centre militaire Herrenberg – réaménagement et extension** : Ce projet touche à sa fin ; uniquement des travaux de parachèvement seront à compléter.

¹ Présentations des grands projets d'infrastructure de l'Administration des bâtiments publics et de l'Administration des ponts et chaussées en annexe.

- **2 - Centre pénitentiaire d'Uerschterhaff** : Le Centre pénitentiaire d'Uerschterhaff est opérationnel depuis la fin 2022. Ce projet fait encore l'objet de quelques ajustements mineurs et les décomptes seront finalisés d'ici peu, même si les représentants de l'ABP notent que des efforts sont encore à consentir.
- **3 - Auberge de jeunesse et structure administrative multifonctionnelle au pôle d'échange multimodal à Ettelbruck** : Le présent projet est le fruit d'une étroite collaboration entre l'ABP, l'APC et la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois (ci-après « CFL ») en ce qu'il comprend des aspects divers touchant aux champs de compétence des trois entités précitées. À l'heure actuelle, les autorisations nécessaires ont été recueillies, de sorte que les orateurs prévoient que la procédure des soumissions pourra être entamée d'ici l'automne.
- **4 - Réaménagement et remplacement de l'ensemble des infrastructures du champ de tir au Bleesdall** : Les procédures relatives aux autorisations nécessaires sont en cours ; il est estimé que les premiers travaux de défrichement pourront débuter d'ici la fin de l'année et que la démolition des stands de tir pourra commencer subséquemment.
- **5 - Réaménagement et remplacement de l'ensemble des infrastructures du Camp militaire à Waldhof** : Certaines autorisations pour ce projet ont d'ores et déjà été recueillies, de sorte que les travaux de défrichement pourront être entamés d'ici la fin de l'année ; le début des autres travaux est prévu pour mi 2026.
- **6 - Ancienne bibliothèque nationale – rénovation et transformation** : Les procédures relatives aux marchés publics sont en cours ; l'installation du chantier et le gros œuvre pourront commencer vers la fin de l'année. À l'heure actuelle, l'Institut national de recherches archéologiques (ci-après « INRA ») effectue des fouilles archéologiques dans la cour du bâtiment ; ces fouilles n'auront prévisionnellement pas d'impact sur l'avancement des autres travaux. L'INRA sera également associé à la poursuite des travaux.
- **7 - Police et bâtiment administratif à Wiltz - nouvelle construction** : Les travaux de gros œuvre sont en cours, les procédures liées aux soumissions sont en cours et il est prévu que les travaux relatifs aux installations techniques pourront être exécutés en 2026, suivis des travaux de parachèvement en vue d'une mise en service pour 2027. Les contraintes budgétaires sont respectées.
- **8 - Centre Hollenfels – rénovation et extension** : Les travaux préparatoires sont lancés en parallèle des fouilles archéologiques entreprises par l'INRA ; les travaux de gros œuvre seront entamés sous peu. Les vestiges découverts lors des fouilles précitées seront conservés et pourront faire l'objet d'une mise en valeur ultérieure.
- **9 - Mise en sécurité du site de la CJUE** : Ce projet de mise en sécurité est quasiment clôturé et les derniers décomptes sont en cours de finalisation. La réception d'un marché public doit encore être finalisée.
- **10 - Lycée Michel Lucius à Luxembourg-Kirchberg Lycée + Sport** : Le projet de loi afférent a été adopté le 21 janvier 2025 et le projet d'exécution est en cours d'élaboration, de sorte que les autorisations nécessaires pourront prochainement être demandées. Il est prévu que les premiers travaux pourront débuter l'année prochaine.
- **11 - Nordstad-Lycée** : L'avant-projet détaillé a fait l'objet de dernières adaptations, notamment en ce qui concerne la ventilation mécanique, de sorte que la demande d'autorisation à bâtir peut être introduite. Les premiers travaux sur le terrain pourront probablement commencer fin 2026.

- **12 - École internationale à Differdange – enseignement secondaire** : Cette école est opérationnelle depuis 2021. Le projet est clôturé et dans l'attente de la finalisation des décomptes. Entretemps, le concours d'artistes a abouti ; les œuvres seront livrées selon les convenances des artistes.
- **13 - École internationale Mersch Anne Beffort** : L'inauguration a eu lieu en septembre 2023 et, mises à part quelques réceptions et interventions ponctuelles, le projet est en voie de clôture. Les installations photovoltaïques ont également été branchées.
- **14 - Lycée Michel Rodange – rénovation et extension** : L'œuvre d'art commanditée a été installée. Il en est de même pour la centrale photovoltaïque de sorte que le projet pourra être clôturé d'ici l'automne.
- **15 - Lycée technique pour professions de santé et hall des sports Logopédie à Strassen** : Les dernières levées de réserve sont en cours et 90 pour cent des réceptions sont faites ; seule l'installation de l'œuvre d'art manque avant que les responsables puissent procéder aux décomptes et dès lors à la clôture du projet.
- **16 - Lycée technique agricole à Gilsdorf** : L'installation des œuvres d'art commanditées ne va pas tarder.
- **17 - Lënster Lycée** : Avec le budget restant, les alentours du lycée, c'est-à-dire l'enceinte dédiée au stationnement, les arrêts de bus et les voies d'accès, ont été réaménagés ; ces travaux sont finalisés.
- **18 - École européenne à Junglinster (enseignement primaire)** : Les bordereaux pour les travaux sont clos et couverts, les installations techniques sont en cours de finalisation.
- **19 - Neie Bouneweger Lycée Luxembourg** : Les autorisations nécessaires ont été recueillies et les travaux préparatoires pourront commencer avec l'enlèvement des structures provisoires mises en place et les premiers terrassements d'ici l'automne.
- **20 - Lycée des Arts et Métiers à Luxembourg – assainissement énergétique et mise en conformité** : Les travaux afférents commenceront cette année par la partie des bâtiments dédiée aux ateliers, les soumissions pour le gros œuvre sont en cours et les autorisations nécessaires recueillies.
- **21 - Domaine thermal à Mondorf - rénovation et mise en conformité** : Deux procédures de soumissions d'envergure sont en cours, une pour le gros œuvre et une pour les installations techniques, de sorte qu'il est prévu de faire débiter les travaux d'ici la fin de l'année afin que le projet puisse être clos en 2031.
- **22 – Infrastructures d'accueil pour enfants et jeunes à Pétange** : Ce projet comprend la construction de deux sites au centre de Pétange, à savoir un premier site principal dit « Batty Weber » et un deuxième site dit « Robert Krieps ». Des travaux sont en cours au niveau des deux sites, mais n'avancent pas à la même vitesse. Il est cependant prévu de maintenir la date prévisionnelle de mise en service pour 2027.
- **23 - Maison de soins à Bascharage** : L'inauguration ayant eu lieu récemment, les dernières réceptions et décomptes sont à finaliser.
- **24 - Fondation Kräizbiérg à Dudelange – rénovation et extension des bâtiments** : Les travaux de gros œuvre sont en cours et une procédure de soumission a été lancée

en vue de la mise en place d'une structure provisoire permettant le maintien de l'opérationnalité du site. Il est prévu d'entamer la deuxième phase fin 2026.

- **25 - Ligue HMC à Capellen** : Le classement de la « villa » emblématique du site comme monument national a fait que certains aspects du projet doivent être retravaillés ; les études pour l'établissement de l'avant-projet détaillé ont débuté.
- **26 - Bâtiment Jean Monnet 2 de la Commission européenne à Luxembourg-Kirchberg** : Les travaux avancent à toute vitesse. 70 pour cent des montants budgétaires alloués ont été engagés, mais seulement 30 pour cent des liquidés en raison de retards liés à la facturation. Les travaux de gros œuvre sont quasiment achevés ; manquent encore les installations techniques et le parachèvement. Il est toujours visé de mettre le site en service en 2027, même si de telles prévisions peuvent faire l'objet d'ajustements notamment au vu de l'envergure du projet sous rubrique.
- **27 - Cour de justice de l'Union européenne – 5^{ème} extension** : Ce projet est quasiment clôturé, et ceci dans le respect du budget accordé.

Échange de vues

Faisant référence au projet d'extension du site de *Warehouses Service Agency* (ci-après « WSA ») à Sanem, qui a fait l'objet d'une réunion de commission du 5 mai 2025, Monsieur le Député Marc Goergen (Piraten) s'interroge sur les implications de cette extension sur le Centre pénitentiaire d'Uerschterhaff surtout en matière de sécurisation.

En ce qui concerne le projet relatif au champ de tir au Bleesdall, l'orateur s'interroge sur la durée des travaux afférents au vu du fait que l'absence d'un champ de tir opérationnel dédié à l'usage par l'Armée luxembourgeoise implique que les utilisateurs potentiels devront se déplacer à l'étranger pour s'entraîner sur un autre champ de tir, ce qui engendre à son tour des efforts logistiques qu'il s'agit de minimiser.

Les représentants de l'ABP soulignent que les travaux relatifs à la WSA n'auront pas de répercussions sur l'exécution budgétaire du projet susvisé et notent que les deux projets sont réalisés en étroite concertation entre les parties prenantes. Qui plus est, le périmètre de sécurité du Centre pénitentiaire d'Uerschterhaff n'est pas impacté et le niveau de sécurisation des deux sites étant comparable, les responsables ne voient pas d'inconvénient dans ce voisinage.

En ce qui concerne la durée des travaux relatifs au champ de tir au Bleesdall, les orateurs notent que l'exécution de ce projet présuppose bon nombre d'autorisations et de mesures de compensation, mais que ces travaux s'avèrent inévitables afin de garantir la sécurité des utilisateurs du site.

II. Administration des ponts et chaussées

a) Projets sans une loi spéciale de financement

- **ID 1 - Plateforme multimodale Hoehenhof et voirie connexe** : rien à signaler.
- **ID 2 - Voie de délestage à Echternach** : rien à signaler.
- **ID 3 - Bâtiment P&R Cloche d'Or** : La bâtiment sous rubrique a été mis en service en 2023 ; quelques finitions ont encore dû être faites de sorte que ce projet dénotera un dépassement prévisionnel de 1 million d'euros.

- **ID 4 - Réaménagement de l'échangeur Senningerberg** : Le surcoût pour ce projet s'élève prévisionnellement à environ 9 millions d'euros au vu des travaux relatifs à la gare routière provisoire.
- **ID 5 - Mise à 2x2 voies de la N1 entre Senningerberg et aéroport** : Le budget pour ce projet a été légèrement adapté à la hausse en raison de l'augmentation des prix des matériaux. Le projet connaît un léger retard en raison d'une emprise qui reste à clarifier. Il est probable que la parcelle en question devra être déclarée d'utilité publique.
- **ID 6 - OA265 Réhabilitation/Reconstruction de l'OA sur CFL à Bettembourg (N13)** : Le pont central de ce projet a récemment été mis en service, d'autres travaux restent pourtant à faire. L'enveloppe budgétaire est dépassée d'environ 5 millions d'euros en raison de travaux imprévus au niveau des emplacements de stationnement, des alentours et des arrêts de bus attenants.
- **ID 7 - OA7001/7002 Pôle d'échange Frisange** : Les procédures de soumission sont en cours, il est prévu de les clore d'ici la fin de l'année.

b) Projets avec une loi spéciale de financement

- **ID 8 - Mise à 2x3 voies de l'autoroute A3 (A1072)** : rien à signaler.
- **ID 9 - Aménagement du boulevard Raiffeisen et du boulevard Kockelscheuer dans le cadre de la construction du réseau routier du Ban de Gasperich (A229, A254)** : rien à signaler.
- **ID 10 - Réaménagement de l'échangeur de Dudelange-Burange situé sur l'Autoroute A13 (A832)** : rien à signaler.
- **ID 11 - Construction du contournement de Hosingen (E421/N7) (A606)** : Faisant référence aux images reprises sur la fiche afférente², le représentant de l'APC souhaite illustrer l'origine des surcoûts liés à ce projet en ce que les parois rocheuses des voies creusées nécessitent des travaux de stabilisation non anticipés.
- **ID 12 - Mise en place d'un Centre de Contrôle du Trafic (CITA) (A195)** : rien à signaler.
- **ID 13 - Aménagement de la transversale de Clervaux (N18 - CR340 - N7) (A833)** : Le projet de loi portant rallonge budgétaire pour pallier le dépassement encouru par le présent projet est en cours de préparation. Le dépassement est dû à des travaux supplémentaires à effectuer en matière de protection contre les inondations.
- **ID 14 - Mise à 2x2 voies de la B7 entre les échangeurs de Schieren et Ettelbruck (A604)** : rien à signaler.
- **ID 15 - Aménagement du contournement routier de Bascharage (A830)** : Les premières procédures de soumission relatives à un passage à gibier ont été lancées ; ce passage fera office d'une mesure de compensation anticipée.
- **ID 16 - Réaménagement de l'échangeur de Pontpierre situé sur l'autoroute A4 (A676)** : Le dépassement budgétaire du présent projet étant connu, l'orateur tient à expliciter ses origines en évoquant la découverte d'un ruisseau et d'un pont impliquant

² Voir Annexe 3.

des travaux supplémentaires ; le projet de loi portant rallonge budgétaire est en cours de préparation.

- **ID 17 - Réalisation du Pôle d'échange multimodal de la Gare d'Ettelbruck (A265, A410)** : rien à signaler, à l'exception de l'excellente collaboration avec les autres intervenants sur ce projet.
- **ID 18 - Réalisation du pôle d'échange Howald et du réaménagement de la rue des Scillas (A837)** : Un dépassement d'environ 17 pour cent est anticipé en raison de la déviation d'un ruisseau coulant partiellement en dessous du réseau routier existant. S'y ajoutent des travaux relatifs à une piste cyclable. Le projet de loi portant rallonge budgétaire est en cours de préparation.
- **ID 19 - Réaménagement sécuritaire de l'échangeur de Helfenterbruck (A98)** : rien à signaler.
- **ID 20 - Aménagement du contournement routier de Junglinster (A50)** : rien à signaler.
- **ID 21 - Adaptation budgétaire du projet de construction d'une liaison routière avec la Sarre et autorisant la construction de l'échangeur de Hellange avec raccordement à l'autoroute A13 et à la route nationale N13 (A180)** : La construction du dernier bassin de rétention sera entamée l'année prochaine ; les soumissions seront closes d'ici la fin de l'année.
- **ID 22 - Mesures constructives préparatoires de la liaison Micheville (Phase 1) (A140)** : Ce projet est en cours de finalisation. Il est estimé que 3,7 pour cent du budget alloué ne seront pas utilisés.
- **ID 23 - Construction de la liaison Micheville entre la Route Nationale 31 et le projet routier afférent sur territoire français (Phase 2) (A133)** : Ce projet est en cours de finalisation. Ici encore, l'enveloppe budgétaire n'a pas pu être épuisée ; il est estimé que le projet sera clos en restant en deçà du budget et ce d'environ 9,5 pour cent.
- **ID 24 - Construction de la liaison Micheville entre la route N31 et l'autoroute A4 (Phase 3) (A119)** : L'envergure du présent projet sera légèrement augmentée en ajoutant la construction d'une passerelle cyclable au niveau du rond-point « Raemerich ».
- **ID 25 - Réalisation de la phase 1 de la route Nouvelle N3 entre la Gare Centrale et le Pôle d'échange Bonnevoie (A182)** : Le projet sous rubrique présente un dépassement budgétaire en raison d'une hausse des prix généralisée, de travaux liés à l'élimination de terres polluées et d'un réaménagement non initialement prévu des voies cyclables aux alentours du pont « Buchler » ; l'opportunité d'effectuer des travaux analogues près du rond-point Gluck est également étudiée. Le projet de loi portant rallonge budgétaire est en cours de préparation.
- **ID 26 - Aménagement de la liaison cyclable directe entre Esch-sur-Alzette et Belval (PC8 – OA1498 / OA1499) (A684)** : rien à signaler.
- **ID 27 - Réalisation du pont provisoire et des accès au chantier dans le cadre de la réhabilitation du pont Adolphe (A132)** : rien à signaler.
- **ID 28 - Réhabilitation du Pont Adolphe à Luxembourg (A288)** : rien à signaler.

- **ID 29 - Construction d'une route reliant Luxembourg à Ettelbruck (Route du Nord) (A60, A140, A119)** : Les travaux relatifs aux dernières mesures de compensation seront commencés sous peu et dureront environ 2 ans.
- **ID 30 - Sécurisation de la N7 entre Fridhaff et Weiswampach (A605)** : rien à signaler.

c) Budget en capital

- **ID 31 - Mise en conformité de l'assainissement de l'Aéroport (A214)** : Les travaux au niveau du réservoir S8 sont en cours. Le projet ne connaît aucun dépassement budgétaire pour l'instant. Une augmentation mineure du budget se dessine à l'horizon d'une des procédures de soumission.
- **ID 32 - Revalorisation du site de Höhenhof (A105)** : rien à signaler.
- **ID 33 - Financement des travaux nécessaires à l'extension et à la modernisation de la station d'épuration Uebersyren (A853)** : rien à signaler.

d) Fonds d'investissements publics sanitaires et sociaux

- **ID 34 - Réhabilitation des installations hydroélectriques de Rosport et la mise en conformité de la continuité de la Sûre à Rosport (A109)** : Les coûts se rapprochent du budget voté, mais resteront probablement en dessous de ce dernier.
- **ID 35 - Mesures de confortement du barrage du lac de la Haute-Sûre (OA1158/OA1159/OA1455/OA1166) (A251)** : Des premiers travaux relatifs à la canalisation commenceront probablement d'ici la fin de l'année.

Échange de vues

Monsieur le Député Marc Goergen s'interroge sur les répercussions du changement de programme de construction du contournement de Bascharage sur le réseau ferroviaire en ce que la mise en service dudit « *bypass* » de Niederkorn pourrait contribuer au désengorgement des voies ferrées attenantes.

Se référant à une question parlementaire connexe dont il est l'auteur³, l'orateur fait part de son incompréhension face au fait que la participation à des marchés publics d'un soumissionnaire bénéficiant directement de l'achèvement de ce marché est admise ; l'orateur cite l'exemple du projet relatif à l'échangeur de Pontpierre.

Monsieur le Directeur de l'APC note que le « *bypass* » de Niederkorn fait partie intégrante du Plan national de mobilité 2035⁴ et qu'a priori les projets environnants des CFL ne sont pas impactés.

En ce qui concerne le grief formulé par Monsieur le Député Marc Goergen, l'orateur se réfère aux procédures applicables en matière de marchés publics qui ne permettent pas d'exclure un soumissionnaire d'office pour cause d'intérêts propres indirects dans le marché en cause.

Concernant les projets touchant au Howald et ses alentours, Monsieur le Député Marc Lies (CSV) fait état de réclamations lui parvenues au sujet du manque d'isolation sonore au niveau de certains chantiers. En outre, l'orateur s'interroge sur l'avancement des projets

³ Arrêt de tram à Wickrange, « Question parlementaire n°2328 », 15 mai 2025.

⁴ Ministère de la Mobilité et des Travaux publics, « Plan national de mobilité 2035 », 22 avril 2022, accessible sur : <https://transports.public.lu/fr/publications/strategie/pnm-2035-brochure/pnm-2035-brochure-fr.html>

d'infrastructure dans et autour des quartiers Bonnevoie, Howald et Gasperich ainsi que de l'installation d'un pont reliant le plateau du Howald au parc inauguré à Gasperich.

Monsieur le Directeur de l'APC s'informerait auprès de ses services quant à l'isolation sonore de certains chantiers ; quant aux autres projets susmentionnés, l'orateur note que ces derniers avancent et que les études relatives à la construction du prédit pont sont en cours.

Monsieur le Président de la Commission de l'Exécution budgétaire Franz Fayot (LSAP) souhaite mettre en exergue l'opportunité d'une désignation colorée des pistes cyclables à l'instar de ce qui a été mis en place au niveau de la piste cyclable 8 reliant le quartier Belval au reste de la ville d'Esch-sur-Alzette.

Monsieur le Député Meris Sehovic (déi gréng) et Madame la Présidente de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics Corinne Cahen (DP) abondent dans le sens de Monsieur le Président de la Commission de l'Exécution budgétaire Franz Fayot.

Madame la Ministre de la Mobilité et des Travaux publics rejoint la position des orateurs précédents et note que ces réflexions seront intégrées dans la conception des prochains projets.

Monsieur le Directeur de l'APC fournit quelques détails quant au revêtement du sol propice ainsi qu'à son entretien et son impact budgétaire ; l'APC tâchera de faire proliférer les voies cyclables dotées d'un revêtement du sol coloré.

Monsieur le Député Gusty Graas (DP) tient à ajouter que les passages piétons colorés devraient également être envisagés puisque cela contribue à leur visibilité et présente un aspect esthétique. Ensuite, l'orateur se félicite des travaux accomplis relatifs au pont traversant les rails de la gare de Bettembourg et signale que des discussions persistent en ce qui concerne le réaménagement du rond-point attenant.

En ce qui concerne l'élargissement de l'autoroute A3, l'orateur s'interroge sur la pertinence des différentes limitations de vitesse appliquées en dépit de l'absence de chantier.

Monsieur le Directeur de l'APC note que les limitations de vitesse sur l'autoroute A3 ont été mises en place intentionnellement de cette façon afin d'éviter des divergences entre les vitesses avec lesquelles les véhicules circulent sur les différentes voies. Aux heures de pointe, il se pourrait que la voie dédiée au covoiturage permette de rouler à une vitesse nettement plus élevée que celle pratiquée par les conducteurs ayant emprunté les autres voies ; une divergence entre ces vitesses risque de multiplier les accidents et l'envergure de ces derniers.

Il en est ainsi que la limitation de vitesse actuelle à 90 kilomètres par heure sera maintenue dans une première phase, l'opportunité d'une augmentation à 110 kilomètres par heure sera pourtant étudiée. S'y ajoute qu'à l'heure actuelle, les différentes limitations de vitesse sur le tronçon visé sont affichées par des panneaux physiques et dès lors statiques, tandis qu'il est prévu que, dans un futur proche, des panneaux digitaux seront mis en place permettant ainsi une régulation dynamique des vitesses.

De 11:00 à 11:30 - Uniquement pour les membres de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics

2. 8412 **Projet de loi portant modification de la loi modifiée du 21 décembre 2007 portant création de l'Administration de la navigation aérienne**

Après une brève présentation du projet de rapport, ce dernier est adopté à l'unanimité des membres présents de la commission parlementaire.

La commission parlementaire décide ensuite de proposer à la Conférence des Présidents le modèle de base comme temps de parole.

3. 8448 Projet de loi relatif à la construction du nouveau Tramsschapp Cloche d'Or et son raccordement au réseau existant

D'emblée, la Présidente de la commission parlementaire, Madame Corinne Cahen, est désignée rapporteur du projet de loi.

Madame la Ministre procède ensuite à la présentation du projet de loi. L'oratrice souligne que la construction du nouveau Tramsschapp constitue un élément central et essentiel du Plan national de mobilité (ci-après « PNM ») 2035. Il s'inscrira également dans le cadre du PNM 2040, dont les travaux préparatoires ont d'ores et déjà commencé. Elle rappelle que la dernière extension du tram a été inaugurée récemment au Findel. Actuellement, environ 3 700 personnes empruntent quotidiennement le trajet vers le Findel. Environ la moitié de ces usagers se rend effectivement à l'aéroport, tandis que l'autre moitié y travaille ou dans les environs, ce qui confirme le succès du tram.

En moyenne, on comptabilise quelque 122 000 usagers par jour sur l'ensemble du réseau de tramway. Le présent projet de loi est donc essentiel pour l'extension future du réseau afin que les futures lignes puissent être mises en service le moment venu. La commission est informée qu'il faudra également acquérir du nouveau matériel roulant et qu'un projet de loi afférent sera déposé l'année prochaine.

Le coût de ce projet est substantiel, certes, mais il s'avère néanmoins nécessaire puisque l'extension du réseau repose en grande partie sur cette infrastructure. Le budget total s'élève à 152,4 millions d'euros, dont 131,3 millions sont à charge de l'État et 21,1 millions sont à charge de la Ville de Luxembourg.

Concernant l'avis du Conseil d'État, Madame la Ministre informe que l'avis ne comporte pas de remarques majeures quant au fond. Cela dit, le Conseil d'État recommande de baser le calcul sur l'indice des prix de la construction d'octobre 2024, et non sur celui d'octobre 2023. Madame la Ministre suggère de suivre cette recommandation.

Dans ce contexte, il est précisé que l'indice d'avril 2025 n'est pas encore publié et que l'actualisation du coût sera probablement intégrée via amendement.

La commission est encore informée par Madame la Ministre que l'actuel dépôt peut accueillir 33 rames courtes. Il y est également procédé au nettoyage et à la maintenance des véhicules. Le nouveau dépôt pourra héberger 41 rames longues et accueillera aussi le futur siège de LUXTRAM. Le stockage, l'entretien et le nettoyage y seront également assurés.

Il s'agit de planifier à long terme, le dépôt actuel étant devenu trop exigü. Avec le développement du réseau, des effectifs supplémentaires et davantage de compétences seront nécessaires. Des estimations laissent présager que le nouveau dépôt permettra d'y employer entre 500 et 600 personnes.

Il est essentiel d'anticiper les besoins futurs si l'on veut poursuivre le développement du tramway. Le Gouvernement reste fermement engagé en faveur de l'extension du tram. La durabilité est également une priorité. 80% du nouveau dépôt seront construits en bois. Le

bâtiment est conçu de manière flexible, permettant une adaptation des cloisons en fonction des besoins futurs. Des installations photovoltaïques seront intégrées sur le toit, couvrant une surface de 8 500 m². Ce poste est déjà inclus dans le budget global. Le bureau d'architecture luxembourgeois ayant remporté le concours est Beiler François Fritsch.

Il est ensuite procédé à une présentation PowerPoint par le Directeur général de LUXTRAM, pour le détail de laquelle il y a lieu de se référer au document annexé.

Il est précisé que le PNM 2035 demeure toujours la base de la planification actuelle. Ce plan se reflète également dans le Plan de mobilité de la Ville de Luxembourg et, en ce qui concerne notamment la liaison rapide en direction d'Esch, il fait aussi partie intégrante du Plan local de mobilité de la Ville d'Esch.

Il sera procédé à une extension significative du réseau. Actuellement, uniquement la ligne 1 est exploitée, qui s'étend sur 16 kilomètres. L'objectif est de porter cette longueur à environ 50 kilomètres dans les dix prochaines années.

Par ailleurs, l'acquisition de rames plus longues que celles actuellement en circulation est également prévue. Les rames actuelles mesurent 46 mètres ; les nouvelles atteindront 54 mètres, ce qui permettra d'augmenter la capacité de transport des passagers. Les 33 rames déjà mentionnées sont prévues pour l'exploitation de la ligne 1 ainsi qu'une partie du tronçon K2. À plus long terme, il sera évidemment nécessaire d'augmenter les effectifs, tant au niveau des conducteurs que du personnel de maintenance et administratif. D'où la nécessité de construire un nouveau centre de remisage. Ce nouveau centre est envisagé à l'emplacement marqué par le point rose sur la diapositive, à proximité immédiate du Stade de Luxembourg et du parking relais existant, qui accueille actuellement le terminus de la ligne 1. Il s'agit d'un emplacement stratégique, qui permettra de relier efficacement le réseau urbain de la Ville de Luxembourg au tram rapide vers Esch. Ce site offrira également davantage de flexibilité pour réagir aux perturbations du réseau, en facilitant l'injection de rames depuis les deux extrémités. Concernant les chiffres : il s'agira de 41 rames au total, réparties entre 17 rames urbaines et 24 rames rapides.

Concernant l'état d'avancement du projet, il est précisé que les études APS (Avant-projet sommaire) et APD (Avant-projet détaillé) sont finalisées. Il est envisagé de débiter les travaux dès que possible, idéalement d'ici la fin de cette année, ou au plus tard au début de l'année prochaine, en commençant par les travaux de terrassement et la construction du mur de soutènement.

La mise en service se fera en deux phases : une première à partir du second semestre 2029, et la mise en service définitive au cours de l'année 2030. La première phase anticipée vise à permettre l'exploitation partielle avec les nouvelles rames, ainsi qu'à procéder aux essais de réception et à la formation du personnel.

Il est précisé que le bâtiment administratif comprendra non seulement des bureaux, mais également des vestiaires, des cantines et d'autres infrastructures pour l'ensemble du personnel, y compris les conducteurs. L'administration sera répartie entre le site actuel de Kirchberg et le nouveau site à la Cloche d'Or.

Il est rappelé que la structure porteuse du bâtiment sera principalement en bois, un choix qui s'inscrit pleinement dans l'engagement en faveur de la durabilité. L'intérieur du nouveau centre s'inspire fortement du Centre de remisage et de maintenance (ci-après « CRM ») existant, tout en intégrant des améliorations issues de l'expérience sur le terrain. Concernant l'abri pour les rames, celui-ci bénéficiera également de parois translucides. En revanche, la toiture ne sera pas translucide car elle sera en grande partie recouverte de panneaux photovoltaïques – 8 500 m².

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

Monsieur Marc Goergen relève que lors de la présentation précédente deux types de tramways différents ont été mentionnés : le modèle « rapide » et le modèle « urbain ». Il rappelle qu'il y a six mois, voire un an, il avait précisément posé une question à ce sujet, et il lui avait alors été affirmé que le matériel roulant resterait uniformisé et qu'il n'y aurait pas de distinction entre un tram rapide et un tram urbain. Or, aujourd'hui, cette différenciation réapparaît dans la présentation – comme c'était d'ailleurs le cas à l'origine du projet, lorsqu'on évoquait une liaison rapide vers le sud avec un matériel distinct de celui circulant en ville. Est-ce que cela signifie qu'il y a eu un changement dans la planification ou dans les orientations techniques du projet ?

Ensuite, l'orateur relève que la nécessité de deux dépôts a été évoquée, ce qui lui semble cohérent. Mais, en ce qui concerne la planification à long terme, notamment pour la liaison rapide vers le sud, il se demande si cela implique qu'il faudra envisager la construction d'un troisième centre de remisage à Belval. Ou bien est-il prévu que le nouveau centre à la Cloche d'Or pourra également desservir cette extension sud du réseau, en cas de besoin. Car, autrement, on risque de se retrouver avec les mêmes contraintes logistiques qu'aujourd'hui, à savoir qu'une rame ne peut plus assurer un service complet jusqu'au terminus depuis Kirchberg, faute de capacité suffisante.

Concernant l'intégration de panneaux solaires, Monsieur Marc Goergen souhaite savoir si l'énergie produite par ces installations photovoltaïques suffira à alimenter l'ensemble du réseau de tramway de manière autonome, ou faudra-t-il, à l'avenir, prévoir des installations solaires supplémentaires sur d'autres infrastructures du réseau.

Finalement, il souhaite savoir s'il est prévu d'installer des batteries de stockage d'énergie sur le site, afin de conserver l'électricité produite durant les périodes d'ensoleillement et de l'utiliser lorsqu'il n'y a pas de soleil, afin de garantir une autonomie énergétique durable.

En ce qui concerne la question du tram rapide, le Directeur général de LUXTRAM précise qu'il s'agit bel et bien du même matériel roulant. Toutefois, dans le cadre de la planification, 24 rames sont spécifiquement prévues pour assurer l'exploitation des lignes dites « rapides » en direction d'Esch-sur-Alzette. Ces rames sont entièrement financées par l'État, ce qui explique la distinction faite dans cette présentation entre les rames affectées au réseau urbain et celles dédiées au tronçon rapide.

D'un point de vue physique et visuel, il n'y aura aucune différence entre ces tramways. Ils seront certifiés selon les mêmes normes et auront tous une longueur de 54 mètres. Il est fondamental, en tant qu'opérateur, de limiter au maximum les différences techniques afin de garantir une interopérabilité totale. Ainsi, une rame affectée aujourd'hui à la ligne rapide vers Esch pourra demain circuler sur la route d'Arlon et, après-demain, desservir Hollerich. Cette flexibilité est essentielle pour garantir la résilience du réseau.

Concernant la capacité photovoltaïque, il est précisé que les installations prévues ne permettront en aucun cas de couvrir l'ensemble des besoins énergétiques du réseau. À titre indicatif, avec les surfaces photovoltaïques installées sur le site actuel, on peut - sous réserve de vérification - couvrir environ vingt jours de consommation annuelle. On reste par conséquent très en deçà des besoins globaux. Les rendements actuels du photovoltaïque ne permettent pas d'aller au-delà, du moins à ce jour. Si les performances devaient progresser à l'avenir, on serait ouvert à une adaptation du système.

En ce qui concerne le stockage par batteries, rien n'est actuellement prévu. En effet, la consommation énergétique du réseau est quasi constante et excède en permanence la

production photovoltaïque disponible. Il n'y a donc pas de surplus à stocker, ce qui rend l'investissement dans des batteries pour le moment inutile dans la configuration actuelle.

Enfin, s'agissant de la capacité des deux CRM, ceux-ci ont été dimensionnés de manière à pouvoir assurer l'exploitation complète du réseau tel que prévu dans le PNM 2035. Si des évolutions majeures devaient intervenir d'ici 2040 - qu'il s'agisse d'un raccourcissement des intervalles, de lignes supplémentaires ou d'autres ajustements - il faudrait alors réévaluer les besoins. Mais sur la base actuelle, ces deux centres sont suffisants.

Monsieur Meris Sehovic estime qu'il s'agit d'un projet particulièrement important pour l'ensemble du réseau et encore davantage du point de vue de la Ville d'Esch-sur-Alzette.

Concernant le projet de loi de financement relatif à l'extension vers le CHL, il souhaite savoir s'il y a des nouveautés concernant les études en cours, notamment en ce qui concerne le tronçon de 550 mètres qui doit être réalisé en souterrain. Il souhaite savoir si le tronçon sera maintenu et si le calendrier initial est toujours d'actualité. Est-ce que le projet de loi de financement sera effectivement déposé avant la fin de cette année ?

Madame la Ministre explique que, concernant les études, elle ne saurait communiquer davantage d'informations pour le moment. En tout cas, comme cela a déjà été annoncé, on a bien l'intention de déposer ce projet de loi avant la fin de cette année. C'est une priorité claire.

La représentante du Ministère précise que le dossier est encore dans la procédure européenne, telle qu'imposée par la loi. La phase de procédure publique devrait être achevée à l'automne, ce qui permettrait de soumettre le projet au Conseil de gouvernement aux alentours d'octobre ou novembre, en vue de préparer le dépôt du projet de loi avant la fin de l'année.

En ce qui concerne le projet du tram en direction d'Esch, Monsieur Marc Lies souhaite savoir si l'on dispose déjà d'une perspective approximative pour le début des travaux, voire pour l'achèvement. Pour ce qui est de la ligne vers Leudelange, il souhaite également recevoir une perspective indicative voire un calendrier approximatif.

Madame la Ministre répond que, concernant la route de Thionville, il s'agit effectivement d'un projet sur lequel on travaille activement et où de nombreuses discussions sont menées. Le dépôt du projet de loi relatif à cette extension est prévu pour l'année prochaine. S'agissant du tram rapide en direction de Leudelange, le dépôt du projet de loi est prévu pour le début de l'année prochaine. Pour l'étape suivante, en direction de Foetz, le dépôt d'un projet de loi est prévu vers la mi 2026. En ce qui concerne Belval, le dépôt est plutôt envisagé pour la mi 2029, avec un démarrage des travaux en 2031. Elle souligne qu'il s'agit en l'occurrence d'estimations, mais qu'il est important de maintenir une ambition forte.

Dans un second temps, la commission procède à l'examen des articles à la lumière de l'avis du Conseil d'État du 25 mars 2025 :

Intitulé

Le Conseil d'État constate que l'ensemble des termes « Tramsschapp Cloche d'Or » ne constituent pas une dénomination officielle et suggère de préciser que la loi en projet porte sur la construction du « centre de remisage et de maintenance du tramway au quartier de la Cloche d'Or ». Cette observation vaut également pour l'article 1^{er} du projet de loi.

La commission parlementaire décide de faire droit à la remarque du Conseil d'État.

Article 1^{er}

L'article 1^{er} arrête le principe de l'autorisation gouvernementale de procéder à la mise en œuvre du projet de loi. La partie des travaux concernée par la présente loi, à savoir la construction du nouveau Centre de remisage et de maintenance Tramsschapp Cloche d'Or et son raccordement au réseau existant, est avancée jusqu'au stade de l'avant-projet détaillé.

Ni la commission parlementaire ni le Conseil d'État n'ont des remarques quant au fond.

Article 2

L'article 2 détermine l'enveloppe budgétaire servant au financement du projet, rattachée à l'indice semestriel des prix de la construction valable en octobre 2023 (valeur 1 140,51). Il comporte en outre la clause usuelle d'adaptation des coûts à l'évolution de cet indice. Cet article renvoie à la société LUXTRAM S.A., en charge de la conception, de la réalisation et de l'exploitation du tramway et dont l'État est actionnaire principal depuis sa création en octobre 2014.

Dans son avis du 25 mars 2025, le Conseil d'État constate, quant au calcul du montant prévu par le projet de loi sous rubrique, qu'il convient de mentionner qu'il est basé sur l'indice semestriel des prix de la construction d'octobre 2023. Or, au moment de la saisine du Conseil d'État, l'indice semestriel des prix de la construction d'avril 2024 était déjà publié. Par conséquent, le Conseil d'État préconise l'utilisation du dernier indice disponible.

Afin de tenir compte de la remarque du Conseil d'État, la commission parlementaire propose de remplacer l'indice semestriel des prix de la construction d'octobre 2023 par celui d'avril 2024ⁱ. Par conséquent, il convient d'adapter également le montant des dépenses prévues.

La commission propose de modifier l'article 2 du projet de loi comme suit :

« **Art. 2.** Les dépenses occasionnées ne peuvent pas dépasser le montant de ~~131 300 000~~ **132 400 000** euros ~~sans préjudice des hausses légales~~. Ce montant s'entend hors TVA et correspond à la valeur ~~1 140,51~~ **1 149,68** de l'indice semestriel des prix de la construction d'~~octobre 2023~~ avril 2024. Déduction faite des dépenses déjà engagées par LUXTRAM S.A., maître d'ouvrage du projet et désigné comme l'entité adjudicatrice, ce montant est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix de la construction précité. »

Article 3

L'article 3 précise que les crédits budgétaires en question seront inscrits à la charge du Ministère de la mobilité et des travaux publics.

Ni la commission parlementaire ni le Conseil d'État n'ont des remarques quant au fond.

Article 4

L'article 4 déclare d'utilité publique les travaux relatifs à la construction du nouveau Centre de remisage et de maintenance Tramsschapp Cloche d'Or et son raccordement au réseau existant.

Ni la commission parlementaire ni le Conseil d'État n'ont des remarques quant au fond.

Il est retenu qu'une lettre d'amendement est à préparer dans les meilleurs délais en vue de son envoi à la Haute Corporation.

4. Divers

Aucun point divers n'est soulevé.

*

Procès-verbal approuvé et certifié exact

- Annexes :
- Diaporama sur l'État d'avancement des grands projets d'infrastructure de l'Administration des bâtiments publics
 - État d'avancement des grands projets d'infrastructure de l'Administration des bâtiments publics
 - Diaporama sur le suivi et reporting financier des grands projets d'infrastructure de l'Administration des ponts et chaussées
 - Présentation PowerPoint 8448

ⁱ Lors de la relecture du texte coordonné modifié du projet de loi sous rubrique, il est apparu qu'une erreur de frappe s'est glissée dans la version coordonnée de la lettre d'amendement transmise à la Haute Corporation en date du 8 mai 2025.

À l'article 2, il y a lieu de remplacer la mention « avril 2024 » par « octobre 2024 ».

En conséquence, l'article 2 aurait désormais la teneur suivante :

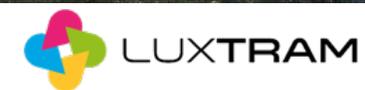
« **Art. 2.** Les dépenses occasionnées ne peuvent pas dépasser le montant de ~~131 300 000~~ **132 400 000** euros ~~sans préjudice des hausses légales~~. Ce montant s'entend hors TVA et correspond à la valeur ~~1140,51~~ **1 149,68** de l'indice semestriel des prix de la construction d'octobre ~~2023~~ **2024**. Déduction faite des dépenses déjà engagées par LUXTRAM S.A., maître d'ouvrage du projet et désigné comme l'entité adjudicatrice, ce montant est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix de la construction précité. »

Une lettre dans ce sens est parvenue au Conseil d'État en date du 13 mai 2025.



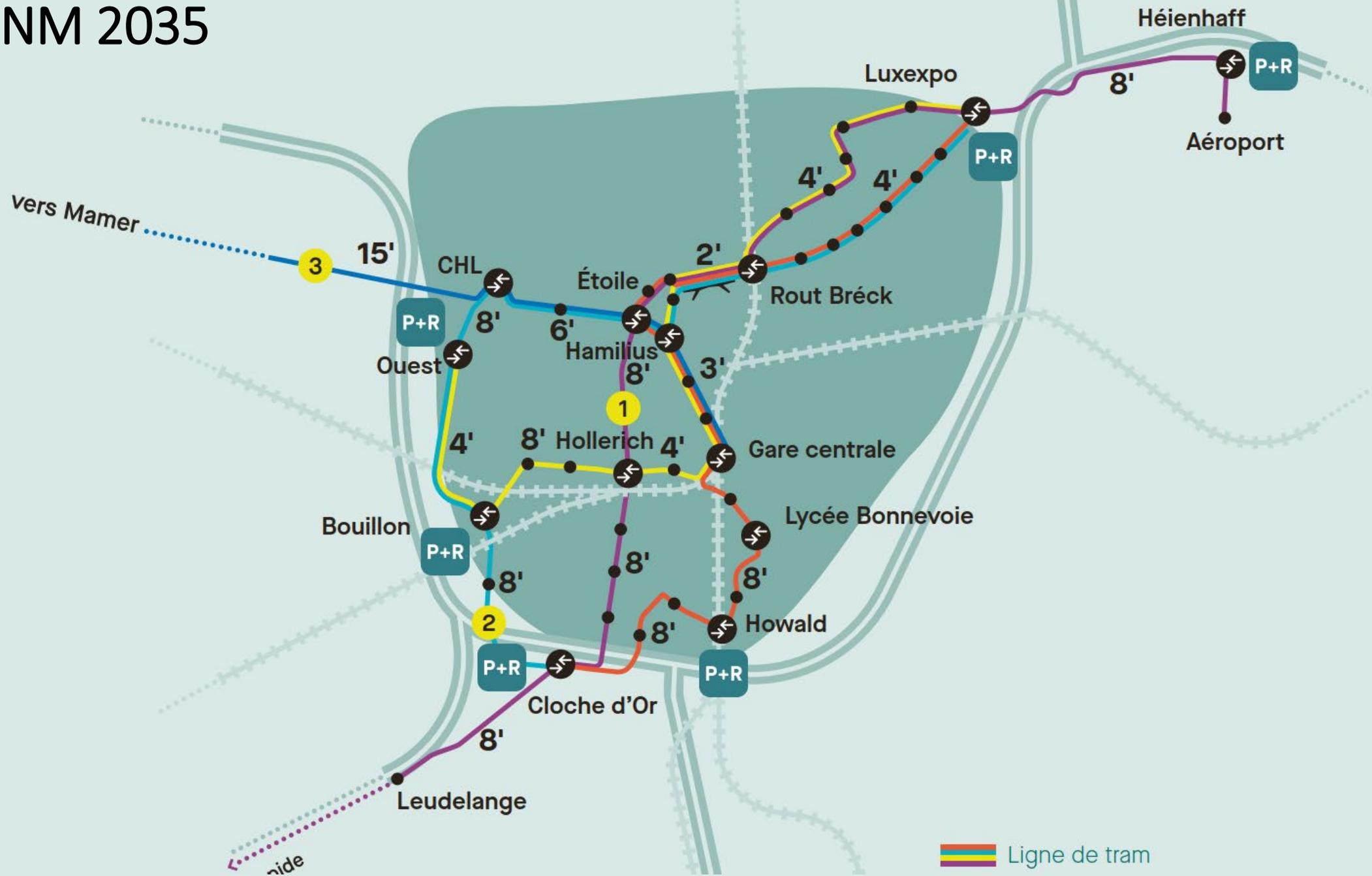
Présentation projet de loi de financement

Tramsschapp Cloche d'Or et son raccordement au réseau existant



Chambre des Députés
08 Mai 2025

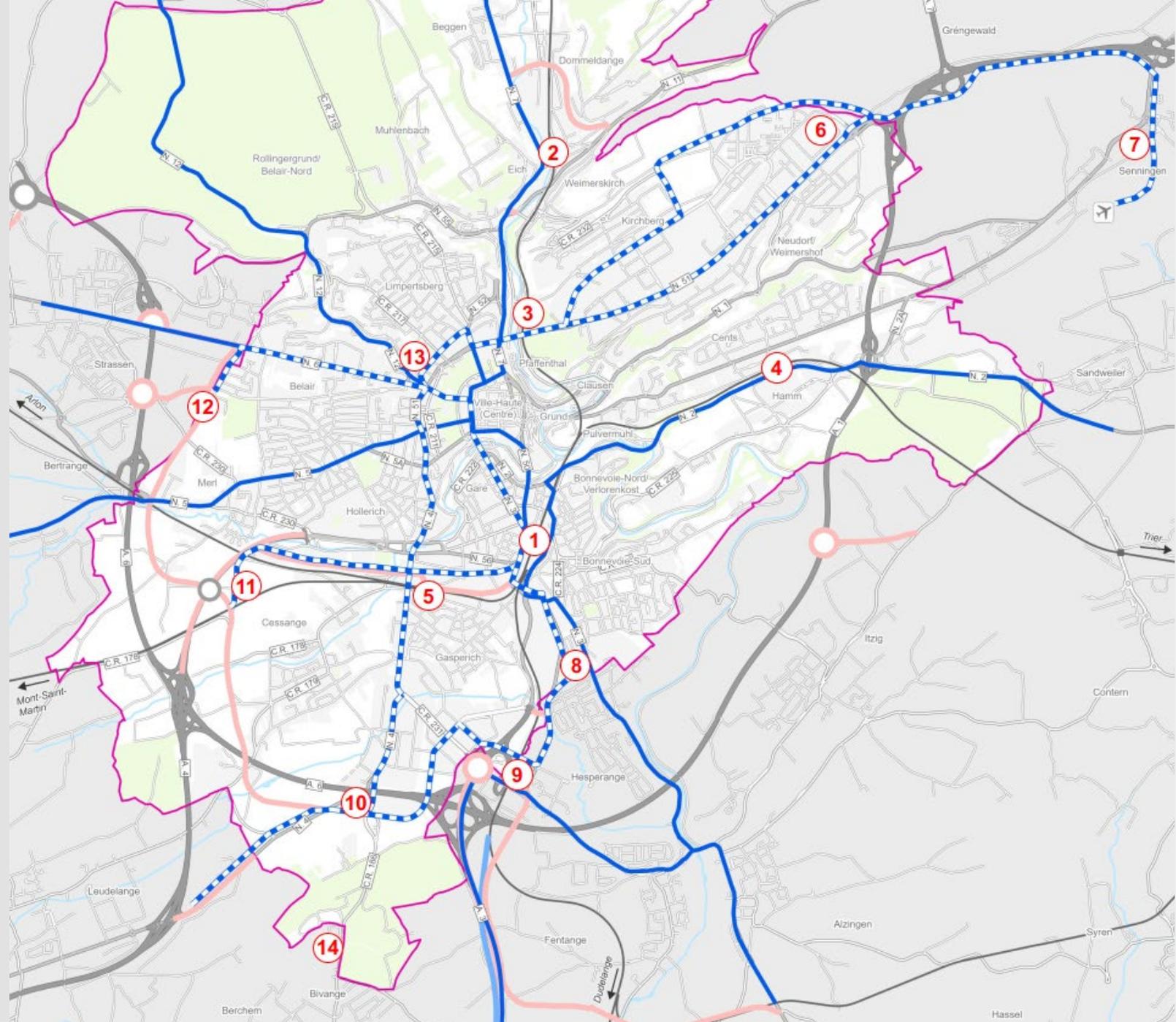
PNM 2035



Ligne de tram

Plan de Mobilité

Ville de Luxembourg





**Un nouveau
centre de
remisage ...**

Priorités Réseau Tramway

Ligne 1 

Cloche d'Or -
Aéroport/Findel

Extensions

Kirchberg 

Hollerich 

Rte d'Esch 

Rte d'Arlon 

Tram rapide 

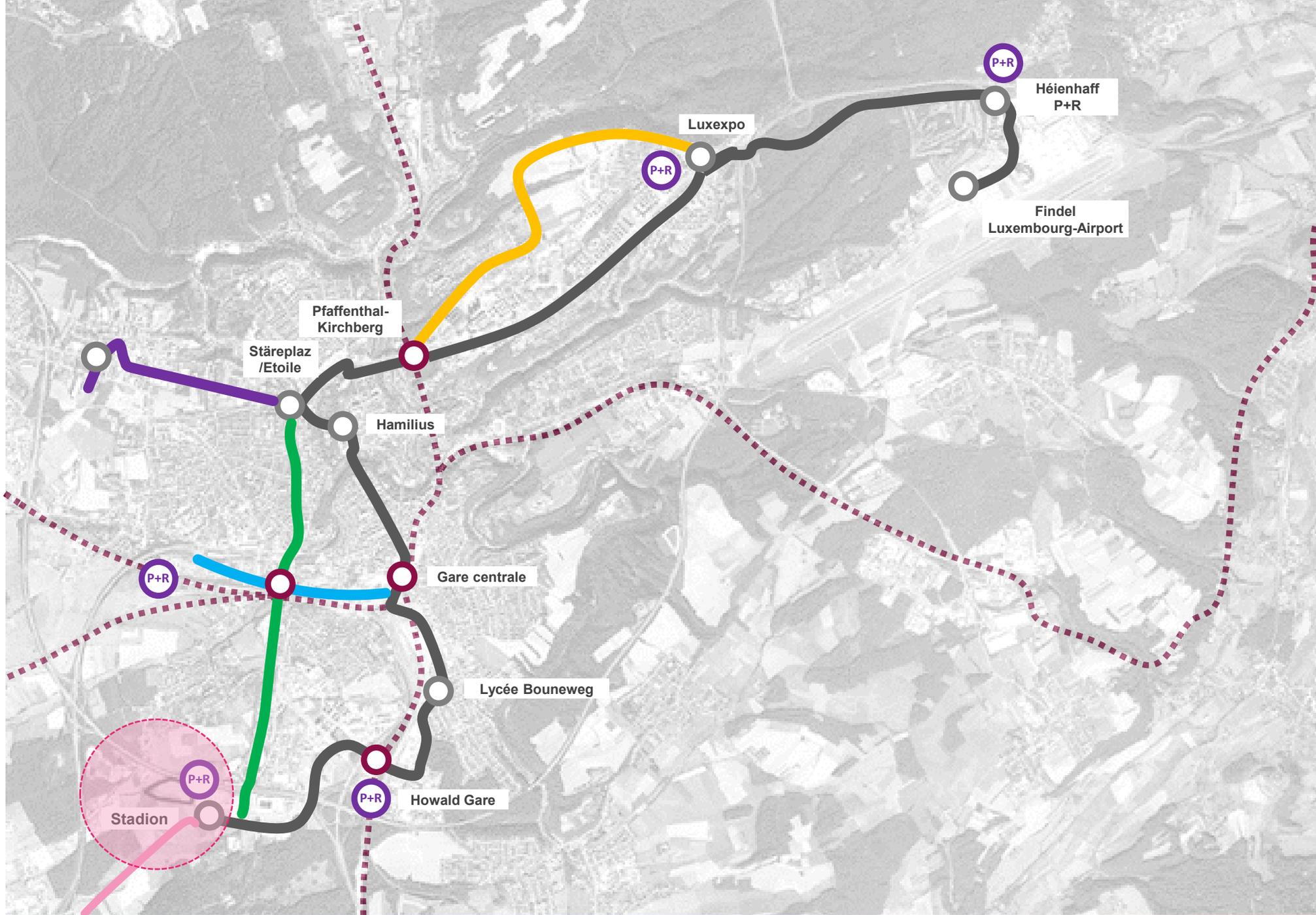
Tramsschapp
Cloche d'Or 

 Station Tram
Pôle d'échange

 P+R

Lignes CFL 

 Gare CFL /Luxtram



Tramsschapp Cloche d'Or

Tram urbain
Tram rapide

Capacité

24 rames tram rapide
16 rames urbaines

Envergure travaux

Bâtiment administratif : 3 000 m²
Remisage: 12 000 m²
Atelier: 10 000 m²

Etudes

En cours:
Projet
de loi de
financement

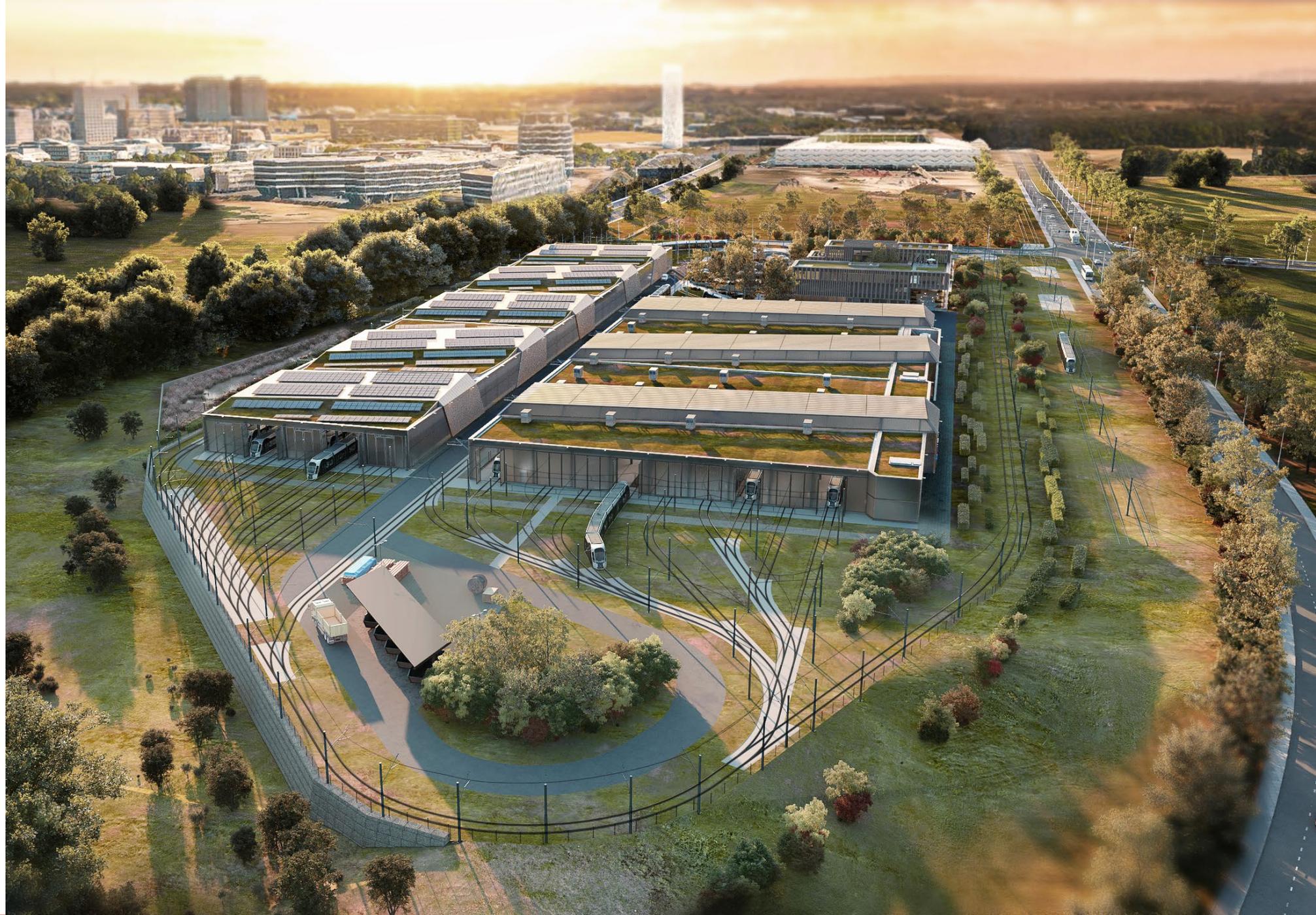


Démarrage travaux
2025/2026



Mise en service

2029/2030



Tramsschapp Cloche d'or



Atelier et bâtiment administratif du Tramsschapp Cloche d'or



Atelier et Remisage du Tramsschapp Cloche d'or



Atelier du Tramsschapp Cloche d'or



Remisage du Tramsschapp Cloche d'or



Tramsschapp Cloche d'Or

Etudes et contrôles, travaux et investigations préalables

14 000 000 € HTVA

Travaux, surveillances, fournitures et prestations accessoires

130 900 000 € HTVA

Divers et imprévus: environ 6 %

8 700 000 € HTVA

Total (Valeur octobre 2024)

153 600 000 € HTVA

Part Etat

132 400 000 € HTVA

Part Ville de Luxembourg

21 200 000 € HTVA



MERCI

GARE CENTRALE



CAF

DIRECTION NOUVELLES LIGNES

Suivi et reporting financier des grands projets d'infrastructure de l'Administration des ponts et chaussées

Présentation lors de la séance de la Commission de l'exécution budgétaire et de la
Commission de la Mobilité et des Travaux publics de la Chambre des députés

Suivi et reporting financier des grands projets d'infrastructure de l'Administration des ponts et chaussées

Projets sans loi de financement

Présentation lors de la séance de la commission de l'exécution budgétaire et de la
Commission de la Mobilité et des Travaux publics de la Chambre des députés

Administration des Ponts et Chaussées - Projets sans loi de financement

Données au 11/04/2025

Nombre de projets	Montant engagé	Montant liquidé	Budget restant	Coût prévisionnel
7	160 Mio €	103 Mio €	96 Mio €	260 Mio €



ID	Libellé projet	Phase	Coût prévisionnel dernier reporting	Montant engagé	Montant liquidé	Budget restant	Coût prévisionnel actuel	Variation prévisionnelle par rapport au dernier reporting (%)	Variation prévisionnelle par rapport au dernier reporting (Montant)	Commentaire
----	----------------	-------	-------------------------------------	----------------	-----------------	----------------	--------------------------	---	---	-------------

Fonds des routes										
1	Plateforme multimodale Hoehenhof et voirie connexe	Chantier en cours	30 000 000	14 917 854	13 960 164	15 082 146	30 000 000	-	-	Plateforme liaison entre P10 et Fuel Farm : lot 1 "travaux préparatoires" et lot 2 "infrastructure routière" décomptés. Lot 2bis en attente de travaux externes sur le nouveau oléoduc.
2	Voie de délestage à Echternach (N10/E29/N11)	Chantier en cours	39 500 000	13 818 169	7 741 154	25 681 831	39 500 000	-	-	Le chantier sur la route de liaison Morgenstern est en cours jusque mi 2026. Les études APD des 2 autres phases Knepperkräuzung et Voie Charly sont en cours. Problèmes d'emprises qui risquent de retarder le restant du projet.
3	Bâtiment P&R Cloche d'Or	Chantier en cours	40 500 000	41 303 063	38 487 097	196 937	41 500 000	2.5%	1 000 000	Mise en service du parking couvert en octobre 2023. Finitions actuellement en cours. Réception définitive pas encore prononcée avec VDL. Décomptes à établir avec les entreprises.
4	Réaménagement de l'échangeur Senningerberg (A1)	Chantier en cours	32 500 000	20 861 798	15 098 405	21 138 202	42 000 000	29.2%	9 500 000	Nouvelle bretelle Y en service depuis octobre 2024. Adaptation du budget aux prix actuels et au développement du projet. Prochain chantier à débiter fin 2025; dédoublement de l'ouvrage sur autoroute pour élargir la N1 à 2x2 voies.
5	Mise à 2*2 voies de la N1 entre Senningerberg et aéroport	Chantier en cours	33 000 000	12 455 837	4 381 133	20 544 163	33 000 000	-	-	Ripage de la tranchée couverte en-dessous de la N1 (OA1156) début 2024 et mise à disposition à Luxtram. Prochains dossiers de soumission en préparation pour élargissement rond-point et 2x2 voies de la N1. Risque emprise et de retard travaux N1.
6	OA265 Réhabilitation/ Reconstruction de l'OA sur CFL à Bettembourg (N13)	Chantier en cours	27 350 000	25 547 189	23 126 447	7 002 811	32 550 000	19.0%	5 200 000	Ouverture de l'OA au printemps 2025, finalisation du chantier pour fin 2025. Le budget a été augmenté à cause d'ajoutes non-prévues initialement (phasage, arrêts bus, parking, alentours, ...).
7	OA7001/7002 Pôle d'échange Frisange	Chantier en cours	37 000 000	30 771 592	391 053	6 228 408	37 000 000	-	-	Lot 1: gare routière, travaux en cours depuis janvier 2025 (jusque printemps 2026). Lot 2: bâtiments P&R: dossier d'appel d'offres - design & build - ouverture de l'appel à candidature a eu lieu en novembre 2024. Appel d'offres en cours.

Données au 11/04/2025



Dernier Coût prévisionnel	Montant engagé	Montant liquidé	Budget restant	Coût prévisionnel	Variation prévisionnelle par rapport au budget
30.0 Mio €	14.9 Mio €	14.0 Mio €	15.1 Mio €	30.0 Mio €	-

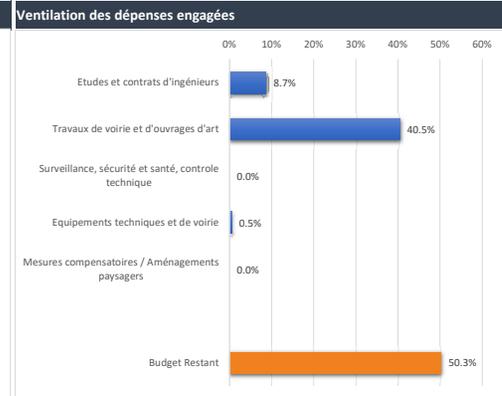
Statut: Plateforme liaison entre P10 et Fuel Farm : lot 1 "travaux préparatoires" et lot 2 "infrastructure routière" décomptés. Lot 2bis en attente de travaux externes sur le nouveau oléoduc.

Informations opérationnelles

Phase de projet	Chantier en cours
Avancement des coûts	50%

Planning

Début études préliminaires	T1 2013
Début chantier	T3 2014
Fin chantier prévue	T4 2026
Avancement du chantier	86%



Le projet "Plateforme multimodale Hoehenhof et voirie connexe" du Fonds des Routes a pour objectif de mettre à disposition les moyens financiers nécessaires pour les infrastructures de desserte "landside" de l'aéroport dans la zone du Hoehenhof, comme p.ex. la route d'accès vers le bâtiment du Freeport.

A côté des dépenses relatives à la réalisation de la voirie d'accès vers le bâtiment du Freeport, cette ligne budgétaire assure également le financement du projet de la réalisation d'une plateforme de liaison entre le parking P10 et le futur dépôt pétrolier ("Fuel Farm") qui est divisé en deux lots :
 Lot 1 "Travaux préparatoires" : Les travaux ont été entamés courant printemps 2022. La facture de décompte des travaux du lot 1 a été payée en date du 11.12.2023.
 Lot 2 "Infrastructures routières" : Les travaux pour ce lot ont débuté au début du mois de novembre 2022. La réception finale reste à être effectuée, et l'adjudicataire n'a pas encore présenté la facture de décompte. Par ailleurs, un lot 2bis est lié à ce chantier, mais il ne pourra être mis en oeuvre qu'une fois la construction du nouvel oléoduc, destiné à être raccordé au nouveau dépôt pétrolier, est achevée.

Données au 11/04/2025

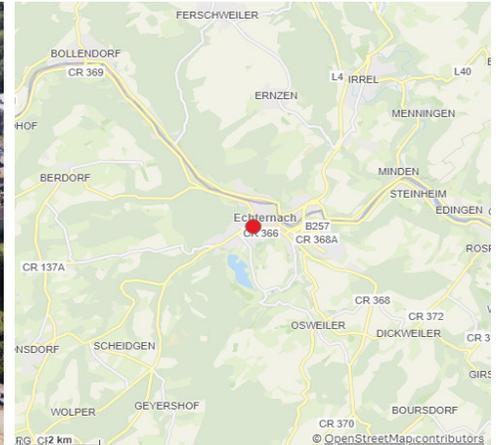
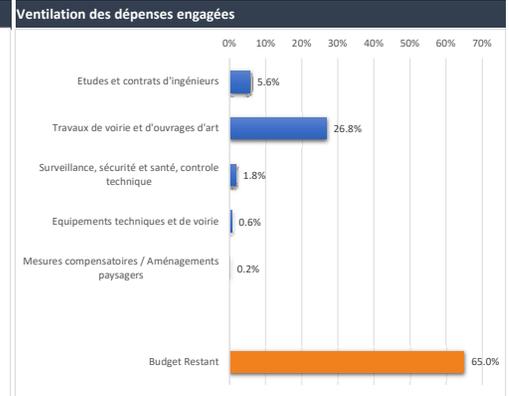
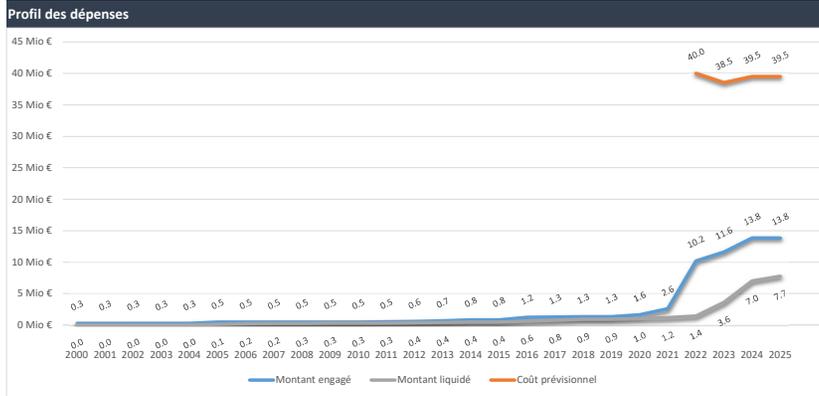


Dernier Coût prévisionnel	Montant engagé	Montant liquidé	Budget restant	Coût prévisionnel	Variation prévisionnelle par rapport au budget
39.5 Mio €	13.8 Mio €	7.7 Mio €	25.7 Mio €	39.5 Mio €	-

Statut: Le chantier sur la route de liaison Morgenstern est en cours jusque mi-2026. Les études APD des 2 autres phases Knepperkräuzung et Voie Charly sont en cours. Problèmes d'emprises qui risquent de retarder le restant du projet.

Informations opérationnelles	
Phase de projet	Chantier en cours
Avancement des coûts	35%

Planning	
Début études préliminaires	T4 2000
Début chantier	T4 2022
Fin chantier prévue	T4 2028
Avancement du chantier	38%



Le projet de la voie de délestage à Echternach est basé sur le concept de mobilité initialement élaboré et présenté en 2011, et affiné depuis. Il se compose de trois éléments : 1) Déplacement, au centre d'Echternach, du carrefour N10/N11 plus en amont, en intégrant la « voie Charly », à réaménager; 2) Construction d'un nouveau tronçon de route, contournant la rue des Remparts; 3) Construction d'un nouveau tronçon entre la N11, CR366 rue de Wasserbillig, et la N10, la jonction « Morgenstern ». Cette nouvelle structuration du réseau routier permettra dans la suite l'apaisement de la place du Marché et des rues adjacentes, de la rue Maximilien ainsi que de la route de Wasserbillig.

LOT 1 Liaison dite Morgenstern : les travaux ont débuté le 21/11/2022;
 LOT 2 By-pass Knepperkräuzung : L'APD est en cours d'élaboration .
 LOT 3 Ancienne voie Charly : L'APD est en cours d'élaboration.

Données au 11/04/2025

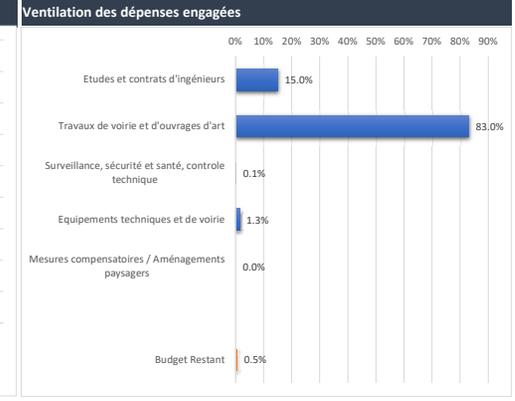
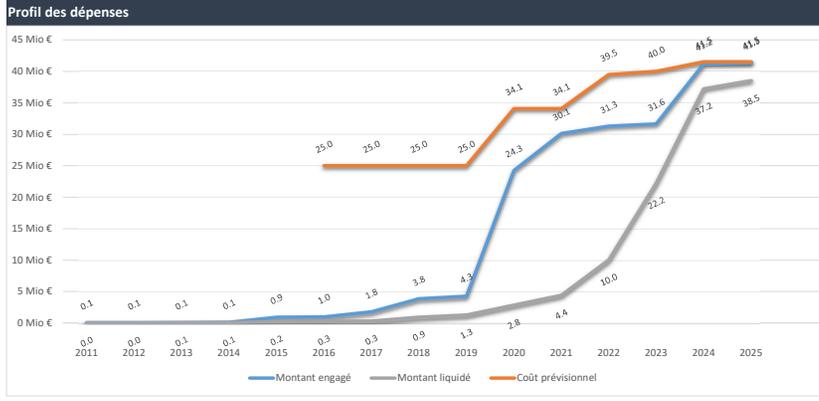


Dernier Coût prévisionnel	Montant engagé	Montant liquidé	Budget restant	Coût prévisionnel	Variation prévisionnelle par rapport au budget
40.5 Mio €	41.3 Mio €	38.5 Mio €	0.2 Mio €	41.5 Mio €	2.5%

Statut: Mise en service du parking couvert en octobre 2023. Finitions actuellement en cours. Réception définitive pas encore prononcée avec VDL. Décomptes à établir avec les entreprises.

Informations opérationnelles	
Phase de projet	Chantier en cours
Avancement des coûts	99%

Planning	
Début études préliminaires	T1 2012
Début chantier	T4 2020
Fin chantier prévue	T4 2023
Avancement du chantier	100%



Le Pôle d'échange Cloche d'Or constitue le premier point de rabattement au réseau Tram (arrêt terminus Cloche d'Or) des lignes bus en provenance de l'A4 en continuant vers la N4 / route d'Esch et en provenance de Kockelscheuer via le CR186. Dans le cadre de la restructuration des infrastructures de transports précitées, le Pôle d'échange Cloche d'Or bénéficiera d'un rôle important dans le contexte global qui vise une desserte durable des transports en commun en cohérence avec le développement urbain au sud-ouest de la Ville de Luxembourg.

Les modalités de répartition des frais entre l'Etat et la Ville de Luxembourg (VDL) sont définies dans une convention et ses avenants conclues entre l'ancien Ministère du Développement durable et des Infrastructures, respectivement le Ministère de la Mobilité et des Travaux publics et le collègue échevinal de la VDL.

Le parking couvert a été mis en service en date du 5 octobre 2023 sur les étages -1 à +3. Les travaux du 4e étage ont été achevés fin janvier 2024. Les Lots 3 – Electricité, 3a – Parkhouse Management, 4 – Ascenseurs, 5 - Ferronnerie et serrurerie et 6 – Parachèvements sont décomptés. Les décomptes pour les Lots 1 – Gros-œuvre et 2 – Sanitaire et HVAC sont en cours de préparation. Les réceptions définitives avec l'organisme de contrôle sont en cours. La réception définitive avec la Ville de Luxembourg est en préparation. La Ville deviendra propriétaire du parking après la réception définitive.

Données au 11/04/2025



Dernier Coût prévisionnel	Montant engagé	Montant liquidé	Budget restant	Coût prévisionnel	Variation prévisionnelle par rapport au budget
32.5 Mio €	20.9 Mio €	15.1 Mio €	21.1 Mio €	42.0 Mio €	29.2%

Statut: Nouvelle bretelle Y en service depuis octobre 2024. Adaptation du budget aux prix actuels et au développement du projet. Prochain chantier à débuter fin 2025: dédoublement de l'ouvrage sur autoroute pour élargir la N1 à 2x2 voies.

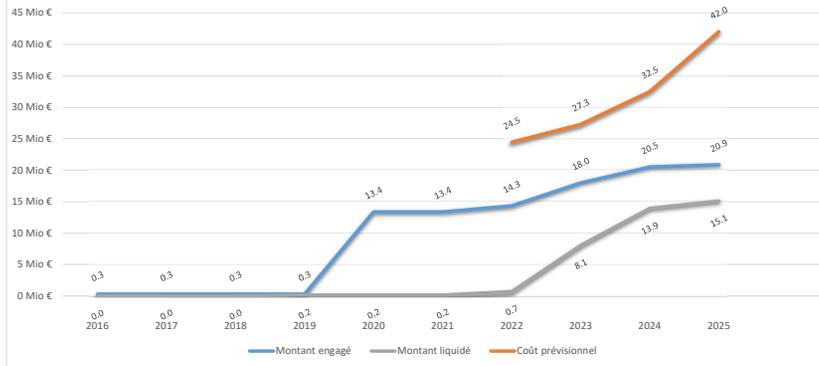
Informations opérationnelles

Phase de projet	Chantier en cours
Avancement des coûts	64%

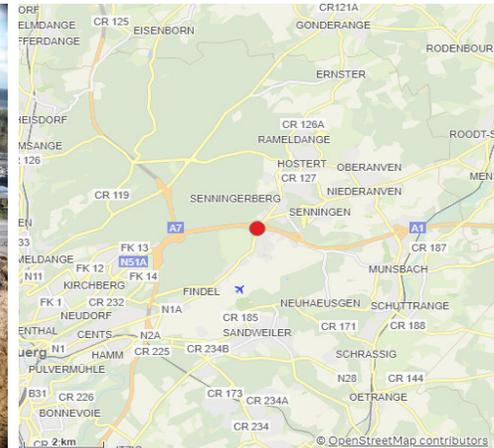
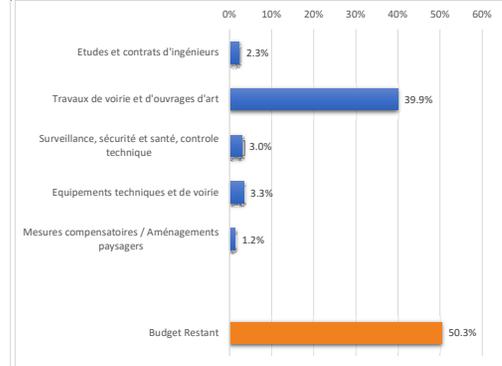
Planning

Début études préliminaires	T1 2014
Début chantier	T1 2023
Fin chantier prévue	T1 2027
Avancement du chantier	51%

Profil des dépenses



Ventilation des dépenses engagées



A l'heure actuelle, l'échangeur et la voirie adjacente ne satisfont plus au trafic et le réaménagement de l'échangeur Senningerberg est un des éléments qu'il faudra réaliser à l'approche du pôle d'échanges du Hoehenhof. Les transformations nécessaires sont en concordance avec le projet du tram et celui du pôle d'échange tout en tenant compte des développements dans les zones adjacentes de l'aéroport et du Hoehenhof. Le projet comporte l'adaptation des bretelles côté Sud et la construction des ouvrages enjambant le tram.

Le projet du lot 2 (création du pôle d'échange du Hoehenhof au niveau de l'échangeur de Senningerberg sur l'autoroute A1) comprend notamment la construction d'un nouvel ouvrage de franchissement sur l'A1 pour l'élargissement de la N1, la construction de 2 ouvrages de franchissement souterrains pour le tram, le réaménagement partiel des bretelles de l'échangeur et la réalisation d'un fonçage sous l'A1 pour une traversée des réseaux.

Les travaux du lot 4A "Gare routière provisoire" du Pôle d'échange Hoehenhof ont débuté en novembre 2024. Ce projet prend en compte les dernières évolutions du projet en ce qui concerne la gare pour bus provisoire ainsi qu'une plate-forme provisoire fonctionnant dans une première phase comme parking (P&R) pour voitures. La mise en service de la gare routière provisoire est prévue par phases à savoir successivement connexion mobilité douce de la halte tram "Héihenhoff" aux voiries adjacentes pour le démarrage d'exploitation du tronçon E du tram (mars 2025), parking pour voitures (avril 2025) et gare bus (fin de l'année 2025).

Données au 11/04/2025



Dernier Coût prévisionnel	Montant engagé	Montant liquidé	Budget restant	Coût prévisionnel	Variation prévisionnelle par rapport au budget
33.0 Mio €	12.5 Mio €	4.4 Mio €	20.5 Mio €	33.0 Mio €	-

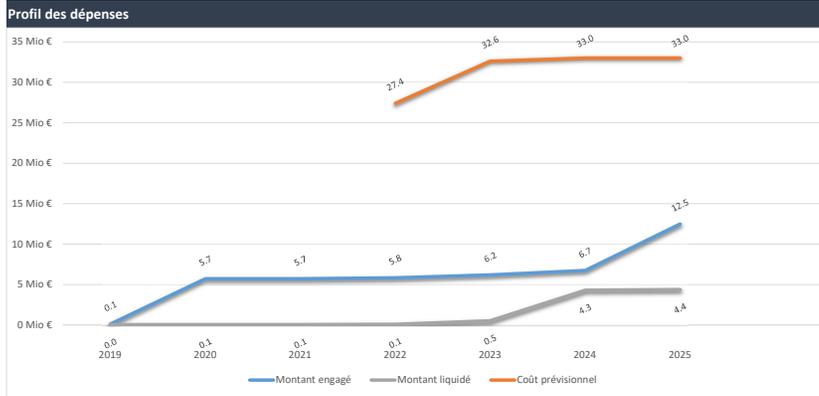
Statut: Ripage de la tranchée couverte en-dessous de la N1 (OA1156) début 2024 et mise à disposition à Luxtram. Prochains dossiers de soumission en préparation pour élargissement rond-point et 2x2 voies de la N1. Risque emprise et de retard travaux N1.

Informations opérationnelles

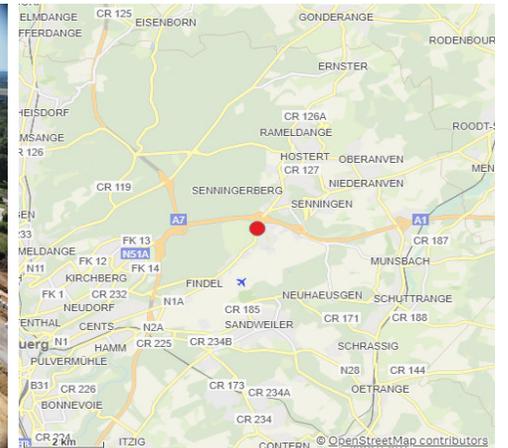
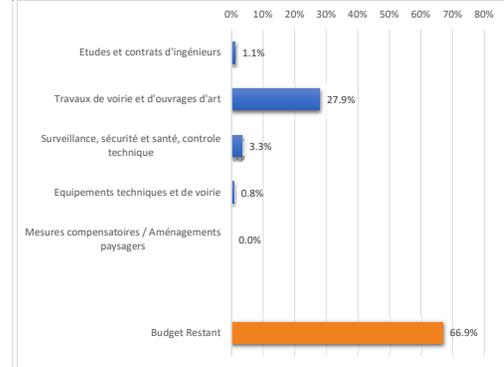
Phase de projet	Chantier en cours
Avancement des coûts	38%

Planning

Début études préliminaires	T1 2014
Début chantier	T4 2023
Fin chantier prévue	T3 2027
Avancement du chantier	34%



Ventilation des dépenses engagées



Actuellement, l'échangeur de Senningerberg et la voirie adjacente (notamment la N1) ne satisfont plus au trafic de sorte qu'un réaménagement de la RN1 s'avère nécessaire aussi en vue du prolongement (extension) de la ligne du tramway à Luxembourg entre Kirchberg et l'aéroport du Findel. Au niveau des travaux de voirie, ce projet prévoit la mise à 2 X 2 voies entre la route de liaison (Casa Ferrero) et le carrefour avec le CR126 (à la hauteur de la station de service Esso). En ce qui concerne les ouvrages d'art, la construction d'une tranchée couverte sous la route nationale N1 (OA1156) et la construction d'un ouvrage de franchissement de la route nationale N1 sur l'autoroute A1 (OA1154) sont financées par le biais de cette ligne budgétaire.

Le projet du lot 2 comprend entre autres la construction d'un nouvel ouvrage de franchissement sur l'A1 pour l'élargissement de la N1 et la construction de 2 ouvrages de franchissement souterrains pour le tram. Ce lot a entretemps été scindé en 3 parties, à savoir les lots 2A, 2B et 2C compte tenu d'une modification conceptuelle datant de la fin de l'année 2021 et aux fins de s'adapter à la planification de Luxtram. En ce qui concerne le lot 2C du réaménagement de l'échangeur de Senningerberg dans l'intérêt du Pôle d'échange Hoehenhof, le dossier de soumission a été approuvé et les travaux de l'OA1156 ("Tranchée couverte sous la route nationale N1") ont débuté en date du 9 octobre 2023. Le ripage de l'ouvrage-cadre du tram (OA1156) passant en-dessous de la route nationale N1 dans le cadre du prolongement de la ligne de tramway vers l'aéroport de Luxembourg (Hoehenhof) a été effectué en date du 17 février 2024. L'élément de jonction coulé en place entre l'OA1153 et l'OA1156 a été finalisé début juin 2024, de sorte que l'ensemble de la tranchée couverte permettant le franchissement de l'échangeur Senningerberg et de la N1 par le tram a été mise à disposition de Luxtram en date du 17 juin 2024.

Données au 11/04/2025

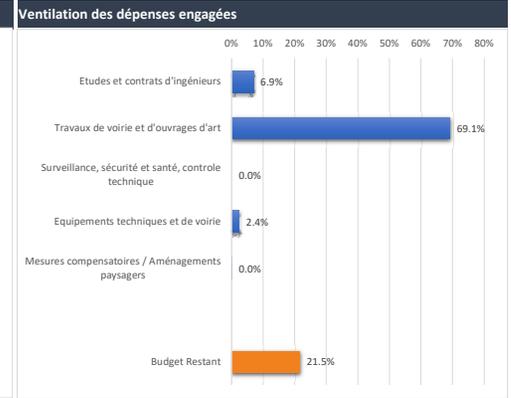
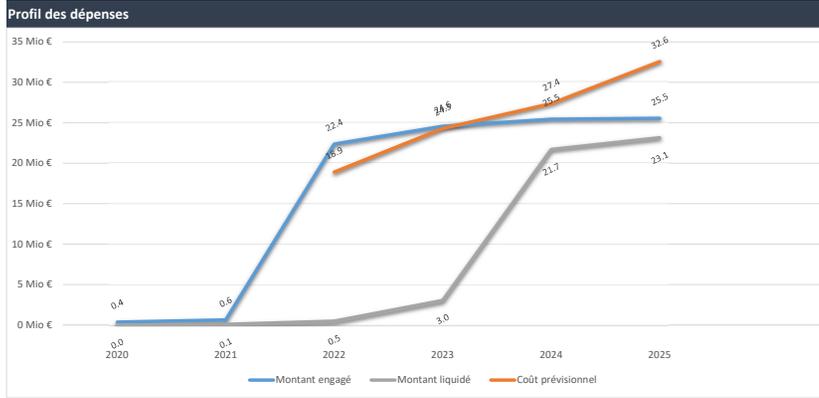


Dernier Coût prévisionnel	Montant engagé	Montant liquidé	Budget restant	Coût prévisionnel	Variation prévisionnelle par rapport au budget
27.4 Mio €	25.5 Mio €	23.1 Mio €	7.0 Mio €	32.6 Mio €	19.0%

Statut: Ouverture de l'OA au printemps 2025, finalisation du chantier pour fin 2025. Le budget a été augmenté à cause d'ajoutes non-prévues initialement (phasage, arrêts bus, parking, alentours, ...).

Informations opérationnelles	
Phase de projet	Chantier en cours
Avancement des coûts	93%

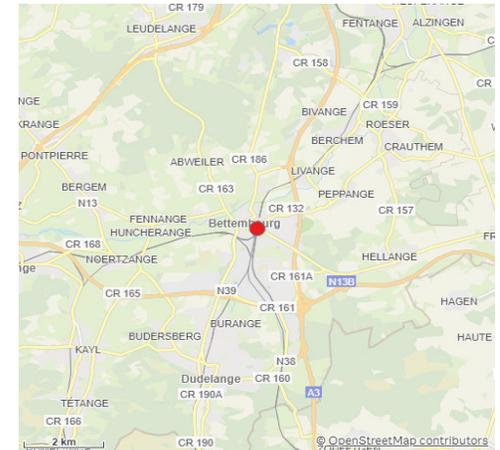
Planning	
Début études préliminaires	T1 2017
Début chantier	T4 2023
Fin chantier prévue	T2 2025
Avancement du chantier	85%



Démolition et reconstruction de l'ouvrage d'art OA265 existant. Enlèvement des piles dans le domaine ferroviaire.



Début des travaux en automne 2023. Les délais du projet sont serrés à cause du barrage CFL programmé en été 2024. Fin chantier prévue pour 2025.



Données au 11/04/2025



Dernier Coût prévisionnel	Montant engagé	Montant liquidé	Budget restant	Coût prévisionnel	Variation prévisionnelle par rapport au budget
37.0 Mio €	30.8 Mio €	0.4 Mio €	6.2 Mio €	37.0 Mio €	-

Statut: Lot 1: gare routière, travaux en cours depuis janvier 2025 (jusque printemps 2026). Lot 2: bâtiments P&R: dossier d'appel d'offres - design & build - ouverture de l'appel à candidature a eu lieu en novembre 2024. Appel d'offres en cours.

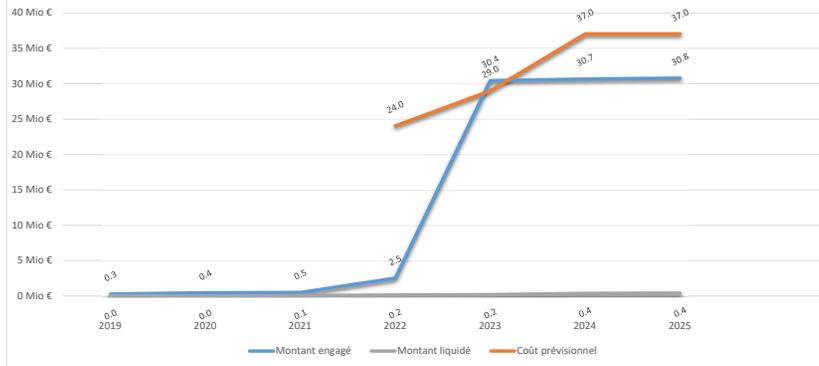
Informations opérationnelles

Phase de projet	Chantier en cours
Avancement des coûts	83%

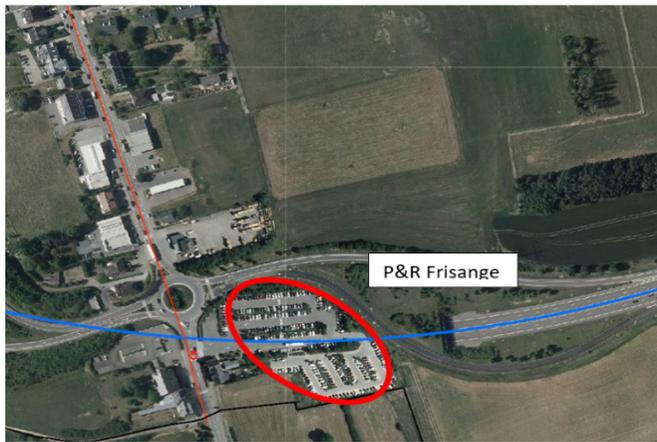
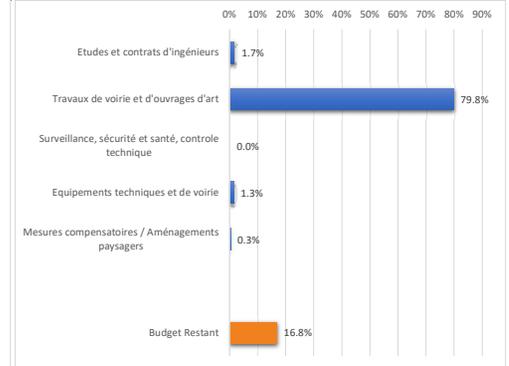
Planning

Début études préliminaires	T2 2019
Début chantier	T1 2025
Fin chantier prévue	T4 2029
Avancement du chantier	1%

Profil des dépenses



Ventilation des dépenses engagées



Le projet vise à transformer la zone actuelle en pôle d'échange en réalisant différents travaux d'infrastructure et en construisant deux parkings à étages afin d'augmenter la capacité.

L'autorité supérieure a validé en octobre 2020 la proposition de la DOA, qui prévoit que la construction du P&R Frisange soit réalisée en deux lots, distincts mais complémentaires afin de faire avancer les travaux parallèlement et d'attribuer les deux lots suivant des procédures de marchés publics appropriés. L'ouverture de la soumission relative au lot 1 « Travaux de voirie, assainissement et réseaux divers » a eu lieu en juillet 2024, dont les travaux ont débuté en janvier 2025. En outre, les échanges entre la DOA et l'expert allemand GIVT ont permis la préparation du dossier « Design & Build » pour la procédure de marchés publics au niveau européen. Le dossier de soumission « Design & Build » a été approuvé en septembre 2024 par l'autorité supérieure, dont l'ouverture de l'appel à candidature a eu lieu en novembre 2024. La deuxième partie de la procédure visant un appel d'offres auprès des candidats retenus est prévue pour printemps 2025.

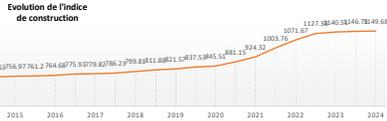
Suivi et reporting financier des grands projets d'infrastructure de l'Administration des ponts et chaussées

Projets avec loi de financement

Présentation lors de la séance de la Commission de l'exécution budgétaire et de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics de la Chambre des députés

Administration des Ponts et Chaussées - Projets avec loi de financement à indice courant

Données au 11/04/2025



Nombre de projets	Budget voté indexé	Montant engagé	Montant liquidé	Budget restant	Coût prévisionnel
28	4 104 Mio €	2 333 Mio €	1 938 Mio €	1 666 Mio €	4 141 Mio €



ID	Libellé projet	Date loi d'autorisation	Phase	Budget voté	Budget voté indexé	Montant engagé indice courant	Montant liquidé indice courant	Budget restant indice courant	Coût prévisionnel indice courant	Variation prévisionnelle par rapport au budget (%)	Variation prévisionnelle par rapport au budget (Montant)	Commentaire
----	----------------	-------------------------	-------	-------------	--------------------	-------------------------------	--------------------------------	-------------------------------	----------------------------------	--	--	-------------

Fonds des routes												
8	Mise à 2*3 voies de l'autoroute A3 (A1072)	15/12/2017	Chantier en cours	356 000 000	499 975 918	178 813 743	93 333 920	321 162 176	499 975 918	-	-	Mise en service tronçon Gasperich-Livange et passage à faune début 2025. Dépassement actuellement probable, mais une quantification réelle n'est pas encore possible vu le stade précoce du projet. Travaux échangeur Livange à débiter en automne 2025.
9	Aménagement du boulevard Raiffeisen et du boulevard Kockelscheuer dans le cadre de la construction du réseau routier du Ban de Gasperich (A229, A254)	07/06/2024	Chantier en cours	74 420 000	86 534 009	79 528 657	77 958 250	7 005 352	86 534 009	-	-	Adaptation budgétaire votée par la loi du 7 juin 2024. Le chantier est en finalisation, ainsi que les plantations, qui feront objet d'une phase d'entretien et d'observation jusque 2026 inclus. Les travaux de décompte des premiers marchés commencent.
10	Réaménagement de l'échangeur de Dudelange-Burange situé sur l'Autoroute A13 (A832)	21/08/2018	Décompte en attente	51 000 000	51 274 343	51 261 848	51 227 081	12 494	51 274 343	-	-	Pas de dépassement en vue. Travaux sur site achevés et décompte avec les entreprises en cours.
11	Construction du contournement de Hosingen (E421/N7) (A606)	06/08/2021	Chantier en cours	154 350 000	199 130 745	70 598 427	21 322 651	128 532 318	199 130 745	-	-	Chantier de la tranchée couverte a commencé en 2023. Problèmes géologiques s'aggravent (géotechnique, surcoûts d'ancrages, ouvrages à prolonger). Impact sur projet global à quantifier avec avancement des soumissions. Rallonge budgétaire nécessaire.
12	Mise en place d'un Centre de Contrôle du Trafic (CITA) (A195)	19/12/2003	Chantier en cours	85 800 000	103 356 132	79 979 390	51 446 585	23 376 742	103 356 132	-	-	Le projet CITA restera toujours un projet à évolution technologique permanente, soumis à une veille, des refontes et une remise en question technologique quotidienne.
13	Aménagement de la transversale de Clervaux (N18 - CR340 - N7) (A833)	07/09/2018	Chantier en cours	73 000 000	78 272 923	76 309 000	67 794 002	1 963 922	88 995 241	13.7%	10 722 318	Chantier routier terminé en 2024. Dépassements dus à l'augmentation des prix, mesures de stabilisation sur la section courante et des mesures supplémentaires nécessaires pour le barrage de compensation. Rallonge budgétaire en préparation.
14	Mise à 2x2 voies de la B7 entre les échangeurs de Schieren et Ettelbruck (A604)	06/08/2021	Soumission	57 500 000	77 326 835	3 637 532	2 270 905	73 689 303	77 326 835	-	-	Acquisitions d'emprises privées nécessaires et en cours. Le dossier de soumission pour le dédoublement du viaduc Schieren est envisagé mi-2025 et un début des travaux prévu pour début 2026. Début travaux sur section courante aussi en 2026.
15	Aménagement du contournement routier de Bascharage (A830)	21/08/2018	APD	139 000 000	197 362 290	30 077 947	6 710 328	167 284 343	197 362 290	-	-	Le premier chantier sera le passage à gibier à commencer fin 2025. Les emprises sont en cours. Les dossiers de soumission pour les sections courantes sont en préparation.
16	Réaménagement de l'échangeur de Pontpierre situé sur l'autoroute A4 (A676)	09/09/2021	Chantier en cours	71 700 000	86 244 540	74 529 486	40 034 875	11 715 055	102 242 481	18.5%	15 997 941	Les travaux des phases 1 et 2 sont en cours jusqu'à fin 2026. Pour la phase 3, des fonds supplémentaires devront être sollicités par une nouvelle rallonge budgétaire à présenter. Un des ouvrages en plus mauvais état que prévu et nécessite un avenant.
17	Réalisation du Pôle d'échange multimodal de la Gare d'Ettelbruck (A265, A410)	15/07/2022	Chantier en cours	83 900 000	109 978 563	71 395 967	44 240 402	38 582 596	109 978 563	-	-	Premiers lots achevés à l'intérieur d'Ettelbruck et Pont Patton. Chantier de la tranchée couverte en cours depuis 2023, ouverture prévue fin 2028 si la construction en parallèle par les parties prenantes peut être envisagée en toute sécurité.
18	Réalisation du pôle d'échange Howald et du réaménagement de la rue des Scillas (A837)	21/08/2018	Chantier en cours	130 000 000	148 424 591	145 093 755	120 792 593	3 330 836	173 542 598	16.9%	25 118 008	Rallonge budgétaire en préparation. Le phasage non-avantageux des travaux du aux problèmes d'emprises et dû aux travaux sous trafic, les augmentations des prix et la dépollution du sol ont mené à un dépassement. Chantier à terminer fin 2025.
19	Réaménagement sécuritaire de l'échangeur de Helfenterbruck (A98)	12/06/2004	Décompte en attente	31 800 000	51 358 526	19 537 377	18 926 430	31 821 149	51 358 526	-	-	Premières phases finalisées. L'état dégradé de l'ouvrage nécessite une reconstruction non-prévue dans la loi de 2004. Vu que le programme devra être adapté, le décompte de la présente loi et la rédaction d'une nouvelle loi semblerait logique.
20	Aménagement du contournement routier de Junglinster (A50)	18/03/2008	Mesures compensatoires en cours	59 000 000	73 961 297	51 074 222	50 818 277	22 887 075	73 961 297	-	-	Pas de dépassement en vue. Les dernières mesures compensatoires sont terminées. Décompte des travaux réalisés avec les entreprises. Un décompte officiel sera présenté.
21	Adaptation budgétaire du projet de construction d'une liaison routière avec la Sarre et autorisant la construction de l'échangeur de Hellange avec raccordement à l'autoroute A13 et à la route nationale N13 (A180)	04/08/2014	Chantier en cours	34 200 000	38 214 382	27 894 112	27 637 057	10 320 270	38 214 382	-	-	Chantier routier achevé. Dossier de soumission pour le bassin de rétention "Belgrad" sera présenté pour printemps 2025 avec les travaux courant 2026.
22	Mesures constructives préparatoires de la liaison Micheville (Phase 1) (A140)	05/08/2005	Décompte en attente	76 000 000	84 254 299	78 354 454	77 933 114	5 899 845	81 150 193	-3.7%	3 104 106	Pas de dépassement en vue. Chantier routier terminé sur ce projet. Décompte sera présenté dans un ensemble pour les 3 lois concernant Micheville.
23	Construction de la liaison Micheville entre la Route Nationale 31 et le projet routier afférent sur territoire français (Phase 2) (A133)	28/07/2008	Décompte en attente	115 500 000	137 728 709	104 168 220	103 886 510	33 560 490	124 611 690	-9.5%	13 117 020	Pas de dépassement en vue. Chantier routier terminé sur ce projet. Décompte sera présenté dans un ensemble pour les 3 lois concernant Micheville.
24	Construction de la liaison Micheville entre la route N31 et l'autoroute A4 (Phase 3) (A119)	24/04/2012	Chantier en cours	138 000 000	188 345 523	100 542 077	92 453 945	87 803 446	188 345 523	-	-	Toutes les voies de circulation de la nouvelle liaison Micheville ont été mises en service en automne 2023. La liaison N37 Raericher-Ehlerange a commencé début 2025.

ID	Libellé projet	Date loi d'autorisation	Phase	Budget voté	Budget voté indexé	Montant engagé indice courant	Montant liquidé indice courant	Budget restant indice courant	Coût prévisionnel indice courant	Variation prévisionnelle par rapport au budget (%)	Variation prévisionnelle par rapport au budget (Montant)	Commentaire
25	Réalisation de la phase 1 de la route Nouvelle N3 entre la Gare Centrale et le Pôle d'échange Bonnevoie (A182)	24/08/2016	Chantier en cours	106 021 000	128 665 569	87 003 656	75 960 963	41 661 913	157 766 141	22.6%	29 100 571	Pont Buchler et N40 finalisés. By-pass Gluck en étude. Augmentation des coûts (travaux pandémie, terre polluée, accélération pour Luxtram, rampe Mühlentweg, ...). Changement de programme avec passerelle vélos Gluck. Rallonge budgétaire sera nécessaire.
26	Aménagement de la liaison cyclable directe entre Esch-sur-Alzette et Belval (PC8 – OA1498 / OA1499) (A684)	23/12/2022	Chantier en cours	47 500 000	49 902 949	45 492 666	42 923 948	4 410 283	49 902 949	-	-	Mise en service réalisée fin 2022. Les décomptes et levés de réserves sont prévus courant 2025. Contrat d'entretien des plantations encore en cours jusque 2026.
27	Réalisation du pont provisoire et des accès au chantier dans le cadre de la réhabilitation du pont Adolphe (A132)	16/06/2011	Chantier en cours	23 000 000	30 481 056	14 288 476	13 654 908	16 192 580	23 854 739	-21.7%	6 626 316	Travaux de finition complémentaires en cours, dont notamment la réfection de murs et les alentours. Fin des travaux prévue pour été 2025. Les décomptes avec les entreprises restent à faire par après.
28	Réhabilitation du Pont Adolphe à Luxembourg (A288)	26/12/2012	Décompte en attente	62 900 000	68 314 061	62 784 228	62 728 987	5 529 833	68 314 061	-	-	Les travaux sont terminés. Les décomptes avec les entreprises sont en cours et un décompte officiel sera présenté une fois que tous les marchés soient clôturés. Pas de dépassement.
29	Construction d'une route reliant Luxembourg à Ettelbruck (Route du Nord) (A60, A140, A119)	27/07/1997	Mesures compensatoires en cours	600 206 608	751 354 832	688 824 722	657 623 042	62 530 111	730 312 828	-2.8%	21 042 004	Le projet autoroutier et les mesures compensatoires agricoles sont terminés. Les mesures compensatoires au Weidendall et de renaturation de la Mamer devraient commencer en 2025 pour une durée d'environ 2 ans.
30	Sécurisation de la N7 entre Fridhaff et Weiswampach (A605)	06/08/2021	Soumission	246 710 000	332 747 515	15 381 672	4 323 535	317 365 843	332 747 515	-	-	Les premiers dossiers de soumissions sont prêts et les travaux pourraient commencer encore en 2025, dès réception des dernières autorisations. Des problèmes d'emprises persistent. Décision finale prise de rester en 2+1 voies pour la sécurisation N7.

Budget en capital												
31	Mise en conformité de l'assainissement de l'Aéroport (A214)	22/12/2004	Chantier en cours	58 000 000	88 304 218	54 547 185	44 039 212	33 757 033	88 304 218	-	-	Pas de dépassement en vue. Décompte du génie civil du bassin S2 terminé, travaux électromécaniques bassin S2 débutés mi-2024. Travaux réservoir d'eau S8 ont commencé en octobre 2024. Différentes autres phases sont en étude.
32	Revalorisation du site de Höhenhof (A105)	14/07/2005	Chantier en cours	61 000 000	81 675 123	55 350 050	45 545 486	26 325 073	81 675 123	-	-	Pas de dépassement en vue. Actuellement pas de phase de chantier en cours de réalisation.
33	Financement des travaux nécessaires à l'extension et à la modernisation de la station d'épuration Uebersyren (A853)	14/09/2018	Chantier en cours	93 546 508	132 661 895	46 798 693	22 835 524	85 863 202	132 661 895	-	-	Pas de dépassement en vue. Resoumission travaux voie traitement boues (génie civil) a été adjudgé par le SIDEST début 2024 et les travaux sont actuellement en cours.

Fonds d'investissements publics sanitaires et sociaux												
34	Réhabilitation des installations hydroélectriques de Rosport et la mise en conformité de la continuité de la Sûre à Rosport (A109)	13/05/2009	Chantier en cours	16 100 000	17 850 861	17 431 408	17 138 607	419 453	17 850 861	-	-	Chantier en cours, travaux de génie civil finalisés fin 2023 et les travaux électromécaniques terminés mi-2024. Fin des travaux lot 2 prévue courant 2025. Coûts supplémentaires suite inondations de 2021 pourraient entraîner un léger dépassement.
35	Mesures de confortement du barrage du lac de la Haute-Sûre (OA1158/OA1159/OA1455/OA1166) (A251)	07/06/2024	APD	98 000 000	104 979 123	2 387 335	2 123 617	102 591 788	104 979 123	-	-	Loi du 7 juin 2024 en vigueur. Le lot à Bavigne commencera en 2025. Tous les lots sont en APD, sauf la vanne supplémentaire en stade APS. Les dossiers d'autorisation ainsi que les dossiers de soumission pour les différents lots sont en élaboration.

Administration des Ponts et Chaussées - Projets avec loi de financement à indice loi

Données au 11/04/2025

Nombre de projets	Budget voté	Montant engagé	Montant liquidé	Budget restant	Coût prévisionnel
28	3 242 Mio €	2 018 Mio €	1 702 Mio €	1 127 Mio €	3 276 Mio €



ID	Libellé projet	Date loi d'autorisation	Phase	Budget voté	Montant engagé indice loi	Montant liquidé indice loi	Budget restant indice loi	Coût prévisionnel indice loi	Variation prévisionnelle par rapport au budget (%)	Variation prévisionnelle par rapport au budget (Montant)	Commentaire
----	----------------	-------------------------	-------	-------------	---------------------------	----------------------------	---------------------------	------------------------------	--	--	-------------

Fonds des routes											
8	Mise à 2*3 voies de l'autoroute A3 (A1072)	15/12/2017	Chantier en cours	356 000 000	142 387 262	82 217 898	213 612 738	356 000 000	-	-	Mise en service tronçon Gasperich-Livange et passage à faune début 2025. Dépassement actuellement probable, mais une quantification réelle n'est pas encore possible vu le stade précoce du projet. Travaux échangeur Livange à débiter en automne 2025.
9	Aménagement du boulevard Raiffeisen et du boulevard Kockelscheuer dans le cadre de la construction du réseau routier du Ban de Gasperich (A229, A254)	07/06/2024	Chantier en cours	74 420 000	70 294 710	68 957 229	4 125 290	74 420 000	-	-	Adaptation budgétaire votée par la loi du 7 juin 2024. Le chantier est en finalisation, ainsi que les plantations, qui feront objet d'une phase d'entretien et d'observation jusque 2026 inclus. Les travaux de décompte des premiers marchés commencent.
10	Réaménagement de l'échangeur de Dudelange-Burange situé sur l'Autoroute A13 (A832)	21/08/2018	Décompte en attente	51 000 000	50 991 525	50 958 070	8 475	51 000 000	-	-	Pas de dépassement en vue. Travaux sur site achevés et décompte avec les entreprises en cours.
11	Construction du contournement de Hosingen (E421/N7) (A606)	06/08/2021	Chantier en cours	154 350 000	59 823 384	19 336 350	94 526 616	154 350 000	-	-	Chantier de la tranchée couverte a commencé en 2023. Problèmes géologiques s'aggravent (géotechnique, surcoûts d'ancrages, ouvrages à prolonger), impact sur projet global à quantifier avec avancement des soumissions. Rallonge budgétaire nécessaire.
12	Mise en place d'un Centre de Contrôle du Trafic (CITA) (A195)	19/12/2003	Chantier en cours	85 800 000	74 345 055	46 165 130	11 454 945	85 800 000	-	-	Le projet CITA restera toujours un projet à évolution technologique permanente, soumis à une veille, des refontes et une remise en question technologique quotidienne.
13	Aménagement de la transversale de Clervaux (N18 - CR340 - N7) (A833)	07/09/2018	Chantier en cours	73 000 000	71 667 885	63 951 749	1 332 115	83 000 000	13.7%	10 000 000	Chantier routier terminé en 2024. Dépassements dus à l'augmentation des prix, mesures de stabilisation sur la section courante et des mesures supplémentaires nécessaires pour le barrage de compensation. Rallonge budgétaire en préparation.
14	Mise à 2x2 voies de la B7 entre les échangeurs de Schieren et Ettelbruck (A604)	06/08/2021	Soumission	57 500 000	3 306 622	2 208 668	54 193 378	57 500 000	-	-	Acquisitions d'emprises privées nécessaires et en cours. Le dossier de soumission pour le dédoublement du viaduc Schieren est envisagé mi-2025 et un début des travaux prévu pour début 2026. Début travaux sur section courante aussi en 2026.
15	Aménagement du contournement routier de Bascharage (A830)	21/08/2018	APD	139 000 000	25 532 186	6 058 630	113 467 814	139 000 000	-	-	Le premier chantier sera le passage à gibier à commencer fin 2025. Les emprises sont en cours. Les dossiers de soumission pour les sections courantes sont en préparation.
16	Réaménagement de l'échangeur de Pontpierre situé sur l'autoroute A4 (A676)	09/09/2021	Chantier en cours	71 700 000	63 084 389	36 152 125	8 615 611	85 000 000	18.5%	13 300 000	Les travaux des phases 1 et 2 sont en cours jusqu'à fin 2026. Pour la phase 3, des fonds supplémentaires devront être sollicités par une nouvelle rallonge budgétaire à présenter. Un des ouvrages en plus mauvais état que prévu et nécessite un avenant.
17	Réalisation du Pôle d'échange multimodal de la Gare d'Ettelbruck (A265, A410)	15/07/2022	Chantier en cours	83 900 000	59 100 594	38 803 437	24 799 406	83 900 000	-	-	Premiers lots achevés à l'intérieur d'Ettelbruck et Pont Patton. Chantier de la tranchée couverte en cours depuis 2023, ouverture prévue fin 2028 si la construction en parallèle par les parties prenantes peut être envisagée en toute sécurité.
18	Réalisation du pôle d'échange Howald et du réaménagement de la rue des Scillas (A837)	21/08/2018	Chantier en cours	130 000 000	127 740 717	108 238 367	2 259 283	152 000 000	16.9%	22 000 000	Rallonge budgétaire en préparation. Le phasage non-avantageux des travaux dû aux problèmes d'emprises et dû aux travaux sous trafic, les augmentations des prix et la dépollution du sol ont mené à un dépassement. Chantier à terminer fin 2025.
19	Réaménagement sécuritaire de l'échangeur de Helfenterbruck (A98)	12/06/2004	Décompte en attente	31 800 000	15 861 470	15 299 116	15 938 530	31 800 000	-	-	Premières phases finalisées. L'état dégradé de l'ouvrage nécessite une reconstruction non-prévue dans la loi de 2004. Vu que le programme devra être adapté, le décompte de la présente loi et la rédaction d'une nouvelle loi semblerait logique.
20	Aménagement du contournement routier de Junglinster (A50)	18/03/2008	Mesures compensatoires en cours	59 000 000	46 390 290	46 159 205	12 609 710	59 000 000	-	-	Pas de dépassement en vue. Les dernières mesures compensatoires sont terminées. Décompte des travaux réalisés avec les entreprises. Un décompte officiel sera présenté.
21	Adaptation budgétaire du projet de construction d'une liaison routière avec la Sarre et autorisant la construction de l'échangeur de Hellange avec raccordement à l'autoroute A13 et à la route nationale N13 (A180)	04/08/2014	Chantier en cours	34 200 000	27 639 418	27 422 744	6 560 582	34 200 000	-	-	Chantier routier achevé. Dossier de soumission pour le bassin de rétention "Belgrad" sera présenté pour printemps 2025 avec les travaux courant 2026.
22	Mesures constructives préparatoires de la liaison Micheville (Phase 1) (A140)	05/08/2005	Décompte en attente	76 000 000	72 916 447	72 516 632	3 083 553	73 200 000	-3.7%	2 800 000	Pas de dépassement en vue. Chantier routier terminé sur ce projet. Décompte sera présenté dans un ensemble pour les 3 lois concernant Micheville.
23	Construction de la liaison Micheville entre la Route Nationale 31 et le projet routier afférent sur territoire français (Phase 2) (A133)	28/07/2008	Décompte en attente	115 500 000	96 640 469	96 388 998	18 859 531	104 500 000	-9.5%	11 000 000	Pas de dépassement en vue. Chantier routier terminé sur ce projet. Décompte sera présenté dans un ensemble pour les 3 lois concernant Micheville.

ID	Libellé projet	Date loi d'autorisation	Phase	Budget voté	Montant engagé indice loi	Montant liquidé indice loi	Budget restant indice loi	Coût prévisionnel indice loi	Variation prévisionnelle par rapport au budget (%)	Variation prévisionnelle par rapport au budget (Montant)	Commentaire
24	Construction de la liaison Micheville entre la route N31 et l'autoroute A4 (Phase 3) (A119)	24/04/2012	Chantier en cours	138 000 000	85 651 525	80 353 666	52 348 475	138 000 000	-	-	Toutes les voies de circulation de la nouvelle liaison Micheville ont été mises en service en automne 2023. La liaison N37 Raemerich-Ehlerange a commencé début 2025.
25	Réalisation de la phase 1 de la route Nouvelle N3 entre la Gare Centrale et le Pôle d'échange Bonnevoie (A182)	24/08/2016	Chantier en cours	106 021 000	78 590 047	68 808 995	27 430 953	130 000 000	22.6%	23 979 000	Pont Buchler et N40 finalisés. By-pass Gluck en étude. Augmentation des coûts (travaux pandémie, terre polluée, accélérations pour Luxtram, rampe Mühlenweg, ...). Changement de programme avec passerelle vélos Gluck. Rallonge budgétaire sera nécessaire.
26	Aménagement de la liaison cyclable directe entre Esch-sur-Alzette et Belval (PC8 – OA1498 / OA1499) (A684)	23/12/2022	Chantier en cours	47 500 000	43 954 220	41 598 247	3 545 780	47 500 000	-	-	Mise en service réalisée fin 2022. Les décomptes et levées de réserves sont prévus courant 2025. Contrat d'entretien des plantations encore en cours jusque 2026.
27	Réalisation du pont provisoire et des accès au chantier dans le cadre de la réhabilitation du pont Adolphe (A132)	16/06/2011	Chantier en cours	23 000 000	13 440 620	13 006 516	9 559 380	18 000 000	-21.7%	5 000 000	Travaux de finition complémentaires en cours, dont notamment la réfection de murs et les alentours. Fin des travaux prévue pour été 2025. Les décomptes avec les entreprises restent à faire par après.
28	Réhabilitation du Pont Adolphe à Luxembourg (A288)	26/12/2012	Décompte en attente	62 900 000	59 547 748	59 599 090	3 352 252	62 900 000	-	-	Les travaux sont terminés. Les décomptes avec les entreprises sont en cours et un décompte officiel sera présenté une fois que tous les marchés soient clôturés. Pas de dépassement.
29	Construction d'une route reliant Luxembourg à Ettelbruck (Route du Nord) (A60, A140, A119)	27/07/1997	Mesures compensatoires en cours	600 206 608	573 411 796	544 018 331	26 794 812	583 397 573	-2.8%	16 809 035	Le projet autoroutier et les mesures compensatoires agricoles sont terminés. Les mesures compensatoires au Weidendall et de renaturation de la Mamer devraient commencer en 2025 pour une durée d'environ 2 ans.
30	Sécurisation de la N7 entre Fridhaff et Weiswampach (A605)	06/08/2021	Soumission	246 710 000	13 309 407	4 036 869	233 400 593	246 710 000	-	-	Les premiers dossiers de soumissions sont prêts et les travaux pourraient commencer encore en 2025, dès réception des dernières autorisations. Des problèmes d'emprises persistent. Décision finale prise de rester en 2+1 voies pour la sécurisation N7.

Budget en capital

31	Mise en conformité de l'assainissement de l'Aéroport (A214)	22/12/2004	Chantier en cours	58 000 000	40 970 562	35 122 091	17 029 438	58 000 000	-	-	Pas de dépassement en vue. Décompte du génie civil du bassin S2 terminé, travaux électromécaniques bassin S2 débutés mi-2024. Travaux réservoir d'eau S8 ont commencé en octobre 2024. Différentes autres phases sont en étude.
32	Revalorisation du site de Höhenhof (A105)	14/07/2005	Chantier en cours	61 000 000	47 515 063	37 726 413	13 484 937	61 000 000	-	-	Pas de dépassement en vue. Actuellement pas de phase de chantier en cours de réalisation.
33	Financement des travaux nécessaires à l'extension et à la modernisation de la station d'épuration Uebersyren (A853)	14/09/2018	Chantier en cours	93 546 508	35 306 091	18 800 115	58 240 417	93 546 508	-	-	Pas de dépassement en vue. Resoumission travaux voie traitement boues (génie civil) a été adjugé par le SIDEST début 2024 et les travaux sont actuellement en cours.

Fonds d'investissements publics sanitaires et sociaux

34	Réhabilitation des installations hydroélectriques de Rosport et la mise en conformité de la continuité de la Sûre à Rosport (A109)	13/05/2009	Chantier en cours	16 100 000	15 856 970	15 618 718	243 030	16 100 000	-	-	Chantier en cours, travaux de génie civil finalisés fin 2023 et les travaux électromécaniques terminés mi-2024. Fin des travaux lot 2 prévue courant 2025. Coûts supplémentaires suite inondations de 2021 pourraient entraîner un léger dépassement.
35	Mesures de confortement du barrage du lac de la Haute-Sûre (OA1158/OA1159/OA1455/OA1166)	07/06/2024	APD	98 000 000	2 369 441	2 123 617	95 630 559	98 000 000	-	-	Loi du 7 juin 2024 en vigueur. Le lot à Bavigne commencera en 2025. Tous les lots sont en APD, sauf la vanne supplémentaire en stade APS. Les dossiers d'autorisation ainsi que les dossiers de soumission pour les différents lots sont en élaboration.

Données au 11/04/2025



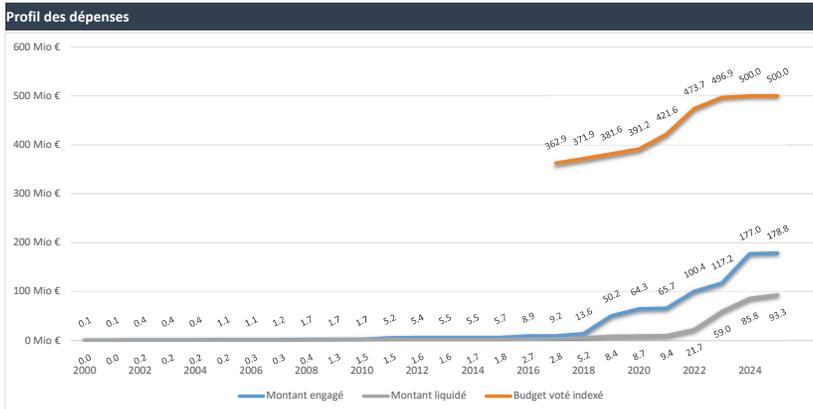
Informations opérationnelles

Phase de projet	Chantier en cours
Indice actuel	1149.68
Indice loi	764.68
Variation indice	150%
Avancement des coûts	36%

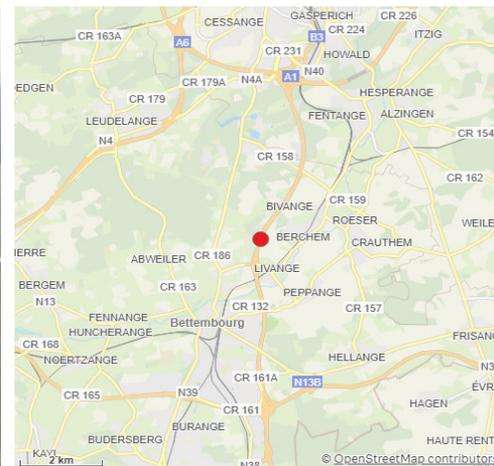
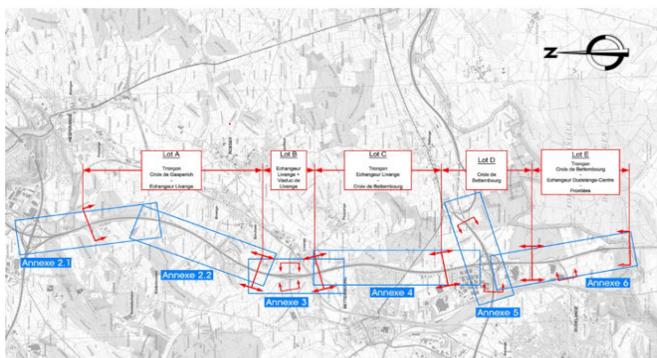
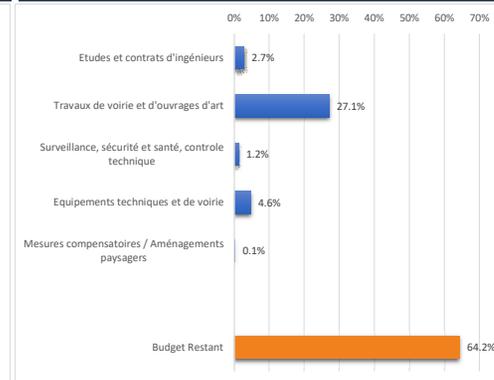
Planning

Loi budgétaire	15/12/2017
Début études préliminaires	T4 1998
Début chantier	T1 2022
Fin chantier prévue	T4 2030
Avancement du chantier	35%

Budget voté	Budget voté indexé	Montant engagé	Montant liquidé	Budget restant	Coût prévisionnel	Variation prévisionnelle par rapport au budget
356.0 Mio €	500.0 Mio €	178.8 Mio €	93.3 Mio €	321.2 Mio €	500.0 Mio €	-
Montants en indice loi:		142.4 Mio €	82.2 Mio €	213.6 Mio €	356.0 Mio €	
Statut:		Mise en service tronçon Gasperich-Livange et passage à faune début 2025. Dépassement actuellement probable, mais une quantification réelle n'est pas encore possible vu le stade précoce du projet. Travaux échangeur Livange à débiter en automne 2025.				



Ventilation des dépenses engagées



Le projet prévoit un élargissement de l'autoroute A3 à 2 x 3 voies de la section courante entre la frontière française et la Croix de Gasperich, à savoir 3 voies de circulation d'une largeur de 3,50 m par direction. Une bande d'arrêt d'urgence continue d'une largeur de 4,00 m longe les voies lentes sur la section courante afin de respecter les critères de sécurité des utilisateurs de l'autoroute. De plus, la bande d'arrêt d'urgence comporte une largeur garantissant l'exploitation de celle-ci en voie multimodale. Les 2 directions de l'autoroute sont séparées physiquement par un terre-plein central (TPC) d'une largeur de 3,50 m.

Les échangeurs de Livange et de Dudelange seront complètement réaménagés et d'importantes adaptations sont prévues sur la Croix de Bettembourg. Un passage à faune sera réalisé entre l'échangeur Dudelange-centre et la frontière française, au droit du massif forestier Daerebësch. Il est également prévu de compléter le réseau des pistes cyclables entre Peppange et Livange. Pour atténuer les nuisances provenant des émissions sonores, de vastes écrans antibruit seront aménagés le long de l'autoroute pour protéger les riverains.

L'acquisition des emprises est terminée pour le lot A et le lot B. L'acquisition des emprises est en cours pour les lots C, D et E. Les autorisations ANF pour les tronçons A, B, C et E1 ont été délivrées. Les autorisations AGE des tronçons A, B et C3 ont été délivrées. Les demandes des autres lots C ainsi que le lot E2 sont en cours d'établissement.

La fin des travaux de génie civil du lot A1 "Tronçon Croix de Gasperich - Echangeur de Livange" est prévu pour avril 2025. Les travaux du lot E1 (Passage à faune) ont été achevés fin 2024. Les travaux de génie civil du lot B1 "Elargissement du viaduc de Livange OA 1025" ont commencé en février 2023. Fin prévisible du lot B1 en printemps 2025. Les travaux du lot A2 "Reconstruction de l'OA 1022" ont été achevés fin 2024. Début des travaux du lot C3 en septembre 2024. Début des travaux du lot C2 (Passerelle OA1184) en mai 2025. Le dossier de soumission du lot B2 "Echangeur de Livange" a été approuvé. Le dossier de soumission du lot C1.A "Tronçon entre Viaduc de Livange et Croix de Bettembourg" est actuellement en cours de préparation.

Données au 11/04/2025



Budget voté	Budget voté indexé	Montant engagé	Montant liquidé	Budget restant	Coût prévisionnel	Variation prévisionnelle par rapport au budget
74.4 Mio €	86.5 Mio €	79.5 Mio €	78.0 Mio €	7.0 Mio €	86.5 Mio €	-
Montants en indice loi:		70.3 Mio €	69.0 Mio €	4.1 Mio €	74.4 Mio €	

Statut: Adaptation budgétaire votée par la loi du 7 juin 2024. Le chantier est en finalisation, ainsi que les plantations, qui feront objet d'une phase d'entretien et d'observation jusque 2026 inclus. Les travaux de décompte des premiers marchés commencent.

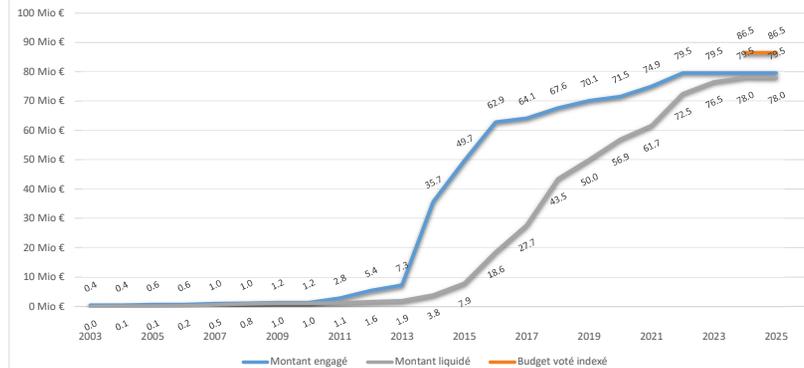
Informations opérationnelles

Phase de projet	Chantier en cours
Indice actuel	1149.68
Indice loi	677.02
Variation indice	170%
Avancement des coûts	92%

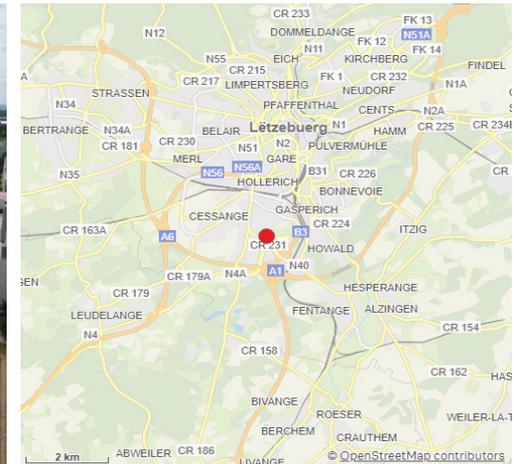
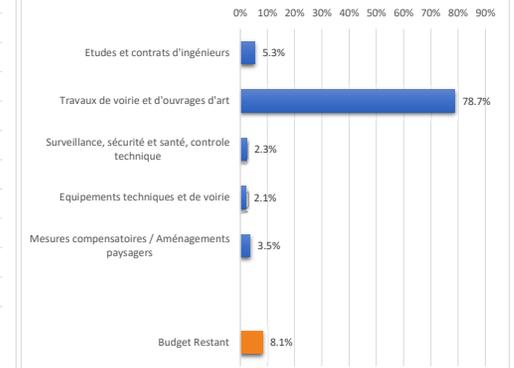
Planning

Loi budgétaire	07/06/2024
Début études préliminaires	T3 2003
Début chantier	T3 2013
Fin chantier prévue	T4 2026
Avancement du chantier	87%

Profil des dépenses



Ventilation des dépenses engagées



Le projet de construction du réseau du Ban de Gasperich a été élaboré en vue du développement urbain de ce quartier de la Ville de Luxembourg. En effet la création de la nouvelle zone d'activité, du Lycée Vauban, du Centre d'Intervention de la Ville de Luxembourg, du nouveau Stade de la Ville de Luxembourg demandait une optimisation du réseau routier en place afin d'y intégrer ces nouveaux bâtiments. Le réseau routier a été réorganisé et deux boulevards, le bd Raiffeisen et le bd Kockelscheuer, ont dû être créés afin de desservir la zone respectivement du nord au sud et de l'est à l'ouest.

Phase 1 achevée en 2021

Phase 2 achevée en 2016

Phase 3.1 : achevée Juillet 2022

Phase 3.2 : achevée Juillet 2022

Phase 4 : fin prévisible mi-2027 (fin entretien)

Les marchés des lots 1, 3.1 et 3.2 ont été décomptés au cours de l'année 2022.

Les travaux de plantation des arbres au Ban de Gasperich sont achevés (lot 4). L'achèvement des travaux de plantation a eu lieu après la mise en service du tram en date du 07.07.2024. L'entretien des arbres est prévu pendant une durée de 3 ans après la finalisation des travaux de plantation.

Une rallonge budgétaire est devenue nécessaire et les dépenses additionnelles sont estimées à 6.550.000€, valeur 1071,67 de l'indice semestriel des prix à la construction du 1er octobre 2022. Le projet de loi relative à l'adaptation du projet de construction relatif à l'aménagement du boulevard Raiffeisen et du boulevard Kockelscheuer dans le cadre de la construction du réseau routier du ban de Gasperich a été déposé à la Chambre des députés en date du 20 juillet 2023. De ce projet de loi a résulté la loi du 7 juin 2024. Avec cette rallonge budgétaire votée par la Chambre des députés, l'enveloppe budgétaire est portée à 74.420.000,00 Euros.

Il reste encore à préciser que les travaux relatifs à la réalisation des aménagements extérieurs et des infrastructures du Ban de Gasperich (lot 8A) ont été achevés fin mai 2024 et que la facture de décompte relative à ce marché a été payée par la Trésorerie de l'Etat en date du 05.12.2024.

Données au 11/04/2025



Informations opérationnelles

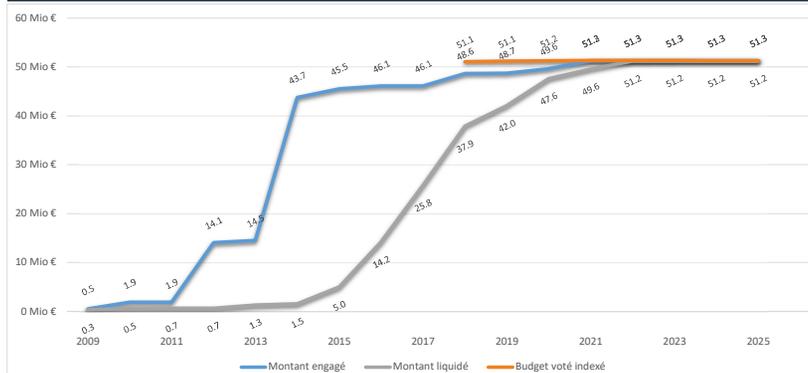
Phase de projet	Décompte en attente
Indice actuel	1149.68
Indice loi	779.82
Variation indice	147%
Avancement des coûts	100%

Planning

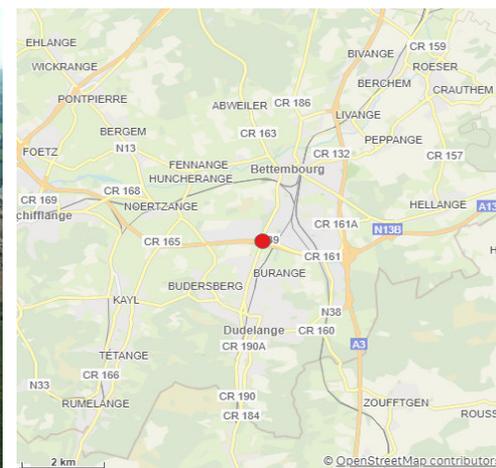
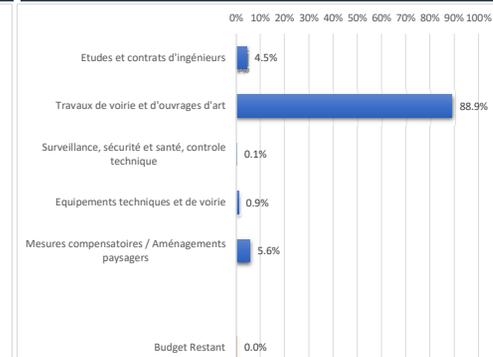
Loi budgétaire	21/08/2018
Début études préliminaires	T2 2009
Début chantier	T2 2014
Fin chantier prévue	T3 2021
Avancement du chantier	100%

Budget voté	Budget voté indexé	Montant engagé	Montant liquidé	Budget restant	Coût prévisionnel	Variation prévisionnelle par rapport au budget
51.0 Mio €	51.3 Mio €	51.3 Mio €	51.2 Mio €	0.0 Mio €	51.3 Mio €	-
Montants en indice loi:		51.0 Mio €	51.0 Mio €	0.0 Mio €	51.0 Mio €	
Statut: Pas de dépassement en vue. Travaux sur site achevés et décompte avec les entreprises en cours.						

Profil des dépenses



Ventilation des dépenses engagées



Le projet de réaménagement de l'échangeur de Dudelange-Burange, situé à l'intersection de l'autoroute A13 et de la route nationale N31, s'inscrit dans le cadre du développement du réseau routier local relatif à l'extension des zones d'activités et de zones d'urbanisation le long de la Collectrice du Sud.

La construction de zones d'activité au Nord (Eurohub + Plateforme multimodale CFL) et au Sud (Laboratoire National de Santé) entraîne une augmentation du trafic qui ne permet plus à l'échangeur, à cause de sa configuration géométrique, de répondre aux exigences de sécurité et de capacité.

Une route de liaison entre l'échangeur Dudelange/Burange et le CR161 sera réalisée au nord parallèle à la A13 reliant le site Eurohub Sud et le terminal ferroviaire avec le réseau autoroutier.

Le réaménagement de l'échangeur existant vise principalement deux objectifs.

D'une part, il a pour but d'offrir un accès facile et direct à l'autoroute pour les zones d'activités et d'urbanisation projetées à proximité. Il vise d'autre part à augmenter la capacité et d'accroître la sécurité de ce nœud routier fortement chargé.

Tous les marchés avec les entrepreneurs ont été décomptés. Pour ce projet, il reste encore à établir un décompte global suivant les dispositions de la législation sur les marchés publics.

Données au 11/04/2025



Budget voté	Budget voté indexé	Montant engagé	Montant liquidé	Budget restant	Coût prévisionnel	Variation prévisionnelle par rapport au budget
154.4 Mio €	199.1 Mio €	70.6 Mio €	21.3 Mio €	128.5 Mio €	199.1 Mio €	-
Montants en indice loi:		59.8 Mio €	19.3 Mio €	94.5 Mio €	154.4 Mio €	

Statut: Chantier de la tranchée couverte a commencé en 2023. Problèmes géologiques s'aggravent (géotechnique, surcoûts d'ancrages, ouvrages à prolonger). Impact sur projet global à quantifier avec avancement des soumissions. Rallonge budgétaire nécessaire.

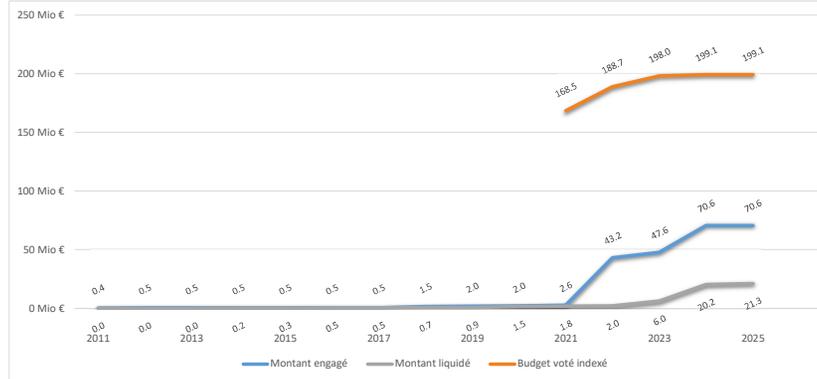
Informations opérationnelles

Phase de projet	Chantier en cours
Indice actuel	1149.68
Indice loi	845.51
Variation indice	136%
Avancement des coûts	35%

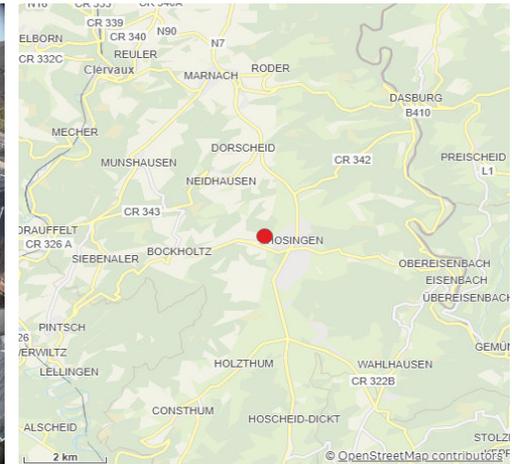
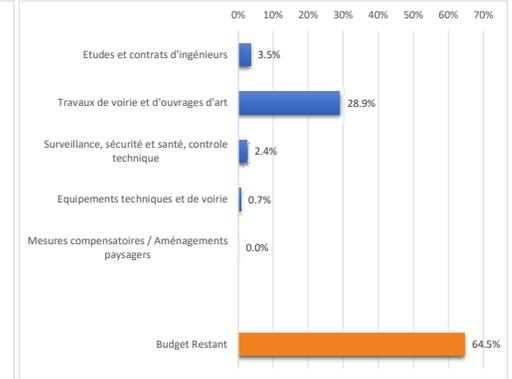
Planning

Loi budgétaire	06/08/2021
Début études préliminaires	T1 2011
Début chantier	T2 2023
Fin chantier prévue	T4 2029
Avancement du chantier	27%

Profil des dépenses



Ventilation des dépenses engagées



Le contournement de Hosingen a comme objectif principal de délester la localité de Hosingen de la majorité du trafic transitaire et de rendre possible un déclassement de la « Haaptstrooss » N7 qui va de pair avec une revalorisation du centre de Hosingen. Le contournement de Hosingen prendra son départ au giratoire « Op der Héi » et finira, après environ 4,4 km en direction nord quelques centaines de mètres après le nouvel échangeur Hosingen-Nord, à la hauteur de Dorscheid. Le contournement est exclusivement situé sur le territoire de la commune de Parc Hosingen.

Les raccords à la N7 actuellement en forme de carrefours à niveau, seront remplacés à long terme par des échangeurs pour les raccords du réseau routier d'une hiérarchie importante. Sur le tronçon du contournement de Hosingen, le raccord de la localité de Hosingen (futur CR342), du CR342/Rodershausen, du CR343/Dorscheid-Neidhausen ainsi que du quartier « Lehmkaul » est garanti par l'intermédiaire de l'échangeur Hosingen-Nord implanté à la hauteur de Dorscheid. Ce nouveau chemin repris est implanté parallèlement au contournement, partiellement sur le tracé de l'ancienne N7 et longé par la future piste cyclable nationale PC7.

La loi de financement a été votée par la chambre des députés en date du 6 août 2021.

Le premier tronçon a été mis en soumission en décembre 2022. Les travaux de la tranchée couverte ont commencé avec le premier coup de pelle en date du 8 juin 2023. La fin des travaux de la tranchée couverte est prévue pour fin 2026. Le dossier de soumission relative à l'OA876 a été présenté en août 2024 et approuvé en septembre 2024. L'ouverture de cette soumission date du 14/11/24 et le début des travaux est prévu pour mars 2025. En ce qui concerne la construction de l'OA879 y inclue une partie de la voirie, le dossier de soumission a été approuvé en décembre 2024 et l'ouverture de la soumission a eu lieu en février 2025. Le dossier de soumission relative à la partie voirie du lot A1 a été présenté en décembre 2024.

Données au 11/04/2025



Budget voté	Budget voté indexé	Montant engagé	Montant liquidé	Budget restant	Coût prévisionnel	Variation prévisionnelle par rapport au budget
85.8 Mio €	103.4 Mio €	80.0 Mio €	51.4 Mio €	23.4 Mio €	103.4 Mio €	-
Montants en indice loi:		74.3 Mio €	46.2 Mio €	11.5 Mio €	85.8 Mio €	

Statut: Le projet CITA restera toujours un projet à évolution technologique permanente, soumis à une veille, des refontes et une remise en question technologique quotidienne.

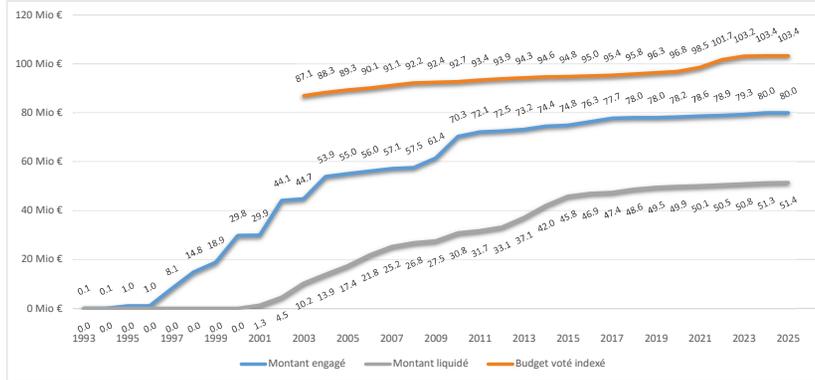
Informations opérationnelles

Phase de projet	Chantier en cours
Indice actuel	1149.68
Indice loi	563.36
Variation indice	204%
Avancement des coûts	77%

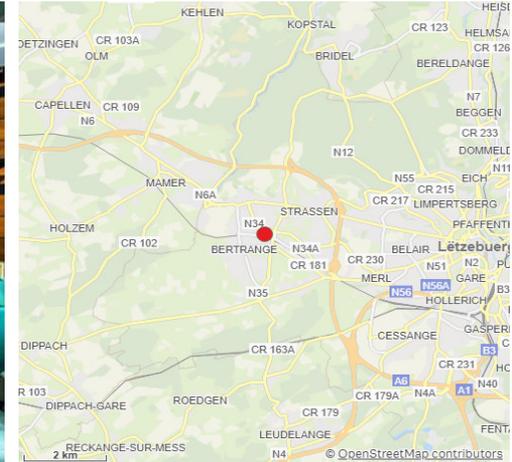
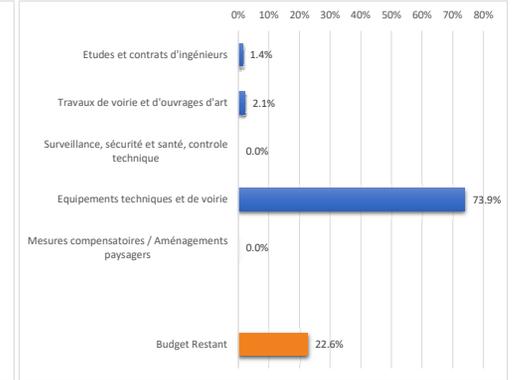
Planning

Loi budgétaire	19/12/2003
Début études préliminaires	T4 1993
Début chantier	T2 1997
Fin chantier prévue	
Avancement du chantier	0%

Profil des dépenses



Ventilation des dépenses engagées



Les premières études y relatives ont été lancées au début des années '90 et les premiers travaux ont été entamés vers mi-années '90. Un investissement global de 85.800.000€ voté par la Chambre des Députés et indexé à 563,36 (indice semestriel des prix à la construction au 1er avril 2002).

Le projet CITA restera toujours un projet à évolution technologique permanente, soumis à une veille, des refontes et une remise en question technologique quotidienne, notamment en ce qui concerne les projets ITS (Intelligent Transport Systems) et la mise en conformité du CITA avec les prescriptions de la directive européenne ITS et les actes réglementaires qui en sont découlés. A moyen terme, les fonds restants disponibles sur la loi seront non seulement dépensés mais il faudra le moment venu également prévoir des fonds supplémentaires soit par le biais d'une nouvelle loi, soit par une rallonge des enveloppes financières existantes.

Données au 11/04/2025



Informations opérationnelles

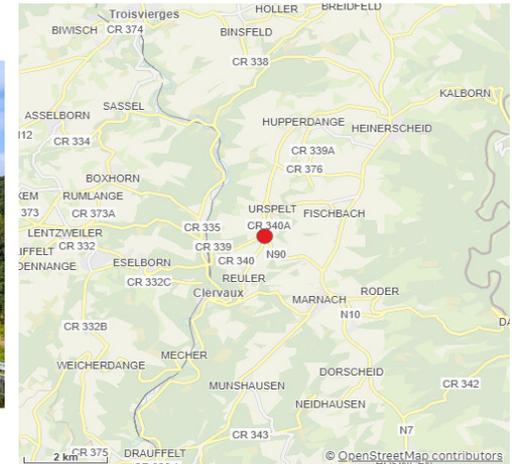
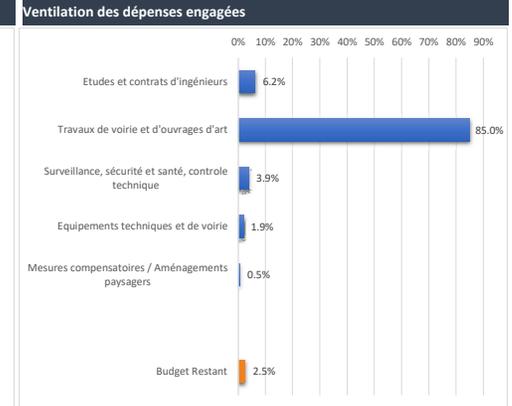
Phase de projet	Chantier en cours
Indice actuel	1149.68
Indice loi	779.82
Variation indice	147%
Avancement des coûts	97%

Planning

Loi budgétaire	07/09/2018
Début études préliminaires	T2 2009
Début chantier	T2 2014
Fin chantier prévue	T2 2027
Avancement du chantier	83%

Budget voté	Budget voté indexé	Montant engagé	Montant liquidé	Budget restant	Coût prévisionnel	Variation prévisionnelle par rapport au budget
73.0 Mio €	78.3 Mio €	76.3 Mio €	67.8 Mio €	2.0 Mio €	89.0 Mio €	13.7%
Montants en indice loi:		71.7 Mio €	64.0 Mio €	1.3 Mio €	83.0 Mio €	

Statut: Chantier routier terminé en 2024. Dépassements dus à l'augmentation des prix, mesures de stabilisation sur la section courante et des mesures supplémentaires nécessaires pour le barrage de compensation. Rallonge budgétaire en préparation.



La Transversale de Clervaux prévoit de rallier la N18 à la Route Européenne E421 (N7) en contournant la Ville de Clervaux par le Nord. Elle fait partie intégrante de la N18 et constitue un maillon essentiel d'un réseau routier de haut niveau de la région Nord du pays présentant une structure triangulaire dont les côtés convergeant à Wemperhardt sont formés par la N12 à l'Ouest ainsi que la N7 à l'Est, et dont la N18 constitue la base.

La nouvelle route de 3,7 km de long présente des caractéristiques techniques assurant la circulation en toute sécurité du trafic lourd tout en respectant par son caractère de simple route nationale au mieux le paysage. L'intégration dans l'environnement naturel à relief accidenté est optimisée moyennant l'insertion de 3 ouvrages de franchissement (viaducs de la Clerve, Olegrëndchen et Irbich), de 5 bassins de rétention et de 3 passages pour petite faune.

Par ailleurs, le projet comprend une liaison continue en site propre pour vélos reliant la N18 à la N7 et complétant ainsi le réseau cyclable national (PC7b).

Le début des travaux était en août 2014. La loi de financement a été votée par la chambre des députés en date du 17 septembre 2018. Les travaux relatifs à l'aménagement du giratoire sur la N7 à Marnach (lot1), à la construction de l'OA821-Irbich (lot2) et à l'aménagement de la voirie agricole dans le cadre du remembrement sont achevés. L'ouverture du Tronçon N7-CR339 via le viaduc Irbich était mi-juin 2022. Les travaux concernant l'aménagement du giratoire CR339 - section courante (lot3) a été décomptés fin 2023. Les travaux relatifs à la construction des ouvrages OA822-Clerve et OA823-Olegrëndchen (lot4a) et de la section courante N18 - CR340 (lot4b) ont été achevés en juillet 2024. La mise en service de la totalité de la transversale a eu lieu le 29/7/24. Les travaux pour le passage supérieur pour la PC7 ont commencé en septembre 2023. La fin des travaux est prévue pour mi 2025. Reste encore à aménager le barrage de compensation pour le lycée Edward Steichen.

Données au 11/04/2025



Informations opérationnelles

Phase de projet	Soumission
Indice actuel	1149.68
Indice loi	845.51
Variation indice	136%
Avancement des coûts	5%

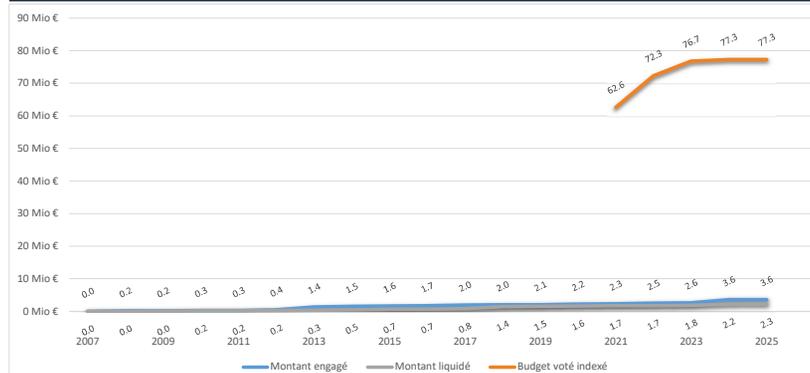
Planning

Loi budgétaire	06/08/2021
Début études préliminaires	T1 2008
Début chantier	T4 2025
Fin chantier prévue	T4 2028
Avancement du chantier	0%

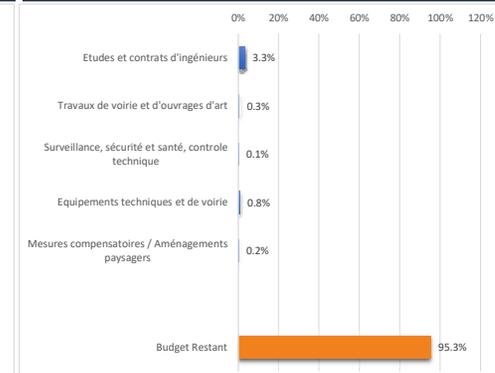
Budget voté	Budget voté indexé	Montant engagé	Montant liquidé	Budget restant	Coût prévisionnel	Variation prévisionnelle par rapport au budget
57.5 Mio €	77.3 Mio €	3.6 Mio €	2.3 Mio €	73.7 Mio €	77.3 Mio €	-
Montants en indice loi:		3.3 Mio €	2.2 Mio €	54.2 Mio €	57.5 Mio €	

Statut: Acquisitions d'emprises privées nécessaires et en cours. Le dossier de soumission pour le dédoublement du viaduc Schieren est envisagé mi-2025 et un début des travaux prévu pour début 2026. Début travaux sur section courante aussi en 2026.

Profil des dépenses



Ventilation des dépenses engagées



Le projet prend origine en aval du Viaduc de Colmar-Berg à hauteur de l'actuelle zone de rabattement de 2x2 voies à 2+1 voies à hauteur de l'échangeur de Schieren et s'étend jusqu'à l'échangeur d'Ettelbruck, soit une longueur totale de 2 000 m.
L'élargissement côté Schieren est opéré du côté Ouest, compte tenu des contraintes du site et des facilités de mise en conformité de la sortie Schieren.

Le site archéologique côté Est reste ainsi intouché.

Le nouveau viaduc agencé parallèlement à l'ouvrage existant est donc implanté côté Est. Ce positionnement permet d'assurer la mise en conformité de la sortie vers Ettelbruck.

Le déboîtement des voies du côté Ouest vers le côté Est se fait directement en amont du nouveau viaduc.

Des études complémentaires ont été finalisées et envoyées à l'Administration de la nature et des forêts pour l'obtention de l'autorisation. Réalisation des mesures compensatoires pour 2025.

Une demande de modification de l'autorisation AGE est en cours de réalisation pour permettre de déplacer le bassin de rétention à la suite d'un problème d'acquisition d'un terrain.

INRA a donné un avis favorable pour réaliser la construction de l'OA.

Une demande pour la résiliation des baux de surfaces agricoles a été transmise en vue de la réalisation dans une phase ultérieure de fouilles d'archéologie et de mesures compensatoires.

Les acquisitions des emprises nécessaires sont en cours.

La finalisation des études géotechniques complémentaires est en cours.

Envoi pour approbation du premier dossier de soumission (partie ouvrage d'art) pour mars 2025. Début des travaux fin 2025/début 2026.

Données au 11/04/2025



Budget voté	Budget voté indexé	Montant engagé	Montant liquidé	Budget restant	Coût prévisionnel	Variation prévisionnelle par rapport au budget
139.0 Mio €	197.4 Mio €	30.1 Mio €	6.7 Mio €	167.3 Mio €	197.4 Mio €	-
Montants en indice loi:		25.5 Mio €	6.1 Mio €	113.5 Mio €	139.0 Mio €	

Statut: Le premier chantier sera le passage à gibier à commencer fin 2025. Les emprises sont en cours. Les dossiers de soumission pour les sections courantes sont en préparation.

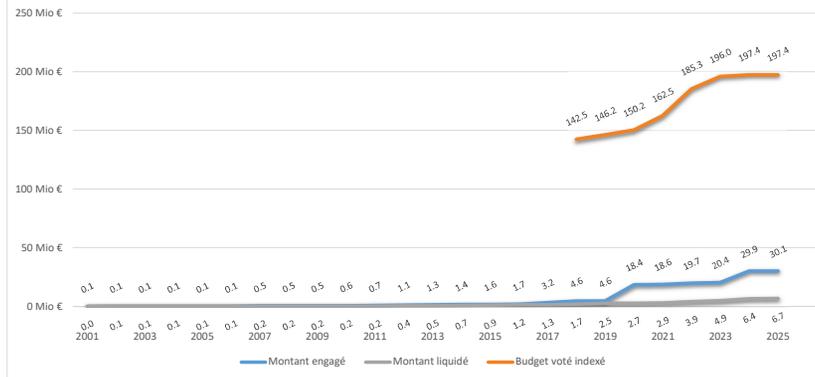
Informations opérationnelles

Phase de projet	APD
Indice actuel	1149.68
Indice loi	779.82
Variation indice	147%
Avancement des coûts	15%

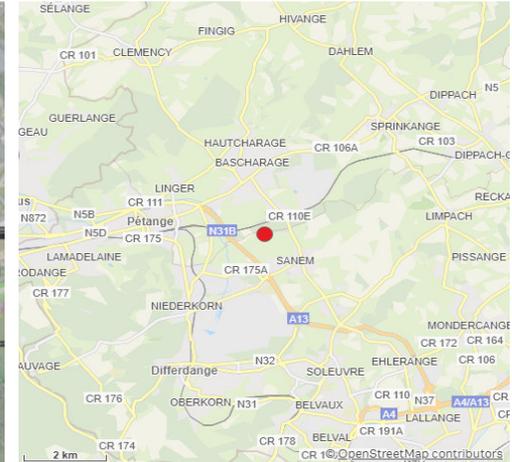
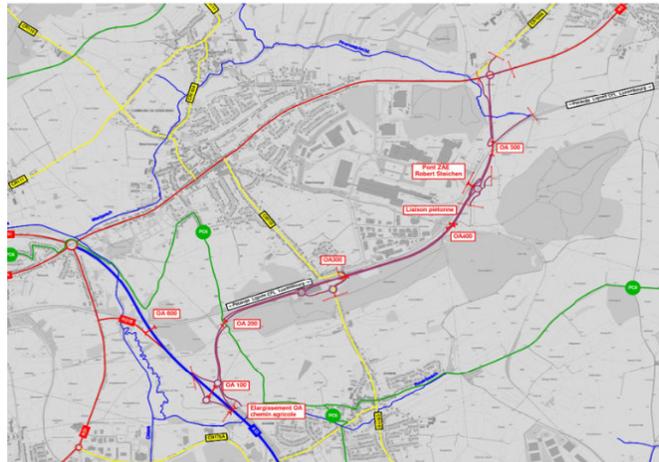
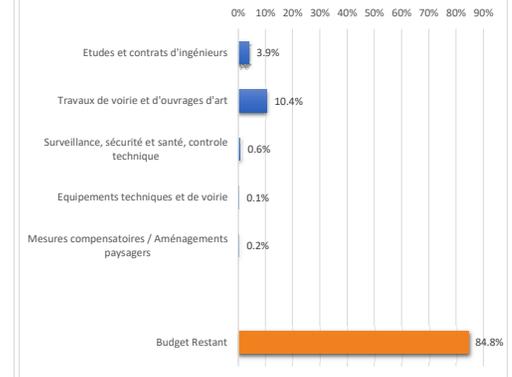
Planning

Loi budgétaire	21/08/2018
Début études préliminaires	T1 1995
Début chantier	T4 2022
Fin chantier prévue	T4 2030
Avancement du chantier	29%

Profil des dépenses



Ventilation des dépenses engagées



La localité de Bascharage souffre d'un trafic important augmentant d'année en année. Bascharage se situe sur le trajet de la N5 (E44), surchargée par les travailleurs, frontaliers et résidents, qui se rendent du bassin de Pétange-Aubange-Longwy vers Luxembourg. Le centre de Bascharage suffoque donc avec de nombreux véhicules qui passent quotidiennement sur l'Avenue de Luxembourg (N5). Cette situation engendre une dégradation considérable de la qualité de vie des habitants de la commune de Bascharage. Objectifs du contournement = délestage du centre de Bascharage du trafic important de voitures et de poids lourds et réduction de la pollution de l'air surtout le long de l'avenue de Luxembourg.

La variante C du tracé a été élaborée courant de l'année 2023 et un APD en vue de l'octroi de l'autorisation environnementale avait été transmise à l'autorité supérieure pour approbation en date du 15 septembre 2023. Suite à une demande formulée par le Ministère de l'Environnement, du Climat et de la Biodiversité (MECB) le 29 novembre 2023, différentes précisions ont été fournies afin de compléter le dossier en vue de l'octroi de l'autorisation environnementale en date du 28 février 2024. L'autorisation environnementale a été délivrée par le Ministère de l'Environnement, du Climat et de la Biodiversité (MECB) par décision ministérielle du 12 mars 2024.

L'avant-projet détaillé (APD) définitif de la variante C du contournement routier de Bascharage a été transmis à l'autorité supérieure pour approbation. La construction du passage à faune a été mis en soumission fin février 2025 avec l'ouverture de la soumission fixée au 1 avril 2025. Parallèlement, les dossiers d'approbation avant mise en soumission de plusieurs autres lots sont en cours.

Données au 11/04/2025



Budget voté	Budget voté indexé	Montant engagé	Montant liquidé	Budget restant	Coût prévisionnel	Variation prévisionnelle par rapport au budget
71.7 Mio €	86.2 Mio €	74.5 Mio €	40.0 Mio €	11.7 Mio €	102.2 Mio €	18.5%
Montants en indice loi:		63.1 Mio €	36.2 Mio €	8.6 Mio €	85.0 Mio €	

Statut: Les travaux des phases 1 et 2 sont en cours jusqu'à fin 2026. Pour la phase 3, des fonds supplémentaires devront être sollicités par une nouvelle rallonge budgétaire à présenter. Un des ouvrages en plus mauvais état que prévu et nécessite un avenant.

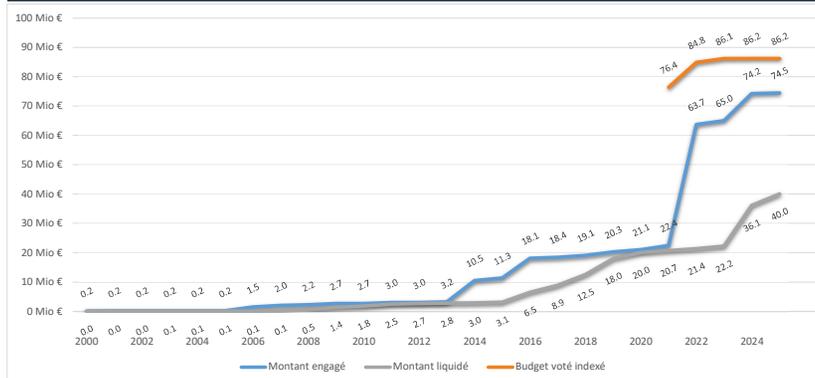
Informations opérationnelles

Phase de projet	Chantier en cours
Indice actuel	1149.68
Indice loi	845.51
Variation indice	136%
Avancement des coûts	86%

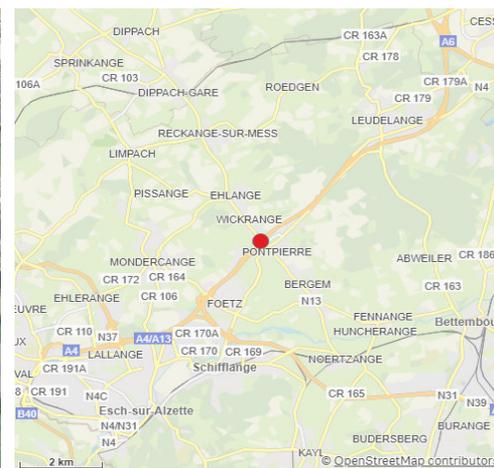
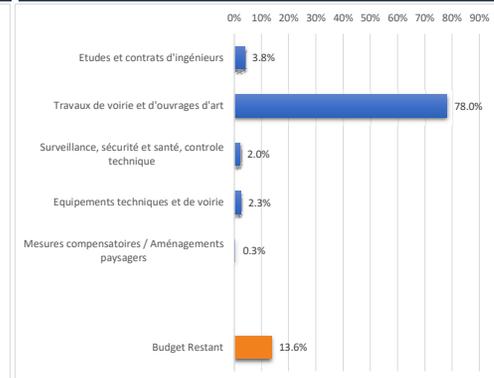
Planning

Loi budgétaire	09/09/2021
Début études préliminaires	T2 2001
Début chantier	T2 2008
Fin chantier prévue	T2 2027
Avancement du chantier	88%

Profil des dépenses



Ventilation des dépenses engagées



L'échangeur de Pontpierre mis en service ensemble avec le tronçon d'autoroute A4 entre Pontpierre et Esch/Lallange constitue un des premiers échangeurs sur notre réseau autoroutier. Dans sa configuration actuelle, l'échangeur n'est plus adapté pour faire face à l'augmentation du trafic constante au cours des 20 dernières années. De plus, pour accéder à l'autoroute A4, les automobilistes sont obligés de traverser des rues résidentielles (rue de l'Europe/rue de Luxembourg) ce qui crée de fortes nuisances aux habitants concernés. Ce projet vise donc le réaménagement complet de l'échangeur avec création de nouvelles bretelles d'accès et de sortie de l'autoroute.

Le projet fait malheureusement face à l'augmentation extraordinaire des prix, ce qui entraînera un dépassement du volume budgétaire de la loi, à confirmer encore davantage durant l'avancement des travaux sur site. La procédure ouverte a fait l'objet d'une annulation par une décision ministérielle. L'offre la moins-disante présentée dans le cadre de cette procédure ouverte n'a pas pu faire l'objet d'une approbation étant donné que le budget autorisé par la spéciale du 9 septembre 2021 a été substantiellement dépassé. Par conséquent, un nouveau dossier de soumission pour la phase 1 du réaménagement de l'échangeur de Pontpierre a été élaboré afin d'aboutir à un montant des travaux respectant les budgets actuellement approuvés et disponibles. Suite à la négociation avec les entreprises ayant présenté une offre, l'entreprise ayant présenté l'offre économiquement la plus avantageuse a été définitivement adjudgé en date du 19 septembre 2023. Les travaux de la phase 1 du réaménagement de l'échangeur de Pontpierre ont débuté en date du 13 novembre 2023. Les travaux de la phase 2 ont été définitivement adjudgés. Afin de permettre la réalisation de l'intégralité des travaux, l'élaboration d'un nouveau projet de loi sera nécessaire.

Données au 11/04/2025



Informations opérationnelles

Phase de projet	Chantier en cours
Indice actuel	1149.68
Indice loi	738.97
Variation indice	156%
Avancement des coûts	65%

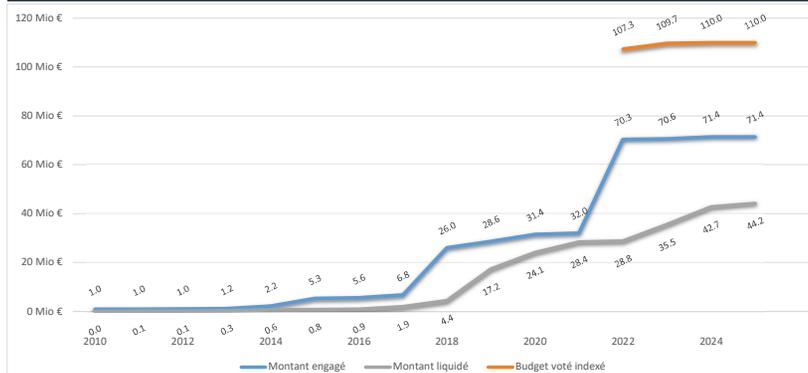
Planning

Loi budgétaire	15/07/2022
Début études préliminaires	T2 2010
Début chantier	T2 2017
Fin chantier prévue	T4 2029
Avancement du chantier	62%

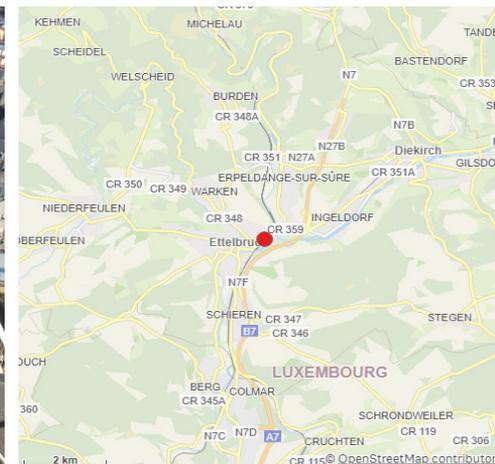
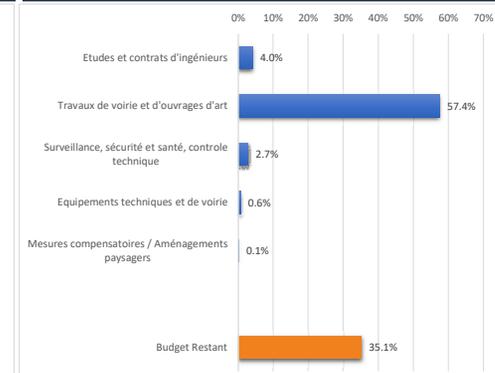
Budget voté	Budget voté indexé	Montant engagé	Montant liquidé	Budget restant	Coût prévisionnel	Variation prévisionnelle par rapport au budget
83.9 Mio €	110.0 Mio €	71.4 Mio €	44.2 Mio €	38.6 Mio €	110.0 Mio €	-
Montants en indice loi:		59.1 Mio €	38.8 Mio €	24.8 Mio €	83.9 Mio €	

Statut: Premiers lots achevés à l'intérieur d'Ettelbruck et Pont Patton. Chantier de la tranchée couverte en cours depuis 2023, ouverture prévue fin 2028 si la construction en parallèle par les parties prenantes peut être envisagée en toute sécurité.

Profil des dépenses



Ventilation des dépenses engagées



Le projet du „Pôle d'échange multimodal de la Gare d'Ettelbruck“ a comme objectif de préparer l'une des gares les plus fréquentées au Luxembourg, aux besoins des futures décennies et ceci en relation directe avec le développement de la Nordstad.

L'élaboration du projet du pôle d'échange a été réalisée au sein d'un groupe de travail dirigé par les responsables de la Société des Chemins de Fer luxembourgeois et de l'Administration des Ponts et Chaussées. Cette démarche commune et les réunions de concertation avec les responsables de la Ville d'Ettelbruck et l'Administration de la Gestion de l'Eau ont eu comme but de développer un projet global coordonné au mieux entre les différents acteurs, d'une part et de réduire les coûts d'aménagement par la réalisation de synergies d'autre part.

L'intégration du pôle d'échange dans le quartier de la gare a pu être garantie sur base d'une étude architecturale, urbanistique et paysagère.

Toutes les planifications autour de la gare tiennent compte d'une approche intégrative entre les modules de la gare et l'urbanisme avoisinant.

Ceci est nécessaire pour garantir une entrée en ville, respectivement un parvis de la gare de haute qualité fonctionnelle et urbanistique.

La loi de financement a été votée par la chambre des députés en date du 23 décembre 2014 et par la loi du 15 juillet 2022 (rallonge).

Les travaux de la réorganisation multimodale de la N7/rue du Canal, rue Prince Henri, rue de la Gare et Av. J.-F. Kennedy et du CR348/Av. Salentiny ont commencé en juin 2017 et ont été achevés en juillet 2019.

Les travaux du nouveau pont Patton ont commencé en octobre 2018 et la mise en service était en mars 2021.

Les travaux de mise en souterrain de la N7 ont commencé en mars 2023. L'ouverture du tunnel est actuellement prévue pour fin 2028.

Données au 11/04/2025



Informations opérationnelles

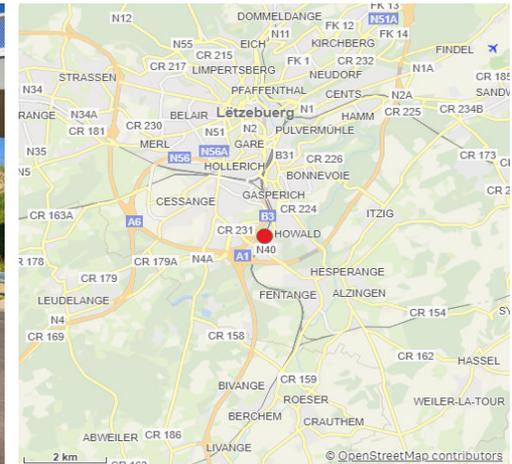
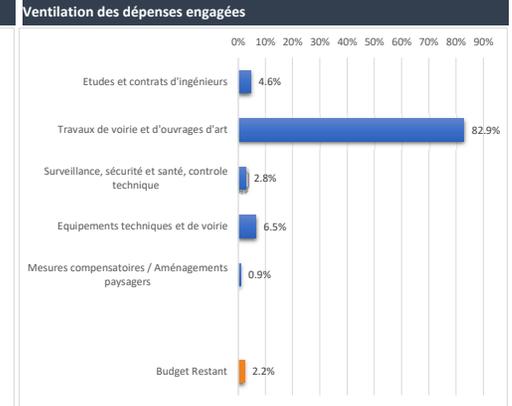
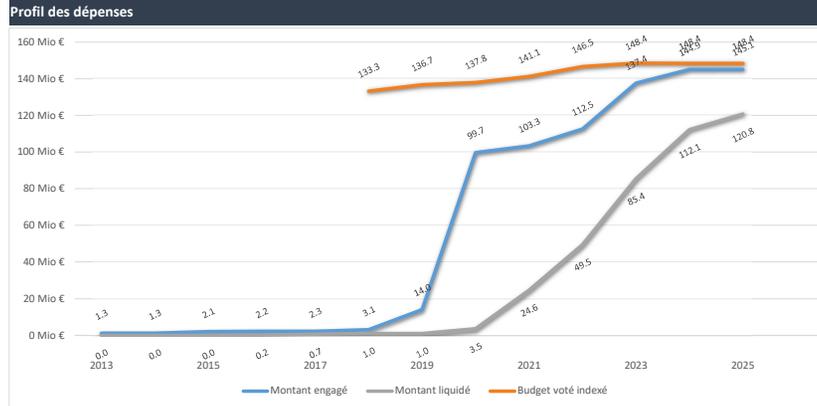
Phase de projet	Chantier en cours
Indice actuel	1149.68
Indice loi	779.82
Variation indice	147%
Avancement des coûts	98%

Planning

Loi budgétaire	21/08/2018
Début études préliminaires	T1 2015
Début chantier	T3 2016
Fin chantier prévue	T4 2025
Avancement du chantier	92%

Budget voté	Budget voté indexé	Montant engagé	Montant liquidé	Budget restant	Coût prévisionnel	Variation prévisionnelle par rapport au budget
130.0 Mio €	148.4 Mio €	145.1 Mio €	120.8 Mio €	3.3 Mio €	173.5 Mio €	16.9%
Montants en indice loi:		127.7 Mio €	108.2 Mio €	2.3 Mio €	152.0 Mio €	

Statut: Rallonge budgétaire en préparation. Le phasage non-avantageux des travaux dû aux problèmes d'emprises et dû aux travaux sous trafic, les augmentations des prix et la dépollution du sol ont mené à un dépassement. Chantier à terminer fin 2025.



La loi porte principalement sur le financement des travaux nécessaires à la mise à disposition de l'assise du tram entre le Pôle d'échange Bonnevoie et le Ban de Gasperich. La loi de financement prévoit la réalisation des projets repris ci-après : réaménagement de la rue des Scillas et de la partie inférieure du Rangwee, le dédoublement du tunnel Rangwee, les infrastructures de desserte et de transport de la zone "Midfield", l'aménagement de la gare routière Howald et de la plateforme d'assise du tram ainsi que la construction du Pont "Y" (OA 583) franchissant l'autoroute A3. Comme le Pôle d'échange Howald est situé à proximité directe du P&R Luxembourg-Sud, il s'inscrit dans la stratégie nationale des pôles d'échange avec l'arrivée du tram (périmètre du projet : jonction rue d'Orchimont/Rangwee-rue Albert Einstein au Ban de Gasperich).

Les différentes phases du projet sont en cours de réalisation parallèle:

- le tunnel Rangwee II (travaux décomptés)
- le réaménagement de la rue des Scillas - déviation de la Drosbach - Travaux génie civil (travaux terminés, à décompter)
- travaux de forage depuis le collecteur DN2400 rue des Scillas (lot 1) - (travaux en cours)
- le réaménagement de la rue des Scillas - Travaux de voirie et d'infrastructures (travaux en cours)
- le réaménagement de la rue des Scillas - Mur anti-bruit (travaux en cours)
- le Pôle d'échange Howald - Gare routière + lots 1A, 1B - travaux terminés et Pôle d'échange ouvert au public le 07.07.2024 (marchés encore à décompter)
- La finalisation de la plateforme Howald avec la rampe d'accès (Lot 2B) a débuté en mars 2024 (travaux en cours)
- le Pont Y (OA 583) terminé et ouvert au public le 07.07.2024 (marché encore à décompter)

Les travaux seront terminés pour fin 2025. Luxtram pourra intervenir à partir de septembre 2025 pour finaliser au printemps 2026 une exploitation en double voie.

Aux travaux mentionnés ci-dessus s'ajoutent encore des travaux de rénovation du Tunnel Rangwee I qui seront finis courant du premier trimestre 2025.

Données au 11/04/2025



Budget voté	Budget voté indexé	Montant engagé	Montant liquidé	Budget restant	Coût prévisionnel	Variation prévisionnelle par rapport au budget
31.8 Mio €	51.4 Mio €	19.5 Mio €	18.9 Mio €	31.8 Mio €	51.4 Mio €	-
Montants en indice loi:		15.9 Mio €	15.3 Mio €	15.9 Mio €	31.8 Mio €	

Statut: Premières phases finalisées. L'état dégradé de l'ouvrage nécessite une reconstruction non-prévue dans la loi de 2004. Vu que le programme devra être adapté, le décompte de la présente loi et la rédaction d'une nouvelle loi semblerait logique.

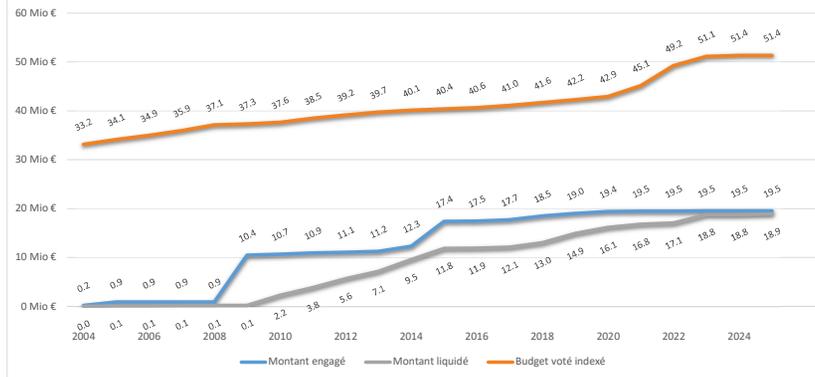
Informations opérationnelles

Phase de projet	Décompte en attente
Indice actuel	1149.68
Indice loi	575.85
Variation indice	200%
Avancement des coûts	38%

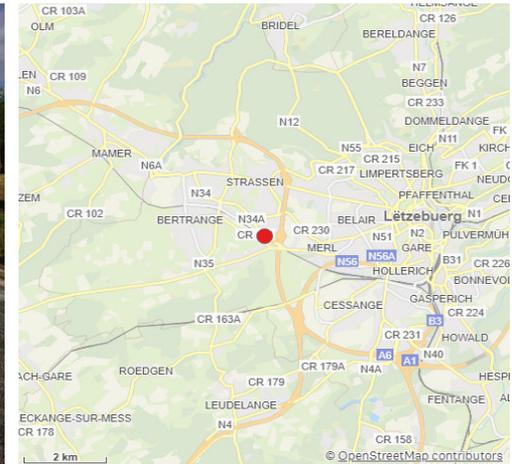
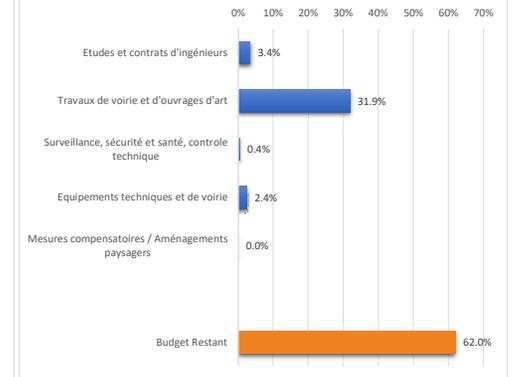
Planning

Loi budgétaire	12/06/2004
Début études préliminaires	T3 1998
Début chantier	T2 2010
Fin chantier prévue	T4 2023
Avancement du chantier	100%

Profil des dépenses



Ventilation des dépenses engagées



Ce projet a pour but d'atteindre une meilleure sécurité pour les usagers circulant au niveau de l'échangeur de Helfenterbruck (bretelles d'entrée et de sortie de l'échangeur Helfenterbruck trop courtes) et d'améliorer les flux de trafic au niveau de l'échangeur autoroutier mais également sur la RN34 où le trafic a connu une augmentation constante au cours des années écoulées aussi en raison du trafic généré par la zone d'activités Bourmicht à Bertrange.

La loi du 12.06.2004 relative au réaménagement sécuritaire de l'échangeur Helfenterbruck contient notamment les éléments suivants:

- Aménagement d'un carrefour giratoire sur la route de Longwy N5/N34 aux abords de l'échangeur Helfenterbruck.
- Aménagement de deux nouvelles bretelles Ouest, mise en fluidité de la N34 entre l'autoroute A6 et Bourmicht à Bertrange.

Les feux tricolores au niveau de l'échangeur Helfenterbruck (route nationale N34 avec l'autoroute) ont été mis en service en janvier 2023.

La facture de décompte relative au marché principal de l'aménagement de deux nouvelles bretelles ouest et de la mise en fluidité de la route nationale N34 entre l'autoroute A6 et Bourmicht à Bertrange a été payée au cours du mois de janvier 2023 (réaménagement sécuritaire de l'échangeur Helfenterbruck).

Les études en relation avec la consolidation et la réhabilitation du viaduc Helfenterbruck existant sont en cours, mais leur avancement dépend des études menées dans le contexte du couloir global de l'autoroute A6 et du PNM35, ainsi que de l'état de l'ouvrage existant.

Données au 11/04/2025



Informations opérationnelles

Phase de projet	Mesures compensatoires en cours
Indice actuel	1149.68
Indice loi	633.42
Variation indice	182%
Avancement des coûts	69%

Planning

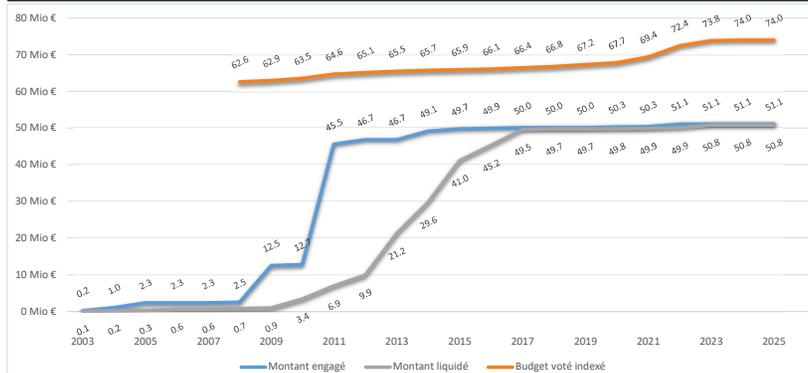
Loi budgétaire	18/03/2008
Début études préliminaires	T1 1977
Début chantier	T4 2009
Fin chantier prévue	T1 2025
Avancement du chantier	100%

Budget voté	Budget voté indexé	Montant engagé	Montant liquidé	Budget restant	Coût prévisionnel	Variation prévisionnelle par rapport au budget
59.0 Mio €	74.0 Mio €	51.1 Mio €	50.8 Mio €	22.9 Mio €	74.0 Mio €	-

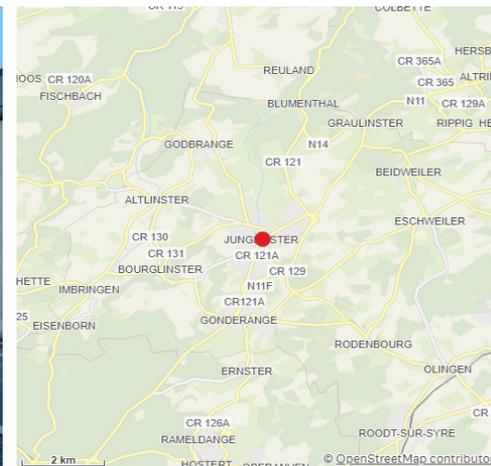
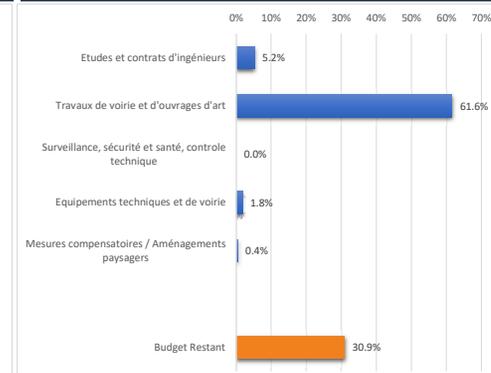
Montants en indice loi: **46.4 Mio €** **46.2 Mio €** **12.6 Mio €** **59.0 Mio €**

Statut: Pas de dépassement en vue. Les dernières mesures compensatoires sont terminées. Décompte des travaux réalisés avec les entreprises. Un décompte officiel sera présenté.

Profil des dépenses



Ventilation des dépenses engagées



Le projet de contournement de Junglinster a été élaboré conjointement avec le projet de construction du Lycée à Junglinster. Le lien étroit entre ces deux projets se reflète dans un développement commun notamment des différents points d'intersection directs, que ce soit pour la conception des réseaux d'évacuation des eaux ou pour la desserte du site du lycée à partir du rond-point à construire.

Le projet présente une longueur totale de 3.860 mètres, et comprend deux rond-points, une passerelle piétonnière, une tranchée couverte, un viaduc, deux passages inférieur, un passage supérieur et trois bassins de rétention.

Tous les travaux des 4 lots du contournement sont achevés et réceptionnés. Ouverture à la circulation: 18.09.2015.

Les dernières mesures de compensation sont terminées et nécessiteront encore une phase de surveillance par après.

Les décomptes des marchés sont déjà finalisés. Le décompte officiel sera préparé et présenté.

Données au 11/04/2025



Informations opérationnelles

Phase de projet	Chantier en cours
Indice actuel	1149.68
Indice loi	730.85
Variation indice	157%
Avancement des coûts	73%

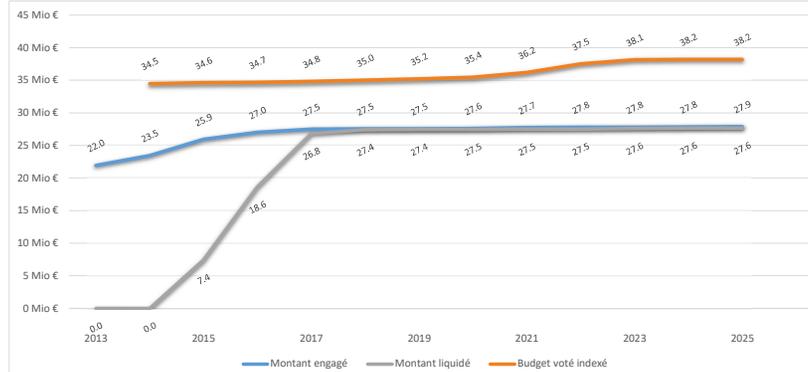
Planning

Loi budgétaire	04/08/2014
Début études préliminaires	T1 2000
Début chantier	T4 2014
Fin chantier prévue	T4 2026
Avancement du chantier	86%

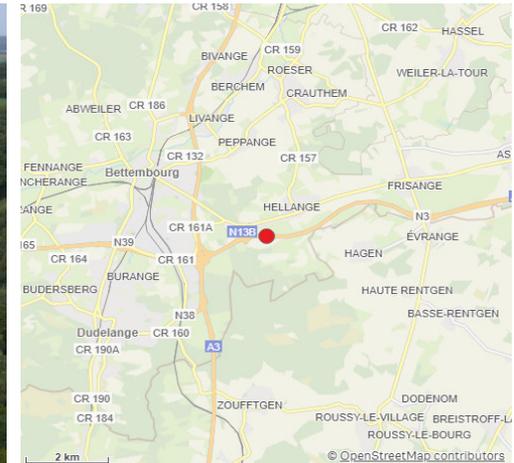
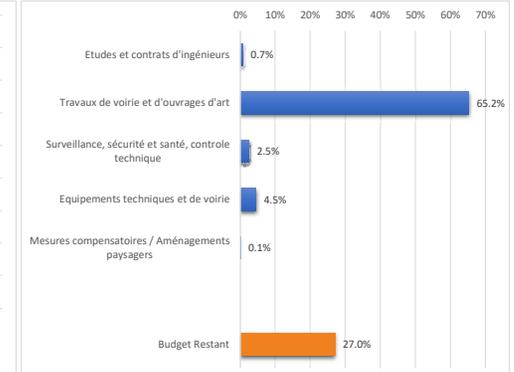
Budget voté	Budget voté indexé	Montant engagé	Montant liquidé	Budget restant	Coût prévisionnel	Variation prévisionnelle par rapport au budget
34.2 Mio €	38.2 Mio €	27.9 Mio €	27.6 Mio €	10.3 Mio €	38.2 Mio €	-
Montants en indice loi:		27.6 Mio €	27.4 Mio €	6.6 Mio €	34.2 Mio €	

Statut: Chantier routier achevé. Dossier de soumission pour le bassin de rétention "Belgrad" sera présenté pour printemps 2025 avec les travaux courant 2026.

Profil des dépenses



Ventilation des dépenses engagées



L'échangeur de Hellange avec raccordement à l'autoroute A13 et la route nationale N13 est le dernier maillon à réaliser dans le cadre de la Liaison avec la Sarre officiellement ouverte à la circulation en date du 24.07.2003. A l'approche de la fin des travaux de la liaison autoroutière avec la Sarre, il s'est avéré qu'à défaut d'accord avec les propriétaires, l'acquisition de parcelles privées nécessaires à la construction d'une bretelle de l'échangeur et de la section courante de l'autoroute au niveau de la localité de Hellange était devenue impossible. La conséquence était l'aménagement d'une voie de contournement ("By-pass de Hellange"). Suite à un déblocage du dossier des emprises manquantes, un projet de loi visant de mettre à disposition du gouvernement une enveloppe budgétaire de 34.200.000,00 Euros (à l'indice 730,85 du 01.04.2013) a été présenté afin de permettre la construction de l'échangeur de Hellange avec son raccordement à la RN13 suivant le projet géométrique initial et de finaliser les travaux de la Liaison avec la Sarre.

La loi prévoit outre la construction de l'échangeur de Hellange avec raccordement à l'autoroute A13 et la RN13, l'aménagement d'un bassin de rétention à ciel ouvert au lieu-dit "Kuebelach"- "Belgrad" ainsi que la démolition du by-pass provisoire entre Hellange et Frisange et la remise en état des terrains agricoles empruntés et finalement les travaux nécessaires pour l'adaptation du système d'assainissement et l'aménagement des eaux dans le Thalweg/Hiergerterweier/Leiteschbach/Schetzwiss. A part de la construction du bassin de rétention "Belgrad", tous les travaux prévus par la loi du 04.08.2014 ont été réalisés entre 2014 et 2018. L'échangeur de Hellange sur l'autoroute A13 a été mis en service fin juillet 2017. Bassin "Belgrad": Les études en vue de l'élaboration d'un dossier permettant la conception et la réalisation d'un bassin de rétention au lieu-dit "Belgrad" sont actuellement en cours. La finalisation d'un dossier de soumission par le bureau d'études est prévue pour mi 2025.

Données au 11/04/2025



Informations opérationnelles

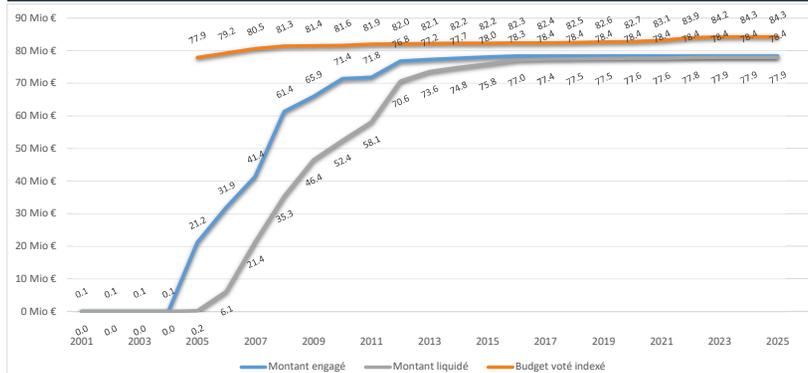
Phase de projet	Décompte en attente
Indice actuel	1149.68
Indice loi	600.88
Variation indice	191%
Avancement des coûts	93%

Planning

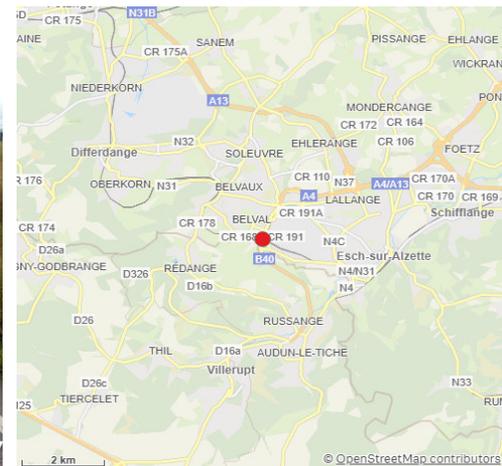
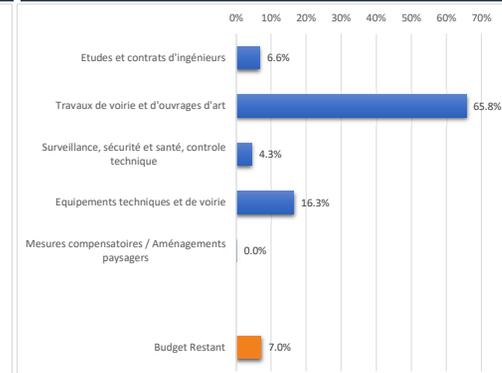
Loi budgétaire	05/08/2005
Début études préliminaires	T1 2000
Début chantier	T2 2006
Fin chantier prévue	T4 2012
Avancement du chantier	100%

Budget voté	Budget voté indexé	Montant engagé	Montant liquidé	Budget restant	Coût prévisionnel	Variation prévisionnelle par rapport au budget
76.0 Mio €	84.3 Mio €	78.4 Mio €	77.9 Mio €	5.9 Mio €	81.2 Mio €	-3.7%
Montants en indice loi:		72.9 Mio €	72.5 Mio €	3.1 Mio €	73.2 Mio €	
Statut: Pas de dépassement en vue. Chantier routier terminé sur ce projet. Décompte sera présenté dans un ensemble pour les 3 lois concernant Micheville.						

Profil des dépenses



Ventilation des dépenses engagées



La liaison Micheville est un projet transfrontalier comportant une partie française et luxembourgeoise. Sur le plan transfrontalier, elle poursuit l'objectif de la création d'une liaison routière de haut niveau entre les agglomérations du côté français et l'autoroute A4 afin de permettre aux navetteurs de la Lorraine d'approcher la Ville de Luxembourg et ses zones périphériques par une route rapide, sûre et confortable. A partir du croisement avec le CR110, la Liaison Micheville quitte le tracé de l'autoroute A4 et est déviée vers le nord en direction du crassier d'Ehlerange. Ensuite, elle passe à côté de la nouvelle centrale TGV et contourne la Cité de Raemerich, enjambe la N31 par un ouvrage d'art et traverse le plateau du Saint-Esprit par une dalle fondée sur pieux et descend dans un tunnel qui passe en souterrain dans la direction Nord-Sud ("Tunnel Central Gate") sous le site des friches de Belval-Ouest et revient en surface en territoire français où elle se termine par un giratoire.

La loi du 03.08.2005 a prévu la réalisation de la première partie de la Liaison Micheville comportant la seule structure portante du tunnel sous la zone urbanisée du site de Belval-Ouest, de l'accès sud au site de Belval-Ouest donnant sur le Square-Mile avec raccordement provisoire sur le CR168 au sud du site ainsi que certaines déviations de réseaux d'infrastructures souterraines et aériennes.

Les dépenses relatives aux travaux énumérés ci-après ont été financées par le biais de la loi du 03.08.2005 :

- Travaux gros-oeuvre Tunnel Central Gate (phase 1) Liaison Micheville
- Liaison Esch/Alzette-Micheville : Déplacement conduite Air Liquide, déviation gazoduc Soteg, déviation canalisation, mise en souterrain réseaux SOTEL
- Tunnel Micheville phase 2 fonçages sous voies ferrées
- Galerie technique dans RN31 (phase I+II)
- Tunnel Central Gate Phase 3
- Accès sud secondaire - gros-oeuvre, voirie, infrastructures
- Equipements techniques
- Construction Tunnel Central Gate 6ème lot

La phase 1 est achevée, en attente des décomptes.

Données au 11/04/2025



Informations opérationnelles

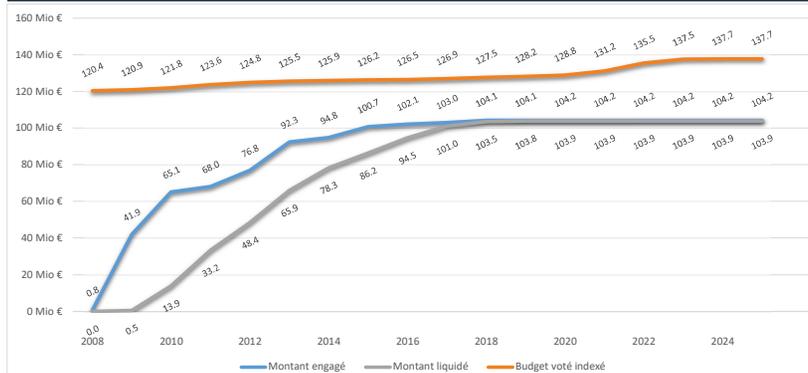
Phase de projet	Décompte en attente
Indice actuel	1149.68
Indice loi	646.07
Variation indice	178%
Avancement des coûts	76%

Planning

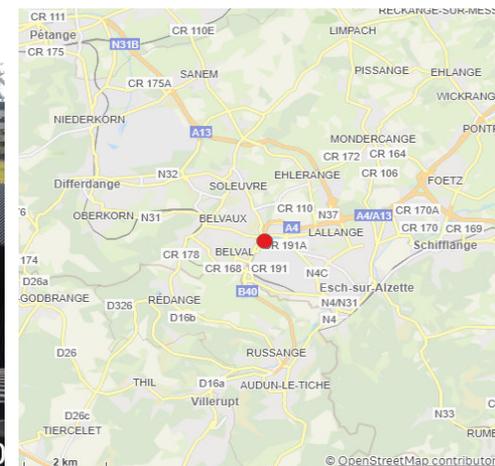
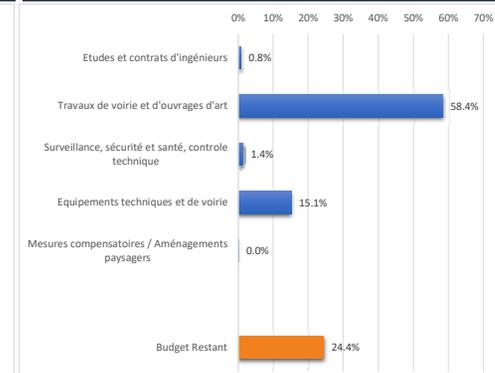
Loi budgétaire	28/07/2008
Début études préliminaires	T1 2005
Début chantier	T4 2009
Fin chantier prévue	T4 2017
Avancement du chantier	100%

Budget voté	Budget voté indexé	Montant engagé	Montant liquidé	Budget restant	Coût prévisionnel	Variation prévisionnelle par rapport au budget
115.5 Mio €	137.7 Mio €	104.2 Mio €	103.9 Mio €	33.6 Mio €	124.6 Mio €	-9.5%
Montants en indice loi:		96.6 Mio €	96.4 Mio €	18.9 Mio €	104.5 Mio €	
Statut:		Pas de dépassement en vue. Chantier routier terminé sur ce projet. Décompte sera présenté dans un ensemble pour les 3 lois concernant Micheville.				

Profil des dépenses



Ventilation des dépenses engagées



Après la loi du 03.08.2005 par laquelle le gouvernement a été autorisé à réaliser les mesures constructives préparatoires de la Liaison Micheville, la loi du 29.07.2008 a pour finalité une mise en service provisoire de la Liaison Micheville entre le projet français du contournement d'Audun-le-Tiche et la RN31 (partie du projet entre le rond-point au sud des voies ferrées jusqu'au à la RN31 avec la construction du Tunnel Micheville d'une longueur de 735 m situé en-dessous du boulevard principal du site de Belval). Précisément, la loi du 29.07.2008 prévoit la réalisation des travaux en relation avec la Liaison Micheville repris ci-après : Achèvement du gros-oeuvre du Tunnel Micheville au Nord et au Sud, le parachèvement du tunnel avec les travaux de voirie et les équipements techniques, la construction d'un giratoire avec passage souterrain au sud des voies ferrées avec raccordement au projet sur territoire français, le raccordement provisoire à la RN31, le réaménagement de la RN31, le raccordement au rond-point Raermerich ainsi que le traitement des terres polluées et leur mise en dépôt consécutive.

Les dépenses relatives aux projets énumérés ci-après ont été financées par le biais de la loi du 29.07.2008 :

- Tunnel Central Gate phase 4 et phase 5
- Réaménagement RN31: rond-point Raermerich et 2e phase
- Réaménagement rue des étangs et parking poids-lourds
- Belval Nord aménagement accès étangs (phase 1)
- Traitement des boues plateau du Saint-Esprit Belval
- Construction Tunnel Central Gate 6ème lot et phase 6bis
- Tunnel Central Gate travaux de voirie et d'infrastructures
- lots SEPO "portiques"/SSVT "signalisation variable" du projet CITA

Phase 2 achevée, en attente des décomptes.

Le premier tronçon de la Liaison Micheville entre la frontière française et la RN31 a été mis en service en date du 16.12.2016.

Données au 11/04/2025



Informations opérationnelles

Phase de projet	Chantier en cours
Indice actuel	1149.68
Indice loi	685.44
Variation indice	168%
Avancement des coûts	53%

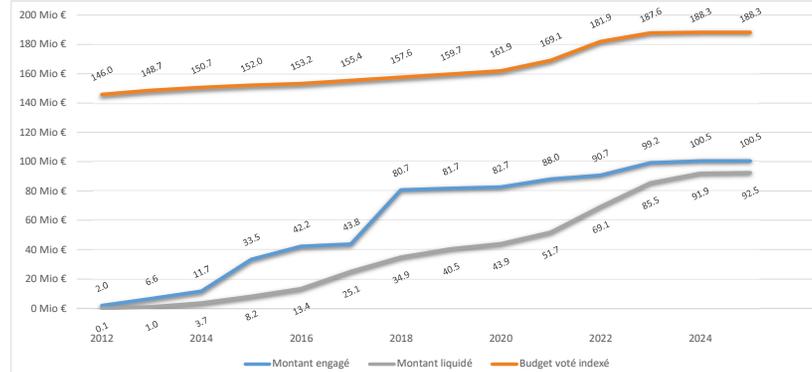
Planning

Loi budgétaire	24/04/2012
Début études préliminaires	T1 2009
Début chantier	T2 2014
Fin chantier prévue	T4 2027
Avancement du chantier	80%

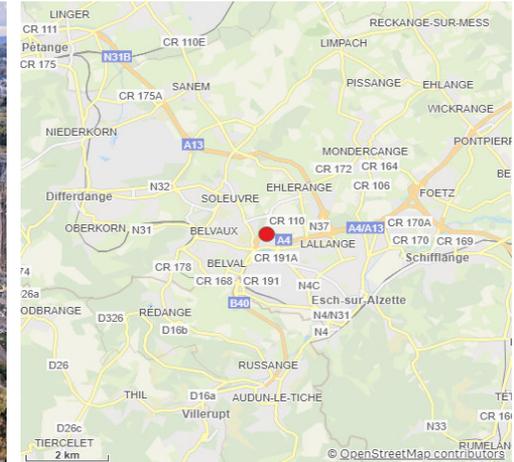
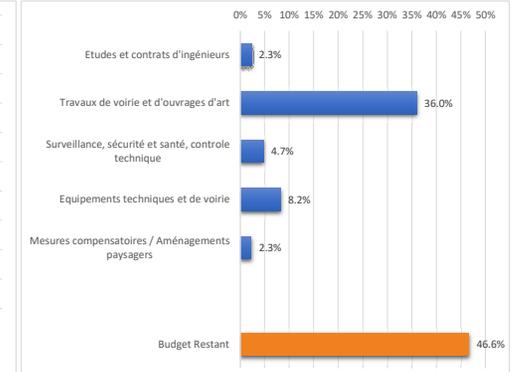
Budget voté	Budget voté indexé	Montant engagé	Montant liquidé	Budget restant	Coût prévisionnel	Variation prévisionnelle par rapport au budget
138.0 Mio €	188.3 Mio €	100.5 Mio €	92.5 Mio €	87.8 Mio €	188.3 Mio €	-
Montants en indice loi:		85.7 Mio €	80.4 Mio €	52.3 Mio €	138.0 Mio €	

Statut: Toutes les voies de circulation de la nouvelle liaison Micheville ont été mises en service en automne 2023. La liaison N37 Raemerich-Ehlerange a commencé début 2025.

Profil des dépenses



Ventilation des dépenses engagées



Après les lois du 03.08.2005 et 29.07.2008, la loi du 25.05.2012 autorise le gouvernement à réaliser le dernier tronçon de la Liaison Micheville à partir de la RN31 jusqu'à l'échangeur de Lankelz en contournant la cité Raemerich par le Nord. L'exécution des travaux prévus par cette loi permettra donc la mise en service définitive de la Liaison Micheville entre le projet français du contournement d'Audun-le-Tiche et l'autoroute A4. Précisément, la loi du 25.05.2012 prévoit la réalisation des travaux repris ci-après : réalisation de la section courante entre la RN31 et l'autoroute A4 au Nord de la cité Raemerich, la construction d'un échangeur et d'un giratoire au droit du crassier d'Ehlerange ainsi que le raccordement de celui-ci au rond-point Raemerich, la construction d'un ouvrage au-dessus du giratoire d'Ehlerange (OA 01 / OA 888), la construction d'un ouvrage au-dessus de la RN31 (OA 03 / OA 666) ainsi que le traitement des terres polluées avec leur mise en dépôt consécutive, respectivement leur évacuation vers une décharge appropriée.

Le raccord du contournement de Raemerich à l'autoroute A4 a été mis en service mi-octobre 2023. Actuellement, les travaux relatifs à plusieurs lots du raccordement du projet CITA au contournement de Raemerich (phase 6.2 du projet CITA) ont été complétés.

Les dossiers de soumission relatifs au prolongement de la route nationale N37 entre l'échangeur de Raemerich et le rond-point d'Ehlerange et à la réalisation d'une piste cyclable 104 et d'un raccord à la piste cyclable PC6 à Esch-sur-Alzette ont été approuvés et les travaux afférents ont commencé en février 2025. De plus, il convient encore de mentionner que des études pour la réalisation d'une passerelle cycliste OA865 sont en cours. L'APD de ce projet sera présenté au cours de l'année 2025.

De plus, dans le cadre de la Liaison Micheville, des études pour la réalisation d'écrans acoustiques sur merlon anti-bruit sont en cours et il est prévu de présenter un dossier de soumission au cours de l'année 2025.

Données au 11/04/2025



Informations opérationnelles

Phase de projet	Chantier en cours
Indice actuel	1149.68
Indice loi	756.97
Variation indice	152%
Avancement des coûts	68%

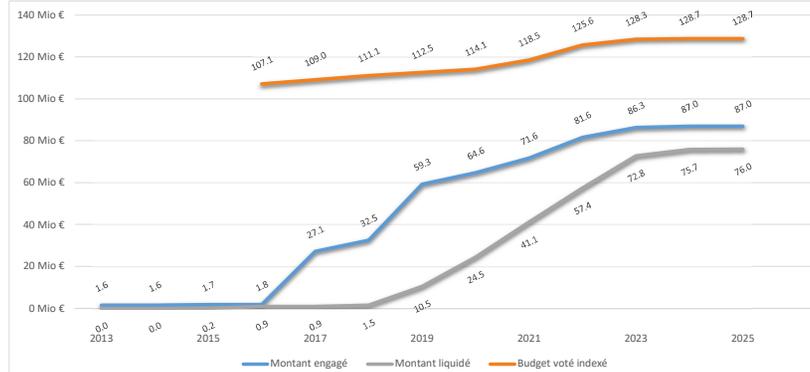
Planning

Loi budgétaire	24/08/2016
Début études préliminaires	T1 2012
Début chantier	T1 2019
Fin chantier prévue	T4 2030
Avancement du chantier	51%

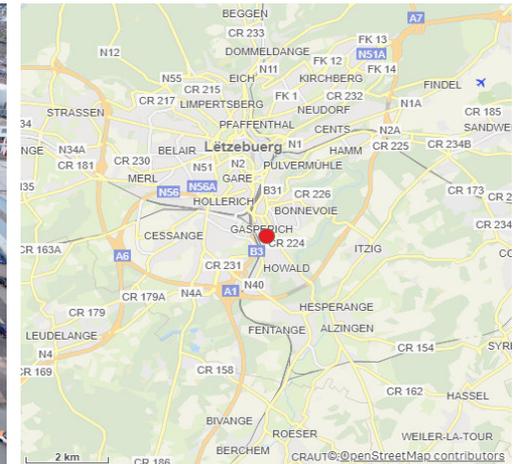
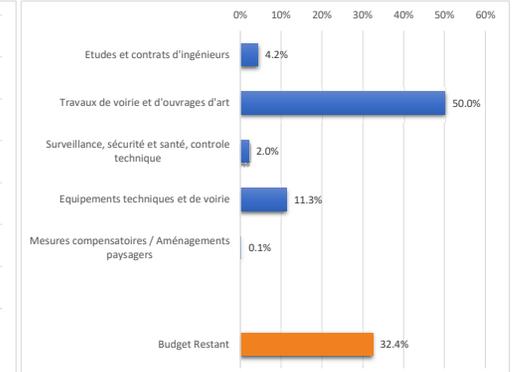
Budget voté	Budget voté indexé	Montant engagé	Montant liquidé	Budget restant	Coût prévisionnel	Variation prévisionnelle par rapport au budget
106.0 Mio €	128.7 Mio €	87.0 Mio €	76.0 Mio €	41.7 Mio €	157.8 Mio €	22.6%
Montants en indice loi:		78.6 Mio €	68.8 Mio €	27.4 Mio €	130.0 Mio €	

Statut: Pont Buchler et N40 finalisés. By-pass Gluck en étude. Augmentation des coûts (travaux pandémie, terre polluée, accélération pour Luxtram, rampe Mühlenweg, ...).
 Changement de programme avec passerelle vélos Gluck. Rallonge budgétaire sera nécessaire.

Profil des dépenses



Ventilation des dépenses engagées



La loi du 24.08.2016 porte sur le financement de la première phase du projet routier de la Nouvelle N3 (module Nord) avec le tronçon de la Gare Centrale (Pont Buchler)-Pôle d'échange Bonnevoie (+ construction de l'assise ultérieure pour l'arrivée du tram). Cette loi prévoit également la réalisation du bypass souterrain Gluck [en vue d'un décongestionnement de trafic à la hauteur du bvd de Kockelscheuer et Rangwee (actuellement rond-point Gluck)] qui sera mis en œuvre ultérieurement à la mise à disposition de l'assise du tram.

Nouvelle N3 phase 1 (section Gare-Centrale-route de Thionville): Pont Buchler - Reconstruction complète de l'ouvrage avec un réaménagement/élargissement de sa rampe d'accès (le marché principal reste encore à être décompté)

Nouvelle N3 phase 2 (section route de Thionville-Rangwee) (le marché principal reste encore à être décompté)

Nouvelle N3 phase 3 (section Pôle d'échange Bonnevoie-rue de Neufchâteau-rue d'Ivoix-rue de Houffalize) (le marché principal reste encore à être décompté)

Nouvelle N3 phase 4 (section rue Rangwee -rue d'Orchimont): travaux adjugés (le marché principal reste encore à être décompté)

By-pass souterrain Gluck : APD élaboré. Une étude de faisabilité pour la réalisation d'une passerelle de mobilité douce sur le carrefour Gluck est en cours.

La mise en service du tronçon du tramway entre la Gare centrale et le Lycée Technique de Bonnevoie était en septembre 2022. L'assise routière du tronçon de la Nouvelle N3 (dénommée "boulevard de Kyiv" - N40) entre le Pont Buchler et le Lycée Technique de Bonnevoie a été ouverte à la circulation en date du 31 juillet 2022.

Afin de permettre la réalisation du projet de by-pass souterrain Gluck, l'élaboration d'un projet de loi modifiant/adaptant l'enveloppe budgétaire s'avère nécessaire.

Données au 11/04/2025



Informations opérationnelles

Phase de projet	Chantier en cours
Indice actuel	1149.68
Indice loi	924.32
Variation indice	124%
Avancement des coûts	91%

Planning

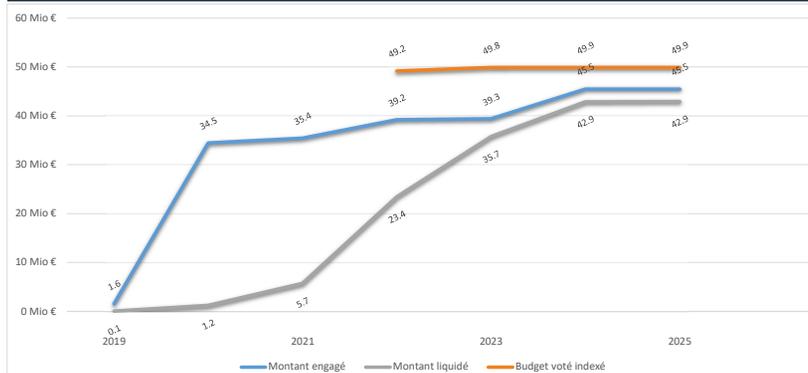
Loi budgétaire	23/12/2022
Début études préliminaires	T1 2018
Début chantier	T2 2021
Fin chantier prévue	T3 2026
Avancement du chantier	72%

Budget voté	Budget voté indexé	Montant engagé	Montant liquidé	Budget restant	Coût prévisionnel	Variation prévisionnelle par rapport au budget
47.5 Mio €	49.9 Mio €	45.5 Mio €	42.9 Mio €	4.4 Mio €	49.9 Mio €	-

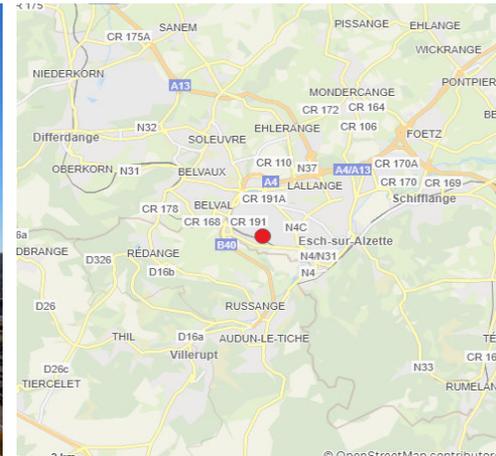
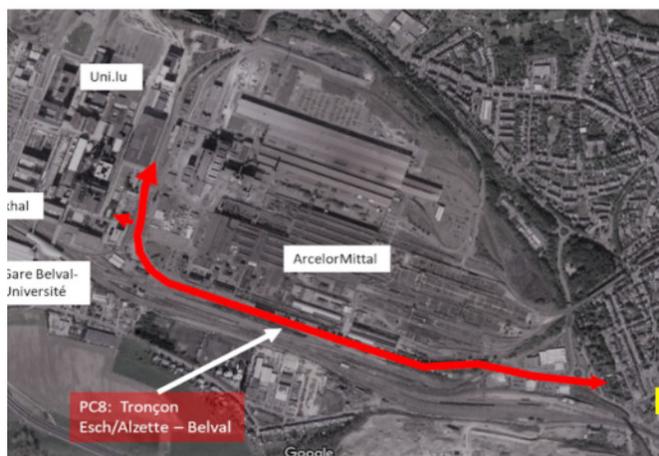
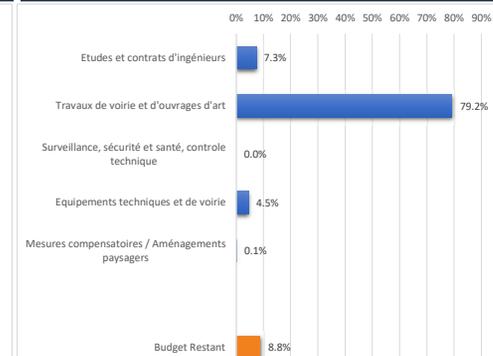
Montants en indice loi: **44.0 Mio €** **41.6 Mio €** **3.5 Mio €** **47.5 Mio €**

Statut: Mise en service réalisée fin 2022. Les décomptes et levées de réserves sont prévus courant 2025. Contrat d'entretien des plantations encore en cours jusque 2026.

Profil des dépenses



Ventilation des dépenses engagées



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

Les travaux de la passerelle ont commencé en juin 2021, avec une mise en service de la liaison principale le 23 décembre 2022. Les aménagements paysagers ont débuté en octobre 2023, avec une ouverture des parcs et des chemins accessibles au cours de l'année 2024. Une réception provisoire de la passerelle a été réalisée en juillet 2024. Divers travaux de finition sont actuellement en cours et se termineront en 2025.

Données au 11/04/2025



Budget voté	Budget voté indexé	Montant engagé	Montant liquidé	Budget restant	Coût prévisionnel	Variation prévisionnelle par rapport au budget
23.0 Mio €	30.5 Mio €	14.3 Mio €	13.7 Mio €	16.2 Mio €	23.9 Mio €	-21.7%
Montants en indice loi:		13.4 Mio €	13.0 Mio €	9.6 Mio €	18.0 Mio €	
Statut:		Travaux de finition complémentaires en cours, dont notamment la réfection de murs et les alentours. Fin des travaux prévue pour été 2025. Les décomptes avec les entreprises restent à faire par après.				

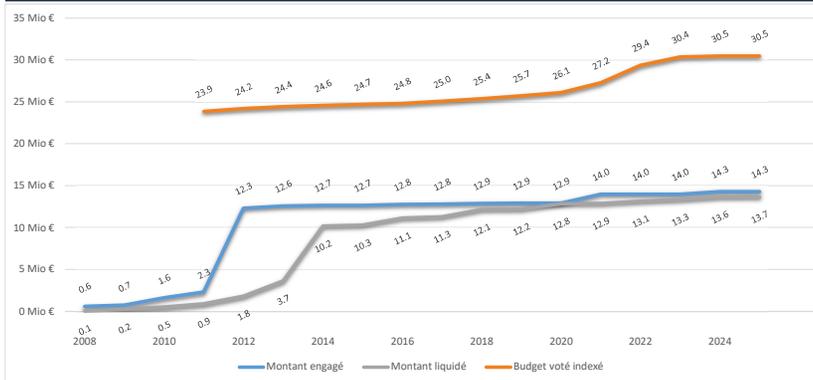
Informations opérationnelles

Phase de projet	Chantier en cours
Indice actuel	1149.68
Indice loi	678.72
Variation indice	169%
Avancement des coûts	47%

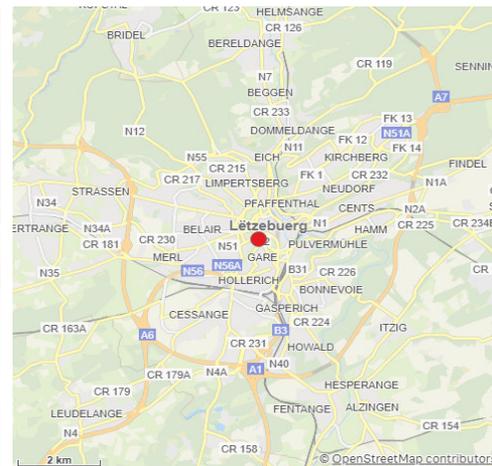
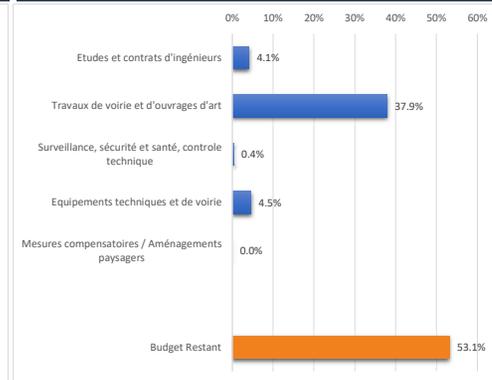
Planning

Loi budgétaire	16/06/2011
Début études préliminaires	T2 2008
Début chantier	T3 2011
Fin chantier prévue	T4 2025
Avancement du chantier	95%

Profil des dépenses



Ventilation des dépenses engagées



Dans le cadre de la réhabilitation du Pont Adolphe, un pont provisoire visant à supporter le trafic est érigé, vu la nécessité de fermeture complète des voies de circulation motorisée et non-motorisée sur le Pont Adolphe.

Le projet du pont provisoire intègre également tous les travaux connexes à la réhabilitation proprement dite du Pont Adolphe, notamment les aménagements urbains et paysagers au droit du pont. Les travaux de finition pour les alentours sont prévus d'être achevés au printemps 2025. Ils s'ajoutent des travaux pour la réalisation de mesures de protection contre l'intrusion de personnes aux abords du pont Adolphe.

Données au 11/04/2025



Budget voté	Budget voté indexé	Montant engagé	Montant liquidé	Budget restant	Coût prévisionnel	Variation prévisionnelle par rapport au budget
62.9 Mio €	68.3 Mio €	62.8 Mio €	62.7 Mio €	5.5 Mio €	68.3 Mio €	-
Montants en indice loi:		59.5 Mio €	59.6 Mio €	3.4 Mio €	62.9 Mio €	

Statut: Les travaux sont terminés. Les décomptes avec les entreprises sont en cours et un décompte officiel sera présenté une fois que tous les marchés soient clôturés. Pas de dépassement.

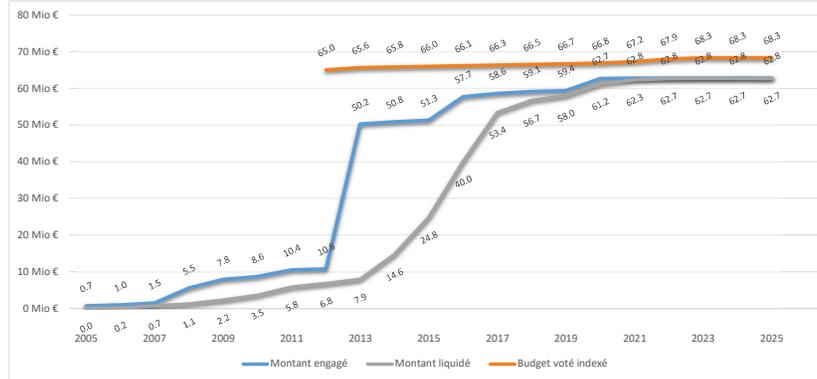
Informations opérationnelles

Phase de projet	Décompte en attente
Indice actuel	1149.68
Indice loi	696.95
Variation indice	165%
Avancement des coûts	92%

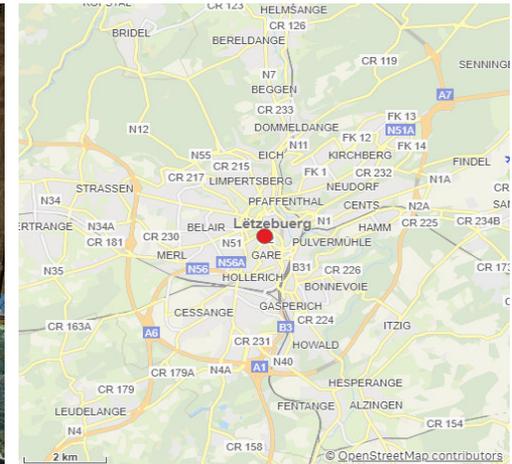
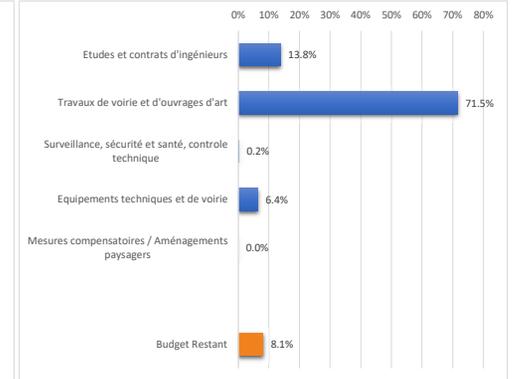
Planning

Loi budgétaire	26/12/2012
Début études préliminaires	T3 2005
Début chantier	T2 2014
Fin chantier prévue	T3 2024
Avancement du chantier	100%

Profil des dépenses



Ventilation des dépenses engagées



Le Pont Adolphe, également appelé Pont Neuf, est un des monuments principaux du cœur de la Ville de Luxembourg. Il enjambe la vallée de la Pétrusse dominée en ce lieu par de puissantes murailles édifiées par Vauban.

La réhabilitation du pont Adolphe à Luxembourg nécessite la démolition complète du tablier et des tympans, ainsi que l'enlèvement d'une partie des voûtes d'élégissement.

Le projet prévoit la réhabilitation complète du pont et la mise en conformité de la superstructure pour pouvoir accueillir les différents modes de transports.

De 1903 à aujourd'hui, la largeur du pont Adolphe est passée de 16 m à 17,20 m afin de l'adapter aux conditions de circulation. Les futures conditions de trafic, l'élargissement des trottoirs, ainsi que la prise en compte du gabarit nécessaire au futur tram conduiront à une nouvelle augmentation du pont de 1,50 m. La largeur totale de l'ouvrage sera donc portée à 18,70 m.

Les travaux ont été achevés. La révision des prix a été payée en décembre 2024.

Données au 11/04/2025



Informations opérationnelles

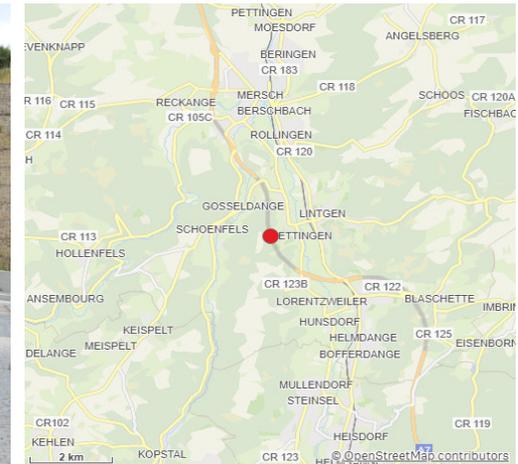
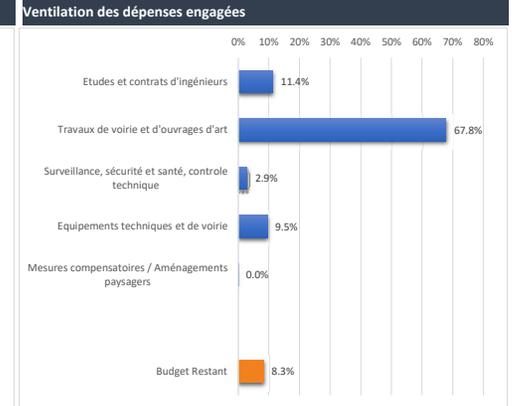
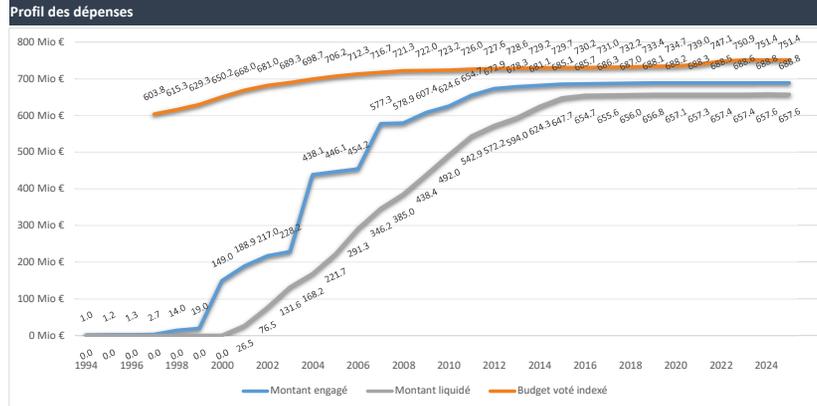
Phase de projet	Mesures compensatoires en cours
Indice actuel	1149.68
Indice loi	492.65
Variation indice	233%
Avancement des coûts	92%

Planning

Loi budgétaire	27/07/1997
Début études préliminaires	T1 1994
Début chantier	T1 1998
Fin chantier prévue	T3 2015
Avancement du chantier	100%

Budget voté	Budget voté indexé	Montant engagé	Montant liquidé	Budget restant	Coût prévisionnel	Variation prévisionnelle par rapport au budget
600.2 Mio €	751.4 Mio €	688.8 Mio €	657.6 Mio €	62.5 Mio €	730.3 Mio €	-2.8%
Montants en indice loi:		573.4 Mio €	544.0 Mio €	26.8 Mio €	583.4 Mio €	

Statut: Le projet autoroutier et les mesures compensatoires agricoles sont terminés. Les mesures compensatoires au Weidendall et de renaturation de la Mamer devraient commencer en 2025 pour une durée d'environ 2 ans.



La Route du Nord (autoroute A7) permet de relier l'échangeur Fridhaff, au niveau d'Ettelbruck, à Luxembourg-Ville et ce sur une distance de 32 kilomètres. Le gouvernement a été autorisé à procéder à la construction de cette route entre Luxembourg et Ettelbruck par 3 lois de financement, à savoir :

- 1) Loi du 27.07.1997; 2) Loi du 03.08.2005; 3) Loi du 25.05.2012

Dates d'ouverture à la circulation des tronçons de l'A7 couverts par les 3 lois de financement successives :

- 1) 16.11.2001 : Accessibilité du tronçon reliant Mersch à Colmar-Berg
- 2) 13.09.2002 : Mise en service du tronçon reliant l'échangeur Waldhaff au Kirchberg
- 3) 24.01.2008 : Ouverture du tronçon Mersch (échangeur Schoenfels) - échangeur Lorentzweiler (avec mise en service du Tunnel Gousselerberg)
- 4) 23.09.2015 : Ouverture à la circulation du tronçon de l'échangeur Waldhaff à l'échangeur de Lorentzweiler (avec mise en service des tunnels Stafelter et Grouft)

Les études et la mise en oeuvre des mesures compensatoires dans l'intérêt de la Route du Nord sont en cours. Les mesures compensatoires sont réalisées à des endroits bien variés comme p.ex. dans la vallée de l'Alzette, la vallée de la Mamer ou le Weidendall, très souvent en collaboration avec des agriculteurs et sous la direction de l'Administration de la Nature et des Forêts (et en collaboration avec l'Administration de la Gestion de l'Eau). Les études concernant les mesures compensatoires au Weidendall sont presque achevées. L'autorisation en vertu de la loi modifiée du 19 décembre 2008 relative à l'eau a été délivrée par le Ministère de l'Environnement, du Climat et de la Biodiversité en date du 23 février 2024. Au moment où toutes les autorisations nécessaires auront été sollicitées et délivrées par les autorités compétentes, le dossier de soumission de la procédure ouverte pourra être transmis à l'autorité supérieure pour approbation. Actuellement, le dossier de soumission fait encore l'objet d'adaptations.

Données au 11/04/2025



Informations opérationnelles

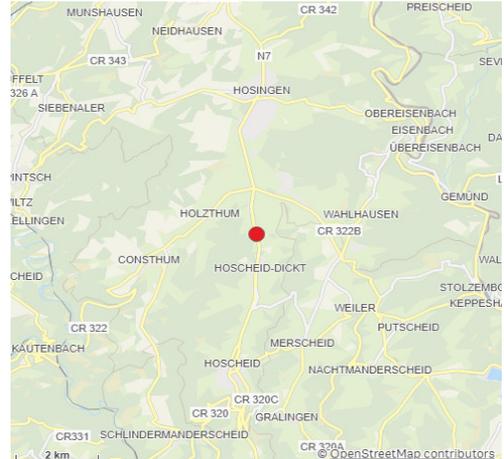
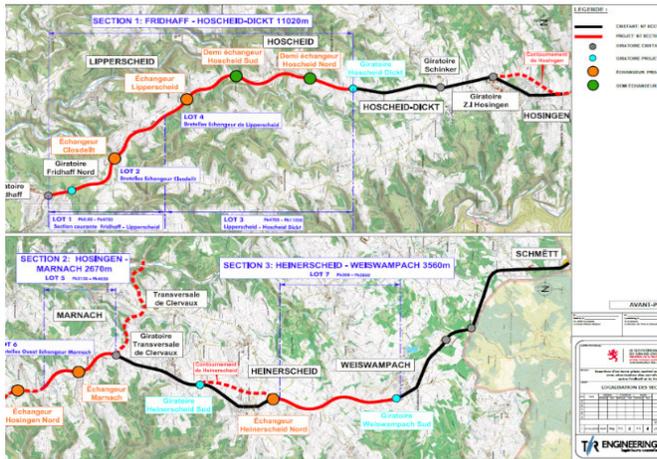
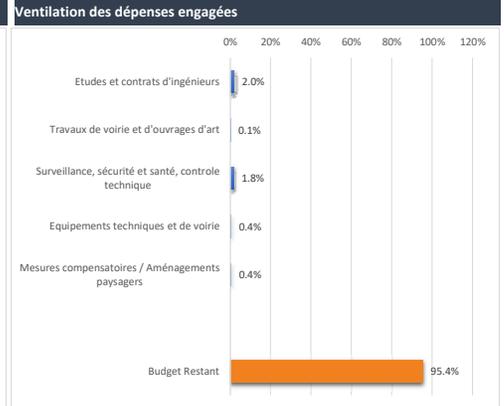
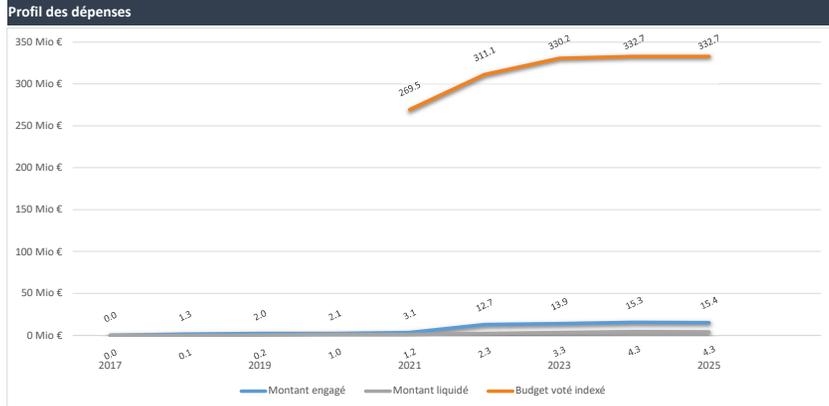
Phase de projet	Soumission
Indice actuel	1149.68
Indice loi	845.51
Variation indice	136%
Avancement des coûts	5%

Planning

Loi budgétaire	06/08/2021
Début études préliminaires	T1 2017
Début chantier	T1 2025
Fin chantier prévue	T4 2032
Avancement du chantier	0%

Budget voté	Budget voté indexé	Montant engagé	Montant liquidé	Budget restant	Coût prévisionnel	Variation prévisionnelle par rapport au budget
246.7 Mio €	332.7 Mio €	15.4 Mio €	4.3 Mio €	317.4 Mio €	332.7 Mio €	-
Montants en indice loi:		13.3 Mio €	4.0 Mio €	233.4 Mio €	246.7 Mio €	

Statut: Les premiers dossiers de soumissions sont prêts et les travaux pourraient commencer encore en 2025, dès réception des dernières autorisations. Des problèmes d'emprises persistent. Décision finale prise de rester en 2+1 voies pour la sécurisation N7.



Le projet de sécurisation prévoit un élargissement général de la route existante comprenant une séparation médiane avec dispositif de retenue sur les sections routières présentant un gabarit à 2+1 voies.

Le but du projet est:

- la sécurisation de la N7 sur les sections à 2+1 voies moyennant l'insertion d'un terre-plein central et par la suppression des points d'échange à niveau ;
- l'aménagement d'échangeurs dénivelés avec la prise en compte des projets connexes ;
- la sécurisation des carrefours aux extrémités des sections à 2+1 voies avec l'aménagement de giratoires marquant les entrées d'agglomération ;
- la construction des ouvrages d'art courants permettant de rétablir les connexions entre les routes secondaires attenantes à la N7 ;
- le redressement de certaines routes secondaires impactées par le projet ;
- la réalisation d'ouvertures à neuf complétant le réseau viarie secondaire en vue de créer une continuité des itinéraires longeant la N7 ;
- l'insertion des facilités pour les modes de déplacement doux.

La loi de financement a été votée par la chambre des députés en date du 6 août 2021.

L'acquisition des emprises est en cours. Le dossier de soumission du premier tronçon Fridhaff - Hoscheid-Dickt a été présenté en juin 2024. Le début des travaux est actuellement prévu pour le troisième trimestre 2025.

Données au 11/04/2025



Budget voté	Budget voté indexé	Montant engagé	Montant liquidé	Budget restant	Coût prévisionnel	Variation prévisionnelle par rapport au budget
58.0 Mio €	88.3 Mio €	54.5 Mio €	44.0 Mio €	33.8 Mio €	88.3 Mio €	-
Montants en indice loi:		41.0 Mio €	35.1 Mio €	17.0 Mio €	58.0 Mio €	

Statut: Pas de dépassement en vue. Décompte du génie civil du bassin S2 terminé, travaux électromécaniques bassin S2 débutés mi-2024. Travaux réservoir d'eau S8 ont commencé en octobre 2024. Différentes autres phases sont en étude.

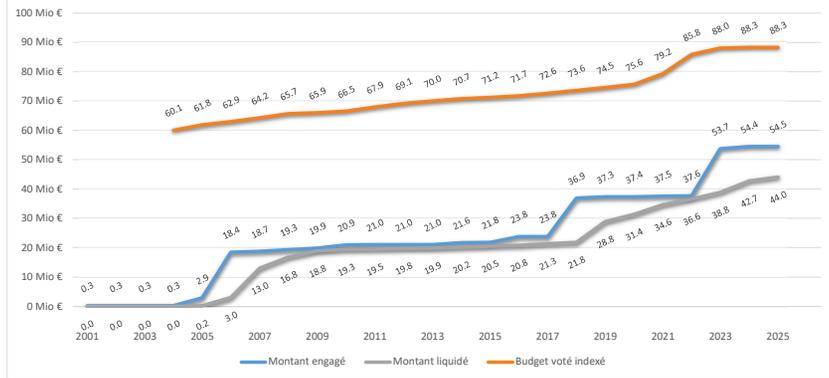
Informations opérationnelles

Phase de projet	Chantier en cours
Indice actuel	1149.68
Indice loi	579.98
Variation indice	198%
Avancement des coûts	62%

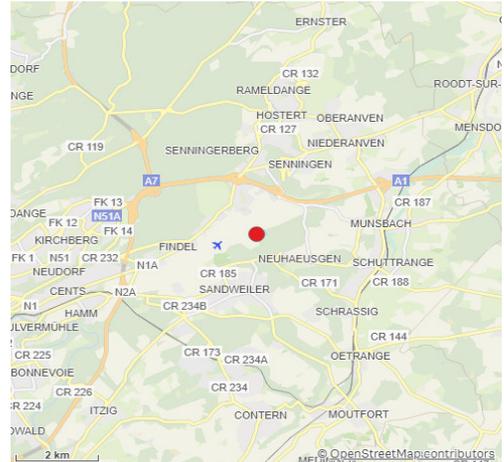
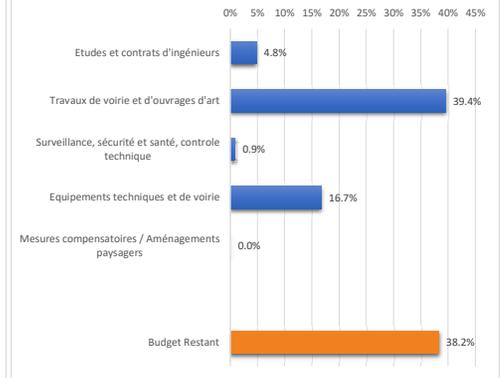
Planning

Loi budgétaire	22/12/2004
Début études préliminaires	T1 1999
Début chantier	T2 2005
Fin chantier prévue	T4 2027
Avancement du chantier	88%

Profil des dépenses



Ventilation des dépenses engagées



La loi du 22.12.2004 avec une enveloppe budgétaire autorisée de 58.000.000 € à l'indice 579,98 du 01 octobre 2003 a pour objectif de mettre à disposition les moyens financiers pour la réalisation des travaux nécessaires à la mise en conformité de l'assainissement de l'aéroport dans le but de garantir la protection des eaux aux alentours de l'aéroport et d'adapter parallèlement le réseau d'alimentation en eau potable de l'enceinte aéroportuaire. La loi afférente prévoit la construction de bassins de rétention situés dans le versant de la Syre et de l'Alzette ainsi que la réhabilitation/renforcement (extension) du réseau de canalisation et d'eau potable.

- 1) Projets prévus par la loi du 22.12.2004 en cours d'exécution (respectivement en phase de soumission) :
- S2 Construction d'un bassin pour les surfaces "tarmac" (Travaux de génie civil décomptés);
 - S2 Construction d'un bassin pour les surfaces "tarmac" (Equipements électromécaniques: les travaux ont commencé le 01/07/2024).

En ce qui concerne la construction d'un nouveau réservoir d'eau au Findel [Projet S8], les travaux en question ont été définitivement adjugés en date du 23 août 2024 et le début des travaux a eu lieu en date du 14.10.2024.

- 2) Les projets énumérés ci-après prévus par la loi du 22.12.2004 se trouvent en phase d'étude :
- Versant Syre
 - Projets S4, S5, S6, S7
 - Versant Alzette
 - Projets A1, A4 et A5

Données au 11/04/2025



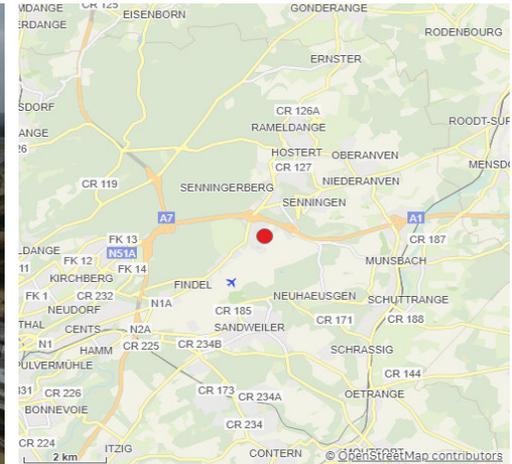
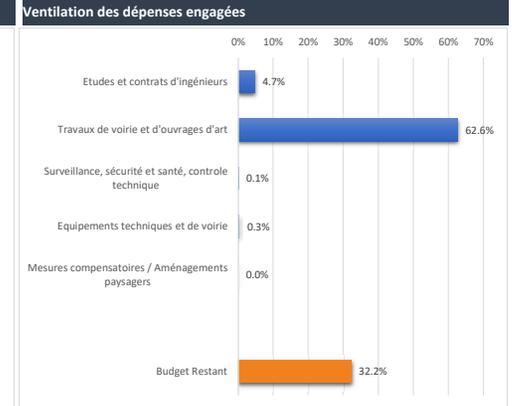
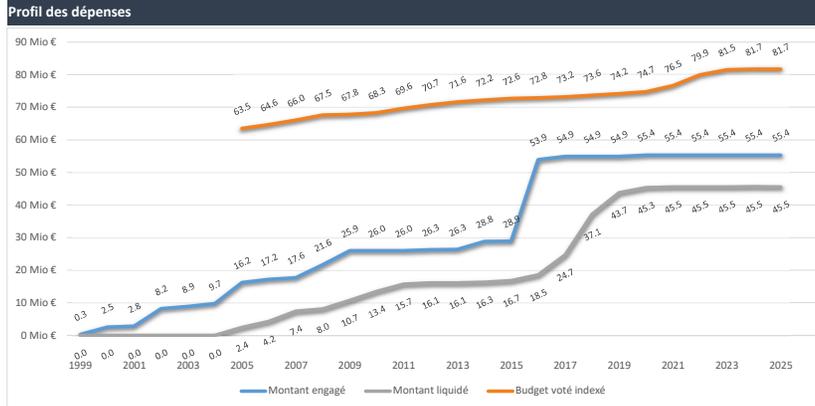
Informations opérationnelles

Phase de projet	Chantier en cours
Indice actuel	1149.68
Indice loi	588.92
Variation indice	195%
Avancement des coûts	68%

Planning

Loi budgétaire	14/07/2005
Début études préliminaires	T1 1999
Début chantier	T1 2001
Fin chantier prévue	T4 2026
Avancement du chantier	93%

Budget voté	Budget voté indexé	Montant engagé	Montant liquidé	Budget restant	Coût prévisionnel	Variation prévisionnelle par rapport au budget
61.0 Mio €	81.7 Mio €	55.4 Mio €	45.5 Mio €	26.3 Mio €	81.7 Mio €	-
Montants en indice loi:		47.5 Mio €	37.7 Mio €	13.5 Mio €	61.0 Mio €	
Statut: Pas de dépassement en vue. Actuellement pas de phase de chantier en cours de réalisation.						



Remblaiement partiel de la vallée du Franzosengrund au lieu-dit Höhenhof : l'idée était de faire de la partie restante de cette vallée une décharge pour matériaux inertes et de procéder de cette façon à son remblaiement en vue d'une utilisation ultérieure de son couvercle. Fin des années 1990, ce projet s'est concrétisé notamment pour les raisons suivantes :

- besoins accrus en surface aéroportuaire principalement pour le stationnement des avions et pour les activités de maintenance du fret.
- pénurie extrême en lieux de mise en décharge de matériaux inertes.

La loi du 14.07.2005 a prévu d'importants investissements en relation avec le remblaiement du "Franzosengrund". A part de ces dépenses, cette loi a mis à disposition des moyens financiers pour l'extension du tarmac (1ère phase), l'aménagement de la zone d'aéroport de réserve et l'aménagement d'une zone dépôt pétrolier, travaux qui ont été réalisés entre 2009 et 2020.

Les projets suivants ont déjà été achevés:

- Extension du tarmac entre P1 et P7
- Travaux préparatoires phase II Lot IV (assainissement tronçons 7+8) + remblai zone tour 3
- Aménagement de la zone de dépôt pétrolier

Actuellement, il n'y a pas de nouveau projet en cours dont les dépenses sont imputées sur les crédits de la loi spéciale du 14.07.2005.

Données au 11/04/2025



Informations opérationnelles

Phase de projet	Chantier en cours
Indice actuel	1149.68
Indice loi	779.82
Variation indice	147%
Avancement des coûts	35%

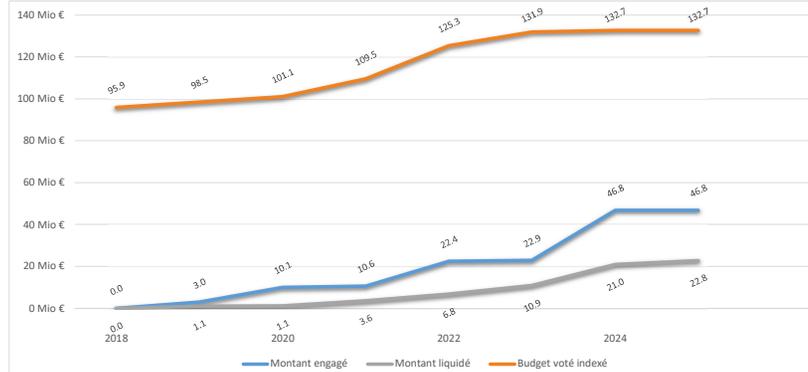
Planning

Loi budgétaire	14/09/2018
Début études préliminaires	T3 2005
Début chantier	T3 2020
Fin chantier prévue	T4 2030
Avancement du chantier	44%

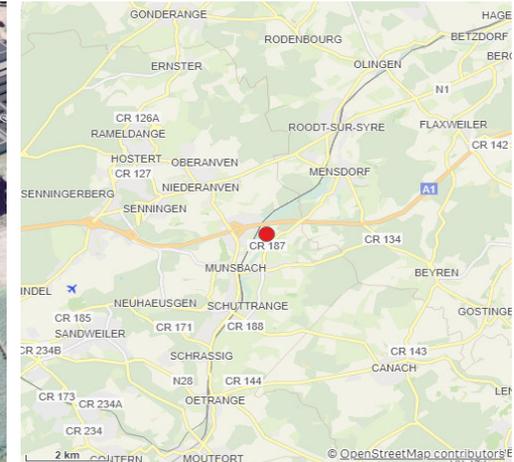
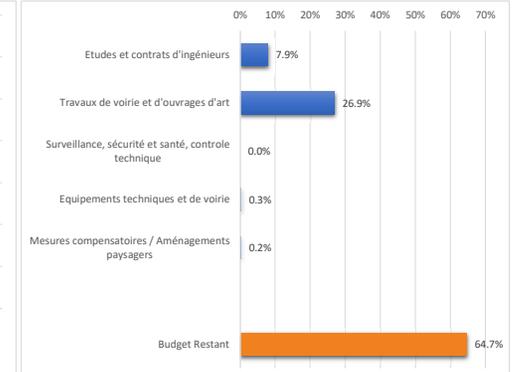
Budget voté	Budget voté indexé	Montant engagé	Montant liquidé	Budget restant	Coût prévisionnel	Variation prévisionnelle par rapport au budget
93.5 Mio €	132.7 Mio €	46.8 Mio €	22.8 Mio €	85.9 Mio €	132.7 Mio €	-
Montants en indice loi:		35.3 Mio €	18.8 Mio €	58.2 Mio €	93.5 Mio €	

Statut: Pas de dépassement en vue. Resoumission travaux voie traitement boues (génie civil) a été adjudgé par le SIDEST début 2024 et les travaux sont actuellement en cours.

Profil des dépenses



Ventilation des dépenses engagées



Capacité de traitement actuelle de la station d'épuration : 35.000 équivalents-habitants. Après l'exécution des travaux afférents, nouvelle capacité de traitement prévue : 122.000 équivalent-habitants.

Traitement des eaux usées en provenance des différentes communes raccordées à la station d'épuration, traitement des eaux usées en provenance du dégivrage des aéronaves ainsi que du déverglaçage des pistes et traitement des eaux résiduaires du centre pénitentiaire de Schrassig. Dans son état actuel, la station atteint la limite de ses capacités et ne permet plus de réaliser une performance d'épuration suffisante.

Travaux réalisés en partie sous la maîtrise d'ouvrage du SIDEST (avec participation de l'Etat) et du MMTP. Les travaux du nouveau collecteur réalisés sous la maîtrise d'ouvrage du MMTP et de l'Administration des Ponts et Chaussées ont comme objectif de réaliser une connexion entre le bassin S2 à l'aéroport de Luxembourg et la station d'épuration d'Uebersyren. Le tracé planifié du collecteur de 4,5 km est en cours d'exécution et a été défini de manière à ce que seules des parcelles communales ou étatiques soient traversées.

Travaux réalisés sous la maîtrise d'ouvrage du SIDEST :

Les travaux de terrassement en vue de la création de deux étangs comme mesure compensatoire ont été achevés. Les travaux de la phase 1 du traitement des boues ont été définitivement adjudgé par le SIDEST le 2 février 2024. Le début des travaux était au printemps de l'année 2024.

Suivant le planning général du projet du SIDEST, la mise en service de la station d'épuration devrait se faire en 3 phases. La qualité de l'eau de la Syre pourra être nettement améliorée à partir de mi-2027 (finalisation du "MBS-Komplex") et les seuils définis par la Commission Européenne pourront être respectés à partir de ce moment. La mise en service de la troisième phase est prévue suivant le planning actuel pour fin 2029.

Travaux réalisés sous la maîtrise d'ouvrage du MMTP :

Les travaux pour la réalisation d'un collecteur pour eaux de dégivrage entre le bassin "S2" et la station d'épuration d'Uebersyren ont été terminés le 16 avril 2024. Les travaux de finition restent à être effectués, la remise en état du chemin d'entretien et la vérification des raccords. Ces étapes marquent la dernière phase avant la clôture définitive du projet.

Données au 11/04/2025



Informations opérationnelles

Phase de projet	Chantier en cours
Indice actuel	1149.68
Indice loi	666.12
Variation indice	173%
Avancement des coûts	104%

Planning

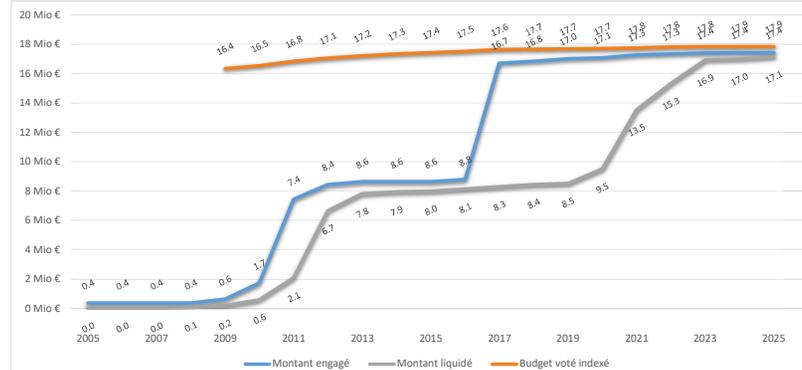
Loi budgétaire	13/05/2009
Début études préliminaires	T3 2005
Début chantier	T1 2011
Fin chantier prévue	T2 2025
Avancement du chantier	98%

Budget voté	Budget voté indexé	Montant engagé	Montant liquidé	Budget restant	Coût prévisionnel	Variation prévisionnelle par rapport au budget
16.1 Mio €	17.9 Mio €	17.4 Mio €	17.1 Mio €	0.4 Mio €	17.9 Mio €	-
Montants en indice loi:		15.9 Mio €	15.6 Mio €	0.2 Mio €	16.1 Mio €	

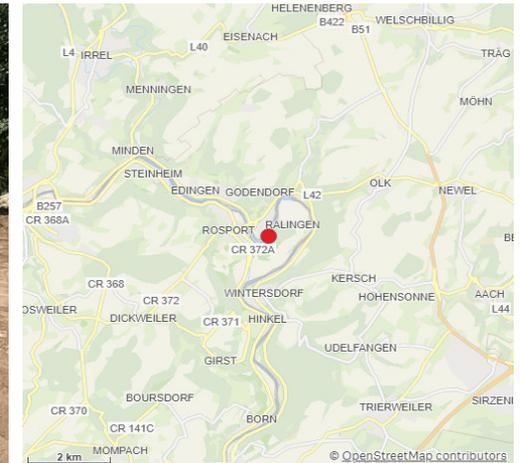
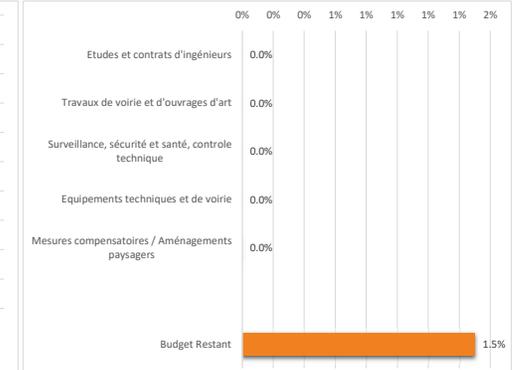
Statut:

Chantier en cours, travaux de génie civil finalisés fin 2023 et les travaux électromécaniques terminés mi-2024. Fin des travaux lot 2 prévue courant 2025. Coûts supplémentaires suite inondations de 2021 pourraient entraîner un léger dépassement.

Profil des dépenses



Ventilation des dépenses engagées



Le projet vise le rétablissement de la continuité écologique des poissons vers l'amont.

Il est subdivisé en trois lots distincts et complémentaires: Lot 1(a/b): passes à poissons au droit du barrage existant (Lot 1a) et de l'usine hydro-électrique (Lot 1b), Lot 2: turbine hydro-électrique et Lot3: une rampe rugueuse dans la Sûre.

Les travaux du lot 1a ont été achevés en 2023. Les travaux du lot3 dans la Sûre ont été achevés en septembre 2023.

Les travaux du lot 1b ont été achevés en 2024. Actuellement, il est prévu de pouvoir clôturer le lot 2 courant de l'année 2025.

Données au 11/04/2025



Budget voté	Budget voté indexé	Montant engagé	Montant liquidé	Budget restant	Coût prévisionnel	Variation prévisionnelle par rapport au budget
98.0 Mio €	105.0 Mio €	2.4 Mio €	2.1 Mio €	102.6 Mio €	105.0 Mio €	-
Montants en indice loi:		2.4 Mio €	2.1 Mio €	95.6 Mio €	98.0 Mio €	

Statut: Loi du 7 juin 2024 en vigueur. Le lot à Bavigne commencera en 2025. Tous les lots sont en APD, sauf la vanne supplémentaire en stade APS. Les dossiers d'autorisation ainsi que les dossiers de soumission pour les différents lots sont en élaboration.

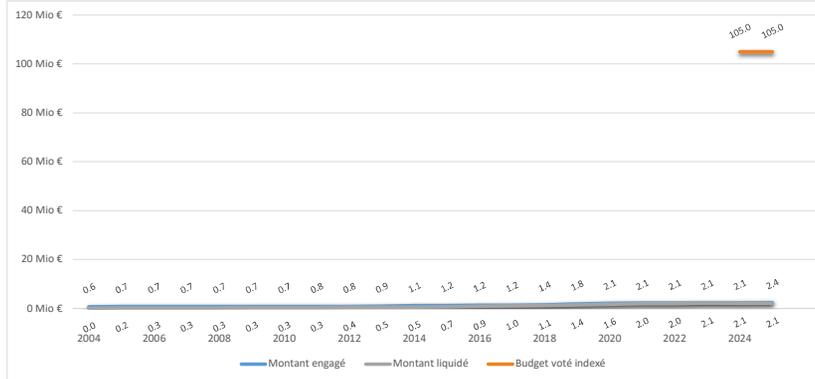
Informations opérationnelles

Phase de projet	APD
Indice actuel	1149.68
Indice loi	1071.67
Variation indice	107%
Avancement des coûts	2%

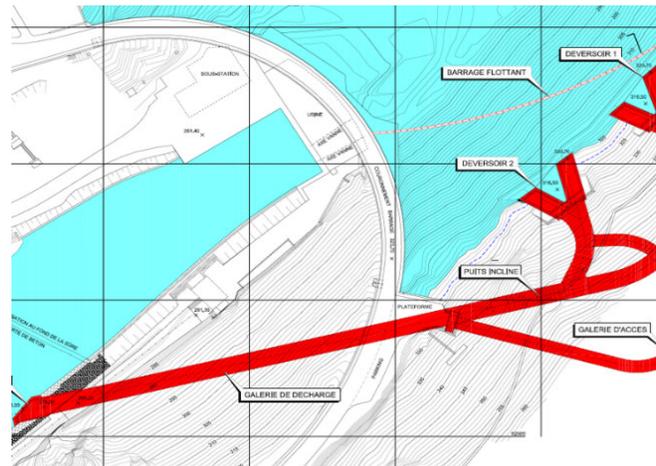
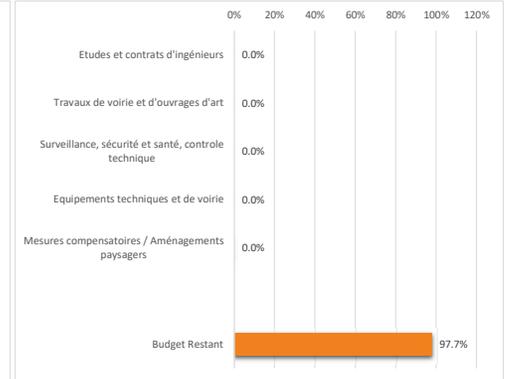
Planning

Loi budgétaire	07/06/2024
Début études préliminaires	T1 2004
Début chantier	T3 2025
Fin chantier prévue	T4 2032
Avancement du chantier	0%

Profil des dépenses



Ventilation des dépenses engagées



Le projet relatif aux mesures de confortement du barrage d'Esch-sur-Sûre prévoit 5 lots différents, à savoir:
 Lot 1 : OA1158 - Evacuateur de crues
 Lot 2 : OA1159 - Galerie de déviation
 Lot 3 : Mesures anti-crues à Esch-sur-Sûre
 Lot 4 : OA1455 - Digue et mesures anti-crues à Bavigne
 Lot 5 : OA1166 - Mesures de confortement du barrage principal

La loi relative aux mesures de confortement du barrage du lac de la Haute-Sûre date du 7 juin 2024. Les études ont été reprises. Les dossiers d'autorisation ainsi que les dossiers de soumission pour les différents lots sont en cours d'élaboration.



Réunion jointe des
Commission de l'exécution
budgétaire et Commission
de la Mobilité et des
Travaux publics
Etat d'avancement des grands
projets d'infrastructures

8 mai 2025



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

Administration des bâtiments publics



Fonds d'investissements publics administratifs (FIPADM)

1 - Centre militaire Herrenberg – réaménagement et extension



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Planning

Début études préliminaires	Début études de planification	Date loi	Début chantier	Mise en service
Début 2015	Fin 2015	21.08.2018	Début 2021	2029

Coût

Loi(s)	Loi(s) adaptée(s)	Engagements	Liquidations	Coût prévisionnel
137 200 000	190 920 061	93 552 114	51 304 030	190 920 061



2 - Centre pénitentiaire d'Uerschterhaff



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Planning

Début études préliminaires	Début études de planification	Date loi	Début chantier	Mise en service
Début 2009	Fin 2011	24.07.2014	Mi 2017	2022

Coût

Loi(s)	Loi(s) adaptée(s)	Engagements	Liquidations	Coût prévisionnel
155 650 000	173 843 123	169 827 123	165 069 743	173 843 123



3 – Auberge de jeunesse et structure admin. multifonctionnelle au pôle d'échange multimodal à Ettelbruck



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Planning

Début études préliminaires	Début études de planification	Date loi	Début chantier	Mise en service
Début 2017	Début 2020	07.06.2024	2025	2029

Coût

Loi(s)	Loi(s) adaptée(s)	Engagements	Liquidations	Coût prévisionnel
63 400 000	67 997 575	7 378 170	3 201 086	67 997 575



4 – Réaménagement et remplacement de l'ensemble des infrastructures du champ de tir au Bleesdall



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Planning

Début études préliminaires	Début études de planification	Date loi	Début chantier	Mise en service
		07.06.2024	Début 2026	2032

Coût

Loi(s)	Loi(s) adaptée(s)	Engagements	Liquidations	Coût prévisionnel
71 540 000	72 942 207	5 049 042	1 780 102	72 942 207





Planning

Début études préliminaires	Début études de planification	Date loi	Début chantier	Mise en service
01.04.2015	01.05.2018	17.02.2025	Fin 2025	2030

Coût

Loi(s)	Loi(s) adaptée(s)	Engagements	Liquidations	Coût prévisionnel
55 660 000	56 107 521	6 631 091	3 130 306	56 107 521





Planning

Début études préliminaires	Début études de planification	Date APD	Début chantier	Mise en service
	Mi 2020	Début 2024	Début 2023	2027

Coût

Budget		Engagements	Liquidations	Coût prévisionnel
31 000 000		8 477 508	4 519 895	31 000 000



8 - Centre Hollenfels – rénovation et extension



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Planning

Début études préliminaires	Début études de planification	Date APD	Début chantier	Mise en service
Début 2018	Début 2019	Début 2023	Fin 2023	2028

Coût

Budget	Engagements	Liquidations	Coût prévisionnel
31 900 000	9 834 424	2 382 089	31 900 000





Planning

Début études préliminaires	Début études de planification	Date APD	Début chantier	Mise en service
Début 2017	Mi 2017	Mi 2018	Début 2021	15.01.2023

Coût

Budget	Engagements	Liquidations	Coût prévisionnel
35 407 000	33 906 213	32 734 533	35 407 000





Fonds d'investissements publics scolaires (FIPSCOL)



Planning

Début études préliminaires	Début études de planification	Date loi	Début chantier	Mise en service
	2019	21.01.2025	2026	2030

Coût

Loi(s)	Loi(s) adaptée(s)	Engagements	Liquidations	Coût prévisionnel
213 370 000	213 918 901	16 694 760	5 412 972	213 918 901





Planning

Début études préliminaires	Début études de planification	Date loi	Début chantier	Mise en service
Mi 2015	Début 2018	10.02.2021	Fin 2026	2031

Coût

Loi(s)	Loi(s) adaptée(s)	Engagements	Liquidations	Coût prévisionnel
157 300 000	216 526 296	13 924 740	3 388 592	216 526 296





Planning

Début études préliminaires	Début études de planification	Date loi	Début chantier	Mise en service
Fin 2007	Fin 2012	14.12.2015	Mi 2016	19.04.2021

Coût

Loi(s)	Loi(s) adaptée(s)	Engagements	Liquidations	Coût prévisionnel
71 700 000	83 133 077	63 540 106	58 696 970	60 000 599





Planning

Début études préliminaires	Début études de planification	Date loi	Début chantier	Mise en service
Début 2014	Début 2015	18.07.2018	Fin 2018	15.09.2022

Coût

Loi(s)	Loi(s) adaptée(s)	Engagements	Liquidations	Coût prévisionnel
47 500 000	53 078 460	51 287 042	48 369 283	53 078 460





Planning

Début études préliminaires	Début études de planification	Date loi	Début chantier	Mise en service
Fin 2014	Début 2015	15.12.2017	Fin 2018	15.09.2021

Coût

Loi(s)	Loi(s) adaptée(s)	Engagements	Liquidations	Coût prévisionnel
60 000 000	64 956 929	64 044 619	63 667 789	64 199 885



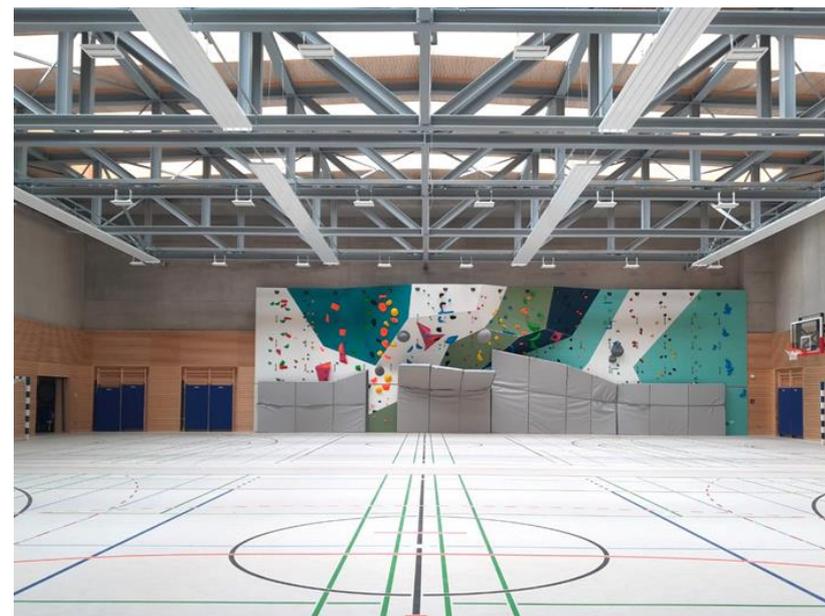


Planning

Début études préliminaires	Début études de planification	Date loi	Début chantier	Mise en service
Fin 2013	Début 2015	21.09.2017	Mi 2018	15.09.2024

Coût

Loi(s)	Loi(s) adaptée(s)	Engagements	Liquidations	Coût prévisionnel
109 400 000	135 712 656	124 396 155	110 705 346	135 712 656





Planning

Début études préliminaires	Début études de planification	Date loi	Début chantier	Mise en service
Fin 2006	Fin 2007	15.05.2012	Mi 2016	15.09.2021

Coût

Loi(s)	Loi(s) adaptée(s)	Engagements	Liquidations	Coût prévisionnel
100 000 000	124 093 987	113 811 778	109 951 152	114 000 000





Planning

Début études préliminaires	Début études de planification	Date loi	Début chantier	Mise en service
	Mi 2005	18.03.2008	Début 2010	15.09.2014

Coût

Loi(s)	Loi(s) adaptée(s)	Engagements	Liquidations	Coût prévisionnel
104 900 000	134 225 526	95 240 524	90 499 667	91 950 000





Planning

Début études préliminaires	Début études de planification	Date loi	Début chantier	Mise en service
Mi 2019	Fin 2019	08.05.2024	Début 2026	2029

Coût

Loi(s)	Loi(s) adaptée(s)	Engagements	Liquidations	Coût prévisionnel
58 700 000	62 958 945	5 464 073	2 703 939	62 958 945



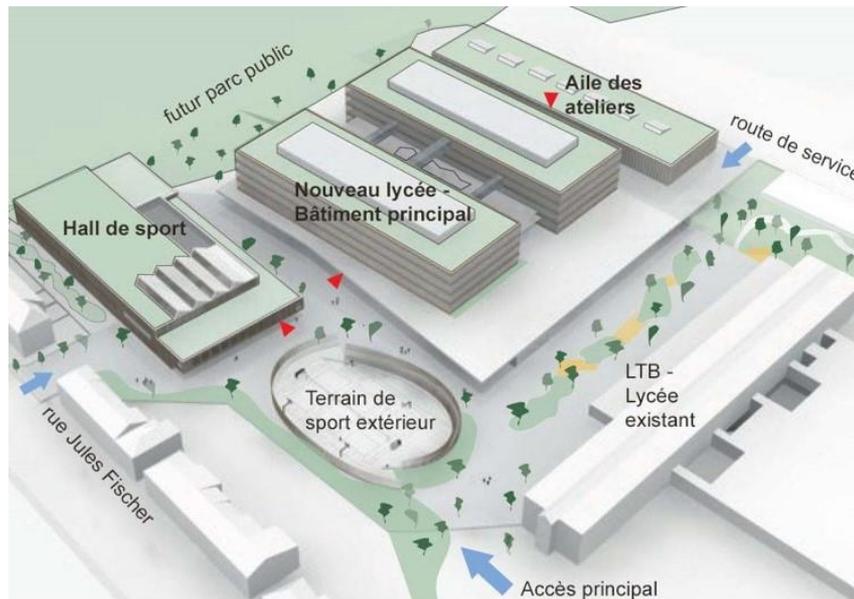


Planning

Début études préliminaires	Début études de planification	Date loi	Début chantier	Mise en service
Fin 2019	Fin 2019	08.05.2024	2025	2030

Coût

Loi(s)	Loi(s) adaptée(s)	Engagements	Liquidations	Coût prévisionnel
303 332 000	309 272 444	24 248 008	11 703 821	309 272 444





Planning

Début études préliminaires	Début études de planification	Date APD	Début chantier	Mise en service
	Fin 2017	Début 2022	Mi 2025	2029

Coût

Budget	Engagements	Liquidations	Coût prévisionnel
46 300 000	5 418 317	2 105 831	46 300 000





Fonds d'investissements publics sanitaires et sociaux (FIPSASO)



Planning

Début études préliminaires	Début études de planification	Date loi	Début chantier	Mise en service
Début 2014	Fin 2015	24.04.2020	Fin 2023	2031

Coût

Loi(s)	Loi(s) adaptée(s)	Engagements	Liquidations	Coût prévisionnel
133 500 000	191 807 140	19 267 050	9 106 967	191 807 140





Planning

Début études préliminaires	Début études de planification	Date loi	Début chantier	Mise en service
Début 2015	Début 2017	10.03.2021	Début 2022	Début 2027

Coût

Loi(s)	Loi(s) adaptée(s)	Engagements	Liquidations	Coût prévisionnel
100 000 000	127 150 248	101 387 431	45 984 088	127 150 248





Planning

Début études préliminaires	Début études de planification	Date loi	Début chantier	Mise en service
Fin 2015	Mi 2016	07.09.2018	Début 2020	29.01.2025

Coût

Loi(s)	Loi(s) adaptée(s)	Engagements	Liquidations	Coût prévisionnel
64 000 000	75 053 210	71 826 432	60 310 605	74 400 000



24 - Fondation Kräizbierg à Dudelange – extension et rénovation des bâtiments



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Planning

Début études préliminaires	Début études de planification	Date loi	Début chantier	Mise en service
Fin 2011	Début 2013	10.12.2021	Début 2024	2034

Coût

Loi(s)	Loi(s) adaptée(s)	Engagements	Liquidations	Coût prévisionnel
49 000 000	65 598 776	11 776 643	3 011 247	65 598 776





Planning

Début études préliminaires	Début études de planification	Date APD	Début chantier	Mise en service
Début 2009	Début 2012	Début 2013	Fin 2015	01.09.2022

Coût

Budget	Engagements	Liquidations	Coût prévisionnel
45 000 000	35 250 730	32 652 251	45 000 000





Projets financés en application des
dispositions de la loi modifiée
du 13 avril 1970
(PREFIN)

26 - Bâtiment Jean Monnet 2 de la Commission européenne à Luxembourg-Kirchberg



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Planning

Début études préliminaires	Début études de planification	Date loi	Début chantier	Mise en service
Fin 2009	Fin 2013	06.12.2016	Début 2018	2027

Coût

Loi(s)	Loi(s) adaptée(s)	Engagements	Liquidations	Coût prévisionnel
877 300 000	995 446 107	686 050 483	318 101 970	995 446 107





Planning

Début études préliminaires	Début études de planification	Date loi	Début chantier	Mise en service
Mi 2013	Fin 2015	14.12.2015	Début 2016	15.07.2019

Coût

Loi(s)	Loi(s) adaptée(s)	Engagements	Liquidations	Coût prévisionnel
168 700 000	177 085 828	169 276 885	160 689 074	166 303 131

