

Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Procès-verbal de la réunion du 7 novembre 2024

Ordre du jour :

1. 8446 Débat d'orientation sur le financement des grands projets d'infrastructure réalisés par l'Etat
 - Désignation d'un rapporteur
 - Discussion (volet CFL)
2. 8402 Projet de loi relative à l'adaptation du projet de construction du bâtiment Jean Monnet 2 de la Commission européenne à Luxembourg-Kirchberg
 - Désignation d'un rapporteur
 - Présentation du projet de loi
 - Examen des articles et de l'avis du Conseil d'État
3. 8444 Projet de loi concernant le budget des recettes et des dépenses de l'État pour l'exercice 2025 et modifiant :
 - 1° la loi modifiée du 4 décembre 1967 concernant l'impôt sur le revenu ;
 - 2° la loi modifiée du 17 décembre 2010 fixant les droits d'accise et les taxes assimilées sur les produits énergétiques, l'électricité, les produits de tabacs manufacturés, l'alcool et les boissons alcooliques ;
 - 3° la loi modifiée du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'État ;
 - 4° la loi modifiée du 14 décembre 2016 portant création d'un Fonds de dotation globale des communes ;
 - 5° la loi modifiée du 21 décembre 1998 concernant le budget des recettes et des dépenses de l'État pour l'exercice 1999 ;
 - 6° la loi modifiée du 29 avril 2014 concernant le budget des recettes et des dépenses de l'État pour l'exercice 2014 ;
 - 7° la loi modifiée du 7 août 2023 relative au logement abordable ;
 - 8° la loi du 22 mai 2024 portant introduction d'un paquet de mesures en vue de la relance du marché du logement ;
 - 9° la loi modifiée du 19 décembre 2014 relative 1) aux mesures de soutien pour les artistes professionnels indépendants et pour les intermittents du spectacle 2) à la promotion de la création artistique ;
 - 10° la loi modifiée du 28 juin 1976 portant réglementation de la pêche dans les eaux intérieures ;
 - 11° la loi modifiée du 21 novembre 1984 portant approbation de la Convention entre le Grand-Duché de Luxembourg, d'une part, et les Länder de Rhénanie-Palatinat et de la Sarre de la République Fédérale d'Allemagne, d'autre part, portant nouvelle réglementation de la pêche dans les eaux frontalières relevant de leur souveraineté commune, signée à Trèves, le 24 novembre 1975 ;
 - 12° la loi modifiée du 19 décembre 2008 relative à l'eau ;

13° la loi modifiée du 27 mars 2018 portant organisation de la sécurité civile ;
14° la loi modifiée du 19 mars 1988 concernant la sécurité dans les administrations et services de l'État, dans les établissements publics et dans les écoles ;

15° la loi modifiée du 25 mars 2015 fixant le régime des traitements et les conditions et modalités d'avancement des fonctionnaires de l'État.

et abrogeant :

1° la loi modifiée du 24 juillet 2020 visant à mettre en place un fonds de relance et de solidarité et un régime d'aides en faveur de certaines entreprises ;

2° la loi modifiée du 19 décembre 2020 ayant pour objet la mise en place d'une contribution temporaire de l'État aux coûts non couverts de certaines entreprises

- Rapporteur : Madame Corinne Cahen

8445 Projet de loi relative à la programmation financière pluriannuelle pour la période 2024-2028

- Rapporteur : Madame Corinne Cahen

Échange de vues avec Madame la Ministre au sujet du budget de l'État pour l'année 2025 concernant les volets "Mobilité" et "Travaux publics"

*

Présents : Mme Barbara Agostino remplaçant M. Gusty Graas, Mme Corinne Cahen, Mme Francine Closener, M. Yves Cruchten, Mme Claire Delcourt, M. Félix Eischen, M. Jeff Engelen, M. Fernand Etgen, M. Paul Galles, M. Marc Goergen, Mme Françoise Kemp remplaçant M. Emile Eicher, Mme Mandy Minella, M. Meris Sehovic, M. Charel Weiler

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

M. Max Dörner, Coordinateur général auprès de la Ministre

M. Henri Werdel, Directeur Investissements et Infrastructure, Mme Manon Mehling, de la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois

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

M. Luc Dhamen, Directeur de l'Administration des bâtiments publics, Mme Anne Negretti, M. Alain Reinert, de l'Administration des bâtiments publics

Mme Sylvie Siebenborn, M. Laurent Dahm, M. Gilbert Schmit, M. Raphaël Zumsteeg, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

Mme Sara Agostino, du groupe politique DP

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Marc Lies

M. David Wagner, observateur délégué

*

Présidence : Mme Corinne Cahen, Présidente de la Commission

*

1. 8446 Débat d'orientation sur le financement des grands projets d'infrastructure réalisés par l'Etat

Madame Mandy Minella est désignée rapporteur du projet de loi.

A titre liminaire, il est rappelé que vu la modification du 26 juin 2024 des articles 102, 104 (2) et 105 (1) du Règlement de la Chambre des Députés relative aux nouveaux projets d'infrastructure dans le cadre du débat sur la politique financière et budgétaire, le Gouvernement saisit la Chambre des Députés d'une liste de projets prioritaires à construire par l'État au cours des exercices suivants et dont le coût dépasse le seuil de 30 millions d'euros. Pour les projets dépassant le seuil de 15 millions d'euros, sans pour autant dépasser le montant de 30 millions d'euros, le Gouvernement doit dorénavant procéder à une présentation de ces projets dans une réunion de commission.

Dans une première phase, il est procédé à une présentation des projets du Fonds du rail, pour le détail de laquelle il y a lieu de se référer à la présentation powerpoint annexée à la présente.

CFL - Fonds du rail

Tout d'abord seront présentés 4 projets dont les coûts estimés s'élèvent à moins de 15°000°000 euros (à savoir concernant la ligne de Luxembourg à Wasserbillig ; un renouvellement des voies entre Roodt/Syre et Wecker ; concernant le réseau national : un ménagement d'un réseau de transmission de données sécurisé pour l'exploitation ferroviaire ; concernant le réseau national : un renouvellement des téléphones de service en campagne, concernant la ligne de Zoufftgen à Luxembourg, un renouvellement de l'assainissement, de la plateforme et de la voie courante entre les points kilométriques 7,350 - 9,750).

Ensuite sera présenté un projet dont le coût estimé sera supérieur à 15°000°000 et inférieur à 30°000°000 euros (à savoir Ligne de Luxembourg à Wasserbillig. Suppression du passage à niveau N° 71 à Wecker).

Finalement seront présentés 10 projets dont les coûts estimés dépassent 30 000 000 euros (à savoir la nouvelle Gare Metzeschmelz à Esch-sur-Alzette ; la Gare de Luxembourg concernant le réaménagement de la tête ouest ; le Pôle d'échange Howald concernant la construction d'un bâtiment à usage ferroviaire et administratif ; le réaménagement complet de la Gare de Clervaux ; le Port de Mertert concernant le renouvellement des installations de voie ; la ligne de Luxembourg à Troisvierges concernant le point d'arrêt Schieren ; la suppression des passages à niveau N° 27a et N° 27b et reconstruction de l'arrêt ; la ligne de Luxembourg à Wasserbillig concernant le renouvellement des voies entre Roodt/Syre et Wecker ; l'aménagement d'un réseau de transmission de données sécurisé pour l'exploitation ferroviaire ; le renouvellement des téléphones de service en campagne ; la ligne de Zoufftgen à Luxembourg concernant le renouvellement de l'assainissement, de la plateforme et de la voie courante entre les points kilométriques).

1) Ligne de Luxembourg à Wasserbillig - Renouvellement des voies entre Roodt/Syre et Wecker

Le projet concerne le renouvellement de voies sur une longueur courante de 13 500 mètres sur le tronçon de ligne situé entre Roodt/Syre et Wecker. Les travaux prévus comprennent le remplacement des rails et des traverses, le criblage et le nettoyage du ballast existant, le renouvellement des passages à niveau, ainsi que le remplacement de caniveaux et de regards. Ils incluent également le renouvellement des traversées et des pistes, ainsi que la stabilisation ponctuelle de talus.

Cette opération est justifiée par l'âge et l'usure avancés du matériel de superstructure, nécessitant une intervention afin de garantir la sécurité, la fiabilité et la pérennité de l'infrastructure ferroviaire.

Le coût total estimé de l'opération s'élève à 13 000 000 €.

2) Réseau national : Aménagement d'un réseau de transmission de données sécurisé pour l'exploitation ferroviaire

Le projet porte sur le remplacement du réseau de transmission de données sécurisé destiné à l'exploitation ferroviaire par un réseau utilisant la technologie MPLS-TP à base IP, tout en intégrant et en adaptant le matériel existant.

Le nouvel aménagement prévoit leur intégration au sein d'un réseau unique et dédié, garantissant une gestion plus efficace, notamment en matière de cybersécurité. En effet, la protection et la surveillance d'un réseau intégré présentent des avantages considérables par rapport à la gestion de multiples infrastructures distinctes.

Les travaux se dérouleront en deux phases. La première phase consistera en la réalisation d'un deuxième cœur de réseau de données, mis en parallèle du réseau actuel, sans impact sur la partie SDH du système GSM-R. La seconde phase portera sur la modification de quinze sites « backbones » de type SDH, remplacés par des backbones de type MPLS-TP.

Le coût total estimé de cette opération est de 13 600 000 €.

3) Réseau national : Renouvellement des téléphones de service en campagne.

Le projet concerne le remplacement des téléphones de service en campagne ainsi que des téléphones situés aux passages à niveau par des téléphones à technologie numérique. Cette opération vise à éviter les difficultés d'approvisionnement en téléphones à technologie traditionnelle, à supprimer les câbles de télécommunication en cuivre sur de longues distances et à préparer la mise en place des nouveaux dispatchers MCX.

Le coût total estimé de l'opération est de 10 000 000 €.

4) Ligne de Zoufftgen à Luxembourg : Renouvellement de l'assainissement, de la plateforme et de la voie courante entre les points kilométriques 7,350-9,750.

Le projet concerne le renouvellement des voies sur une longueur de 2 400 mètres entre Livange et Berchem. Les études et travaux prévus comprennent la mission d'études d'ingénieurs, les études géotechniques, hydrauliques et de caractérisation des déchets inertes, ainsi que les travaux de renouvellement de la plateforme. Ils incluent également le renouvellement du réseau de drainage et des aqueducs, la réfection et la création de pistes avec caniveaux à câbles, le renouvellement complet de la voie avec la mise en œuvre de traverses en béton, et le remplacement du ballast de laitier haut fourneau par des pierres naturelles.

Cette intervention est justifiée par l'âge de l'infrastructure et l'usure avancée du matériel de superstructure.

Le coût total estimé de l'opération est de 12 500 000 €.

5) Ligne de Luxembourg à Wasserbillig : Suppression du passage à niveau N°71 à Wecker

Le projet concerne la suppression du passage à niveau n° 71 situé à Wecker, permettant actuellement au CR 134 de franchir la ligne ferroviaire. Les travaux prévus consistent en l'aménagement d'un passage inférieur destiné à la circulation routière, cycliste et piétonne, répondant aux prescriptions d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.

Le coût de l'opération est estimé à 21 000 000 €, sur la base des études préliminaires réalisées.

6) Nouvelle Gare Metzeschmelz à Esch-sur-Alzette

Le projet porte sur la création d'une nouvelle gare à Metzeschmelz, visant à connecter le nouveau quartier des friches industrielles d'Esch-Schifflange au réseau ferroviaire national.

Les travaux envisagés comprennent la construction de deux quais voyageurs, l'aménagement d'une passerelle dédiée à la mobilité active, ainsi que la création d'un souterrain destiné aux usagers. Par ailleurs, un réaménagement complet du plan des voies est prévu afin d'adapter l'infrastructure à la nouvelle configuration.

La nouvelle gare de Metzeschmelz, située sur le site des anciennes friches industrielles entre Esch et Schifflange, s'étend sur le territoire de ces deux communes. Son développement est avancé et constitue une étape majeure dans l'amélioration de la mobilité ferroviaire de la région.

La gare comprendra deux quais desservis par quatre voies, offrant ainsi une infrastructure performante sur la ligne reliant Esch à Ettelbruck. Afin d'assurer une connexion optimale avec le nouveau quartier, une passerelle permettra de relier non seulement les quais à la zone d'habitation, mais aussi les deux quartiers situés de part et d'autre de la voie ferrée.

7) Gare de Luxembourg – Réaménagement de la tête ouest

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

Les travaux suivants sont prévus :

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

Ce réaménagement constitue la dernière étape d'un vaste programme de modernisation de la gare centrale de la ville, initié en 2019 avec la construction de voies et quais supplémentaires au nord.

La phase actuelle concerne le secteur ouest, principalement dans la zone entourant Hollerich. Ce secteur fera l'objet d'une restructuration complète du plan des voies afin de répondre aux exigences modernes d'exploitation ferroviaire. En effet, la dernière grande modernisation de cette partie de la gare remonte à plus de trente ans.

Les travaux prévus comprennent notamment la construction d'une voie supplémentaire entre Hollerich et la gare centrale, permettant ainsi le doublement intégral de cette portion de la ligne 7, qui jusqu'à présent comportait un tronçon à voie unique. Ce doublement est essentiel pour améliorer la régularité et la capacité de la ligne, répondant à une forte demande de transport.

Par ailleurs, un quai supplémentaire sera aménagé en gare de Luxembourg, du côté du bâtiment principal et du parking, permettant de dédier deux quais distincts à chacune des lignes desservant la gare. Cette mesure vise à éliminer les interférences dans la gestion des flux ferroviaires et à éviter les reports de retard d'une ligne sur une autre, améliorant ainsi la ponctualité globale du réseau.

Cette restructuration est également une condition préalable à la réalisation d'autres projets du Plan National de la Mobilité (PNM), notamment la création d'un triangle de voies entre Niederkorn et Kayl, qui réduira de quinze minutes le temps de trajet des usagers en provenance de Differdange vers la capitale. Elle permettra aussi la mise en service d'un nouveau pôle d'échange à Hollerich, incluant un passage souterrain sous la chaussée d'Escher pour le tramway et l'intégration de quatre voies de quais afin de gérer simultanément les lignes venant de Pétange et d'Arlon.

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

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

La construction du bâtiment comprend notamment :

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

9) Réaménagement complet de la gare de Clervaux

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

Dans ce contexte, les travaux suivants sont prévus :

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

10) Port de Mertert – Renouvellement des installations de voie

Ce projet concerne le port de Mertert, situé sur la Moselle, dont les installations ferroviaires datent des années 1960. En conséquence, les infrastructures, notamment les voies ferrées et les aiguillages, sont désormais obsolètes et ne répondent plus aux exigences modernes d'exploitation du site portuaire.

Seule une portion, correspondant à l'arrivée en provenance de la route nationale 1 au niveau du jardin des papillons, avait fait l'objet de travaux de rénovation par le passé. En revanche, l'ensemble du réseau ferroviaire menant aux bassins portuaires et au site de Tanklux nécessite une révision complète.

Le projet vise donc non seulement le renouvellement des voies et aiguillages, nombreux dans cette zone, mais également la refonte totale du plan des voies afin d'adapter l'infrastructure aux besoins actuels du port de Mertert. Cette modernisation est indispensable pour assurer une exploitation efficace et sécurisée, en adéquation avec les standards contemporains.

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

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

Les travaux suivants sont prévus :

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

- Renouvellement des installations de traction électrique et électrification de la 3ème voie vers Ettelbruck.

De l'échange de vues, il y a lieu de retenir que :

Monsieur Meris Sehovic (déri gréng), concernant le projet de la gare de Metzeschmelz, soulève une question relative à la proximité de cette nouvelle gare avec la gare existante de Schifflange, et a interrogé sur la cohérence d'un réseau ferroviaire luxembourgeois caractérisé par des arrêts très rapprochés, assimilant ce réseau à un système proche du tramway. Il se demande s'il était envisageable, à l'avenir, d'instaurer des lignes express desservant uniquement certaines gares, comme cela existe déjà partiellement.

Concernant le projet d'Esch, il a évoqué la ligne ferroviaire en direction d'Audin le Tiche, dont la suppression est envisagée, et son lien avec le développement du Centre Hospitalier Neuro-Psychiatrique Sud (CHNS). Il sollicite des précisions quant au calendrier de cette suppression, en lien avec l'évolution du CHNS, et souligne l'impact que cela pourrait avoir sur le développement du quartier concerné.

Par ailleurs, il s'interroge sur l'avancement des travaux de modernisation des voies entre Hollerich et la ville de Luxembourg, liés au projet du pôle multimodal.

Le représentant du Ministère souligne l'importance de desservir les zones où la demande de mobilité existe. La proximité entre les gares de Schifflange et Metzeschmelz a été prise en considération, ainsi que celle avec la gare d'Esch, sans qu'aucune décision ne soit encore arrêtée.

Il évoque également la difficulté technique majeure d'implanter une halte supplémentaire dans le secteur de la Terre Rouge, du fait que la section ferroviaire entre Esch et Belval est un viaduc, ce qui nécessiterait une modification du tracé actuel. Des études sont en cours pour évaluer les avantages et les contraintes d'une telle modification, notamment en envisageant un raccordement à la gare de Belval Université..

Concernant les dessertes express sur la ligne Luxembourg – Rodange, il a été précisé qu'il existe déjà deux types de trains, les trains omnibus, qui desservent toutes les gares, et les trains express, qui ne s'arrêtent qu'aux principales stations, avec une organisation contraignante liée à la fréquence élevée du trafic. La coexistence de trains rapides s'arrêtant peu et d'omnibus desservant toutes les gares reste délicate à gérer, notamment avec un intervalle de passage de quinze minutes.

Un autre représentant du Ministère a confirmé que la suppression de la ligne en direction d'Audin le Tiche est actée dans les plans, bien que le calendrier ne soit pas encore fixé. Les études et programmations liées à cette suppression, en lien avec le CHNS, sont en cours entre les différents services ministériels.

Enfin, en ce qui concerne le pôle d'échange multimodal à Hollerich, les études ferroviaires ont atteint un stade avancé, et la prochaine étape consistera à élaborer une étude de faisabilité (APD) nécessaire à la préparation d'un projet de loi.

Un autre représentant du Ministère rappelle que le projet CHNS, incluant les infrastructures autour de Metzeschmelz et de la Terre Rouge, est un sous-projet intégré aux travaux plus larges sur Metzeschmelz. Avant de pouvoir mettre en place des services de bus transfrontaliers vers la France, il est indispensable d'assurer la fluidité du passage ferroviaire par Metzeschmelz, des études sont en cours en ce sens.

Monsieur Yves Cruchten (LSAP) demande s'il existe une liste ou un plan recensant tous les passages à niveau envisagés pour être supprimés dans les 20 ans à venir, afin d'éviter de devoir poser cette question systématiquement par voie parlementaire.

Concernant le projet du Bypass de la gare de Sanem- Bascharage à Niederkorn (PNM 2035), l'orateur souhaite recevoir une estimation temporelle pour l'examen en commission du projet.

Il revient encore sur le projet de parking de la gare Bascharage Sanem, prévu initialement pour l'année précédente, mais toujours non achevé. Il demande si le projet est toujours en cours et si une nouvelle planification ou décision budgétaire est prévue. Il insiste sur le besoin crucial de parkings pour favoriser l'usage du train, car la gare est en dehors des deux communes desservies et l'accès est difficile autrement qu'en voiture.

Le représentant du Ministère confirme qu'une liste des passages à niveau existe, qualifiée de « liste de souhaits », car les projets sont soumis à de nombreux ajustements. La durée moyenne entre la décision et la suppression effective d'un passage à niveau est d'environ 10 ans.

Plusieurs projets sont en cours ou sur le point de démarrer, notamment :

Passage à niveau à Dummeldange ;
passage à niveau à Moutfort (en cours d'études) ;
passage à niveau à la gare de Dippach ;
quatre passages à niveau à Dudelange, liés au projet « Neue Schmelz » ;
deux passages à niveau à Schieren.

Il rappelle que plus on avance dans la liste, plus les solutions deviennent complexes, notamment à cause de l'urbanisation autour des passages, rendant la création de contournements difficile.

Le projet concernant le Bypass à Bascharage est complexe, car il doit respecter une zone protégée naturelle. Un tracé a été trouvé et est en cours de coordination avec le ministère des Ponts et Chaussées, mais il n'est pas encore possible de donner un calendrier précis.

Concernant le projet de parking de la gare Bascharage, la construction dépend du tracé final du contournement. La motion parlementaire date de 2017. Le projet est suspendu en attendant l'évolution du projet concernant le contournement.

Monsieur Jeff Engelen (ADR) demande des précisions sur les travaux prévus à la gare de Clervaux. Il relève que, selon ses informations actuelles, la gare ne serait pas accessible aux personnes en fauteuil roulant. Il souhaite donc savoir si l'accessibilité est prévue dans le cadre du projet (notamment si une

passerelle ou un souterrain sera adapté) et aimerait également obtenir un calendrier approximatif des travaux.

En réponse, il est confirmé que l'ensemble des aménagements prévus à la gare de Clervaux seront pleinement conformes aux normes d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite. Concernant le calendrier, aucun délai précis ne peut être communiqué pour le moment.

Monsieur Marc Goergen (Piraten) estime que, malgré les investissements réalisés pour rendre les gares accessibles aux personnes handicapées, certaines configurations restent contraignantes, citant notamment l'exemple de la gare de Pétange. Dans cette gare, la passerelle permettant de changer de quai est située à l'extrême, obligeant les personnes en fauteuil roulant, les usagers avec poussette ou les personnes âgées à effectuer un trajet particulièrement long et pénible pour accéder aux bus ou aux entrées principales. Il recommande que, lors de futurs aménagements, les passerelles et souterrains soient positionnés au plus près des points d'accès principaux.

Il ajoute qu'il demeure insatisfaisant que, pour voyager en fauteuil roulant, un usager doive prévenir la CFL 24 heures à l'avance. Il estime qu'une accessibilité réelle devrait permettre de se déplacer spontanément, sans contrainte préalable.

Le représentant du Ministère explique que, dans le cas de Pétange, la configuration actuelle résulte d'un compromis : la gare avait été rénovée dans les années 1990 et il n'était pas prévu, à l'époque des travaux de mise en conformité PMR, de reconstruire entièrement les quais. Les contraintes techniques, notamment la présence d'installations de signalisation et la nécessité d'assurer un drainage gravitaire sans pompage, ont limité les options d'implantation d'un souterrain avec ascenseur. Toutefois, lors d'une future rénovation complète aux normes européennes, il est prévu de reconfigurer les accès et d'implanter un ascenseur plus proche.

S'agissant de l'accessibilité spontanée, le Ministère précise que toutes les gares mises aux normes PMR permettent déjà une utilisation autonome, certifiée par l'association « Hellef fir de Handicap », et qu'environ la moitié du réseau est aujourd'hui équipée du label « Euro-Welcome ». Le programme de mise en conformité se poursuit progressivement pour l'ensemble des 68 à 70 gares du réseau.

En réponse à la question complémentaire sur la nécessité de réserver 24 heures à l'avance, le représentant indique que cette obligation ne subsiste que pour certaines gares ou matériels roulants anciens. Dans la plupart des autres cas, les trains sont dotés de plateformes d'accès déployables par le personnel formé, permettant l'embarquement immédiat des fauteuils roulants.

2. 8402 **Projet de loi relative à l'adaptation du projet de construction du bâtiment Jean Monnet 2 de la Commission européenne à Luxembourg-Kirchberg**

A titre liminaire, Madame la député Mandy Minella est désignée rapportrice du projet de loi.

Le projet de loi 8402 a pour objet d'augmenter de 351°000°000 euros le budget alloué à la construction du bâtiment Jean Monnet 2 de la Commission européenne à Luxembourg-Kirchberg et arrêté par la loi modifiée du 13 avril 1970 fixant les conditions suivant lesquelles le Gouvernement peut soit acquérir certains immeubles présentant un intérêt public, soit garantir le rendement et les charges locatifs de tels immeubles.

Depuis la conception de l'avant-projet en 2016 et l'adoption de la loi de financement le 6 décembre 2016, le programme de construction a subi d'importantes modifications et l'évolution du projet a été influencée par divers événements imprévisibles. Les dépenses correspondantes, prises en charge in fine par la Commission européenne, découlent des circonstances exposées ci-après.

En 2017, la Commission européenne a fait part d'un nouveau concept de sécurité dans le cadre du projet avec, notamment, une séparation des accès pour visiteurs et le personnel ainsi qu'un renforcement des mesures de sécurité aux entrées du parking du personnel, du parking visiteurs et de la zone de livraison.

Un pavillon d'accueil de 3 750 m² a été ajouté pour les visiteurs, avec un accès sécurisé depuis le niveau -1, permettant une entrée contrôlée aux bâtiments via des passages souterrains.

En 2023, une nouvelle approche quant à l'aménagement des espaces de travail a transformé lesdits espaces en bureaux collectifs et flexibles, en phase avec les évolutions en matière de télétravail et d'économies d'énergie. Ce réaménagement a permis de concentrer les services dans le bâtiment principal, libérant des étages dans le bâtiment tour pour une sous-location potentielle à d'autres institutions. Ces changements requièrent des études techniques supplémentaires pour adapter les installations de ventilation, d'éclairage et de cloisonnement, ainsi que des ajustements contractuels avec les entreprises de construction.

Les soumissions publiques entre fin 2022 et mi 2023 ont présenté des dépassements de prix significatifs par rapport aux devis initiaux, en raison de la forte hausse de l'indice des prix de la construction. Des demandes de suppléments ont été introduits, nécessitant des ajustements financiers pour couvrir des prestations non prévues ou imprécises dans les dossiers. La pandémie liée au virus du Covid-19 et le conflit russe-ukrainien ont intensifié ces hausses : entre 2018 et 2023, les prix à la consommation ont augmenté de 18,87% et les prix de la construction de 43,4%. Ces hausses imprévisibles ont nécessité des révisions exceptionnelles des prix pour couvrir les coûts de matériaux et de main-d'œuvre.

La pandémie liée au virus du Covid-19 a fortement impacté les délais et le budget du projet en raison des hausses des prix des matériaux et des difficultés d'approvisionnement. Ces perturbations ont entraîné des retards et une augmentation des coûts. En réponse, le Gouvernement a accordé des extensions de délais aux entreprises sans appliquer de pénalités.

À partir de février 2022, le secteur de la construction a encore une fois été confronté à des hausses exceptionnelles des prix des matériaux et à des difficultés d'approvisionnement, accentuées par des événements géopolitiques, notamment en relation avec le conflit russe-ukrainien. Ces

perturbations ont impacté les délais d'exécution et augmenté le budget du projet.

Des prolongations de délais ont également été causées par des prestations insuffisantes des bureaux d'études chargés du projet, qui n'ont pas respecté les délais convenus concernant la préparation des dossiers de soumission ainsi que la mise à disposition des plans. De plus, la mise au point des études techniques a pris du retard. Depuis le concours de 2010, le bureau d'études technique a été remplacé deux fois en raison de difficultés rencontrées en phase de réalisation des prestations respectives, ce qui a eu un impact négatif sur la qualité des études.

Des retards des entreprises de construction ont également pu être constatés concernant l'avancement des travaux. En effet, les travaux de gros œuvre n'ont pas avancé comme prévu.

Par ailleurs, sept soumissions publiques doivent être annulées, étant donné qu'aucune offre n'est remise ou que les offres s'avèrent administrativement ou techniquement non-conformes. Il s'agit principalement de marchés liés aux travaux de parachèvement. Ces annulations perturbent le planning initial du projet, ainsi que la coordination des entreprises et l'organisation du chantier.

En raison des complications du projet, les contrats des différents intervenants (maîtrise d'œuvre, experts, organismes de contrôles, entreprises) ont dû être adaptés et prolongés, entraînant des coûts supplémentaires importants. Les retards accumulés rendent les négociations contractuelles complexes, avec des répercussions négatives sur les délais et le budget.

Pour plus de détail, il y a également lieu de se référer à la présentation powerpoint annexée à la présente.

De l'échange de vues, il y a lieu de retenir que :

Monsieur Sehovic rappelle que, selon le calendrier initial, le projet devait être achevé et inauguré en 2024. Les documents budgétaires les plus récents de l'autorité budgétaire du Parlement européen font désormais état d'une mise en service de la phase 1 en 2025 et de la phase 2 en 2026. Compte tenu des modifications et changements au programme, il demande confirmation que ces délais ne sont plus valables et souhaite connaître les nouvelles échéances de réalisation. Il interroge également le Ministère sur les dispositions du mémorandum relatives au financement par la Commission européenne, s'assurant que, quelle que soit l'évolution des coûts, le remboursement par cette dernière est garanti contractuellement.

En réponse, le représentant du Ministère précise que les phases 1 et 2, initialement très espacées dans le temps, ont vu leurs échéances rapprochées : l'achèvement de la phase 1 (bâtiment bas) est désormais prévu pour la mi-2026, et celui de la phase 2 (tour) pour le début de l'année 2027. Ces dates sont connues et acceptées par la Commission.

S'agissant d'une éventuelle troisième phase, il indique que celle-ci n'est plus envisagée, les capacités prévues répondant largement aux besoins. Le Ministère et le Fonds Kirchberg ont engagé une démarche auprès de la Commission afin de récupérer le terrain de réserve situé dans un quartier en plein développement, où la pression immobilière rend difficile la justification

d'un maintien prolongé en friche. La Commission s'est montrée disposée à envisager cette rétrocession, permettant au Fonds Kirchberg de développer, en partenariat avec elle, un projet résidentiel comprenant des logements destinés au personnel de la Commission mais ouverts à l'ensemble du public, tout en intégrant certaines demandes spécifiques de l'institution.

En matière de financement, le Ministère rappelle qu'une commission d'analyse critique, incluant la participation de la Commission européenne, a confirmé que cette dernière prendrait en charge l'intégralité des coûts estimés du projet. Le contrat-cadre en vigueur prévoit déjà cette obligation, mais une vérification juridique est en cours afin de préciser certaines clauses. Des comités d'accompagnement et de pilotage, associant régulièrement les représentants de l'État et de la Commission, assurent le suivi constant de l'avancement du projet.

Monsieur Yves Cruchten (LSAP) a une question relative au financement initial prévu par la loi de financement de 2016 dans ce contexte. Plus précisément, il se demande si, à l'instar de ce qui se pratique au niveau communal pour les projets de grande envergure et de longue durée, des provisions pour imprévus avaient été intégrées dès l'origine. Dans ce cadre, il est d'usage de prévoir généralement entre 5 % et 10 % pour couvrir les aléas, ainsi que d'anticiper, pour les projets s'étalant sur plusieurs années, l'incidence de futures tranches indiciaires. Il a souhaité savoir si de telles dispositions figuraient dans la loi de financement de 2016 et, le cas échéant, à quel niveau ces provisions avaient été fixées.

Le représentant du ministère a répondu que la loi de 2016 prévoyait bien une provision pour imprévus d'environ 5 %, conformément à la pratique habituelle et à une demande formulée à l'époque par la commission parlementaire compétente, afin que les projets présentés sur la base d'un avant-projet détaillé ne connaissent pas par la suite de dépassements importants. Toutefois, des imprévus d'une ampleur inhabituelle, non anticipés, sont survenus. Les hausses de coûts constatées doivent désormais être intégrées à la loi de financement en raison des contraintes juridiques : il est interdit d'engager plus de 100 % des crédits votés, ce qui empêche de lancer de nouvelles commandes une fois ce seuil atteint. Par ailleurs, le Gouvernement a autorisé les entreprises à solliciter des avances au titre des révisions contractuelles, lesquelles se sont avérées exceptionnellement élevées du fait d'événements extraordinaires. Les demandes de financement, qui auraient normalement donné lieu à un supplément législatif voté ultérieurement, ont dû être mobilisées immédiatement. Faute de crédits supplémentaires, il ne serait donc plus possible d'engager de nouvelles commandes.

La commission parlementaire procède dans un second temps à l'examen des articles du projet de loi :

Article 1^{er}

Cet article autorise le Gouvernement à adapter en termes réels les dépenses autorisées par la loi du 6 décembre 2016 relative à la construction du bâtiment Jean Monnet 2 de la Commission européenne à Luxembourg-Kirchberg. Cette adaptation est devenue nécessaire à la suite de modifications du programme de construction, de certains dépassements constatés lors des soumissions ainsi que de prolongations de délais.

Cet article n'appelle pas d'observation du Conseil d'État, ni quant au fond ni quant à la forme.

Article 2

Cet article détermine l'enveloppe budgétaire servant au financement supplémentaire du projet, rattachée à l'indice semestriel des prix de la construction valable au 1er octobre 2023 (valeur 1 140,51). Il comporte en outre la clause usuelle d'adaptation des coûts à l'évolution de cet indice.

Le Conseil d'État n'a pas d'observation quant au fond. Quant à la forme, il note qu'à la première phrase, les termes « la loi du 6 décembre 2016 précitée » sont à remplacer par les termes « la loi précitée du 6 décembre 2016 ». Par ailleurs, il y a lieu d'écrire « euros » en toutes lettres, à la suite du montant d'argent, pour écrire « 351 000 000 euros ».

La commission parlementaire décide de suivre les suggestions d'ordre légitistique de la part du Conseil d'État.

Article 3

Cet article précise que les dépenses visées à l'article 2 sont financées par le biais de la loi modifiée du 13 avril 1970 fixant les conditions suivant lesquelles le Gouvernement peut soit acquérir certains immeubles présentant un intérêt public, soit garantir le rendement et les charges locatifs de tels immeubles.

Cet article n'appelle pas d'observation de la Haute Corporation, ni quant au fond ni quant à la forme.

Il est retenu qu'un projet de rapport est à préparer dans les meilleurs délais.

3. 8444 **Projet de loi concernant le budget des recettes et des dépenses de l'État pour l'exercice 2025 et modifiant :**
- 1° la loi modifiée du 4 décembre 1967 concernant l'impôt sur le revenu ;**
 - 2° la loi modifiée du 17 décembre 2010 fixant les droits d'accise et les taxes assimilées sur les produits énergétiques, l'électricité, les produits de tabacs manufacturés, l'alcool et les boissons alcooliques ;**
 - 3° la loi modifiée du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'État ;**
 - 4° la loi modifiée du 14 décembre 2016 portant création d'un Fonds de dotation globale des communes ;**
 - 5° la loi modifiée du 21 décembre 1998 concernant le budget des recettes et des dépenses de l'État pour l'exercice 1999 ;**
 - 6° la loi modifiée du 29 avril 2014 concernant le budget des recettes et des dépenses de l'État pour l'exercice 2014 ;**
 - 7° la loi modifiée du 7 août 2023 relative au logement abordable ;**
 - 8° la loi du 22 mai 2024 portant introduction d'un paquet de mesures en vue de la relance du marché du logement ;**
 - 9° la loi modifiée du 19 décembre 2014 relative 1) aux mesures de soutien pour les artistes professionnels indépendants et pour les intermittents du spectacle 2) à la promotion de la création artistique ;**

10° la loi modifiée du 28 juin 1976 portant réglementation de la pêche dans les eaux intérieures ;

11° la loi modifiée du 21 novembre 1984 portant approbation de la Convention entre le Grand-Duché de Luxembourg, d'une part, et les Länder de Rhénanie-Palatinat et de la Sarre de la République Fédérale d'Allemagne, d'autre part, portant nouvelle réglementation de la pêche dans les eaux frontalières relevant de leur souveraineté commune, signée à Trèves, le 24 novembre 1975 ;

12° la loi modifiée du 19 décembre 2008 relative à l'eau ;

13° la loi modifiée du 27 mars 2018 portant organisation de la sécurité civile ;

14° la loi modifiée du 19 mars 1988 concernant la sécurité dans les administrations et services de l'État, dans les établissements publics et dans les écoles ;

15° la loi modifiée du 25 mars 2015 fixant le régime des traitements et les conditions et modalités d'avancement des fonctionnaires de l'État. et abrogeant :

1° la loi modifiée du 24 juillet 2020 visant à mettre en place un fonds de relance et de solidarité et un régime d'aides en faveur de certaines entreprises ;

2° la loi modifiée du 19 décembre 2020 ayant pour objet la mise en place d'une contribution temporaire de l'État aux coûts non couverts de certaines entreprises

8445 Projet de loi relative à la programmation financière pluriannuelle pour la période 2024-2028

Ce point à l'ordre du jour est reporté à la réunion prévue demain, faute de temps suffisant pour l'examiner aujourd'hui.

Procès-verbal approuvé et certifié exact

Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Novembre 2024

Implantation des bâtiments sur le site de Belval



1. La Rockhal (Centre de musique amplifiée)
2. Le Bâtiment provisoire pour le Centre de recherche public Gabriel Lippmann (LIST)
3. Le Bâtiment Biotech
4. Le Lycée Bel-Val
5. L'Incubateur d'entreprises
6. Le Bâtiment administratif de l'Etat
7. La Stabilisation et la mise en valeur des Hauts Fourneaux
8. La Maison du Savoir
9. La Maison des Sciences humaines
10. La Maison de l'Innovation
11. La Maison du Nombre, des Arts et des Etudiants
12. La Maison du Livre
13. La Halle d'essais Ingénieurs
14. Les Laboratoires ailes Nord et Sud
15. Les Laboratoires Ingénieurs
16. Les Laboratoires lots 2+3 / Maisons de l'Environnement I+II et parking souterrain
17. Les Archives nationales
18. Le Centre sportif
19. Le Bâtiment mixte (logements + bureaux)
20. Les Logements, Porte de France
21. Les Laboratoires lot 1 / Maison de la Vie
22. L'Ecole européenne agréée
23. La Halle des Soufflantes
24. Le 2^e Bâtiment administratif / mixte
25. Le Space Campus 1 - Halle ESRIC
26. Le Space Campus 2
27. Le 2^e Bâtiment administratif
28. L'Extension du Bâtiment administratif
29. Le Bâtiment administratif provisoire
30. Le Skip
31. La Massenoire
32. La Möllerei
33. La Fondation du Haut Fourneau C
34. Le Plancher des Coulées
35. L'Atelier de production
36. Les Aménagements urbains
37. La Halle des Poches à Fonte et les espaces du Haut Fourneau A

Projets futurs

Projets réalisés / en cours



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

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

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

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





Deuxième bâtiment administratif / bâtiment mixte

Suite aux besoins croissants en surfaces administratives pour les différentes administrations de l'Etat à l'horizon 2033 transmis par le Ministère des Finances, il s'avère que le projet relatif au 1^{er} bâtiment à usage mixte (logements et bureaux), situé dans le Square Mile, ne pourra couvrir qu'une petite partie de cette demande. La construction d'un 2^e bâtiment administratif, voire à usage mixte, s'avère nécessaire pour combler tous les besoins.

Le cas échéant, des logements pourraient venir compléter le programme de construction.







NOUVELLE PROCEDURE LEGISLATIVE CONC. L'OPTIMISATION DU SUIVI FINANCIER DES GRANDS PROJETS > EUR 10 mio.

Liste des nouveaux projets à soumettre à l'approbation de la Chambre des Députés permettant l'imputation des dépenses pour frais d'études à charge des fonds spéciaux, et d'articles budgétaires.

Budget 2025

Fonds d'investissements publics administratifs :

Police grand-ducale à Esch-sur-Alzette – nouveau commissariat

Centre de formation Uerschterhaff à Sanem

Bâtiment administratif à Dommeldange

Bâtiment administratif à Mersch – quartier de la gare

Complexe administratif, bvd F.D. Roosevelt, Luxembourg

Centre national de tir au Reckenthal – modernisation

Fonds d'investissements publics scolaires :

Ecole européenne I Kirchberg – rénovations et extensions

Ecole européenne I Kirchberg – rénovation de l'ancien bâtiment secondaire

Lycée Josy Barthel à Mamer – rénovation et extension



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

Administration des bâtiments publics

Fonds d'investissements publics sanitaires et sociaux :

Structure d'accueil d'urgence pour adolescents à Capellen

Structure d'accueil pour demandeurs de protection internationale à Bollendorf-Pont

A.P.E.M.H. à Bettange-sur-Mess – transformation du domaine agricole

Fonds d'entretien et de rénovation :

Centre de production et de création à Bonnevoie « Banannefabrik » – extension

Art. 45.15.10.000 26) :

ONA – transformation d'un hall de stockage en structure d'hébergement d'urgence à Howald

POLICE GRAND-DUCALE À ESCH-SUR-ALZETTE - NOUVEAU COMMISSARIAT SIS 106, BD KENNEDY

IMPLANTATION / SITE :

Le nouveau commissariat de Police se situe au Boulevard Kennedy à Esch-sur-Alzette sur une parcelle adjacente au commissariat existant et à proximité de la gare d'Esch-sur-Alzette.

DESCRIPTION :

Cette nouvelle construction permettra de créer les surfaces nécessaires pour l'agrandissement du commissariat de proximité actuel. En combinaison avec le rez-de-chaussée du bâtiment voisin, siège actuel du commissariat, elle permettra de répondre aux besoins fonctionnels de la Police.

PROGRAMME :

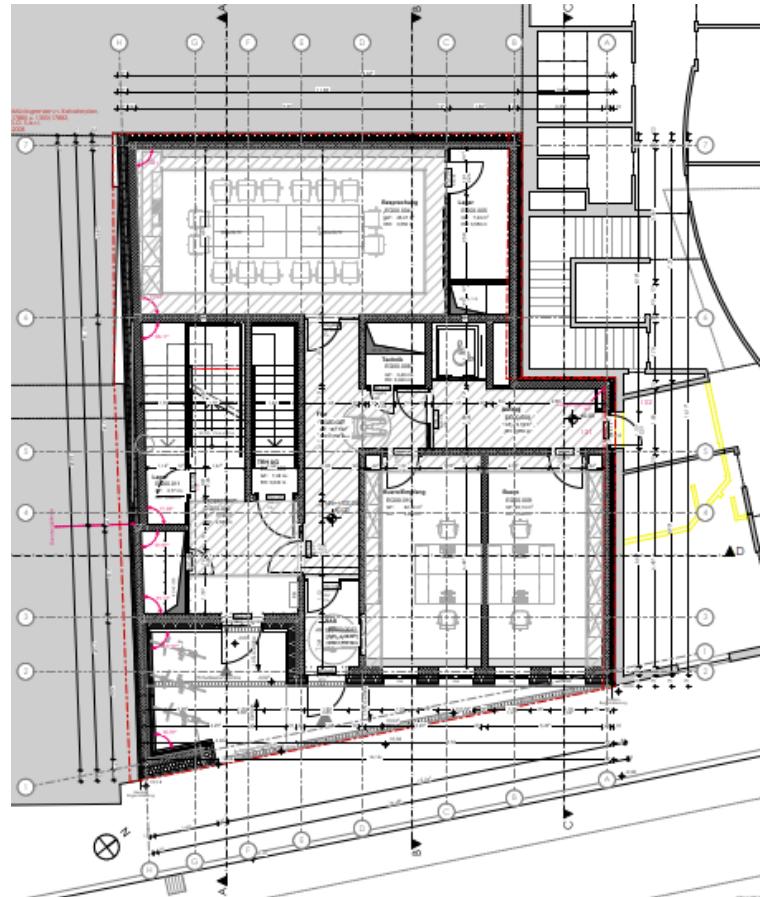
- Rez-de-chaussée: grande salle de réunion et bureaux
- Étages : bureaux et salles de réunion internes
- Sous-sols: vestiaires et locaux techniques

MINISTÈRE DEMANDEUR :

Ministère des Affaires intérieures

VOLUME ET SURFACE :

Surface brute : ~ 1'650 m²
Volume brut : ~ 5'800 m³



CENTRE DE FORMATION UERSCHTERHAFF À SANEM

IMPLANTATION / SITE :

L'implantation du centre de formation est prévue à proximité directe du Centre pénitentiaire d'Uerschterhaff.

DESCRIPTION :

Suite à l'entrée en service du Centre pénitentiaire en décembre 2023, le Ministère de la Justice demande la construction d'un centre pour la formation aux arts martiaux et aux armes à feu. En effet, les stands de tir existants au Luxembourg connaissent un afflux important, de sorte que les entraînements ne peuvent s'y faire dans des conditions optimales.

PROGRAMME :

Il est prévu de planifier un centre de formation sur deux niveaux pour environ 220 agents pénitentiaires et agents de la Police Grand-Ducal reprenant les locaux suivants :

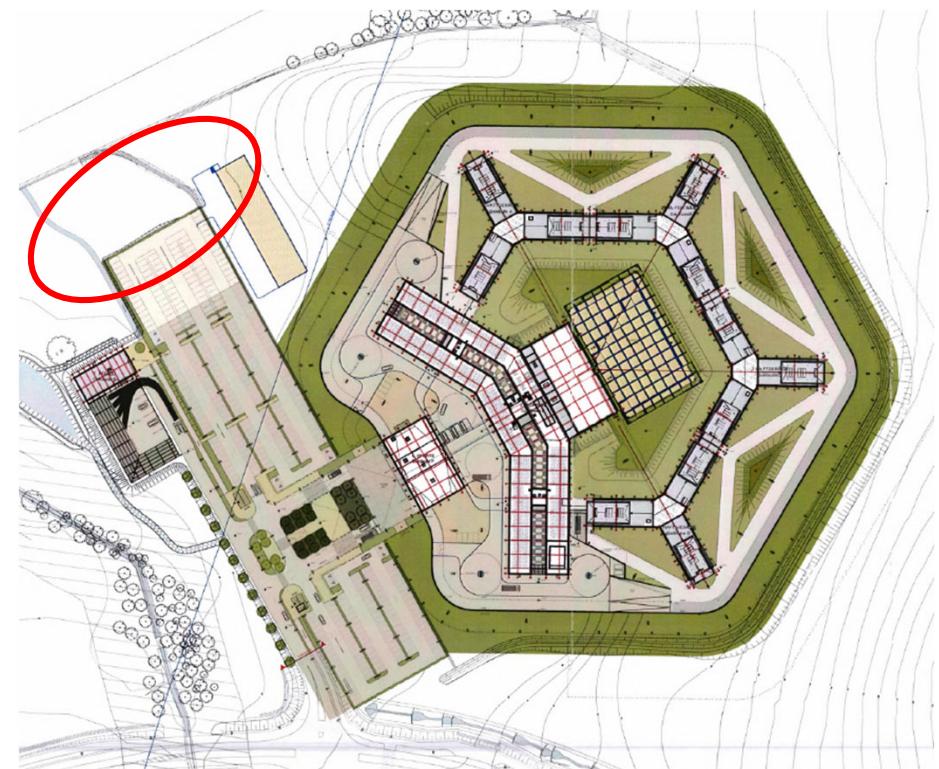
salle d'arts martiaux (dojo) avec salle d'entraînement, stand de tir d'une longueur de 50 m, local pour armes et munitions, vestiaires, salle de cours, 2 bureaux pour 3 personnes, kitchenette, infirmerie et locaux techniques.

MINISTÈRE DEMANDEUR :

Ministère de la Justice

VOLUME ET SURFACE :

Volume brut	:	~ 20'000 m ³
Surface site	:	~ 2 a



BÂTIMENT ADMINISTRATIF À DOMMELDANGE

IMPLANTATION / SITE :

Le terrain se situe à Dommeldange dans la commune de Luxembourg à proximité immédiate de la gare de Dommeldange et de son parking. Il est classé zone mixte urbaine (nouveau quartier « Rue Nennig ») dont le PAP ne prévoit pas de logement sur le lot étatique.

DESCRIPTION :

Il s'agit d'une construction d'un immeuble pour les besoins de l'Institut étatique d'aide à l'enfance et à la jeunesse (AITIA) sous la tutelle du Ministère de l'Éducation nationale, de l'Enfance et de la Jeunesse. Ce nouveau bâtiment accueillera un service dont la mission consistera dans l'organisation et l'encadrement de contacts entre enfants et parents dans des contextes de violence domestique.

PROGRAMME :

Ce programme prévoit un espace de rencontres protégées pour visites encadrées enfants-parents :

- Espaces administratifs pour une dizaine d'agents (bureaux, salles de réunion, accès pour les enfants)
- Espaces de retraite (1 pièce servant d'espace tampon et de temps d'arrêt pour les enfants pendant les visites)
- Espaces visiteurs (3 salles de visites adaptées aux enfants et 2 salles de réunion, accès pour les parents)
- Locaux techniques

MINISTÈRE DEMANDEUR :

Ministère de l'Éducation nationale, de l'Enfance et de la Jeunesse

VOLUME ET SURFACE:

Surface brute	:	max 1'460 m ² (PAP)
Volume brut	:	~ 5'800 m ³
Surface terrain	:	~ 8,17 a



BÂTIMENT ADMINISTRATIF À MERSCH

IMPLANTATION / SITE :

L'implantation de la nouvelle construction est prévue sur le lot 3 du PAP QDLG Etat (quartier de la gare).

Lieudit rue de la gare à Mersch, rue Agrocenter
Parcelle 1938/7057, section G de Mersch

DESCRIPTION :

La nouvelle construction permettra le regroupement de différents services étatiques.

PROGRAMME :

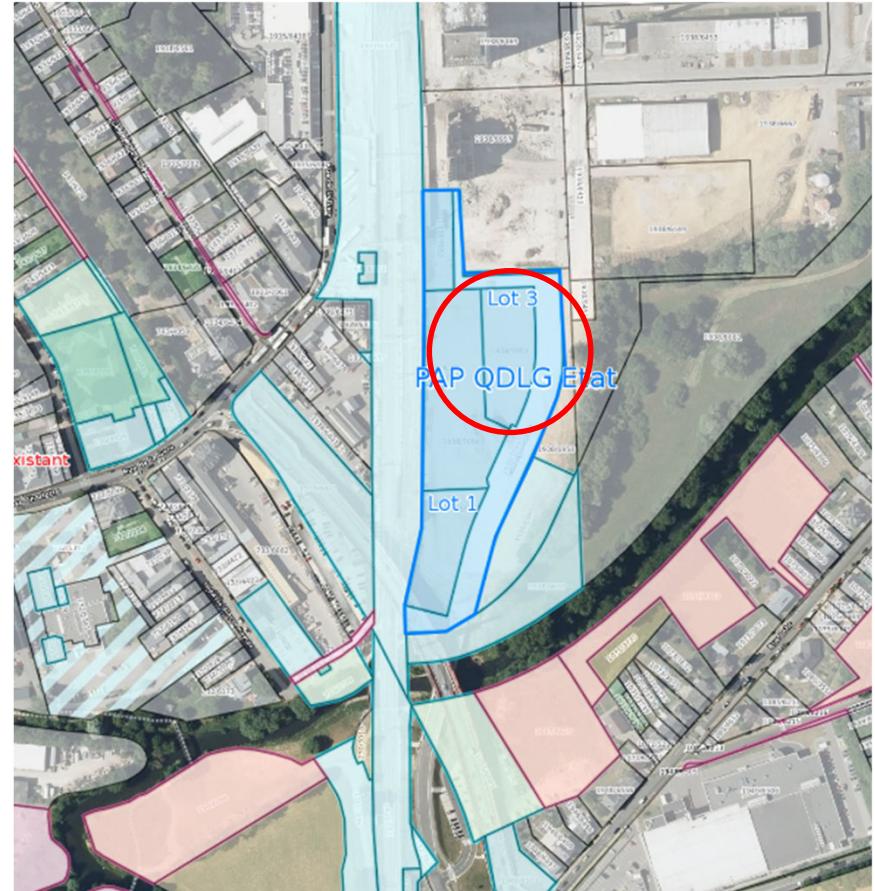
Le programme prévoit la construction d'un immeuble de bureaux avec locaux pour un effectif total d'environ 70 personnes réparties dans plusieurs services étatiques.

MINISTÈRE DEMANDEUR :

Ministère des Finances

VOLUME ET SURFACE :

Surface brute	:	~ 4'500 m ²
Volume brut	:	~ 17'500 m ³
Surface terrain	:	~ 1,58 ha (PAP) ~ 25,60 a (lot 3 du PAP)



COMPLEXE ADMINISTRATIF, BVD F.D. ROOSEVELT, LUXEMBOURG

IMPLANTATION / SITE :

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

DESCRIPTION :

Le projet prévoit la rénovation des 3 bâtiments administratifs précités.

PROGRAMME :

- Assainissement énergétique de l'enveloppe du bâtiment
- Remplacement de la menuiserie extérieure
- Remise en état et réorganisation des bureaux
- Modernisation et réaménagement des espaces sanitaires
- Mise en conformité
- Remplacement des installations techniques

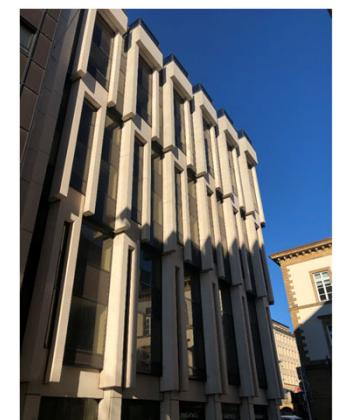


MINISTÈRE DEMANDEUR :

Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

VOLUME ET SURFACE :

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



CENTRE NATIONAL DE TIR AU RECKENTHAL – MODERNISATION

IMPLANTATION / SITE:

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

DESCRIPTION:

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

PROGRAMME:

- Surfaces administratives pour les besoins du service « CNT » de la Police Lëtzebuerg
- Nouveau stand de tir avec 10 couloirs de 35ml et une salle de tir vidéo avec 4 couloirs de 15ml
- Nouveau parking
- Sécurisation du périmètre du site

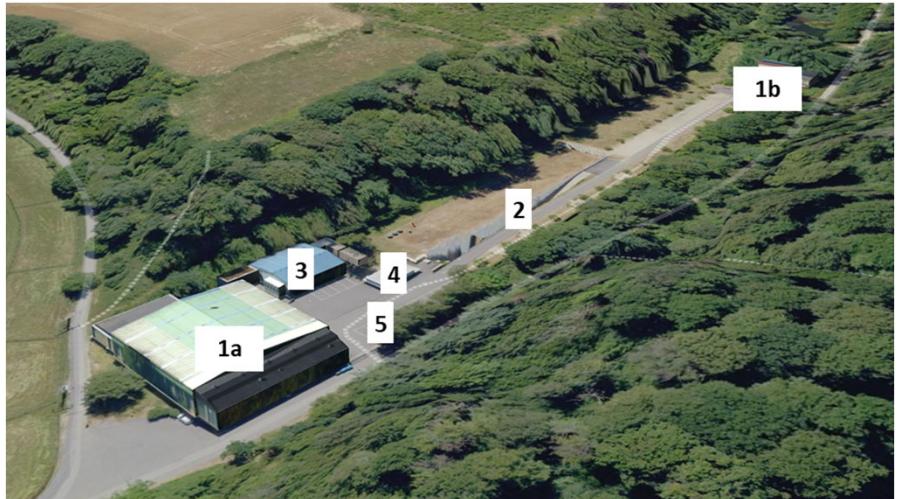
MINISTÈRE DEMANDEUR:

Ministère des Affaires intérieures

VOLUME ET SURFACE:

Surface brute : ~ 3'500 m²
Volume brut : ~ 20'500 m³

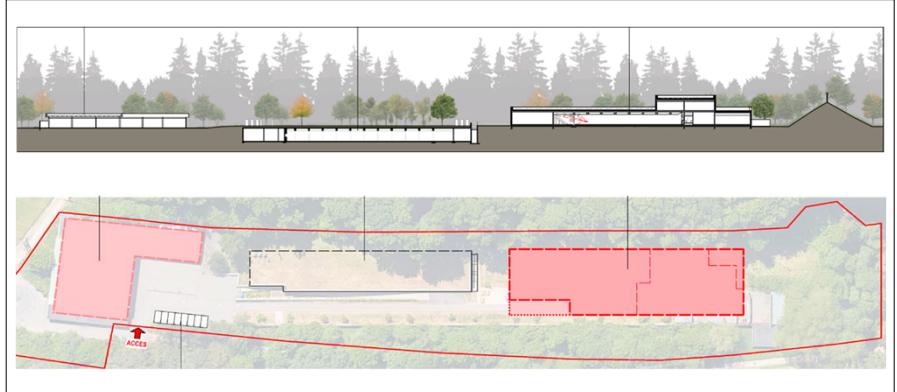
Situation actuelle



1a - 1^{er} stand de tir
2 - 2^e stand de tir (souterrain)
3 - Structure modulaire pour bureaux
4 - Structure modulaire comprenant une salle de réunion et des équipements sanitaires
5 - Parking extérieur

1b - Zone de tir extérieure
3 - Structure modulaire pour bureaux
5 - Parking extérieur

Situation projetée



ÉCOLE EUROPÉENNE I KIRCHBERG – RÉNOVATIONS ET EXTENSIONS

IMPLANTATION / SITE :

Le site de l'École européenne I est situé 23, Boulevard Konrad Adenauer à Luxembourg-Kirchberg.

DESCRIPTION :

Rénovation et extension de certaines infrastructures de l'École européenne I et réaménagement du Campus avec ses accès et ses voies de circulation.

PROGRAMME :

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

MINISTÈRE DEMANDEUR :

Ministère des Affaires étrangères et européennes, de la Défense, de la Coopération et du Commerce extérieur

VOLUME ET SURFACE :

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



ÉCOLE EUROPÉENNE I – RÉNOVATION DE L'ANCIEN BÂTIMENT SECONDAIRE

IMPLANTATION / SITE :

L'ancien bâtiment secondaire de l'École européenne I est situé 23, Boulevard Konrad Adenauer à Luxembourg-Kirchberg.

DESCRIPTION :

Rénovation partielle de l'ancienne École secondaire de l'École européenne I.

PROGRAMME :

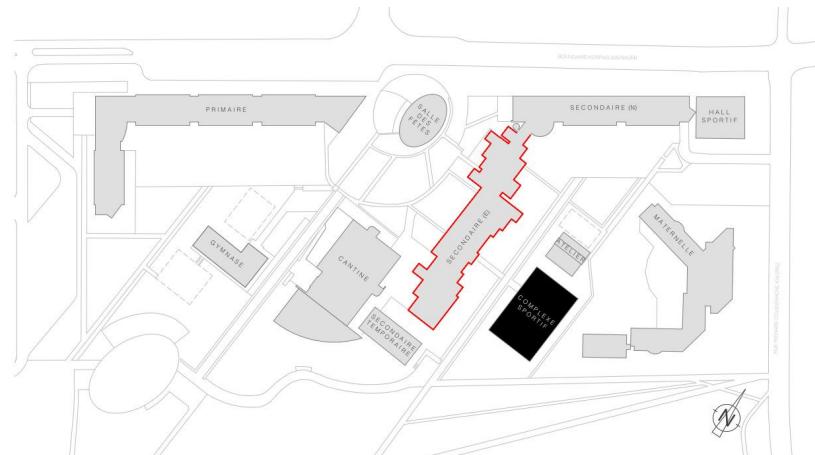
- Assainissement énergétique du bâtiment
- Renouvellement des menuiseries extérieures et des revêtements de façade
- Remise en état et réorganisation des laboratoires
- Modernisation et réaménagement des espaces sanitaires

MINISTÈRE DEMANDEUR :

Ministère des Affaires étrangères et européennes, de la Défense, de la Coopération et du Commerce extérieur

VOLUME ET SURFACE :

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



LYCÉE JOSY BARTHEL À MAMER – RÉNOVATION ET EXTENSION

IMPLANTATION / SITE :

Le site du Lycée Josy Barthel est situé au 2, rue Gaston Thorn à Mamer et occupe deux parcelles d'une superficie totale de 58 ares.

DESCRIPTION :

Rénovation et mise en conformité du complexe scolaire existant, datant de 2003, et réalisation d'une extension pour quelque 1'000 élèves augmentant la capacité totale du lycée à quelque 2'250 élèves.

PROGRAMME :

Rénovation

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

Extension

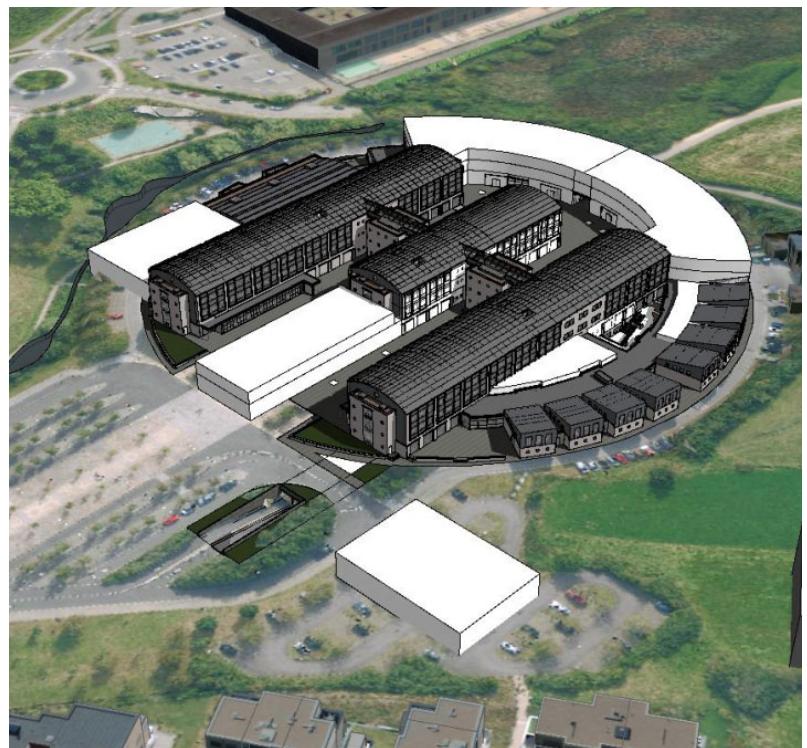
- 44 salles de classe
- 23 salles spéciales
- 4 ateliers
- Locaux pour la médecine scolaire
- Bureaux pour la direction, SePas, SE, ESEB
- Surfaces techniques
- Hall des sports
- Agrandissement des surfaces de restauration et de séjour

MINISTÈRE DEMANDEUR :

Ministère de l'Éducation nationale, de l'Enfance et de la Jeunesse

VOLUME ET SURFACE :

		<u>Rénovation</u>	<u>Extension</u>
Surface brute	:	~ 32'500 m ²	~ 15'500 m ²
Volume brut	:	~ 155'000 m ³	~ 70'000 m ³



STRUCTURE D'ACCUEIL D'URGENCE POUR ADOLESCENTS À CAPELLEN

IMPLANTATION / SITE :

Le terrain se situe à Capellen dans la commune de Mamer. Il est classé en zone de bâtiments et d'équipements publics - BEP (quartier existant). Du côté sud, la parcelle est avoisinée par la NSPA - NATO Support and Procurement Agency. Le terrain est occupé dans sa partie est par un immeuble de bureaux de l'Administration des contributions directes. La structure sera réalisée sur la surface asphaltée vide et partiellement sur le parking dont le nombre d'emplacements de stationnement sera réduit.

DESCRIPTION :

Construction d'un immeuble de logements pour les besoins du Ministère de l'Éducation nationale, de l'Enfance et de la Jeunesse. Ce nouveau bâtiment accueillera une structure d'accueil d'urgence pour 16 jeunes en détresse répartis en 2 groupes de 8 jeunes.

PROGRAMME :

- 2 espaces logement (1 espace logement comprend 8 chambres individuelles avec espace sanitaire, espace de séjour commun avec cuisine équipée, 1 chambre éducateurs avec salle de bains, espace étude par groupe)
- Salle polyvalente commune pour activités
- Espace administratif (bureau direction, bureau éducateurs avec salle de réunion, bureau et accueil psychologue, archives)
- Espaces techniques (buanderie, stockages)

MINISTÈRE DEMANDEUR :

Ministère de l'Éducation nationale, de l'Enfance et de la Jeunesse

VOLUME ET SURFACE :

Surface brute	:	n.d.
Volume brut	:	n.d.
Surface terrain	:	~ 68a



STRUCTURE D'ACCUEIL POUR DEMANDEURS DE PROTECTION INTERNATIONALE À BOLLENDORF-PONT

IMPLANTATION / SITE :

L'ancien Hôtel André est situé 23-24, route de Diekirch à Bollendorf-Pont.

DESCRIPTION :

Le projet prévoit:

- la déconstruction de l'hôtel existant et la construction d'un foyer d'accueil pour demandeurs de protection internationale (DPI).
- la rénovation de la maison sise 24, route de Diekirch pour le relogement du cabinet médical existant.

PROGRAMME :

La structure d'hébergement permet de loger 66 personnes et comprend les fonctions suivantes :

- 18 chambres pour 2 à 4 personnes
- Locaux administratifs (bureaux, salle de réunion avec kitchenette pour le personnel, loge gardien)
- Locaux communs (séjours, kitchenettes, buanderies, local poussettes, stockages)
- Locaux techniques
- Cabinet médical
- Abri pour 10 vélos et 22 emplacements de parking

MINISTÈRE DEMANDEUR :

Ministère de la Famille, des Solidarités, du Vivre ensemble et de l'Accueil

VOLUME ET SURFACE :

Surface brute : ~ 1'835 m²
Volume brut : ~ 6'505 m³



A.P.E.M.H. À BETTANGE-SUR-MESS – TRANSFORMATION DU DOMAINE AGRICOLE

IMPLANTATION / SITE:

Le site de la Fondation A.P.E.M.H. à Bettange-sur-Mess occupe une parcelle d'une superficie de 4ha 80a 47ca.

DESCRIPTION:

Le déménagement partiel de certaines fonctions du domaine agricole de Bettange-sur-Mess vers les structures de la Fondation à Limpach, permet d'agrandir et de transformer les infrastructures du site afin de diversifier les activités destinées aux personnes en situation de handicap.

PROGRAMME:

- Démolition partielle et reconstruction du bâtiment « étables »
- Construction d'un bâtiment « poulaillers »
- Construction d'un bâtiment « fermiers »
- Transformation partielle des ateliers existants
- Création de places de parking supplémentaires
- Installation d'un nouveau transformateur
- Agrandissement de la chaufferie

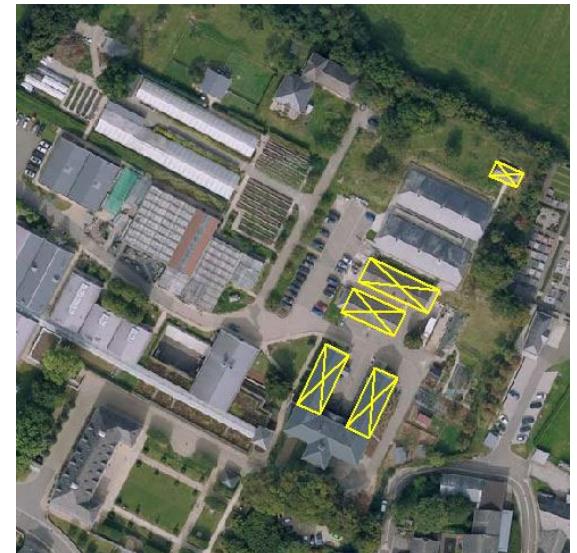
MINISTÈRE DEMANDEUR:

Ministère de la Famille, des Solidarités, du Vivre ensemble et de l'Accueil

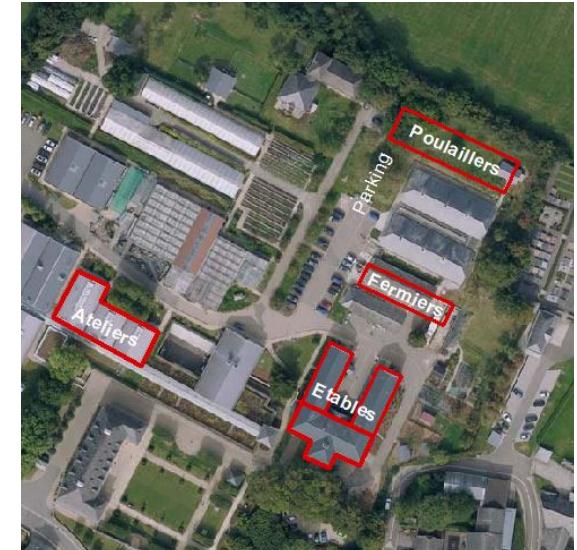
VOLUME ET SURFACE:

Surface brute : ~ 7'000 m²
Volume brut : ~ 22'500 m³

Bâtiments à démolir



Bâtiments à construire et à transformer



CENTRE DE PRODUCTION ET DE CRÉATION À BONNEVOIE « BANANEFABRIK » - EXTENSION

IMPLANTATION / SITE :

L'implantation de l'extension est prévue à côté du bâtiment existant situé au 12, rue du Puits à Bonnevoie.

DESCRIPTION :

Les locaux actuels du Centre de production et de création, occupées notamment par l'établissement public « Trois C-L – Maison pour la Danse », sont trop petits, non conformes et ne répondent plus aux besoins actuels et futurs, en particulier pour des représentations publiques.

Au vu du potentiel du terrain en question, il est envisagé d'analyser la réalisation d'un bâtiment permettant de répondre d'une part à la demande d'une extension fonctionnelle de la « Bananefabrik » et d'autre part de créer des surfaces administratives supplémentaires à occuper par d'autres services étatiques.

PROGRAMME :

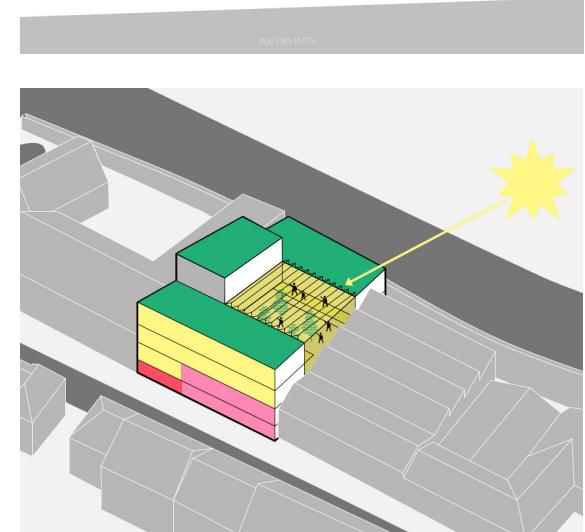
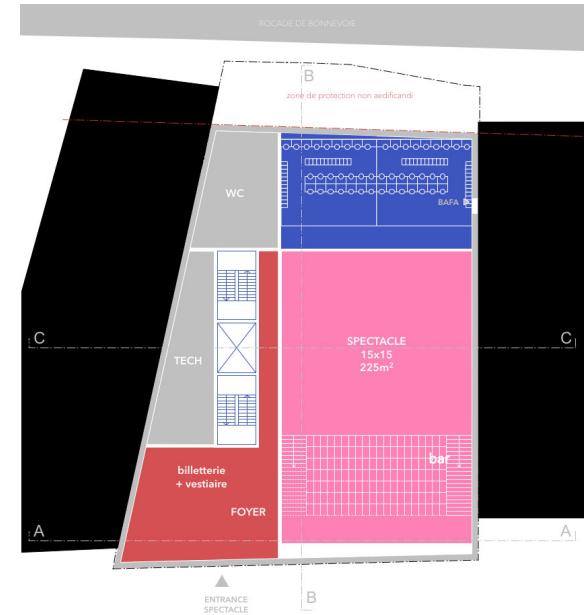
- Foyer polyvalent
- Salle de spectacle pour 120 personnes
- Vestiaires
- Stockage
- Surfaces administratives

MINISTÈRE DEMANDEUR :

Ministère de la Culture

VOLUME ET SURFACE :

Surface brute : ~ 4'400 m²
Volume brut : ~ 16'700 m³



OFFICE NATIONAL DE L'ACCUEIL – TRANSFORMATION D'UN HALL DE STOCKAGE EN STRUCTURE D'HÉBERGEMENT D'URGENCE À HOWALD

IMPLANTATION / SITE:

Le bâtiment existant se situe dans la rue des Bruyères à Howald.

DESCRIPTION:

Le projet prévoit la transformation du bâtiment à usage d'entrepôt en une structure d'hébergement d'urgence pour demandeurs de protection internationale (DPI).

PROGRAMME:

La structure d'hébergement d'urgence aura une capacité d'accueil de 150 personnes et comprend les fonctions suivantes:

- 20 dortoirs
- locaux administratifs (bureaux, parloirs, salle de réunion, salle d'attente et kitchenette pour le personnel)
- locaux communs (salle de jeux et d'activités et kitchenette)
- cuisine de distribution avec réfectoire
- locaux techniques

MINISTÈRE DEMANDEUR

Ministère de la Famille, des Solidarités, du Vivre ensemble et de l'Accueil

VOLUME ET SURFACE:

Surface brute : ~ 2'000 m²
Volume brut : ~ 15'400 m³





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

Session 2024-25

Présentation des projets

Ponts & Chaussées et Fonds des Routes

Projets présentés en session 2024-25



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

Administration des ponts et chaussées

Envergure des projets

7	*	<15 Meur
6	€	15 - 30 Meur
5	€€	>30 Meur



6 projets énoncés
dans le PNM 2035

Ponts & Chaussées - Fonds des routes:

- | | | |
|--|----|---------|
| 1. Réaménagement de la N1 et mise en place d'infrastructures cyclables à Roodt-sur-Syre | * | PNM 608 |
| 2. N1/CR127 Réaménagement des traversées de Niederanven et de Senningen en intégrant une infrastructure cyclable | * | PNM 609 |
| 3. Réaménagement des traversées de Schouweiler et Sprinkange (N5/CR106) | € | PNM 300 |
| 4. N32 Nouvelle Liaison N31-N32 Scheierhaff | € | PNM 313 |
| 5. Mesures en vue de l'augmentation du niveau de sécurité du Tunnel René Konen (Tunnel du Saint-Esprit) | €€ | |
| 6. Ouvrage de franchissement pour un couloir écologique sur l'autoroute A13 entre la croix de Bettembourg et l'échangeur de Hellange | * | |
| 7. Reconstruction de l'OA 682 portant le CR132 sur les voies ferrées à Schrassig | € | |
| 8. Reconstruction de l'OA 34 « Pont frontalier à Schengen » | € | |
| 9. Revalorisation de la traversée de Mondorf-les-Bains / N16 - OA31 | * | |

Projets présentés en session 2024-25



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

Administration des ponts et chaussées

Ponts & Chaussées - Fonds des routes:

10. Suppression du PN60 sur la N2 à Moutfort	*
11. Suppression du passage à niveau 103a à Dudelange/CR184	€ PNM 113 & 119
12. Suppression du PN81b sur le CR103 à Capellen	*
13. Suppression des PN88 et PN89 sur le CR164/CR165 à Noertzange	*
14. Croix de Cessange : Optimisation de la bretelle A4 (Esch-sur-Alzette) vers A6 (Croix de Gasperich)	€€
15. Croix de Cessange : sécurisation à long terme	€€
16. Croix de Gasperich : Optimisation des bretelles A3 (Metz, Luxembourg-Ville) vers A1 (Trèves)	€
17. OA7007 – Hoehenhof Parkhouse P&R auxiliaire	€€ PNM 114
18. Reconstruction du viaduc Helfenterbrück OA1037 sur l'autoroute A6	€€

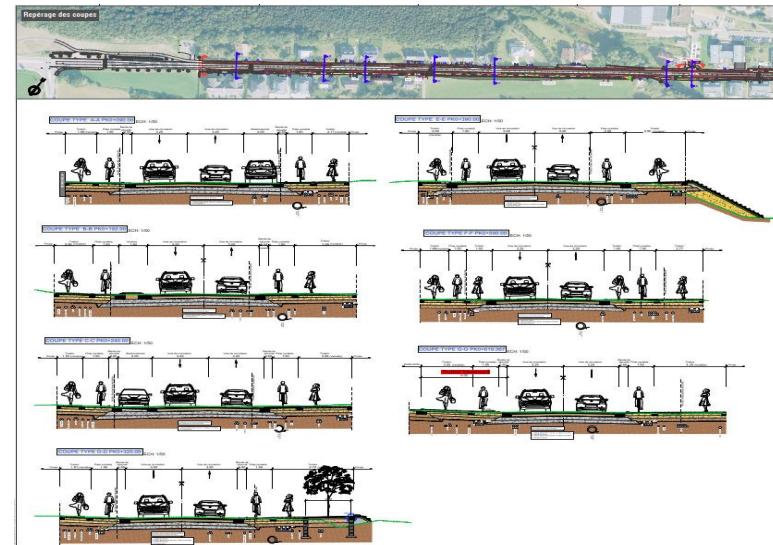
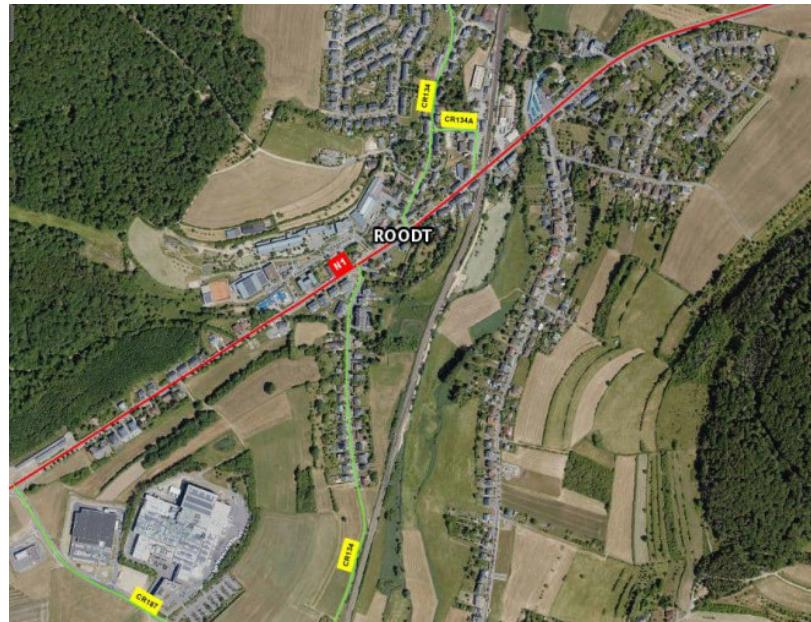


L'avant-projet détaillé du « Réaménagement de la N1 et de la mise en place d'infrastructures cyclables » est situé à Roodt-sur-Syre, dans la commune de Betzdorf. La zone de planification comprend un tronçon d'environ 1,7 km de la route nationale N1. Celui-ci commence à l'entrée pour se terminer à la sortie du village, il est donc entièrement en zone urbaine, où la vitesse est limitée à 50 km/h. Les raccordements aux routes secondaires existantes seront également renouvelés.

Le tronçon de la N1 qui traverse Roodt-sur-Syre fait partie de l'axe cyclable le long de la N1 de Roodt-sur-Syre vers Niederanven et assure la connexion avec le réseau national de pistes cyclables vers Senningerberg. Le projet comprend également le renouvellement des infrastructures des différents concessionnaires et l'élargissement du pont enjambant la Syre, afin de permettre la mise en place d'infrastructures cyclables.

Réaménagement de la N1 et mise en place d'infrastructures cyclables à Roodt-sur-Syre

Note de présentation succincte



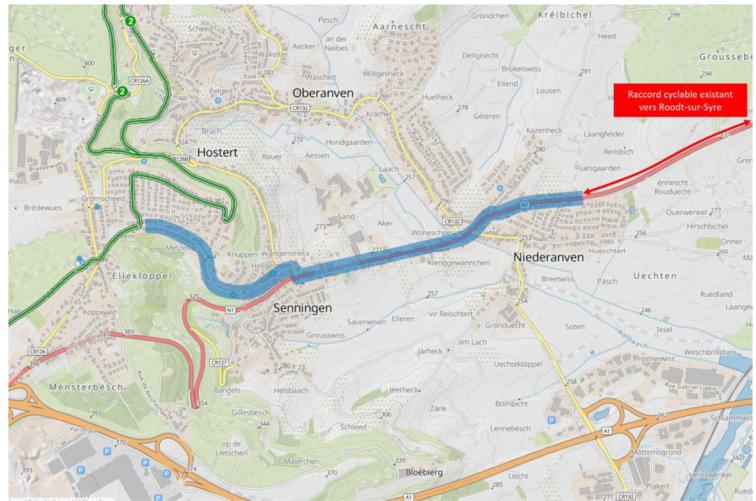
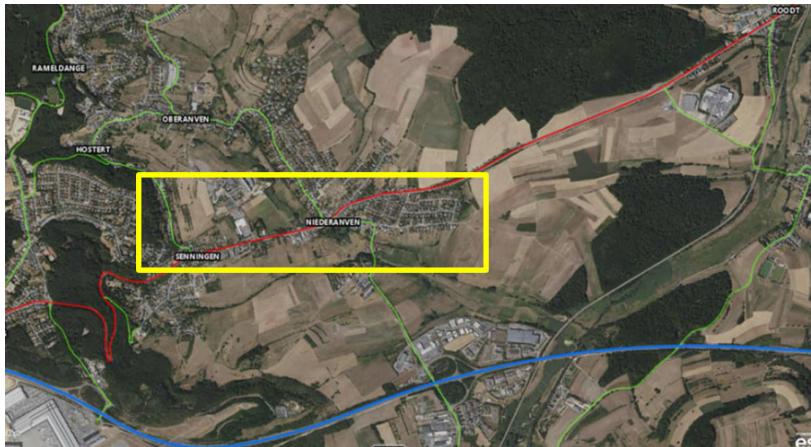
Envergure *

PNM 608



N1/CR127 Réaménagement des traversées de Niederanven et de Senningen en intégrant une infrastructure cyclable

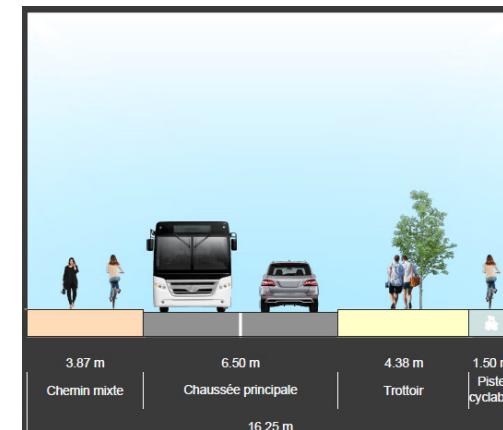
Note de présentation succincte



Dans le cadre du projet, un réaménagement essentiel des traversées de Niederanven et Senningen est prévu. La structure de la chaussée sera renouvelée, le gabarit routier sera rétréci et par conséquence, le trottoir et les espaces accueillant la mobilité douce seront élargis et aménagés de façon à améliorer la sécurité des piétons et cyclistes. Différentes mesures et aspects techniques de l'apaisement du trafic ainsi que des aménagements conformément aux prescriptions pour les personnes à mobilité réduite seront mis en place.

Le projet consiste d'autre part à mettre en place une nouvelle infrastructure cyclable qui permet de raccorder les localités de Senningen et Niederanven au réseau de pistes cyclables nationales et présente ainsi un réseau cyclable direct et sécurisé en direction de Luxembourg-Ville pour les déplacements journaliers.

L'APS a été élaboré par un bureau d'études pour la commune de Niederanven. Il est envisagé que la suite du projet sera sous la compétence de l'administration des Ponts et Chaussées.



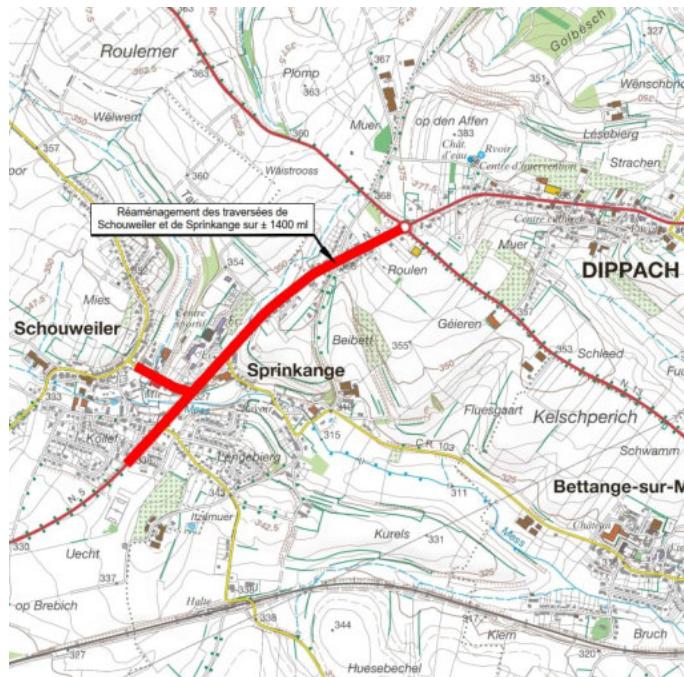
Envergure *

PNM 609



Réaménagement des traversées de Schouweiler et Sprinkange (N5/CR106)

Note de présentation succincte

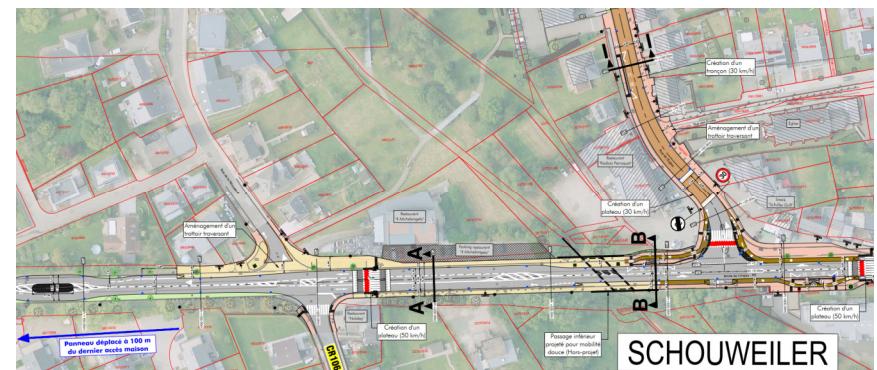
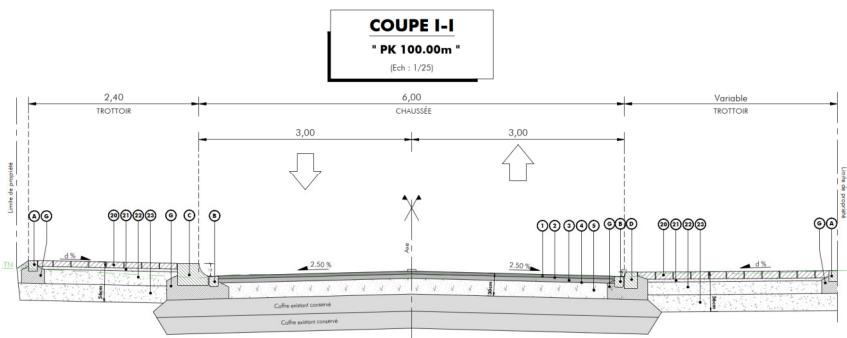


Envergure €

PNM 300

Puisque les traversées des localités de Sprinkange et de Schouweiler n'ont pas une conception de mobilité douce conséquente et la largeur de la chaussée est en faveur d'une vitesse de circulation excessive, l'Administration des Ponts et Chaussées et l'Administration communale de Dippach ont lancé une étude de réaménagement pour améliorer la situation actuelle du point de vue qualité de vie.

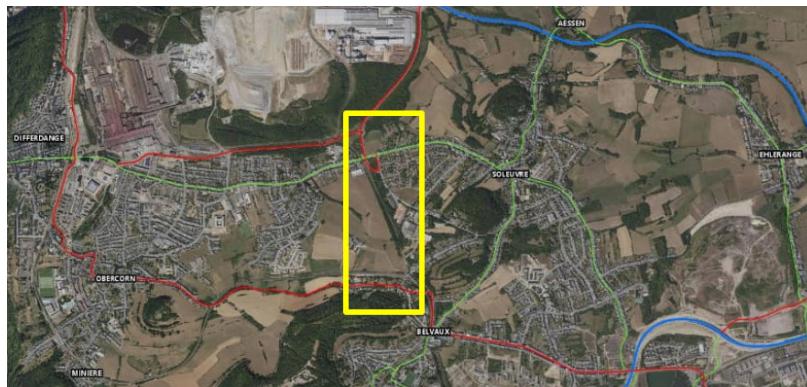
Le but principal du projet est d'aménager la mobilité douce. Afin de garantir un espace agréable pour les piétons et cyclistes ainsi que pour signaliser aux conducteurs un caractère urbain de la traversée, la largeur de la chaussée sera réduite à 3,25m par voie de circulation. Afin d'apaiser le trafic, une chicane est planifiée dans l'entrée de Schouweiler, venant de Käerjeng. Le centre de Schouweiler sera équipé avec des boucles à 50km/h. La largeur du giratoire de la N5/N13 sera réduite pour garantir une largeur minimale pour la piste mixte.





N32 Nouvelle Liaison N31-N32 Scheierhaff

Note de présentation succincte



Le projet fait partie des conceptions du PNM35 et consiste à mettre en place une nouvelle liaison entre la N31, qui relie l'échangeur de l'A13 à la zone industrielle Gadderscheier et la ville de Differdange, et la N32 à Belvaux.

Cette nouvelle connexion entre Differdange et Belvaux aura comme conséquence un apaisement du trafic important à l'intérieur des agglomérations de Differdange, Niederkorn, Oberkorn, Belvaux et Soleuvre.



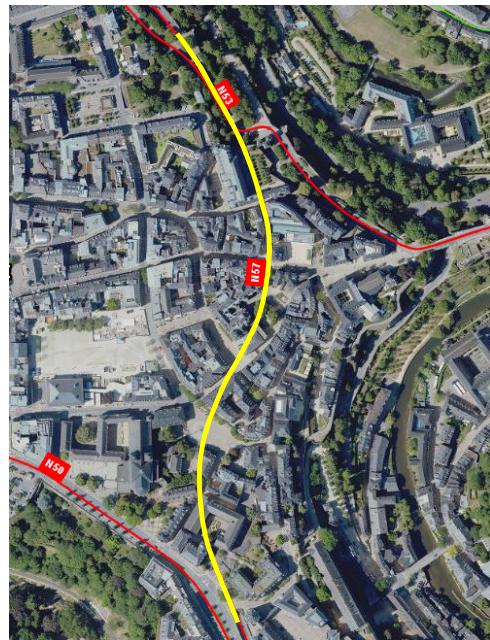
Envergure €

PNM 313



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

Note de présentation succincte



1. CONTEXTE

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

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

Envergure €€

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

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

2. DESCRIPTION DU PROJET



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

Vu le tracé du tunnel passant en-dessous de nombreux bâtiments et la hauteur de dénivellation importante à franchir, 3 zones d'implantation pour une galerie de secours ont pu être dénichées :

- Zone A : Place Clairefontaine
- Zone B : Montée du Grund
- Zone C : Boulevard Jean Ulveling

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

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



Ouvrage de franchissement pour un couloir écologique sur l'autoroute A13 entre la croix de Bettembourg et l'échangeur de Hellange

Note de présentation succincte

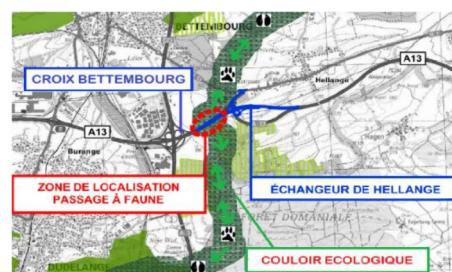


1. CONTEXTE

Le projet traité dans le présent document concerne un passage supérieur à gibier sur l'autoroute A13 qui se situera au voisinage du PK 21+000, à savoir entre la croix de Bettembourg située à l'ouest, et l'échangeur de Hellange situé à l'est.

Cet ouvrage assurera la continuité du couloir écologique majeur existant, reliant les grands ensembles paysagistes dans la région sud du grand-duché, et permettra ainsi la réduction des impacts de la fragmentation écologique et paysagère qui empêche la biocénose de ce secteur de jouir du territoire qui leur est réservé.

Il fait partie des gros ouvrages « passages à faune » prioritaires du 3^e plan national concernant la Protection de la nature.



2. DESCRIPTION DU PROJET

Le choix de la variante de l'ouvrage de franchissement a été retenu à l'issue de critères visant d'un côté à garantir l'acceptation de l'ouvrage par la faune et l'autre côté à minimiser l'impact sur les usagers de l'autoroute A13 lors de la construction et les coûts de construction de l'ouvrage. L'apparence de l'ouvrage dans l'environnement a également joué un grand rôle dans le choix des variantes.

De ce fait le choix s'est opté à un ouvrage à culées intégrales avec une portée de 46 m, sans appui intermédiaire ayant une structure porteuse à poutres caissons mixtes.

Le choix de la pente des rampes, et plus particulièrement de la rampe de la culée sud, s'est opté en garantissant le franchissement par le gibier et en réduisant au maximum l'impact dans la forêt du Wal.



Outre la construction de l'ouvrage de franchissement le présent projet prévoit les travaux suivants :

- La surélévation de ligne à haute tension située au sud de la culée pour le respect de la zone de sécurité ;
- L'adaptation du chemin agricole ;
- Le déplacement du ruisseau ;
- L'aménagement approprié pour permettre la traversée des animaux sauvages.

D'autant plus, il est prévu que les talus soient conçus par du matériel remblai de la future décharge située au nord de l'ouvrage et exploité par Recyma.

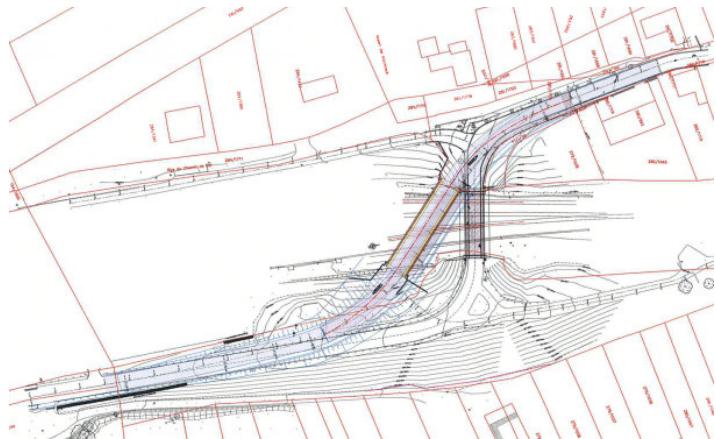
Envergure *



Or, vu l'état actuel, la restauration du pont ne peut être envisagée et une reconstruction est prévue. Un nouveau pont permettra, outre une meilleure intégration urbanistique et environnementale, de répondre aux besoins de mobilité, dont notamment l'espace confortable et sécurisé pour la mobilité douce.

Reconstruction de l'OA 682 portant le CR132 sur les voies ferrées à Schrassig

Note de présentation succincte



1. Contexte

L'ouvrage OA 682 qui portait le CR132 sur les voies ferrées des chemins de fer luxembourgeois à Schrassig, dont la mise en service remonte à l'année 1917, est un pont à poutres en treillis entièrement riveté de 28m de portée. Celui-ci a fortement été endommagé structurellement à la suite d'un accident de la route survenu en date du 26 mars 2020, qui a finalement nécessité la dépose de l'ouvrage et la mise en service d'un pont provisoire (OA8008).

L'ancien pont, entreposé actuellement à côté des voies ferrées, se trouve dans un état de dégradation avancé. En effet, la dernière inspection détaillée montre une dégradation avancée de la structure porteuse, ainsi qu'une série de défauts importants, qui sont vraisemblablement le fruit d'une évolution anormale.



2. Description du projet

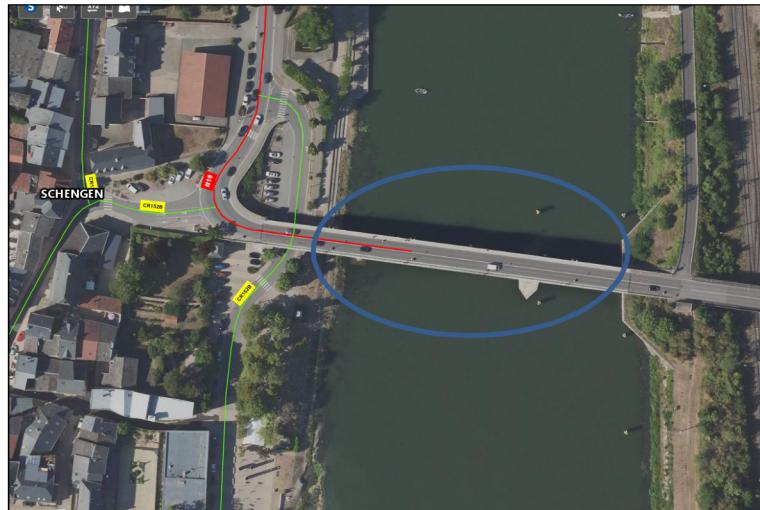
L'appel d'offres relatifs aux études de génie civil et d'architecte en vue de la réalisation du nouvel ouvrage est en cours d'élaboration. A ce stade, les différents types d'ouvrages possibles sur base des différents modes de construction envisageables ainsi que des diverses contraintes liées au site seront analysés.

Envergure €



Reconstruction de l'OA 34 « Pont frontalier à Schengen »

Note de présentation succincte



1. Contexte

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

De manière générale, les ponts les plus anciens de notre patrimoine sont arrivés à une période de leur durée de vie charnière, qui est caractérisée par un besoin d'intervention d'un point de vue du génie civil. Il s'y ajoute que d'une part le trafic actuel et ses contraintes induites sont nettement plus importantes que celles pronostiquées lors de la conception desdits ouvrages, et d'autre part que les normes en vigueur impliquent des structures plus conséquentes.

Envergure €

2. Description du projet

L'ouvrage d'art OA34 « Pont frontalier à Schengen » est un pont routier à poutre en béton précontraint, mis en service en 1959, qui permet à l'N10 de franchir la Moselle et le CR152b. Ce pont a totalement été réhabilité et transformé en 1988 et la statique de l'ouvrage initial avec une rouette au milieu a ainsi été transformé en un ouvrage continu à inertie variable à 3 travées avec précontrainte additionnelle longitudinale, verticale et transversale. Une consolidation des fondations de la culée côté Perl/Allemagne a également eu lieu en 1999 dans le cadre de l'approfondissement du chenal navigable de la Moselle.

L'ouvrage d'art OA1373, qui est un pont voûte en béton armé, permet l'accès côté luxembourgeois à l'OA34.

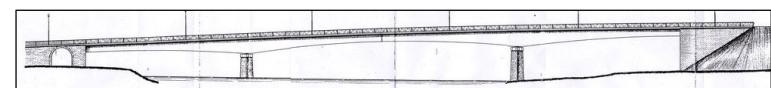


La longueur totale de l'ouvrage OA34 est de 152 mètres suivant une subdivision en 3 travées, dont leurs longueurs sont variables. La surface générale de l'ouvrage est d'environ 1.596 m2.

La dernière vérification statique du pont frontalier a conclu que l'ouvrage est dans un état structurel suffisant et qu'une durée de vie restante de maximum 20 ans peut lui être attribuée en exploitation du type pont routier.

De ce fait, des études de trafic ont été lancées afin de clarifier le besoin d'un maintien ou non de la liaison frontalière via l'OA 34 et ceci en prenant en compte la situation globale des liaisons transfrontalières entre Schengen et Remich. L'ensemble de ces études est coordonné avec les autorités allemandes.

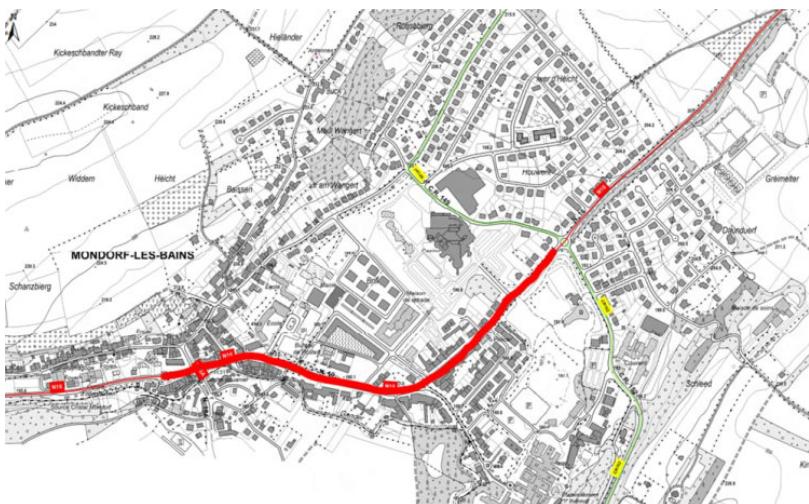
Selon les conclusions des études de trafic, le projet relatif au présent ouvrage prévoit, soit une reconstruction de l'ouvrage en fin de vie respectivement une nouvelle construction délocalisée par rapport à ce dernier. Dans l'hypothèse de la construction d'un nouveau pont routier à un autre endroit, et suivant les besoins, l'ouvrage actuel pourrait être sauvagardé via une réhabilitation, afin d'accueillir le trafic lié à la mobilité douce et aux transports en commun et ce en concordance avec les normes en vigueur.





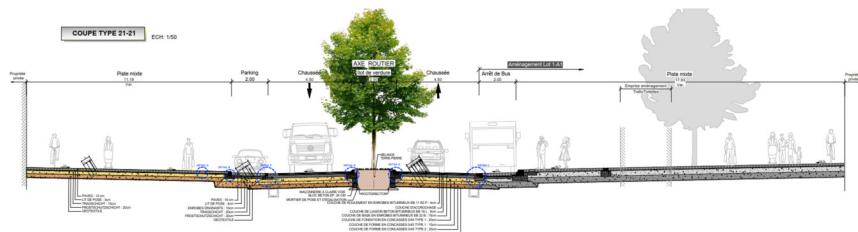
Revalorisation de la traversée de Mondorf-les-Bains / N16 - OA31

Note de présentation succincte



Le projet de la revalorisation de la traversée de Mondorf-les-Bains situé sur la N16 permettra l'amélioration de la circulation routière et de la sécurité des piétons et cyclistes sur la N16. Le projet prévoit de revaloriser la traversée de Mondorf-les-Bains de façon à réaménager non seulement les trottoirs et zones latérales mais tout l'ensemble routier. L'aménagement d'îlots centraux et d'un plateau (vitesse 30 km/h) font partie du concept essentiel.

Le projet est divisé en deux lots : le Lot 1 est constitué de l'Avenue Frantz Clément (Lot 1A) et la Route de Remich (Lot 1B), tandis que la route de Luxembourg constitue le lot 2. Le lot 2 sera élaboré et soumissionné ultérieurement. Le Lot 1A est subdivisé en 3 sous-lots dont 1 a déjà été achevé en 2019 par la commune de Mondorf-les-Bains.



Les travaux en cours portent sur les lots 1A-2, 1A-3 et 1B et ont commencé en 2023. Le projet présente actuellement un risque de dépassement du seuil de 10 millions d'euro.

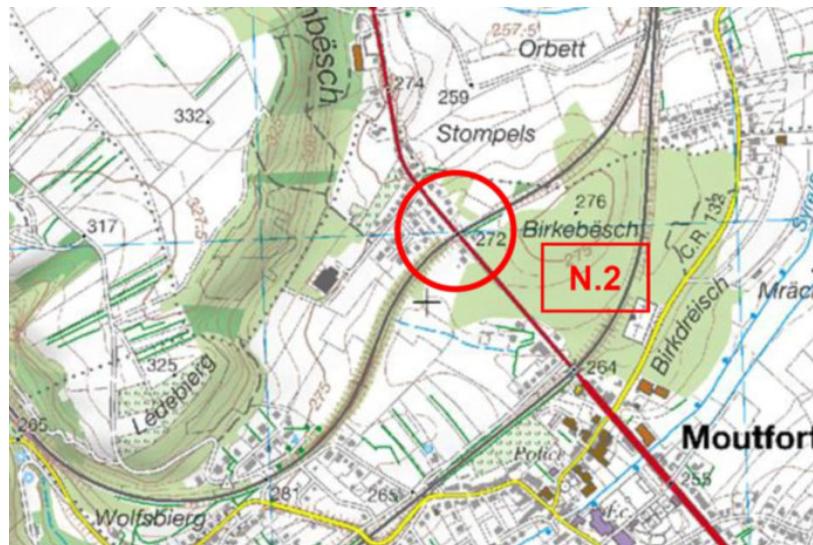


Envergure *



Suppression du PN60 sur la N2 à Moutfort

Note de présentation succincte



Dans le cadre du programme national de suppression des passages à niveau des voies ferrées sur les routes nationales et chemins repris, la suppression du PN60 sur la route nationale N2 à Moutfort s'intègre dans la liste de ceux qui se trouvent sur l'un des axes principaux assez fréquentés reliant la Ville de Luxembourg avec la frontière allemande à la hauteur de Remich.

Actuellement il n'y a qu'une seule voie ferrée qui passe à la hauteur du PN60, venant de Sandweiler et partant vers Oetrange. Dans le cadre du projet de la mise à 2 voies de cette ligne CFL, le nombre de voies y sera doublé dans les prochaines années. Le projet de la suppression du PN60 prend compte de cet élargissement supplémentaire de la plateforme ferroviaire.

Envergure *

Suppression du PN60 sur la N2 à Moutfort

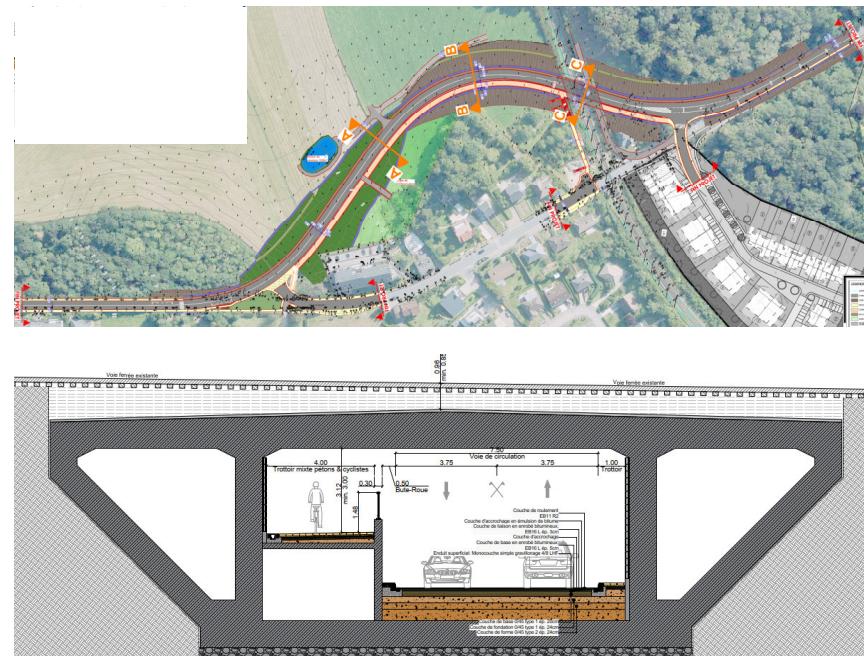
Note de présentation succincte servant comme base pour une première saisine de la Chambre des Députés dans le cadre du débat d'orientation sur le financement des grands projets d'infrastructures réalisés par l'Etat

La limite du projet commence à environ 200 m après l'entrée de Moutfort en venant de Sandweiler et se termine à environ 200 m derrière ladite ligne ferroviaire, menant à une longueur totale d'environ 700 m pour ce nouveau tracé projeté de la N2. Du point de vue technique, la largeur de la route aura 7,00 m avec une piste cyclable de 3,00 m d'un côté. Au droit de l'ouvrage de croisement, un chemin piéton à mi-hauteur du gabarit d'une largeur de 2,50 m se trouve derrière les piles intermédiaires dans le but de garantir en agglomération la continuité du passage des piétons, sans devoir passer sur les rampes du nouveau tracé de la N2 projeté passant derrière la zone d'habitation.

Dans 4 des 5 variantes l'ouvrage principal est un passage inférieur en cadre fermé, réalisé à côté de la ligne ferroviaire en service, et ripé ou autoripé lors d'un weekend de barrage CFL. Alternative à cette méthode de construction, la construction par pieux lors de barrages partiaux de voies est envisageable.

Une variante via un passage supérieur a été analysée, avec la conclusion qu'elle est environ 30 % plus chère. Géométriquement, en restant dans les mêmes emprises, la pente longitudinale dépassera d'un pourcent les limites de 8,00% selon la RaST06, ceci dû au fait que la hauteur libre du gabarit ferroviaire de 6,50 m est énorme à devoir être surmontée.

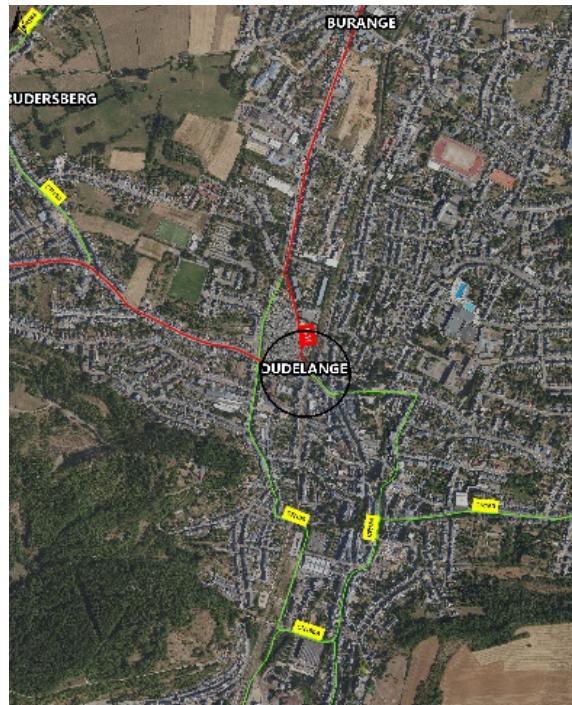
Les projets de suppression des passages à niveau sont des projets communs avec les CFL à parts égales, dont les CFL ont le pilotage de ce projet. Les extraits de plans ci-joints représentent la variante avec le passage inférieur.





Suppression du passage à niveau 103a à Dudelange/CR184

Note de présentation succincte



En vue de la suppression du passage à niveau N°103a à Dudelange et afin de moderniser et d'adapter l'arrêt ferroviaire de Dudelange-Ville aux besoins des personnes à mobilité réduite (PMR) selon les spécifications techniques d'interopérabilité (STI) en vigueur, d'importants travaux d'infrastructure s'imposent.

Envergure €

PNM 113 & 119

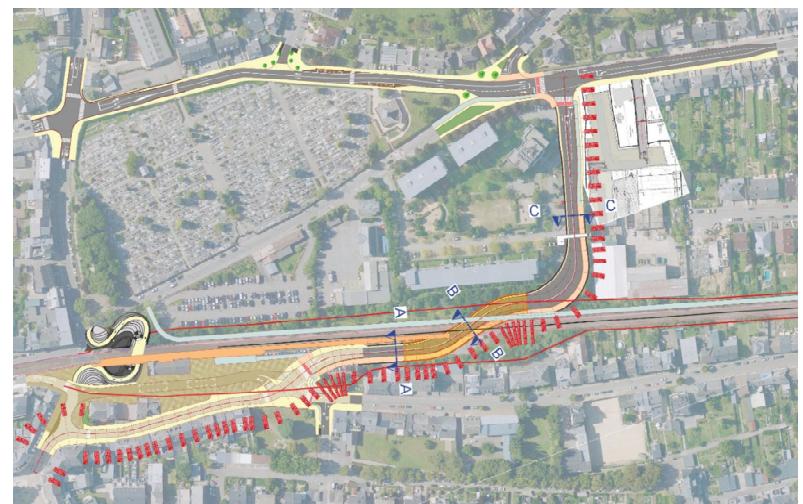
Suppression du passage à niveau 103a à Dudelange/CR184

Note de présentation succincte servant comme base pour une première saisine de la Chambre des Députés dans le cadre du débat d'orientation sur le financement des grands projets d'infrastructures réalisés par l'Etat

Le présent projet est réalisé en collaboration avec CFL et a pour objet :

- la construction d'un passage inférieur pour la circulation routière, cycliste et piétonne avec la route d'accès y relative,
- l'aménagement d'un souterrain pour la mobilité active muni d'escaliers, d'ascenseurs et de plans inclinés de part et d'autre de la voie ferrée au droit du passage à niveau existant,
- le réaménagement du réseau routier attenant (Avenue G.-D. Charlotte, Route de Luxembourg, Route de Kayl, Rue du Chemin de Fer, Rue de Burange),
- l'aménagement du pôle d'échange « place de la gare »,
- la reconstruction du quai à voyageurs en tenant compte d'un prolongement à 250 m et d'une hauteur de 55 cm par rapport au plan de roulement,
- la construction d'une passerelle pour piétons au PAP « Acomé-Nuddelsfabrik ».

Ce projet de la suppression de passage à niveau contribue à plus de sécurité aux points de rencontre entre les réseaux routier et ferré.





Suppression du PN81b sur le CR103 à Capellen

Note de présentation succincte



Dans le cadre du programme national de la suppression des passages à niveau des voies ferrées sur les routes nationales et chemins repris, le passage à niveau PN81b sur le chemin repris CR103 à Capellen, en direction de Holzem, s'intègre dans la liste du plan national prévoyant cette suppression des PN.

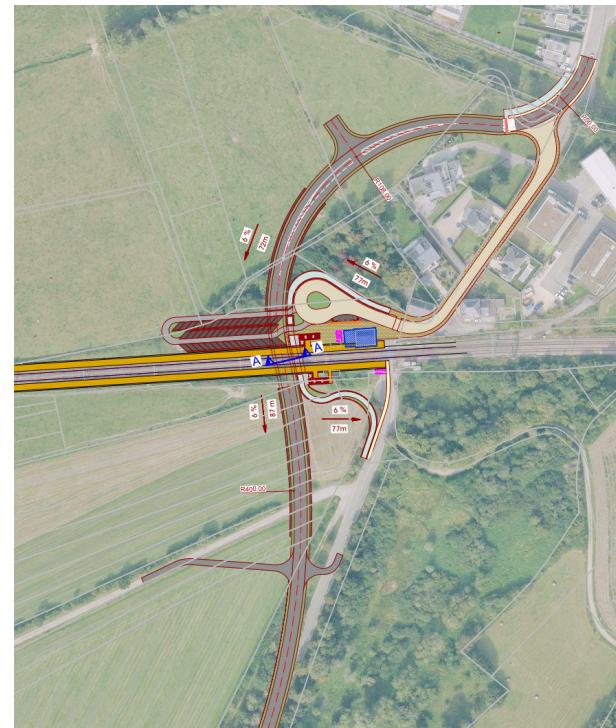
Du point de vue sécurité, le PN81b s'intègre malheureusement parmi ceux qui sont très dangereux. De nombreux bus se sont déjà trouvés bloqués sur les rails, créant une situation inadmissible.

La limite du projet commence à environ 200 m côté nord de la ligne ferroviaire en direction Capellen et se termine à environ 200 m du côté sud des rails. Du point de vue technique, la largeur de la route aura 7,0 m avec une piste cyclable d'un côté de 3,0 m passant à mi-hauteur du gabarit au niveau du passage inférieur. De même, au droit de l'ouvrage de croisement, un passage piéton d'une largeur de 2,0 m se trouve entre les 2 ascenseurs. La piste cyclable et le passage piéton ne suivent pas au droit des rampes d'accès le CR103, mais elle a des rampes séparées.

Dans toutes les variantes l'ouvrage principal du passage inférieur est un cadre fermé, réalisé à côté de la ligne ferroviaire en service, qui sera alors ripé ou autoripé lors d'un weekend de barrage CFL. Alternative à cette méthode de construction, la construction par pieux lors de barrages partiaux de voies est envisageable.

Dans la phase APS du projet, dix variantes ont été analysées. Dans de multiples réunions de concertation avec la Commune, les CFL, le bureau d'études et les PCH, toutes les inconvénients géométriques et territoriales (emprises) ont été discutées.

Les projets de suppression des passages à niveau sont des projets communs avec les CFL, à parts égales. L'extrait de plan ci-joint représente la variante n°9T.



Envergure *



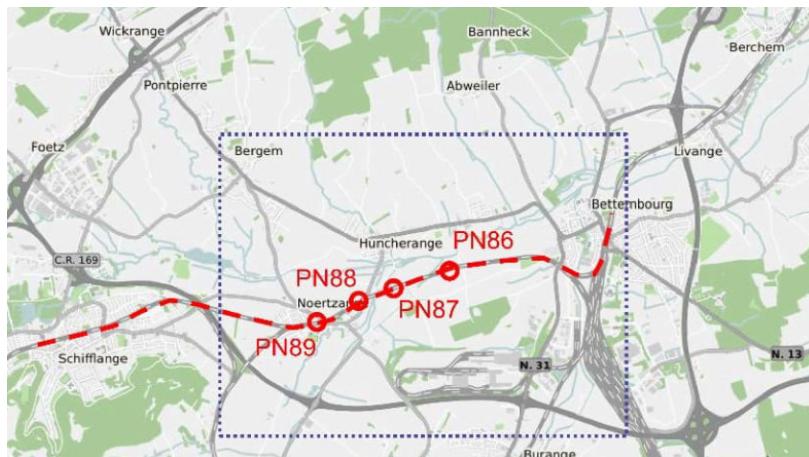
Du point de vue sécurité, le PN89 sur le CR164 s'intègre malheureusement parmi ceux qui sont très dangereux. De nombreux poids-lourd se sont déjà trouvés bloqués sur les rails, créant une situation inadmissible. Le SREA a adapté le niveau des enrobés localement de quelques centimètres autour du PN, afin de créer une situation moins dangereuse, mais toujours loin d'être confortable et sécuritaire.

Une étude de faisabilité a été lancée par les CFL, avec 6 variantes, dont 5 en passages supérieurs. Elles ont toutes une multitude de contraintes, surtout au niveau de la géométrie de la voirie projetée, mais aussi quant à l'acquisition de terrains privés. D'où la nécessité d'analyser encore d'autres variantes en passages inférieurs.

Les projets de suppression des passages à niveau sont des projets communs avec les CFL, à parts égales. Les extraits de plans ci-joints représentent la variante B.

Suppression des PN88 et PN89 sur le CR164/CR165 à Noertzange

Note de présentation succincte



Dans le cadre du programme national de la suppression des passages à niveau des voies ferrées sur les routes nationales et chemins repris, les passages à niveau PN88 et PN89 sur les chemins repris CR164/CR165 à Noertzange, en direction de Schiffange et Huncherange, s'intègrent dans la liste du plan national prévoyant cette suppression des PN.

Egalement concernés dans ce projet d'élimination des PN, sont le PN87 sur le chemin vicinal menant une piste cyclable régionale et le PN86 sur la PC10 nationale.

PN89 CR164 (Gare)



PN88 CR165

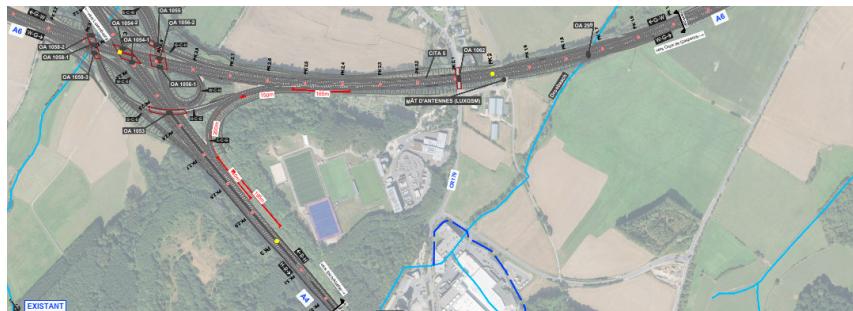


Envergure *



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

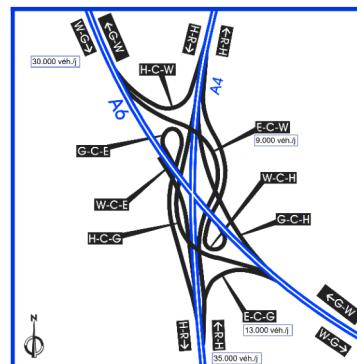
Note de présentation succincte



L'échangeur de la Croix de Cessange constitue un point névralgique du réseau autoroutier luxembourgeois, assurant la liaison entre l'autoroute A4 (autoroute d'Esch-sur-Alzette) et l'autoroute A6 (autoroute d'Arlon). L'A4 revêt d'une importance particulière en tant qu'axe majeur reliant les deux principales villes du pays. Cependant, la congestion routière est un problème récurrent sur les autoroutes A4 et A6, amplifiée par l'afflux continu de véhicules en provenance de l'A4 et rejoignant le flux de l'A6.

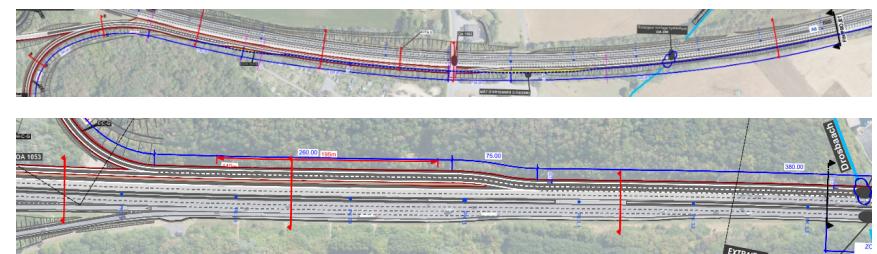
Environ 22.000 véhicules empruntent chaque jour l'échangeur de la Croix de Cessange pour passer de l'A4 vers l'A6. En particulier la bretelle en direction de la croix de Gasperich est la plus chargée avec près de 13 000 véhicules.

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

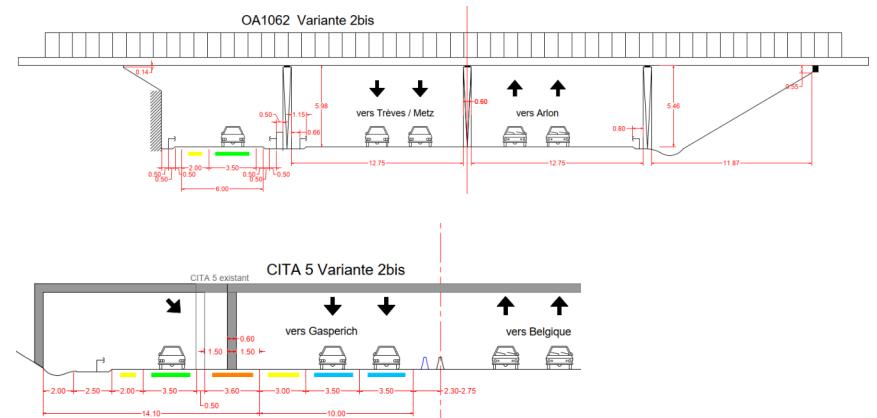


Envergure €

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



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



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



Croix de Cessange: sécurisation à long terme

Note de présentation succincte



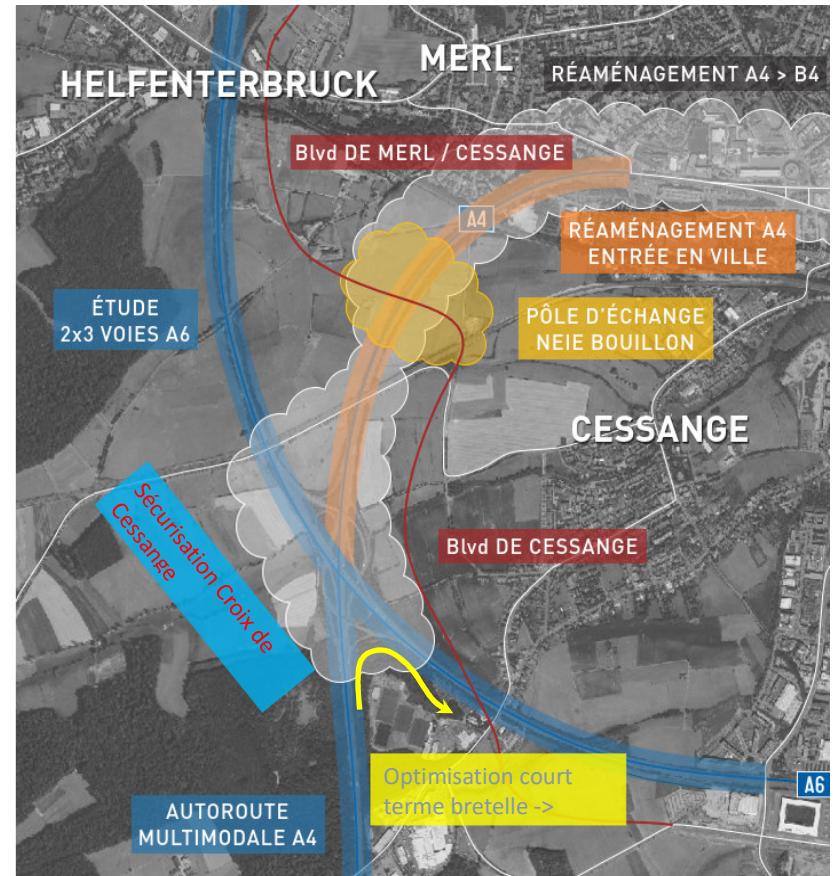
Situation générale : Croix de Cessange, A6, A4

La croix de Cessange constitue l'intersection des autoroutes A4 et A6. Construite initialement sans la liaison directe Arlon-Hollerich, cette fonctionnalité a été rajoutée à partir de 1986, reliant ainsi le quartier Hollerich aux deux autoroutes A4 et A6.

Le biais très prononcé de l'intersection n'est pourtant pas favorable à la sécurité routière, et l'assainissement des eaux pose également problème.

Un projet de réaménagement devient nécessaire pour résoudre ces problèmes actuels, tout en tenant compte des exigences du futur, et notamment de la croissance du trafic sur le réseau de la grande voirie dans un contexte PNM35, et des développements envisagés au Sud-Ouest de la capitale.

Envergure €€



Le réaménagement de la Croix de Cessange dans le contexte

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

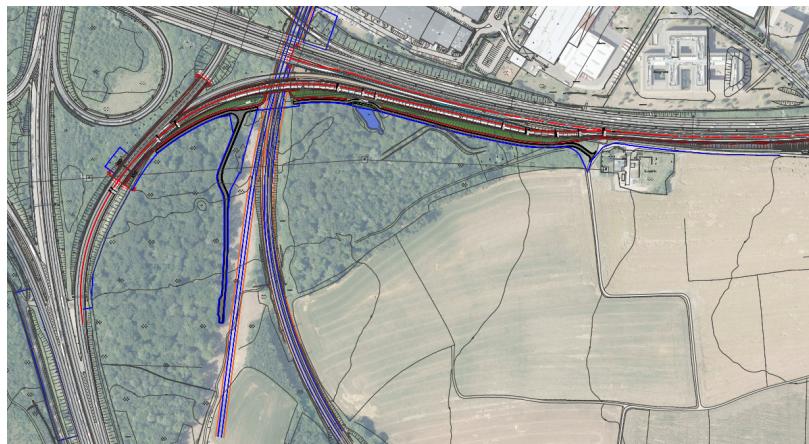
A partir de la croix de Cessange, l'A4 en direction de Hollerich devra intégrer le pôle d'échange « Nouveau Bouillon » et le raccordement de celui-ci et des boulevards de Cessange et de Merl à la grande voirie, et adopter la transformation de l'entrée en ville de Hollerich.

Tous ces éléments sont à considérer dans la planification du présent projet.



Croix de Gasperich : Optimisation des bretelles A3 (Metz, Luxembourg-Ville) vers A1 (Trèves)

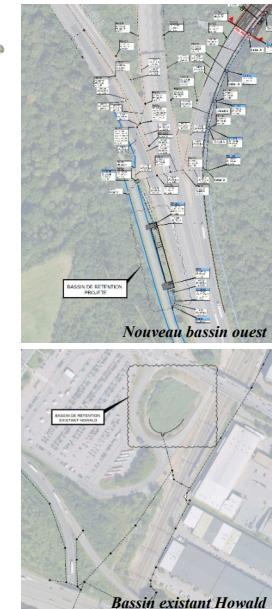
Note de présentation succincte



La Croix de Gasperich, située au sud de la Ville de Luxembourg, assure la connexion entre trois autoroutes majeures : A1 (autoroute de Trèves), A6 (autoroute d'Arlon) et A3 (autoroute de Thionville). En continuité du projet d'élargissement de l'autoroute A3, le projet actuel vise à optimiser les flux de circulation de l'autoroute A3 vers l'autoroute A1. Pour ce faire, la bretelle A3-A1, qui connaît une forte fréquentation avec environ 12 000 véhicules par jour, sera renforcée par une section à deux voies d'une longueur de 500 mètres. De plus, les deux rampes d'accès (provenant de Metz et de la Ville) vers l'autoroute A1 seront séparées et prolongées, atteignant chacune une longueur de 250 mètres, avec une distance prévue de 125 mètres entre les deux.

Outre les travaux de voirie, le projet englobe la construction d'un nouvel ouvrage d'art au-dessus des voies CFL, la canalisation des eaux pluviales, la création d'un bassin de rétention, l'installation de divers réseaux tels que Creos, Luxconnect, Cegecom, Eltrona, Post et PCH ainsi que l'adaptation de la signalisation directionnelle.

Envergure €€

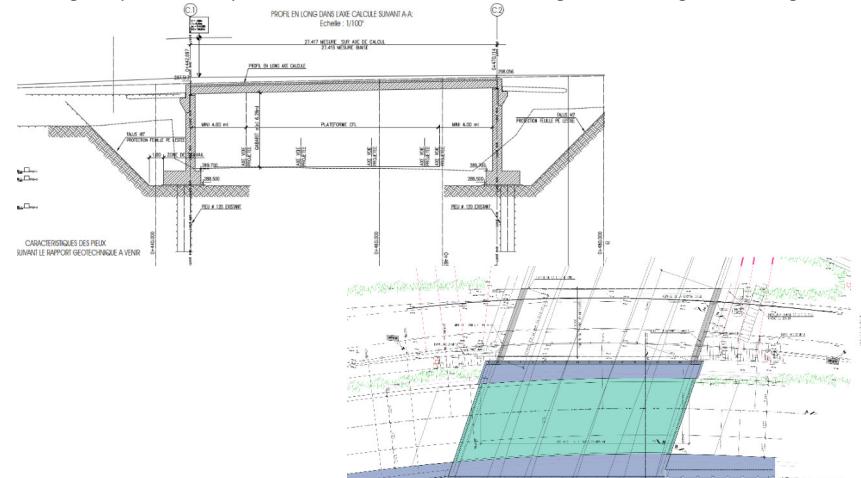


Le système d'assainissement se fait par des fossés le long des voiries guidant l'eau via des canalisations vers deux zones de drainage avec rétention des eaux pluviales :

- La première se trouve à l'ouest de l'autoroute en direction de Metz. Un nouveau bassin de rétention ouvert, d'une capacité de 500 m³, sera construit, se situant entre l'autoroute et la piste cyclable existante.
- La deuxième zone, située à Howald, concerne le bassin de rétention existant. Celui-ci possède une capacité de rétention suffisante pour collecter les eaux provenant de l'élargissement à l'est du chemin de fer. Une paroi siphonique y sera ajoutée.

Le nouveau pont à poutrelle enrobées possède une portée de 27,40m et une largeur totale de 15,30m. Les culées reposent sur des fondations profondes en pieux forés et reprennent les charges de la superstructure de l'ouvrage. En complément de ces culées, deux murs de soutènement sur le côté sud reprennent les talus de l'autoroute.

L'ouvrage est planifié en respectant les nouvelles voies ferrées de la ligne Luxembourg-Bettendorf.





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

A la suite de la réalisation des infrastructures routières et de la nouvelle ligne de tramway, la construction d'un premier bâtiment P&R dit « Parkhouse auxiliaire » (OA7007) est prévue sur le côté aéroport du bd Hoehenhof, afin de disposer au plus vite d'une capacité d'accueil significative de 1000 emplacements. Les bâtiments P&R sur le site même seront construits après la mise hors service du parking en surface suite à l'ouverture du parkhouse auxiliaire.

OA7007 – Hoehenhof Parkhouse P&R auxiliaire

Note de présentation succincte



1. Contexte

Le plan national de mobilité PNM2035, prévoit la possibilité d'enchaîner plusieurs modes de transport, autrement dit l'intermodalité, qui revêtira une importance primordiale pour de nombreux déplacements. Les différents réseaux de transport seront dès lors reliés via des pôles d'échanges multimodaux, dont notamment des infrastructures P&R.

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



2. Description du projet

Le bâtiment P&R OA7007 se situe entre le boulevard Hoehenhof et le cargo-center avec une capacité d'environ 1000 emplacements de parking.

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

Envergure €€

PNM 114

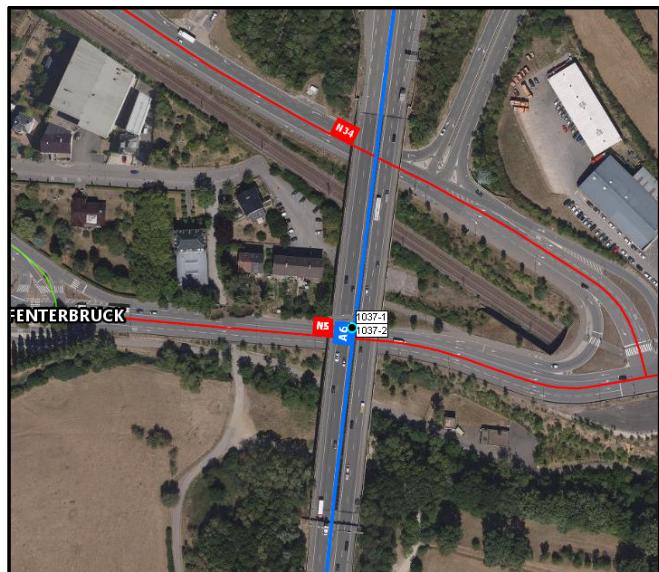


De plus, les réflexions menées dans le cadre du plan national de mobilité PNM2035, implique la prise en compte des besoins liés au covoitage respectivement à un élargissement de l'autoroute A6, ayant un impact certain sur la configuration des voies supportées par les différents ponts de l'autoroute A6, dont notamment l'OA1037 - Viaduc Helfenterbruck.



Reconstruction du viaduc Helfenterbruck OA1037 sur l'autoroute A6

Note de présentation succincte



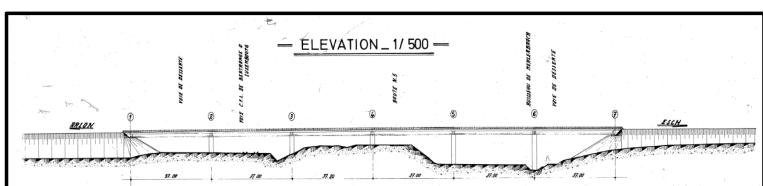
2. Description du projet

L'ouvrage d'art OA1037 - Viaduc Helfenterbruck est un pont autoroutier à poutre en béton précontraint mis en service en 1976, qui permet à l'autoroute A6 de franchir les routes nationales N5 et N34, ainsi que les voies CFL. Ce pont est constitué de deux tabliers, dont chacun porte deux voies de circulation, ainsi qu'une bande d'arrêt d'urgence, d'une largeur totale de 13.5 mètres par tablier.

La longueur totale de l'ouvrage est de 223 mètres, qui est subdivisé en 6 travées, dont chaque travée mesure environ 37 mètres. La surface totale de l'ouvrage d'art est d'environ 6.000 m².

Des campagnes d'inspections ont démontré que le viaduc se trouve dans un état de dégradation avancé, entraînant une modification du comportement de la structure. De plus, le viaduc est également impacté par l'élargissement de l'autoroute A6, de la Croix de Cessange jusqu'à l'échangeur Capellen. De ce fait, le projet devra également prévoir une augmentation et un élargissement des voies de circulation sur l'ouvrage, ainsi que l'implantation des voies d'accélération et de décélération de l'échangeur autoroutier.

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



1. Contexte

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

De manière générale, les ponts existants portant l'autoroute A6 sont arrivés à une période de leur durée de vie charnière, qui est caractérisée par un besoin d'intervention d'un point de vue du génie civil. Il s'y ajoute, que d'une part le trafic actuel et ses contraintes induites sont nettement plus importantes que celles pronostiquées lors de la conception desdits ouvrages, et d'autre part que les normes en vigueur impliquent des structures plus conséquentes.

Envergure €€



MERCI POUR VOTRE ATTENTION



Adaptation du projet de construction du bâtiment Jean Monnet 2 de la Commission européenne

Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Projet de loi

7 novembre 2024



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

Administration des bâtiments publics

1. CONTEXTE

Généralités

- Bâtiment Jean Monnet 2 pour la Commission européenne (env. 4'000 postes de travail)
- Loi du 6 décembre 2016
- Travaux en cours depuis avril 2018

Programme

- Zones de bureaux
 - Capacité du bâtiment principal: 2'600 postes de travail
 - Capacité de la tour: 1'400 postes de travail
- Locaux spécifiques assimilés aux zones de bureaux
 - Salles de réunion
 - Locaux divers (kitchenettes, informatiques, sanitaires, etc.)
 - Locaux de stockage, archives vivantes
- Espaces spécifiques
 - Centre de conférences y compris cabines d'interprètes
 - Restauration
 - Bibliothèque
 - Centre de formation
 - Centre médical
 - Centre de santé
 - Ateliers divers
 - Archives et stockage
 - Parkings et aire de livraison



Surfaces et Volumes

- Surface brute : 190'500 m²
- Volume brute : 802'000 m³
- Emprise au sol: 15'700 m²
- Dimension terrain 250m x 80m

2. BUDGET

Depuis l'élaboration de l'avant-projet détaillé en 2016 ainsi que le vote de la loi de financement du 6 décembre 2016, le programme de construction a connu des adaptations majeures et l'évolution prévue du projet a été impactée par différents évènements non-prévisibles. Les dépenses y relatives, supportées *in fine* par la Commission européenne, trouvent leur origine dans les circonstances exposées ci-après.

2.1 ADAPTATIONS DU PROGRAMME DE CONSTRUCTION

43'200'000 htva

A. Renforcement sécurité

17'000'000 htva

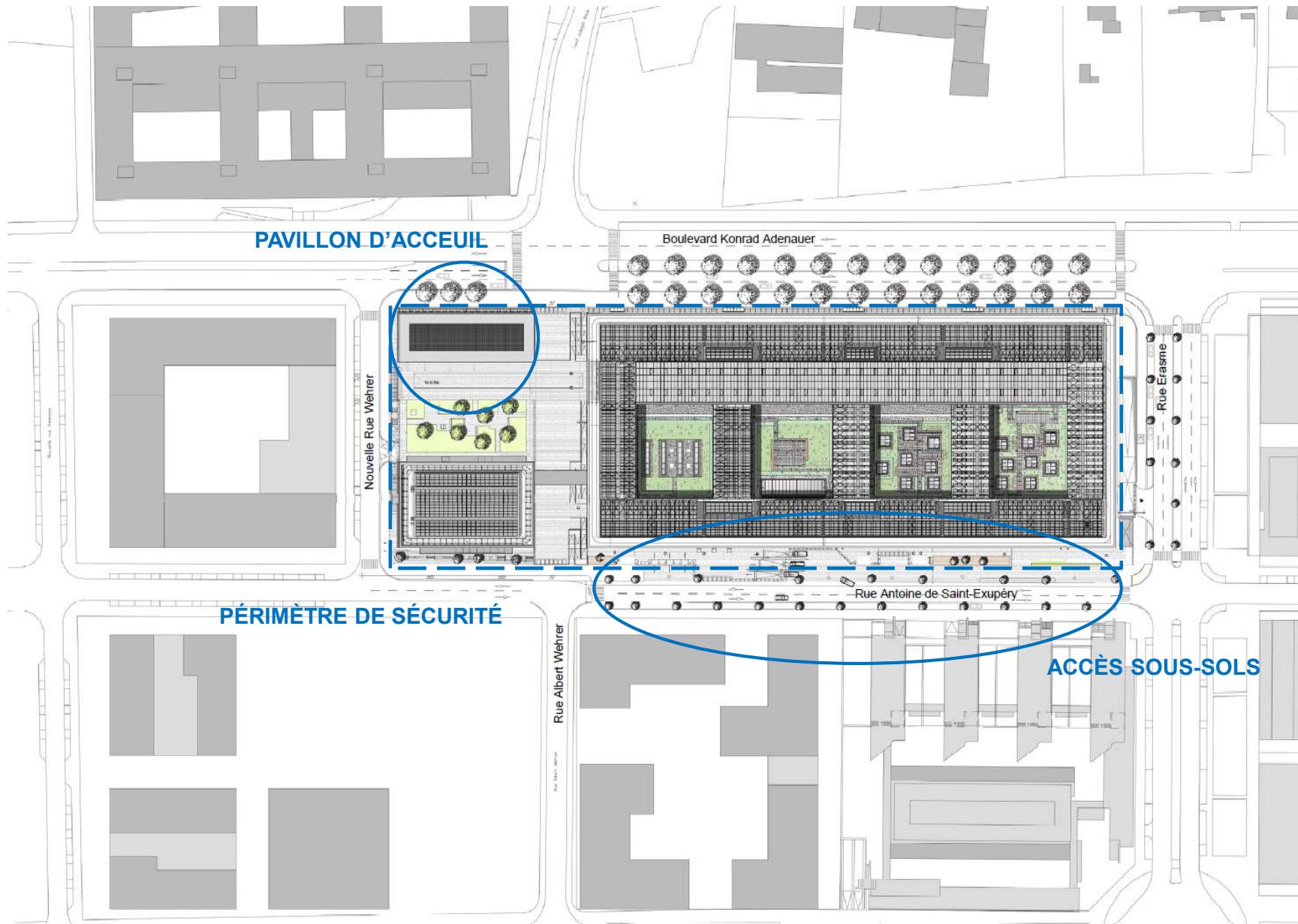
- Séparation des accès (visiteurs, personnel)
- Ajout d'un bâtiment d'accueil
- Renforcement des accès parking et livraison



Projet initial



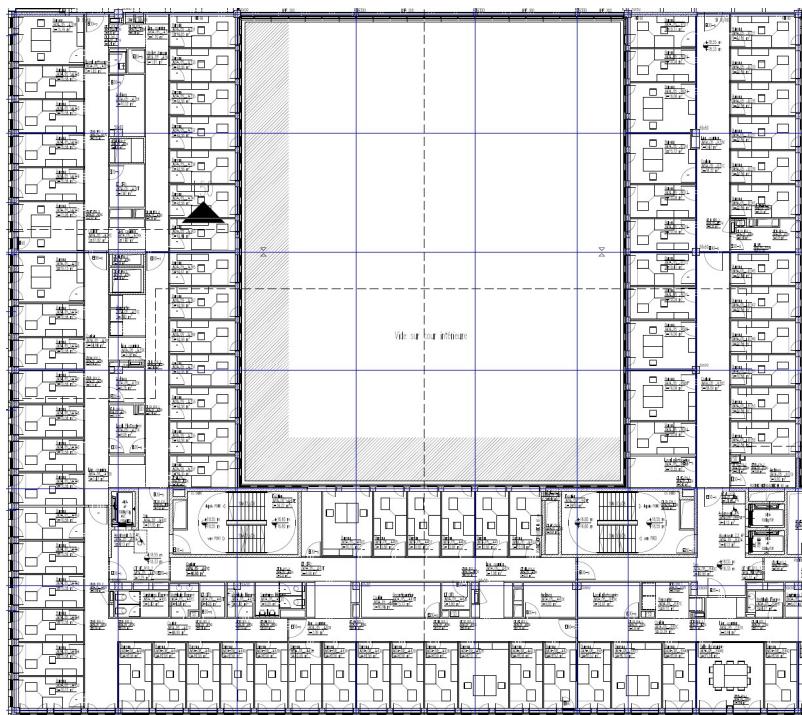
Projet adapté



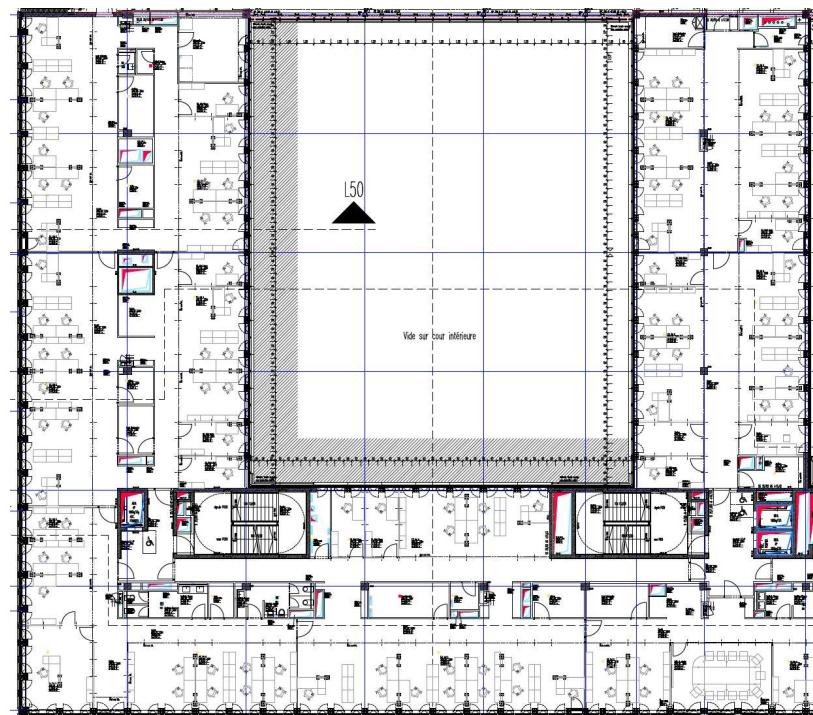
B. Réaménagement des surfaces de bureaux

12'000'000 htva

- Harmonisation des espaces de travail Bruxelles – Luxembourg
- Surfaces modifiées pour bureaux collectifs
- Utilisation de bureaux flexibles (Concept Dynamic Collaborative Space)
- Adaptation du parachèvement et des installations techniques



Extrait bâtiment principal, Projet initial



Extrait bâtiment principal, Projet adapté

C. Nouvelle réglementation de l'accessibilité à tous des lieux ouverts au publics et Divers

14'200'000 htva

2.2 ALÉAS DE CHANTIER

147'800'000 htva

- Résultats de soumissions publiques dépassant les devis estimatifs
- Suppléments de prix à accorder aux entreprises
- Hausse de prix exceptionnelle (pandémie; conflit russo-ukrainien)
 - Indice des prix à la construction, + 43.4 % depuis le début du chantier en 2018
 - Indice des prix à la consommation, + 18.9 % depuis le début du chantier en 2018

2.3. PROLONGATION DE DÉLAIS

109'000'000 htva

Raisons des prolongations :

- **Pandémie**
 - Perturbations relatives aux études et aux travaux
 - Difficultés de disponibilité de matériel
- **Conflit russo-ukrainien**
 - Perturbations des chaînes d'approvisionnement
- **Annulation de sept procédures publiques**
 - Pas de remise d'offres
 - Remise d'offres non conformes
- **Maîtrise d'oeuvre**
 - Prestations insuffisantes (études, dossiers de soumission)
- **Entreprises**
 - Avancement de chantier pas comme prévu

Impact des prolongations :

- **Adaptation et prolongation des contrats**
 - Maîtrise d'oeuvre, organismes de contrôles, experts, etc.
 - Entreprises

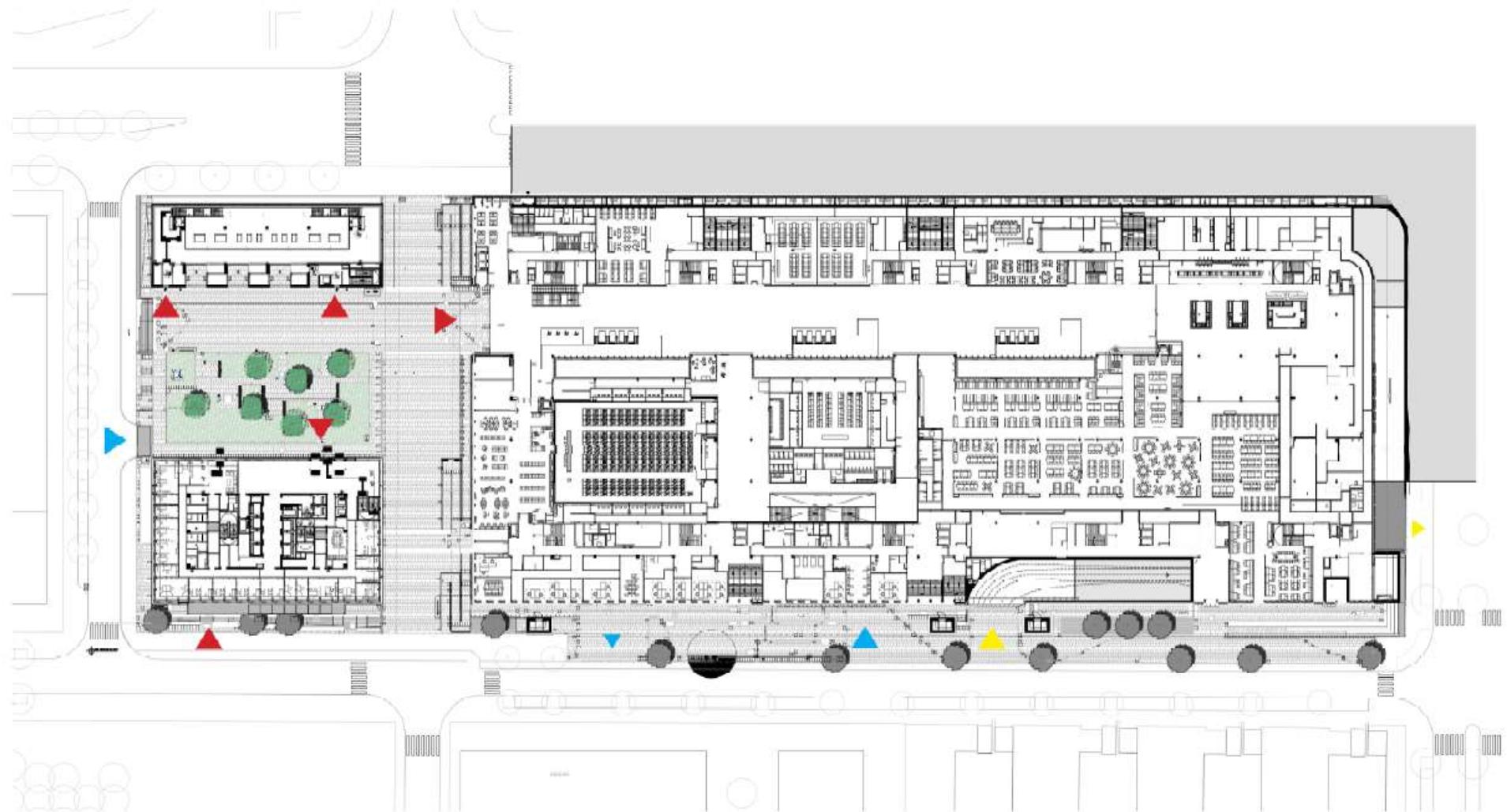
3. RÉCAPITULATIF

(INDICE 1140,51 / OCTOBRE 2023)

ADAPTATION DU PROGRAMME DE CONSTRUCTION	43'200'000
ALÉAS DE CHANTIER	147'800'000
PROLONGATION DE DELAIS	109'000'000
COÛT TOTAL HTVA	300'000'000
TVA 17%	51'000'000
COÛT TOTAL TTC	351'000'000

Coût de la loi de 2016 (indice octobre 2015)	526'300'000.- TTC
Coût adapté de la loi de 2016 (indice octobre 2023)	641'500'000.- TTC
Coût supplémentaire (indice octobre 2023)	<u>351'000'000.- TTC</u>
Total	992'500'000.- TTC

PLANS



Niveau Rez de Chaussée

▶ ACCÈS
PREMIER

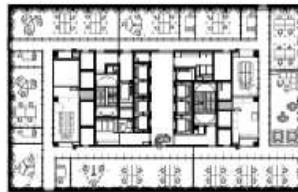
▶ ACCÈS
PARKING

◀ SORTIE
PARKING

▶ ACCÈS
LIVRAISON

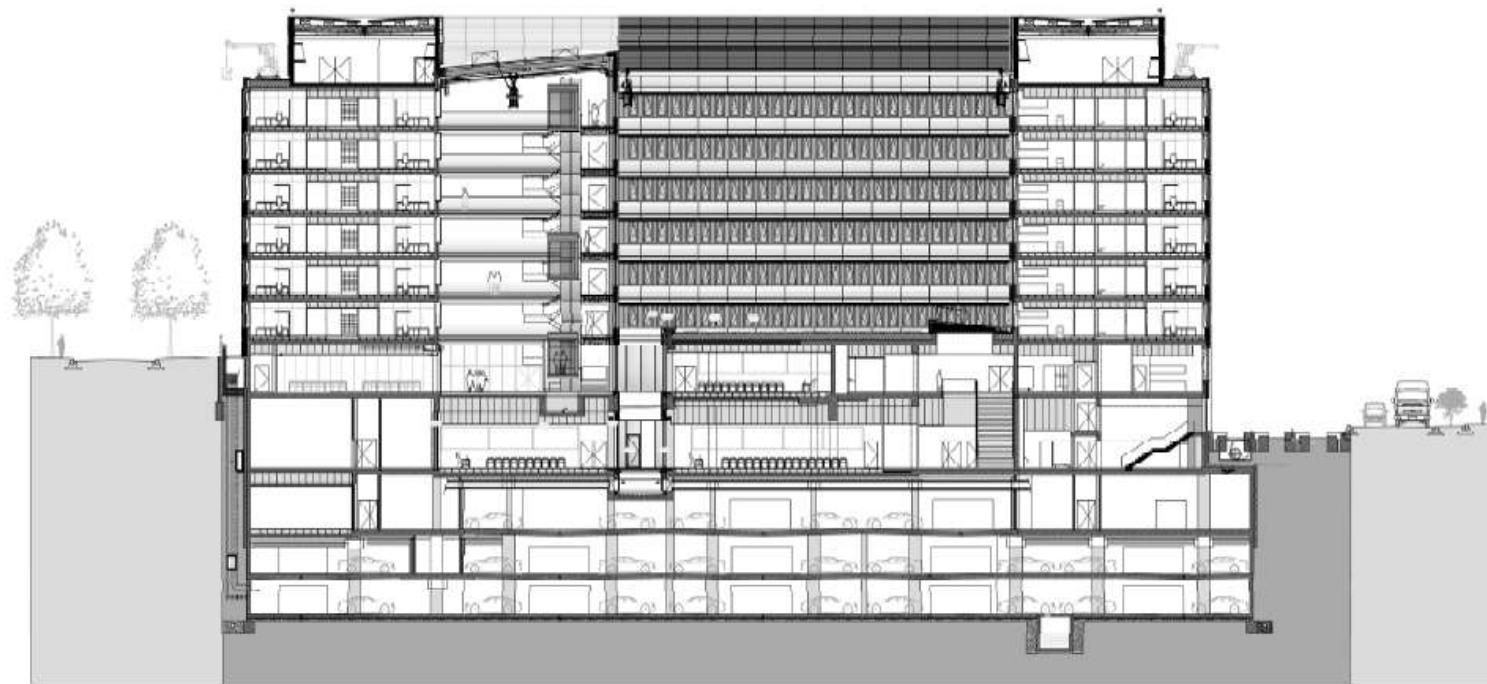
◀ SORTIE
LIVRAISON

PLANS

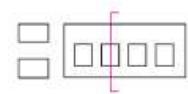


Nivcau +3

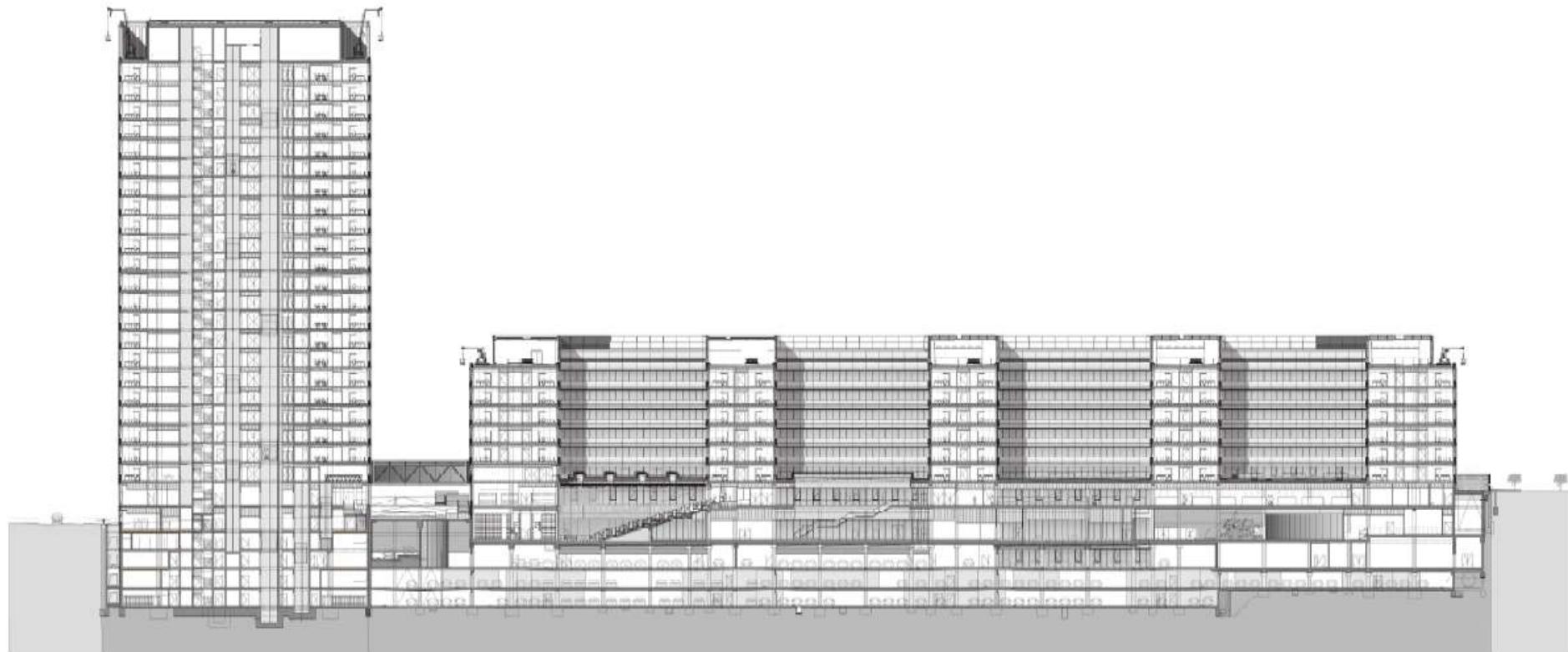
PLANS



Coupe transversale



PLANS



Coupe longitudinal

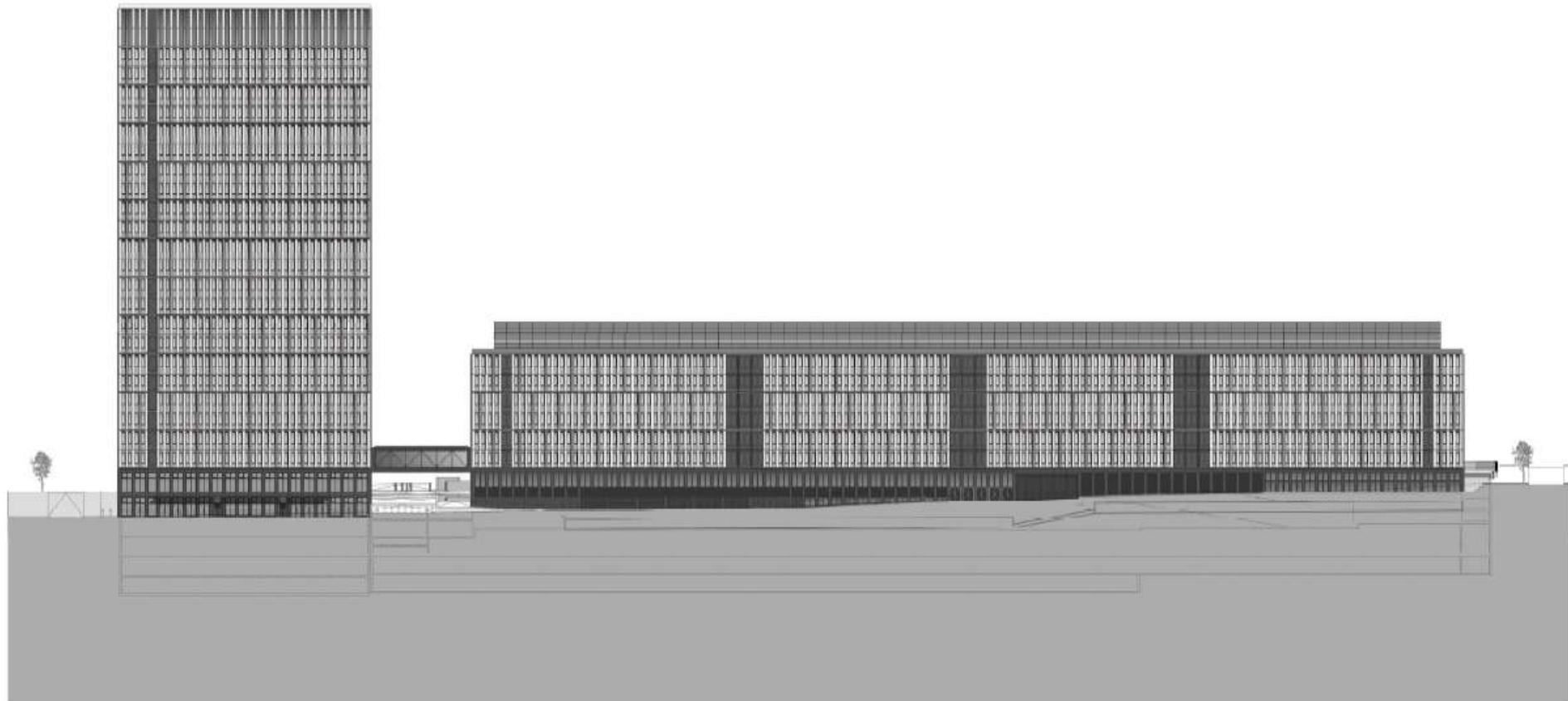




Elévation nord-ouest



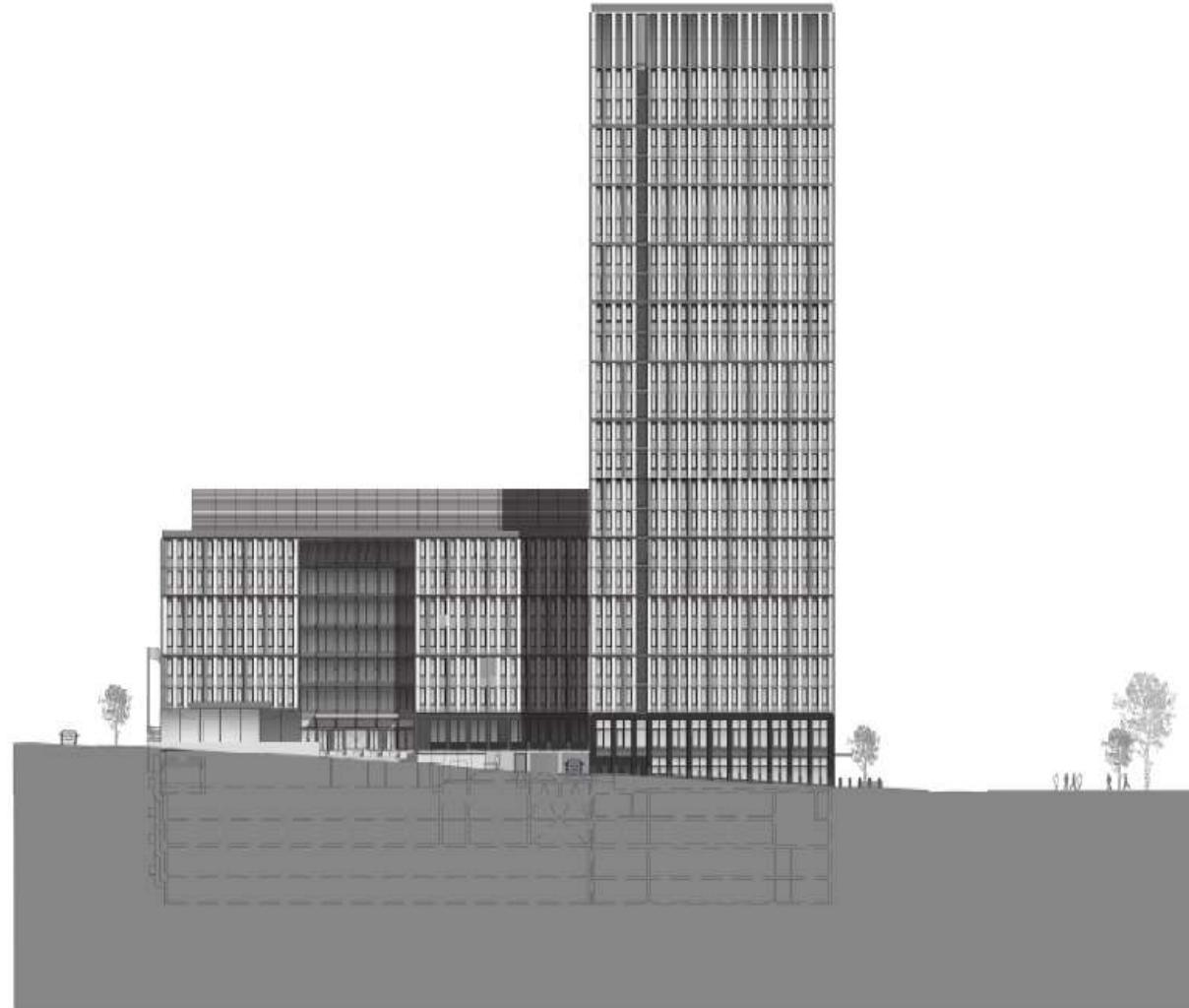
PLANS



Elevation sud-est



PLANS



Elevation sud-ouest

