

## Commission de la Mobilité et des Travaux publics

### Procès-verbal de la réunion du 8 novembre 2024

#### Ordre du jour :

1. 8446 Débat d'orientation sur le financement des grands projets d'infrastructure réalisés par l'Etat
  - Discussion (volets Bâtiments publics, Ponts et chaussées, Fonds Belval)
2. 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'Etat 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'Etat pour l'année 2025 concernant les volets "Mobilité" et "Travaux publics" (en cas de nécessité)

\*

Présents : Mme Corinne Cahen, M. Yves Cruchten, M. Fernand Etgen, M. Paul Galles, M. Marc Goergen, M. Gusty Graas, 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. Roland Fox, Directeur de l'Administration des ponts et chaussées

Mme Daniela Di Santo, Directeur du Fonds Belval, Mme Véronique Astranskas, Directeur adjoint du Fonds Belval

Mme Sylvie Siebenborn, M. Laurent Dahm, M. Gilbert Schmit, M. Romain Spaus, M. Loris Meyer, 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 : Mme Francine Closener, Mme Claire Delcourt, M. Emile Eicher, M. Félix Eischen, M. Jeff Engelen, 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

Les travaux concernant la préparation du débat d'orientation sur le financement des grands projets d'infrastructure réalisés par l'Etat sont poursuivis en commission parlementaire :

## Le Fonds Belval

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

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

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

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

### 2) Deuxième bâtiment administratif / bâtiment mixte

Suite aux besoins croissants en surfaces administratives pour les différentes administrations de l'État à l'horizon 2033 transmis par le Ministère des Finances, il s'avère que le projet relatif au 1er 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 2e 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.

Concernant le futur parking souterrain, prévu dans le cadre de la construction de la « Maison de l'Environnement 1 » et de la « Maison de l'Environnement 2 », planifié sur le site actuellement occupé par un parking de surface d'environ 500 places, Monsieur Meris Sehovic ( déi gréng) souhaite savoir quelle serait la capacité du nouveau parking souterrain.

En réponse, il est rappelé qu'un courrier de M. Bausch avait, à l'époque, souligné la possibilité d'augmenter légèrement ce nombre, selon les résultats des études du Conseil de la mobilité, encore en cours avec les communes et le ministère. Sur cette base, il a été acté à titre provisoire une capacité comprise entre 600 et 700 places, sous réserve de confirmation dans le cadre de la programmation nationale et d'éventuels ajustements, notamment dans l'attente de la mise en service de la ligne ferroviaire et du développement de solutions de mobilité alternatives.

## **Administration des bâtiments publics**

Il est précisé à titre liminaire, qu'en raison du nombre important de projets concernés, ne seront présentés que ceux dont le coût estimatif est supérieur à 15 000 000 euros et inférieur à 30 000 000 euros, ainsi que ceux dont le coût estimatif dépasse 30 000 000 euros. Les projets dont le coût estimatif est inférieur à 15 000 000 euros ne seront pas présentés à ce stade, mais figurent dans les documents de travail pour consultation détaillée.

### Administration des bâtiments publics - Fonds d'investissements publics administratifs

#### Bâtiment administratif à Mersch

Le programme prévoit la construction d'un immeuble de bureaux destiné à accueillir environ 70 agents répartis entre plusieurs services étatiques, permettant ainsi leur regroupement sur un site unique. L'édifice sera implanté sur le lot 3 du PAP QDLG État, rue de la Gare à Mersch, sur une parcelle de 25,60 ares, pour une surface brute d'environ 4 500 m<sup>2</sup> et un volume brut d'environ 17 500 m<sup>3</sup>.

#### Complexe administratif – Boulevard F.D. Roosevelt, Luxembourg

Il est prévu la rénovation d'un complexe administratif constitué de trois bâtiments situés aux n° 33 boulevard Roosevelt, 6 rue de l'Ancien Athénée et 11 rue Notre-Dame à Luxembourg-Kirchberg. Les travaux comprendront l'assainissement énergétique, le remplacement des menuiseries extérieures, la remise en état et la réorganisation des bureaux, la modernisation des espaces sanitaires ainsi que la mise en conformité et le renouvellement des installations techniques. L'ensemble représente une surface brute d'environ 9 100 m<sup>2</sup> et un volume brut d'environ 27 100 m<sup>3</sup>.

#### Centre national de tir au Reckenthal – Modernisation

Le projet prévoit la modernisation complète du site, dont la plupart des infrastructures sont arrivées en fin de vie. Tous les bâtiments existants, à l'exception du stand de tir souterrain construit en 2015, seront démolis pour permettre la construction d'un nouveau bâtiment intégrant une partie administrative, un stand de tir avec dix couloirs de 35 mètres, une salle de tir vidéo avec quatre couloirs de 15 mètres, un nouveau parking et la sécurisation périphérique du site. La surface brute est estimée à 3 500 m<sup>2</sup> pour un volume brut d'environ 20 500 m<sup>3</sup>.

### **Administration des bâtiments publics – Fonds d'investissements publics scolaires**

#### École européenne I Kirchberg – Rénovations et extensions

Situé boulevard Konrad Adenauer à Luxembourg-Kirchberg, le site fera l'objet d'un projet global comprenant la rénovation et l'extension de certaines infrastructures ainsi que le réaménagement du campus, de ses accès et de ses voies de circulation. Les travaux incluront la démolition de bâtiments existants pour la construction d'un nouveau complexe sportif, la modernisation et l'extension du gymnase primaire, l'agrandissement de la cantine et l'aménagement des espaces extérieurs pour améliorer les flux et la sécurité.

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

La rénovation partielle de l'ancien bâtiment secondaire portera sur l'assainissement énergétique, le renouvellement des menuiseries extérieures et des façades, la réorganisation des laboratoires ainsi que la modernisation des espaces sanitaires. Ce bâtiment représente une surface brute d'environ 2 400 m<sup>2</sup> pour un volume brut d'environ 8 530 m<sup>3</sup>.

## Lycée Josy Barthel à Mamer – Rénovation et extension

Le projet vise la rénovation et la mise en conformité du complexe scolaire existant, datant de 2003, ainsi que la réalisation d'une extension destinée à porter la capacité de 1 000 à environ 2 250 élèves. La rénovation comprendra la mise en conformité, la remise en état et la réorganisation partielle de l'existant, ainsi que l'assainissement énergétique. L'extension comprendra 44 salles de classe, 23 salles spécialisées, 4 ateliers, des locaux médicaux et administratifs, un hall des sports ainsi que l'agrandissement des espaces de restauration et de séjour. La rénovation couvre une surface brute d'environ 32 500 m<sup>2</sup> pour un volume brut de 155 000 m<sup>3</sup>, et l'extension environ 15 500 m<sup>2</sup> pour 70 000 m<sup>3</sup>.

## **Administration des bâtiments publics – Fonds d'investissements publics sanitaires et sociaux**

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

L'ancien Hôtel André, situé aux 23-24, route de Diekirch à Bollendorf-Pont, fera l'objet d'un projet prévoyant la déconstruction du bâtiment existant et la construction d'un foyer d'accueil destiné aux demandeurs de protection internationale, ainsi que la rénovation de la maison sise au n° 24 de la même adresse afin d'y reloger le cabinet médical existant. La nouvelle structure offrira une capacité d'accueil de 66 personnes, réparties dans 18 chambres pour 2 à 4 occupants, et comprendra des locaux administratifs (bureaux, salle de réunion avec kitchenette pour le personnel, loge de gardien), des locaux communs (séjours, kitchenettes, buanderies, local poussettes, espaces de stockage), des locaux techniques, un cabinet médical, ainsi qu'un abri pour 10 vélos et 22 emplacements de stationnement. Le ministère demandeur est le Ministère de la Famille, des Solidarités, du Vivre ensemble et de l'Accueil. La surface brute est estimée à environ 1 835 m<sup>2</sup> pour un volume brut d'environ 6 505 m<sup>3</sup>.

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

Le site de la Fondation A.P.E.M.H., situé à Bettange-sur-Mess sur une parcelle de 4 ha 80 a 47 ca, fera l'objet d'un projet d'agrandissement et de transformation de ses infrastructures, rendu possible par le transfert partiel de certaines fonctions du domaine agricole vers les structures de la Fondation à Limpach. L'objectif est de diversifier les activités proposées aux personnes en situation de handicap. Les travaux prévoient la démolition partielle et la reconstruction du bâtiment « étables », la construction de bâtiments « poulaillers » et « fermiers », la transformation partielle des ateliers existants, la création de places de stationnement supplémentaires, l'installation d'un nouveau transformateur et l'agrandissement de la chaufferie. Le ministère

demandeur est le Ministère de la Famille, des Solidarités, du Vivre ensemble et de l'Accueil. La surface brute est estimée à environ 7 000 m<sup>2</sup> pour un volume brut d'environ 22 500 m<sup>3</sup>.

## **Administration des bâtiments publics – Fonds d'entretien et de rénovation**

### Centre de production et de création à Bonnevoie « Bananefabrik » – extension

L'extension prévue sera implantée à proximité du bâtiment existant sis au 12, rue du Puits à Bonnevoie. Les locaux actuels du Centre de production et de création, occupés notamment par l'établissement public « Trois C-L – Maison pour la Danse », apparaissent insuffisants, non conformes et inadaptés aux besoins actuels et futurs, en particulier pour la tenue de représentations publiques. Au regard du potentiel du terrain, il est envisagé de réaliser un bâtiment permettant d'une part de répondre à la demande d'extension fonctionnelle de la « Bananefabrik » et d'autre part de créer des surfaces administratives supplémentaires destinées à d'autres services étatiques. Le programme comprendra un foyer polyvalent, une salle de spectacle d'une capacité de 120 personnes, des vestiaires, des espaces de stockage ainsi que des surfaces administratives. Le ministère demandeur est le Ministère de la Culture. La surface brute est estimée à environ 4 400 m<sup>2</sup> pour un volume brut d'environ 16 700 m<sup>3</sup>.

Madame la Présidente Corinne Cahen (DP) souligne l'importance d'associer les communes dès le début des projets afin d'en assurer la réalisation effective. Elle s'interroge également sur un bâtiment situé à proximité de l'école européenne du Kirchberg, anciennement utilisé comme centre de vaccination et par la Chambre de Commerce, et a demandé si ce bâtiment appartient à l'État et s'il fait l'objet d'un projet. Concernant le projet de l'APEMH, elle souligne l'importance que l'environnement soit pris en compte dès le début.

Concernant le projet du bâtiment administratif à Mersch, Monsieur Yves Cruchten (LSAP) souhaite obtenir des informations sur les administrations susceptibles d'y être affectées. Il demande également, de manière générale, des indications sur les fourchettes budgétaires des projets présentés, même approximatives, afin d'avoir une vision de leur orientation.

Madame la Ministre estime que des estimations écrites pouvaient induire en erreur, notamment pour le projet du Boulevard Roosevelt, et précise que seules des indications orales pourraient être fournies pour orienter les études préalables, sachant qu'à la fin on pourrait aboutir à des résultats différents.

Le représentant du Ministère précise encore que concernant le projet du bâtiment administratif à Mersch que l'attribution des bâtiments relève du ministère des Finances et qu'il existe déjà plusieurs demandes excédant la capacité du bâtiment. La sélection des occupants se fera dans les années à venir, mais les études sont menées dès maintenant afin de rendre les espaces disponibles plus rapidement.

Monsieur Cruchten souhaite dans ce contexte encore savoir, dans le cadre de cette démarche de décentralisation, si l'attention sera particulièrement portée sur les services effectivement sollicités par la population. Cette réflexion est-elle prise en considération-

Il est répondu que ceci est bien entendu systématiquement pris en compte. Il convient cependant de veiller également à la mise à disposition de locaux pour les services régionaux existants, qui doivent parfois être relogés ou bénéficier d'extensions.

Concernant la question de Monsieur Meris Sehovic ( déi gréng) concernant l'école européenne, il est répondu que sa gestion est entièrement à la charge de l'État, de même que pour le lycée de Mamer et les projets associés, y compris le Sportslycée.. Il est précisé que Sportslycée est implanté à l'arrière du Lycée de Mamer. Le projet en est actuellement à la phase d'avant-projet détaillé. La phase suivante devrait se dérouler au cours de l'année prochaine, avec l'examen par la Commission d'analyse critique. Cette étape sera encadrée par une loi de financement.

Monsieur Goergen pose une question relative à la construction d'un nouveau stand de tir fin, afin d'anticiper la durée du projet et les contraintes opérationnelles, en tirant les leçons des expériences passées avec l'armée. Concernant le commissariat d'Esch, il souhaite recevoir plus d'informations sur le projet à Esch, non présenté en commission. Il s'interroge sur l'avenir du projet d'un commissariat à Remerich, dont l'emplacement opérationnel avait été discuté, ainsi que sur l'état du dossier des commissariats à Pétange et Kehlen.

Il est répondu qu'à Esch, le projet prévoit la construction d'un nouveau bâtiment en complément du commissariat existant, garantissant la continuité des activités. Le projet de Remerich progresse parallèlement à celui d'Esch, avec une optimisation du terrain et des surfaces administratives accrues. Quant à Pétange, le dossier, impliquant le ministère des Finances et la commune, reste en attente d'avancées. À Pétange, le dossier reste en discussion entre le ministère des Finances et la commune, car le terrain appartient encore à cette dernière.

### **Administration des ponts et chaussées – Fonds des routes**

Il est précisé à titre liminaire, qu'en raison du nombre important de projets concernés, ne seront présentés que ceux dont le coût estimatif est supérieur à 15 000 000 euros et inférieur à 30 000 000 euros, ainsi que ceux dont le coût estimatif dépasse 30 000 000 euros. Les projets dont le coût estimatif est inférieur à 15 000 000 euros ne seront pas présentés en commission parlementaire, mais figurent dans les documents de travail pour consultation détaillée.

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

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

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.

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

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

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

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

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

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

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.

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.

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.

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

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.

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 rotule 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 m<sup>2</sup>.

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 sauvégarde 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.

#### Suppression du passage à niveau 103a à Dudelange/CR184

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.

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.

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

L'échangeur de la Croix de Cessange constitue un point névralgique du réseau autoroutier luxembourgeois, assurant la liaison entre l'autoroute A4 (autoroute d'Esch-sur-Alzette) et l'autoroute A6 (autoroute d'Arlon).

L'A4 revêt d'une importance particulière en tant qu'axe majeur reliant les deux principales villes du pays.

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

Environ 22.000 véhicules empruntent chaque jour l'échangeur de la Croix de Cessange pour passer de l'A4 vers l'A6. En particulier la bretelle en direction de la croix de Gasperich est la plus chargée avec près de 13 000 véhicules. Cette concentration de trafic génère des embouteillages récurrents, particulièrement aux heures de pointe, impactant négativement la fluidité du trafic, la sécurité des automobilistes et aussi la qualité de vie des usagers de la route.

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

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.

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 covoitage et, le cas échéant, des aménagements pour la priorisation des bus, 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)

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.

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 m<sup>3</sup>, 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 poutrelles 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-Bettembourg.

#### OA7007 – Hoehenhof Parkhouse P&R auxiliaire

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.

Dans ce contexte, un pôle d'échange sera réalisé sur le site du Hoehenhof, qui est délimité au nordest 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.

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.

#### Reconstruction du viaduc Helfenterbruck OA1037 sur l'autoroute A6

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

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

De plus, les réflexions menées dans le cadre du plan national de mobilité PNM2035, 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.

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 m<sup>2</sup>.

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.

Madame la Présidente, Corinne Cahen (DP) se questionne sur le tunnel du Saint-Esprit, mentionné dans le projet comme devant « minimiser les désagréments du chantier dans les plus beaux quartiers de la capitale ». Elle souhaite savoir si il est envisagé de le réaliser « à ciel ouvert ». Elle demande également si les impacts possibles sur le trafic sont déjà connus, étant donné l'importance de ce tunnel. Par ailleurs, elle estime que si l'étude permet

d'envisager une section plus large ou une voie supplémentaire, cela serait très bénéfique pour la ville.

Il est répondu que l'utilisation du tunnel dans les deux sens serait un atout majeur pour Luxembourg-ville. Le tunnel actuel traverse un substrat rocheux avec certaines zones moins stables, ce qui implique des contraintes techniques. L'usage d'un microtunnel de plus grand diamètre (environ 3,5 m) est envisagé pour limiter les impacts sur le trafic de surface. Les travaux devraient se dérouler principalement depuis l'intérieur du tunnel, réduisant au maximum les perturbations extérieures. Les études sont encore en phase initiale et permettront de préciser ces aspects, y compris l'organisation des accès et l'impact sur l'environnement urbain.

Monsieur Yves Cruchten (LSAP) l'attention sur le trafic sous le viaduc Helfenter Bréck. Selon le PNM 2035, l'accès à la ville devrait s'effectuer par la N5, mais l'intention à terme est de diriger le trafic venant du sud-ouest via l'autoroute d'Esch. Actuellement, la proximité immédiate d'un feu rouge, d'une zone d'activités et d'un arrêt de bus entraîne des congestions quotidiennes. Je souhaite savoir si des solutions ont été envisagées pour réduire ces encombres, en concertation avec la commune, sans recourir à des investissements majeurs.

Il est répondu que le dialogue entre l'État et la commune est permanent. Les problèmes de circulation dans cette zone sont connus et des optimisations ont déjà été entreprises. Madame la Ministre est en train d'envisager une étude régionale, notamment avec la commune de Bartreng et les communes situées plus à l'ouest, afin d'identifier des solutions à court et long terme, en cohérence avec le PNM 2035 et le plan local de mobilité. L'objectif est de mettre en œuvre des mesures adaptées et concertées, permettant d'améliorer la fluidité du trafic tout en respectant les orientations nationales et locales.

Monsieur Paul Galles (CSV) partage une réflexion similaire de celle de Madame la Présidente concernant le tunnel du Saint-Esprit. Il souhaite souligner à nouveau la possibilité théorique de le concevoir de manière à ce qu'il puisse, à terme, fonctionner en deux directions. Sur le plan de la mobilité, cela pourrait représenter un intérêt considérable pour la ville, notamment au regard des encombres fréquents sur le Boulevard Royal le matin.

Il est répondu qu'il ne s'agit pas tant d'une question de largeur que de la gestion des flux, de la ventilation et des issues de secours. Il est toutefois pris note de cette suggestion qui mérite réflexion.

Monsieur Goergen, au sujet des travaux prévus à Dippach, constate que les plans présentent deux configurations pour les arrêts de bus : soit maintenus sur la chaussée, soit aménagés en retrait de la voirie. Il a souligné que le maintien sur la voie, notamment à proximité de passages piétons, comporte des risques, les automobilistes ayant tendance à dépasser malgré l'interdiction.

Il a également attiré l'attention sur plusieurs points spécifiques :

- la nécessité d'allonger la voie de tourne-à-gauche au carrefour de Cessange, afin d'éviter des embouteillages qui obstruent la bande d'arrêt d'urgence ;
- la question de la limitation de vitesse sur le tronçon orange sur le plan de l'A4, en particulier jusqu'au radar de Hollerich ;

- la courte longueur de la bretelle de fusion entre la N34 et la N5 vers la ville, qui provoque chaque matin des congestions.

Il est rappelé que le projet PNM35 s'inscrit dans une stratégie globale visant à renforcer le transport public, sans exclure la circulation automobile mais en accordant la priorité à la mobilité collective. Pour l'A4, une réduction progressive des vitesses (130–110–90–70 km/h) est prévue, sous réserve des choix définitifs concernant la configuration de l'échangeur de Cessange. Concernant les arrêts de bus, la solution retenue dépendra des contraintes locales : lorsque l'espace le permet, des aires en retrait de la voirie seront privilégiées ; à défaut, les arrêts seront maintenus sur la chaussée, impliquant le respect strict des règles par les automobilistes. Enfin, les aménagements locaux, tels l'amélioration des bretelles de fusion, seront examinés en vue d'optimiser la sécurité et la fluidité du trafic.

Monsieur Meris Sehovic (déi gréng) rappelle avoir interrogé Madame la Ministre en juillet au sujet de l'optimisation du passage entre l'A13 et l'A4, notamment aux échangeurs de Foetz et de Lankelz. En août, il lui a été répondu que le projet de financement devait être adapté afin de prévoir une réalisation en deux phases. Il souhaite savoir où en est ce projet de financement, quand il sera présenté et quels seraient les impacts si les travaux n'étaient pas réalisés. Il interroge en outre sur la pertinence du contournement de Bascharage dans ce contexte.

Il est répondu que certaines mesures relèvent d'un contexte local, tandis que d'autres s'inscrivent dans une approche nationale visant à optimiser la circulation entre l'A4 et l'A13. Cette section constitue en effet l'une des plus chargées du réseau autoroutier, avec seulement deux voies et sans bande d'arrêt d'urgence, ce qui provoque régulièrement des engorgements.

Le projet est jugé prioritaire mais reste d'une ampleur financière considérable (évaluée à environ 1,5 milliard d'euros). Pour cette raison, il est prévu de le scinder :

- une première phase portant sur les aménagements nécessaires afin de permettre le passage du tram vers Metzeschmelz et Esch,
- une seconde phase concernant l'optimisation et la sécurisation des flux entre l'A13, l'A4 et la Collectrice.

Le Ministère confirme travailler activement sur ce dossier. Il est insisté sur l'importance de coordonner le projet avec le développement du tram rapide et l'amélioration de l'offre multimodale (automobile, transports publics, tram et vélo) entre Luxembourg et Esch.

## 2. 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**

Suite aux mots d'introduction, Madame la Ministre procède à une présentation du projet de loi concernant le budget des recettes et des dépenses de l'État pour l'exercice 2025 concernant le volet de la Mobilité et des Travaux publics, pour le détail de laquelle il y a lieu de se référer à la présentation Powerpoint annexée à la présente.

Madame la Ministre expose le projet de budget 2025 relevant de son département, lequel représente treize pour cent du budget général de l'État. Elle rappelle que les priorités sont orientées vers le développement de la mobilité et des infrastructures, deux secteurs jugés essentiels pour répondre à l'évolution des besoins de la population et pour soutenir le secteur de la construction dans un contexte économique sensible.

Concernant la mobilité, l'enveloppe budgétaire atteint un montant global de 2,2 milliards d'euros, correspondant à une progression de sept pour cent par rapport à l'exercice précédent. Les dépenses courantes, d'un volume de 1,35 milliard d'euros, se répartissent principalement entre le transport ferroviaire, le transport par autobus, le tramway et l'aviation. Les

investissements, en augmentation de dix pour cent, s'élèvent à 444 millions d'euros, dont la majeure partie est destinée au Fonds du rail, au développement du tramway et à l'amélioration des liaisons ferroviaires internationales, notamment avec la France. Pour la période 2025–2028, un volume total de deux milliards d'euros est inscrit pour le rail et le tram, comprenant des projets structurants tels que la nouvelle ligne de Bettembourg, la réalisation de pôles d'échange, ainsi que l'extension du tram vers le Findel, Hollerich, la route d'Esch et la route d'Arlon.

En matière de travaux publics, le budget atteint un montant global de 1,1 milliard d'euros, représentant une progression de trois pour cent par rapport à 2024. Les crédits couvrent à la fois les dépenses liées à l'entretien du réseau routier et des bâtiments publics, ainsi que des investissements importants par l'intermédiaire du Fonds des routes et des fonds d'équipement consacrés aux infrastructures scolaires, sociales et sanitaires. Les investissements en matière de bâtiment public sont appelés à croître de manière significative d'ici 2028 pour atteindre environ 590 millions d'euros.

Madame la Ministre signale en outre plusieurs projets majeurs, notamment la réalisation du Nordstadlycée à Erpeldange (achèvement prévu en 2030), la construction du futur lycée de Bonnevoie, la mise en service des infrastructures d'accueil pour enfants et jeunes à Pétange en 2026, ainsi que la poursuite de projets relatifs aux infrastructures militaires, dont la caserne Grand-Duc Jean au Herrenberg à Diekirch, le dépôt de Waldhof et le stand de tir de Bleesdall. Elle a souligné que l'ensemble de ces investissements traduit la volonté du Gouvernement de doter le pays d'infrastructures modernes, durables et adaptées aux besoins futurs.

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

M. Marc Goergen ( Piraten) salue les explications données sur le tram et sur la CFL, notamment en matière énergétique, et s'attarde sur l'évolution des dépenses informatiques. Il note une progression significative des crédits, qui passent de 211 000 euros à 1,8 million, ainsi qu'une augmentation corrélative dans le domaine de la mobilité, de 4,5 à 5,6 millions. Il sollicite des précisions sur la nature exacte de ces dépenses numériques et informatiques. Concernant le CGDIS, il rappelle que le financement des interventions faisait jusqu'alors l'objet d'une prise en charge intégrale par l'État, mais que désormais les compagnies aériennes supportent également certaines charges, notamment lorsqu'une opération de secours leur est directement destinée, pratique qui n'existe pas auparavant. Il s'interroge dès lors sur l'impact budgétaire réel de cette évolution, tout en constatant que la dotation allouée au CGDIS demeure en hausse.

Il attire ensuite l'attention sur le poste relatif au « recrutement nouveau » (point 11310) pour lequel une augmentation de 2,3 millions d'euros est prévue, et demande des précisions sur sa justification. Enfin, il interroge le ministère au sujet de la diminution des crédits consacrés à l'éclairage public, qui passent de 8,2 à 6,3 millions, puis à 5,9 millions d'euros. Il s'interroge sur les raisons de cette baisse, se demandant s'il s'agit d'une réduction du nombre de points lumineux pris en charge, d'autant que le remboursement communal pour l'éclairage augmente parallèlement de 1,8 à 3,2 millions, ce qui laisserait entendre que les communes assument une part croissante de la dépense.

En réponse, les représentants du ministère expliquent que la diminution résulte principalement de la baisse des prix de l'électricité, tout en reconnaissant ne pas disposer d'explications immédiates concernant l'augmentation observée au niveau communal. Ils précisent également que les remplacements progressifs d'installations s'orientent vers la technologie LED, moins consommatrice en énergie, ce qui contribue à réduire les coûts. Madame la Ministre confirme que cette évolution reflète fidèlement la baisse des prix de l'énergie dans certaines zones et qu'elle est par conséquent répercutée dans le budget.

Concernant la forte hausse des dépenses informatiques, les représentants indiquent qu'elle s'explique par la complexification croissante des systèmes numériques, en particulier à la CFL. Les flux de données à gérer deviennent toujours plus volumineux et doivent être traités en temps réel, qu'il s'agisse du suivi des passagers, de la gestion des trains ou de la surveillance informatisée des parkings. Ils ajoutent que les exigences européennes en matière de normalisation et d'interopérabilité renforcent encore la nécessité de développer les infrastructures numériques. Il est précisé que l'ensemble de ces évolutions ne correspond pas à un projet isolé mais à une adaptation continue des systèmes existants, notamment à travers la mise en place d'applications nationales intégrées, par exemple pour la gestion des parkings relais.

S'agissant du CGDIS, M. Goergen observe que malgré la modification du mode de financement et la participation accrue des compagnies aériennes, le budget continue de croître. Madame la Ministre indique qu'elle vérifiera cette situation et communiquera des précisions ultérieurement. Un représentant du ministère souligne par ailleurs que les postes budgétaires nouveaux résultent du numerus clausus établi pour l'ensemble du département et qu'ils apparaissent désormais distinctement dans le budget, conformément au souhait exprimé par le ministère des Finances, en vue d'assurer une meilleure transparence

M. Meris Sehovic ( déi gréeng) attire l'attention sur les crédits budgétaires relatifs à la participation aux frais d'investissement liés aux futures extensions du tram. Il constate que, dans le cadre pluriannuel de l'année en cours, les montants inscrits sont sensiblement inférieurs à ceux de l'exercice précédent. Ainsi, pour l'année 2027, les crédits passent de 72 millions d'euros à 53 millions. Concernant l'extension du tram entre le Pont Rouge, Pfaffenthal, Laangfur et la Gare centrale – Hollerich, il relève que les crédits destinés à 2025 diminuent de 25 millions à 20,6 millions, puis en 2026 de 28,2 millions à 24 millions, et en 2027 de 25 millions à 23,3 millions.

Examinant ensuite l'alimentation du Fonds de raccordement ferroviaire international, il rappelle que ce poste avait été mis en exergue lors de la précédente présentation budgétaire en raison d'une augmentation spectaculaire de 255 % par rapport à l'année antérieure. Or, il constate que les investissements prévus sont revus à la baisse : de 10 millions cette année à 7,5 millions l'an prochain, puis à 5,5 millions en 2026 et à 3,5 millions en 2027. Une tendance analogue se retrouve dans l'alimentation du Fonds d'investissement public, en particulier pour le Fonds des routes, essentiel au développement des infrastructures routières : la dotation est diminuée de 25 millions en 2025, de 30 millions en 2026 et de 35 millions en 2027. Des ajustements similaires se constatent encore dans plusieurs projets spécifiques, notamment la ligne ferroviaire Bettembourg – Thionville – Metz, où les crédits pour 2025 passent de 30,2 millions à 24,2 millions, connaissent une légère hausse en 2026, puis chutent de 20 à 9 millions en 2027.

M. Sehovic en déduit que, malgré une tendance globale à la progression des investissements, les montants annuels inscrits au pluriannuel font apparaître une révision substantielle à la baisse. Il interroge dès lors la ministre sur le point de savoir si ces réductions ne sont pas la conséquence d'un simple report dans le temps des projets initialement prévus.

Madame la Ministre répond que les ministères des Finances, comme les communes, tendent parfois à ajuster la présentation des prévisions budgétaires en fonction de leurs conceptions et priorités, ce qui reste légitime. Elle souligne néanmoins que, pour ce qui concerne les négociations menées dans le cadre de ce budget, les engagements gouvernementaux demeurent inchangés : les investissements prévus, notamment dans le cadre du Plan national de mobilité, seront bel et bien réalisés. Elle rappelle que les variations observées d'une année à l'autre relèvent essentiellement de facteurs conjoncturels liés au rythme effectif des chantiers. Elle insiste sur le maintien d'un niveau élevé d'investissements, en particulier pour

les projets structurants tels que le tram et les infrastructures de la CFL, précisant que les crédits affichés traduisent non pas une réduction de l'ambition, mais un ajustement temporel.

Un représentant du ministère complète ces explications en précisant que, pour le Fonds de raccordement ferroviaire international, la diminution apparente des dotations résulte du rythme des travaux réalisés par la partie française dans le cadre de l'Accord de Paris et de son avenant dit « Belval ». Les prévisions budgétaires sont chaque année adaptée en fonction de l'avancement effectif des chantiers en France. Comme les travaux progressent plus lentement que prévu, les montants inscrits au budget luxembourgeois sont révisés en conséquence, sans que cela remette en cause l'obligation financière totale, fixée à 220 millions d'euros, que le Luxembourg doit honorer.

D'autres représentants précisent que l'alimentation des fonds spéciaux constitue avant tout une opération comptable : les crédits non consommés demeurent inscrits sur le fonds et peuvent être utilisés ultérieurement, de sorte que les ajustements opérés visent principalement à éviter la constitution de réserves trop élevées ou, à l'inverse, de déficits. Ils soulignent que ces dotations sont régulièrement adaptées afin de refléter au mieux la réalité des chantiers, lesquels connaissent nécessairement des délais, des retards ou des variations de coûts. Ils rappellent également que la trajectoire de long terme reste orientée vers une augmentation continue des dépenses d'investissement, compte tenu de la multiplication et de l'ampleur des projets engagés.

Enfin, Madame la Ministre rappelle que huit projets de loi, représentant un montant total de près de 800 millions d'euros, ont été votés récemment en matière de bâtiments publics et de mobilité, ce qui atteste du maintien d'un niveau très élevé d'investissements. Elle souligne que quarante-trois projets ont été intégrés aux motions adoptées pour l'année à venir, contre vingt-six lors de l'exercice 2022, démontrant la volonté ferme du gouvernement de poursuivre une politique ambitieuse d'investissement pour l'avenir.

#### **Procès-verbal approuvé et certifié exact**

# PRÉSENTATION BUDGET 2025



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

**Réunions de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics du  
7 novembre à 10.00 heures et du 8 novembre 2024 à 16.00 heures**

8444 - Projet de loi concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat  
pour l'exercice 2025

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



## CHIFFRES TOTAUX EN EUROS (VUE SEC)

Budget 2025

**Total des dépenses du budget de l'Etat: 30 858 000 000**

Total des dépenses SEC Travaux publics: 1 226 573 000 3.97%

Total des dépenses SEC Mobilité et Transports: 2 908 712 000 9.43%

**Total des dépenses MMTP SEC 4 135 285 000 13.40%**



# NATURE DES CRÉDITS DU MINISTÈRE DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS

Les crédits dont dispose le MMTP reflètent la politique du Gouvernement en matière de mobilité, de transports et de travaux publics

- **Les dépenses courantes** prennent en charge les frais de fonctionnement du ministère ainsi que de ses administrations, les frais d'exploitation des transports publics ainsi que les frais d'entretien et de maintenance des infrastructures publiques
- **Les dépenses en capital** visent la mise en œuvre de la politique d'investissement du Gouvernement dans les transports publics (hors fonds spéciaux), et notamment les projets et mesures du Plan national de mobilité (PNM) 2035, ainsi que les dépenses d'investissement, d'équipement et de mobilier des infrastructures publiques

- **Les fonds spéciaux** reprennent la plus grande partie des dépenses d'investissement du ministère de la Mobilité et des Travaux publics
  - Fonds des routes: infrastructures autoroutières, de voirie normale, d'ouvrages d'art, entretien lourd
  - Fonds d'investissements publics (immeubles de l'Etat dans les domaines administratifs, scolaires, sanitaires et sociaux)
  - Immeubles préfinancés (loi dite de garantie)
  - Fonds d'entretien et de rénovation (dépenses d'entretien courant et les contrats d'entretien, les dépenses de rénovation ainsi que certaines dépenses d'investissement, le tout dans des immeubles de l'Etat)
  - Fonds du Rail: Gestion de l'infrastructure ferroviaire, investissements pour l'extension du réseau ferré
  - Fonds des raccordements ferroviaires internationaux: Participation à la réalisation de projets ferroviaires en-dehors du territoire national



# **VOLET MOBILITÉ / TRANSPORTS**



# EVOLUTION DES CRÉDITS DU VOLET MOBILITÉ / TRANSPORTS

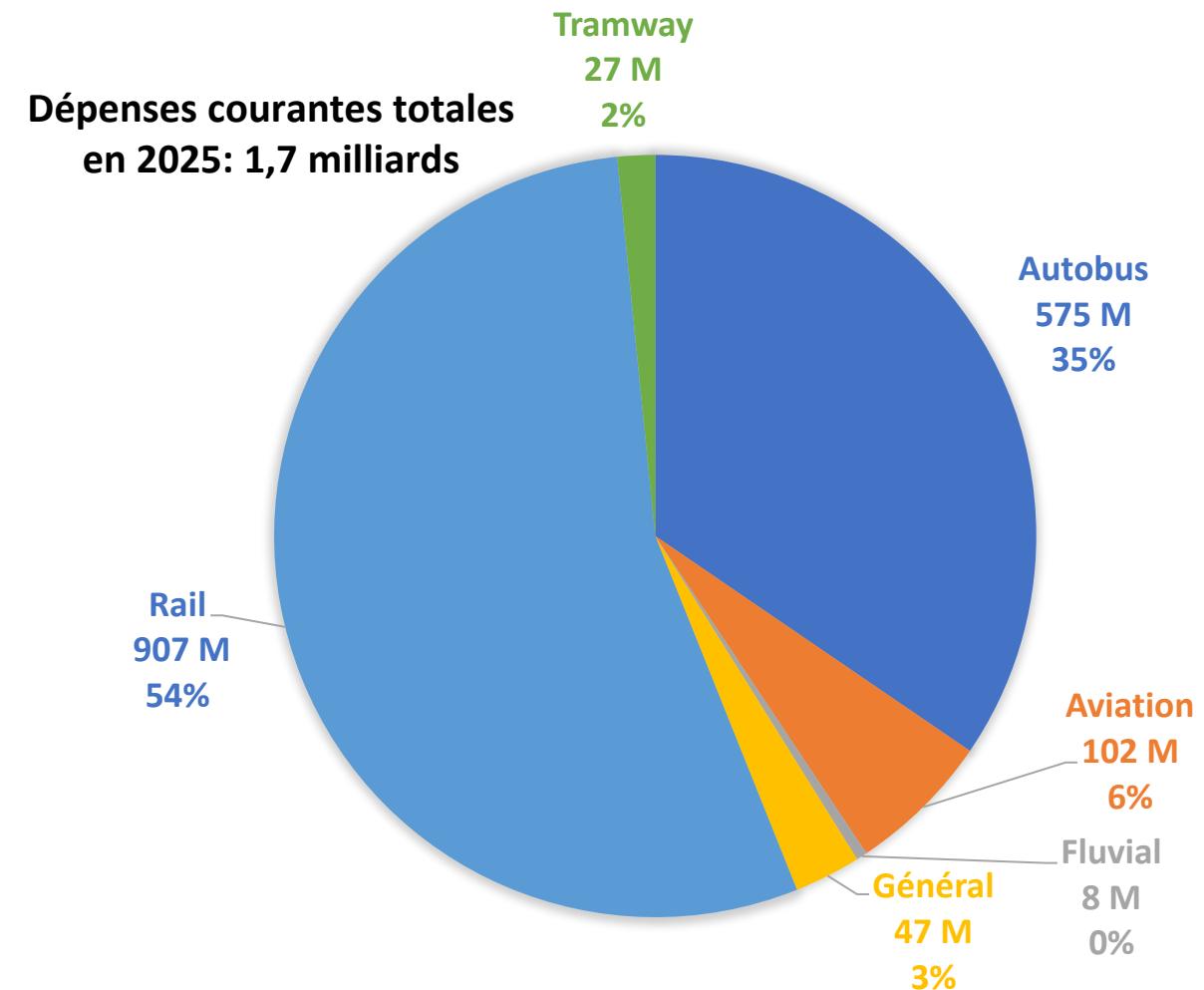
## Crédits totaux du volet Mobilité / Transports (en millions d'euros)

	Compte 2023	Budget 2024	Projet de loi budget 2025	Variation 2024/2025 (en €)	Variation 2024/2025 (en %)
1. Dépenses courantes (hors dotations fonds spéciaux)	1.148	1.300	1.359	+ 59	+ 4,5%
15.02 - Planification de la mobilité, Transports publics ferroviaires et tramway	560	646	605	- 41	- 6,3%
15.07 - Transports publics routiers (Administration des transports publics)	447	490	575	+ 85	+ 17,3%
Autres sections	140	164	179	+ 15	+ 8,9%
2. Dépenses en capital (hors dotations fonds spéciaux)	20	104	112	+ 8	+ 7,2%
45.02 - Planification de la mobilité, Transports publics ferroviaires et tramway	5	57	47	- 10	- 17,0%
45.07 - Transports publics routiers (Administration des transports publics)	3	9	7	- 2	- 20,6%
45.08 - Aéroports et transports aériens (lux-Airport)	7	26	43	+ 17	+ 64,6%
Autres sections	5	12	15	+ 2	+ 19,0%
3. Dépenses Fonds spéciaux	553	620	695	+ 75	+ 12,1%
Fonds du Rail	548	613	670	+ 58	+ 9,4%
Fonds des raccordements ferroviaires internationaux	5	7	24	+ 17	+ 240,2%
<b>Total dépenses du volet Mobilité / Transports</b>	<b>1.720</b>	<b>2.024</b>	<b>2.165</b>	<b>141</b>	<b>+ 7,0%</b>

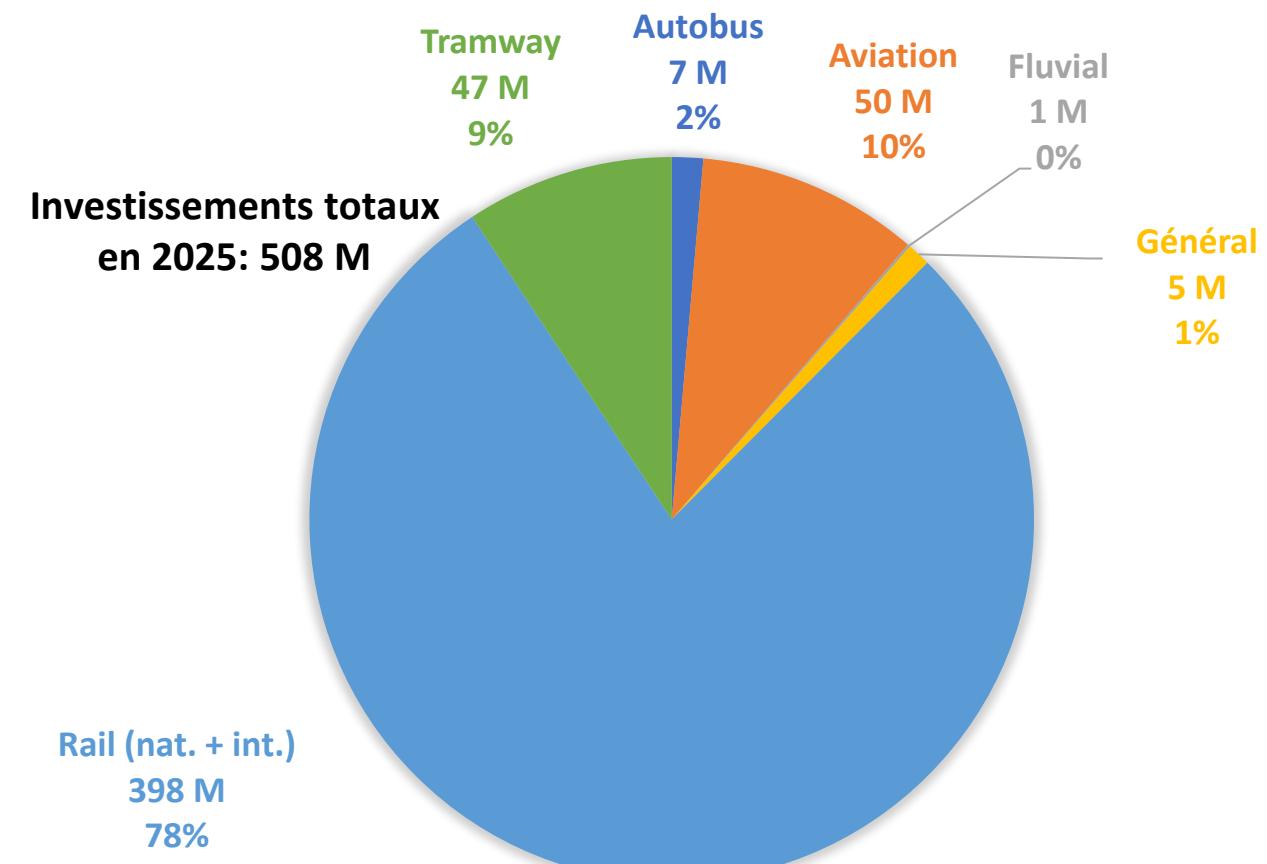


# APERÇU DES CRÉDITS DU VOLET MOBILITÉ / TRANSPORTS

DÉPENSES COURANTES EN 2025 (EN MILLIONS D'EUROS)



DÉPENSES EN CAPITAL EN 2025  
(EN MILLIONS D'EUROS)



# FRAIS D'EXPLOITATION DES TRANSPORTS PUBLICS EN 2025



- **Service public par rail: 366,7 M € en 2025  
(vs 359,8 M en 2024)**

+6,9 M € vs budget 2024

- + 7,7 M € : Effet prix lié au personnel (indexation, glissements, etc.)
- + 5,9 M € : Augmentation des coûts de substitution par bus
- + 0,9 M € : Augmentation des dépenses pour les services de sécurité
- + 4,3 M € : Haute des coûts des engins (amortissement du nouvel matériel roulant, entretien, charges financières dues à l'augmentation de la dette et des intérêts)
- 15,2 M € : Réduction des coûts d'énergie de traction
- + 3,7 M € : Augmentation des dépenses informatiques et des coûts de structure
- 0,4 M € : Autres

-1,3 M € vs budget 2024

- **Frais d'exploitation tramway (part de l'Etat): 18,1 M € en 2025  
(vs 19,4 M en 2024)**

Causes: Prolongation du tracé jusqu'à l'aéroport en mars 2025 mais la réduction des prix d'électricité mène à une baisse de l'apport de l'Etat pour l'exploitation du tramway

# FRAIS D'EXPLOITATION DES TRANSPORTS PUBLICS EN 2025



- Service public par route: **418,7 M € en 2025**  
(vs 399,7 M en 2024)

+19 M € vs budget 2024

- dont autobus RGTR : **275,6 M €**  
(vs 260,1 M en 2024)

+15,5 M € vs budget 2024

+ 5,9 M effet prix lié au personnel (indexation etc.)  
+ 4,3 M effet quantité (+1,6 %) lié à l'adaptations des lignes  
+ 5,1 M nouvelle ligne 11 transfrontalière Oberkorn - Volmerange  
+ 0,2 M autres (cabines sécurisées etc.)

- dont autobus CFL : **59,1 M €**  
(vs 57,0 M en 2024)

+2,1 M € vs budget 2024

+ 2,0 M effet prix personnel  
- 0,6 M réduction charges d'exploitation par baisse prix énergie  
+ 0,7 M charges d'amortissement par bus électriques

- dont autobus TICE : **54 M €**  
(vs 52,6 M en 2024)

+1,4 M € vs budget 2024

- dont autobus VDL : **30 M €**  
(vs 30 M en 2024)

Pas de variation

- **Transport scolaire par route: 52,9 M € en 2025**  
(vs 46,6 M en 2024)

+6,3 M € vs budget 2024

+ 4,4 M effet prix lié à une hausse anticipée du prix/km et au personnel (indexation etc.)

+ 1,9 M effet quantité lié à la variation de la demande de 4%

- **Transport spécifiques: 82,8 M € en 2025**  
(vs 80 M en 2024)

+2,8 M € vs budget 2024

- dont MOBIBUS: **64,1 M €**  
(vs 58,6 M en 2024)

+ 1,1 M effet prix  
+ 0,6 M effet quantité (+0,9 %)  
+ 3,8 M transfert Adapto Job

+5,5 M € vs budget 2024

- dont ADAPTO: **18,7 M €**  
(vs 21,4 M en 2024)

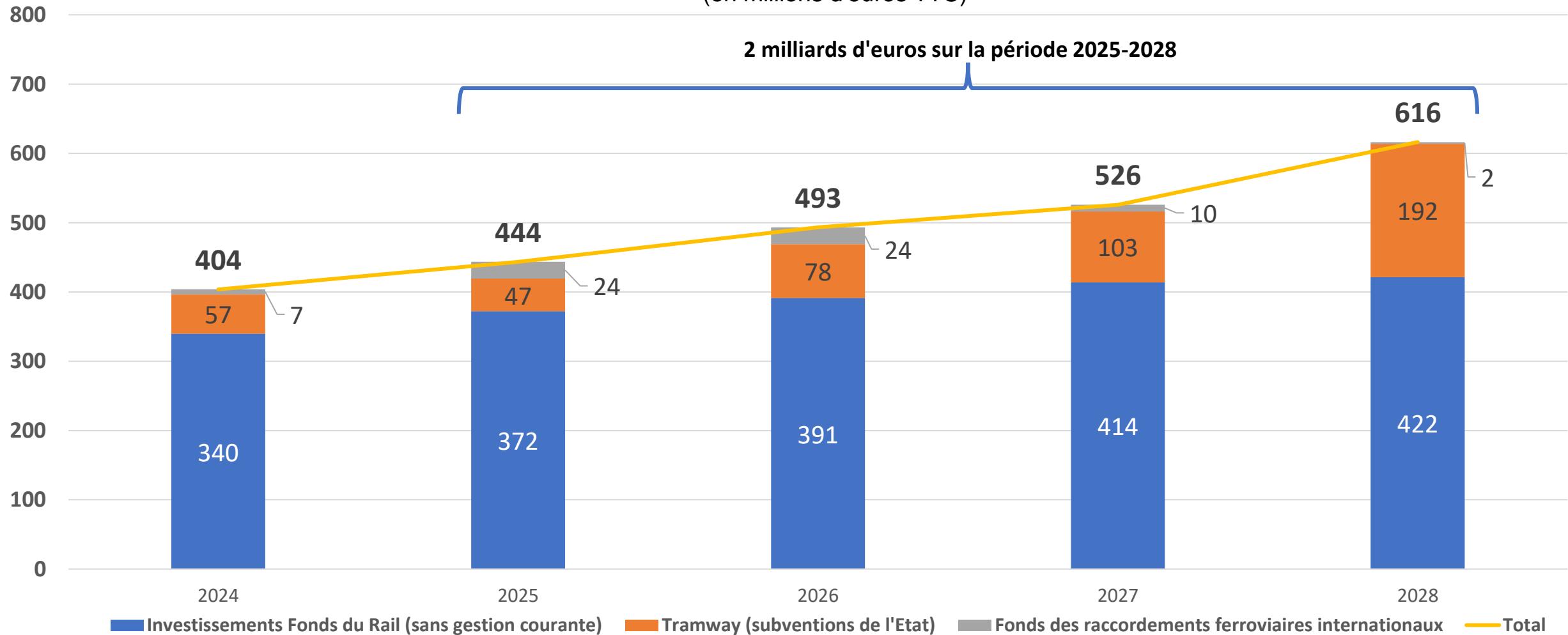
+ 0,5 M effet prix  
+ 0,7 M effet quantité (+2,6 %)  
- 3,8 M transfert Adapto Job

-2,7 M € vs budget 2024



# INVESTISSEMENTS DANS LES TRANSPORT PUBLICS

Investissements programmés sur la période 2024-2028  
(en millions d'euros TTC)





# DÉPENSES DU FONDS DU RAIL

## Dépenses totales du Fonds du Rail

En 2025: 670 millions €

2025-2028: 2,9 milliards €

Progression de + 16 % entre 2025  
et 2028

Investissements pour projets  
d'infrastructure visant l'amélioration  
et l'extension du réseau :

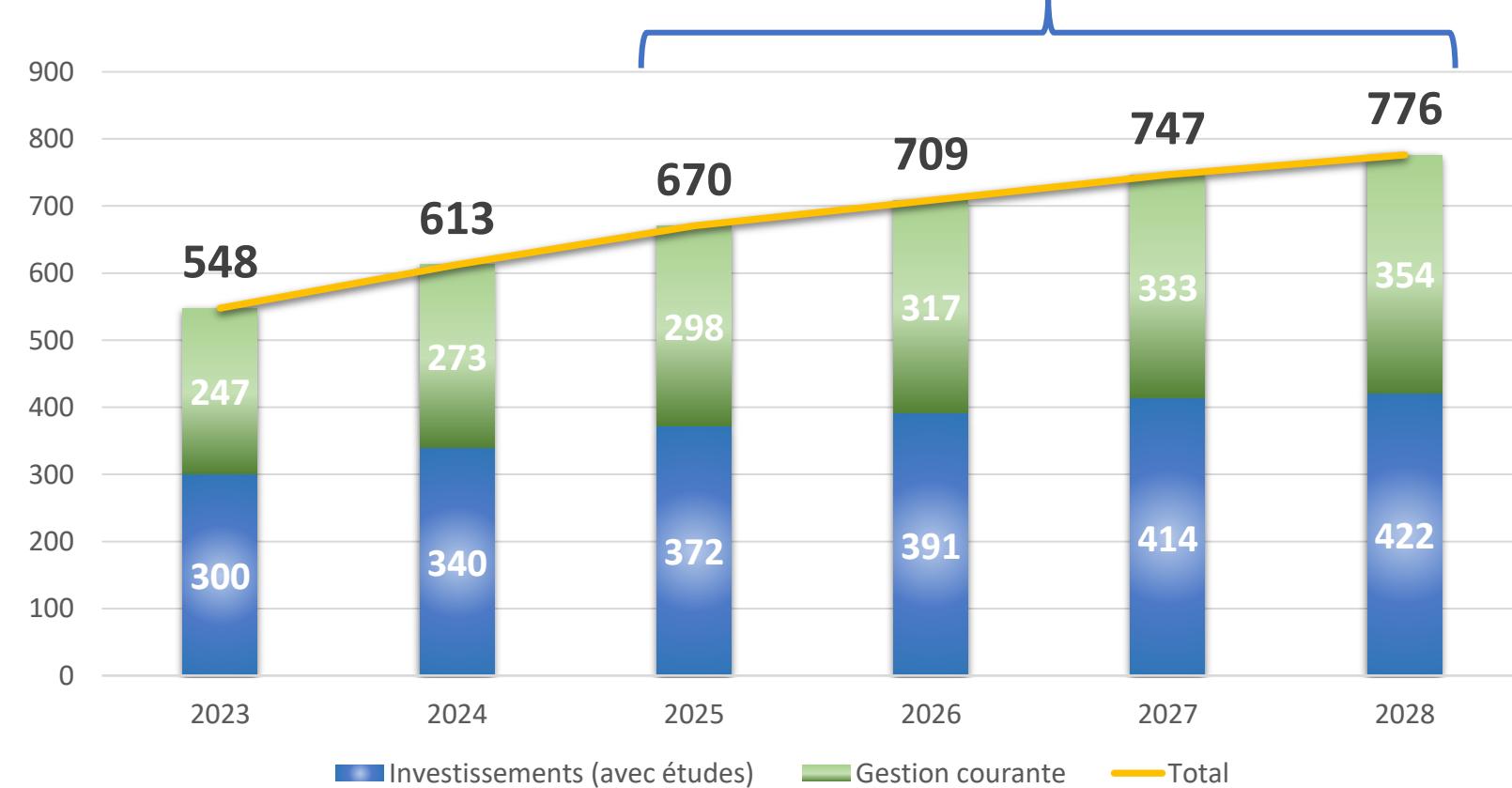
En 2025: 372 millions €

2025-2028: 1,6 milliards €

## Dépenses totales du Fonds du Rail sur la période 2023-2028

(en millions d'euros TTC)

2,9 milliards d'euros sur la période 2025-2028



# GRANDS PROJETS FERROVIAIRES (SUR LE FONDS DU RAIL)



**Luxembourg-Bettembourg:** Construction d'une nouvelle ligne à 2 voies sur une longueur de 7 km (autorisée par la loi du 19 décembre 2014)

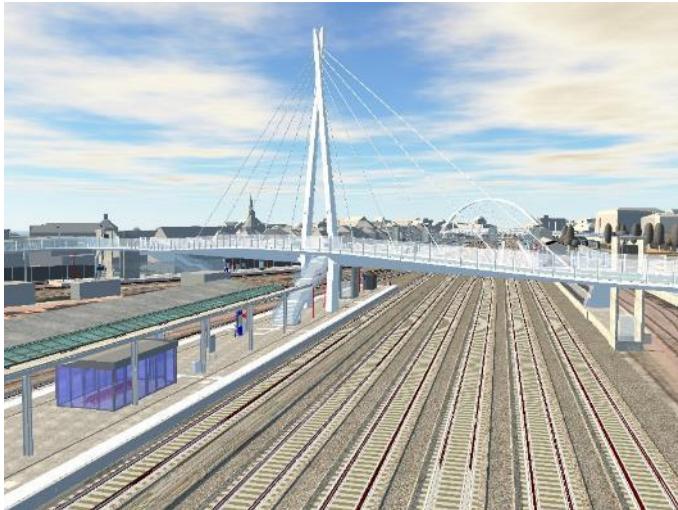
- Loi de financement : 292 M € (budget non-indexé HT)
- Début du projet : 2015
- Dépense prévisible 2025 : 30,3 M € TTC
- Budget 2025 – 2028 : 105,3 M € TTC
- Finalisation : 2028



**Bettembourg:** Aménagement d'un nouveau poste directeur (autorisé par la loi du 28 juin 2023)

- Loi de financement : 101 M € (budget non-indexé HT)
- Début du projet : 2023
- Dépense prévisible 2025 : 6,0 M € TTC
- Budget 2025 – 2028 : 46,0 M € TTC
- Finalisation : 2030

# GRANDS PROJETS FERROVIAIRES (SUR LE FONDS DU RAIL)



## **Bettembourg: Réaménagement de la gare de Bettembourg**

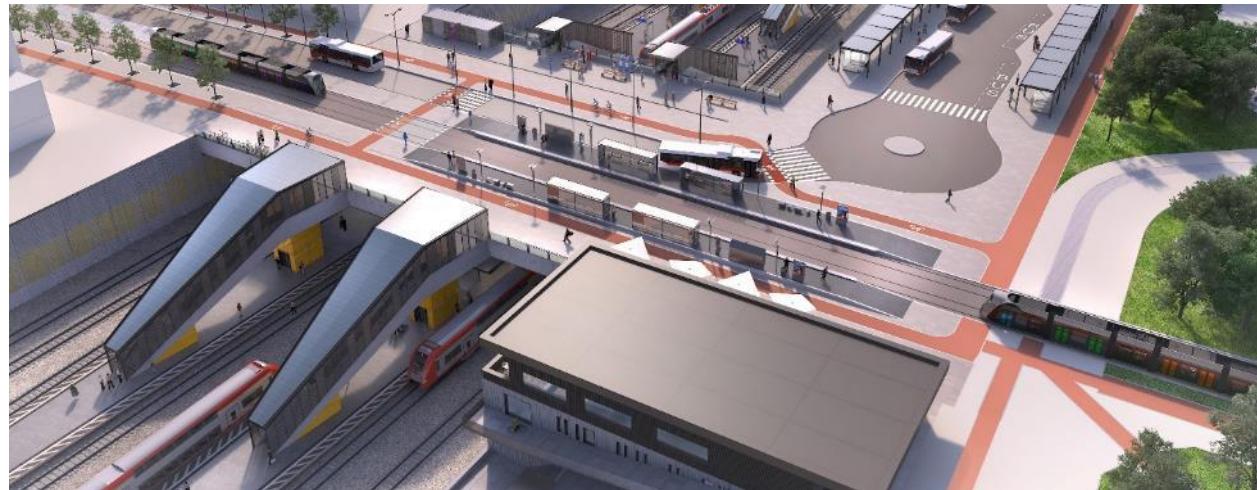
- Loi de financement en préparation
- Début du projet : 2026
- Dépense prévisible 2025 : 1,2 M € TTC
- Budget 2025 – 2028 : 44,8 M € TTC
- Finalisation : 2036

## **P&R: Aménagement de plusieurs P&R : Troisvierges (en cours de réalisation), Wasserbillig et Bascharage-Sanem (en étude)**

### **Pour Troisvierges:**

- Début du projet: 2022
- Dépense prévisible 2025 : 4,8 M € TTC
- Budget 2025 – 2028 : 4,8 € TTC
- Finalisation : 2025

# GRANDS PROJETS FERROVIAIRES (SUR LE FONDS DU RAIL)



**Howald:** Construction du pôle d'échange multimodal (bus, train, tram, vélo) (1<sup>ière</sup> phase et 2<sup>e</sup> phase autorisées par la loi du 12 novembre 2022)

- Lois de financement : 173,7 M € (budget non-indexé HT)
- Début du projet : 2015
- Dépense prévisible 2025 : 35,1 M € TTC
- Budget 2025 – 2028 : 113,8 M € TTC
- Finalisation : 2026

# GRANDS PROJETS FERROVIAIRES



## **Gare de Luxembourg: Aménagement des quais V et VI et restructuration du plan des voies (autorisé par la loi du 22 mai 2018)**

- Loi de financement : 171 M € (budget non-indexé HT)
- Début du projet : 2018
- Dépense prévisible 2025 : 8,5 M € TTC
- Budget 2025 – 2028 : 15,1 M € TTC
- Finalisation : 2025



## **Ettelbruck : Pôle d'échange multimodal (autorisé par la loi du 23 décembre 2014)**

- Loi de financement : 98 M € (budget non-indexé HT)
- Début du projet : 2018
- Dépense prévisible 2025 : 6,1 M € TTC
- Budget 2025 – 2028 : 52 M € TTC
- Fin chantier : Volet ferroviaire est achevé, P&R en 2027, Bâtiment voyageurs en 2029 et dernier quai en 2030

# GRANDS PROJETS FERROVIAIRES



**Gare de Luxembourg** : Création d'un faisceau de remisage pour le matériel roulant (autorisé par la loi du 12 novembre 2022)

- Loi de financement : 164 M € (budget non-indexé HT)
- Début du projet : 2001
- Dépense prévisible 2025 : 9,7 M € TTC
- Budget 2025 – 2028 : 27,9 M € TTC
- Mise en service : 2026

# MATÉRIEL ROULANT



Modernisation de la flotte de matériel roulant par l'acquisition des 34 nouvelles automotrices de la gamme Coradia commandées en 2018

- Augmentation du nombre de places assises offertes de 46 % d'ici 2026
- Mise en service progressive selon le calendrier suivant:
  - 2024: 17 automotrices (entrée en service dès le 30 septembre 2024)
  - 2025: 16 automotrices
  - 2026: 1 automotrice



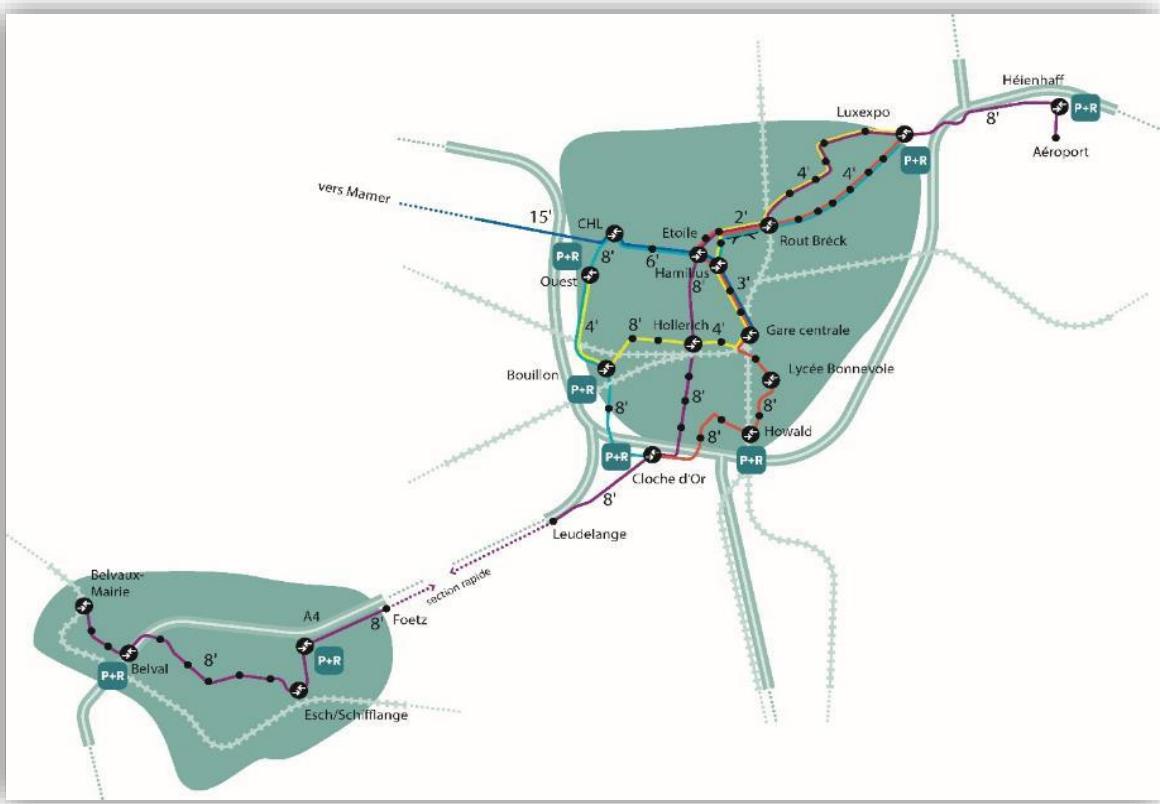
Coût de la modernisation du matériel roulant acquis par les CFL:

- 2025: 222 millions d'euros
- 2025-2028: 390 millions d'euros (y inclus les nouveaux autobus électriques des CFL)



# INVESTISSEMENTS DANS LE TRAMWAY

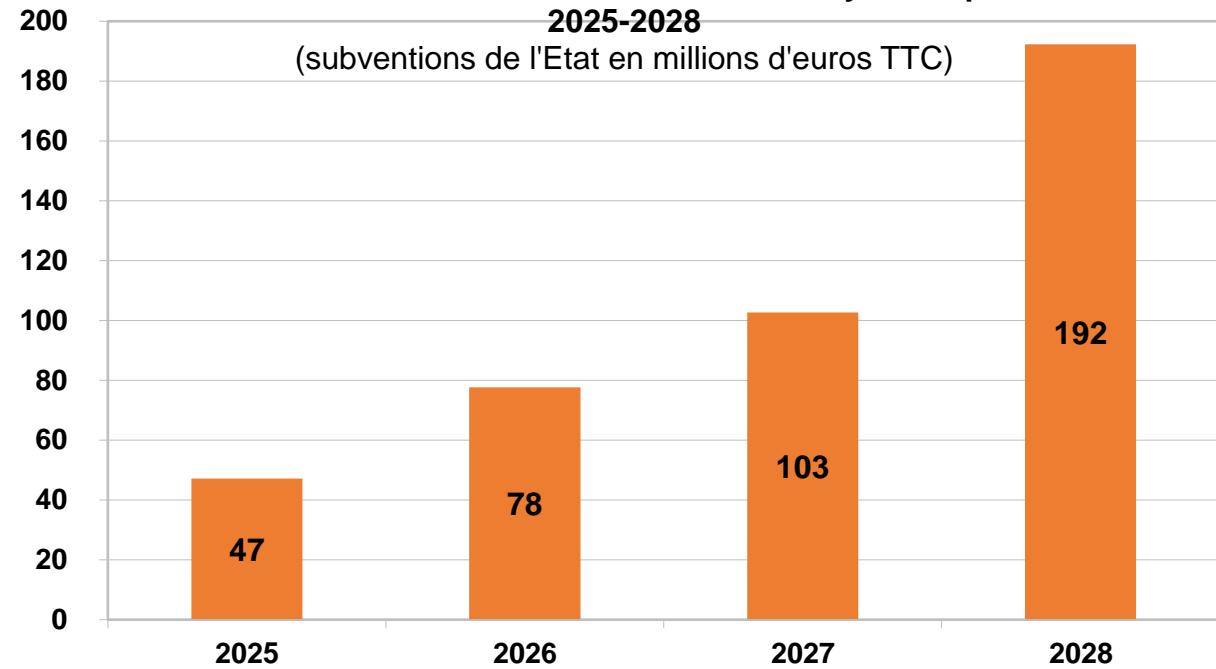
- 2025: 47,3 millions d'euros TTC (dotation partie Etat)
- 2025-2028: 419,8 millions d'euros TTC (dotation partie Etat)
- Dotation à Luxtram pour l'extension du tramway passe de 47 millions d'euros en 2025 à 192 millions d'euros en 2028



Investissements dans l'extension du tramway sur la période

2025-2028

(subventions de l'Etat en millions d'euros TTC)





# PRIORITÉ DU RÉSEAU DE TRAMWAY

## Priorités Réseau Tramway

### Ligne 1

Cloche d'Or -  
Aéroport/Findel

### Extensions

Kirchberg  
K2

Hollerich

Rte d'Esch

Rte d'Arlon

Tram rapide

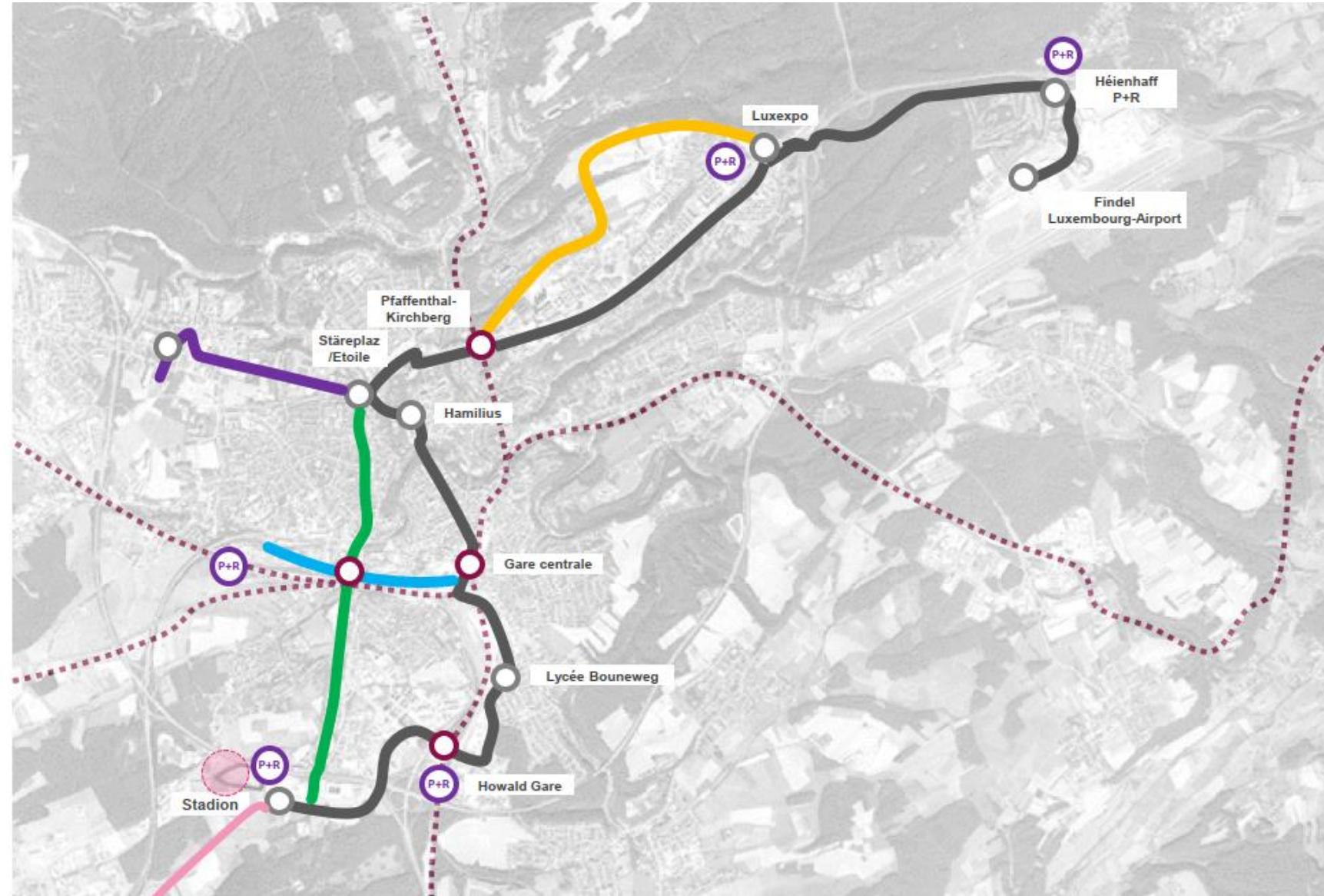
Tramsschapp  
Cloche d'Or

Station Tram  
Pôle d'échange

P+R

Lignes CFL

Gare CFL /Luxtram



# TRAMWAY: CLOCHE D'OR



Construction du prolongement de la ligne de **tramway** à Luxembourg entre **la Gare Centrale et la station Cloche d'Or** (autorisée par la loi du 15 décembre 2017)

- Loi de financement 115 M € (budget non-indexé HT)
- Début des travaux: 2021
- Dépense budget 2025: 9 M € TTC (100 % Etat)
- Budget 2025 – 2028 : 20 M € TTC

**1<sup>e</sup> phase: Tronçon C entre Gare centrale et Lycée technique de Bonnevoie**

- En service depuis septembre 2022

**2<sup>e</sup> phase: Tronçon D entre Lycée technique de Bonnevoie et Cloche d'Or**

- 3,8 km
- 5 nouvelles stations dont 2 pôles d'échange
- En service depuis juillet 2024
- En cours: mise à double voie à Howald





# TRAMWAY: AÉROPORT

Construction du prolongement de la ligne de tramway à Luxembourg entre **le Circuit de la Foire internationale et l'aéroport du Findel** (autorisée par la loi du 15 décembre 2017)

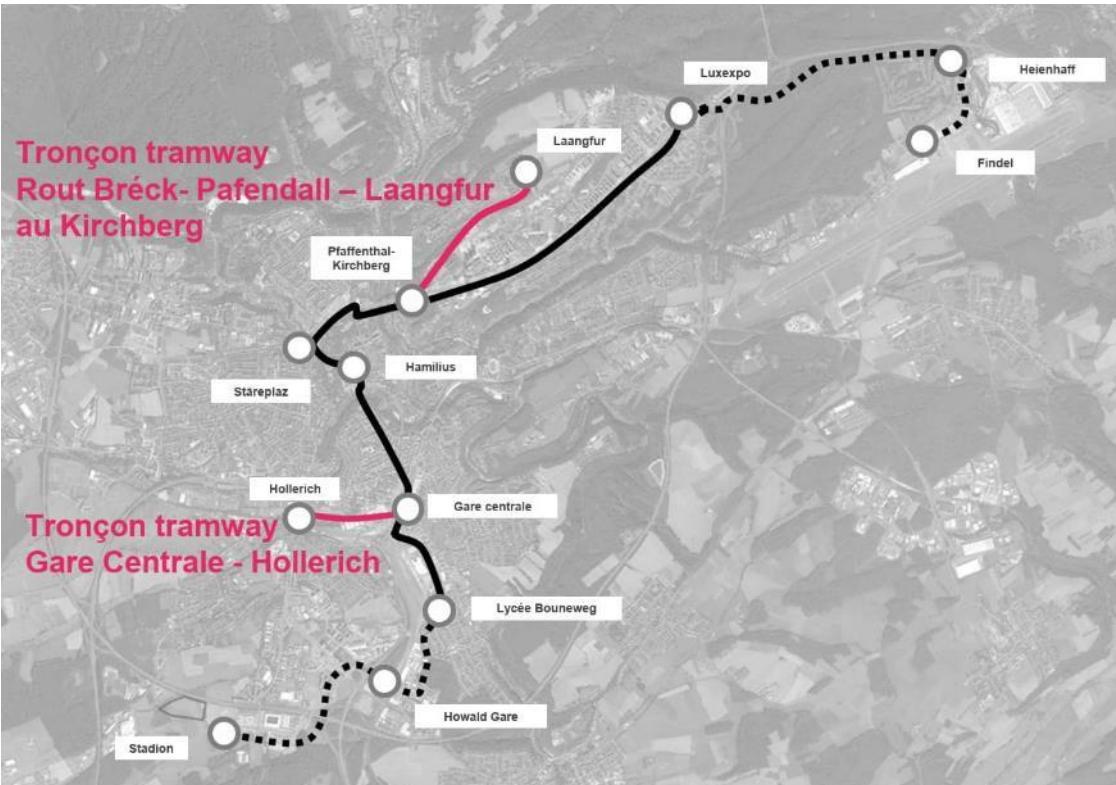
- Loi de financement 99 M € (budget non-indexé HT)
- Début des travaux: 2023
- Dépense budget 2025: 20 M € TTC (100 % Etat)
- Budget 2025 – 2028 : 48,5 M € TTC
- Chiffres-clés:
  - 3,9 km
  - 2 nouvelles stations/ pôles d'échange
  - Mise en service en mars 2025



# TRAMWAY: EXTENSIONS ENTRE ROUT BRÉCK-PAFENDALL ET LAANGFUUR (K2A) ET GARE CENTRALE ET HOLLERICH (HOA)



Construction des extensions de la ligne de tramway à Luxembourg entre les stations **Rout Bréck-Pafendall** et **Laangfur** au Kirchberg et entre les stations **Gare Centrale** et **Hollerich** (autorisé par la loi du 24 avril 2024)



- Loi de financement 90 M € (budget non-indexé HT)
- Extension vers Laangfur
  - Début des travaux: 1 semestre 2025
  - Dépense budget 2025: 15,3 M € TTC (2/3 Etat et 1/3 VdL)
  - Chiffres-clés:
    - 2,3 km
    - 3 nouvelles stations
    - Mise en service rentrée 2027
- Extension vers Hollerich
  - Début des travaux: 2027
  - Pas encore de dépense en 2025 (2/3 Etat et 1/3 VdL)
  - Chiffres-clés:
    - 1,1 km
    - 2 nouvelles stations
    - Mise en service 2029
- Budget K2A et HOA pour 2025 – 2028 : 84 M € TTC

# TRAMWAY: TRAMSSCHAPP CLOCHE D'OR



Construction d'un nouveau **centre de remisage à la Cloche d'or** pour le Tram urbain et le Tram rapide (dépôt du projet de loi le 16 octobre 2024)

- **Loi de financement 125 M € (budget non-indexé HT)**
  - Début des travaux: 2025 / 2026
  - Dépense budget 2025: 1 M € TTC (86,18 % Etat – trams rapides 100% Etat, trams urbains 2/3 Etat)
  - Budget 2025 – 2028 : 21,9 M € TTC
- **Chiffres-clés:**
  - Envergure travaux
    - Bâtiment administratif : 3 000 m<sup>2</sup>
    - Remisage: 12 000 m<sup>2</sup>
    - Atelier: 10 000 m<sup>2</sup>
  - Capacité
    - 24 rames tram rapide
    - 16 rames urbaines
  - Mise en service 2029 / 2030

# EXTENSION SUR LA ROUTE D'ESCH



## Extensions Tramway

### Ligne 1

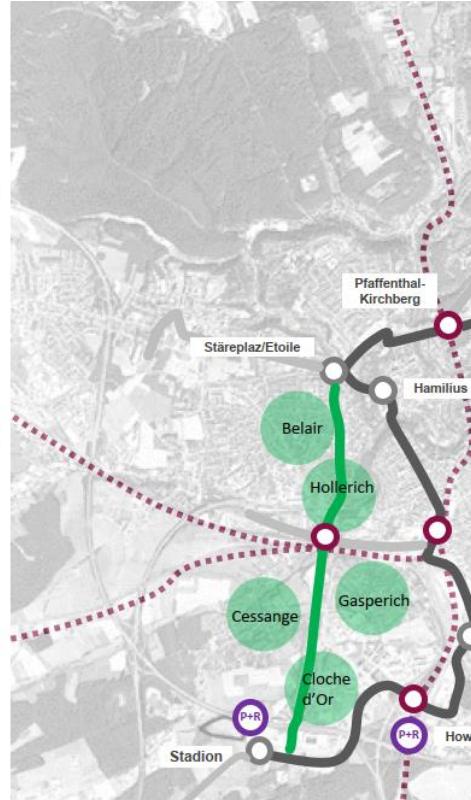
Cloche d'Or -  
Aéroport/Findel

### Extension

Rte d'Esch

Station Tram  
Pôle d'échange

P+R



## Construction de l'extension sur la **route d'Esch**

- Etudes en cours
- Dépôt du projet de loi de financement en 2026
- Chiffres-clés:
  - 4,2 km
  - 7-8 stations
- Dépenses dans le budget de l'Etat à partir de 2026
- Budget 2025-2028: 19 M € (2/3 Etat)
- Mise en service 2030 / 2031

# EXTENSION SUR LA ROUTE D'ARLON



## Ligne 1

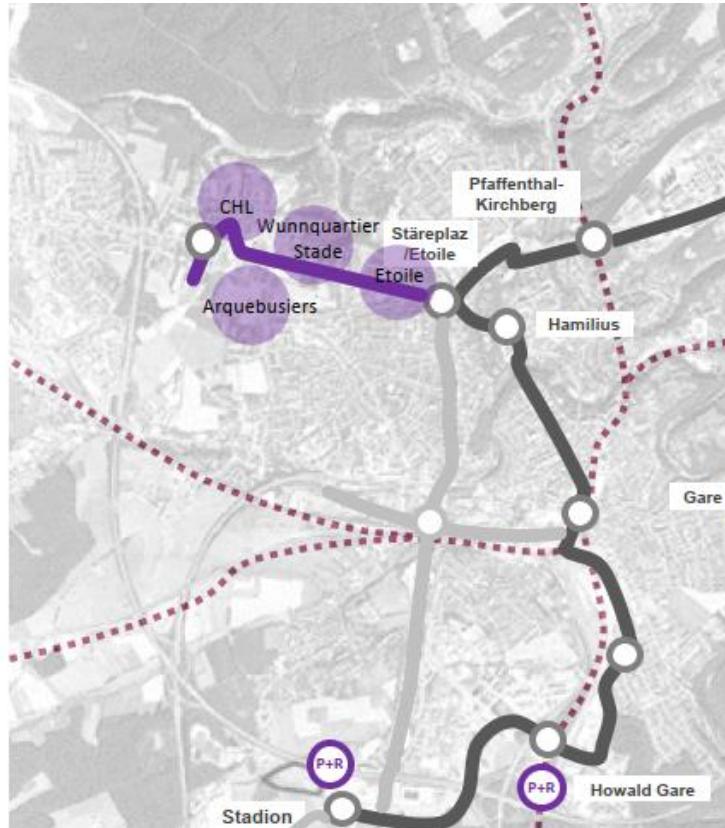
Cloche d'Or -  
Aéroport/Findel

## Extension

Rte d'Arlon

Station Tram  
Pôle d'échange

P+R



## Construction de l'extension sur la **route d'Arlon**

- Etudes en cours
- Dépôt du projet de loi de financement fin 2025
- Chiffres-clés:
  - 2,2 km
  - 4 stations à ciel ouvert
  - Tranchée couverte de 550m
- Pas encore de dépenses dans le budget de l'Etat
- Mise en service 2032

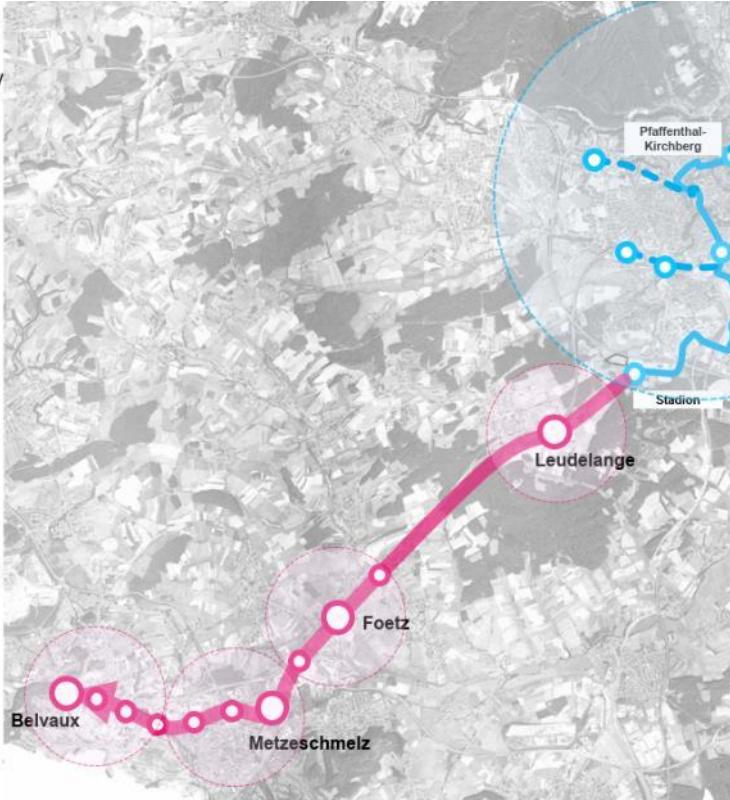
# TRAM RAPIDE



## Construction du tram rapide vers Esch / Belvaux

### Tram Rapide

Temps de parcours /  
Phasage



- Dépense budget 2025: 2 M € TTC (100% Etat)
- Budget 2025 – 2028 : 221 M € TTC
- Pour la section A (Stadion-Leudelange) de 2,8 km
  - Dépôt du projet de loi de financement fin 2025
  - Mise en service fin 2028
- Pour la section B (Leudelange - Foetz) de 7,3 km
  - Dépôt du projet de loi de financement début 2027
  - Mise en service fin 2030
- Pour la section C (Foetz - Metzeschmelz) de 2,6 km
  - Dépôt du projet de loi de financement en 2030
  - Mise en service fin 2032
- Pour la section D (Metzeschmelz - Belvaux) de 6 km
  - Dépôt du projet de loi de financement en 2030
  - Mise en service 2035



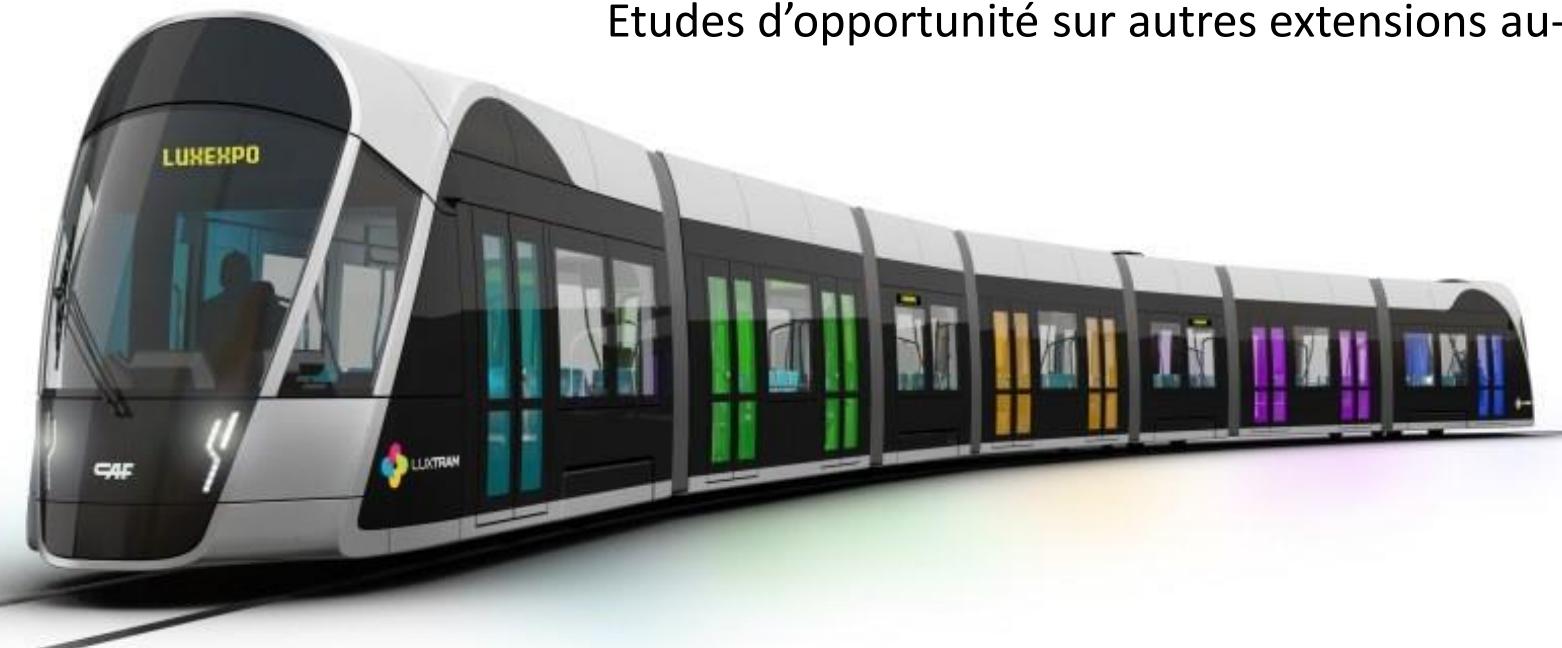
# AUTRES ÉTUDES A PRÉVOIR

Nouveaux matériel roulant :

**26 rames rapides**

**14 rames urbaines**

Etudes d'opportunité sur autres extensions au-delà des projets présentées ci-avant





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

# VOLET TRAVAUX PUBLICS



# ÉVOLUTION DES CRÉDITS DU VOLET TRAVAUX PUBLICS

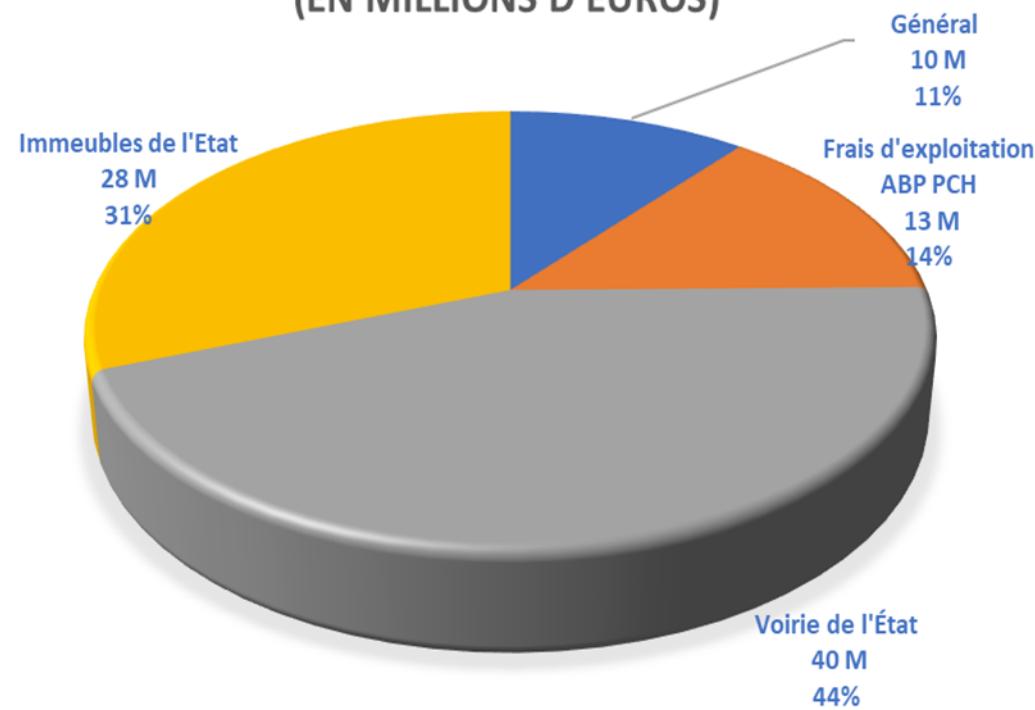
Crédits totaux du volet Travaux publics (en millions d'euros)

	Compte 2023	Budget voté 2024	Budget voté 2025	Variation 2024/2025 (en milliers €)	Variation 2024/2025 (en %)
<b>1. Dépenses courantes</b>	<b>223</b>	<b>228</b>	<b>242</b>	<b>14</b>	<b>5.94%</b>
21.0/17.0 - Dépenses générales	6	7	9	3	37.47%
21.1/17.1 - Travaux publics. - Dépenses générales	8	9	10	1	5.38%
21.2/17.2 - Ponts et Chaussées. - Dépenses générales	120	121	128	7	5.45%
21.3/17.3 - Ponts et Chaussées. - Travaux propres	36	38	40	2	6.11%
21.4/17.4 - Bâtiments publics. - Dépenses générales	24	27	27	1	1.97%
21.5/17.5 - Bâtiments publics. - Compétences propres	28	27	28	1	4.23%
<b>2. Dépenses en capital (hors dotations fonds spéciaux)</b>	<b>76</b>	<b>124</b>	<b>128</b>	<b>4</b>	<b>3.24%</b>
51.0/47.0 - Dépenses générales	0	0	0	0	0.53%
51.1/47.1 - Travaux publics. - Dépenses générales	13	14	17	2	14.58%
51.2/47.2 - Ponts et Chaussées	41	80	79	-1	-1.76%
51.4/47.4 - Bâtiments publics	12	12	15	3	23.20%
51.5/47.5 - Bâtiments publics. - Compétences communes	10	17	18	1	2.96%
<b>3. Dépenses des opérations financières (projet PPP)</b>	<b>13</b>	<b>14</b>	<b>14</b>	<b>0</b>	<b>2.14%</b>
59.0.12.250 - Location à long terme d'immeubles scolaires et administratifs pour les besoins de l'Etat: loyers et charges accessoires, expertises et études, dépenses et frais connexes, participation à des dépenses	13	14	14	0	2.14%
<b>4. Dépenses Fonds spéciaux</b>	<b>708</b>	<b>717</b>	<b>731</b>	<b>14</b>	<b>2.02%</b>
Fonds des Routes	375	360	365	5	1.30%
Fonds d'investissements publics administratifs	79	80	90	10	12.48%
Fonds d'investissements publics scolaires	65	66	80	14	20.92%
Fonds d'investissements publics sanitaires et sociaux	45	56	48	-8	-14.99%
Fonds pour la loi de garantie	60	53	50	-3	-5.69%
Fonds d'entretien et de rénovation	84	101	98	-3	-2.63%
<b>Total dépenses du volet Travaux publics</b>	<b>1 020</b>	<b>1 083</b>	<b>1 116</b>	<b>32</b>	<b>2.99%</b>

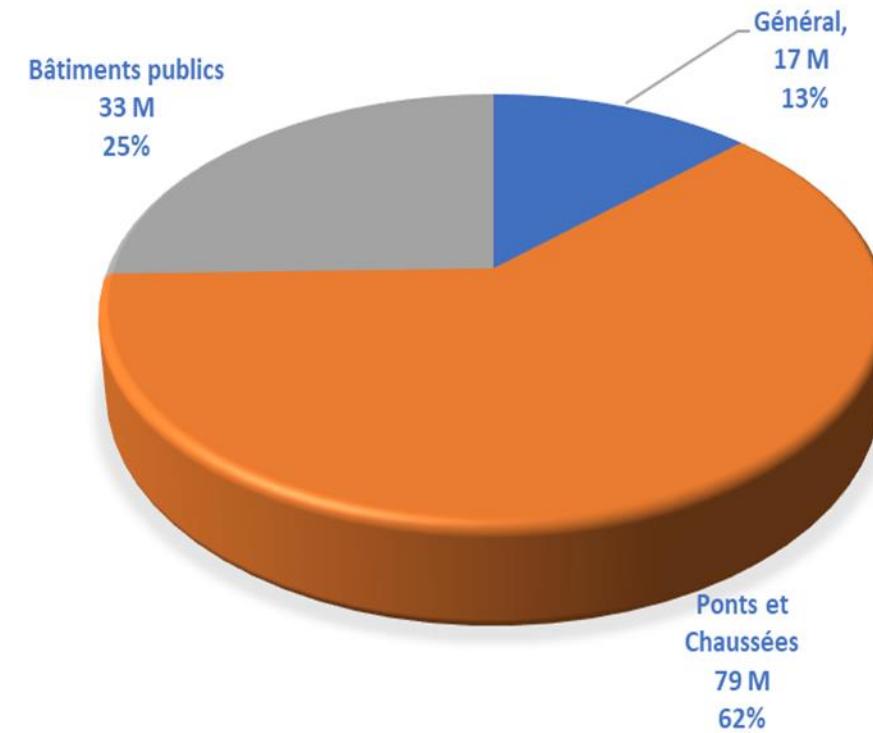


# APERÇU DES CRÉDITS DU VOLET TRAVAUX PUBLICS

DÉPENSES COURANTES EN 2025  
(EN MILLIONS D'EUROS)

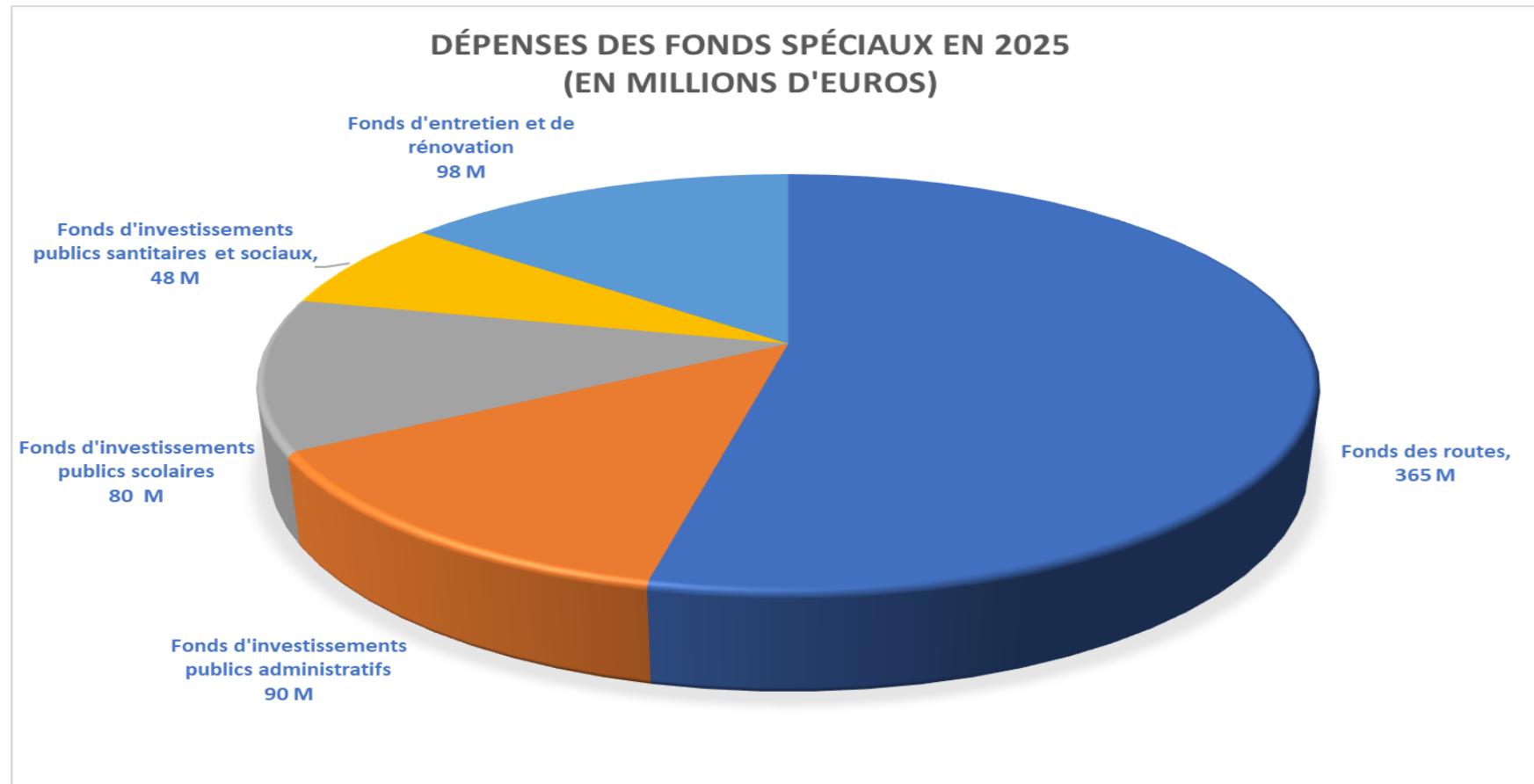


DÉPENSES EN CAPITAL EN 2025  
(EN MILLIONS D'EUROS)





# INVESTISSEMENTS PAR LE BIAIS DES FONDS SPÉCIAUX



# FRAIS D'ENTRETIEN LOURD DE LA VOIRIE EN 2025



## Entretien lourd et projets de la Voirie normale:

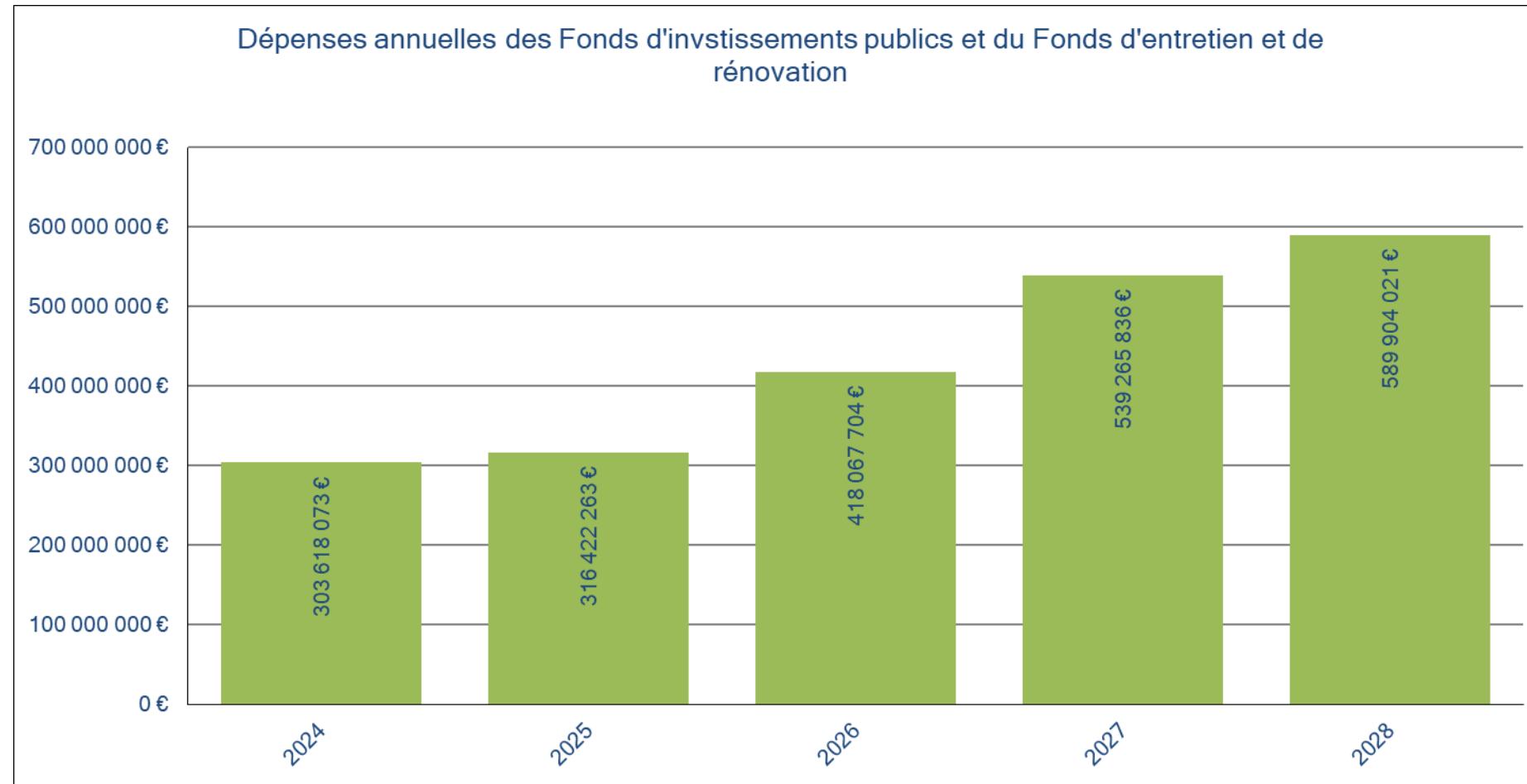
- Grande voirie: 15,8 M€
- Routes nationales RN: 18,9 M€
- Chemins repris CR: 25,3 M€
- Pistes cyclables PC: 7,4 M€
- Voies bus VB: 4,2 M€

## Entretien Ouvrages d'art et projet de réhabilitation:

- Grande Voirie: 2,1 M€
- Voirie normale OA: 7,4 M€

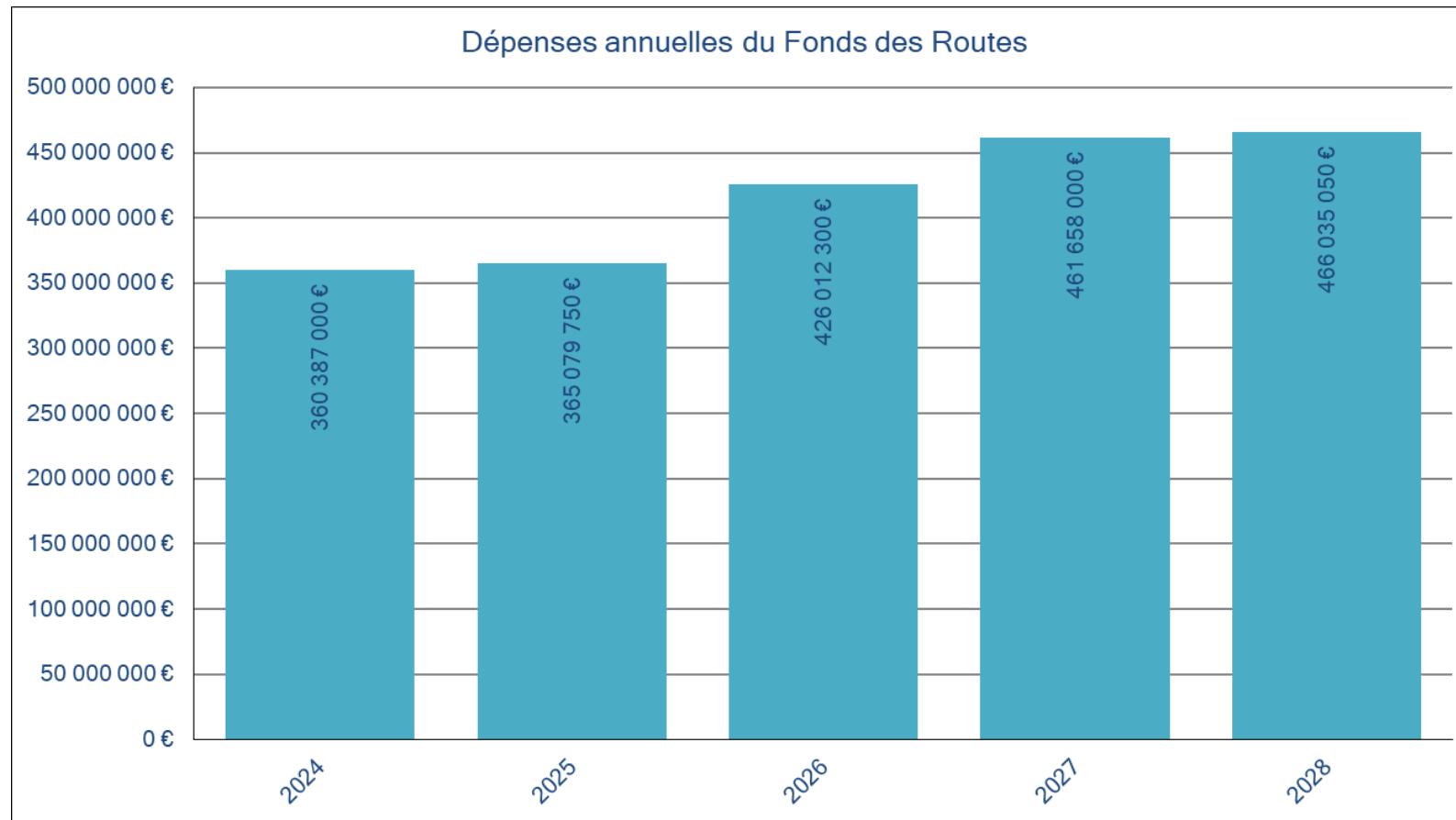


# ÉVOLUTION DES DÉPENSES D'INVESTISSEMENT & D'ENTRETIEN ET DE RÉNOVATION DES IMMEUBLES DE L'ÉTAT





# ÉVOLUTION DES DÉPENSES D'INVESTISSEMENT DU FONDS DES ROUTES



# GRANDS PROJETS DE VOIRIE (FONDS DES ROUTES)



- Pont Buchler
- PE Bonnevoie
- Nouvelle N3 – Rangwee  
(module nord)
- Passage inférieur carrefour Gluck



Loi du 24 août 2016 relative à la réalisation de la phase 1 de la route **Nouvelle N3** entre la Gare centrale et le Pôle d'échange Bonnevoie

- Loi de financement: 106,021 M€ (crédits votés)
- Début des travaux: 2019
- Dépense prévisible 2025: 12,6 M€
- Fin prévue des travaux: 2030

# GRANDS PROJETS DE VOIRIE (FONDS DES ROUTES)



- **Tunnel Rangwee**
- **Réaménagement rue des Scillas (modul central)**
- **PE Howald**
- **Pont Y enjambant A4/B4**

## Loi du 21 août 2018 relative à la réalisation du Pôle d'échange Howald et du Réaménagement de la rue des Scillas

- Loi de financement: 130 M€ (Crédits votés)
- Début des travaux: 2020 (Tunnel Rangwee)
- Dépense prévisible 2025: 19 M€
- Fin prévue des travaux: 2025

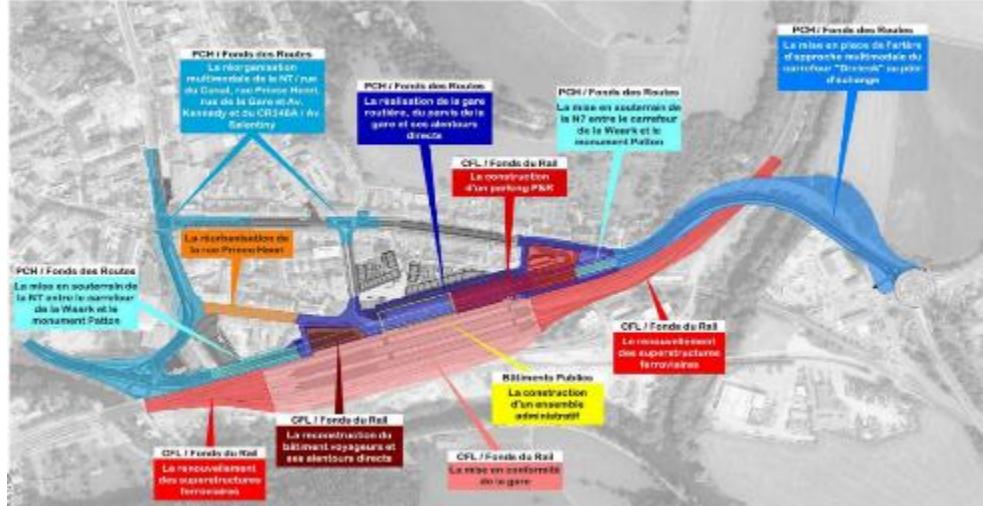
# GRANDS PROJETS DE VOIRIE (FONDS DES ROUTES)



## Loi du 15 décembre 2017 relative à la Mise à 2x3 voies de l'autoroute A3

- Loi de financement:  
356 M€ (Crédits votés)
- 5 lots des tronçons A - E
- Début des travaux: 2022 pour tronçon A « Gasperich – Livange » et tronçon E « Bettembourg – frontière » avec passage faune
- Dépense prévisible 2025: 42,1 M€
- Fin prévue des travaux: 2030

# GRANDS PROJETS DE VOIRIE (FONDS DES ROUTES)



# Loi du 15 juillet 2022 relative à la réalisation du **Pôle d'échange multimodal de la Gare d'Ettelbruck**

- Loi de financement modifiée: 83,9 M€ (Crédits votés)
  - Début des travaux: 2017
  - Dépense prévisible 2025: 12,6 M€
  - Fin prévue des travaux: 2029

# GRANDS PROJETS DE VOIRIE (FONDS DES ROUTES)



## Loi du 6 août 2021 relative à la mise à 2x2 voies de la B7 entre les échangeurs de Schieren et Ettelbruck

- Loi de financement: 57,5 M€ (Crédits votés)
- Début des travaux: 2025
- Dépense prévisible 2025: 10,3 M€
  
- Fin prévue des travaux: 2029

# GRANDS PROJETS DE VOIRIE (FONDS DES ROUTES)



## Loi du 7 juin 2024 relative aux mesures de confortement du barrage du lac de la Haute-Sûre

- Loi de financement: 98 M€ (Crédits votés)
- Début des travaux: 2025
- Dépense prévisible 2025: 2,2 M€
- Fin prévue des travaux: 2032

# GRANDS PROJETS DE VOIRIE (FONDS DES ROUTES)



Projet relatif à la réalisation du  
**contournement de Dippach-Gare dans le**  
**contexte de la suppression du passage à**  
**niveau PN5 sur la N13**



- Projet sans loi de financement
- Coût prévisionnel: 24,7 M€
- Début des travaux: 2022
- Dépense prévisible 2025: 5,3 M€
- Estimation fin des travaux: 2026

# GRANDS PROJETS DE VOIRIE (FONDS DES ROUTES)



Projet relatif au réaménagement de  
**l'échangeur Senningerberg et mise en**  
**place des infrastructures multimodales** en  
vue de l'arrivée du tram à l'aéroport

- Projet sans loi de financement
- Coût prévisionnel: 36,8 M€
- Début des travaux: 2022
- Dépense prévisible 2025: 8,4 M€
- Estimation fin des travaux: 2026

# GRANDS PROJETS DE VOIRIE (FONDS DES ROUTES)



## **Projet relatif à la reconstruction de l'ouvrage 265 sur les voies CFL à Bettembourg (N13)**

- Projet sans loi de financement
- Coût prévisionnel: 34 M€
- Début des travaux: 2023
- Dépense prévisible 2025: 6,3 M€
- Estimation fin des travaux: 2026

# GRANDS PROJETS DE VOIRIE (FONDS DES ROUTES)



## Projet relatif à la construction de la piste cyclable PC21 Clervaux- Cinqfontaines - Troisvierges

- Projet sans loi de financement
- Coût prévisionnel: 19,9 M€
- Début des travaux: 2022
- Dépense prévisible 2025: 1,1 M€
- Estimation fin des travaux: 2026

# GRANDS PROJETS DE VOIRIE (FONDS DES ROUTES)



## Projet relatif à la voie de délestage à Echternach (N10/E29/N11)

- Projet sans loi de financement
- Coût prévisionnel: 45,2 M€
- Début des travaux: 2022
- Dépense prévisible 2025: 3,2 M€
- Estimation fin des travaux: 2028

# BÂTIMENTS PUBLICS – PROJETS PRINCIPAUX

Lycée à Clervaux - extension

Phase études\* – 108 mio.€

Lycée Michel Lucius au Kirchberg

Phase études\* – 213 mio.€

Auberge de jeunesse et structure administrative multifonctionnelle au pôle d'échange multimodal à Ettelbruck

Projet définitif – 67 mio.€

Neie Bouneweger Lycée Luxembourg

Projet définitif – 308 mio.€

Maison de soins à Bascharage

Début travaux 2019 – 74 mio.€

Sportlycée

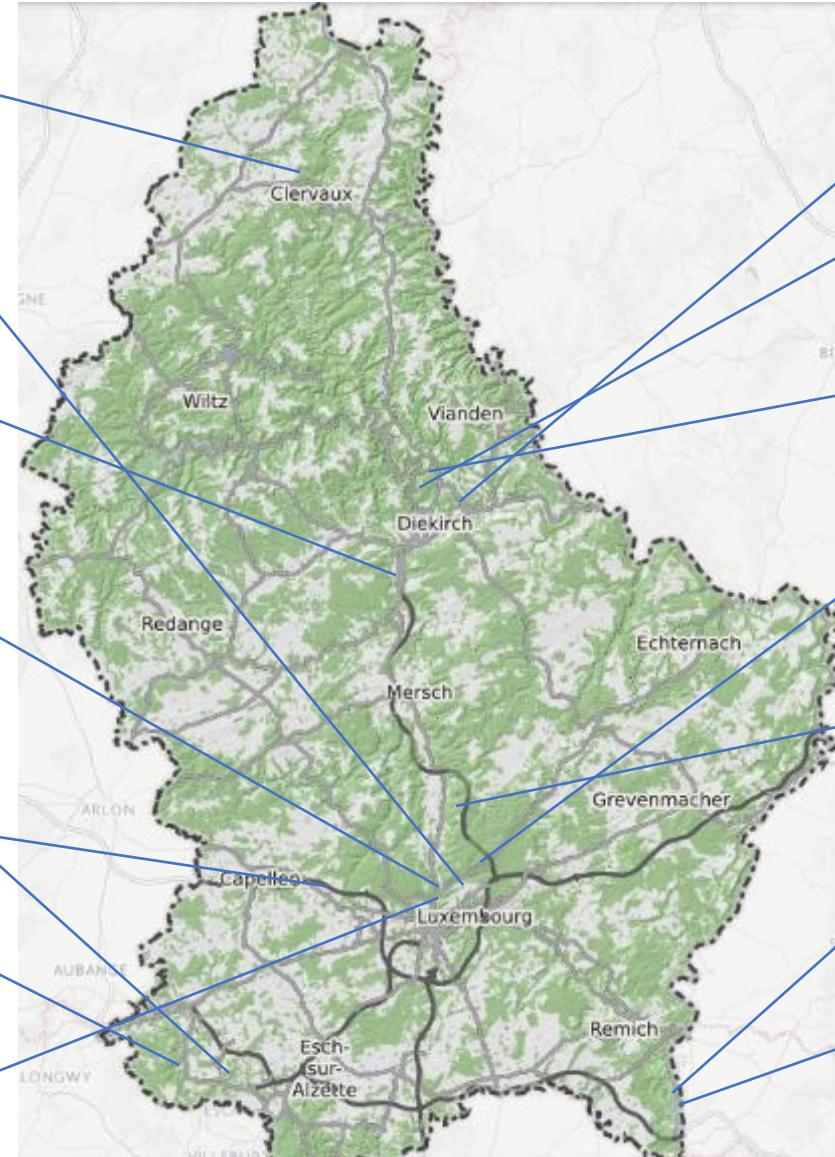
Phase études\* – 294 mio.€

Infrastructures pour enfants et jeunes à Pétange

Début travaux 2022 – 127 mio.€

Ancienne bibliothèque nationale rénovation et transformation

Phase études\* – 55 mio.€



Centre militaire Herrenbierg – réaménagement et extension

Début travaux 2020 – 190 mio.€

Nordstad-Lycée

Phase études – 216 mio.€

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

Projet définitif – 72 mio.€

Nouveau Lycée technique du Centre

Phase études\* – 412 mio.€

Réaménagement et remplacement de l'ensemble des infrastructures du camp militaire à Waldhof

Projet définitif – 87 mio.€

École internationale à Mondorf-les-Bains

Phase études\* – 207 mio.€

Domaine thermal à Mondorf-les-Bains – rénovation et mise en conformité

Début travaux 2023 – 191 mio.€

\*Budget estimatif non encore voté



## **Auberge de jeunesse et structure administrative multifonctionnelle au pôle d'échange multimodal à Ettelbruck**

- État d'avancement:
  - Loi du 07.06.2024
  - Élaboration des dossiers de soumission en cours
- Mise en service prévisionnelle: 2029 / 2030
- Budget: EUR 67'800'000.- TTC



## Infrastructures pour enfants et jeunes à Pétange

- État d'avancement:
  - Loi du 10.03.2021
  - Pose de la première pierre le 21.11.2022
  - Travaux de clos et couvert, techniques et parachèvement en cours
- Mise en service prévisionnelle: 2026
- Budget: EUR 127'000'000.- TTC



## Centre militaire Herrenberg – réaménagement et extension

- État d'avancement:
  - Loi du 21.08.2018
  - Travaux de clos et couvert et technique pour l'extension de la caserne en cours
  - Réalisation des travaux en 3 phases de 2021 à 2029
- Mise en service: 2029
- Budget: EUR 190'700'000.- TTC



## Nordstad-Lycée

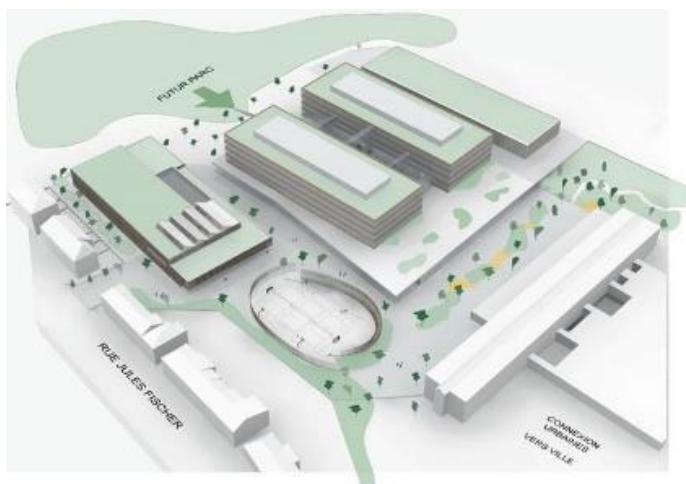
- État d'avancement:
  - Loi du 10.02.2021
  - POS en vigueur depuis novembre 2023
  - L'État est désormais propriétaire des terrains
  - Projet d'exécution en cours
- Mise en service prévisionnelle: 2030
- Budget: EUR 216'000'000.- TTC

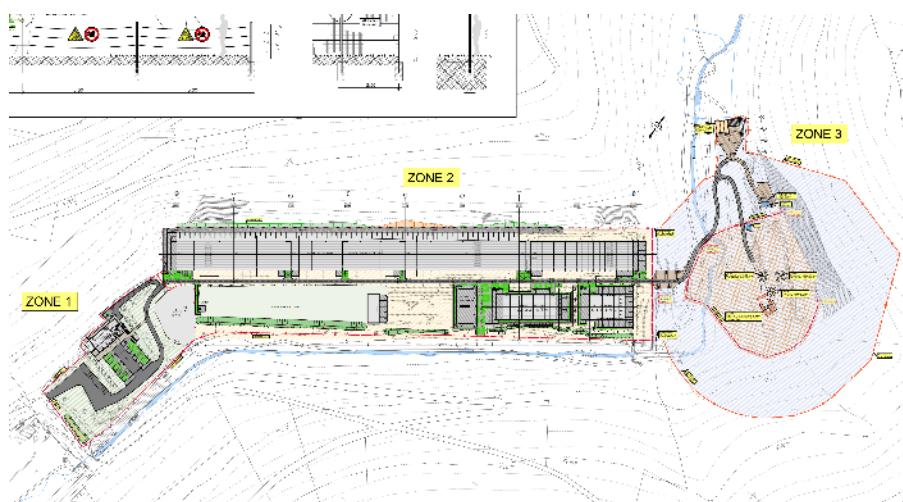




## Neie Bouneweger Lycée Luxembourg

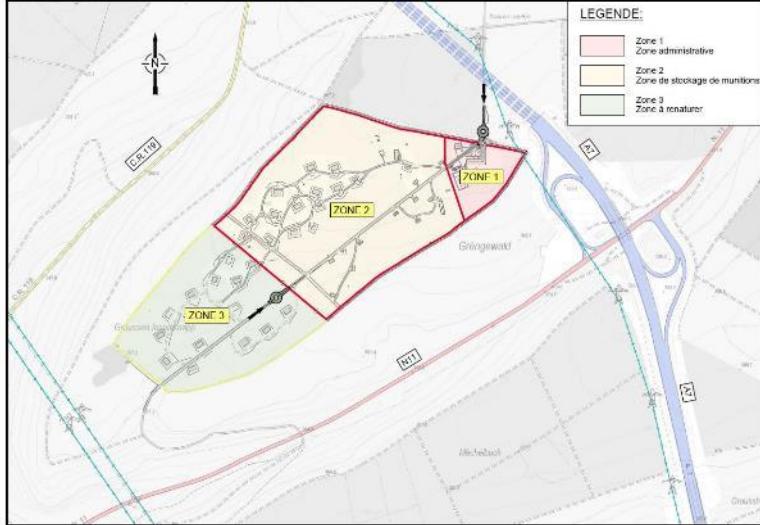
- État d'avancement:
  - Loi du 08.05.2024
  - Élaboration des dossiers de soumission en cours
- Mise en service prévisionnelle: 2030
- Budget: EUR 308'500'000.- TTC





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

- État d'avancement:
  - Loi du 07.06.2024
  - Projet définitif en cours
- Mise en service prévisionnelle: 2032
- Budget: EUR 72'800'000.- TTC



# Réaménagement et remplacement de l'ensemble des infrastructures du camp militaire à Waldhof

- État d'avancement:
    - Loi du 07.06.2024
    - Projet définitif en cours
  - Mise en service prévisionnelle: 2031
  - Budget: EUR 87'200'000.- TTC



# **FIN DE LA PRÉSENTATION**

**Merci de votre attention.**

**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<sup>e</sup> Bâtiment administratif / mixte
25. Le Space Campus 1 - Halle ESRIC
26. Le Space Campus 2
27. Le 2<sup>e</sup> 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<sup>er</sup> 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<sup>e</sup> 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 :**

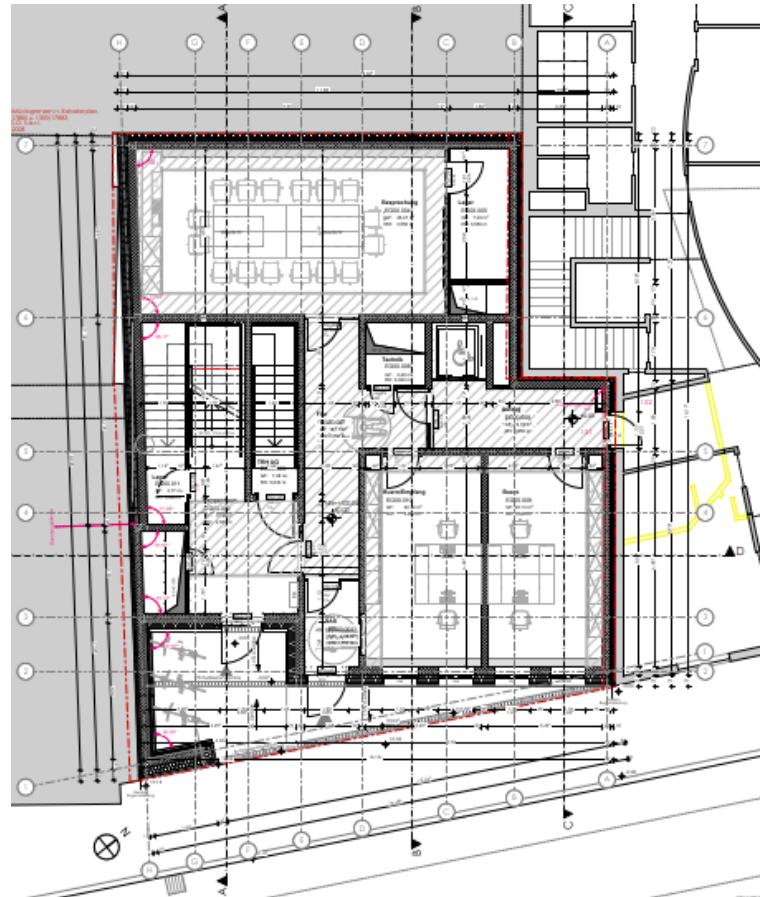
- Rez-de-chaussée: grande salle de réunion et bureaux
- Étages : bureaux et salles de réunion internes
- Sous-sols: vestiaires et locaux techniques

### **MINISTÈRE DEMANDEUR :**

Ministère des Affaires intérieures

### **VOLUME ET SURFACE :**

Surface brute : ~ 1'650 m<sup>2</sup>  
Volume brut : ~ 5'800 m<sup>3</sup>



# 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 :**

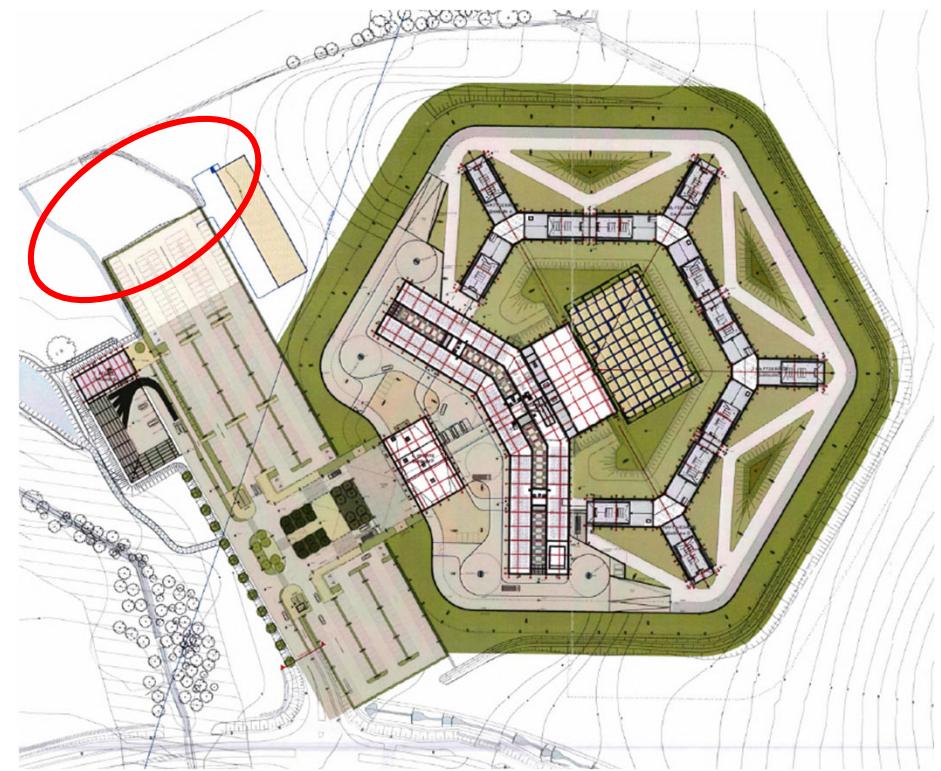
Il est prévu de planifier un centre de formation sur deux niveaux pour environ 220 agents pénitentiaires et agents de la Police Grand-Ducal reprenant les locaux suivants : salle d'arts martiaux (dojo) avec salle d'entraînement, stand de tir d'une longueur de 50 m, local pour armes et munitions, vestiaires, 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 <sup>3</sup>
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 <sup>2</sup> (PAP)
Volume brut	:	~ 5'800 m <sup>3</sup>
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 :

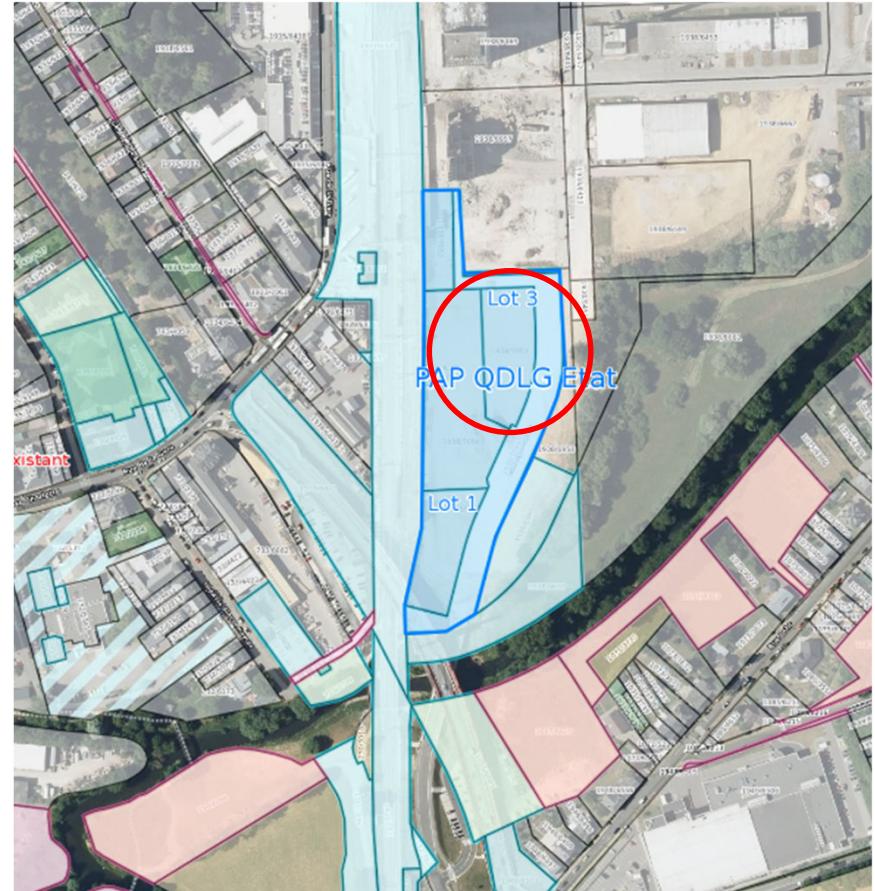
Le programme prévoit la construction d'un immeuble de bureaux avec locaux pour un effectif total d'environ 70 personnes réparties dans plusieurs services étatiques.

### MINISTÈRE DEMANDEUR :

Ministère des Finances

### VOLUME ET SURFACE :

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

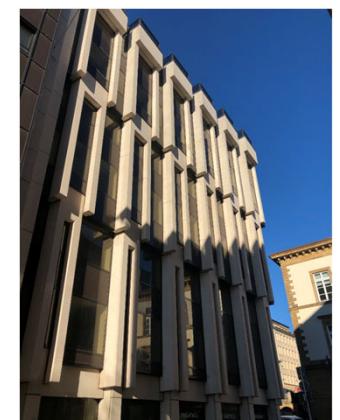
- Assainissement énergétique de l'enveloppe du bâtiment
- Remplacement de la menuiserie extérieure
- Remise en état et réorganisation des bureaux
- Modernisation et réaménagement des espaces sanitaires
- Mise en conformité
- Remplacement des installations techniques

### MINISTÈRE DEMANDEUR :

Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

### VOLUME ET SURFACE :

Surface brute : ~ 9'100 m<sup>2</sup>  
Volume brut : ~ 27'100 m<sup>3</sup>



# 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

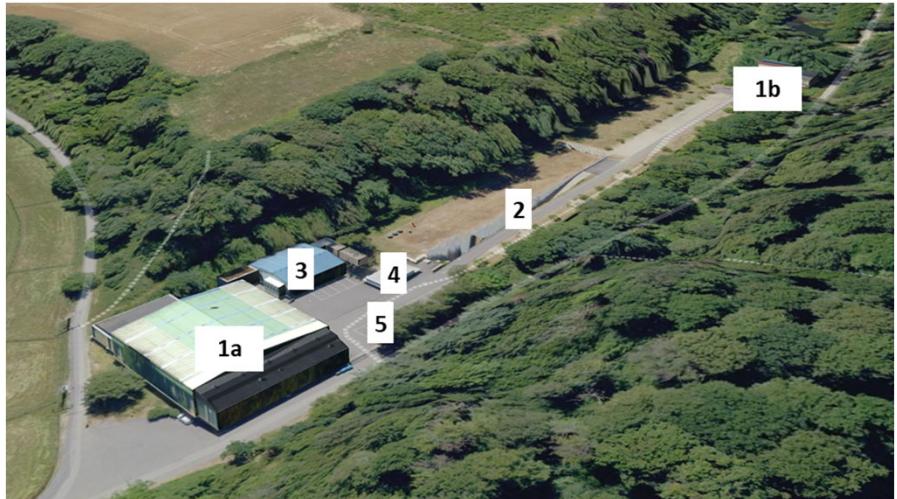
## MINISTÈRE DEMANDEUR:

Ministère des Affaires intérieures

## VOLUME ET SURFACE:

Surface brute : ~ 3'500 m<sup>2</sup>  
Volume brut : ~ 20'500 m<sup>3</sup>

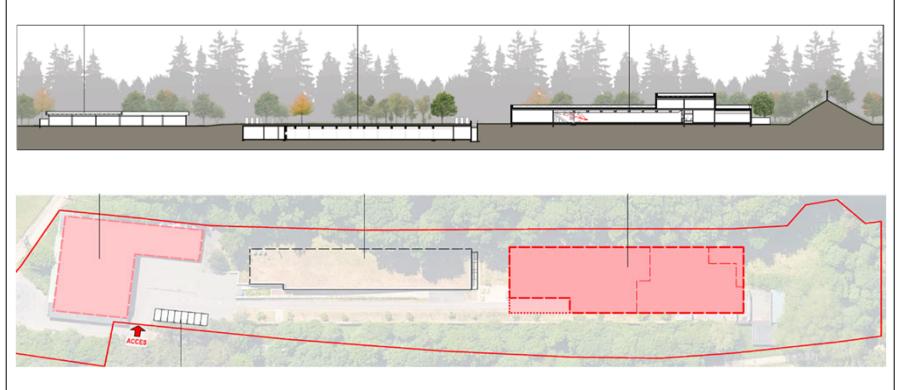
Situation actuelle



- 1a - 1<sup>er</sup> stand de tir  
2 - 2<sup>er</sup> 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 :

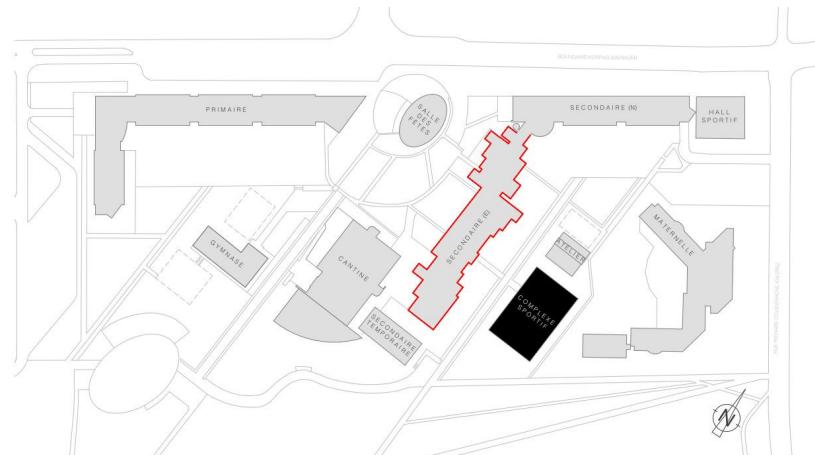
- Assainissement énergétique du bâtiment
- Renouvellement des menuiseries extérieures et des revêtements de façade
- Remise en état et réorganisation des laboratoires
- Modernisation et réaménagement des espaces sanitaires

## 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 m<sup>2</sup>  
Volume brut : ~ 8'530 m<sup>3</sup>



# 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

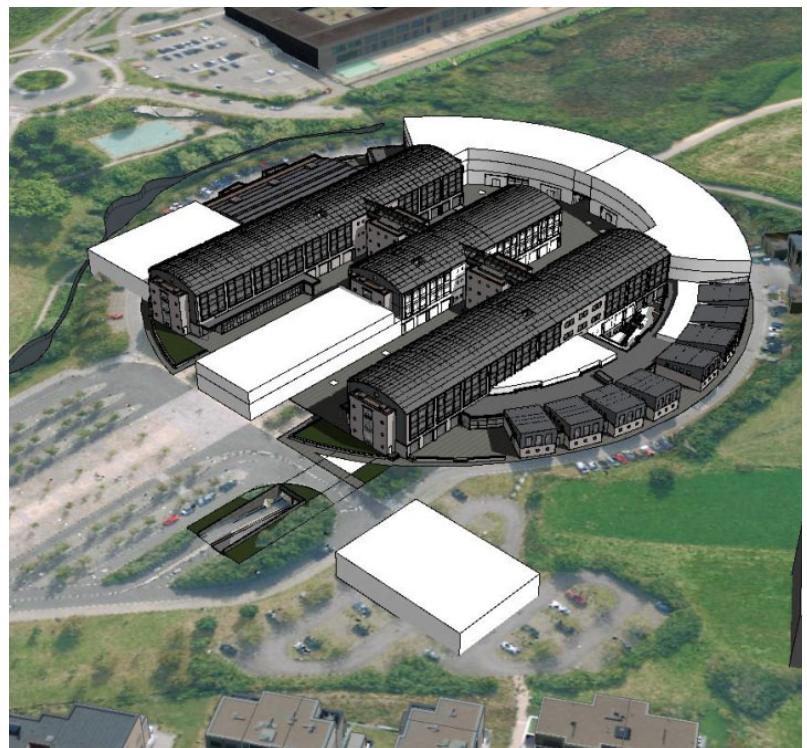
- 44 salles de classe
- 23 salles spéciales
- 4 ateliers
- Locaux pour la médecine scolaire
- Bureaux pour la direction, SePas, SE, ESEB
- Surfaces techniques
- Hall des sports
- Agrandissement des surfaces de restauration et de séjour

## **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 <sup>2</sup>	~ 15'500 m <sup>2</sup>
Volume brut	:	~ 155'000 m <sup>3</sup>	~ 70'000 m <sup>3</sup>



# 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 m<sup>2</sup>  
Volume brut : ~ 6'505 m<sup>3</sup>



# 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

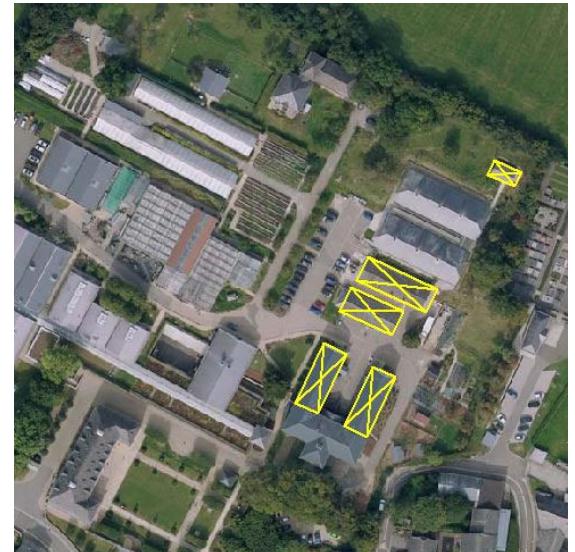
## MINISTÈRE DEMANDEUR:

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

## VOLUME ET SURFACE:

Surface brute : ~ 7'000 m<sup>2</sup>  
Volume brut : ~ 22'500 m<sup>3</sup>

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 :

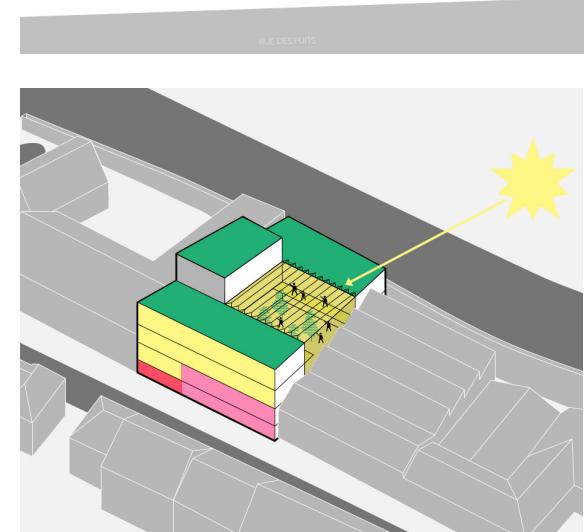
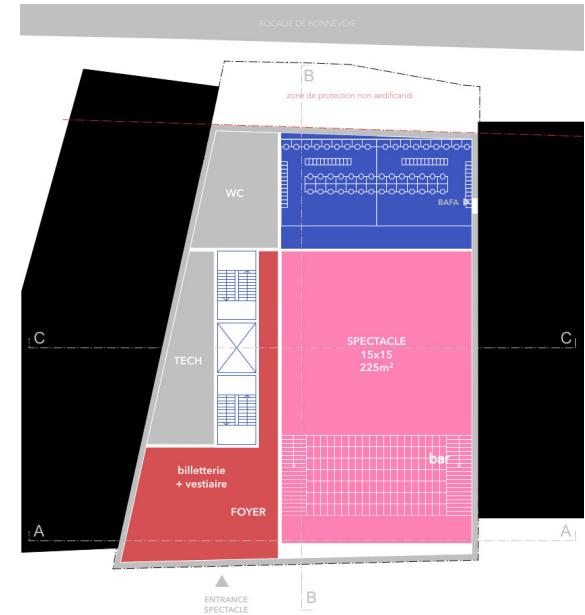
- Foyer polyvalent
- Salle de spectacle pour 120 personnes
- Vestiaires
- Stockage
- Surfaces administratives

## MINISTÈRE DEMANDEUR :

Ministère de la Culture

## VOLUME ET SURFACE :

Surface brute : ~ 4'400 m<sup>2</sup>  
Volume brut : ~ 16'700 m<sup>3</sup>



# 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 m<sup>2</sup>  
Volume brut : ~ 15'400 m<sup>3</sup>





**1<sup>ère</sup> 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	€€

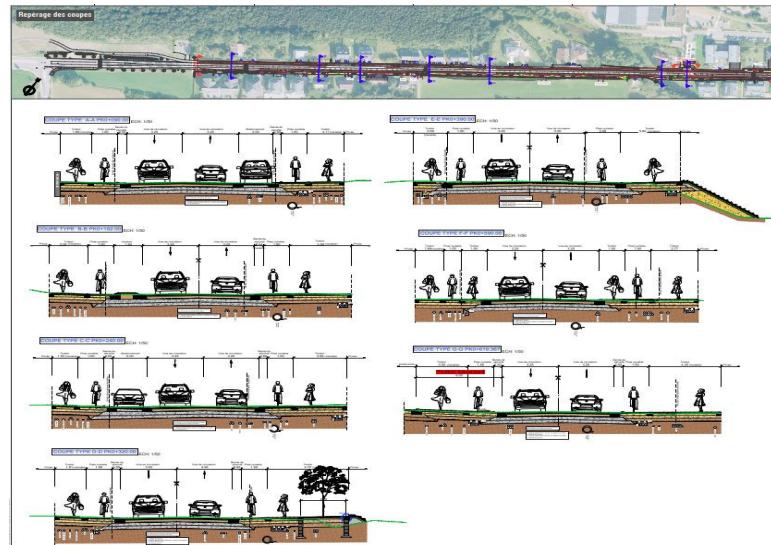
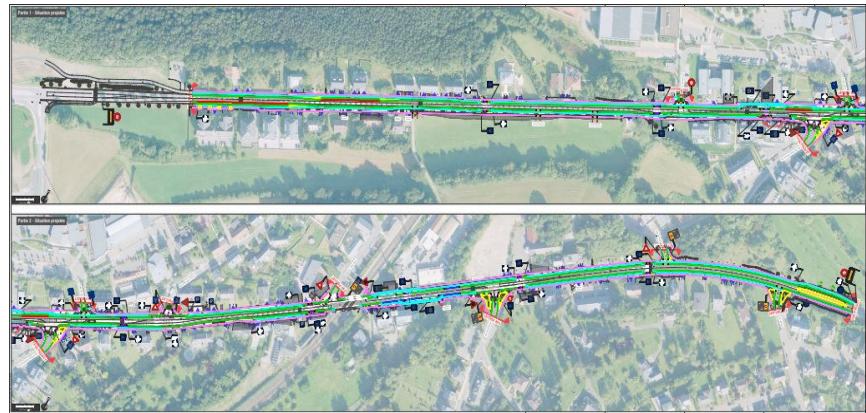
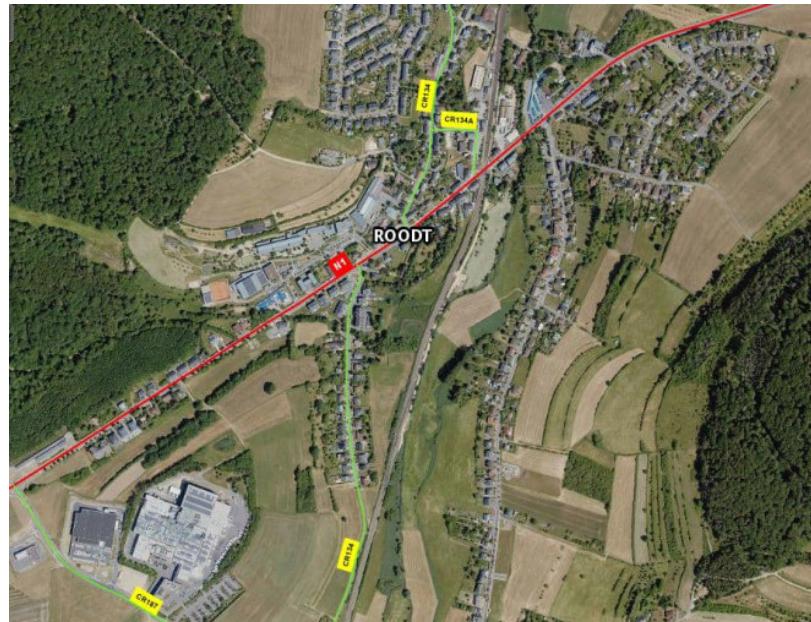


L'avant-projet détaillé du « Réaménagement de la N1 et de la mise en place d'infrastructures cyclables » est situé à Roodt-sur-Syre, dans la commune de Betzdorf. La zone de planification comprend un tronçon d'environ 1,7 km de la route nationale N1. Celui-ci commence à l'entrée pour se terminer à la 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



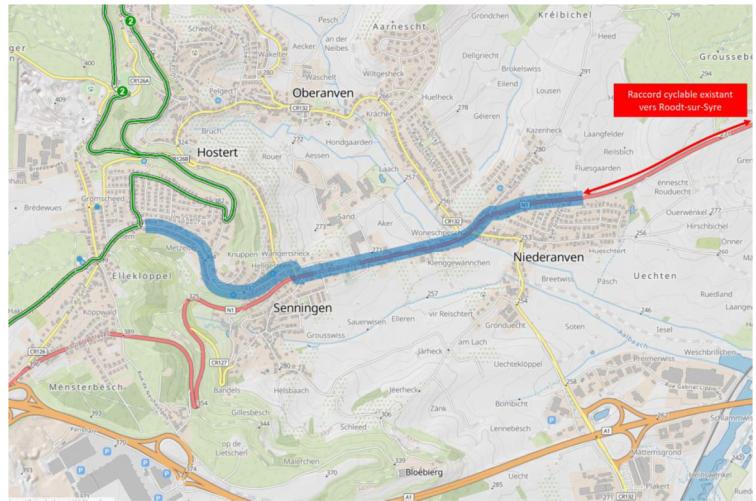
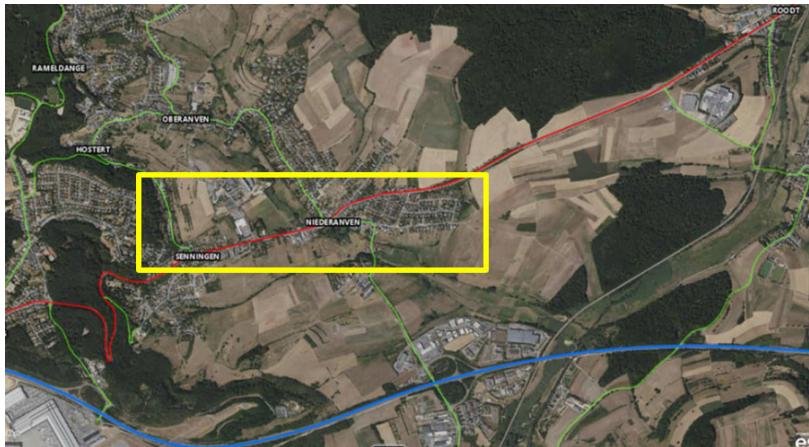
Envergure \*

PNM 608



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

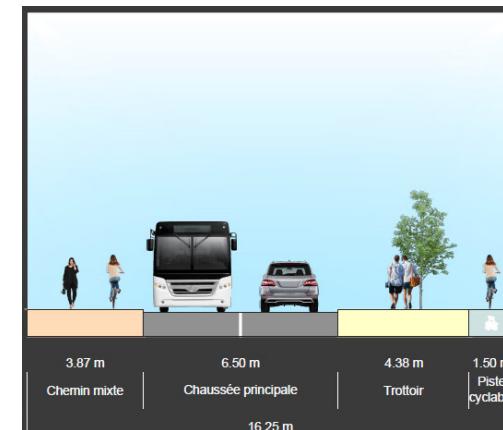
### Note de présentation succincte



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.



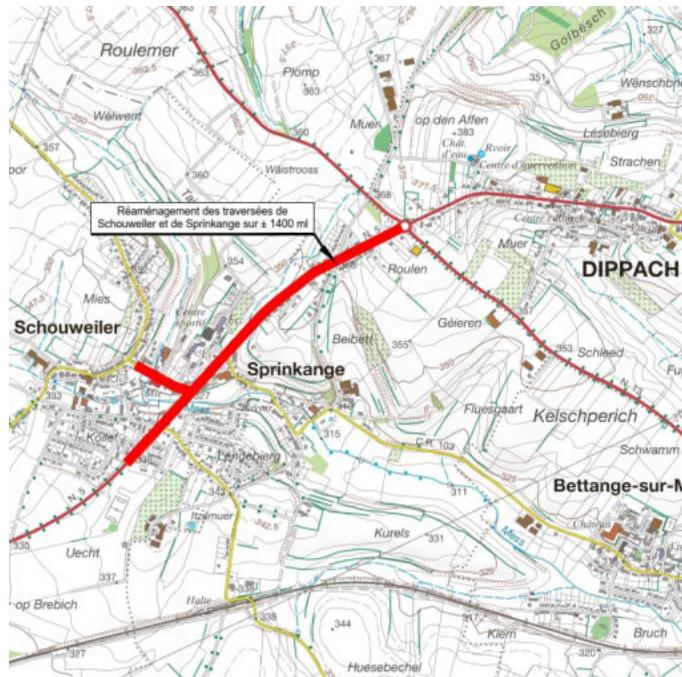
Envergure \*

PNM 609



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

### Note de présentation succincte

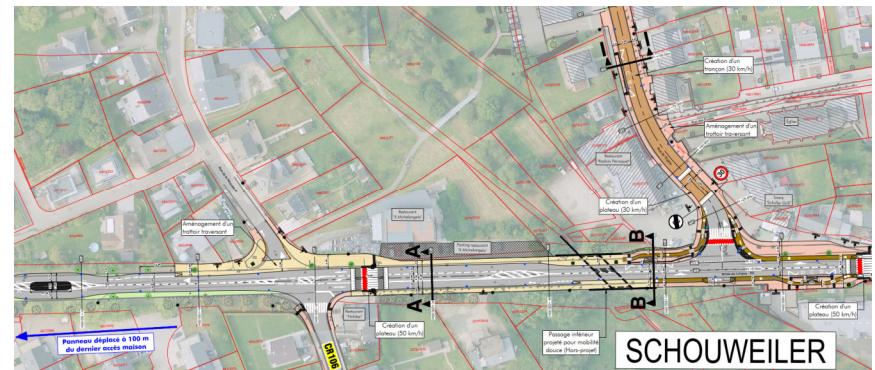
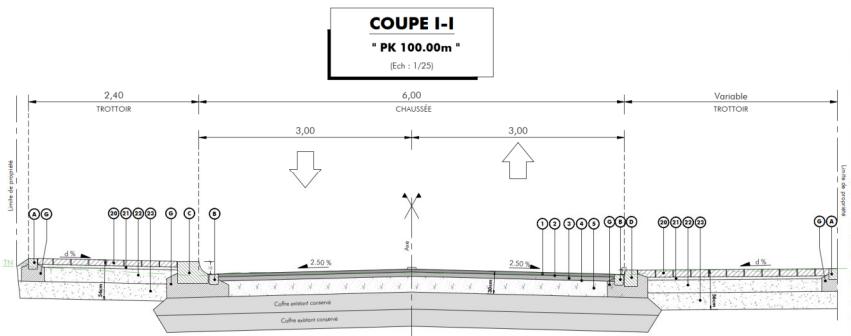


Envergure €

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.

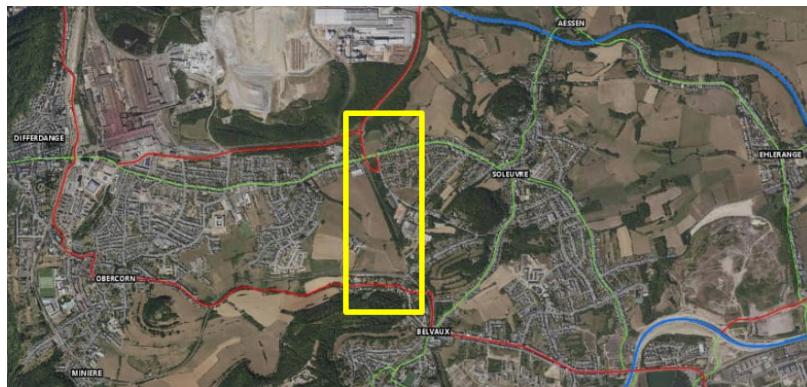
Le but principal du projet est d'aménager la mobilité douce. Afin de garantir un espace agréable pour les piétons et cyclistes ainsi que pour signaliser aux conducteurs un caractère urbain de la traversée, la largeur de la chaussée sera réduite à 3,25m par voie de circulation. Afin d'apaiser le trafic, 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

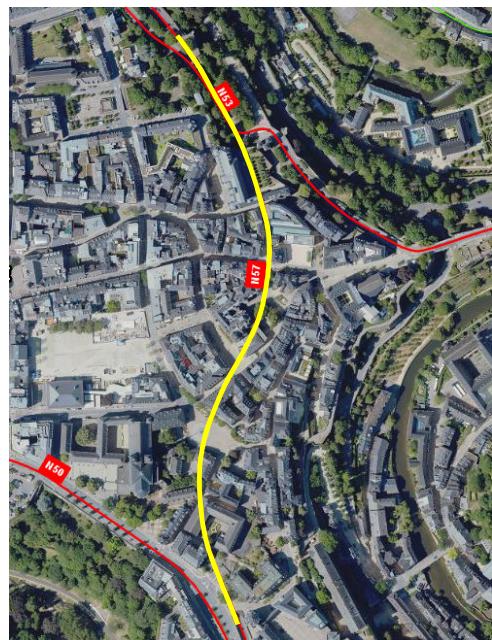


Le tunnel a été construit selon la réglementation en vigueur et a été équipé d'une panoplie d'équipements de secours tels qu'entre autres des niches de secours avec extincteurs à mains et téléphone de secours, d'un système de détection incendie et de détecteurs de CO. La conception de l'époque ne prévoyait 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.

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

### Note de présentation succincte



### 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.

### 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 €€



## 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

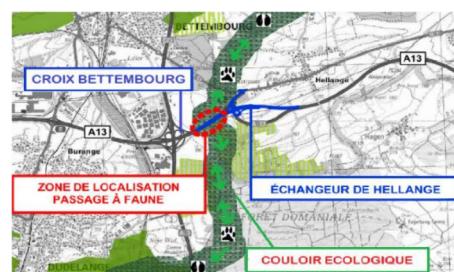


#### 1. CONTEXTE

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<sup>e</sup> 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.

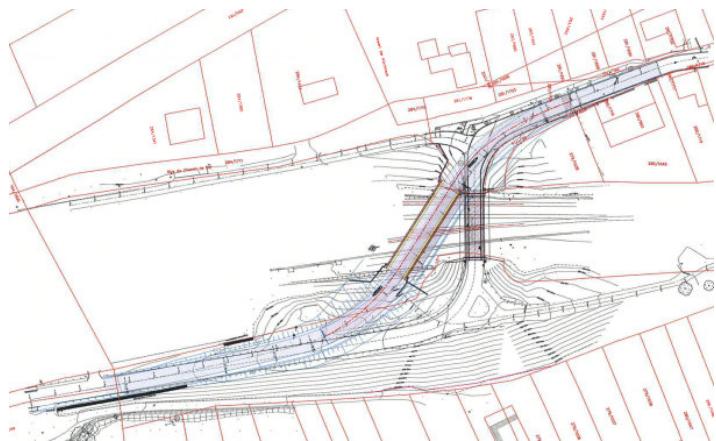
Envergure \*



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

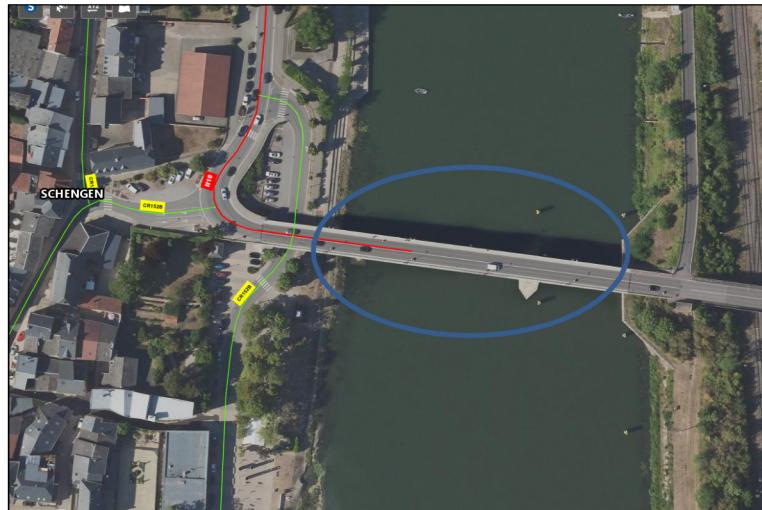
L'appel d'offres relatifs aux études de génie civil et d'architecte en vue de la réalisation du nouvel ouvrage est en cours d'élaboration. A ce stade, les différents types d'ouvrages possibles sur base des différents modes de construction envisageables ainsi que des diverses contraintes liées au site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

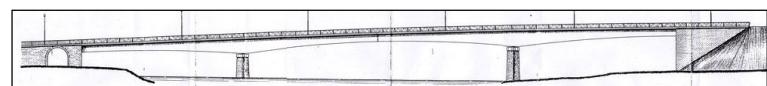


La longueur totale de l'ouvrage OA34 est de 152 mètres suivant une subdivision en 3 travées, dont leurs longueurs sont variables. La surface générale de l'ouvrage est d'environ 1.596 m2.

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.

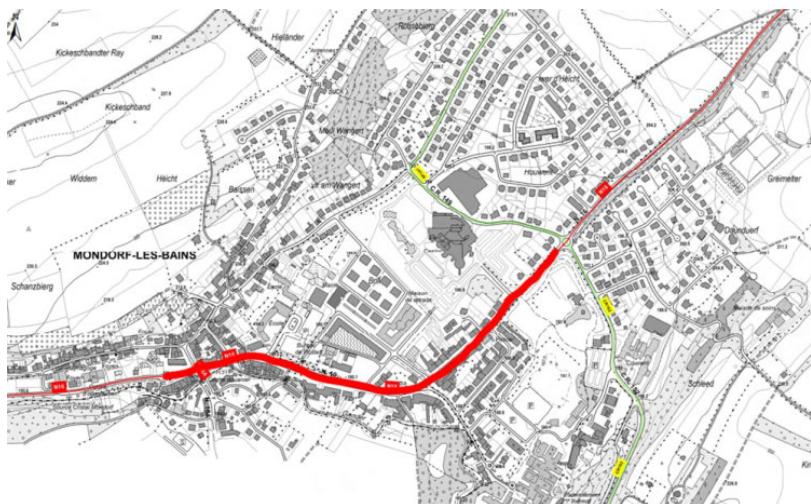
Selon les conclusions des études de trafic, le projet relatif au présent ouvrage prévoit, soit une reconstruction de l'ouvrage en fin de vie respectivement une nouvelle construction délocalisée par rapport à ce dernier. Dans l'hypothèse de la construction d'un nouveau pont routier à un autre endroit, 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.





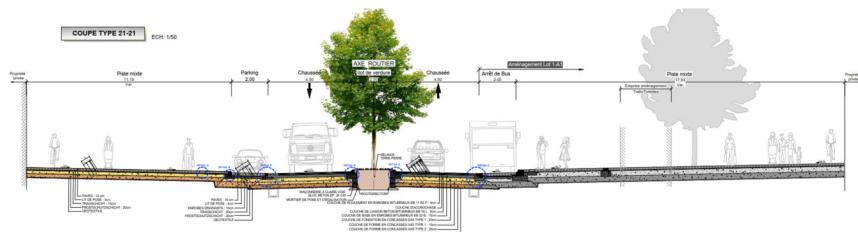
## Revalorisation de la traversée de Mondorf-les-Bains / N16 - OA31

### 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.

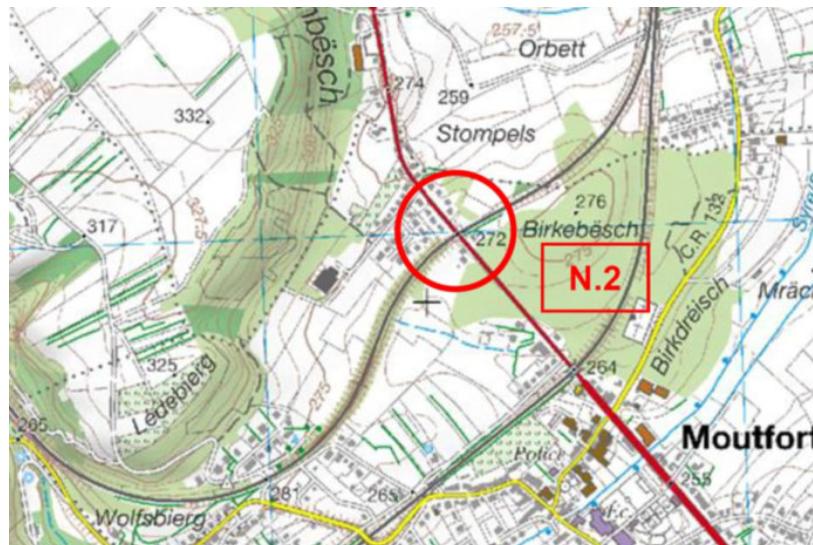


Envergure \*



## 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

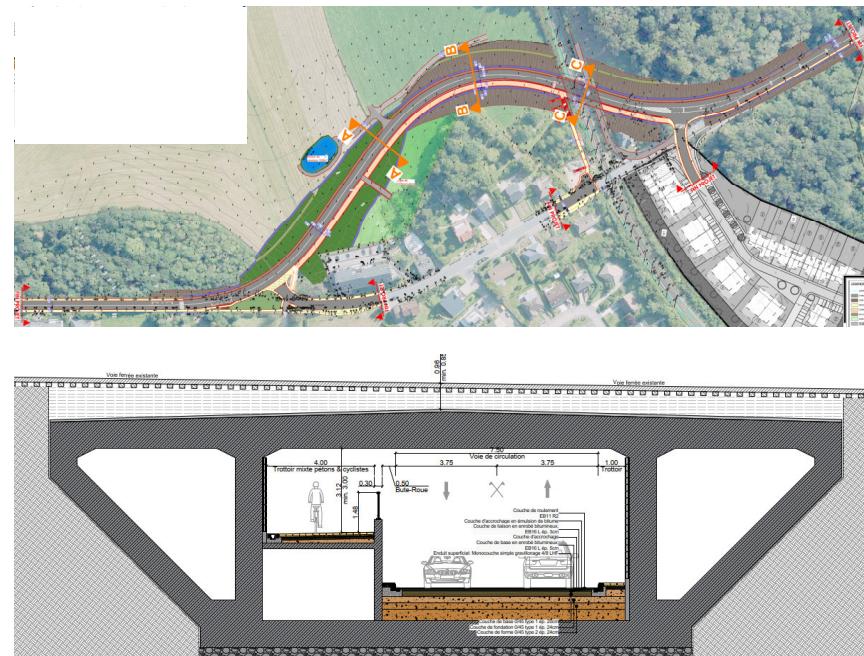
Note de présentation succincte servant comme base pour une première saisine de la Chambre des Députés dans le cadre du débat d'orientation sur le financement des grands projets d'infrastructures réalisés par l'Etat

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.

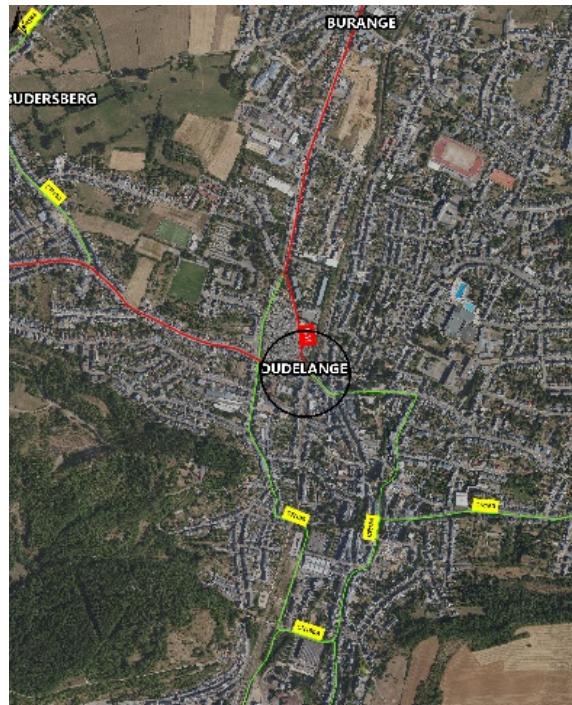
Les projets de suppression des passages à niveau sont des projets communs avec les CFL à parts égales, dont les CFL ont le pilotage de ce projet. Les extraits de plans ci-joints représentent la variante avec le passage inférieur.





## 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

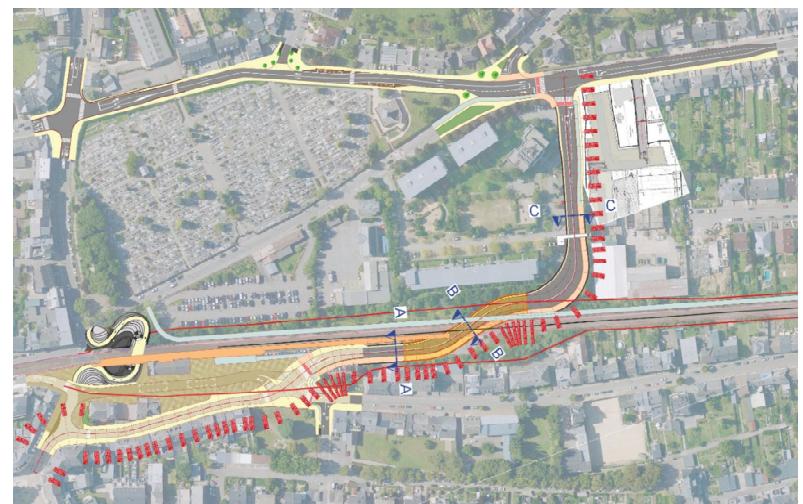
Suppression du passage à niveau 103a à Dudelange/CR184

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.

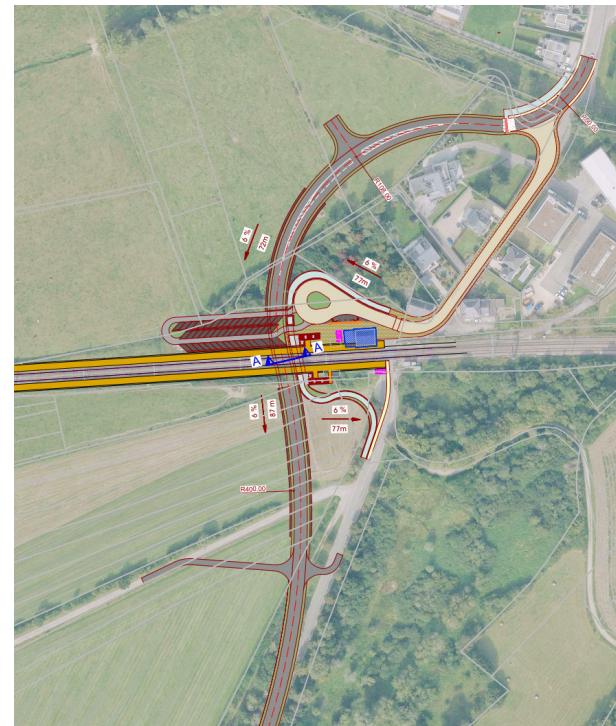
Du point de vue sécurité, le PN81b s'intègre malheureusement parmi ceux qui sont très dangereux. De nombreux bus se sont déjà trouvés bloqués sur les rails, créant une situation inadmissible.

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 \*



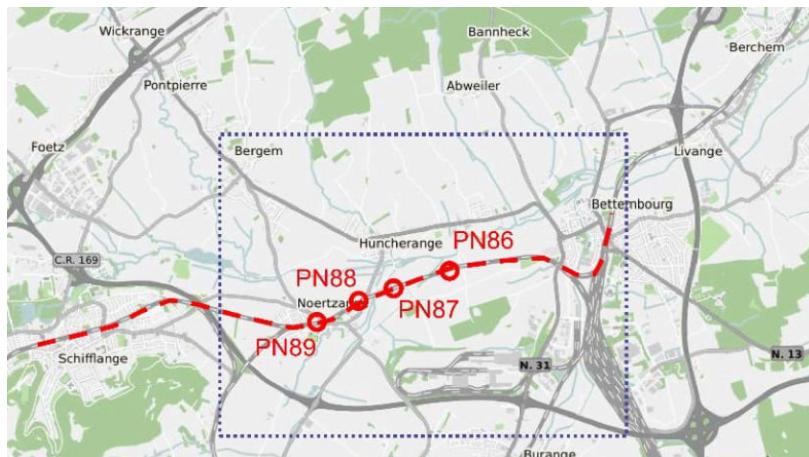
Du point de vue sécurité, le PN89 sur le CR164 s'intègre malheureusement parmi ceux qui sont très dangereux. De nombreux poids-lourd se sont déjà trouvés bloqués sur les rails, créant une situation inadmissible. Le SREA a adapté le niveau des enrobés localement de quelques centimètres autour du PN, afin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

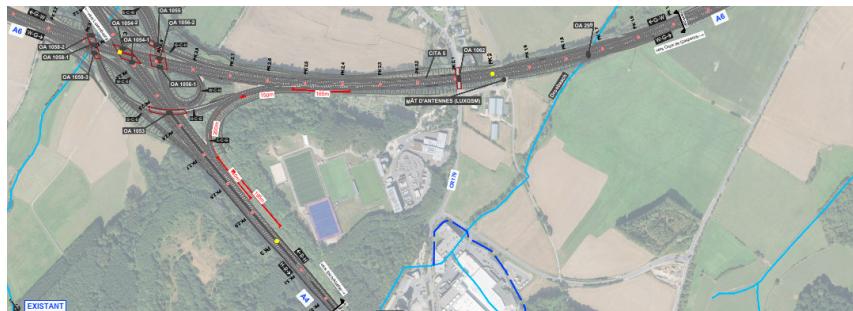


Envergure \*



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

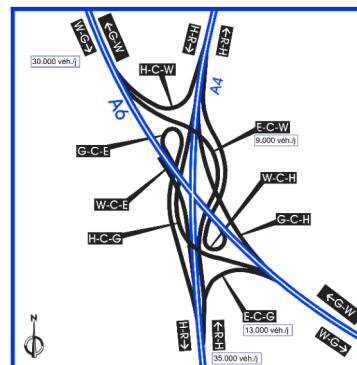
### Note de présentation succincte



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.

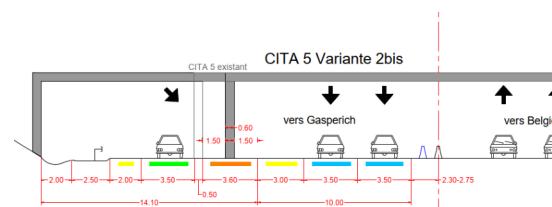
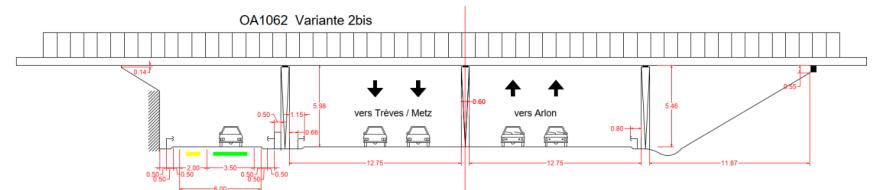


Envergure €

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



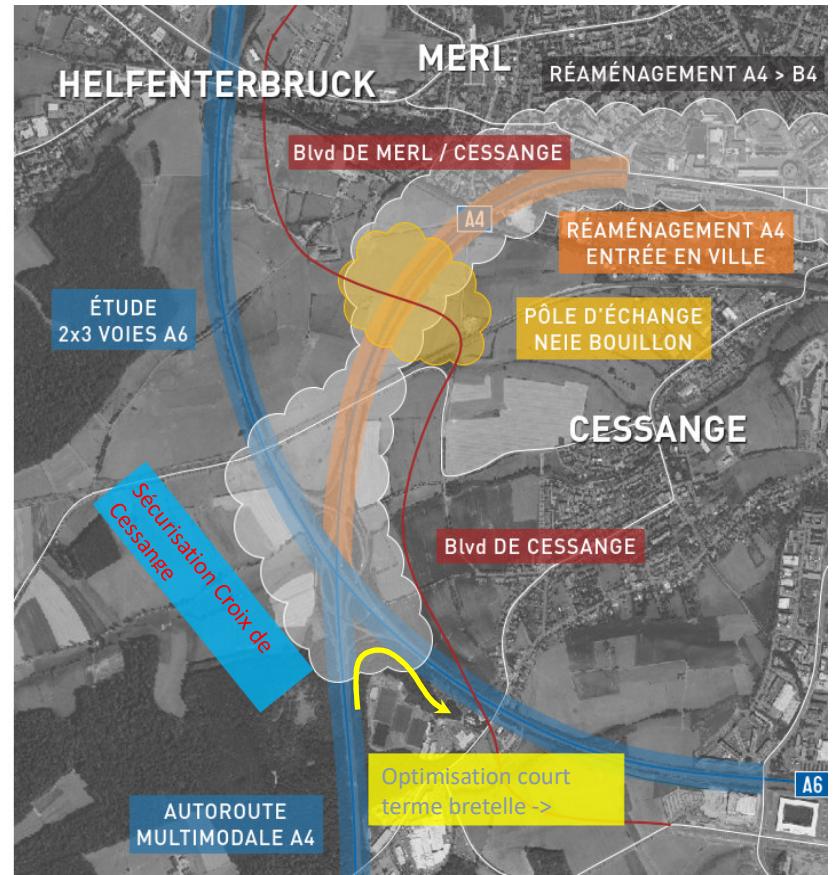
Situation générale : Croix de Cessange, A6, A4

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.

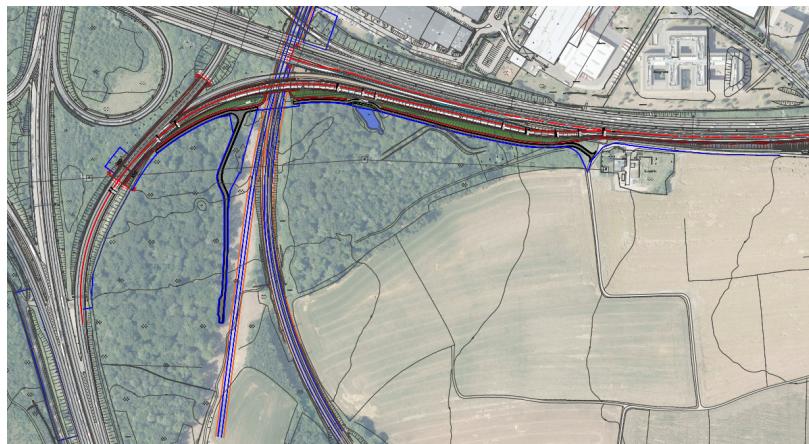
A partir de la croix de Cessange, l'A4 en direction de Hollerich devra intégrer le pôle d'échange « Nouveau Bouillon » et le raccordement de celui-ci et des boulevards de Cessange et de Merl à la grande voirie, et adopter la transformation de l'entrée en ville de Hollerich.

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)

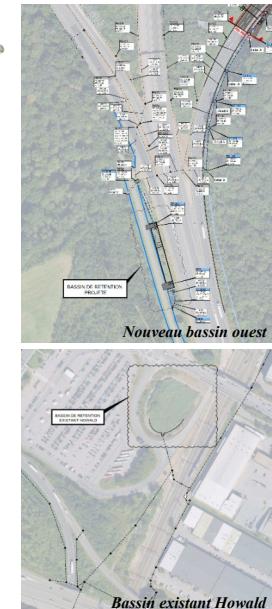
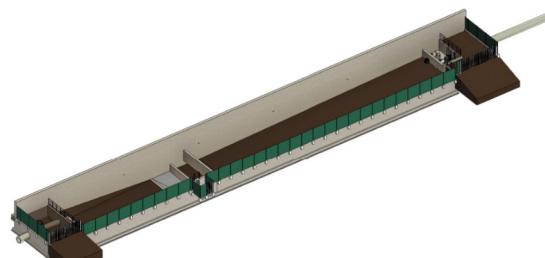
### Note de présentation succincte



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 €€

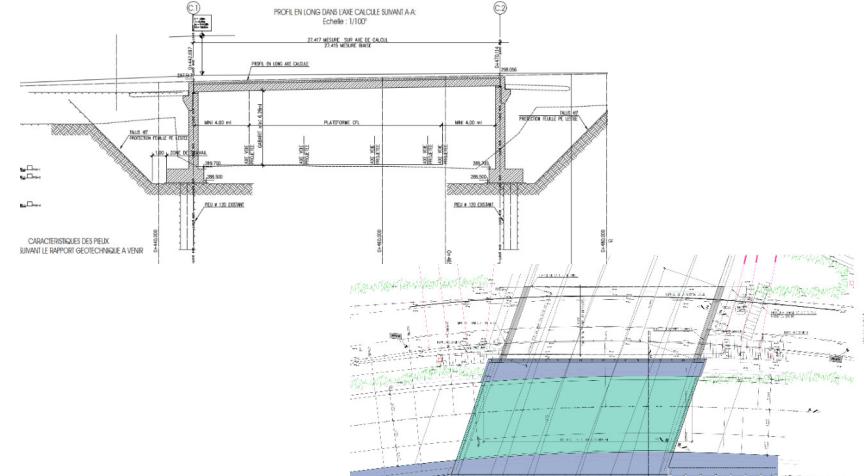


Le système d'assainissement se fait par des fossés le long des voiries guidant l'eau via des canalisations vers deux zones de drainage avec rétention des eaux pluviales :

- 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 m<sup>3</sup>, 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

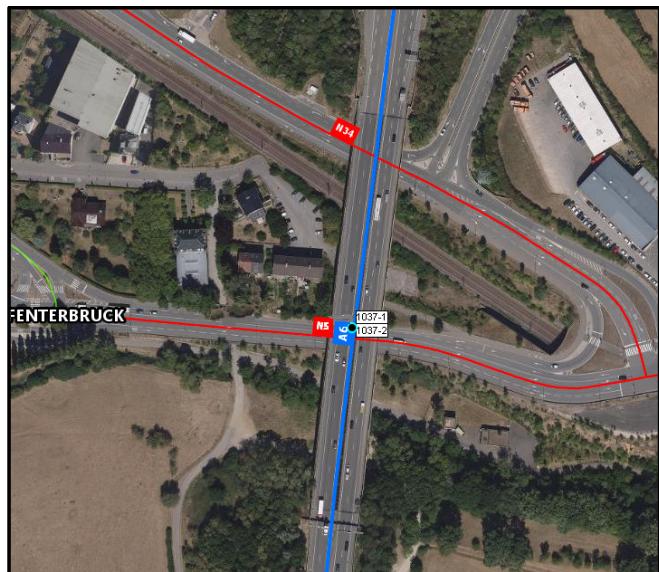


De plus, les réflexions menées dans le cadre du plan national de mobilité PNM2035, implique la prise en compte des besoins liés au covoitage respectivement à un élargissement de l'autoroute A6, ayant un impact certain sur la configuration des voies supportées par les différents ponts de l'autoroute A6,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



## Reconstruction du viaduc Helfenterbruck OA1037 sur l'autoroute A6

### Note de présentation succincte



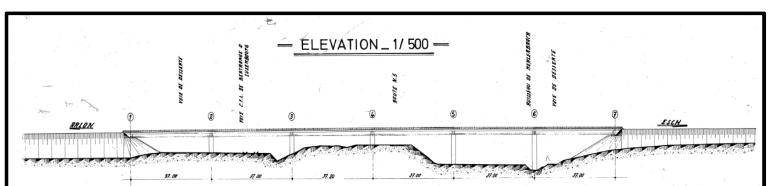
### 2. Description du projet

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 m<sup>2</sup>.

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**