

Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Réunion retransmise en direct¹

Procès-verbal de la réunion du 9 octobre 2025

Ordre du jour :

1. Approbation du projet de procès-verbal de la réunion du 5 mai 2025
2. 8494 Projet de loi relative au financement du contrat de gestion de l'infrastructure ferroviaire
- Rapporteur : Monsieur Gusty Graas
- Présentation et adoption d'un projet de rapport
3. 8517 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 6 juin 2019 relative à la gestion, à l'accès, à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et à la régulation du marché ferroviaire
- Rapporteur : Monsieur Gusty Graas
- Présentation et adoption d'un projet de rapport
4. 8457 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 7 août 1961 relative à la création d'un fonds d'urbanisation et d'aménagement du plateau de Kirchberg
- Présentation du projet de loi
- Désignation d'un rapporteur
- Examen de l'avis du Conseil d'État
5. 8558 Projet de loi relative à la construction de l'Extension du Lycée Edward Steichen à Clervaux
- Présentation du projet de loi
- Désignation d'un rapporteur
- Examen de l'avis du Conseil d'État
6. 8559 Projet de loi relative à la construction de laboratoires et de bureaux pour l'Administration des services techniques de l'agriculture à Gilsdorf
- Présentation du projet de loi
- Désignation d'un rapporteur
- Examen de l'avis du Conseil d'État
7. Divers

*

Présents : Mme Francine Closener, Mme Claire Delcourt, M. Emile Eicher, M. Félix Eischen, M. Jeff Engelen, M. Fernand Etgen, M. Marc Goergen, M. Marc Lies, Mme Mandy Minella, Mme Lydie Polfer remplaçant Mme Corinne Cahen, M. Jean-Paul Schaaf remplaçant M. Paul Galles, M. Meris Sehovic, M. Charles Weiler

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

Mme Anne Negretti, Mme Amandine Tockert, M. Patrick Recken, Mme Lisa Hartmann (Administration des bâtiments publics), Mme Sylvie Siebenborn, M. Max Dörner, M. Gilbert Schmit, Mme Claire Bronner, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Yves Cruchten, M. Gusty Graas

M. David Wagner, observateur délégué

*

Présidence : M. Emile Eicher, Vice-Président de la Commission

*

1. Approbation du projet de procès-verbal de la réunion du 5 mai 2025

Le projet de procès-verbal de la réunion du 5 mai 2025 est approuvé à l'unanimité des membres présents de la commission parlementaire.

2. 8494 Projet de loi relative au financement du contrat de gestion de l'infrastructure ferroviaire

Le projet de rapport relatif au projet de loi relative au financement du contrat de gestion de l'infrastructure ferroviaire n'a pas été examiné lors de la réunion de la commission. Le rapport correspondant a été adopté a posteriori, par voie écrite (courriel), par les membres de la commission, sauf Monsieur Marc Goergen (Piraten), qui a voté contre.

3. 8517 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 6 juin 2019 relative à la gestion, à l'accès, à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et à la régulation du marché ferroviaire

Le projet de rapport est adopté à l'unanimité des membres présents de la commission parlementaire.

Monsieur Marc Goergen (Piraten) estime que, pour le bon déroulement des travaux parlementaires, il serait souhaitable que le rapporteur assiste systématiquement aux réunions de la commission lorsque son projet de loi en question y est abordé, notamment lors de l'adoption du projet de rapport dudit dossier.

4. 8457 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 7 août 1961 relative à la création d'un fonds d'urbanisation et d'aménagement du plateau de Kirchberg

À la suite d'une brève introduction de Monsieur le vice-président de la commission parlementaire, Monsieur Emile Eicher (CSV), Madame la Ministre procède à la présentation du projet de loi, dont le détail figure dans le document parlementaire n° 8457⁰.

Elle précise qu'à travers le présent projet de loi, une nouvelle mission, bien que ponctuelle, est confiée au Fonds du Kirchberg : celle de suivi et de mise en œuvre du plan directeur « Midfield » confiée au FUAK par le Conseil de Gouvernement dans sa séance du 7 janvier 2022 (AMTER 002/2022). Le projet s'inscrit ainsi dans la continuité des décisions antérieures.

Il est rappelé que le Conseil d'État a rendu un premier avis en date du 13 mai 2025. Il est proposé de tenir compte des observations du Conseil d'État, dans le but de lui permettre de pouvoir lever l'opposition formelle émise. Concernant le point 2° de l'article 13, la Haute Corporation note que ce point entend prévoir la possibilité pour le président du conseil d'administration ou son remplaçant de déléguer son pouvoir de représentation et de signature au directeur ou à un membre du personnel du fonds, sans que cette délégation ne se trouve circonscrite à des actes spécifiques, aboutissant ainsi à une possibilité de mandat illimité à n'importe quel membre du personnel du fonds. Le Conseil d'État rappelle que l'article 129, paragraphe 1^{er}, de la Constitution, érige l'organisation des établissements publics en matière réservée à la loi. Le législateur doit dès lors satisfaire à cette réserve en déterminant les éléments essentiels de l'organisation du Fonds au niveau de la loi. Une éventuelle délégation de pouvoirs est à encadrer dans la loi avec précision, en ce qui concerne tant l'objet de cette délégation que les personnes auxquelles elle est confiée. Au vu de ce qui précède, le Conseil d'État doit dès lors s'opposer formellement au point 2° de l'article sous examen.

Pour répondre à cette observation, il est proposé de fixer et de limiter cette délégation de signature :

- en matière financière : aux contrats, commandes et paiements inférieurs à 79 000 euros hors TVA ;
- en matière administrative : aux documents conformes à la politique du conseil d'administration, i.e. ne nécessitant pas le consentement exprès de son président.

Les personnes éligibles à recevoir une telle délégation seront clairement désignées : il s'agit du directeur du Fonds, du secrétaire du conseil d'administration et du chef du service concerné.

Il est proposé de prendre en compte toutes les recommandations du Conseil d'État, à l'exception de celle visant à modifier la dénomination du Fonds pour y inclure la mention Midfield. Madame la Ministre suggère de ne pas suivre cette proposition, rappelant que le Fonds demeure avant tout propriétaire et gestionnaire du Plateau du Kirchberg. Les terrains du site Midfield développés pour le compte de tiers ne relèvent pas du même régime. La mission du Fonds sur le site Midfield ne constitue qu'une mission ponctuelle et demeure accessoire, tant en termes de durée qu'en termes financiers et de ressources humaines, par rapport à celle relative à l'aménagement et à l'urbanisation du plateau de Kirchberg.

Madame la Ministre apporte ensuite des précisions sur le projet Midfield. Il s'agit d'un vaste projet urbanistique visant à créer un nouveau quartier entre la Ville de Luxembourg et la commune de Hesperange, sur le site actuellement occupé par le Centre douanier, entre Gasperich et Howald. Le site, d'environ 40 hectares, est situé entre le Park & Ride Luxembourg-Sud et l'autoroute A3. Il a vocation à devenir un quartier mixte et diversifié, comprenant logements, infrastructures scolaires (dont un futur lycée), équipements sportifs, surfaces de bureaux et de commerce, ainsi qu'un important pôle d'échange multimodal (train, tram, bus et vélo).

Le premier plan directeur date de 2011 ; il a été révisé en 2019 afin d'y intégrer notamment le lycée, la gare routière, le dépôt de bus et le tracé définitif du tram. Le 24 mars 2021, la version révisée du plan a été validée par les acteurs concernés - l'État, la Ville de Luxembourg et la commune de Hesperange - et sa finalisation est en cours.

En conclusion, Madame la Ministre souligne que la mission confiée au Fonds du Kirchberg sur le site Midfield demeure ponctuelle et limitée dans le temps. Le Fonds joue un rôle d'appui pour la planification et l'aménagement de ce site, conformément à la décision gouvernementale de 2022. Sa mission principale et à long terme reste l'urbanisation et le développement du Plateau du Kirchberg.

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

Madame Lydie Polfer (DP) souligne qu'il existe une différence substantielle entre la situation du Fonds du Kirchberg et celle du site Midfield. Elle rappelle qu'au Kirchberg, le Fonds est propriétaire des terrains concernés et qu'il dispose, de ce fait, de ressources propres issues de la valorisation foncière. Ces recettes, générées notamment par la conclusion de baux emphytéotiques ou par la cession de parcelles, permettent de financer les infrastructures du quartier, conformément à la mission qui lui est confiée.

Elle observe qu'à l'inverse, sur le site Midfield, le Fonds ne détient pas la propriété du sol et ne bénéficie donc d'aucun retour financier direct. Elle s'interroge dès lors sur le mode de financement applicable dans ce cas de figure : quelles dépenses sont effectivement supportées par le Fonds, et selon quelles modalités, dès lors qu'il ne perçoit, par définition, aucune recette foncière ?

Faisant référence au ban de Gasperich et à la zone d'activité du Howald, Monsieur Marc Goergen (Piraten) souhaite connaître les raisons ayant conduit le gouvernement à retenir ce maître d'ouvrage spécifique, plutôt qu'un autre opérateur. Il s'interroge sur les critères ayant motivé ce choix, d'autant plus que les acteurs engagés sur le plateau du Kirchberg ont une charge de travail importante et doivent mener à bien les projets dans ce périmètre.

Il souhaite par ailleurs savoir si, dans le cadre de ce projet, des procédures d'expropriation sont envisagées ou pourraient s'avérer nécessaires à l'avenir, et si de telles mesures sont également prévues, ou au contraire exclues, pour les zones de Gasperich et de Howald.

Monsieur Marc Lies (CSV) rappelle que le processus d'urbanisation de ce site a un historique important puisque la durée de développement s'étale sur

plusieurs années, les premiers plans ayant été élaborés aux alentours de 2005. Le projet s'inscrit dans un travail de longue durée mené conjointement entre la Ville de Luxembourg et la commune de Hesperange. Au fil du temps, plusieurs hypothèses d'aménagement ont été étudiées - notamment celle, initialement envisagée, d'y implanter un vaste parc - avant que ne soit retenue une orientation clairement urbaine, l'État étant majoritairement propriétaire des terrains.

L'orateur estime que les procédures d'expropriation à venir devraient rester marginales, compte tenu du fait que la majorité des parcelles concernées appartiennent déjà à l'État, à la Ville de Luxembourg ou à la commune de Hesperange. Il accueille favorablement le fait qu'un maître d'ouvrage ait désormais été désigné, permettant ainsi d'assurer un développement concret du projet, lequel a connu de nombreuses phases d'étude et de planification sans réelle mise en œuvre jusqu'à présent.

Évoquant son expérience acquise lors des premières réunions de lancement du projet, il rappelle que les discussions ont déjà porté sur les infrastructures environnantes et les problématiques de mobilité. Il insiste sur les difficultés structurelles de circulation dans cet endroit, bien connues des autorités locales, et salue les améliorations attendues avec la réalisation de la gare périphérique, du tram et du pôle d'échange multimodal.

Monsieur Marc Lies attire toutefois l'attention sur la nécessité d'adapter le réseau routier aux nouvelles charges de trafic générées par le développement du site, qui prévoit environ 10°000 m² supplémentaires de surfaces construites. Il souligne que l'intégralité ne pourra être absorbé par les transports publics ou la mobilité douce. Il rappelle ainsi l'importance de la construction du contournement sud - contournement d'Alzingen ou contournement de Hesperange -, élément essentiel du dispositif global visant à désengorger les axes saturés du réseau routier.

Enfin, il insiste sur le fait que la réussite du projet Midfield dépendra étroitement de la prise en compte de ces aspects de mobilité, tant collective qu'individuelle, afin d'assurer la cohérence entre les nouveaux développements urbains et la capacité du réseau routier et des transports publics existants.

Madame la Ministre rappelle que le dossier relatif au site Midfield a un historique important puisque la durée de développement s'étale sur de nombreuses années, tant du côté de la Ville de Luxembourg que de la commune de Hesperange. Elle souligne que, compte tenu de cet historique il est désormais essentiel de progresser concrètement dans la mise en œuvre du projet.

Elle précise que le Fonds du Kirchberg (« FOAK ») sera chargé de la coordination du « Masterplan » ainsi que de sa mise en œuvre opérationnelle. Cette mission impliquera un travail de coordination important entre de multiples acteurs institutionnels.

Madame la Ministre indique que les points essentiels ont été soulevés au cours des échanges, mais que de nombreuses questions subsistent, notamment en matière de mobilité et de délimitation territoriale entre les deux communes concernées. Elle insiste sur la nécessité d'avancer sur ces aspects dans les meilleurs délais.

Évoquant ensuite la question du contournement de Hesperange, elle précise que l'Administration des ponts et chaussées a récemment transmis l'avant-projet détaillé (« APD »), et que l'élaboration de l'avant-projet sommaire (« APL ») est en cours. Elle espère que ces travaux permettront de faire rapidement progresser le dossier afin qu'il puisse être présenté au Conseil de gouvernement, puis soumis à la Chambre des Députés.

Enfin, Madame la Ministre propose de donner la parole à Madame Sylvie Siebenborn, présidente du FOAK, afin qu'elle apporte des précisions complémentaires sur les aspects techniques du projet.

Madame la présidente du FOAK rappelle, d'emblée, les raisons pour lesquelles le Fonds du Kirchberg s'est vu confier cette mission supplémentaire. Cette désignation s'explique par la disponibilité et l'expérience reconnues de ses équipes dans le domaine de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire. Bien que le Fonds ait encore d'importants projets en cours sur le plateau du Kirchberg, il dispose des compétences nécessaires pour accompagner efficacement le développement du site Midfield. Elle précise que, dans ce cas précis, le Fonds n'assume pas la charge financière du projet, mais intervient en tant que prestataire rémunéré pour son expertise en matière d'urbanisme.

Les modifications des plans d'aménagement général (PAG) et particulier (PAP) seront élaborées dans le cadre de conventions conclues avec les communes concernées ou avec les propriétaires impliqués. Les coûts seront répartis en fonction de la nature des infrastructures à réaliser, conformément aux pratiques habituellement appliquées dans l'élaboration des PAP.

En ce qui concerne d'éventuelles expropriations, Madame la Présidente du FOAK souligne que le projet bénéficie du grand avantage de reposer principalement sur des terrains appartenant à l'État, à la Ville de Luxembourg et à la commune de Hesperange. Dès lors, aucune procédure d'expropriation n'est envisagée à ce stade. La démarche retenue se veut collaborative, le projet devant être mené conjointement entre les différentes parties, et non de manière unilatérale.

Elle précise que la question de la mobilité est également abordée en concertation avec le ministère compétent, afin de garantir une organisation cohérente des déplacements à l'intérieur du futur quartier. Un parking relais (Park & Ride) d'une capacité de 2 000 véhicules y sera aménagé. L'objectif est de canaliser le trafic automobile en périphérie du quartier pour éviter toute saturation du réseau interne et préserver la fluidité de la circulation.

En ce qui concerne le tracé des limites communales, Madame la Présidente du FOAK indique qu'une réunion interministérielle s'est tenue récemment avec l'ensemble des acteurs concernés. Une nouvelle concertation sera engagée avec les deux communes en vue d'aboutir à une version définitive du « Masterplan ». Elle reconnaît que, malgré les réunions déjà organisées, le projet a dû évoluer afin de tenir compte de nouveaux besoins exprimés au fil du temps.

Enfin, elle insiste sur la philosophie générale du projet : Midfield doit être conçu comme un quartier de vie pour les habitants, et non comme un simple ensemble administratif ou scolaire. Il comprendra donc, outre des logements, des infrastructures éducatives, des équipements publics et des surfaces destinées aux activités économiques et commerciales.

Monsieur Meris Sehovic (déi gréng) rappelle que le projet Midfield s'inscrit dans le cadre du plan sectoriel logement, et concerne donc une zone prioritaire où la création de logements supplémentaires est particulièrement urgente. Il souligne toutefois que, tant du point de vue urbanistique qu'infrastructuel, le site constitue un véritable défi, notamment en raison de sa proximité avec l'autoroute et des contraintes topographiques importantes.

L'orateur insiste sur la nécessité de remplir certaines conditions préalables à la mise en œuvre du projet, afin de permettre au futur quartier de se développer de manière cohérente. Parmi ces conditions, il mentionne en particulier le contournement de Hesperange, un projet d'infrastructure essentiel, déjà fortement soutenu par le Ministre de la Mobilité et des Travaux publics précédent, Monsieur François Bausch. Ce contournement est, selon lui, non seulement déterminant pour le succès du projet Midfield, mais également crucial pour améliorer la qualité de vie des habitants de Hesperange, en réduisant le trafic de transit traversant le centre de la localité.

Monsieur Meris Sehovic informe ensuite qu'il a consulté le projet de loi relative à la programmation financière pluriannuelle pour la période 2025-2029 récemment déposé (document parlementaire n°8601). Il observe que les montants prévus pour le contournement de Hesperange semblent avoir été revus à la baisse, notamment pour l'exercice 2028, où les crédits inscrits sont, selon son interprétation, réduits de moitié par rapport au précédent plan pluriannuel. Il souhaite dès lors obtenir des précisions sur ce point : cette diminution traduit-elle un retard dans la mise en œuvre du projet, des difficultés techniques, ou s'agit-il simplement d'un ajustement comptable ? Il insiste sur le fait que ce projet ne saurait subir de nouveaux retards.

Enfin, en conclusion, Monsieur Meris Sehovic évoque, à titre de comparaison, l'expérience menée dans la région d'Esch-sur-Alzette, où l'État, la Ville et la commune voisine de Schiffange ont mené un projet conjoint de redéveloppement urbain (Metzeschmelz). Il invite les responsables du projet Midfield à s'inspirer de cet exemple de coopération intercommunale réussie, qui a permis un rapprochement concret entre les deux communes concernées.

Madame la Ministre précise, concernant le contournement de Hesperange, qu'aucun retard n'est envisagé dans l'avancement du projet - bien au contraire. Elle souligne que le gouvernement est pleinement conscient de l'urgence et de l'importance de cette infrastructure, et qu'il sera veillé à ce que les travaux progressent de manière rapide et efficace.

Elle indique qu'il ne faut en aucun cas interpréter les ajustements budgétaires récents comme le signe d'un ralentissement du projet. Ceux-ci traduisent simplement une adaptation réaliste des prévisions financières au calendrier effectif des travaux.

Madame la Ministre confirme que l'avant-projet détaillé (APD) a désormais été reçu et que l'élaboration de l'avant-projet sommaire (APL) est en cours. Elle précise qu'elle présentera le dossier au Conseil de gouvernement dans les plus brefs délais, avant de le soumettre à la Chambre des Députés, afin de permettre le démarrage rapide des travaux.

Monsieur Félix Eischen (CSV) salue le projet Midfield, qui vise à aménager un ensemble cohérent sur un site d'environ quarante hectares, ce qui constitue une opération d'envergure rare au Luxembourg.

L'orateur soulève la question de la création de logements abordables, qui constitue un sujet prioritaire. Se fondant sur son expérience communale avec le projet Elmen, qui s'étend sur vingt-sept hectares, il rappelle que de telles opportunités d'aménagement à grande échelle demeurent exceptionnelles sur le territoire national. Il s'interroge dès lors sur les raisons pour lesquelles une collaboration avec des opérateurs publics spécialisés, tels que le Fonds du logement ou la Société nationale des habitations à bon marché (SNHBM), n'a pas été envisagée dans le cadre du projet Midfield. Il souhaite savoir si cette possibilité a été discutée ou étudiée au cours des travaux préparatoires.

Évoquant ensuite les aspects urbanistiques, Monsieur Félix Eischen souligne l'importance de concevoir un quartier vivant et apaisé, intégrant à la fois les besoins en mobilité, en accessibilité et en qualité de vie. Il cite à titre d'exemple l'expérience menée dans sa commune avec la SNHBM. Il souligne l'importance de la mise en place de parkings collectifs à proximité raisonnable des logements, permettant un accès temporaire en voiture pour le chargement et le déchargement, ainsi que la présence d'infrastructures essentielles telles qu'une école, des commerces de proximité et des espaces publics favorisant la vie de quartier.

Madame la Ministre rappelle que la création de logements abordables constitue, comme pour tout plan d'aménagement particulier (PAP), une exigence réglementaire minimale. Elle précise toutefois que, dans le cadre du projet Midfield, la part de logements abordables prévue dépasse le seuil obligatoire fixé par la législation.

Elle ajoute que l'ensemble des opérateurs mentionnés ont été associés au processus de planification, afin de garantir la meilleure intégration possible des différentes formes de logement. L'objectif est d'aller au-delà des obligations légales et de répondre de manière concrète aux besoins identifiés en matière d'habitations abordables, dans l'intérêt collectif et conformément aux priorités nationales en matière de logement.

Monsieur Marc Goergen (Piraten) indique avoir lu dans le document parlementaire la mention selon laquelle « l'expropriation pour cause d'utilité publique peut également s'opérer ». Il demande dès lors confirmation que l'intégralité des terrains appartient à des acteurs étatiques ou communaux, et qu'aucune procédure d'expropriation n'est envisagée.

Madame la présidente du FOAK répond que cette mention constitue simplement une mesure de précaution juridique.

Madame Lydie Polfer (DP) souhaite attirer l'attention sur un point essentiel du projet, trop souvent éclipsé par les discussions relatives à la mobilité. Elle souligne que le principal défi infrastructurel du site Midfield concerne en réalité le réseau d'évacuation des eaux usées. Elle rappelle que, pour l'heure, l'ensemble des eaux usées en provenance de Howald est dirigé vers le réseau de la Ville de Luxembourg, au niveau du Ban de Gasperich. Or, cette canalisation ne disposera d'une capacité suffisante que pour une durée d'environ dix ans, dont plusieurs années se sont déjà écoulées depuis les premiers engagements pris à ce sujet.

Selon elle, le développement du quartier Midfield ne sera techniquement envisageable que si une nouvelle infrastructure d'évacuation est réalisée. Celle-ci devra être construite en souterrain, sous le plateau du Houwald, en direction de Hesperange, jusqu'à l'ancien site de la petite station d'épuration.

Madame Lydie Polfer insiste sur le fait qu'il s'agit là d'un chantier majeur, dont dépend la faisabilité même du projet Midfield.

Madame la Ministre confirme qu'une convention a été conclue entre les deux communes concernées, précisant les modalités de coopération en matière d'évacuation.

Elle indique que la commune de Hesperange est pleinement consciente de la nécessité d'agir dans un délai d'environ dix ans et qu'un travail de planification est déjà engagé en ce sens.

Elle ajoute que l'ensemble des parties prenantes, y compris les représentants des communes concernées, ont pleinement conscience du caractère indispensable de ce projet, sans lequel le développement du quartier Midfield ne saurait être envisageable.

Elle conclut en réaffirmant que la question d'évacuation constitue un enjeu prioritaire pour la réussite du projet.

Monsieur Marc Lies (CSV) confirme que la question de l'évacuation constitue effectivement un problème majeur et concret pour le développement du site Midfield. Prenant la parole en sa qualité d'ancien bourgmestre de la commune de Hesperange, il exprime sa gratitude envers la Ville de Luxembourg, qui a permis de trouver des solutions transitoires grâce à une convention conclue jusqu'en 2035. Cette convention autorise l'acheminement provisoire des eaux usées provenant du Houwald et du Midfield vers la station d'épuration située au Ban de Gasperich.

Il précise toutefois que la commune de Hesperange travaille depuis plusieurs années à la construction d'une nouvelle station d'épuration, destinée à être opérationnelle dans une dizaine d'années. Celle-ci disposera d'une capacité de traitement de 60.000 équivalents-habitants, représentant un investissement considérable pour la commune. Il ajoute que d'autres projets de développement sur le territoire communal dépendent également de la réalisation de cette nouvelle installation, les autorités compétentes ayant déjà souligné la nécessité de renforcer les capacités d'assainissement avant toute extension urbaine supplémentaire.

L'orateur rappelle encore que le site Midfield couvre environ quarante hectares, situés entre la Ville de Luxembourg et le plateau du Houwald, actuellement en pleine mutation. Il évoque le fait que plusieurs propriétaires fonciers du secteur ont entrepris de revaloriser leur image sous l'appellation « Houwald City », afin d'accroître l'attractivité du site et de mieux positionner leurs futurs projets immobiliers.

Dans ce contexte, il interroge Madame la Ministre sur les orientations retenues en matière de densité urbaine. Il indique qu'à l'époque, certains calculs prévisionnels avaient fait apparaître des taux de densité particulièrement élevés. Il souhaite dès lors savoir si un coefficient d'occupation du sol a déjà été défini pour l'ensemble du périmètre des quarante hectares. L'orateur

souligne encore l'importance d'assurer approche cohérente des deux communes concernées, afin d'éviter des déséquilibres entre les zones relevant de la Ville de Luxembourg et celles relevant de Hesperange.

Madame la Ministre confirme que la question de la densification urbaine constitue effectivement un enjeu majeur dans le cadre du projet Midfield. Elle précise toutefois qu'aucune décision définitive n'a encore été prise ce stade concernant les paramètres précis d'intensité ou de densité du bâti.

Elle souligne qu'il sera essentiel de définir ces éléments dans le cadre d'un travail concerté avec les communes concernées, afin d'assurer une planification cohérente et équilibrée du futur quartier.

Monsieur Meris Sehovic (déi gréng) souhaite obtenir une précision complémentaire concernant le contournement de Hesperange : rappelant que Madame la Ministre a évoqué l'avancement des travaux relatifs à l'APL, il demande si le ministère s'est fixé un calendrier précis pour la suite de la procédure.

Madame la Ministre précise que les travaux relatifs à l'AESP (avant-étude sommaire du projet) sont en cours d'élaboration.

Madame Corinne Cahen (DP) est désignée rapporteur du projet de loi.

5. 8558 Projet de loi relative à la construction de l'Extension du Lycée Edward Steichen à Clervaux

À la suite d'une brève introduction par Monsieur le Vice-président de la commission parlementaire, Madame la Ministre procède à la présentation du projet de loi, pour le détail de laquelle il y a lieu de se référer au document parlementaire 8558⁰.

Madame la Ministre précise que le projet concerne le financement de l'extension du lycée Edward Steichen de Clervaux.

Elle rappelle l'importance de poursuivre le développement des infrastructures scolaires du pays afin de répondre aux besoins croissants de la population. Les bâtiments actuels du lycée de Clervaux avaient été conçus pour accueillir environ 800 élèves, une capacité désormais atteinte, rendant impossible toute nouvelle inscription. L'extension projetée est donc indispensable pour garantir la continuité de l'offre éducative dans la région.

Madame la Ministre indique que, selon le plan sectoriel « Lycées », la région de Clervaux a été identifiée comme une zone à déficit scolaire, c'est-à-dire présentant une offre d'enseignement inférieure à la croissance démographique constatée. Le développement de nouvelles capacités d'accueil s'avère donc nécessaire pour répondre aux besoins actuels et futurs.

Elle souligne que le site du lycée bénéficie d'une situation géographique particulièrement favorable, étant directement connecté au réseau ferroviaire, ce qui contribue à son attractivité. Elle rappelle en outre que le canton de Clervaux compte environ 1.500 emplois liés aux secteurs de la construction, de la restauration et du tourisme, ce qui justifie pleinement le renforcement de l'offre de formation professionnelle dans ces domaines.

Après son extension, le lycée pourra offrir un éventail élargi de filières, incluant notamment les formations artisanales, industrielles, hôtelières, touristiques, en génie civil et en informatique. L'enseignement prendra également en compte les besoins linguistiques, avec une offre en français et en anglais.

Le projet vise à doubler la capacité d'accueil de l'établissement, portant le nombre d'élèves près de 1.600, répartis sur quelque 90 classes. Le programme prévoit également l'augmentation du nombre de places de stationnement de 60 à 90, afin d'adapter les infrastructures aux besoins locaux.

Sur le plan architectural, le nouveau bâtiment comprendra trois étages et un niveau technique supérieur. Aucun sous-sol n'est prévu en raison des risques d'inondation identifiés sur le site. Le bâtiment sera doté d'un toit plat végétalisé équipé de panneaux photovoltaïques, conformément aux exigences en matière de durabilité et d'efficacité énergétique.

L'édifice est conçu comme un bâtiment fonctionnel à très basse consommation d'énergie, répondant aux critères des « Nearly Zero Energy Buildings » définis par le règlement grand-ducal relatif à la performance énergétique des constructions.

Le projet, élaboré conjointement par l'Administration des bâtiments publics et le ministère de l'Éducation nationale, représente un investissement total de 109,2 millions d'euros, financé par le Fonds d'investissement public pour les bâtiments scolaires.

Le Conseil de gouvernement a approuvé le projet de loi y afférent en juin dernier.

Madame la Ministre conclut en exprimant le souhait que, avec l'appui de la Chambre, les travaux puissent débuter dès l'année prochaine, afin de permettre une mise en service prévisionnelle à l'horizon 2030.

Elle laisse ensuite la parole aux représentants de l'Administration des bâtiments publics, qui exposent le projet de manière détaillée au moyen d'une présentation PowerPoint, annexée à la présente.

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

Monsieur Emile Eicher (CSV) se dit satisfait que la commune ait été consultée en amont de la planification, tant sur les modalités d'utilisation du site que sur les orientations pédagogiques prévues. Il insiste sur le fait que le secteur de la construction constitue, dans la région, l'un des principaux employeurs.

Il ajoute que de nouveaux pôles d'activité sont en cours de développement dans la zone industrielle de Fischbach, où plusieurs entreprises se sont déjà manifestées pour s'y installer, générant ainsi des besoins supplémentaires en main-d'œuvre qualifiée.

Or, selon lui, la région souffre d'une pénurie de personnel formé, notamment dans les métiers du bâtiment, obligeant actuellement les jeunes résidant dans le nord du pays à se rendre jusqu'à Mamer pour suivre une formation adaptée - un trajet long et contraignant qui en décourage certains.

Dans ce contexte, il salue expressément le projet d'extension du lycée de Clervaux, qui permettra de développer l'offre de formation professionnelle dans des domaines directement liés aux besoins économiques de la région.

Monsieur Fernand Etgen (DP) souligne que l'élargissement de l'offre scolaire dans le nord du pays constitue une avancée particulièrement bienvenue. Il rappelle qu'à l'époque de sa propre scolarité, aucun lycée n'existait au nord de Diekirch et qu'il est donc remarquable de constater aujourd'hui le développement significatif du lycée de Clervaux ainsi que celui de Wiltz, qui illustrent à ses yeux de véritables « success stories » en matière d'aménagement éducatif territorial.

L'orateur souhaite encore obtenir deux précisions :

Premièrement, il relève qu'il a été question d'un doublement des effectifs et des capacités d'accueil, mais que le même terme n'a pas été explicitement employé à propos des infrastructures de stationnement. Il demande dès lors si les installations prévues suffiront à couvrir les besoins générés par l'augmentation du nombre d'élèves et du personnel.

Deuxièmement, il s'interroge sur la continuité architecturale du projet. Il souhaite savoir si le même bureau d'architectes que celui pour la première phase de construction a été retenu pour concevoir l'extension, compte tenu notamment des contraintes d'espace et d'intégration du nouveau bâtiment dans un environnement déjà densément aménagé.

Monsieur Meris Sehovic (déi gréng) souhaite aborder un point de portée plus générale : rappelant les propos tenus la veille par le ministre des Finances lors de son discours sur le budget 2026, ce dernier a évoqué la perspective selon laquelle, à l'avenir, le ministère de l'Éducation nationale pourrait lui-même assumer la construction directe des établissements scolaires. L'orateur souligne que cette déclaration a suscité des interrogations parmi les députés, dans la mesure où la compétence en matière de construction publique relève actuellement du ministère des Travaux publics.

Il demande dès lors quelles modifications concrètes sont envisagées dans l'organisation future de la maîtrise d'ouvrage des projets scolaires.

Monsieur Meris Sehovic fait également référence à une interview donnée le matin même par le ministre des Finances, au cours de laquelle celui-ci a précisé que la réforme viserait principalement à réduire les coûts, à accroître l'efficacité et à favoriser des constructions plus modulaires.

L'orateur souhaite donc savoir dans quelle mesure ces orientations gouvernementales ont déjà été prises en considération dans la conception du présent projet, notamment en ce qui concerne l'efficacité économique, la rationalisation des espaces et le recours à des structures modulaires.

Le représentant du ministère indique qu'au parking existant de 60 places seront ajoutées 30 nouvelles places de stationnement. Il informe qu'une solution a été trouvée : les maisons situées le long de la rue de Bastogne, acquises par l'État et dont certaines étaient inoccupées, ont été démolies afin de permettre l'aménagement de 30 emplacements supplémentaires.

Ainsi, la capacité totale de stationnement atteint 90 places (dont les soixante déjà existantes et les trente nouvellement créées). Le représentant du ministère estime que cette solution permettra de répondre de manière satisfaisante aux besoins identifiés.

Le représentant du ministère précise que l'administration a sollicité l'accord nécessaire afin de poursuivre la collaboration avec les mêmes architectes pour la réalisation de la seconde phase du projet. Cette continuité s'impose, dans la mesure où il est indispensable d'ouvrir une partie du bâtiment existant pour permettre le raccordement avec la nouvelle construction.

Il est souligné l'importance que l'ensemble du projet soit confié à une même équipe, afin de garantir l'unité de la conception, la cohérence des plans et la continuité du savoir-faire technique. Grâce à cette approche, les architectes peuvent poursuivre le travail sur la base des plans déjà établis, tout en maintenant la qualité et la cohérence de la planification.

Madame la Ministre souligne, de manière générale, qu'il n'y a rien de véritablement nouveau dans le constat selon lequel il est aujourd'hui nécessaire de construire plus rapidement et de manière plus efficace.

Elle rappelle que les nombreux projets réalisés au fil des années, ainsi que ceux actuellement en phase de planification, sont des projets d'une grande qualité écologique et architecturale, mais également extrêmement coûteux. Dans cette perspective, elle estime qu'il convient désormais de rechercher davantage d'efficacité, notamment en évitant de repartir de zéro pour chaque nouveau projet, afin de gagner en rapidité d'exécution et de réduire les coûts.

Madame la Ministre précise que le ministère est en concertation avec le ministère de l'Éducation nationale pour déterminer les meilleures modalités de mise en œuvre, compte tenu de l'ampleur des besoins actuels. Certaines solutions envisagées, telles que le recours à des structures modulaires ou temporaires (containers), sont étudiées en étroite collaboration avec les communes concernées.

Elle conclut en indiquant que les services de l'État s'efforcent de s'organiser pour les années à venir de manière à répondre aux besoins croissants en infrastructures éducatives, dans un souci constant d'efficacité et de cohérence territoriale. Elle confirme que son ministère est et reste compétent pour la plupart des infrastructures, y compris dans le domaine scolaire.

Monsieur Marc Goergen (Piraten) observe, à l'examen de la présentation PowerPoint, qu'aucune disposition particulière ne semble prévue pour protéger les élèves du soleil ou des intempéries, notamment au niveau de la zone d'attente des bus située à proximité du lycée. S'agissant certes seulement d'un détail architectural, il estime néanmoins que cet élément revêt une importance pratique, dans la mesure où de nombreux élèves seront amenés à attendre à cet endroit.

Le représentant du ministère indique que cet aménagement est bel et bien prévu dans le projet d'exécution.

Monsieur Jeff Engelen (ADR) souhaite obtenir une précision relative à la capacité d'accueil des infrastructures sportives. Il observe en effet que le projet prévoit un doublement de la capacité scolaire en nombre d'élèves, sans qu'une

nouvelle piscine ne soit prévue. Il se demande si la piscine actuelle est dimensionnée de manière adéquate pour accueillir l'ensemble des élèves du futur établissement.

Par ailleurs, il évoque la question du stationnement, déjà abordée précédemment, et souligne qu'une coordination avec la gare voisine paraît nécessaire afin d'évaluer la situation globale des besoins en parkings dans ce périmètre.

Le représentant du ministère précise que, s'agissant des infrastructures sportives, le programme de besoins a été établi par le ministère de l'Éducation nationale. Selon les calculs effectués par ce dernier, les capacités de la piscine existante sont jugées suffisantes pour répondre aux besoins liés à l'augmentation du nombre d'élèves.

Il ajoute qu'aucune seconde piscine n'a donc été prévue dans le cadre du présent projet, dès lors que celui-ci intègre de nouvelles unités sportives complémentaires permettant d'organiser un régime de rotation entre les classes.

Monsieur Emile Eicher (CSV) estime que les infrastructures prévues dans le cadre du présent projet devraient être suffisantes pour les élèves du lycée concerné.

En revanche, il attire l'attention sur la situation des élèves du site de Wäisswampach, où se trouve aussi l'École européenne, et où des arrangements temporaires sont actuellement en vigueur. Il indique que, dans ce contexte, les capacités existantes ne seront bientôt plus suffisantes, notamment pour les élèves du cycle primaire, qu'ils relèvent du système européen ou du système luxembourgeois.

Il souligne dès lors la nécessité de trouver une solution complémentaire pour répondre aux besoins spécifiques de ce site.

Madame la Ministre rappelle que le ministère met en œuvre les projets conformément aux conventions établies et aux programmes qui lui sont transmis. Elle reconnaît toutefois qu'il serait peut-être opportun, à moyen terme, d'examiner la possibilité de créer une piscine supplémentaire sur un autre site, afin de répondre aux besoins croissants dans la région. Elle précise cependant que cette réflexion dépasse le cadre du projet actuellement à l'étude, lequel vise à satisfaire les besoins immédiats.

Monsieur Charles Weiler (CSV) rappelle avoir, à plusieurs reprises, critiqué le fait que les programmes élaborés par le ministère de l'Éducation nationale conduisent souvent à la réalisation de salles de sport et de piscines exclusivement destinées à l'usage scolaire. Il souligne que, dans la plupart des cas, ces infrastructures ne sont pas accessibles aux clubs sportifs ni au sport de compétition, ce qu'il considère comme regrettable.

Il cite en exemple le projet d'Ettelbruck, où une collaboration étroite entre les autorités locales et les services de l'État a permis de concevoir des installations compatibles à la fois avec le sport scolaire et le sport associatif. Monsieur Charles Weiler estime que cette approche devrait être généralisée à l'avenir, notamment dans les régions où les besoins en infrastructures sportives sont élevés, comme c'est le cas à Clervaux.

Il souligne l'importance de concevoir dès l'origine des bâtiments polyvalents, permettant l'accueil de compétitions et l'accès partagé entre écoles et

associations, afin d'éviter la situation paradoxale où deux infrastructures distinctes doivent être construites pour des usages similaires.

Monsieur Jean-Paul Schaaf (CSV) salue particulièrement l'introduction de nouvelles filières de formation professionnelle. Il s'interroge toutefois sur le fait que les bâtiments publics ne soient presque jamais conçus de manière à pouvoir être surélevés ultérieurement, c'est-à-dire préparés structurellement pour accueillir un ou plusieurs étages supplémentaires si le besoin devait se présenter.

À titre d'exemple, il cite le Centre hospitalier du Nord, où une telle surélévation a pu être réalisée ultérieurement, permettant l'installation d'une nouvelle unité de dialyse trois fois plus vaste que l'originale. Il estime que prévoir cette possibilité dès la conception pourrait constituer une solution pragmatique et économique pour répondre à l'évolution future des besoins, d'autant plus que, selon lui, le site du lycée, par sa topographie, pourrait supporter une élévation supplémentaire sans contrainte urbanistique majeure.

Le représentant du ministère précise que, lors de la planification du premier lycée de Clervaux, la réglementation en vigueur ne permettait la construction que de deux étages pour les établissements scolaires. Ce n'est que plus tard que les règles ont évolué, autorisant la construction de bâtiments scolaires plus élevés.

Il ajoute que la possibilité d'ajouter ultérieurement des niveaux supplémentaires impliquerait de surdimensionner dès le départ les structures porteuses, les dispositifs d'évacuation et l'ensemble des systèmes de sécurité, ce qui entraînerait un surcoût considérable. Le représentant souligne également les difficultés techniques et de sécurité liées à la réalisation de travaux d'ampleur sur un bâtiment en activité, en particulier dans un environnement scolaire. Il rappelle qu'il est déjà complexe d'effectuer des travaux pendant la période scolaire, ceux-ci ne pouvant généralement être entrepris qu'après la tenue des examens de fin d'études secondaires (« Premièresexamen »).

Il conclut en précisant que de telles adaptations doivent impérativement être prévues dès la conception initiale, et qu'il aurait effectivement été plus efficient d'obtenir un programme plus large dès le départ. Cela aurait permis de planifier un projet global, à la fois plus rapide à exécuter et moins coûteux, plutôt que d'envisager des extensions ultérieures.

Madame Francine Closener (LSAP) rappelle qu'en mars dernier, une réunion jointe s'est tenue entre la Commission de l'Éducation nationale, de l'Enfance et de la Jeunesse et la Commission du Logement, au cours de laquelle les députés ont été informés que le nouveau plan directeur sectoriel « lycées » ne devrait entrer en vigueur qu'en 2027, ce qu'elle juge tardif, compte tenu des délais importants de planification et de construction évoqués par le ministère.

L'oratrice s'interroge sur les raisons de cette lenteur et estime que dans les Écoles européennes, la mise en œuvre semble beaucoup plus rapide. Elle souhaite savoir pourquoi de telles différences existent entre les procédures, et si cette disparité s'explique par la nature des projets, par des réglementations distinctes, ou encore par des modalités de financement différentes.

Le représentant du ministère répond qu'il convient de distinguer clairement les différents types de projets scolaires. Certains établissements sont réalisés sous la forme de constructions modulaires - souvent comparables à des structures de type « container » - qui peuvent être installées rapidement et relèvent parfois de la compétence directe des communes, avec un financement assuré via le ministère des Finances. Ces constructions peuvent être louées ou acquises avec option d'achat, selon des modèles de financement variés, et sont généralement encadrées par un comité de pilotage et un comité de suivi.

Il est précisé que ces procédures allégées expliquent la rapidité d'exécution observée pour certains projets, contrairement aux constructions définitives, qui doivent suivre un processus complet, incluant la présentation en commission parlementaire et, le cas échéant, un projet de loi.

Il illustre ses propos par l'exemple d'un bâtiment provisoire à Mondorf, réalisé dans le cadre d'un contrat de location, et souligne que de tels projets ne sont pas soumis aux mêmes obligations législatives ni aux mêmes délais administratifs.

Le plan directeur sectoriel « lycées », piloté conjointement par le ministère du Logement et le ministère de l'Éducation nationale, fait actuellement l'objet d'un travail intensif, auquel l'Administration des bâtiments publics apporte également une contribution active, compte tenu de son intérêt direct dans la planification des terrains et des infrastructures scolaires futures.

Monsieur Fernand Etgen (DP) est désigné rapporteur du projet de loi.

Le Conseil d'État n'ayant pas émis de remarques quant au fond, il est retenu que la prochaine étape est la préparation du projet de rapport.

6. 8559 Projet de loi relative à la construction de laboratoires et de bureaux pour l'Administration des services techniques de l'agriculture à Gilsdorf

Monsieur Fernand Etgen (DP) continue à présider la réunion de la commission.

Madame la Ministre procède à la présentation du projet de loi, pour le détail de laquelle il y a lieu de se référer au document parlementaire 8559⁰.

Madame la Ministre rappelle que l'Administration des services techniques de l'agriculture (ci-après « ASTA ») relève du ministère de l'Agriculture et que ses laboratoires sont actuellement situés à Ettelbruck, où une cinquantaine de personnes exercent leurs fonctions.

Elle souligne que ces structures, bien qu'efficaces, ont atteint leurs limites de capacité et qu'il devient indispensable de les étendre et de les moderniser.

Les services concernés couvrent un large éventail d'activités : analyse du lait, des engrais et des aliments pour animaux, contrôle et analyses des semences, pédologie, coordination technique et support administratif.

Au fil des années les missions de ces laboratoires se sont fortement diversifiées, ce qui rend désormais indispensable la création de nouvelles infrastructures. Elle insiste sur l'urgence de ce projet, notamment en raison de la difficulté croissante à exploiter les installations actuelles dans le respect des normes légales. Elle souligne qu'il est impératif de doter rapidement cette

administration de nouveaux locaux, afin qu'elle puisse remplir pleinement ses missions, tout en respectant les obligations en matière de sécurité, de santé et de protection de l'environnement.

Le projet poursuit plusieurs objectifs majeurs :

- améliorer et élargir les prestations offertes au secteur agricole ;
- renforcer l'accréditation et la qualité des services rendus ;
- regrouper sur un même site l'ensemble des activités actuellement dispersées.

Le futur laboratoire sera implanté à proximité du Lycée technique agricole, afin de favoriser la collaboration entre les deux entités.

Concernant les aspects techniques, Madame la Ministre indique que le terrain de construction, d'une superficie de 0,49 hectare, est situé sur le territoire de la commune de Bettendorf, sur le campus du Lycée technique agricole, inauguré en 2021.

L'accès principal au site se fera depuis la route reliant la N14 au lycée, tandis qu'un cheminement piétonnier est prévu depuis la rue Joseph Merten à Diekirch et la N14, où seront également aménagés des arrêts de bus et une piste cyclable assurant la liaison entre Ettelbruck et Diekirch.

Les services de secours auront accès au bâtiment depuis l'ensemble des côtés du site. Le bâtiment comprendra quatre niveaux. Le toit accueillera les installations techniques ainsi que des panneaux photovoltaïques couvrant toute sa surface. Le toit de l'annexe sera également végétalisé, conformément aux principes du développement durable et de la stratégie de l'État pour les bâtiments à faible consommation énergétique.

Madame la Ministre précise que le projet a été élaboré conjointement par l'Administration des bâtiments publics et l'ASTA, pour un coût total estimé à 74,82 millions d'euros. Elle rappelle que le Conseil de gouvernement a approuvé le projet en juin dernier, et qu'avec le soutien de la commission, les travaux devraient débuter en 2027 pour une durée prévisionnelle de trois à quatre ans.

Il est par la suite procédé à une présentation pour le détail de laquelle il y a lieu de se référer au document annexé.

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

Monsieur Fernand Etgen (DP) se félicite du choix du site, situé à proximité du Lycée technique agricole (LTA), ce qui permettra de bonnes synergies entre les deux établissements, notamment en ce qui concerne les échanges scientifiques, les activités pédagogiques et les essais agricoles.

Monsieur Charles Weiler (CSV) se dit très satisfait du projet, qu'il juge important pour le secteur agricole. Il insiste sur l'importance de la collaboration entre l'ASTA et le Lycée technique agricole, estimant que cette proximité géographique contribuera à renforcer la complémentarité entre la formation et la recherche appliquée, mais attire l'attention sur quelques points importants :

- une modification du plan d'aménagement général (PAG) de Bettendorf est nécessaire pour le projet. Il souhaite dans ce contexte savoir si cette procédure est déjà engagée ;
- la problématique du stationnement et de la circulation autour du LTA.

Il souhaite savoir combien de personnes travailleront sur le site et combien de places de parking sont prévues. Il craint que l'implantation du nouveau bâtiment ne renforce les difficultés liées au nombre limité de places de stationnement prévues pour le personnel.

Tout en saluant la création d'une piste cyclable et l'amélioration des liaisons piétonnes permettant l'accès au site, il souligne que tous les agents ne pourront pas se rendre au travail à vélo ou à pied et qu'il faudra, par conséquent, veiller à une offre de stationnement suffisante.

Il demande également si une connexion avec le parking existant du LTA pourrait être envisagée afin de mutualiser les emplacements disponibles, évitant ainsi la surcharge du trafic local.

Il conclut en soutenant le projet, tout en demandant de porter une attention particulière à la question du stationnement et de la mobilité, afin de garantir le bon fonctionnement global du site.

Monsieur Jean-Paul Schaaf (CSV) estime que l'emplacement prévu pour les vélos se situe trop à l'écart du bâtiment principal, ce qui risque d'en décourager l'usage. Selon lui, il serait préférable d'implanter les stationnements pour vélos à proximité immédiate de l'entrée, à l'image des pratiques courantes dans les résidences ou bâtiments publics, où l'on cherche à encourager le réflexe de se déplacer à vélo plutôt que de prendre la voiture.

Il reconnaît qu'il est sans doute trop tard pour modifier profondément le plan, mais souhaite que ce point soit revu dans la phase d'exécution.

Madame la Ministre répond que la modification ponctuelle du plan d'aménagement général de la commune de Bettendorf a été lancée en mai de cette année et devrait être approuvée à l'été 2026. Concernant le stationnement automobile, elle précise qu'un accord a été trouvé avec la commune, prévoyant 40 emplacements, dont 8 pour les voitures de service, 4 pour les visiteurs, et 28 pour le personnel de l'ASTA.

Elle reconnaît que le nombre de places reste inférieur au total des employés, mais note que des places supplémentaires seront disponibles durant les périodes de vacances scolaires, en collaboration avec le Lycée technique agricole.

S'agissant des emplacements pour vélos, Madame la Ministre estime que la remarque est pertinente et s'engage à ce que le point soit réexaminé avec l'Administration des bâtiments publics afin d'améliorer la localisation et l'accessibilité des infrastructures cyclables.

Le Conseil d'État n'ayant pas émis de remarques quant au fond, il est retenu que la prochaine étape est la préparation du projet de rapport.

Monsieur Fernand Etgen (DP) est désigné rapporteur a posteriori, par voie écrite (courriel), par les membres de la commission, faute de quorum lors de la réunion.

7. Divers

Madame la Ministre informe la commission que la veille a eu lieu la réunion du dernier comité politique relatif au projet du tram rapide. Les représentants des communes concernées - Suessem, Esch, Schifflange, Mondercange, Reckange et Leudelage - y ont participé.

Elle souligne que, ces dernières semaines, d'importants progrès ont été réalisés afin d'améliorer le projet initial, en mettant l'accent plus particulièrement sur la qualité des pôles d'échange. L'objectif est de concevoir des espaces centrés sur l'utilisateur, plus accueillants et confortables, et non de simples zones de transit où les voyageurs passent rapidement.

Madame la Ministre explique que le tracé du tram et la conception des pôles d'échange ont été entièrement revus et optimisés, avec l'appui d'experts internationaux.

Le nouveau concept a été présenté au comité politique, et a reçu un accueil positif de la part des bourgmestres et des représentants communaux.

Elle ajoute que le projet sera présenté prochainement au Conseil de gouvernement, puis à la presse, afin d'en informer le public et de mettre en évidence les améliorations apportées. Elle conclut en précisant que, malgré certains détails qui restent encore à finaliser, le ministère souhaite avancer rapidement et présenter prochainement le projet devant la commission parlementaire.

Procès-verbal approuvé et certifié exact



EXTENSION DU LYCÉE EDWARD STEICHEN À CLERVAUX

Commission de la Mobilité et des
Travaux publics

Projet de loi

09.10.2025



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

Administration des bâtiments publics

1. PROGRAMME DE CONSTRUCTION

Capacité : 780 élèves, venant s'ajouter aux 800 élèves du lycée existant, soit un total de 1'580 élèves sur le campus scolaire

1. Structure d'enseignement

- 5 salles de classe (30 élèves)
- 8 salles de classe (24 élèves)
- 28 salles de classe (18 élèves)
- salle de classe (8 élèves)
- 10 espaces « think-tanks » à environ 12 m² pour travail individuel
- casiers pour élèves

Biologie

- laboratoire biologie
- salle de préparation et dépôt

Éducation musicale

- salle éducation musicale
- salle de préparation et bureau

Éducation artistique

- salle éducation artistique
- salle de préparation et dépôt

Module technologie

- laboratoire électrotechnique
- salle « makerspace »
- salle de préparation, bureau et dépôt

Module informatique

- 7 salles informatique
- 3 laboratoires des nouveaux médias
- 2 laboratoires ateliers
- salle serveur
- salle de préparation y compris bureau et dépôt

Formation professionnelle : Métiers de la construction

- 2 ateliers métiers de la construction
- 2 salles d'instruction
- atelier outillages et grandes machines
- 2 dépôts ateliers et 1 stockage pour productions des élèves
- emplacements pour gravats (conteneurs) et silo-tour
- salle de préparation, bureau et dépôt
- vestiaires, sanitaires et douches

Formation professionnelle : Alimentation

- 2 ateliers cuisine pédagogique (dont 1 cuisine d'apprentissage)
- 2 salles d'instruction
- 5 chambres froides
- salle de restauration
- pâtisserie
- office de distribution
- plonge
- local de nettoyage et de poubelle
- salle de préparation, bureau, dépôt et réserve
- vestiaires, sanitaires et douches

2. Structure d'administration

Direction

- bureau directeur adjoint
- secrétariat de direction
- bureau coordinateurs de cycle (3 personnes)

Locaux à disposition du corps enseignant

- salle de réunion (20 personnes)
- salle de préparation (6 personnes)
- vestiaire et sanitaires

Service psychologique

- 2 bureaux
- salle de réunion (8 personnes)

Service technique

- atelier de maintenance

3. Structure d'accueil

Séjour

- hall d'entrée et loge concierge
- espace pause et jeux
- salle de réunion pour organisation des élèves

Restaurant

- restaurant à 220 places
- cuisine de préparation et plonge
- espace self-service
- dépôt boissons

4. Infrastructures de sport

- salle de fitness / musculation
- salle de gymnastique
- local de nettoyage
- vestiaires, sanitaires et douches

5. Aménagements extérieurs

- parvis de l'entrée principale
- terrasse restaurant pédagogique
- cour de récréation intérieure
- extension du parking existant passant de 60 à 90 emplacements, dont 6 points de recharge pour véhicules électriques
- aménagement de 4 quais de bus supplémentaires le long de la route de Bastogne
- aire de stationnement pour 80 vélos pour arriver à un total de 108 vélos

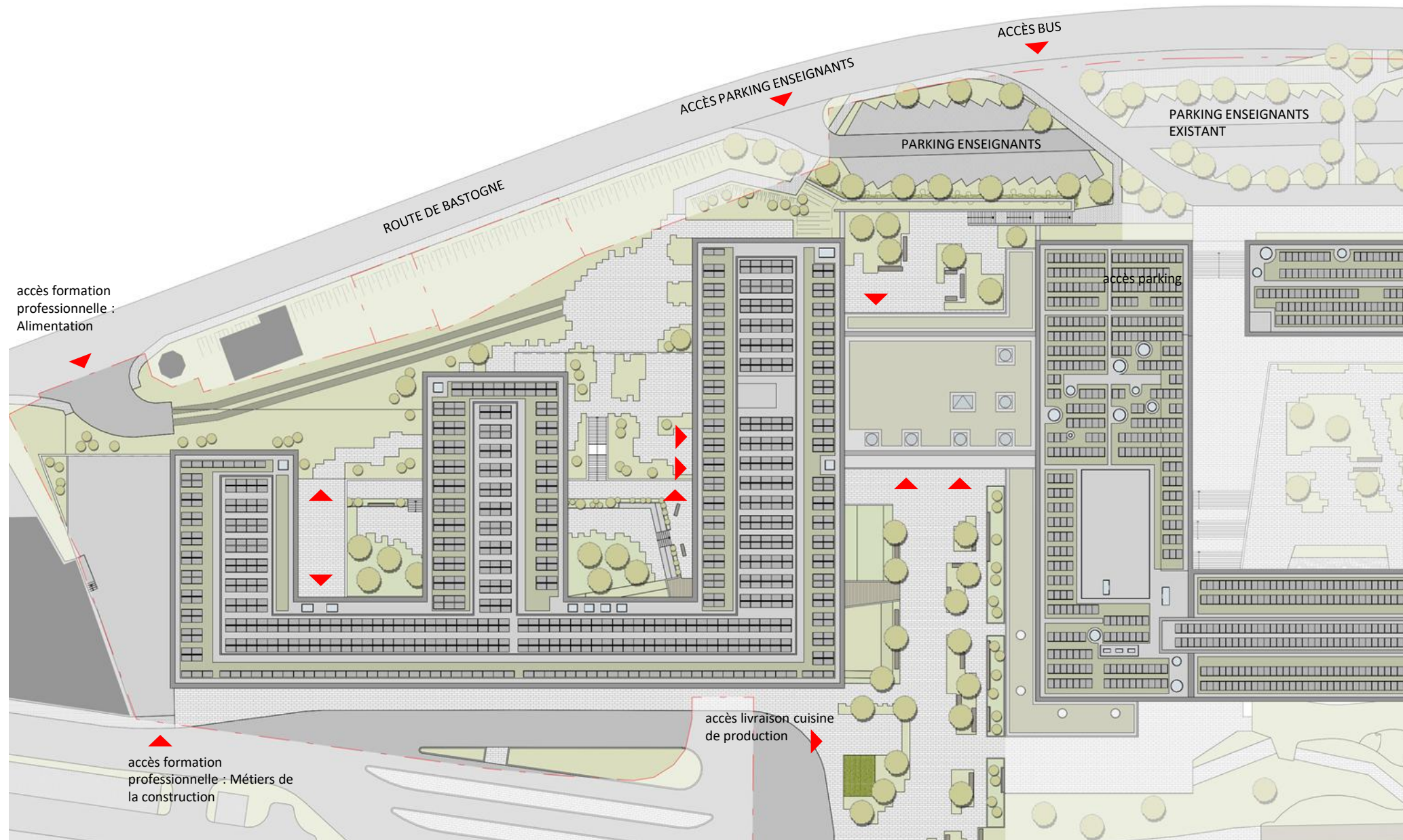
2. IMPLANTATION

- Superficie d'environ 86 ares
- Terrain adjacent au site du Lycée Edward Steichen de Clervaux (en service depuis septembre 2018)
- Proximité directe de la gare ferroviaire de Clervaux
- Dénivelé important d'environ 5 m entre la route de Bastogne et le terrain



3. ACCESSIBILITÉ

- Niveaux du lycée existant repris dans l'extension afin d'assurer des connexions fluides
- Parvis divisé par un volume de liaison, nouvel accès sud vers le parking Bastogne
- À l'entrée est : zone de livraison, 2 places PMR, abri vélo sécurisé
- Réaménagement du Parking sis route de Bastogne, augmentation de 30 places
- Zone logistique sécurisée par un portail coulissant, destinée aux livraisons du module « métiers de la construction »



4. CONCEPT URBANISTIQUE

- Objectif : création d'un campus scolaire cohérent, avec une extension respectant l'orientation et la volumétrie de l'existant
- Vaste parvis piétonnier situé à l'est reliant la piste cyclable, la gare CFL, les arrêts de bus, le lycée et la cour intérieure
- Maintien de deux arrêts de bus sur la route de Bastogne, complétés par la création de quatre nouveaux quais devant les ateliers
- Cour intérieure ouverte vers les espaces publics et les circulations
- Mesures d'adaptation à la zone inondable : suppression du sous-sol, retrait des façades au rez-de-chaussée, ouverture de la cour pour l'expansion des eaux



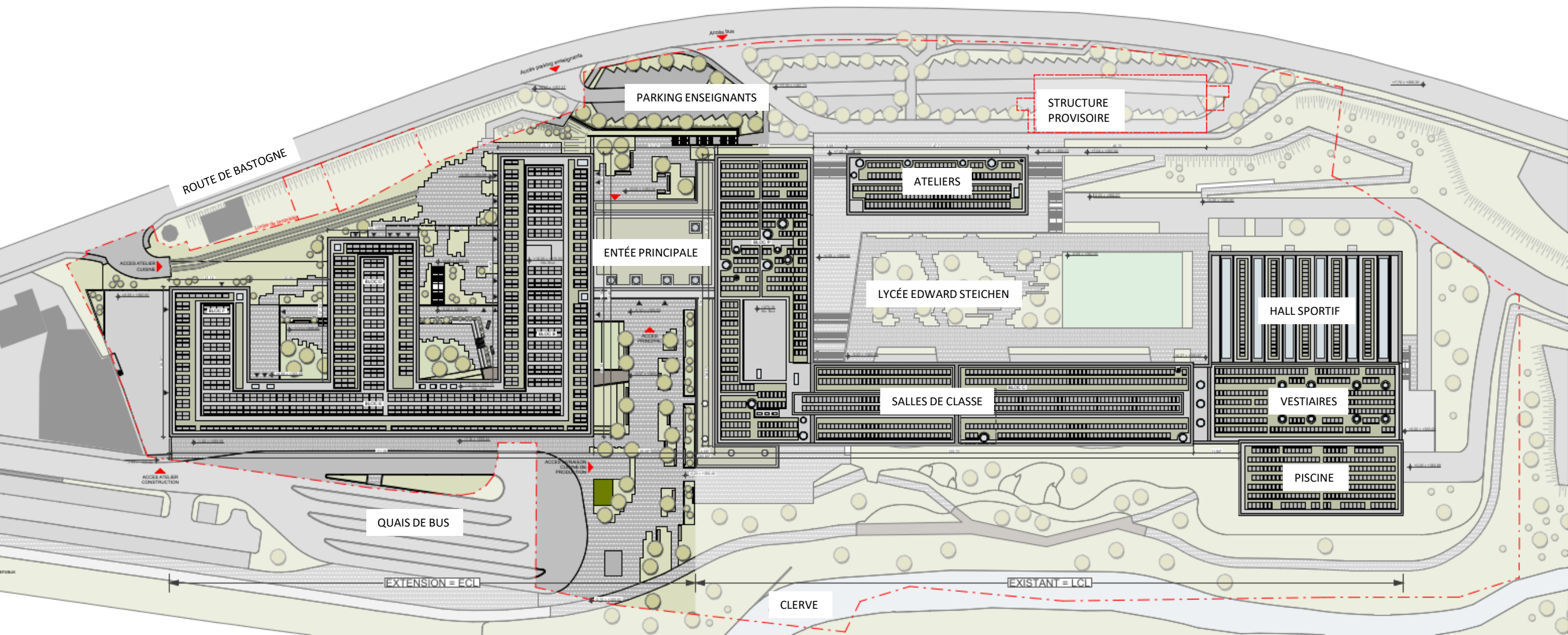
Implantation du campus scolaire

5. CONCEPT ARCHITECTURAL ET FONCTIONNEL

- Nouvelle extension : trois étages ainsi qu'un étage technique
- Structure en peigne : volume principal parallèle à la gare avec trois ailes s'étendant vers la route de Bastogne
- Volume de liaison entre le bâtiment existant et l'extension permettant des connexions spatiales et visuelles au niveau du rez-de-chaussée ainsi qu'au 1^{er} étage
- Toiture végétalisée accueillant un étage technique et équipée de panneaux photovoltaïques



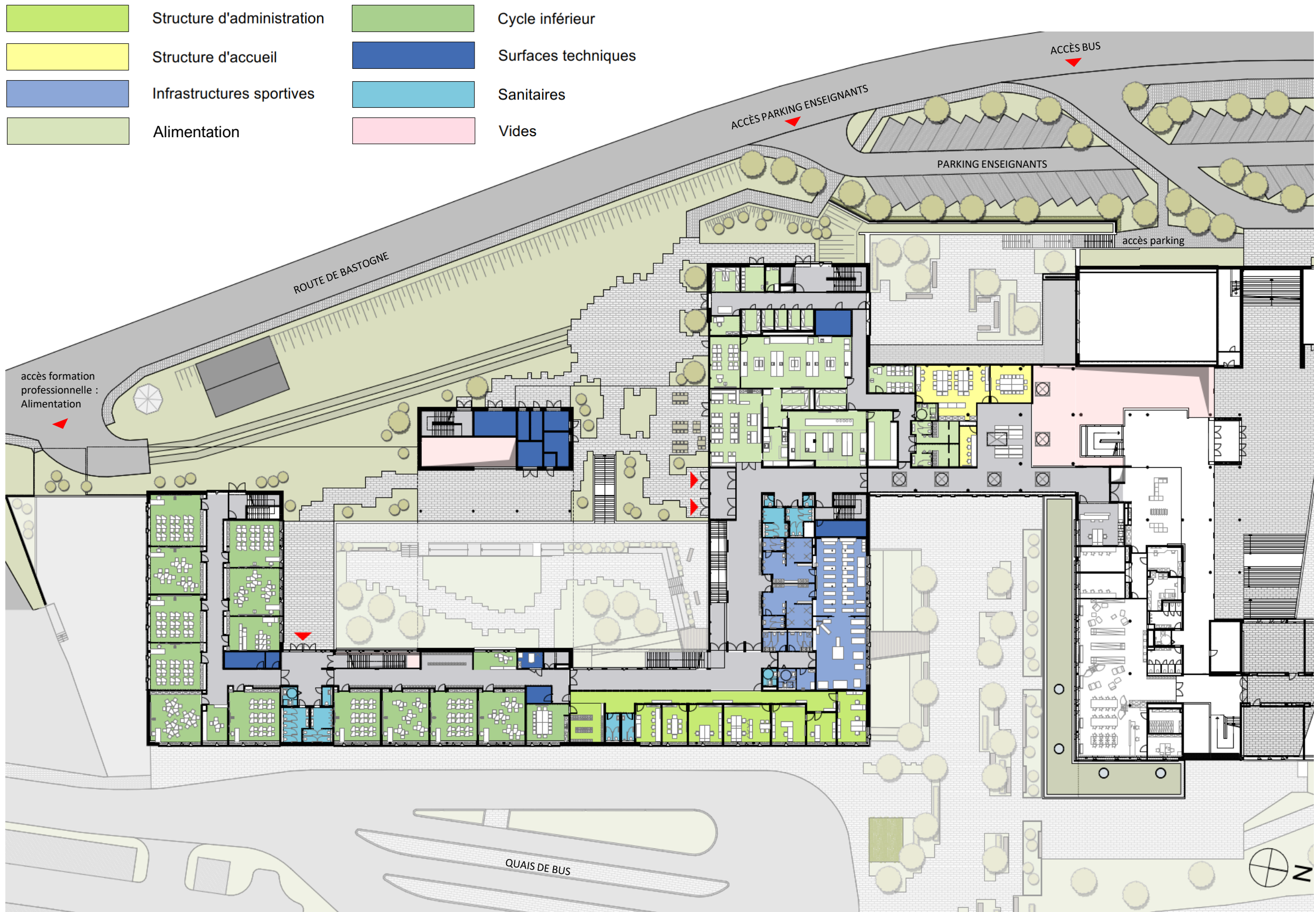
Vue aérienne du campus scolaire



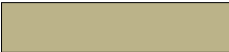





- Métiers de la construction
- Structure d'accueil
- Surfaces techniques
- Sanitaires

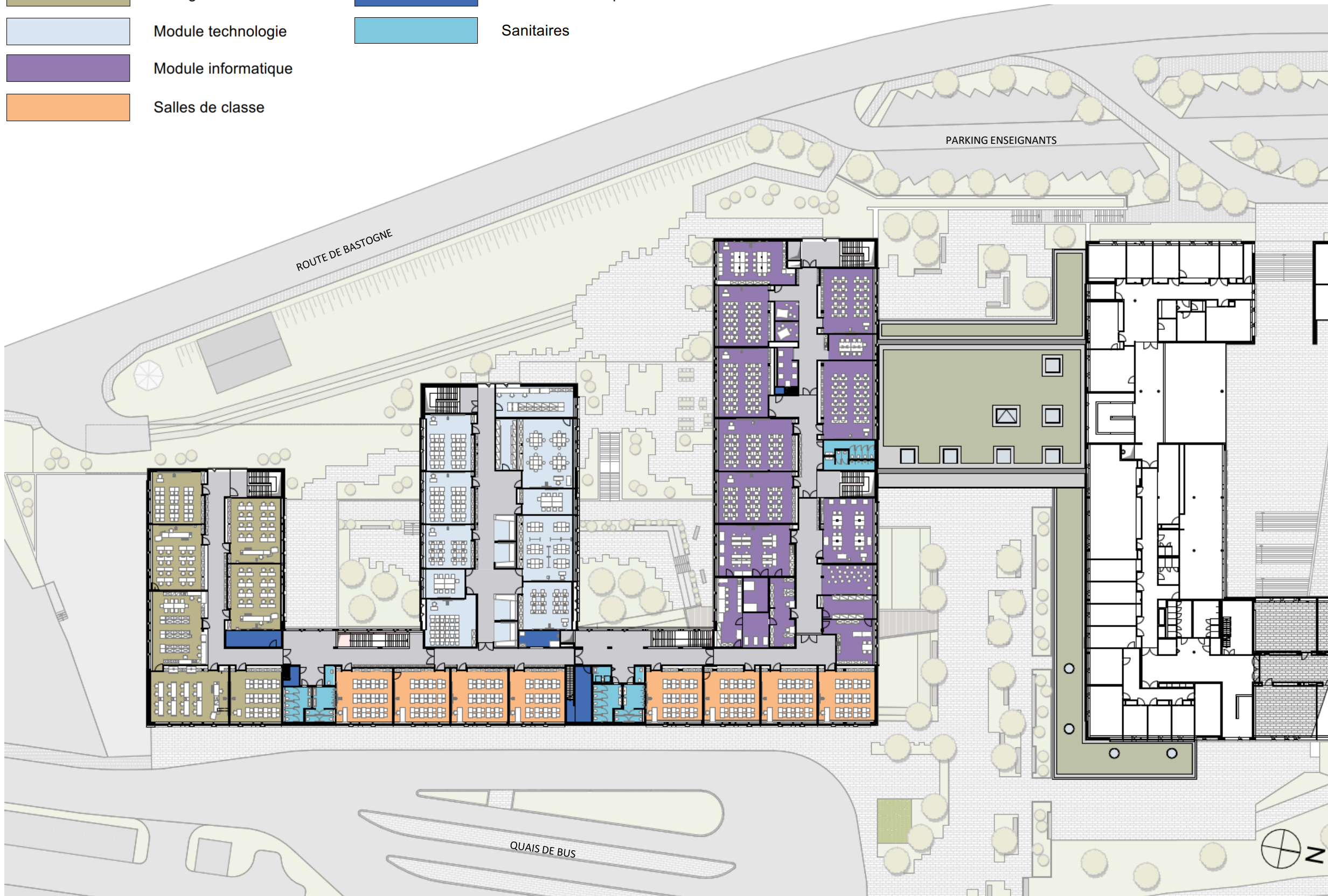


Vue en plan - Rez-de-chaussée



Vue en plan - Étage +1

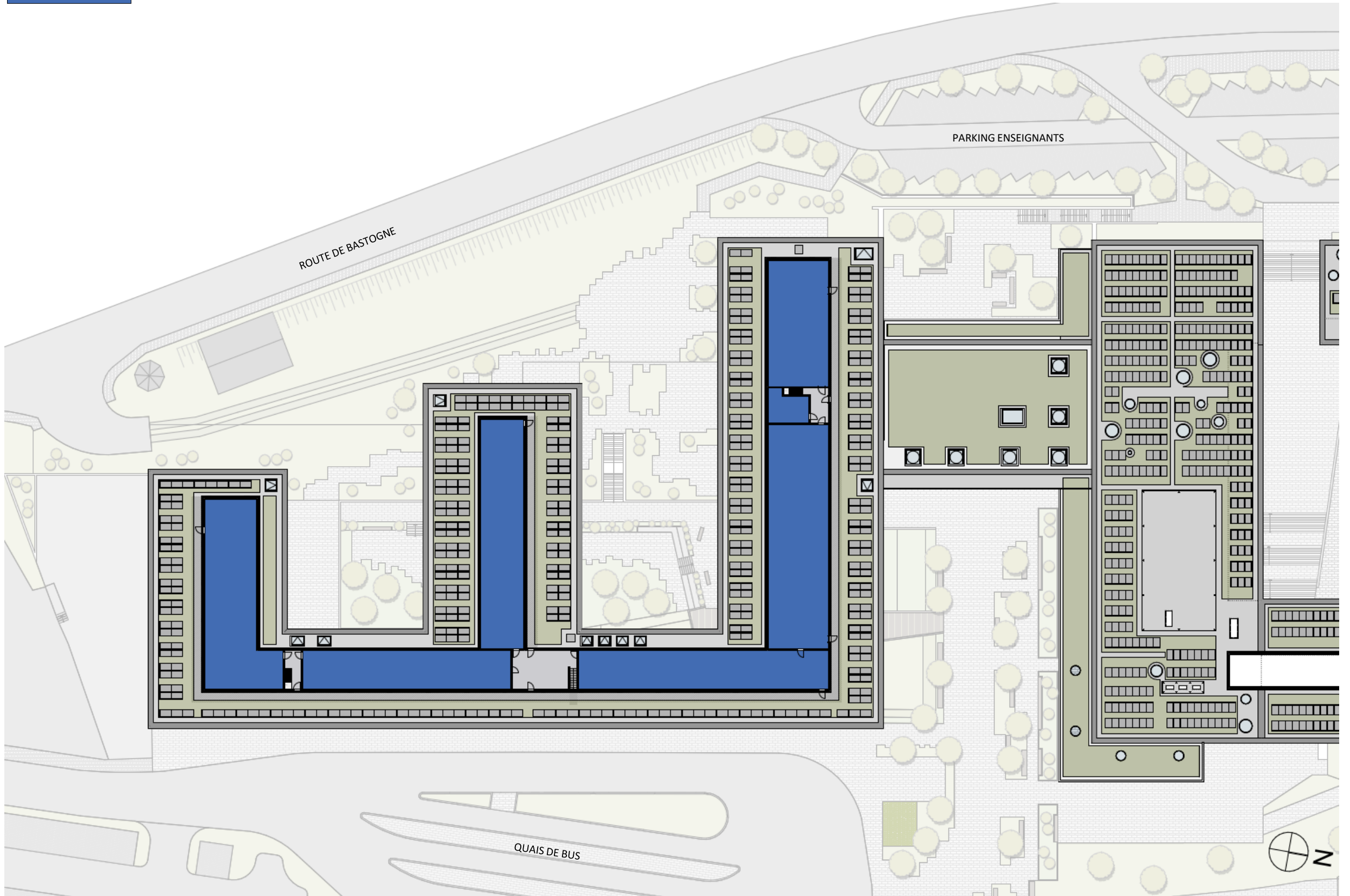
- | | | | |
|----------------------------------------------------------------------------------|---------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|---------------------|
|  | Biologie |  | Surfaces techniques |
|  | Module technologie |  | Sanitaires |
|  | Module informatique | | |
|  | Salles de classe | | |



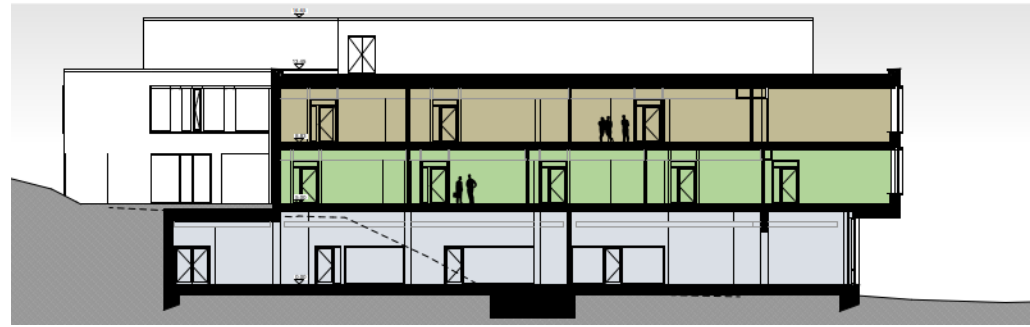
Vue en plan - Étage +2



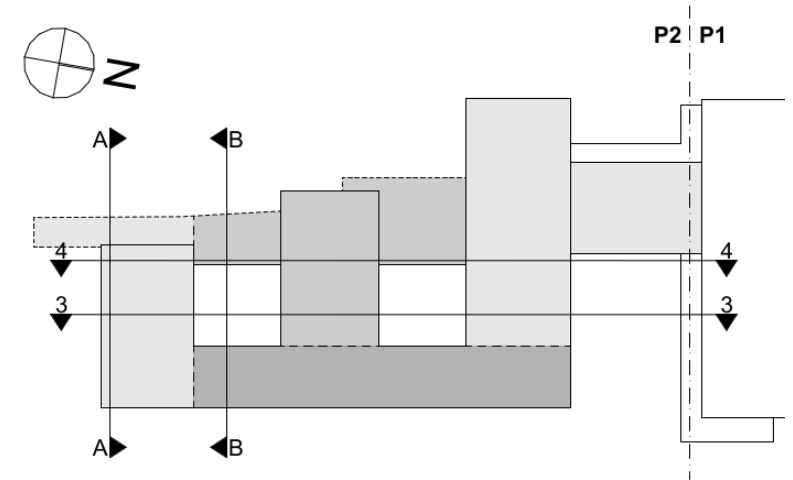
Surfaces techniques





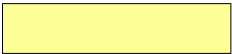






Vue en plan - Étage +3 / étage technique

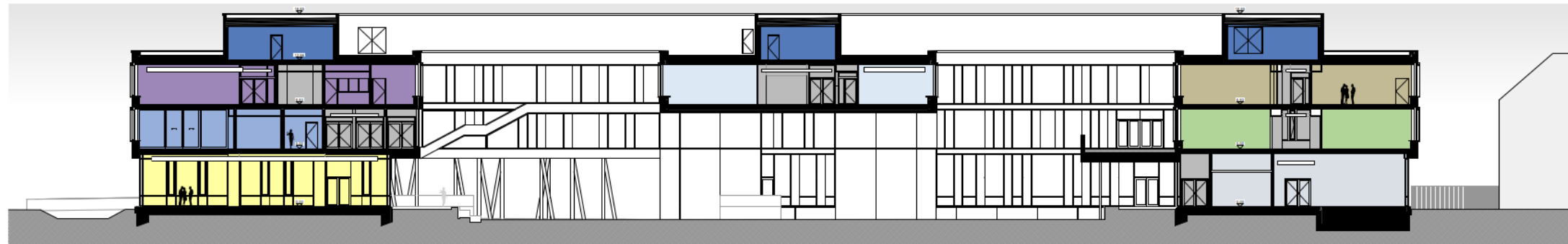


Coupe A

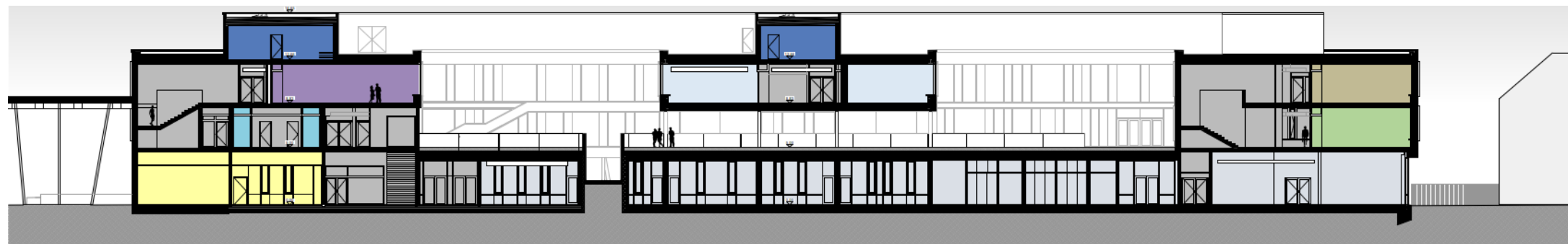


Coupe B

	Métiers de la construction		Salles de classe
	Structure d'accueil		Biologie
	Cycle inférieur		Module technologie
	Infrastructures sportives		Module informatique
			Surfaces techniques



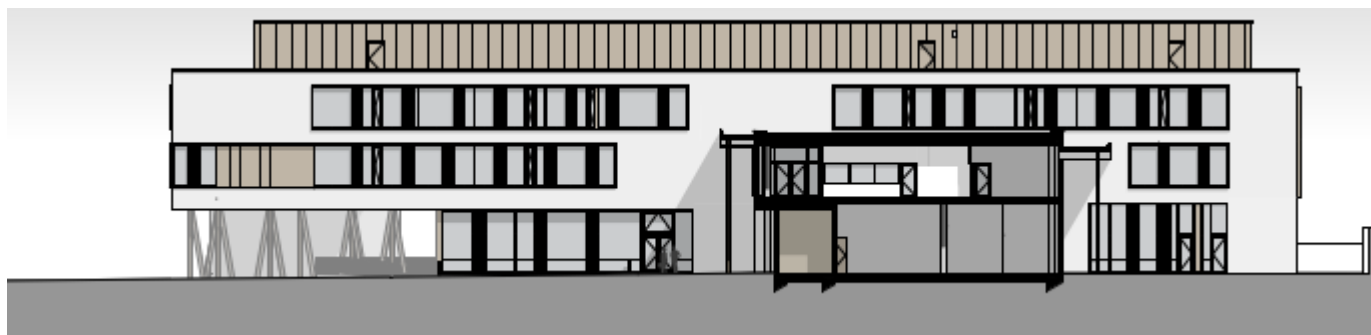
Coupe 3



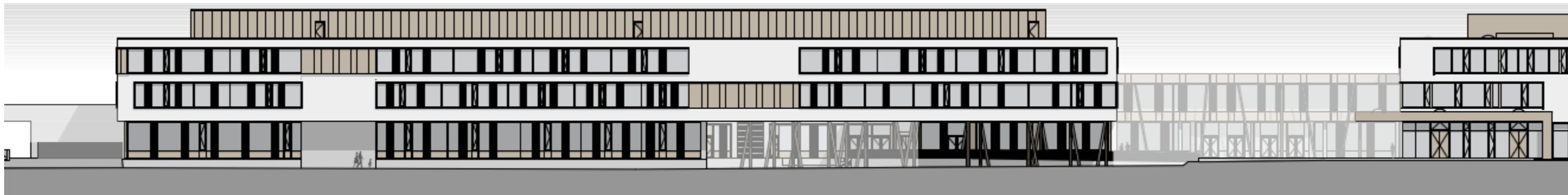
Coupe 4



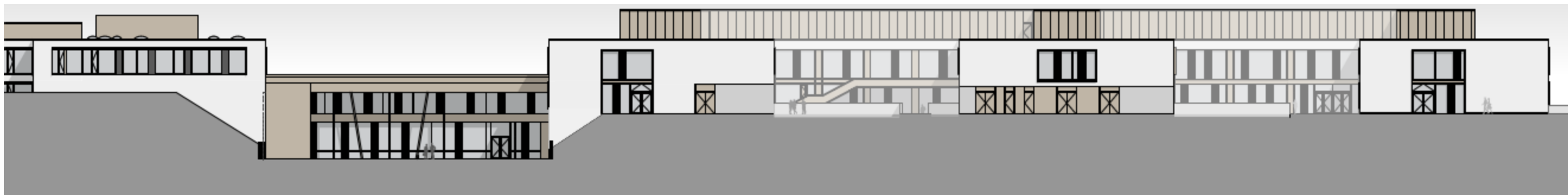
Façade Sud



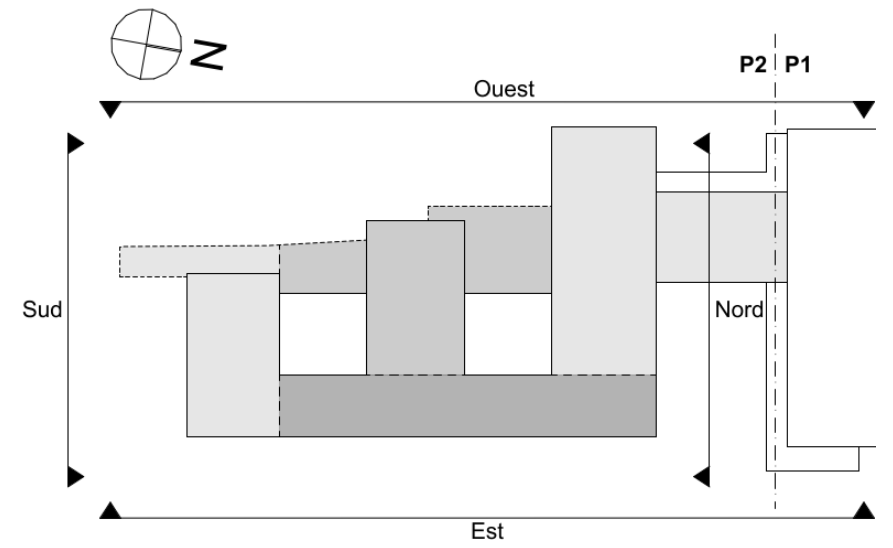
Façade Nord



Façade Est



Façade Ouest



6. CONCEPT ÉNERGÉTIQUE ET DURABILITÉ

Basse consommation d'énergie thermique :

- Isolation thermique performante ;
- Fenêtres à triple vitrage avec protection solaire efficace ;
- Ventilation mécanique à haute efficacité ;
- Systèmes de chauffage et rafraîchissement performants ;
- Chauffage raccordé au système existant avec pellets de bois.

Basse consommation d'énergie électrique :

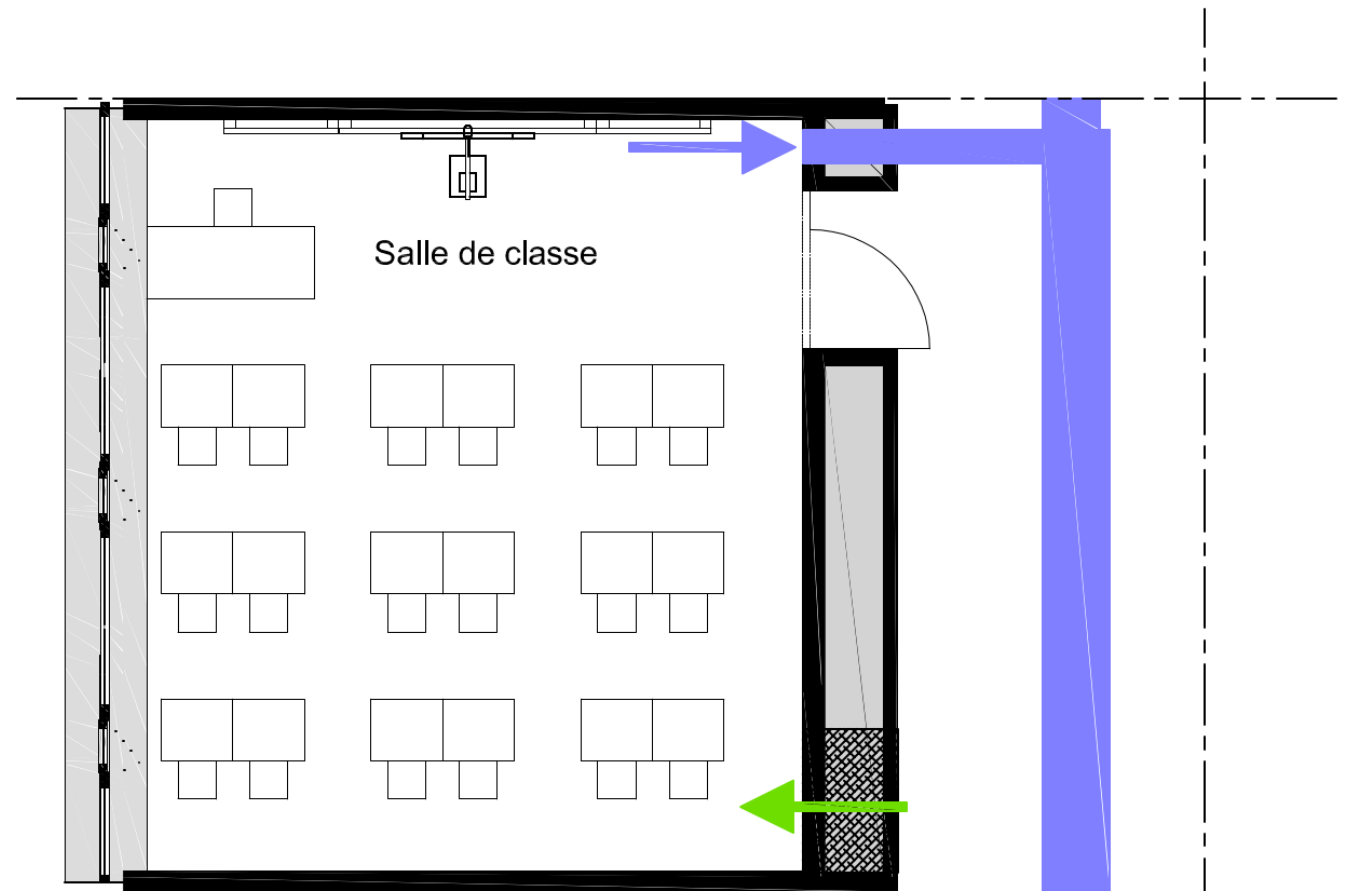
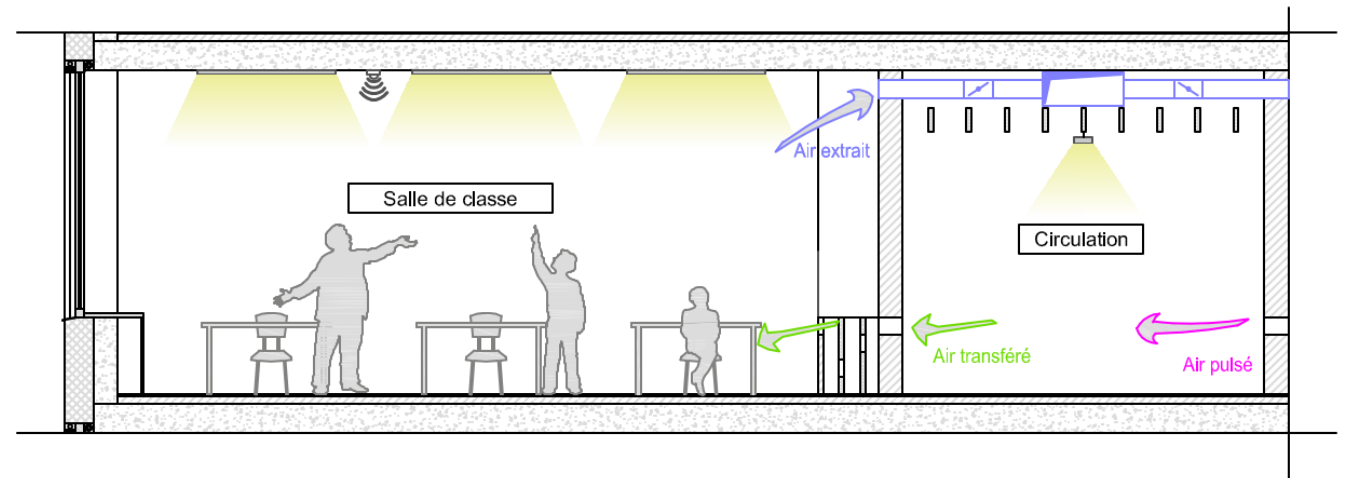
- Optimisation des apports solaires et de l'éclairage naturel ;
- Éclairage intelligent et à faible consommation.

Utilisation d'énergies renouvelables :

- 2'500 m² de panneaux photovoltaïques d'une puissance totale de quelque 550 kWc ;
- Production annuelle estimée à 500 MWh, autoconsommation de 44 %.

Gestion des déchets :

- Tri, recyclage et gestion responsable des déchets afin de minimiser l'impact environnemental.



7. SURFACES, VOLUMES ET ALENTOURS

Surface brute totale : ~ 14'700 m²

Volume brut total : ~ 71'500 m³

Alentours : ~ 13'400 m²

- Matériaux et couleurs identiques au bâtiment existant : sols, pavages, éclairage et plantations
- Espaces extérieurs :
 - Parvis d'entrée ;
 - Cour de récréation intérieure ;
 - Terrasse du restaurant pédagogique avec accès de livraison ;
 - Aménagements paysagers autour des parkings et des quais de bus ;
 - Zone de dépôt et de livraison des ateliers au sud.



Vues sur la cour ouverte



8. DEVIS ESTIMATIF (INDICE 1149,68 / OCTOBRE 2024)

COÛT DE LA CONSTRUCTION		64'339'000
Gros œuvre clos et fermé	36'210'000	
Installations techniques	14'929'000	
Parachèvement	13'200'000	
COÛT COMPLÉMENTAIRE		10'970'000
Aménagements extérieurs	4'458'000	
Équipement mobilier et spéciaux *	5'954'000	
Œuvre d'art	558'000	
COÛT TOTAL DES TRAVAUX ET ÉQUIPEMENTS		75'309'000
FRAIS DIVERS		2'259'000
HONORAIRES		11'296'000
RÉSERVE POUR IMPRÉVUS (5 %)		4'443'000
COÛT TOTAL HTVA		93'307'000
TVA 17 %		15'862'000
COÛT TOTAL TTC		109'169'000
ARRONDI À		109'200'000

* Équipements spéciaux amovibles à charge du MENEJ

8. VUE ET PERSPECTIVE



Vue vers l'entrée principale



CONSTRUCTION DE LABORATOIRES ET DE BUREAUX POUR L'ADMINISTRATION DES SERVICES TECHNIQUES DE L'AGRICULTURE (ASTA)

Commission de la Mobilité et des
Travaux publics

Projet de loi

09.10.2025



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

Administration des bâtiments publics

1. PROGRAMME DE CONSTRUCTION

Capacité:

50 à 58 personnes

Utilisation commune

- structure centrale de réception d'échantillons
- locaux de préparation et de conservation des échantillons
- bibliothèque et salles de réunions
- vestiaires avec sas hygiénique
- locaux d'archives et de dépôts
- 40 emplacements pour véhicules
- 40 emplacements pour vélos

Service d'analyse du lait

- laboratoire d'analyses du lait cru
- laboratoire d'analyses de biochimie et microbiologie
- bureaux

Service d'analyse d'engrais, d'aliments pour animaux et d'alcools

- laboratoire d'analyses des aliments pour animaux
- laboratoire d'analyses des engrais
- laboratoire d'analyses des eaux de vie
- bureaux

Service d'analyse des fourrages

- laboratoire d'analyse des fourrages
- bureaux

Service de contrôle et d'analyse des semences

- laboratoire d'analyses des semences
- salle PCR (réaction de polymérase en chaîne)
- bureaux

Service de pédologie

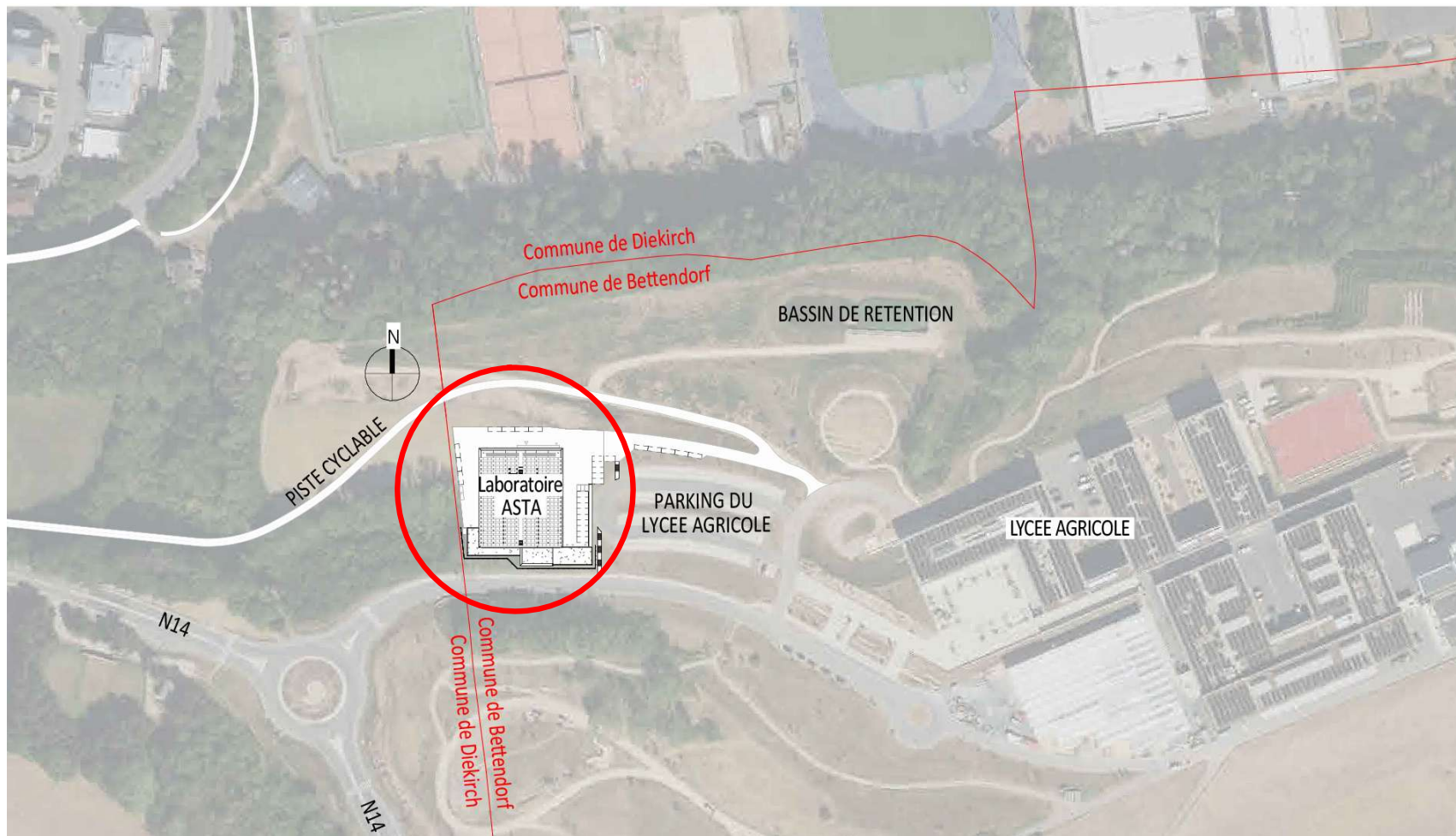
- laboratoire d'analyses chimique des sols
- laboratoire d'analyse physique des sols
- laboratoire d'analyse écologique des sols
- local de cartographie
- bureaux

Service de coordination et de support

- local vaisselle
- laboratoire de métrologie
- bureaux
- conciergerie

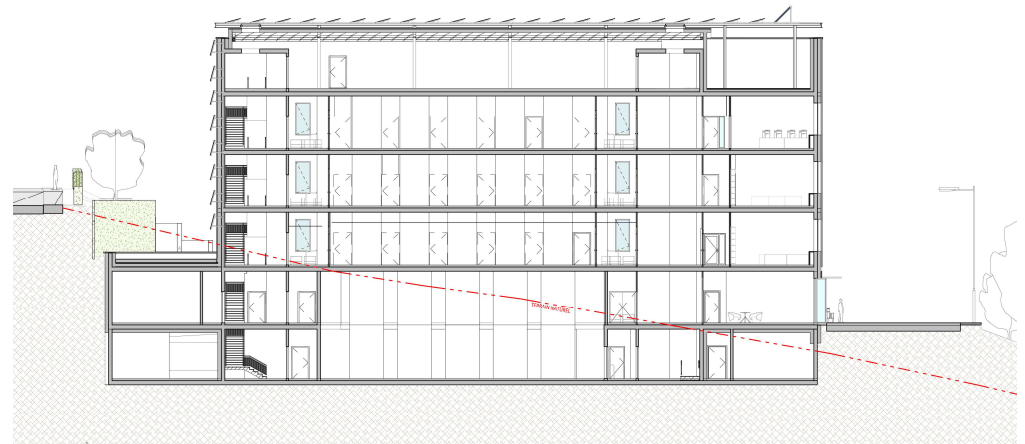
2. IMPLANTATION ET ACCESSIBILITE

- Superficie d'environ 0,5 hectares
- Campus du nouveau Lycée Technique Agricole à Gilsdorf
- Entrée au site par la route d'accès, raccordant la N14 au campus du lycée
- Connexion piétonne et cyclable depuis Diekirch
- Chemin carrossable vers l'entrée du bâtiment, en contrebas du parking réservé aux enseignants



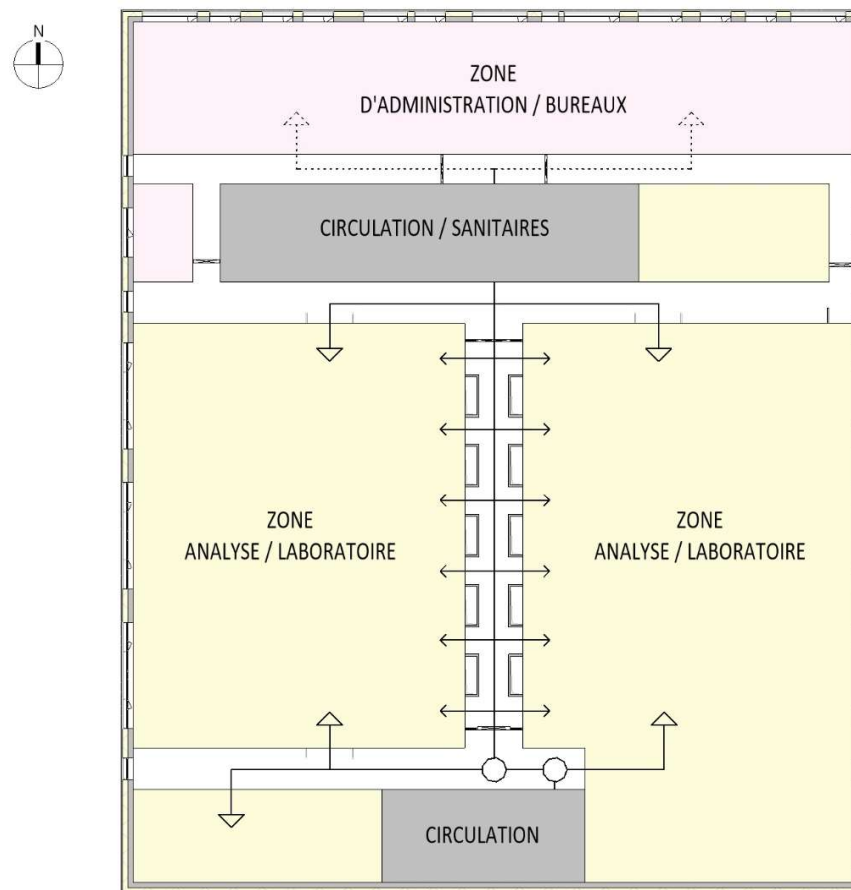
3. CONCEPT URBANISTIQUE

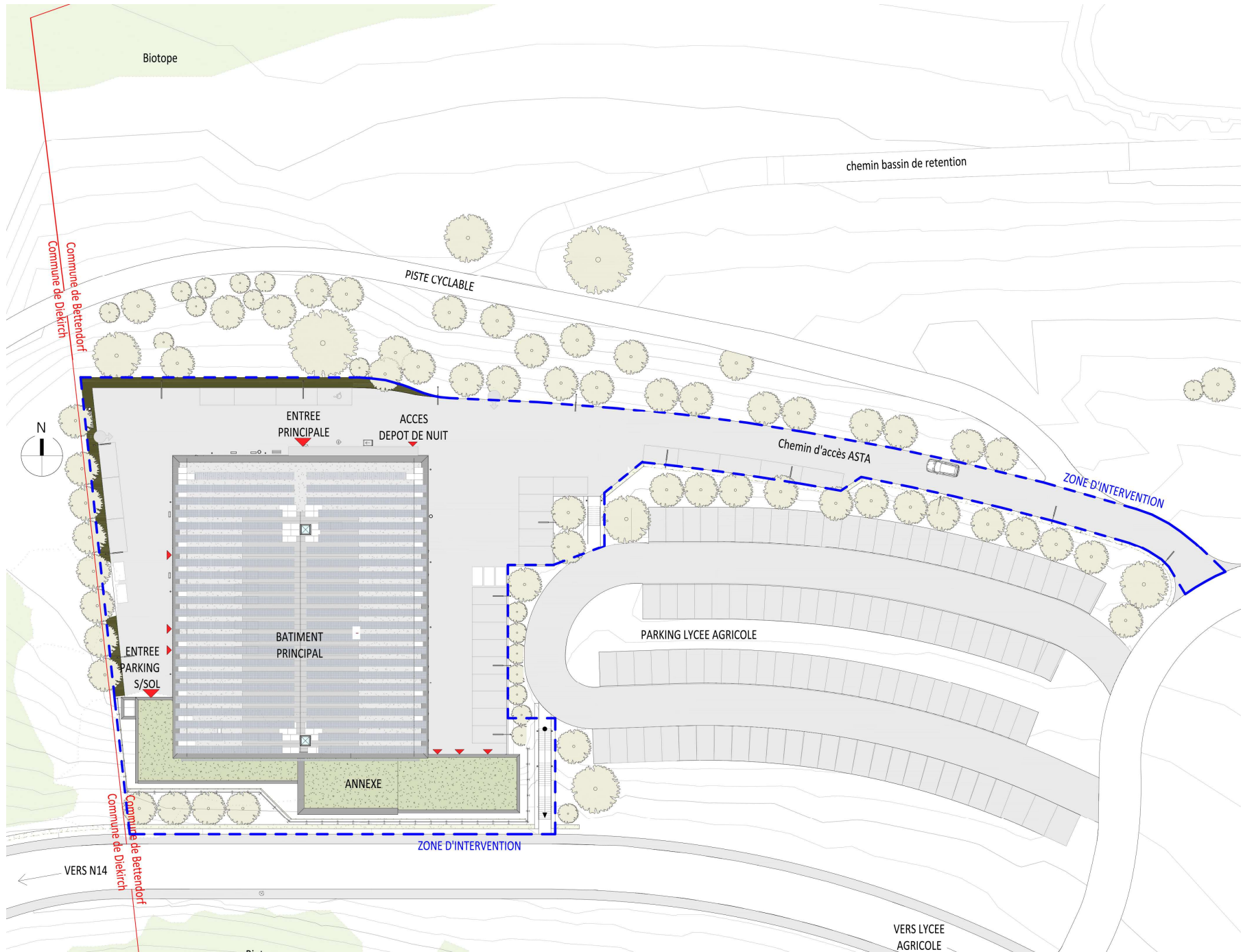
- Construction à flanc de coteau
- Volume partiellement enterré dans le terrain
- Aux côtés nord, est et ouest, le corps principal du bâtiment est dégagé du terrain environnant et s'ouvre vers la vallée de la Sûre
- Autour du bâtiment, des murs de soutènement retiennent le terrain sur trois côtés, créant une cour d'accès et de service au niveau de l'entrée
- Places de stationnement pour voitures de services, visiteurs ainsi qu'une partie du personnel



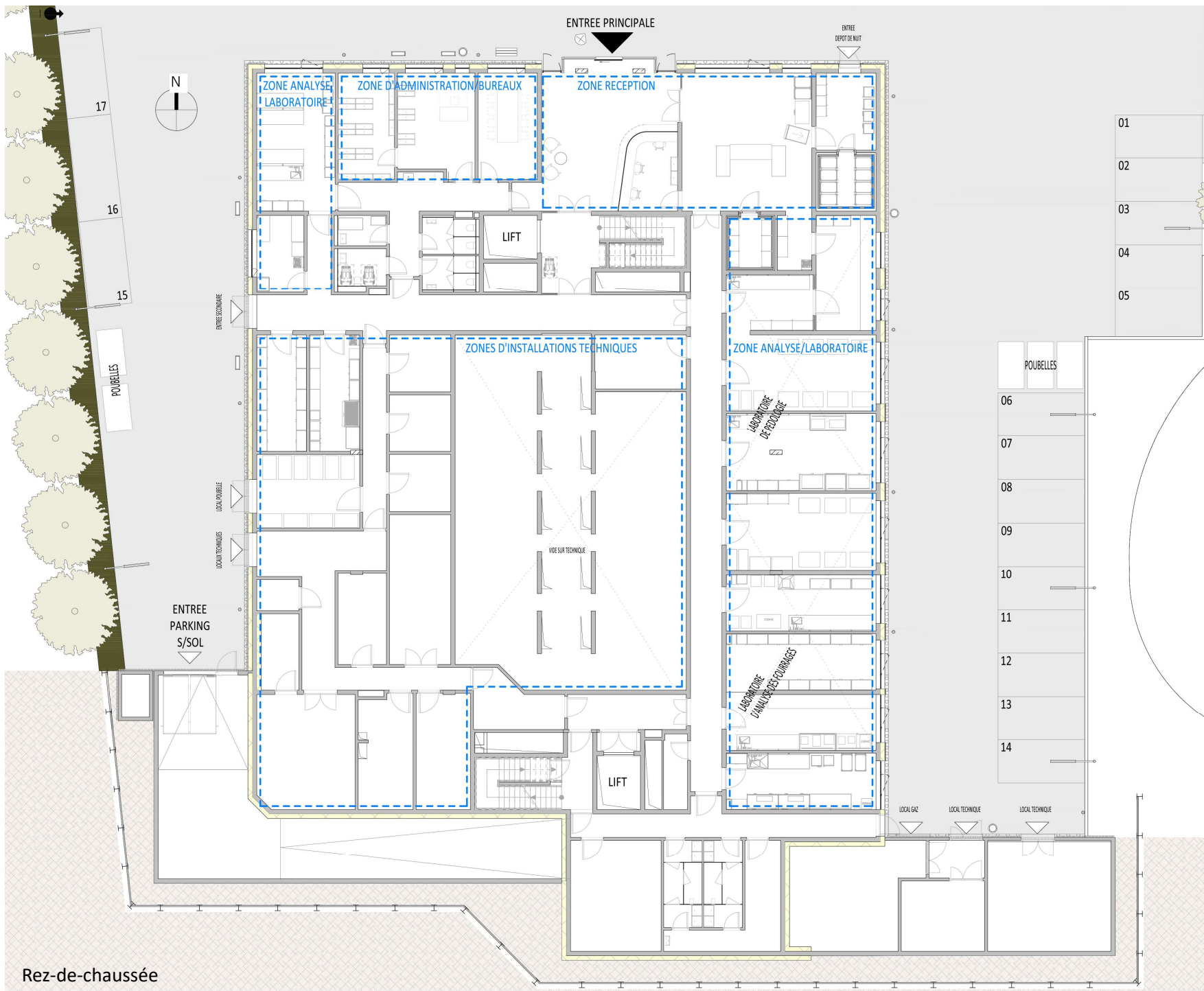
4. CONCEPT ARCHITECTURAL ET FONCTIONNEL

- Deux noyaux de circulation :
 - au nord : à proximité de l'entrée principale et des bureaux ;
 - au sud : proche des laboratoires et des espaces annexes.
- Locaux à utilisation commune et locaux techniques situés au sous-sol et au rez-de-chaussée
- Zone de laboratoires et bureaux correspondants organisée de manière analogue sur les trois étages

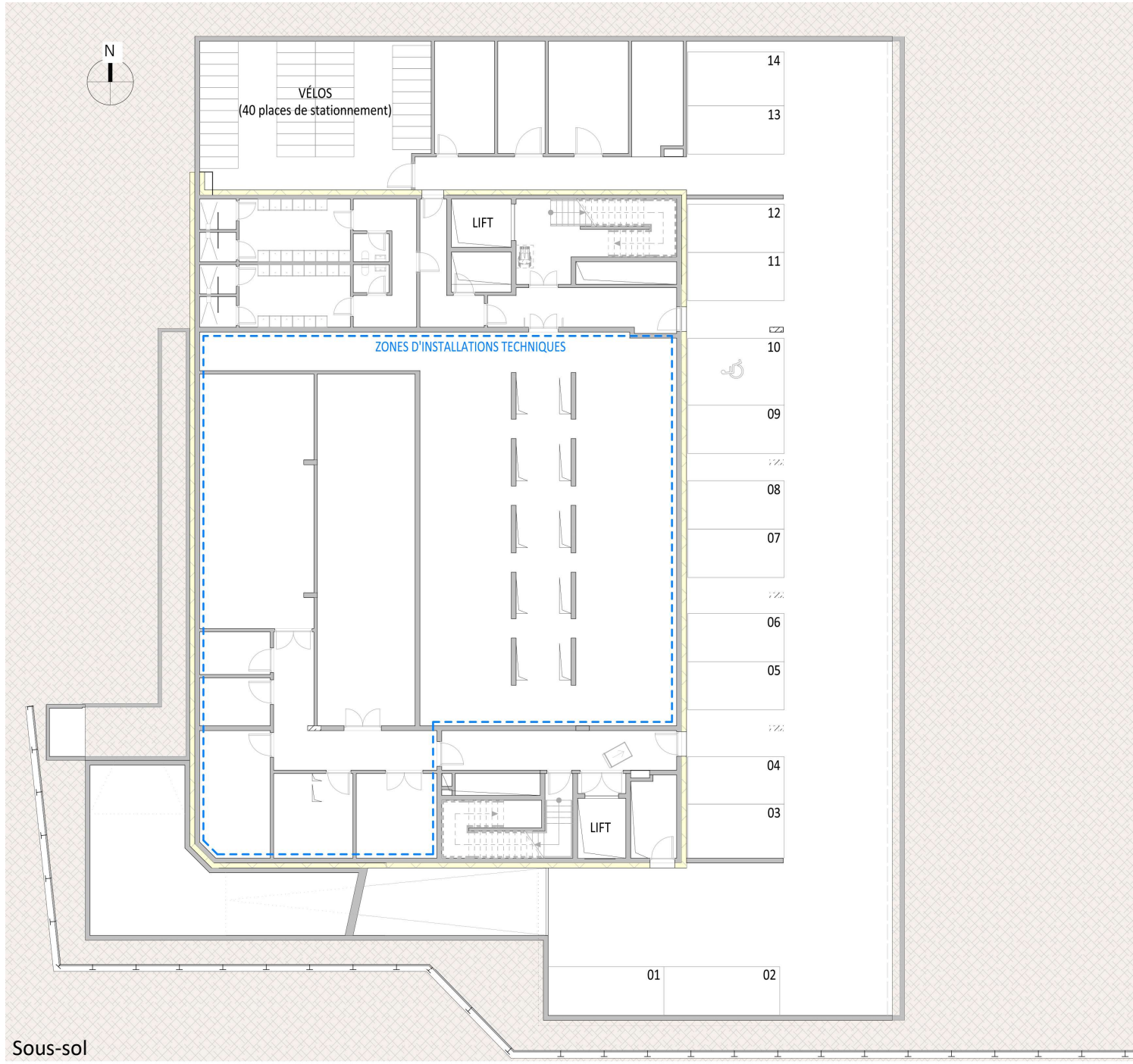




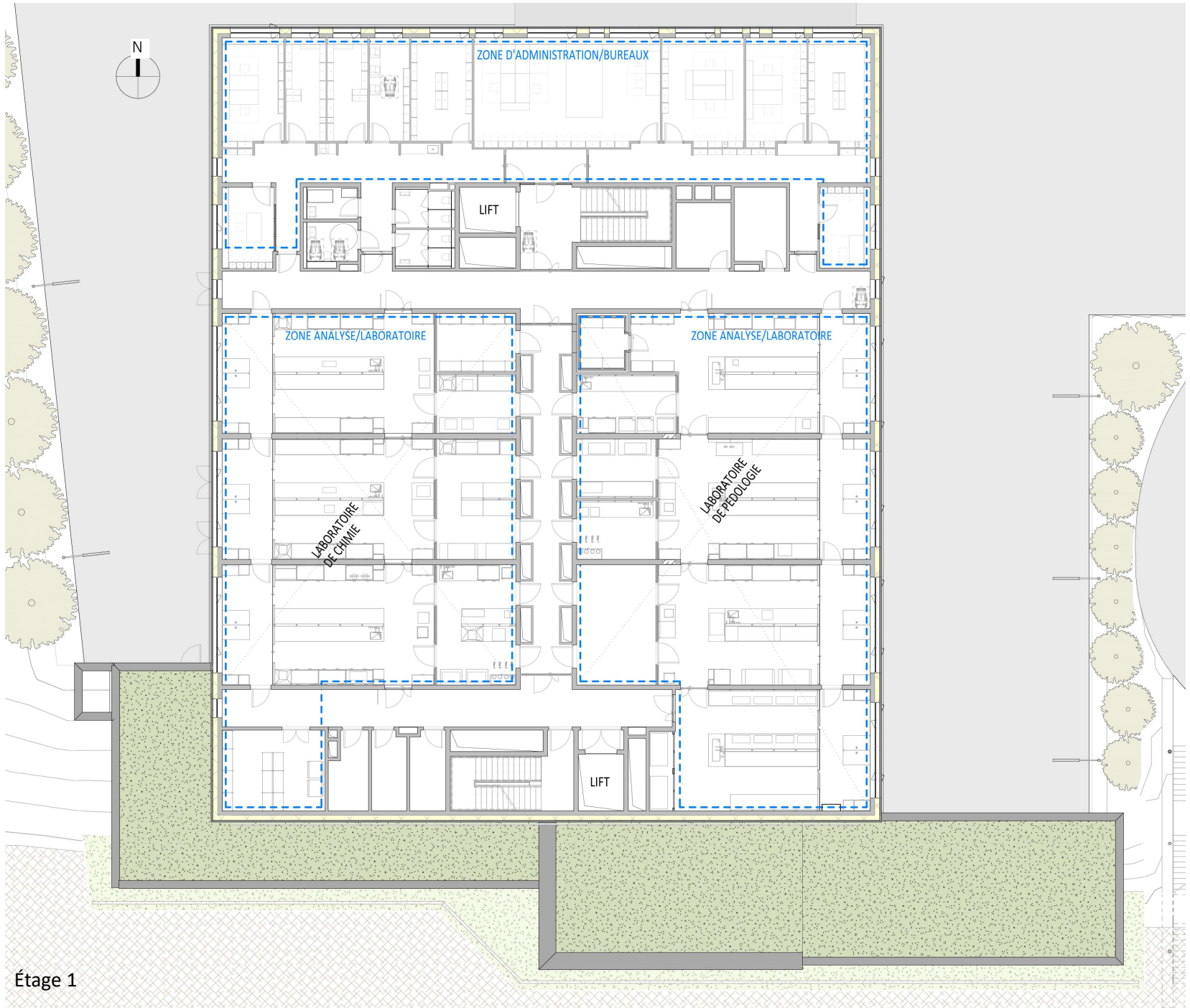
Plan d'implantation



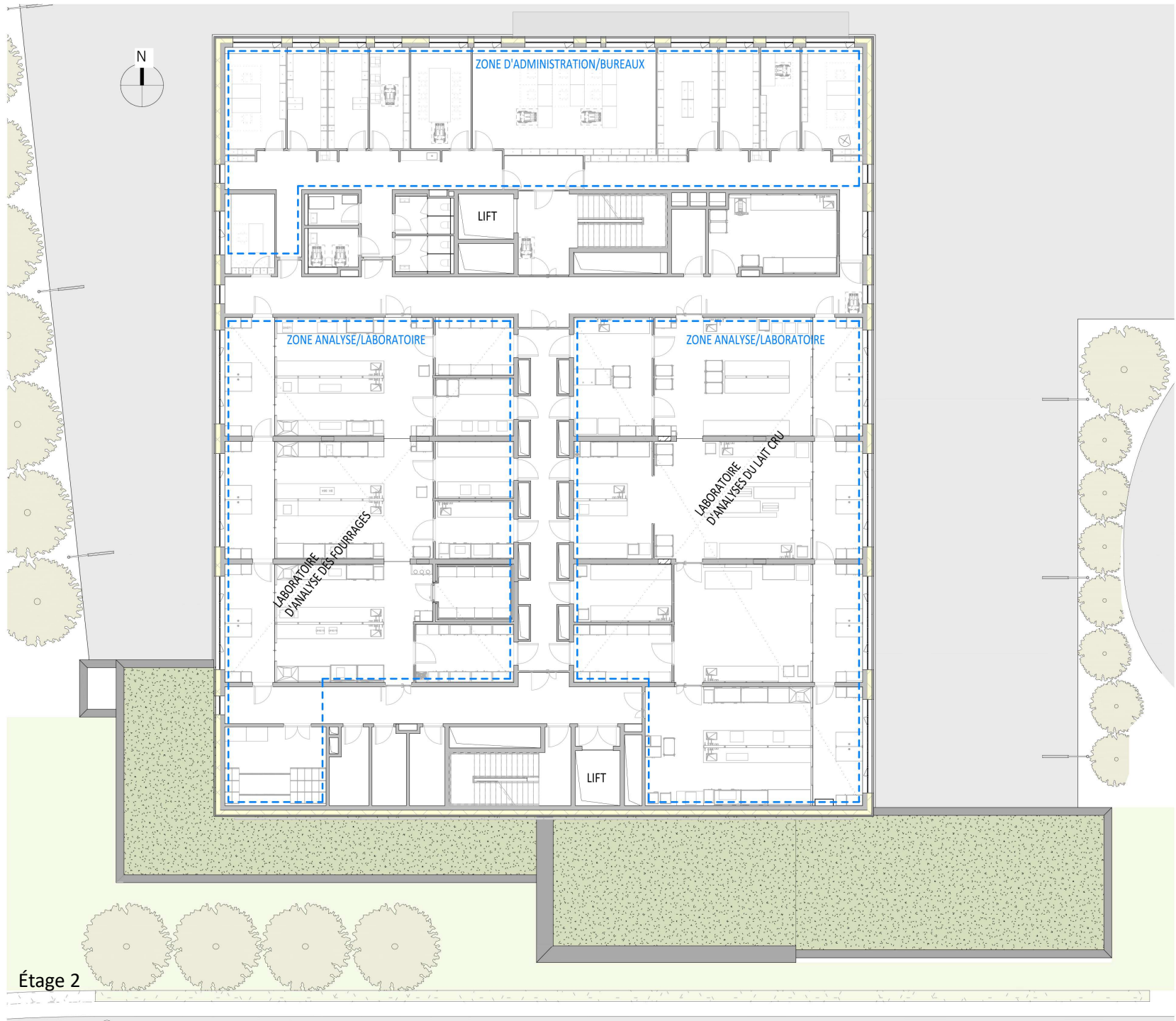
Rez-de-chaussée



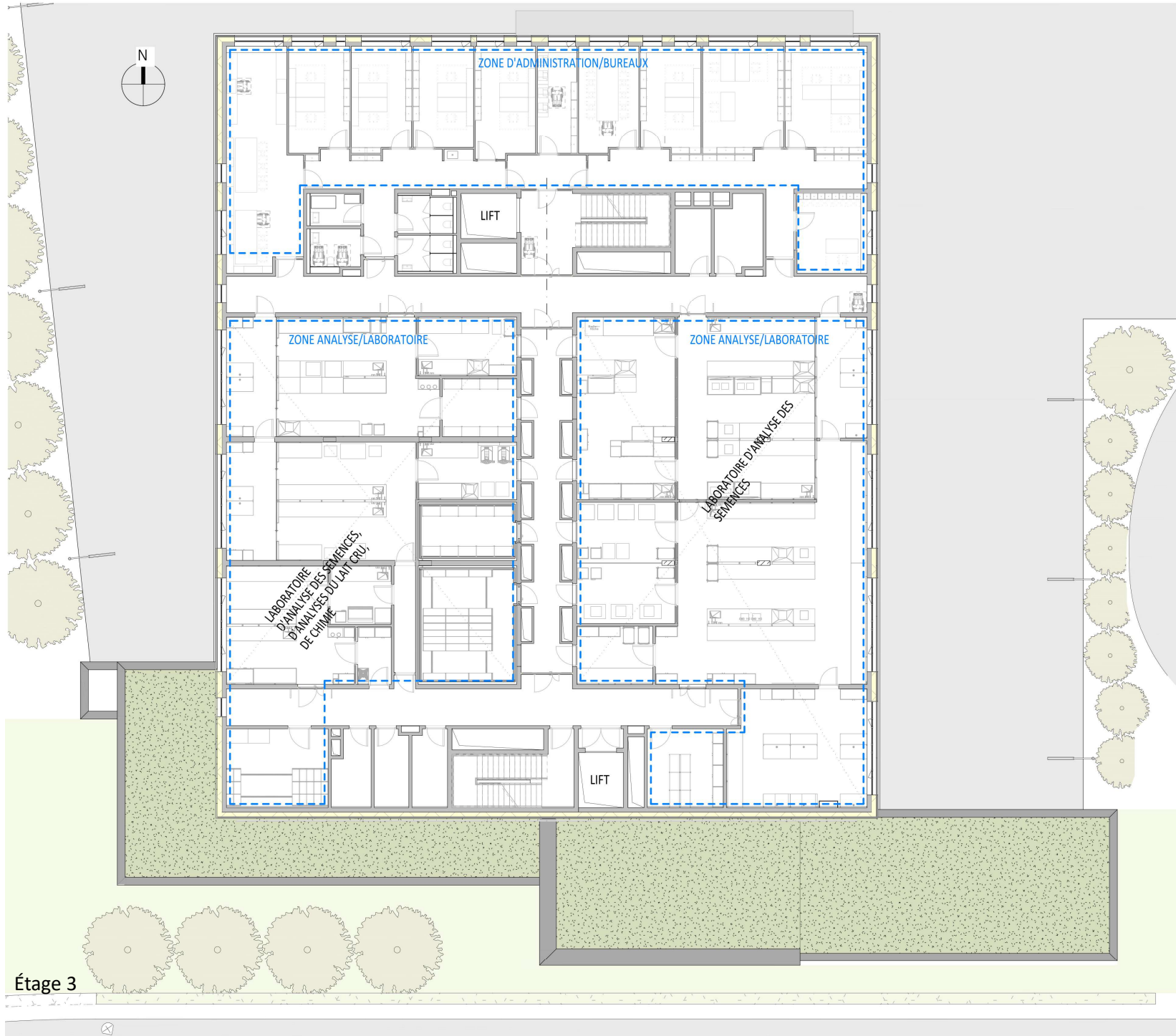
Sous-sol

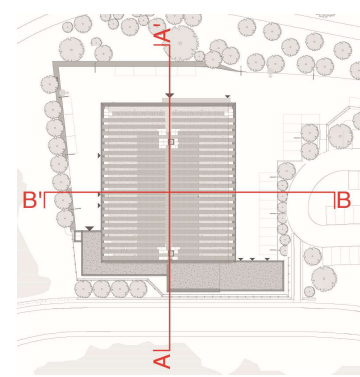


Étage 1



Étage 2





Coupe B-B





Façade Nord



5. CONCEPT ÉNERGÉTIQUE ET CONSTRUCTION ÉCOLOGIQUE, DURABLE ET CIRCULAIRE

Basse consommation d'énergie thermique :

- Volumétrie compacte ;
- Concept énergétique minimisant les consommations énergétiques ;
- Isolation thermique performante ;
- Fenêtres à triple vitrage avec protection solaire efficace.

Basse consommation d'énergie électrique :

- Baies vitrées de grande hauteur ;
- Luminaires LED à haut rendement lumineux ;
- Éclairage extérieur conforme aux lignes directrices du guide d'orientation concernant la réduction de la pollution lumineuse.

Utilisation d'énergies renouvelables :

- 1'200 m² de panneaux photovoltaïques d'une puissance totale de quelque 270 kWc :
 - 900 m² sur la toiture ;
 - 300 m² sur la façade.
- Autoconsommation, couverture d'environ 65 % des besoins électriques annuels du bâtiment ;
- Récupération de la chaleur générée par les équipements des laboratoires et des bureaux ;
- Collecteur géothermique implanté en dessous du bâtiment.

6. SURFACES, VOLUMES ET DEVIS ESTIMATIF (INDICE 1149,68 / OCTOBRE 2024)

Surface brute totale : ~ 9'700 m²
Volume brut total : ~ 41'500 m³
Alentours : ~ 2'900 m²

COÛT DE LA CONSTRUCTION		40'795'000
Gros œuvre clos et fermé	15'720'000	
Installations techniques	15'740'000	
Parachèvement	9'335'000	
COÛT COMPLÉMENTAIRE		10'811'000
Aménagements extérieurs	2'475'000	
Équipement mobilier et spéciaux	8'270'000	
Œuvre d'art	66'000	
COÛT TOTAL DES TRAVAUX ET ÉQUIPEMENTS		51'606'000
FRAIS DIVERS		1'550'000
HONORAIRES		7'745'000
RÉSERVE POUR IMPRÉVUS (5 %)		3'045'000
COÛT TOTAL HTVA		63'946'000
TVA 17 %		10'870'820
COÛT TOTAL TTC		74'816'820
ARRONDI À		74'820'000



Façade Est – Vue depuis le parking des enseignants du Lycée Technique Agricole