

N° 6193**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2010-2011

D E B A T**sur le financement des grands projets d'infrastructure réalisés par l'Etat**

* * *

PAPIER DE DISCUSSION

(13.10.2010)

La Commission se compose de: M. Fernand BODEN, Président-Rapporteur ; M. François BAUSCH, Mme Anne BRASSEUR, MM. Lucien CLEMENT, Fernand DIEDERICH, Fernand ETGEN, Mme Marie-Josée FRANK, M. André HOFFMANN, Mme Lydia MUTSCH, MM. Roger NEGRI, Marcel OBERWEIS et Marc SPAUTZ, Membres.

*

I. ANTECEDENTS

Afin d'optimiser le suivi financier des grands projets d'infrastructure réalisés par l'Etat, la Commission du Contrôle de l'exécution budgétaire a décidé en date du 20 avril 2009, d'une nouvelle procédure à suivre en matière de préparation et de présentation de nouveaux projets d'infrastructure dépassant le seuil de 10 millions d'euros. Conformément à cette nouvelle procédure, la Commission du Développement durable a examiné au cours des réunions des 22 et 29 septembre 2010, la liste des projets d'infrastructure à soumettre à l'approbation de la Chambre des Députés permettant l'imputation des dépenses pour frais d'études à charge des fonds d'investissement.

*

II. TRAVAUX PARLEMENTAIRES

La Commission a examiné la liste des projets d'infrastructure à soumettre à l'approbation de la Chambre des Députés. Il y a lieu de retenir succinctement de la présentation et des observations afférentes de la Commission ce qui suit:

**Bâtiment administratif pour la Police grand-ducale
à Luxembourg-Verlorenkost**

Le concept présenté par le Gouvernement prévoit d'un côté le réaménagement du bâtiment existant (10.000 m²) et de l'autre côté la construction d'une extension. Cette dernière aura une surface de 10.500 m².

Le programme de construction prévoit une zone pour le public, des services communs, un centre de calcul, une zone d'audition, une zone cellulaire, la direction, les bureaux, des locaux logistiques, une cantine avec cuisine, un parking ainsi que les aménagements extérieurs.

Les coûts s'élèveront à 25.000.000 euros.

A noter qu'à l'origine, un projet beaucoup plus conséquent avait été planifié pour un budget d'environ 200 millions d'euros. Finalement, il a été décidé de déloger une partie des services de la Police au Findel Business Center, cette solution répondant parfaitement aux besoins et aux attentes de l'administration.

Le budget du projet sous rubrique est donc sensiblement plus bas que le budget initialement prévu. La Commission d'Analyse Critique (CAC) a d'ores et déjà rendu un avis sur le projet et l'avant-projet sommaire (APS) sera entamé dans les meilleurs délais.

Bibliothèque nationale à Luxembourg-Kirchberg

Bien qu'il n'existe aucun doute sur la nécessité d'une nouvelle Bibliothèque nationale, son projet de construction a déjà suscité de nombreuses discussions et polémiques dans le pays. Un concours d'architecte avait été organisé en 2004, pour construire cet édifice sur le site du bâtiment Robert Schuman près de la Philharmonie. Or, le bâtiment Robert Schuman n'est aujourd'hui toujours pas disponible et le Gouvernement a estimé ne plus pouvoir attendre et a donc cherché un nouveau terrain pour accueillir la Bibliothèque nationale. Dans ce contexte, le Premier Ministre a annoncé lors de sa déclaration de politique générale sur l'état de la nation en mai 2010, que la nouvelle Bibliothèque nationale se trouvera à Kirchberg près du carrefour *Bricherhaff*, que de nouveaux plans seront élaborés et que la construction de la Bibliothèque nationale sera entamée en 2014.

A noter que le premier projet de 2004 avait été évalué à 120 millions d'euros, mais que le Gouvernement souhaite comprimer cette somme sous le seuil de 100 millions d'euros. En outre, l'on peut constater que le terrain choisi au *Bricherhaff* appartient au Fonds d'urbanisation et d'aménagement du plateau de Kirchberg.

Le programme de construction comprend entre autres des activités d'accueil avec restaurant, des espaces pour conférences, réunions et expositions, des espaces de consultation avec médiathèque, des sociétés savantes, des magasins de stockage, un service interne, une administration et une logistique générale.

Le projet du bureau sorti lauréat du concours d'architecte susmentionné est à adapter en fonction du nouveau site et du budget, ce qui nécessite une refonte préalable du programme de construction.

Le budget n'est pas encore définitivement arrêté.

Lycée technique du Centre et Lycée technique Michel Lucius

Les deux lycées étant situés à proximité l'un de l'autre, des synergies ont été recherchées, notamment au niveau des infrastructures de restauration scolaire. Les coûts respectifs de ces deux projets ne sont pas encore définis, car l'étude de faisabilité n'a pas encore été réalisée. De ce fait, la Commission d'Analyse Critique n'a, à ce stade, pas été saisie et elle ne le sera qu'à partir du moment où la demande sera chiffrée de manière plus précise.

Sachant que le Limpertsberg n'est pas un quartier optimal pour accueillir des infrastructures scolaires supplémentaires, l'on doit cependant noter que plusieurs établissements scolaires vont être déplacés (notamment l'Université du Luxembourg et le Lycée Vauban) et que la concentration d'élèves deviendra donc moins importante dans le quartier.

A noter que les 49 places de parking sont prévues uniquement pour les enseignants qui doivent parfois se déplacer dans d'autres lycées pendant la journée, et non pas pour les lycéens qui peuvent profiter des transports publics.

Lycée technique Michel Lucius

La nouvelle annexe 2000 comportera les salles de classes, localisées pour l'instant dans un bâtiment de containers provisoire, ainsi qu'une infrastructure de restauration scolaire à utiliser par les élèves du LTML.

Le programme modifié prévoit 21 salles de classes normales, 5 classes spéciales, 2 locaux de préparation, des bureaux pour l'administration, une salle polyvalente supplémentaire, un restaurant scolaire pour 300 élèves par service et un parking souterrain de 49 places.

Lycée technique du Centre

Le projet de construction comporte une infrastructure sportive, un restaurant scolaire, une cafétéria et une structure d'accueil pour les élèves du LTC.

En ce qui concerne l'infrastructure sportive la construction d'un bâtiment annexe et le réaménagement du hall sportif existant sont prévus. La construction comportera les surfaces suivantes: un hall de

sport à 4 unités, 4 salles de stockage, 1 salle multifonctionnelle, des vestiaires, des sanitaires, bureau et infirmerie.

La capacité de production de la cuisine s'élèvera à quelque 600 plats à consommer au restaurant et 300 plats à emporter, diffusés dans la cafétéria. Deux services sont prévus pour la restauration à midi, à savoir 2x 300 personnes.

Aucun budget n'est encore défini pour les deux projets.

Ancienne école américaine (Max-Planck-Institut)

Suite à la signature du contrat de coopération entre le Gouvernement et la Max-Planck-Gesellschaft zur Förderung der Wissenschaften e.V. en date du 20 mai 2009, la possibilité d'un aménagement du bâtiment de l'ancienne école américaine à Limpertsberg a été analysée. Le projet prévoit la rénovation et la modernisation des bâtiments existants pour les besoins de l'institut Max-Planck-Gesellschaft. Suivant le programme transmis, 174 personnes vont travailler à plein temps sur le site. Vu que les surfaces demandées excèdent les surfaces existantes, la construction d'un nouveau bâtiment annexe devient nécessaire. Dû au fait que les bâtiments existants sont inoccupés depuis plus de 10 ans, excepté le gymnase, ils sont en grande partie vétustes.

Vu l'importance des surfaces requises pour la bibliothèque, elle va constituer le cœur du futur institut. Il est prévu que 11.000 utilisateurs fréquenteront annuellement cette bibliothèque qui sera ouverte durant 70 heures par semaine. Un tiers de la surface sera aménagé en zone mains libres, le reste servira pour l'archivage et stockage des livres dans des compactus.

Trois divisions scientifiques différentes sont prévues. Elles disposeront de bureaux pour professeurs et chercheurs, de salles pour les différents groupes de jeunes chercheurs, de surfaces pour les séminaires, dépôts, salles de réunions, salle de serveurs ainsi que de surfaces pour l'administration.

A préciser que cette nouvelle infrastructure ne sera pas redondante avec certaines infrastructures de recherche situées à Esch-Belval, car il s'agit de domaines de recherche totalement différents.

Le budget n'est pas encore défini.

Lycée classique d'Echternach

Ce projet est urgent et il comprend deux volets: la transformation de l'ancien bâtiment de la gendarmerie en vue d'y héberger des salles de classe indispensables pour le bon fonctionnement du lycée ainsi que la construction d'un complexe sportif à proximité du lycée. L'emplacement précis du complexe sportif n'a pas encore été défini et le Ministère est actuellement en discussion à ce sujet avec l'administration communale d'Echternach.

De l'avis des représentants du Ministère du Développement durable et des Infrastructures, il s'agit d'un projet très compliqué. Le bâtiment à réhabiliter est en effet situé dans le centre historique de la ville et les travaux de transformation et de construction doivent donc être approuvés par le Service des Sites et Monuments nationaux. De surcroît, il doit être tenu compte de la zone inondable avoisinante.

Le programme de construction prévoit la transformation intégrale de l'ancien bâtiment de la gendarmerie (volume brut: 13.000 m³) en vue d'y héberger environ 14 salles de classe ainsi que plusieurs bureaux, la réalisation d'un complexe sportif à deux ou trois unités (volume brut: 6.600 m³) situé à proximité du lycée, la transformation et la réorganisation des infrastructures existantes du lycée suite au transfert des départements respectifs vers l'ancienne gendarmerie et finalement l'aménagement d'un centre de documentation et d'information ainsi que la création d'un foyer centralisé pour les élèves.

Le budget n'est pas encore défini.

HMC Capellen

Il s'agit d'un projet de réaménagement, de rénovation et de construction sur le site de la Ligue HMC à Capellen.

Actuellement, environ 190 personnes handicapées travaillent dans les différents ateliers protégés sur le site et sont encadrées de 70 personnes. Les points faibles des infrastructures existantes sont surtout les bâtiments vétustes des années 1970 et les nombreuses surfaces localisées actuellement dans des

containers récupérés sur un autre site. En outre, certaines infrastructures, comme par exemple les locaux sanitaires, sont insuffisantes et inadaptées aux besoins.

Le programme de construction prévoit des infrastructures pour l'administration, le service d'activités de jour, les activités socio-pédagogiques et thérapeutiques, des ateliers CCP, un complexe d'ateliers protégés, une unité de service pour entreprises, un restaurant ainsi qu'une unité de maraîchage et d'agriculture fruitière.

Le budget n'est pas encore défini.

Pôle d'échanges multimodal de la gare d'Ettelbruck

Le bi-pôle urbain de la Nordstad, situé entre Ettelbruck et Diekirch, constitue un des deux centres de développement et d'attraction d'ordre moyen du Grand-Duché, tel qu'énoncé par le programme directeur de l'aménagement du territoire. En 2006, les responsables politiques ont décidé de lancer une étude d'aménagement urbanistique (consultation rémunérée) en vue d'une planification coordonnée de l'axe central situé entre la gare d'Ettelbruck et Diekirch. Ainsi, les différents projets d'infrastructures étatiques de mobilité ont été mis en phase pour constituer une base de planification cohérente servant de guide aux projets publics et privés à proximité.

Développé à partir des idées et résultats de la consultation rémunérée et du Masterplan Nordstad, adopté en 2008 par les communes, le dossier sous rubrique affine les réflexions et décisions antérieures, et constitue un élément important du concept de mobilité. Le réaménagement routier à l'intérieur d'Ettelbruck par le biais d'une liaison directe entre le monument Patton et la rue du Canal (projet Ponts et Chaussées) ainsi que l'aménagement d'un parking relais pour les besoins des CFL près de la gare font désormais partie d'un projet cohérent de revalorisation urbaine du quartier de la gare.

Certains éléments du projet d'ensemble, dont la programmation fut décidée antérieurement, ont déjà fait l'objet d'une approbation au niveau de la loi budgétaire. Ainsi, des inscriptions y relatives se trouvent d'ores et déjà dans les programmes du Fonds du Rail et du Fonds des Routes. De plus, un module fut déjà présenté par les CFL en 2008 sur la liste des grands projets d'infrastructures, à savoir le réaménagement des alentours de la gare d'Ettelbruck.

Le projet comporte différents modules, à réaliser soit par les CFL, soit par les Ponts et Chaussées. Tout en respectant les décisions prises antérieurement, dont l'exécution aurait pu être réalisée en dehors du cadre donné, il intègre les besoins nouveaux, issus du développement urbain préconisé par l'aménagement du territoire.

En ce qui concerne la réalisation des différents modules, il importe de noter que plusieurs éléments sont à réaliser en phase préliminaire aux grands travaux, sous condition d'une planification coordonnée du projet d'ensemble. Ces modules sont à considérer comme maillons urbains, pouvant fonctionner de façon autonome.

Le projet proprement-dit comporte pour les besoins des Ponts et Chaussées un module „voirie“, avec notamment la construction d'une nouvelle gare routière devant l'actuel terrain du „Verband“, ainsi que le réaménagement des rues du quartier. La mise en souterrain de la route N7 constitue un deuxième module, permettant enfin de créer une liaison routière directe entre le monument Patton et la rue du Canal, nécessaire à la suppression du mode de circulation à sens unique peu efficace dans le quartier de la gare. Ceci dans le but non seulement de fluidifier la mobilité individuelle, mais essentiellement en vue d'améliorer le service des transports publics, en créant des couloirs pour bus à bon rendement, de libérer le parvis de la gare du trafic individuel et de favoriser la mobilité douce. L'idée de créer un couloir pour autobus sur la N7 entre le rond-point d'Erpeldange, le monument Patton et la gare figurait déjà dans les propositions budgétaires du budget extraordinaire avant d'être inscrit sur le programme du Fonds des Routes. Actuellement, les coûts de réalisation des projets routiers sont estimés très grossièrement à quelque 25 millions d'euros.

En ce qui concerne les CFL et le Fonds du Rail, le présent projet reprend le module du réaménagement complet des alentours de la gare, avec la construction d'un parking P&R ainsi que la mise en œuvre d'un deuxième passage souterrain desservant les quais de la gare. Un second volet porte sur le réaménagement des quais à voyageurs et du souterrain existant. Le réaménagement des alentours avec la construction d'un parking en élévation, fut déjà présenté „pour mémoire“ en 2008 par les CFL. L'enveloppe budgétaire avancée à l'époque devra cependant être affinée en fonction de l'avancement du projet d'ensemble. Les travaux de réaménagement des quais et du souterrain en place figurent sur

les budgets actuels. Il est prévu d'en poursuivre l'exécution dans le respect des interactions avec le projet d'ensemble.

La reconstruction du bâtiment voyageurs de la gare constitue un élément nouveau, nécessaire à la réalisation de l'ensemble. Le bâtiment actuel, en piètre état, se trouve sur le tracé du tunnel de la N7 à réaliser en tranchée couverte, et sera remplacé par un nouveau bâtiment, qui servira encore mieux les besoins des CFL et des clients des transports publics.

La réalisation du projet d'ensemble comporte plusieurs phases. Dans une première étape, à base du projet d'ensemble actuellement en étude, on réalisera le réaménagement des quais et les facilités pour passagers à mobilité réduite (déjà programmés par les CFL) ainsi qu'un couloir pour bus à l'entrée d'Ettelbruck. Ce dernier élément, dont l'estimation des coûts s'élève aujourd'hui à environ 1,5 millions d'euros, est prévu sur les budgets des Ponts et Chaussées depuis plusieurs années. Dans une deuxième phase, ultérieure, on attaquera la réalisation du passage souterrain de la N7 et du parking relais (P&R des CFL), ainsi que la reconstruction du bâtiment voyageurs. Bien entendu, cet ensemble d'envergure sera réalisé suivant un phasage adapté à la situation urbaine, aux exigences des transports publics et aux besoins du trafic routier.

Tout en tenant compte de la complexité du projet d'ensemble, il faut bien distinguer entre:

1. Les projets à réaliser en phase préliminaire, comme le couloir bus à l'approche d'Ettelbruck ainsi que la mise en conformité de l'arrêt ferroviaire, travaux qui ont déjà fait l'objet d'une programmation et qui pourront fonctionner comme modules autonomes. Il s'agit ici de projets „stand-alone“ dont les enveloppes financières ne sont pas en relation avec le projet d'ensemble, et qui peuvent être réalisés clairement en-dehors d'une loi de financement. Ces aménagements auront un effet bénéfique immédiat.
2. Les projets d'envergure à réaliser en phase suivante et pour lesquels une loi de financement pourrait s'avérer nécessaire.

Dans ce cas, il serait utile de proposer une seule loi de financement pour le projet d'ensemble, tout en scindant le financement même entre le Fonds du Rail et le Fonds des Routes.

A noter que l'emplacement géographique de la plate-forme multimodale a été choisi en fonction de critères logistiques et organisationnels. L'aménagement du contournement sud d'Ettelbruck et du contournement de Feulen est prévu et deviendra indispensable à moyen terme mais aucune décision définitive ne sera prise à cet égard avant que le Plan sectoriel „Transports“ définitif ne soit établi. Il faudra alors établir une liste de priorités et examiner les mesures compensatoires à prendre en corollaire à ces constructions.

Modernisation de la ligne ferroviaire Luxembourg-Kleinbettingen

Ce projet, qui a pour objectif principal de renforcer la sécurité et la ponctualité sur la ligne Luxembourg-Kleinbettingen, est un projet relativement urgent. Le coût de ce projet dépassera vraisemblablement le seuil des 40 millions d'euros et un projet de loi devra donc être déposé afin d'autoriser le Gouvernement à procéder aux travaux nécessaires.

La modernisation de cette ligne fait partie intégrante du projet Eurocap-Rail et sera réalisée en plusieurs étapes. La première étape a pour but principal de remplacer certains postes d'aiguillage, de déplacer les signalisations de la gauche vers la droite et de creuser des caniveaux pour la mise en place d'un nouveau câblage. Le but est notamment de se conformer à la directive 2009/131/CE du 16 octobre 2009 modifiant l'annexe VII de la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté. La seconde étape du projet consistera à la réélectrification de la ligne.

III. CONCLUSION

La Commission du Développement durable n'a pas d'objection particulière à formuler à l'encontre des différents projets présentés. Elle avise donc favorablement les projets examinés qui contribuent tous à l'amélioration des infrastructures de notre pays et propose à la Chambre des Députés de marquer son accord à l'élaboration des études nécessaires à la réalisation des projets en cause.

Luxembourg, le 13 octobre 2010

Le Président-Rapporteur,
Fernand BODEN

