

N° 6079**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2009-2010

DEBAT**sur le financement des grands projets d'infrastructure
réalisés par l'Etat**

* * *

**PAPIER DE DISCUSSION DE LA COMMISSION
DU DEVELOPPEMENT DURABLE**

(11.11.2009)

La Commission du Développement durable 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 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 14 et 28 octobre 2009 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:

Travaux publics***Projets concernant l'Administration des Bâtiments publics******Rénovation de l'infrastructure du Centre Militaire de Diekirch***

Les bâtiments existants datent des années 1950 et connaissent une surface brute de 74.000 m². Le concept prévoit soit la rénovation douce des bâtiments existants dans le cas d'une future utilisation du gabarit existant selon la configuration initiale, soit la démolition et la reconstruction dans le cas de la rationalisation du fonctionnement interne et des surfaces de circulation.

Le programme comprend des infrastructures cuisines et mess, corps de garde, administration et logements, service de santé, pavillon de commandement, équipement collectif, simulation, scolaire, parkings et hall sportif.

Les coûts s'élèveront à environ 100.000.000 euros.

Lycée Technique de Bonnevoie – extension et rénovation

Grâce à l'extension le lycée disposera d'une surface nette d'exploitation augmentée de 15.350 m². Les travaux de transformation ont lieu sur une surface nette de 3.080 m². Les principaux objectifs du projet sont la suppression des structures provisoires, la mise en conformité des infrastructures alimentaires, l'offre d'un concept pédagogique novateur (Ganzdaagsschoul), ainsi que la création d'un module des sciences et des technologies.

Le programme prévoit d'installer dans l'extension des salles de classe, des ateliers, l'administration, l'encadrement pédagogique, l'accueil ainsi que les infrastructures sportives.

En outre, le programme prévoit la transformation de quelques salles de classe en bureaux modèles et salles de formation. Les ateliers d'alimentation seront transformés en ateliers mécaniques.

A la fin des travaux le lycée aura 35 salles de classes normales, 12 salles de différenciation pour petits groupes, 26 salles spéciales, 24 ateliers, 3 unités de sport et une piscine.

Le budget est de 105.000.000 euros.

Ecole de la deuxième chance à Luxembourg

L'école a la capacité d'accueillir 400 élèves sur une surface nette d'exploitation de 4.480 m². Le concept prévoit la création d'une infrastructure permettant d'accueillir de jeunes en transition de l'école vers la vie active se répartissant en trois groupes:

- les jeunes n'ayant pas trouvé de poste d'apprentissage
- les jeunes décrocheurs scolaires
- les jeunes primo-arrivants.

Dix salles de classe, six salles spéciales, dix ateliers, des infrastructures sportives, des structures d'accueil et destinées à l'administration ainsi que des structures permettant un encadrement socio-éducatif seront créés.

Les coûts s'élèveront à 40.000.000 euros.

Lycée Technique des Arts et Métiers à Luxembourg – Restaurant scolaire et Hall de Sports

Le programme de construction comprend un restaurant scolaire de 350 places avec une cuisine de production; une cafétéria de 170 places, une loge et un accueil; un hall de sports à 3 unités avec vestiaires et rangements; une cage d'escalier avec une nouvelle entrée pour le bâtiment des ateliers; un laboratoire solaire avec les surfaces techniques afférentes; un parking souterrain avec quelque 110 emplacements; l'aménagement des alentours.

Le réfectoire et le hall des sports seront implantés du côté nord du site. A cet endroit, le dénivellement du terrain permet une intégration harmonieuse des volumes tout en respectant les plus beaux sujets du parc arboré et les bâtisses significatives des ateliers.

D'autre part, ce concept permet de libérer la surface occupée par la cantine actuelle et de la revaloriser en tant que zone de récréation extérieure en dessous de laquelle s'offre la possibilité de réaliser un parking souterrain avec quelque 110 emplacements.

Dans le même contexte les alentours seront partiellement réaménagés. Le projet propose en outre la création d'une nouvelle cage d'escalier avec ascenseur au pignon sud de l'aile des ateliers qui permettra, d'une part, de créer les surfaces nécessaires pour le laboratoire solaire et les panneaux solaires afférents et, d'autre part, d'aménager une situation d'accès et d'évacuation appropriée.

Les coûts s'élèveront à 25.000.000 euros.

Centre de Logopédie – Nouvelle construction et démolition des anciens bâtiments

Les infrastructures datent de l'année 1971 et ne correspondent plus aux exigences actuelles.

En dehors des problèmes découlant de la dégradation des constructions, un besoin de restructuration des locaux se fait sentir pour tenir compte des nouvelles méthodes et approches pédagogiques.

Le Centre de Logopédie doit assurer la rééducation de quelque 4.600 enfants présentant des troubles du langage et de la parole soit dans les centres régionaux dans les communes, soit au Centre de Logopédie.

Les nouveaux bâtiments seront conçus de manière écologique avec un concept d'économie d'énergie avec toutes les dispositions au niveau ergonomique.

Le budget estimatif sommaire est de 20.000.000 euros.

Rénovation Athénée – Structure temporaire

Il s'agit d'une structure temporaire pouvant accueillir quelque 1.400 élèves de l'Athénée. La surface brute de la structure est de 11.000 m².

La construction préfabriquée comprend 58 salles de classe ordinaires, 23 salles spéciales, des locaux de services, ainsi qu'une cour de récréation et un préau.

Les coûts s'élèveront à environ 20.000.000 euros.

Ce montant s'explique par le fait qu'il s'agit d'une structure préfabriquée à bonnes valeurs énergétiques qui devra rester en place une bonne dizaine d'années et qui servira pour les futurs chantiers des autres établissements scolaires du „Geesseknäppchen“.

Lycée Sports-Etudes à l'INS Fetschenhof

Le projet „Sports-Etudes“ recherche des solutions sur mesure en adéquation avec le rythme du jeune sportif, les contraintes de sa préparation et de ses entraînements et les impératifs des compétitions afférentes. Le Lycée Sports-Etudes constitue un moyen de promotion, basé sur une coopération étroite entre les études et le sport, qui crée des conditions privilégiées pour les jeunes sportifs talentueux afin de réaliser des performances de haut niveau tout en gardant l'égalité des chances de leur formation scolaire et professionnelle.

La construction pourra accueillir environ 350 à 450 élèves et aura une surface nette de 3.000 m².

Le programme de construction prévoit 23 salles de classe, des structures administratives et d'accueil ainsi que l'aménagement extérieur.

Le budget est de 6.900.000 euros.

Lycée Technique pour Professions de Santé – Sud

Le nouveau lycée, pour lequel les responsables politiques devront encore trouver un site adéquat, pourra accueillir 430 élèves.

Le programme de construction prévoit 16 salles de classe, 10 salles spéciales, des structures d'accueil, des bureaux pour l'administration ainsi qu'un hall sportif.

En ce qui concerne l'implantation du lycée, plusieurs terrains sont envisageables. Dans le cas où ce lycée serait implanté sur le même site qu'un autre lycée, des synergies au niveau des structures de sport et de la restauration seront possibles.

Le budget tournera autour des 30.000.000 euros.

Cour des Comptes – Extension

Le programme de construction prévoit l'agrandissement vers l'ancien bâtiment du SNJ sis 1, rue de la Poste et l'intégration de l'ancien logement de service du concierge sis 4, avenue Monterey. Est prévue la création d'une seule entrée principale côté avenue Monterey donnant accès aux trois bâtiments.

Une nouvelle liaison entre les deux immeubles 2, av. Monterey et 1, rue de la Poste sera créée avec redistribution des installations sanitaires et des aires de circulation afin d'obtenir une liaison directe à chaque étage.

Alors que le bâtiment 1, rue de la Poste sera soumis à une rénovation globale, l'immeuble 2, avenue Monterey sera surtout transformé au niveau du rez-de-chaussée. L'ancien logement de service, dans un état de délabrement avancé, devra également être entièrement restauré.

Les coûts s'élèveront à 7.400.000 euros.

Bâtiment Jean Monnet 2 de la Commission Européenne

Compte tenu de l'emprise sur une partie de l'actuel bâtiment Jean Monnet, le futur bâtiment Jean Monnet 2 sera réalisé en deux phases. Lors de la première phase sera créée une surface de 140.000 m² pouvant accueillir environ 1.850 personnes. La deuxième phase aura une capacité d'accueil de 1.050 personnes sur 60.000 m².

Le bâtiment sera implanté à Luxembourg-Kirchberg, entre le Boulevard Konrad Adenauer et les rues Erasme et Saint-Exupéry.

Le programme de construction prévoit un hall public et un hall semi-public, des espaces bureaux des directions générales, un centre de conférence, un data centre, un centre de crise, des surfaces

logistiques, des restaurants, une cafétéria, une bibliothèque, un centre médical, un centre de santé ainsi qu'un parking.

Le budget n'est pas encore défini.

Projets concernant l'Administration des Ponts et Chaussées

Le contournement de Olm – Kehlen

Ce projet considéré comme prioritaire est inscrit et illustré dans l'avant-projet du Plan directeur sectoriel „Transports“ et y est décrit comme suit:

„La première partie du contournement de Olm-Kehlen permettra de raccorder efficacement les zones d'activités de Capellen et de Kehlen au réseau routier primaire, sans traverser les zones résidentielles de Olm et de Capellen. Cette partie ouest de la région Centre-sud connaît en effet un boom économique qu'il importe d'organiser régionalement et dans une optique transfrontalière en direction de la Belgique autour de la zone phare d'importance régionale du Windhof. En outre le projet contourne la localité de Kehlen combiné avec le déplacement de l'échangeur N6/A6 Mamer/Capellen. Cette seconde partie du projet permettra de drainer les flux de trafic en provenance de l'ouest du Grand-Duché (axe N12: Tuntange. Rédange. Preizerdaul, etc.). En plus de délester sensiblement les localités de Kehlen-Olm, cette mesure permettra également d'agir dans ce sens dans les centres des localités de Kopstal et de Bridel, ce qui impliquerait le déclassement de la voirie au cœur de la Vallée de la Mamer entre la N6 (Mamer) et la N12 (Kopstal). En outre, des mesures propices aux bus pourront alors être mises en œuvre à partir de Bridel en direction de la Ville de Luxembourg.“

Le projet est réparti en 6 lots, à savoir:

- Lot 1: Dédoublément du CR102;
- Lot 2: Mise en conformité du CR102 existant sur un tronçon de 1.300 m;
- Lot 3: Aménagement d'un giratoire sur la N12, de l'accès définitif vers la centrale de biométhanisation, d'un parking P&R et d'un nouveau dépôt P&CH;
- Lot 4: Réaménagement de l'échangeur „Mamer/Capellen“ dans le cadre de la mise à 2 x 3 voies de l'A6;
- Lot 5: Contournement de Olm-Kehlen (partie reliant les lots 2 et 3, ouverture à neuf sur 2.600 m);
- Lot 6: Accès Z.I. de Kehlen (2.100 m).

Les coûts de construction hors TVA s'élèvent à 18.260.000 euros. Ces coûts sont issus du premier dossier d'avant-projet sommaire datant d'octobre 2001.

Aéroport de Luxembourg – Nouveau dépôt de carburant

Le dépôt de carburant existant date des années 1970 et se trouve entre le tarmac P1 (zone tarmac devant l'aérogare) et le remblai sandwich sur la vallée du „Franzosengrund“ pour l'extension du tarmac P7. Le dépôt dispose actuellement de 4 réservoirs aériens pour le stockage du kérosène d'une capacité totale de 8.200 m³.

Le dépôt actuel ne répond plus aux normes et exigences actuelles tant en matière de sécurité et santé qu'en matière de protection de l'environnement. En outre, la capacité de stockage du dépôt actuel est devenue trop faible pour les besoins du trafic aérien actuel lequel peut être amené à augmenter encore dans l'avenir. Bien que le dépôt soit alimenté en permanence par le pipeline de l'OTAN, il est impératif de maintenir un stockage pour une réserve de 5 jours. Le dépôt actuel constitue un obstacle à l'agrandissement du tarmac avec une plate-forme continue reliant les zones P1 et P7. Il s'avère donc impératif de construire un nouveau dépôt.

Le site du „Hoehenhof“ répond favorablement aux considérations d'ordre fonctionnel nécessaires. Une étude de faisabilité d'un nouveau dépôt de carburant sur le site a abouti à la décision de retenir l'implantation du dépôt sur la zone située entre l'autoroute A1 et le „bâtiment des transitaires“ de la société Luxair. Sur le site étudié, cette surface de +/-25.000 m² de forme trapézoïdale présente l'intérêt de se trouver en terrain rocheux permettant de fonder les réservoirs souterrains en terrain stable.

Le nouveau dépôt aura une capacité de stockage de 15.000 m³ répartis sur 3 réservoirs de 5.000 m³, tout en gardant la possibilité d'une extension à 20.000 m³ avec un quatrième réservoir de 5.000 m³ pour répondre aux besoins à plus long terme ou pour garantir une réserve supérieure à 5 jours.

Les réservoirs de type enterrés avec double paroi s'imposent pour ce site de fait qu'il est le seul procédé permettant de satisfaire aux exigences du point de vue sécurité en cas d'incendie en limitant le périmètre de propagation du flux thermique radioactif à la zone interne du dépôt sans atteindre dangereusement les infrastructures publiques ou autres contigus au site.

Les réservoirs enterrés de forme cylindrique à axes verticaux sont réalisés en béton armé. Afin de garantir l'étanchéité et répondre aux normes environnementales, l'intérieur du réservoir est revêtu d'une double paroi étanche aux hydrocarbures, avec insertion d'un vide alvéolé entre les parois, lequel est rempli d'un liquide ou gaz inerte permettant de détecter rapidement tout défaut d'étanchéité.

Une première évaluation budgétaire du projet est estimée entre 20 et 30 millions d'euros HTVA (montant à confirmer après étude APD du projet et choix d'options techniques et en fonction des conditions d'exploitation et autres qui seront imposées par les administrations compétentes).

Transports

Ligne du Nord – Renouvellement complet de différents tronçons de voie avec amélioration de la plate-forme en vue de la mise en œuvre de traverses en béton

Le projet a pour objet le renouvellement de différents tronçons de voie courante de la ligne de Luxembourg à Troisvierges.

Le renouvellement est justifié par l'âge et l'usure avancés du matériel de superstructure. Le dernier renouvellement des différents tronçons de ligne a été effectué au courant des années 1982 à 1989. Les priorités d'exécution sont fixées en fonction de l'évolution réelle des installations.

Il s'agit des tronçons de voie relevés ci-après:

- tronçon Lorentzweiler-Mersch;
- tronçon Cruchten-Ettelbruck/Bürden;
- tronçon Wilwerwiltz-Clervaux.

Les trois tronçons ont une longueur totale d'environ 52 kilomètres.

Comme les longueurs élémentaires des tronçons à renouveler se prêtent parfaitement à une mise en œuvre de traverses en béton, il est proposé de procéder en même temps à une amélioration appropriée de la plate-forme.

Le coût du projet est estimé à 85 millions d'euros.

Ligne du Nord – Reconstruction du pont-rivière situé au point kilométrique 46,930 en Gare d'Ettelbruck

Le pont-rivière situé au point kilométrique 46,930 de la ligne du Nord a été construit en 1860 et a subi d'importantes transformations en 1884 et 1900. Les tabliers métalliques ont, en outre, régulièrement fait l'objet de travaux d'entretien et de renforcement, voire en 1945 d'importants travaux de réparation suite à des dommages de guerre.

Le pont enjambe le cours d'eau de l'Alzette sur le territoire de la commune d'Ettelbruck et comporte douze tabliers métalliques, dont neuf supportent des voies ferrées et trois tabliers qui servent comme passage pour piétons. L'ensemble de l'ouvrage fait partie de l'infrastructure ferroviaire.

L'augmentation notable des circulations ferrées et des charges par essieu ont fait apparaître au cours des dernières années des défauts alarmants comme par exemple des fissures dans la structure métallique des tabliers. Des réparations urgentes ont été réalisées et un bureau de contrôle a été chargé de réaliser une expertise de l'ouvrage. Les conclusions de cette étude préconisent le remplacement du pont à brève échéance.

Pour le présent ouvrage, il existe, outre les problèmes de structure, un important problème lié à sa position dans le cours d'eau de l'Alzette. En effet, suite aux inondations qui ont touché la ville d'Ettelbruck en 1993 et 1995, celle-ci a fait réaliser une étude hydraulique qui a montré que la position défavorable des piles et culées du pont ferroviaire est l'une des raisons principales de ces inondations.

Actuellement, le coût du projet se chiffre à 17.000.000 euros.

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 11 novembre 2009

Le Président-Rapporteur,
Fernand BODEN

