



Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 22 septembre 2016

Ordre du jour :

1. Approbation du projet de procès-verbal de la réunion du 14 juillet 2016
2. 7063 Débat d'orientation sur le financement des grands projets d'infrastructure réalisés par l'Etat
 - Désignation d'un rapporteur
 - Présentation des projets
3. Divers

*

Présents : Mme Sylvie Andrich-Duval, M. Yves Cruchten, M. Georges Engel, M. Gusty Graas, M. Max Hahn, M. Aly Kaes, M. Henri Kox, M. Marc Lies, Mme Josée Lorsché, M. Edy Mertens (remplaçant M. Gilles Baum), M. Roger Negri, M. Marco Schank, M. David Wagner

M. François Bausch, Ministre du Développement durable et des Infrastructures

M. Jeannot Poeker, M. Romain Spaus, Mme Félicie Weycker, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures

Mme Anne Kons, M. Jean Leyder, Mme Anne Negretti, de l'Administration des bâtiments publics

M. René Biber, de l'Administration des ponts et chaussées

M. Henri Werdel, M. Paul Wirtz, de la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Gilles Baum, M. Serge Wilmes

*

Présidence : Mme Josée Lorsché, Présidente de la Commission

*

1. Approbation du projet de procès-verbal de la réunion du 14 juillet 2016

Le projet de procès-verbal de la réunion du 14 juillet 2016 est approuvé.

2. 7063 Débat d'orientation sur le financement des grands projets d'infrastructure réalisés par l'Etat

Madame Josée Lorsché est nommée Rapportrice du débat d'orientation.

Pour rappel, la Commission du Contrôle de l'exécution budgétaire a décidé en 2006 d'une nouvelle procédure à suivre en matière de préparation et de présentation de nouveaux projets dont les coûts dépassaient 7,5 millions d'euros, ceci afin d'optimiser le suivi financier des grands projets d'infrastructure réalisés par l'État et de renforcer les droits de participation et de contrôle de la Chambre des Députés. En 2009, ce seuil a été relevé à 10 millions d'euros. La procédure exige que la liste de ces nouveaux projets d'infrastructure soit soumise à l'approbation de la Chambre des Députés afin de permettre l'imputation des dépenses pour frais d'études à charge des divers fonds d'investissement.

Conformément à la procédure décrite ci-dessus, la Commission du Développement durable procède à l'examen des projets d'infrastructure à soumettre à l'approbation de la Chambre des Députés.

*

Les responsables des CFL présentent les projets du Fonds du Rail (renouvellement et modernisation des installations fixes en gare de Kleinbettingen, système automatisé d'information aux voyageurs). Pour les détails exhaustifs de ces présentations, il est renvoyé aux documents repris en annexe 1. Il est ensuite procédé à un bref échange de vues dont il y a lieu de retenir ce qui suit :

Renouvellement et modernisation des installations fixes en gare de Kleinbettingen

Le projet de suppression du passage à niveau situé à Kleinbettingen est un projet totalement indépendant du projet sous rubrique. En effet, les travaux relatifs aux suppressions de passages à niveau nécessitent bien souvent de longues négociations et les responsables des CFL ne souhaitaient pas, en couplant la réalisation des deux projets, retarder le projet sous rubrique. Dans le même ordre d'idées et suite à une question afférente, il est signalé que le laps de temps pendant lequel les barrières des passages à niveau sont baissées ne peut pas être réduit, au regard du respect des minimaux légaux.

Le projet sous rubrique n'affecte en rien l'éventuelle réalisation de la phase III du projet EuroCap-Rail.

Plutôt que de construire un P&R à Kleinbettingen, il est actuellement envisagé de prévoir une telle infrastructure à Stockem. Des discussions avec les autorités compétentes belges sont d'ailleurs actuellement en cours.

Système automatisé d'information aux voyageurs

Le système à mettre en place sera logiquement installé de manière prioritaire dans les gares empruntées par le plus grand nombre d'usagers.

Un système d'information en temps réel sur écran situé dans les compartiments est d'ores et déjà présent dans les trains les plus récemment acquis par les CFL. Ce système se généralisera donc vraisemblablement au fil des ans à la faveur du renouvellement de la flotte ferroviaire.

Dans le cadre du projet-pilote réalisé préalablement à la généralisation du projet sous rubrique, les besoins des usagers ont été définis en concertation avec les différentes parties prenantes.

Indépendamment du projet sous rubrique, il est prévu de mettre en place un site Internet ainsi qu'une application mobile pour informer les usagers de l'état du trafic ferroviaire en temps réel.

Des réflexions sont menées afin de ne pas nuire à la qualité de vie des riverains des gares (ex : nuisances sonores dues à des haut-parleurs donnant des informations sur l'état du trafic ferroviaire jusque tard dans la nuit).

*

Les responsables de l'Administration des ponts et chaussées présentent les projets du Fonds des Routes (Suppression du PN17 et aménagement d'un passage inférieur pour trafic motorisé et mobilité douce sur le CR125 menant vers Stafelter à la hauteur du PN17 à Walferdange, Réaménagement de l'esplanade de Remich, Insertion d'un terre-plein central sur les tronçons à 2+1 voies avec sécurisation des carrefours plans sur la N7 entre Fridhaff et la frontière belge). Pour les détails exhaustifs de ces présentations, il est renvoyé aux documents repris en annexe 3. Il est ensuite procédé à un bref échange de vues dont il y a lieu de retenir ce qui suit :

La présentation du projet de suppression du PN17 et d'aménagement d'un passage inférieur sur le CR125 à Walferdange ne soulève aucune question.

Réaménagement de l'esplanade de Remich

Le budget de quelque 16 millions d'euros ne comprend ni les frais relatifs au réseau d'assainissement, ni ceux relatifs aux mesures anti-crues.

Les travaux relatifs à l'aménagement des quais d'accostage pour les bateaux de croisières fluviales ont notamment pour objet de favoriser le tourisme régional et, par ricochet, national.

Le redressement de la N10 permettra une sécurisation de la zone et un accès facilité pour tous les usagers (piétons, cyclistes, pêcheurs, ...). Il faut cependant garder à l'esprit que la densité du trafic automobile sur ce tronçon reste un important problème et que des discussions seront menées pour mettre en place une zone 30 km/h, à défaut de la création, jugée optimale par Monsieur le Bourgmestre de Remich, d'un *shared-space*.

N7 entre Fridhaff et la frontière belge : Insertion d'un terre-plein central sur les tronçons à 2+1 voies avec sécurisation des carrefours plans

Interpellé par un membre de la Commission, Monsieur le Ministre rappelle qu'il n'est pas dans l'intention du Gouvernement actuel de créer un tronçon à 2+2 voies sur la totalité de la N7. Des mesures de sécurisation au niveau des carrefours les plus dangereux seront cependant prises dans les plus brefs délais.

*

Les responsables de l'Administration des bâtiments publics présentent les projets du Fonds d'investissements publics administratifs, ceux du Fonds d'investissements publics scolaires, ainsi que ceux du Fonds d'investissements publics sanitaires et sociaux (Auberge de jeunesse et structures d'accueil à Ettelbruck, Dépôt de l'Administration des Ponts et Chaussées et de l'Administration de la gestion de l'eau au Fridhaff, Nouvelles constructions pour le Centre polyvalent de la petite enfance à Kirchberg, Rénovation et assainissement de l'auberge de jeunesse à Vianden, Réaffectation en logements pour jeunes et en galerie nationale de la Bibliothèque nationale à Luxembourg, Rénovation et assainissement de la Villa Louvigny à Luxembourg, Construction d'un nouveau Centre national de crise et sécurisation du site « Château de Senningen », Construction d'un nouveau dépôt de l'Administration des ponts et chaussées et d'un hangar CFL à Echternach, Sécurisation du Palais de la Cour de Justice Européenne, Réaménagement et extension de l'ancien Lycée technique agricole à Ettelbruck, Construction du Nordstad-Lycée à Erpeldange, Réalisation du « Campus Kirchberg » de l'Université du Luxembourg, Construction d'un nouveau centre pour demandeurs de protection internationale sur le terrain du Foyer Don Bosco). Pour les détails exhaustifs de ces présentations, il est renvoyé aux documents repris en annexe 3. Il est ensuite procédé à un bref échange de vues dont il y a lieu de retenir ce qui suit :

Auberge de jeunesse et structures d'accueil à Ettelbruck

Selon toute vraisemblance et étant donné que le calendrier est tributaire de l'avancement des travaux de construction de la nouvelle Gare d'Ettelbruck, il est peu probable que les travaux afférents au projet sous rubrique ne soient entamés avant la fin de l'année 2021.

Si le programme de construction n'a encore été établi en détail, les bâtiments répondront aux normes de durabilité en vigueur.

Centre polyvalent de la petite enfance à Kirchberg

Les responsables de l'Administration des bâtiments publics n'ont, à ce jour, pas encore reçu de programme définitif de la part des institutions européennes et ne peuvent donc pas apporter d'informations précises quant au projet sous rubrique. La capacité d'accueil devrait être plus ou moins identique à celle des structures actuelles, à 10 ou 20% près.

Les procédures d'agrément (infrastructures et fonctionnement) doivent bien entendu être respectées par les institutions européennes.

Quant au financement des constructions, le principe administrant tous les projets des institutions européennes est celui de la neutralité budgétaire pour l'État, c'est-à-dire que les dépenses relatives à chacun des projets immobiliers des institutions sont autorisées par l'autorité budgétaire de l'UE qui garantit la mise à disposition des fonds nécessaires pour le remboursement de l'investissement opéré par l'État luxembourgeois. Par conséquent, le principe de la neutralité budgétaire pour l'État vaut également pour le projet de construction sous rubrique. Il en va de même pour le projet relatif à la sécurisation de la CJUE.

Auberge de jeunesse à Vianden

Les travaux relatifs au projet sous rubrique devraient pouvoir être entamés dans deux ans.

Villa Louvigny à Luxembourg

Plusieurs sites sont actuellement en discussion afin de pourvoir à l'installation du laboratoire de radiophysique de la Direction de la Santé, division de la radioprotection. Un des sites envisagés est celui actuellement occupé par l'« *Integrated Biobank of Luxembourg* » (IBBL) rue Nicolas-Ernest Barblé, site qui sera libéré suite au déménagement de l'IBBL dans les locaux du Laboratoire National de Santé à Dudelange.

Une question relative à une éventuelle délocalisation du service de la radioprotection dans le nord du pays, n'entrant pas directement dans les compétences du Ministère du Développement durable et des Infrastructures, devra être clarifiée par le Ministère de la Santé.

Nouveau centre pour demandeurs de protection internationale sur le terrain du Foyer Don Bosco (Foyer Lily Uden II)

Le Foyer Lily Uden I avait déjà été planifié longtemps avant l'actuelle crise des réfugiés et les capacités d'accueil de ce bâtiment sont aujourd'hui largement inférieures aux besoins réels. Le bâtiment Don Bosco est vétuste et devrait être démolé rapidement, dès qu'il aura été libéré à la faveur de solutions alternatives où loger les demandeurs de protection internationale.

La présentation des projets de dépôts de l'Administration des ponts et chaussées et de l'Administration de la gestion de l'eau au Fridhaff, de réaffectation de la Bibliothèque nationale de Luxembourg, de construction d'un nouveau Centre national de crise et de sécurisation du site « Château de Senningen », de construction d'un nouveau dépôt de l'Administration des ponts et chaussées et d'un hangar CFL à Echternach, de sécurisation du Palais de la Cour de Justice Européenne, de réaménagement et d'extension de l'ancien Lycée technique agricole à Ettelbruck, de construction du Nordstad-Lycée à Erpeldange et de réalisation du « Campus Kirchberg » de l'Université du Luxembourg, ne soulève pas de question de la part des membres de la Commission du Développement durable.

3. Divers

La prochaine réunion aura lieu le 27 septembre à 13h45.

Luxembourg, le 27 septembre 2016

La secrétaire,
Rachel Moris

La Présidente,
Josée Lorsché

Proposition 52

**Gare de Kleinbettingen.
Renouvellement et modernisation
des installations fixes.**

Objet du projet

- Renouvellement et modernisation des installations fixes de la Gare de Kleinbettingen
- Adaptation de la gare aux nouvelles normes en vigueur
- Augmentation de la qualité de service et du confort de la clientèle
- Perfectionnement du plan des voies

Aménagements prévus

- Renouvellement des quais à voyageurs conformément aux stipulations de la spécification technique d'interopérabilité « Personnes à Mobilité Réduite »
- Elargissement du quai intermédiaire
- Construction d'un nouveau souterrain qui reliera le parking P&R au quai intermédiaire et à la rue du chemin de fer conformément aux stipulations de la spécification technique d'interopérabilité « Personnes à Mobilité Réduite »,
- Démolition du bâtiment de l'ancien poste d'aiguillage de Kleinbettingen
- Aménagement de nouveaux abris et d'une salle d'attente chauffée

... / ...

... / ...

Aménagements prévus

- Réalisation d'une aire de retournement pour bus
- Réaménagement du parking P&R existant
- Renouvellement des installations de voie
- Mise en place d'une nouvelle liaison d'appareils de voie

Coûts estimés

14 000 000 EUR

Planning de réalisation

2017 – 2019

Proposition 53

Système automatisé d'information aux voyageurs

Objet du projet

Aménagement d'un système d'information acoustique et visuel unifié aux gares et points d'arrêt du réseau ferré luxembourgeois.

Objectifs poursuivis

- Offrir en temps réel aux clients voyageurs des informations complètes et ciblées sur la circulation des trains en situation normale et en situation perturbée
- Fonctionnement automatisé
- Réduction des opérations de maintenance aux moyens d'affichage

Concept

- Raccordement au système existant de la gestion en temps réel des circulations ferroviaires
- Définition des besoins d'information des clients en concertation avec l'entreprise ferroviaire qui assure le service public
- Retour d'expérience issu d'une application pilote dans une gare avec points d'arrêts adjacents
- Déploiement sur le réseau entier

Affichage-type: stèles d'accueil

CFL		Départ/Abfahrt	08:52:47
08:52	RE70	Athus Hollerich • Leudelage • Dippach-R. • Schouweiler •	7 AB
08:54	IC 541	Bruxelles-Midi Arlon • Marbehan • Libramont • Jemelle • Marloie •	1
08:59	RE90	Metz Bettembourg • Thionville • Metz-Ville <i>Changement de voie</i>	7 CD
09:05	RE60	Rodange Berchem • Bettembourg • Noertzange •	9 CD
09:14	RE 30	Trier Sandweiler-C. • Munsbach • Wecker • Wasserbillig •	10 CD
08:54	TGV 244	Paris Est Thionville • Metz-Ville	2
09:05	RE 30	Wasserbillig Cents-Hamm • Sandweiler-C. • Oetrange •	9 CD
09:20	RE70	Longwy Hollerich • Dippach-R. • Bascharage • Sarnem •	7 CD
09:22	RE60	Rodange Berchem • Bettembourg • Noertzange • <i>Train supprimé</i>	
09:35	RE 50	Kleinbettingen Bertrange-Strassen • Mamer-Lycée • Mamer	1
09:45	RE90	Nancy-Ville Bettembourg • Thionville • Metz-Ville	7 CD
09:47	RE60	Rodange Berchem • Bettembourg • Noertzange • Schifflange	9 CD
09:48	RE 30	Trier Sandweiler-C. • Munsbach • Wecker • Wasserbillig •	10 CD
09:50	IC 543	Bruxelles-Midi Arlon • Marbehan • Libramont • Jemelle • Marloie •	2
09:50	RE60	Rodange Berchem • Bettembourg • Noertzange • Schifflange	7 AB
09:52	RE 10	Troisvierges Dommeldange • Walferdange • Mersch • Ettelbruck	7 CD

Nous informons notre clientèle qu'entre lundi 22 avril et le lundi 29 avril 2016, des travaux auront lieu en gare de Bettembourg. Nous mettons en place un s

CFL		Départs/Abfahrt	08:52:47
08:52	RE60	Volmerange-les-mines Berchem • Bettembourg • Dudelage-Burange • Dudelage-Ville • Dudelage-Centre • Dudelage-Usines	7 AB
09:14	RE70	Longwy Hollerich • Leudelage-Gare • Dippach-Gare • Schouweiler • Bascharage • Petange • Lamadelleine • Rodange	1
09:22	RE60	Diekirch Hollerich • Leudelage-Gare • Dippach-Gare	7 AB
09:22	RE10	Troisvierges Berchem	7 CD
09:45	RE70	Longwy Berchem • Bettembourg • Dudelage-Burange • Dudelage-Ville • Dudelage-Centre • Dudelage-Usines	5
09:50	RE60	Esch Rodange Berchem • Bettembourg	7 AB
10:02	RE70	Ettelbruck Hollerich • Dippach-R. • Petange	7 CD
10:15	RE10	Troisvierges Dommeldange • Walferange • Heisdorf • Lorentzweiler •	7 AB

Nous informons notre clientèle qu'entre lundi 22 avril et le lundi 29 avril 2016, des travaux auront lieu en gare de Bettembourg. Nous mettons en place un s

Affichages-type: moniteur d'accueil

CFL		Départ/Abfahrt		🕒 12:09:53	
RB 60	12:13	Berchem • Bettembourg • Dudelange-Birange • Dudelange-Ville • Dudelange-Centre • Dudelange-Usines	Volmer-les-Mines	5	
RE70	12:17	Hollwicht • Leudeling • Dippach-Redange • Schouweiler • Beschamps-Saem • Pétange • Lemerdreine	Rodange	3	
RB60	12:22	Berchem • Bettembourg • Noertzange • Schöberbusch • Schifflange • Esch-Alzette • Belval-Université • Belval-Lucee <i>Ne dessert pas tous les arrêts</i>	Athus	1	
RE90	12:30	Bettembourg • Thionville • Uckange • Hagondange • Metz-Ville • Pagny-sur-Moselle • Pont-à-Mousson	Nancy-Ville	4 A-C	
RB 60	12:33	Berchem • Bettembourg • Dudelange-Birange • Dudelange-Ville • Dudelange-Centre • Dudelange-Usines	Volmer-les-Mines	5	
TGV <small>114</small>	12:33	Thionville • Metz-Ville <i>Train supprime</i>	Paris Est		
RB60	12:52	Schifflange • Esch-Alzette • Belval-Université • Belval-Lucee • Belval-Redange • Belval-Schœuvre • Oberkorn • Differdange	Athus	1	
RE90	12:59	Bettembourg • Thionville • Uckange • Hagondange • Metz-Ville • Pagny-sur-Moselle • Pont-à-Mousson <i>Changement de voie</i>	Nancy-Ville	5	
Nous informons notre clientèle qu'entre lundi 22 avril et le lundi 29 avril 2016, des travaux auront lieu en gare de Bettembourg.					

Affichages-type: moniteurs de quai

TGV¹⁸²⁴ 15:01 14:39:53

Paris Est

via Thionville • Metz Ville

Réservations nécessaires!

RB 60 14.57 Volmerange-les-Mines
Aujourd'hui de la voie 4

15:01 14:39:47

RB 60 Longwy
via Bettembourg • Esch/Alzette • Rodange

RB 60 Athus
via Bettembourg • Esch/Alzette • Rodange

Sera scindé en gare de Rodange

15:28 RE 3739

ne dessert pas tous les arrêt
Cruchten Colmar-Berg Schierer

Diekirch

Planning de réalisation

2017 – 2019



Réaménagement de L'Esplanade de Remich

Note de présentation succincte

Mai 2016



INTRODUCTION

Le projet de réaménagement de l'Esplanade de Remich, initié par l'Administration des Ponts et Chaussées et la Ville de Remich, est un projet complexe car il doit intégrer sept projets différents sur le même site et dont les travaux seront en co-activité.

Les 7 projets suivants sont concernés :

N°	Projet	Maître d'Ouvrage
1.	Réaménagement de l'Esplanade	- Administration des Ponts et Chaussées (DVL) - Ville de Remich
2.	Redressement de la N 10 – rte du Vin	- Administration des Ponts et Chaussées (DVL)
3.	Construction d'une piste cyclable	- Administration des Ponts et Chaussées (DVL)
4.	Réseau d'assainissement	- Administration de la Gestion de l'Eau – (DPE) - Ville de Remich
5.	Mesures anti-crues	- Administration de la Gestion de l'Eau – (DH) - Ville de Remich
6.	Rehaussement et extension du quai d'embarcadère	- Administration des Ponts et Chaussées (DOA) - Ville de Remich
7.	Aménagement d'un quai d'accostage pour les bateaux de croisières fluviales	- Administration des Ponts et Chaussées (DOA) - Ville de Remich

TRONÇON 2 :
(MINIGOLF - WUESWEE)
REDRESSEMENT N 10
CONSTRUCTION D'UNE PISTE CYCLABLE
RÉAMÉNAGEMENT DE L'ESPLANADE
MESURES ANTI-CRUES

TRONÇON 1 :
(WUESWEE - CAVES ST. MARTIN)
REDRESSEMENT N 10
CONSTRUCTION D'UNE PISTE CYCLABLE
RÉAMÉNAGEMENT DE L'ESPLANADE
ASSAINISSEMENT SITE RÉPERTORIÉ POTENTIELLEMENT CONTAMINÉ

← SCHENGEN

STADTBREDIMUS →



PONT TRANSFRONTALIER

Moselle

Moselle

REHAUSSEMENT ET EXTENSION DU QUAÏ D'EMBARCADERE

AMENAGEMENT D'UN QUAÏ D'ACCOSTAGE POUR LES BATEAUX DE CROISIÈRES FLUVIALES

MAÎTRE D'OUVRAGE: **MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DES INFRASTRUCTURES**
Administration des Ponts et Chaussées
Division des services régionaux de Luxembourg - Service régional de Remich

PROJET:

RÉAMÉNAGEMENT DE L'ESPLANADE A REMICH

TITRE:

PLAN DE PHASAGE

(Ech : /)

JPxK/PxDS/V06937/X16R002.dwg - Rév.0 - 09/05/2016



REAMENAGEMENT DE L'ESPLANADE

Le concept d'aménagement de l'esplanade avait pour mission première de trouver le meilleur tracé pour l'aménagement d'une piste cyclable le long de la Moselle à Remich entre les tronçons existants en amont et en aval. Il a été opté pour un réaménagement complet de l'esplanade telle qu'elle se présente aujourd'hui, à savoir un espace très minéral et très linéaire, afin de lui redonner une image plus actuelle, plus diversifiée et plus écologique. Le projet comprend le réaménagement des parkings voitures situés le long de l'Esplanade dont le parking près du pont transfrontalier, ainsi que les parkings linéaires, l'aménagement d'un parking au droit du carrefour Maateberg et du réaménagement du parking près des Caves St Martin.

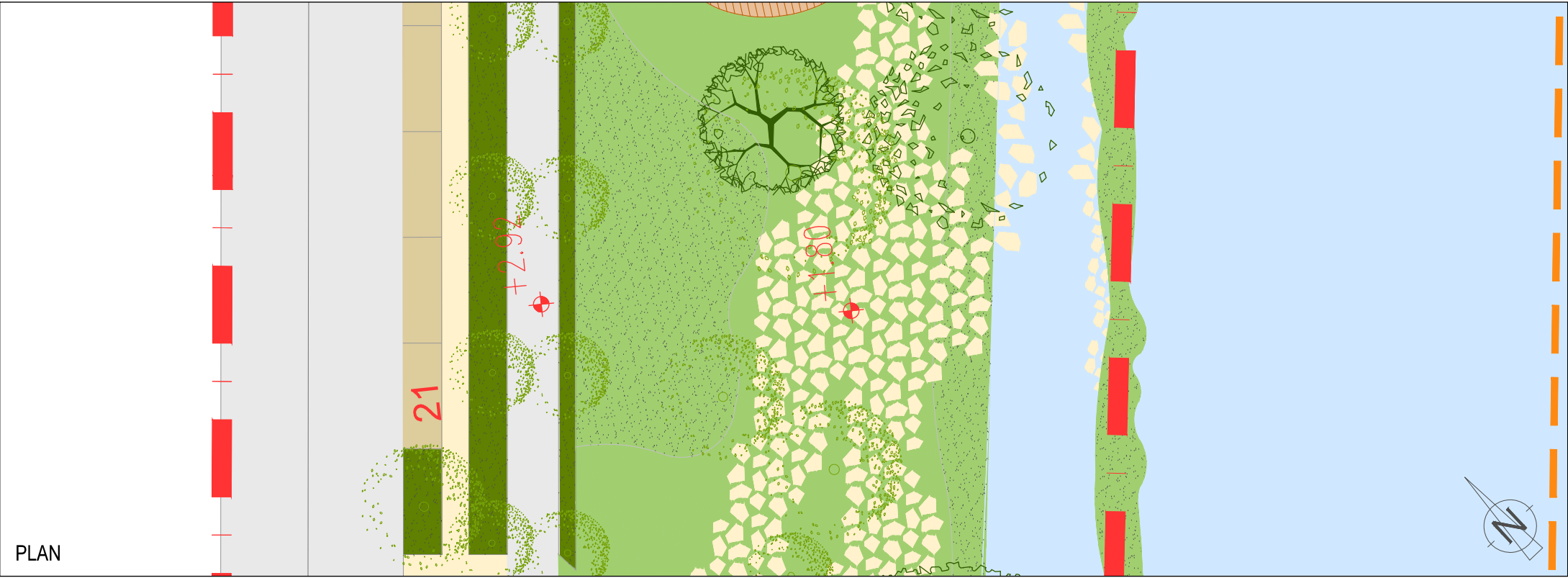
Ce concept de réaménagement permet de relier les tronçons existants de piste cyclable en créant une nouvelle piste cyclable d'une largeur de 3,00 m en site propre sur environ 2km. Son implantation a été préférée côté route nationale pour des raisons de sécurité, et afin de ne pas mêler les différents types de circulation (cf. l'importance des piétons se déplaçant sur l'esplanade en week-end et en saison estivale).

Il est à noter également qu'une partie du site du présent projet est répertorié dans le cadastre des sites potentiellement contaminés et des sites contaminés ou assainis de l'Administration de l'Environnement . Le condensé budgétaire en annexe reprend une estimation sommaire des frais pour un éventuel assainissement du site respectivement l'extraction et l'évacuation sur une décharge agréée d'une partie des déblais du tronçon 1 et du tronçon 2.

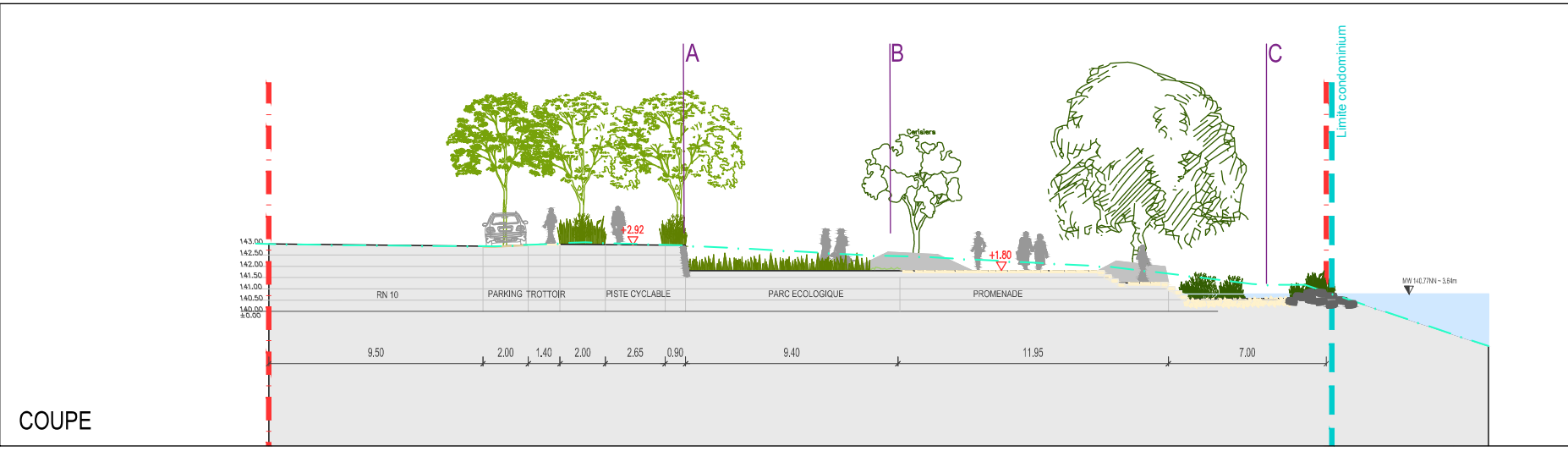
Les montants repris pour les travaux de réaménagement des berges actuelles ne contiennent que la partie située au-dessus du niveau d'eau permanent de la Moselle. Les travaux concernant la réfection et la stabilisation de la partie des berges situées sous le niveau d'eau permanent de la Moselle, ne font pas partie du présent dossier.

REDRESSEMENT DE LA N10 A REMICH

En parallèle le redressement de la N10 entre le Minigolf et les Caves St. Martin permet de restructurer les traversées de chaussée pour piétons et les zones de stationnement le long de la RN10. Il est à noter que le projet comprend le renouvellement complet du coffre de chaussée et du revêtement en enrobés sur le tronçon Minigolf-Maateberg (tronçon 1 -785 ml resp. partie du tronçon 2 – +/- 200 ml) ainsi que le renouvellement du revêtement en enrobés (couche de liaison et couche de roulement) du tronçon Maateberg-Caves St Martin (partie du tronçon 2 – +/- 895 ml).

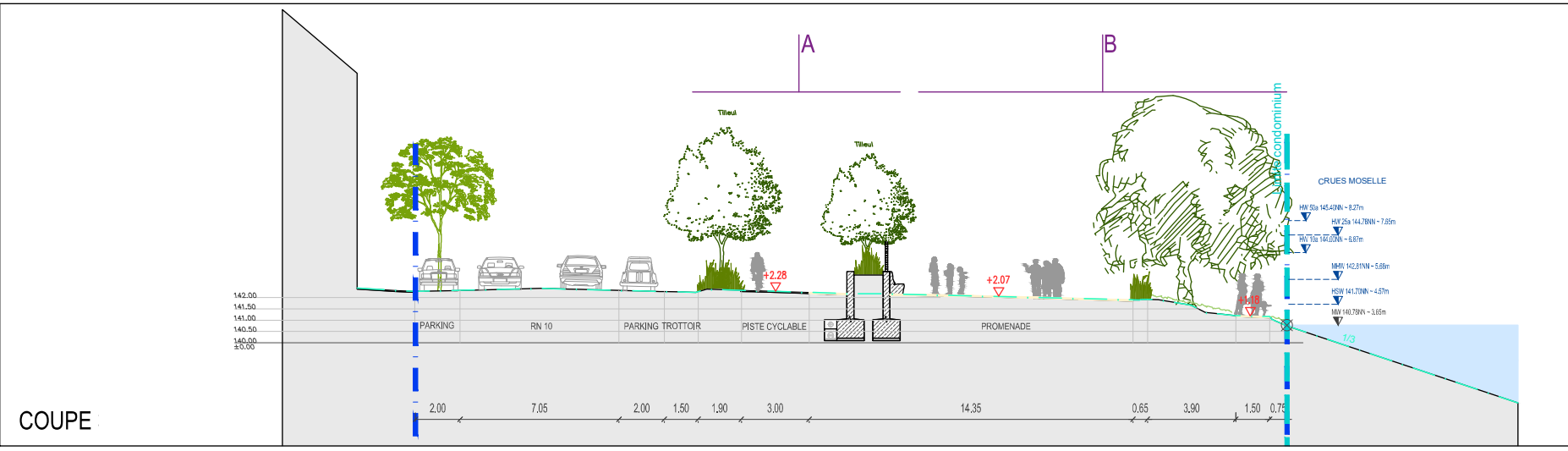
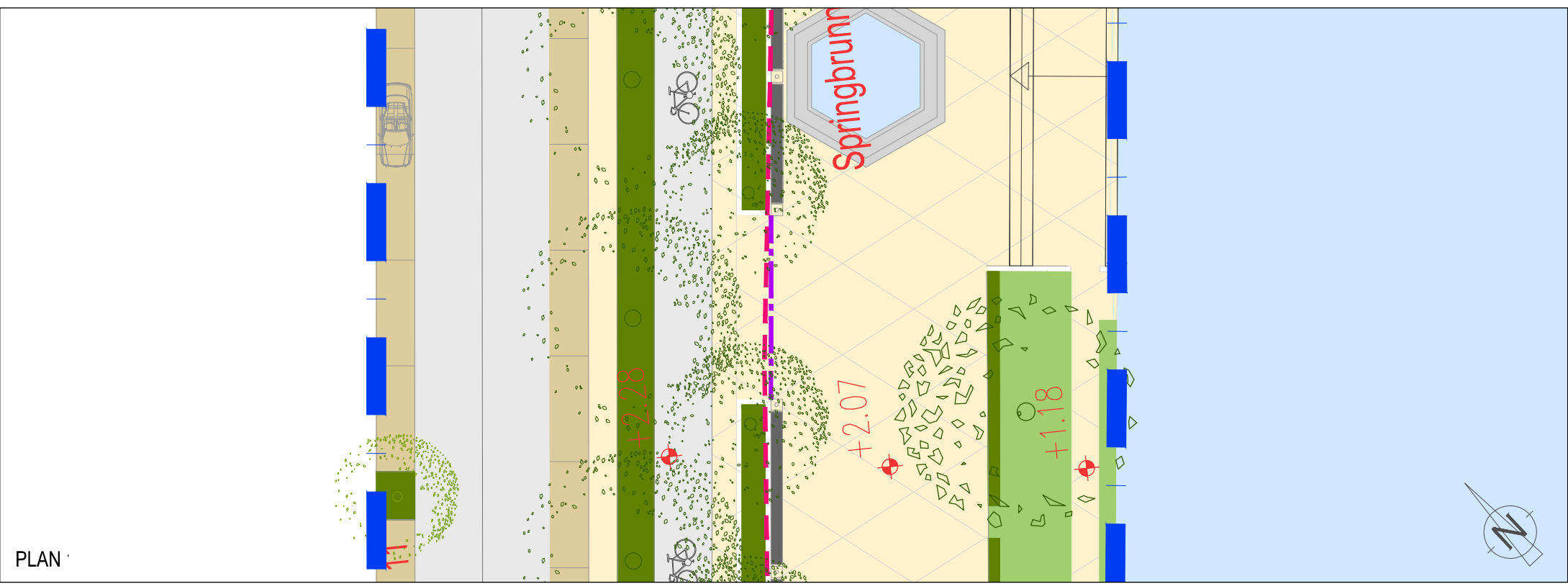


PLAN



COUPE

- A. MUR DE SOUTÈNEMENT EN PIERRE SÈCHE**
- B. MAINTIEN MAXIMAL DES ARBES EXISTANTS**
TRAVAIL DE TERRASSEMENT PARTICULIER
AUTOUR DES ARBES EXISTANTS
- C. LES PIEDS DANS L'EAU**
ZONE NATURELLE DE VÉGÉTATION RIPISYLVE
EAU PEU PROFONDE
DÉVELOPPEMENT DE LA FAUNE AQUATIQUE



A. RÉPARTITION CLAIRE DES UTILISATEURS
 MAINTIEN DE L'ALLÉE EXISTANTE DE TILLEULS
 AJOUT DE HAIES SÉPARATIVES

B. MAINTIEN DE LA COMPOSITION ACTUELLE DE LA PROMENADE
 NOUVEAU REVÊTEMENT DE SOL PERMÉABLE
 MAINTIEN DES HAIES ET ARBRES EXISTANTS
 MAINTIEN DU CHEMIN DE HALAGE

REHAUSSEMENT ET EXTENSION DU QUI D'EMBARCADERE

AMENAGEMENT D'UN QUAI D'ACCOSTAGE POUR LES BATEAUX DE CROISIÈRES

FLUVIALES

La Division des Ouvrages d'Art de l'Administration des Ponts et Chaussées envisage une extension éventuelle du quai d'embarcadère ainsi que la construction d'un nouveau quai d'accostage pour bateaux de croisières fluviales.

Ce projet se trouve encore au stade d'identification et aucune demande formelle n'a pour l'instant été présentée ni par les exploitants, ni par la Ville de Remich. La clé de répartition des frais (Administration des Ponts&Chaussées, Ville de Remich) n'a pas encore été définie au stade actuel du projet.

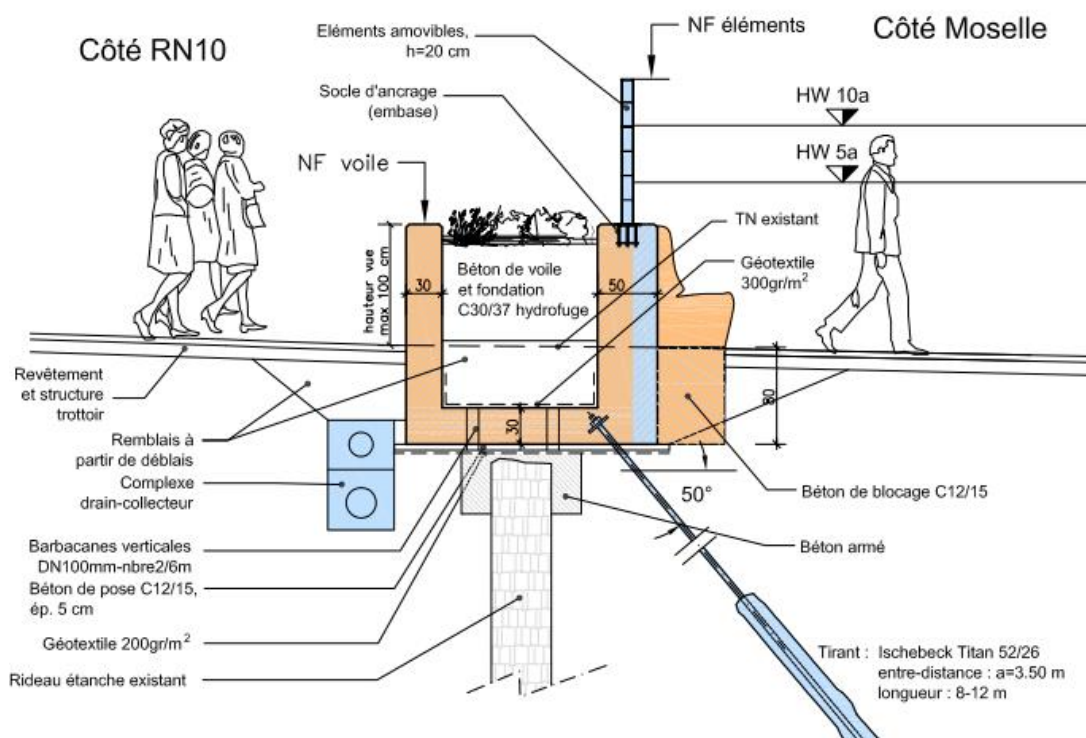
Néanmoins, si le projet était réalisé, il devrait l'être dans le cadre du réaménagement de l'esplanade. Il est à noter que le projet de rehaussement du quai d'accostage existant est en étroite liaison avec le projet des mesures anti-crues.

Les travaux concernant la réfection et la stabilisation de la partie des berges situées sous le niveau d'eau permanent de la Moselle, le long des talus d'embarcation existants, ne font pas partie du présent dossier. Par conséquent, les coûts éventuels y relatifs ne sont pas compris dans le devis estimatif en annexe.

MESURES ANTI-CRUES

L'Administration des Ponts&Chaussées n'intervient pas directement dans le cadre des mesures anti-crues, mais ils ont intégré dans leur projet de réaménagement de l'Esplanade une partie des soubassements nécessaires à ces mesures anti-crues et ceci dans un souci d'optimiser le phasage et le déroulement du chantier.

Le projet prévoit un abaissement en surface de l'esplanade dans le tronçon 1 d'une moyenne de 1,50 m sur une longueur de +800 ml. Le volume de terrassement en résultant dans l'ordre de 16.000 m³ pourra être pris en compte favorablement dans le calcul de compensation exigé par l'Administration de la Gestion de l'Eau pour l'autorisation des mesures anti-crues sur le tronçon 2.



coupe de principe dispositif mesures anti-crues avec bac de plantation et bancs intégrés

CONCLUSION

Les plans, coupes ainsi que les pièces écrites du dossier d'avant-projet sommaire ont été élaborés en étroite collaboration par le bureau d'architecture VALENTINY HVP architectes et le bureau d'études TR-ENGINEERING et permettent de réunir les différents projets en un concept d'ensemble et de profiter au maximum du potentiel de synergies.

De plus, le récapitulatif budgétaire joint montre les enjeux budgétaires pour le Ministère du Développement durable et des Infrastructures – Administration des Ponts&Chaussées (DVL – DOA) selon la clé de répartition et de prise en charge proposée en février 2007 (devis estimatif préliminaire).

RÉAMÉNAGEMENT DE L'ESPLANADE DE REMICH

Condensé répartition budgétaire par Maître d'Ouvrage et par projet :

N°	Montant des Travaux TVA comprise en €	P&CH DVL	P&CH -DOA Ville de Remich	AGE DPE	AGE DH	Ville de Remich
1.	Réaménagement de l'Esplanade <i>Tronçon 1 (Wueswee - Caves St Martin)</i> <i>Tronçon 2 (Mini-Golf - Wueswee)</i>	9 216 090,29 € 3 702 336,59 € 5 513 753,70 €	-	-	-	p.m.
2.	Redressement de la N 10 <i>Tronçon 1 (Wueswee - Caves St Martin)</i> <i>Tronçon 2 (Mini-Golf - Wueswee)</i>	3 160 199,54 € 1 619 789,54 € 1 540 410,00 €	-	-	-	-
3.	Construction d'une piste cyclable <i>Tronçon 1 (Wueswee - Caves St Martin)</i> <i>Tronçon 2 (Mini-Golf - Wueswee)</i>	537 723,67 € 304 029,18 € 233 694,49 €	-	-	-	-
4.	Réseau d'assainissement	-	-	p.m.	-	p.m.
5.	Mesures anti-crues	-	-	-	p.m.	p.m.
6.	Rehaussement et extension du quai d'embarcadère existant	-	1 461 915,00 €	-	-	-
7.	Aménagement d'un quai d'accostage pour les bateaux de croisières fluviales	-	1 228 500,00 €	-	-	-
8.	Assainissement site répertorié potentiellement contaminé	1 500 000,00 €				
	TOTAL TTC (17%) avec 5% divers et imprévus	14 414 013,50 €	2 690 415,00 €	-	-	-
	TOTAL TTC (17%) avec honoraires et frais d'expertises	16 143 695,12 €	3 013 264,80 €	-	-	-

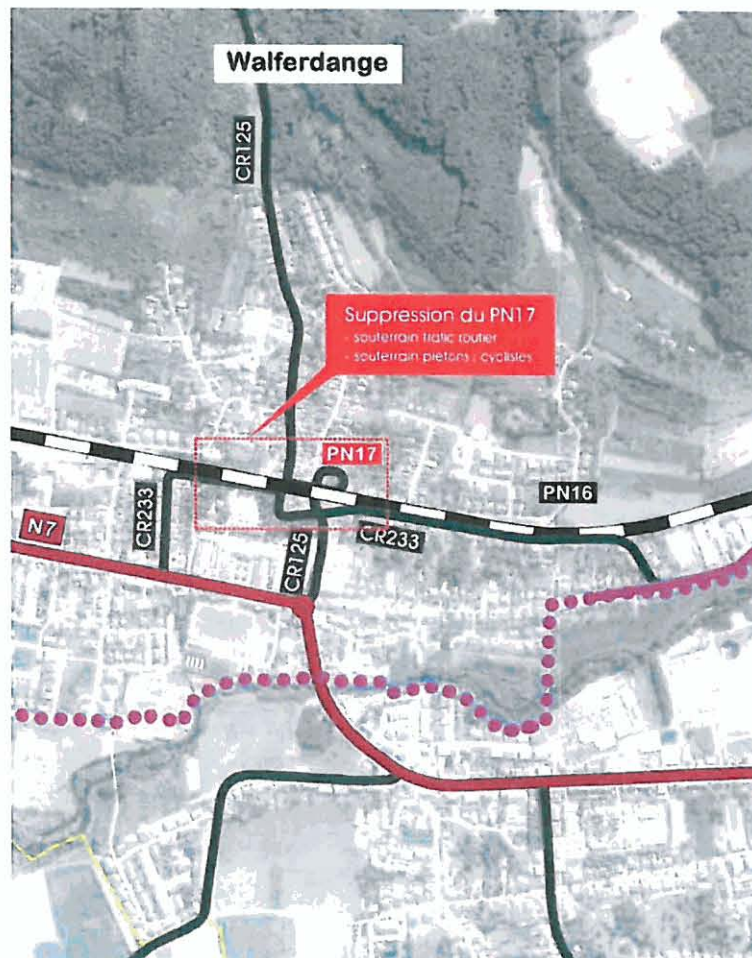
P&CH - DVL : Division des Services Régionaux de la Voirie - P&CH - DOA : Division des Ouvrages d'Art / Ville de Remich

Le présent tableau est une mise à jour du tableau repris dans la notice descriptive du dossier d'avant-projet sommaire (février 2013). La mise à jour comprend l'adaptation des montants du dossier d'avant-projet sommaire (février 2013) suite à l'augmentation de la TVA de 15% à 17%, l'intégration de l'estimation du coût de l'assainissement du site répertorié potentiellement contaminé ainsi que le coût des honoraires et frais d'expertises pour ces montants.



Suppression du PN17 et aménagement d'un passage inférieur [pour trafic motorisé et mobilité douce] sur le CR125 menant vers Stafelter à la hauteur du PN17 à Walferdange

Note de présentation succincte



1. CONTEXTE

Le CR125 relie le Stafelter et par là la région autour de Niederanven avec la Nationale 7 à Walferdange. Avec la fermeture du CR125 à Helmsange dans le cadre de la construction de la Route du Nord [A7], le CR125 a gagné en importance et les charges de trafic ont augmentées.

Le CR125 est utilisé prioritairement par un trafic Origine-Destination et par un trafic transitaire de la Vallée de l'Alzette, comme le trafic transversal contournant la Ville de Luxembourg au Nord. Ce flux de trafic utilise le CR125 afin de rejoindre la N12 à Bridel resp. plus loin l'A6/la N6 à Strassen en traversant la localité de Walferdange.

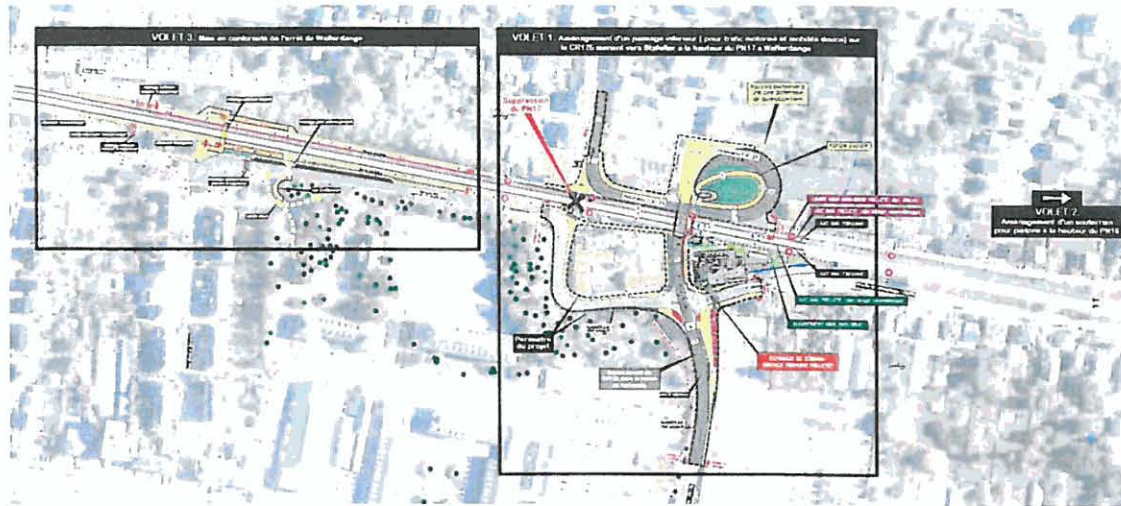
L'objectif primaire du projet est l'amélioration de la sécurité de la circulation sur la ligne ferroviaire Nord [Luxembourg – Troisvierges] par l'intermédiaire de la suppression du PN17. Ceci constitue un objectif particulièrement important dû à l'augmentation de la fréquence des trains empruntant cette ligne ferroviaire. Le projet prévoit de remplacer ledit passage à niveau par l'intermédiaire d'un passage inférieur. Ceci implique aussi une amélioration de la fluidité du trafic, vu qu'actuellement les temps de fermetures importants du PN ont des impacts négatifs sur le trafic aux alentours du PN17.

Les responsables des CFL et Ponts et Chaussées ont retenus que le projet de suppression du PN17 fera partie d'un « Concept global visant la suppression des PN16 et 17 à Walferdange et la mise en conformité de l'arrêt Walferdange », formé par les 3 volets :

- Volet 1 : Aménagement d'un passage inférieur [trafic motorisé et mobilité douce] sur le CR125 menant vers le Stafelter à la hauteur du PN17 [Mesure de substitution compensant les liaisons routières actuelles PN16 et 17 à Walferdange] ;
- Volet 2 : Aménagement d'un souterrain pour piétons à la hauteur du PN16 [Mesure de substitution compensant la liaison piétonnière actuelle entre la rue de Dommeldange et la rue de Montagne à la hauteur du PN16] ;
- Volet 3 : Mise en conformité de l'arrêt de Walferdange [Mise en place des infrastructures répondants aux besoins des personnes à mobilité réduite (nouveau passage souterrain, rampes d'accès, escaliers, ascenseurs) + Réfection intégrale des quais voyageurs].

Sujet de
la note
succinct

La réalisation du projet du volet 1 est devenue prioritaire étant donné que tous les terrains nécessaires ont été acquis et que ce volet est réalisable sans que les volets 2 et 3 ne soient exécutés simultanément.



Plan 1 : Plan de situation générale avec les trois volets

Concernant le volet 1, sujet de cette note succincte, il a été retenu que le projet de suppression du PN17 sera financé à 50% par l'Administration des Ponts et Chaussées et 50% seront pris en charge par les CFL. Les autres volets, volet 2 [Aménagement d'un souterrain pour piétons à la hauteur du PN16] et volet 3 [Mise en conformité de l'arrêt de Walferdange] sont des projets qui seront exclusivement financés par les CFL.

2. DESCRIPTIF DU PROJET

Le projet retenu prévoit, dans le cadre de la suppression du PN17, le déplacement local du CR125 avec la mise en place d'un passage inférieur intégrant aussi la mobilité douce :

- se raccordant du côté ouest des voies ferrées au CR125 en déplaçant l'intersection des CR125 et 233 ;
- plongeant la voie ferrée entre le restaurant et le chalet des scouts ;
- rejoignant du côté est des voies ferrées la rue du Chemin de Fer par l'intermédiaire d'une montée sous forme de « spirale » ;
- longeant la voie ferrée pour rejoindre l'ancien CR125 à la hauteur du PN17 actuel.

La liaison piétonnière entre les deux zones habitées de part et d'autre des voies ferrées sera garantie dans le cadre de ce projet avec l'aménagement d'un trottoir surélevé par rapport à la voirie passant par le passage inférieur projeté. A la fin du chantier, le PN17 sera fermé à la circulation routière mais restera actif pour les piétons, notamment pour les personnes à mobilités réduites et poussettes, jusqu'à ce que le volet 3 soit réalisé (nouveau souterrain piétonnier avec ascenseurs).



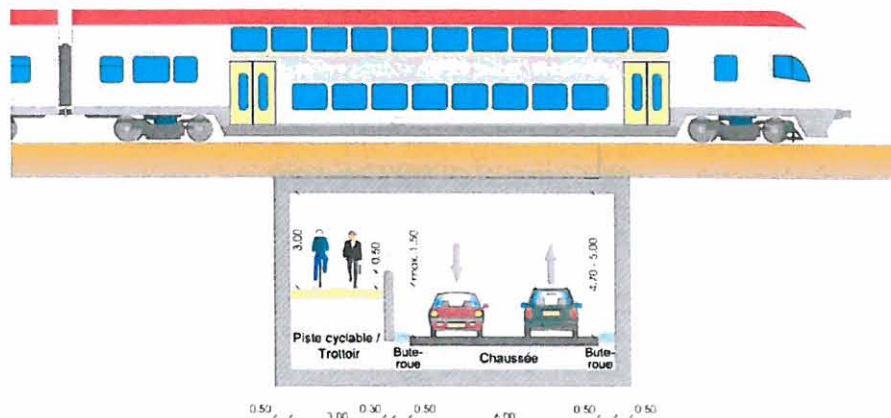
Plan 2: Plan de situation

Vu la position du projet en zone urbanisée, il a été décidé par le maître d'ouvrage que le bureau d'architectes Jim Clemes accompagne le bureau d'études Schroeder & Associés en matière urbanistique et architecturale lors de l'étude de faisabilité et d'élaboration du projet.

En provenance du giratoire au centre de Walferdange et dans l'approche du futur passage inférieur, le tracé du CR125 doit être déplacé afin de passer entre le restaurant et le chalet des scouts. De plus, afin de raccorder le CR233 au nouveau tracé du CR125 et en vue d'aménager un trottoir le long du CR233 menant vers l'arrêt ferroviaire le CR233, lui aussi sera légèrement décalé. Ceci implique que le mur le long du site de l'université doit par conséquent être déplacé. Différentes réunions ont déjà eu lieu à ce sujet entre l'Administration des Bâtiments Publics, le Service des Sites et Monuments Nationaux, l'Administration des Ponts et Chaussées et les CFL.

La liaison piétonnière le long du CR125 sera aménagée sous forme d'un chemin mixte pouvant ainsi être utilisé aussi bien par les piétons que par les cyclistes. En souterrain, ce chemin sera séparé de la voirie par un mur et aménagé à 1,5m plus haut que la voirie : pour raisons de sécurité, mais aussi pour réduire les différences de hauteur à surmonter par la mobilité douce.

COUPE DE PRINCIPE



Plan 3: Coupe de principe du souterrain pour véhicules et la mobilité douce projetée

Le passage inférieur est constitué comme suit :

- une chaussée d'une largeur de 6,0m ;
- 2 bute-roues/accotements de 0,5m ;
- un trottoir/piste cyclable surélevé d'une largeur de 3,00m.

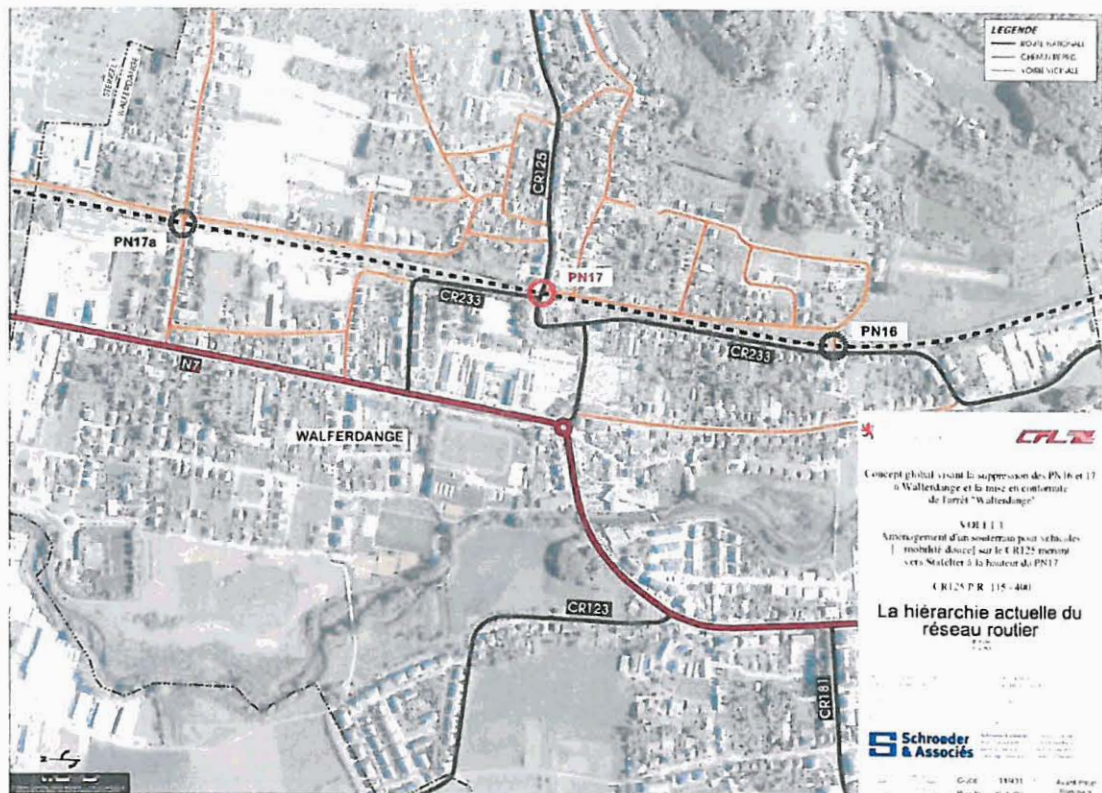
La largeur de voirie a été retenue en ligne droite à 6,0m vu que l'accès vers le Stafelter est interdit pour tout poids lourd >3,5t. La hauteur libre pour véhicules dans le souterrain s'élève à min. 4,50m.

3. ESTIMATION GROSSIÈRE DES COÛTS

Les coûts de construction des parts cumulées PCH et CFL sont estimés à 11 Mio € hTVA (index 775,17 d'octobre 2013), soit 12.870.000.- € TVA comprise.

Les frais annexes tel que les frais d'études et d'expertises, ainsi que la direction et la surveillance des travaux sont estimés à 2.130.000.- € TVA comprise.

Le coût total d'investissement de ce projet est estimé alors à 15.000.000.- € (TVA comprise).



Plan 4: La hiérarchie actuelle du réseau routier



Plan 5: La hiérarchie future du réseau routier

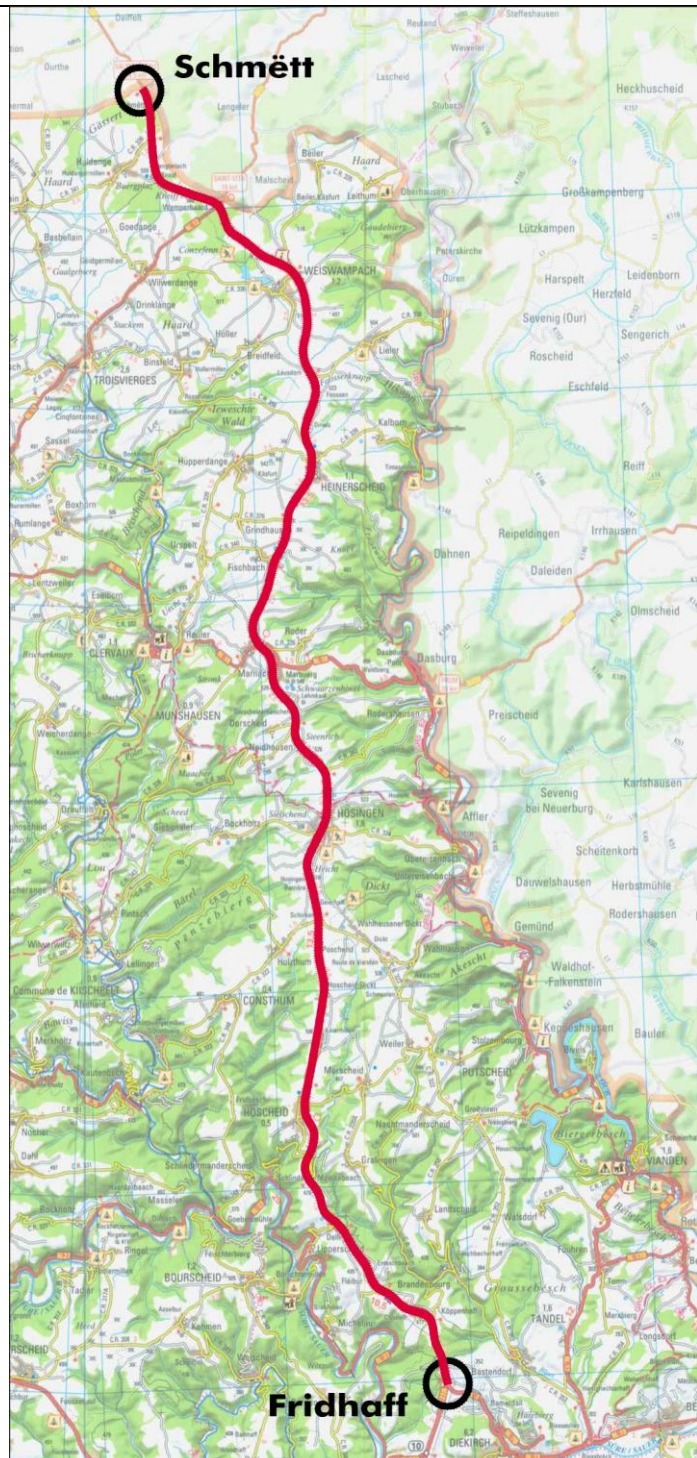


N7 entre Fridhaff et la frontière belge

Insertion d'un terre-plein central sur les tronçons à 2+1 voies avec sécurisation des carrefours plans

Note de présentation succincte

Avril 2016



1. CADRE GENERAL DU PROJET

La section Fridhaff-Schmëtt de la N7 a fait l'objet d'audits de sécurité en 2007 (Fridhaff-Hosingen) et 2011 (Hosingen-Schmëtt).

Des mesures sont prises à court terme et des études de réaménagement sont lancées sur la base des audits précités :

- Eclairage le long de la N7 au lieu-dit « Closdelt » ;
- Aménagement de voies d'accélération au droit des carrefours Lipperscheid/Dellt (CR308), Hoscheid/Markebaach (CR320D) et Dorscheid (CR343) ;
- Mise en place d'un marquage routier sonore d'une part, et d'un double marquage mettant en évidence la fin des voies de dépassement d'autre part ;
- Réaménagement du carrefour « Schinker » (CR322) en giratoire ;
- Réaménagement du carrefour « Buergplaz » ;
- Intégration d'un giratoire à hauteur du centre commercial à Wemperhardt ;
- Mise en place de limitations de vitesse au droit des zones d'accumulation d'accidents corporels graves et au droit des carrefours avec mouvements de tourne-à-gauche, ainsi qu'une limitation à 90km/h par temps de pluie ;
- Mise en place de 2 radars fixes à Dorscheid et Fléibur ;
- Projet de réaménagement du carrefour Fridhaff, du carrefour Hoscheid Nord (CR320C) et du carrefour Marnach (N18/N10) ;
- Projet de points d'échanges dénivelés au droit du carrefour Köppenhaff-Closdelt (CR377) et des deux carrefours à hauteur de Lipperscheid/Dellt (CR308).

Par ailleurs, une étude de faisabilité technique est réalisée en 2012 relative à une route express à 2x2 voies mettant en évidence les caractéristiques suivantes :

- La route express d'environ 40 km de long et conçue pour une vitesse d'exploitation de 130 km/h par temps sec comprendrait quelque 20% de sections à redressement conséquent et environ 50% d'ouvertures à neuf ;

- L'aménagement devrait prévoir un réseau de desserte secondaire continu entre Fridhaff et Schmëtt véhiculant le trafic non autorisé sur la route express (trafic lent, trafic non motorisé, trafic agricole), acheminant le trafic local vers les points d'échange avec l'axe structurant et desservant les terrains riverains ;
- Le projet implique l'intégration d'échangeurs dénivelés (tous les 5 km en moyenne), d'ouvrages d'envergure (environ 5% de la longueur d'études) et d'ouvrages courants (environ 1 rétablissement dénivelé par km en moyenne).

Au vu de l'envergure du projet précité, une étude d'opportunité est réalisée en 2013 sur la base des critères *trafic/capacité, temps de parcours, sécurité, évaluation économique et environnement*.

L'étude met en évidence les éléments suivants :

- Les charges de trafic à long terme ne justifient pas un élargement de la plate-forme à 2x2 voies ;
- L'aménagement systématique d'une route express à 2+1 voies en rase campagne avec déviation des agglomérations (tels les contournements déjà prévus de Heinerscheid et de Hosingen) et la mise en place d'un réseau secondaire séparé raccordé moyennant des carrefours dénivelés se présente comme objectif à atteindre à long terme ; une vitesse d'exploitation de 110km/h par temps sec respectivement 90km/h par temps de pluie ne nécessiterait pas de redressements significatifs de la route actuelle ;
- L'objectif précité ne pouvant être atteint que progressivement, il convient de définir des mesures de sécurisation réalisables à court terme sur des sections spécifiques à identifier compte tenu de l'accidentologie, de la facilité de mise en œuvre et de la compatibilité avec des mesures actuellement déjà prévues.

La définition des mesures réalisables à court terme est l'objet du présent projet.

2. LOCALISATION ET CONTRAINTES LIÉES AU SITE

Le projet concerne l'axe de la N7 entre Fridhaff au Sud et la frontière belge au Nord et présente une longueur d'environ 40 km.

La route parcourt un terrain à relief accidenté, et est située d'une part en rase campagne (environ 30 km) et présente d'autre part des traversées d'agglomération (environ 10km). La route présente actuellement un gabarit à 2+1 voies (en rase campagne) sur environ 18km.

L'axe comprend 18 carrefours plans aux points d'intersection avec le réseau viaire étatique dont 4 giratoires (Fridhaff, Schinker, Hosingen, Schmëtt).

Un nouveau giratoire a été aménagé à hauteur du centre commercial à Wemperhardt, de même qu'au Nord de Marnach en vue de rallier la future Transversale de Clervaux.

Par ailleurs, le projet tient compte des voies de contournement projetées de Hosingen et de Heinerscheid, ainsi que des réaménagements de carrefours déjà actuellement prévus (Giratoire Fridhaff, CR377 « Köppenhaff », CR320C Hoscheid Nord, N18/N10 Marnach, CR308 Lipperscheid/Dellt).

3. DESCRIPTION SUCCINCTE DU PROJET

3.1. Intégration d'un dispositif de séparation sur les sections à 2+1 voies

L'étude comprend les éléments suivants :

- Analyse des sections à 2+1 voies concernées par cette mesure et confirmation de l'orientation du gabarit à 2+1 voies en fonction des caractéristiques de la route sur une longueur d'études d'environ 18 km (section en rampe, présence d'un point singulier en fin de section, longueurs de développement, conditions de visibilité en zone de rabattement, ...etc.) ;

- Analyse de l'aménagement des extrémités des dispositifs de séparation au droit des interfaces entre deux sections à 2+1 voies et à hauteur des carrefours plans ou autres points singuliers ;
- Analyse systématique des gabarits existants disponibles au droit des sections à 2+1 voies ;
- Analyse du dispositif de retenue à prévoir compte tenu des caractéristiques de sécurité et des critères d'exploitation (visibilité dans les courbes à gauche, entretien, évacuation des eaux de ruissellement, formation de congères/évacuation de la neige, intégration de passages police, ...etc.) ;
- Analyse du profil en travers type projeté compte tenu du gabarit disponible, de la largeur du terre-plein central suivant le dispositif de retenue, des largeurs de voies à prévoir (zones de récupération, possibilités d'évitement de véhicules lents ou à l'arrêt sur les sections à voie unique, réservation d'un couloir de secours en cas d'incident, intervention des services techniques, gestion des chantiers, présence d'itinéraires de détournement en cas de blocage d'une voie unique).

Au-delà des sections présentant actuellement un gabarit à 2+1 voies, une réflexion sommaire est menée sur l'opportunité d'intégrer un dispositif de séparation sur les sections routières actuelles à 2x1 voies en rase campagne.

3.2. Sécurisation des carrefours

L'étude comprend les éléments suivants :

- Prise en compte des projets connexes déjà prévus : giratoire Fridhaff, carrefour Köppenhaff (CR377), carrefours Sud/Nord Lëpschter Dellt (CR308), carrefour Hoscheid Nord (CR320C), carrefour Marnach (N18/N10), raccordement de la Transversale de Clervaux ;

- Définition des concepts de réaménagement des carrefours suivants : carrefours Fléibur Sud/Nord (CR379), Roudersen (CR342), Duerscht (CR343), Granzen (CR376), Rossmillen (CR338), Lausdueren (CR338 et accès restaurant) ;
- Analyse de l'incidence de l'intégration d'un séparateur central sur la configuration des carrefours (demi-carrefours, giratoires, bretelles dénivelées, regroupement de carrefours, interfaces avec des voies de tourne-à-gauche, ...etc.) du point de vue de la sécurité et des contraintes résultant pour l'exploitation (accessibilité des terrains riverains, interventions des services techniques, accessibilité pour les forces de l'ordre et les services de secours).

3.3. Analyse d'insertion d'une piste cyclable à proximité de la N7 entre Fridhaff et Weiswampach comprenant trois nouvelles sections cyclables en rase campagne et deux traversées d'agglomération

L'étude comprend les éléments suivants :

- Intégration de 3 nouveaux chemins cyclables complétant le réseau viaire existant à Fridhaff, Hosingen et Grindhausen sur une longueur cumulée d'environ 2 km ;
- Insertion de l'itinéraire cyclable au droit des traversées des agglomérations de Hoscheid et de Marnach sur une longueur cumulée d'environ 2 km.

4. ESTIMATION DES COUTS

Une première évaluation budgétaire du projet sera réalisée sur la base des études au stade de faisabilité technique.

AUBERGE DE JEUNESSE ET STRUCTURES D'ACCUEIL A ETTTELBRUCK

IMPLANTATION/SITE : Gare Ettelbruck

DESCRIPTION : Réalisation de deux bâtiments au-dessus de la nouvelle gare routière dans le cadre d'un pôle multimodal à Ettelbruck-Gare; un des bâtiments est destiné à abriter une auberge de jeunesse, l'autre étant prévu à accueillir diverses structures d'accueil et services d'ordre public

PROGRAMME : Auberge de jeunesse avec :

- Chambres pour 100 personnes
- Réception et bureaux
- Salles de réunion
- Restaurant et cafétéria
- Cuisines

Structures d'accueil avec :

- Bureaux
- Salles de réunions
- Espaces communs

VOLUME ET SURFACE : Volume brut : ~ 13'000 m³

Surface brute : ~ 3'500 m²

BUDGET : non-défini



DEPOTS DES PONTS ET CHAUSSEES & GESTION DE L'EAU AU FRIDHAFF

IMPLANTATION / SITE: Le site à étudier s'étale sur des terrains se situant en zone verte au lieu-dit 'Fridhaff', à proximité du giratoire d'accès à l'autoroute A7 et à la N7 en direction nord.

DESCRIPTION: Actuellement, les ateliers centraux et le service régional Diekirch / Vianden de l'Administration des ponts et chaussées ainsi que les ateliers de l'Administration de la gestion de l'eau sont situés route de Gilsdorf à Diekirch, plutôt dans un quartier résidentiel non loin des lycées et peu idéal pour des services techniques.

PROGRAMME: Délocalisation des services du site route de Gilsdorf afin de libérer les terrains en vue d'y implanter des bâtiments d'utilité scolaire (internat, infrastructure sportive), à proximité des lycées de la rue Merten et du nouveau Lycée technique agricole à Gilsdorf.

Le site Fridhaff pourrait regrouper les ateliers et dépôts de

- l'Administration des ponts et chaussées avec un dépôt de sel
- l'Administration de la gestion de l'eau

VOLUME ET SURFACE: Volume: ~ 40'000 m³
Surface du site : ~ 2,4 ha

BUDGET: non-défini



CENTRE POLYVALENT DE LA PETITE ENFANCE KIRCHBERG (CPE 1 ET CPE 2) – NOUVELLES CONSTRUCTIONS

IMPLANTATION/SITE: Kirchberg, rue Albert Borschette, terrain actuel de 1,75 ha

DESCRIPTION: Reconstruction de nouveaux bâtiments (CPE1+2) à proximité du site actuel. Ensuite le désamiantage et la démolition des deux bâtiments existant datant de 1982 sont à réaliser. Actuellement les bâtiments construits pour les besoins de la Commission et du Parlement européen sont occupés par des enfants en bas âge, dont le CPE 1 est une garderie et le CPE 2 une crèche.

PROGRAMME:

- Nouvelles construction des deux bâtiments
- CPE 1, garderie pour 350 enfants et 38 adultes
- CPE 2, crèche pour 110 enfants et 40 adultes
- Infrastructures d'accueils avec restauration
- Aménagements extérieurs adaptés
- Parking

VOLUME ET SURFACE:

Volume brut	:	~ 24'000 m ³
Surface brute	:	~ 6'500 m ²
A démolir	:	~ 20'000 m ³

BUDGET: non-défini



AUBERGE DE JEUNESSE A VIANDEN - RENOVATION ET ASSAINISSEMENT

IMPLANTATION/SITE : Le site historique au centre de la ville de Vianden se compose:

- de l'église des Trinitaires, classé monument national,
- de l'ancien cloître acquis par l'Etat en 1953,
- de l'annexe, acquise en 1963,
- de la maison de maître (Maison König), acquise en 1972.

Le bâtiment a fonctionné comme Centre intégré de l'Etat pour personnes âgées (CIPA) jusqu'en avril 2013.

DESCRIPTION : Il est prévu d'aménager une auberge de jeunesse comprenant:

- une centaine de lits,
- deux salles de réunion,
- une salle de conférence avec espace de détente et kitchenette,
- un réfectoire,
- une cuisine professionnelle,
- une cafétéria avec sortie terrasse,
- un logement de service,
- une entrée, accueil et un bureau.

Les travaux seront réalisés en étroite collaboration avec le Service des sites et monuments nationaux (SSMN) et une partie desdits travaux seront pris en charge par le SSMN.

VOLUME ET SURFACE : Volume brut : ~ 13'800 m³
Surface brute : ~ 3'800 m²

BUDGET : non-défini



BIBLIOTHÈQUE NATIONALE DE LUXEMBOURG – REAFFECTATION EN LOGEMENTS POUR JEUNES ET GALERIE NATIONALE

IMPLANTATION/SITE : Le bâtiment actuel de la Bibliothèque nationale se situe entre le boulevard Roosevelt et la rue Notre-Dame à Luxembourg-Ville. Il s'agit de l'ancien Collège des Jésuites qui par la suite a accueilli l'Athénée de Luxembourg, puis à partir de 1973, la Bibliothèque nationale. Le bâtiment sera libéré en 2019 dès l'achèvement de la nouvelle Bibliothèque nationale au Kirchberg.

DESCRIPTION : En mai 2016, le Conseil de Gouvernement a défini la nouvelle affectation du bâtiment, à savoir des logements pour jeunes ainsi qu'une galerie nationale.

La galerie nationale aura comme but de promouvoir au niveau national et international les créations passées et présentes des artistes luxembourgeois. Y seront prévus des salles d'expositions permanentes et temporaires, des espaces dédiés aux activités didactiques et éducatives, une salle de conférence, des locaux administratifs, un espace de stockage et un restaurant.

Les 35 logements sont prévus pour des jeunes ayant des difficultés à accéder au marché du logement. Une structure encadrant ces jeunes, composée notamment d'éducateurs, sera mise en place.

VOLUME ET SURFACE : Volume brut : ~ 25'200 m³
Surface brute : ~ 6'200 m²

BUDGET : non-défini



VILLA LOUVIGNY A LUXEMBOURG - RENOVATION ET ASSAINISSEMENT

IMPLANTATION/SITE : La Villa Louvigny est un bâtiment datant des années 1920, situé dans le parc municipal de la ville de Luxembourg.

Après avoir été le siège de RTL, le bâtiment a été transformé de 1998 à 2000 afin de pouvoir y abriter le Ministère de la Santé.

En 2016, différents services ont été regroupés dans le bâtiment Greenfinch à Hamm, notamment la Division de l'inspection sanitaire, le service d'orthoptie et le service audiophonologique.

DESCRIPTION : La Villa Louvigny sera réaménagée selon les besoins du Ministère de la Santé, assainie d'un point de vue énergétique et mise en conformité au niveau de la sécurité.

VOLUME ET SURFACE : Volume brut : ~ 36'000 m³

Surface brute : ~ 9'000 m²

BUDGET : non-défini



CONSTRUCTION D'UN NOUVEAU CENTRE NATIONAL DE CRISE – SECURISATION DU SITE «CHÂTEAU DE SENNINGEN»

IMPLANTATION/SITE : Le nouveau bâtiment Centre national de crise sera construit le long du chemin d'accès vers le site du « Château de Senningen », l'accès principal se situant rue du château à Senningen.

DESCRIPTION : Le site «Château de Senningen» hébergeant notamment le Centre de conférences et le Centre national de crise, utilisés lors de réunions de haut niveau, sera sécurisé suivant les normes internationales actuellement en vigueur, entre autres par l'installation d'une clôture surveillée sur le pourtour du périmètre extérieur.

Le nouveau bâtiment du Centre national de crise comprendra également les locaux administratifs du HCPN (Haut-Commissariat à la protection nationale) et une salle serveurs sécurisée pour le CTIE (Centre des technologies de l'information de l'Etat).

Le site «Geimer» nouvellement acquis sera réaménagé et intégré dans l'enceinte sécurisée.

VOLUME ET SURFACE : Volume brut : ~ 10'600 m³
Surface brute : ~ 2'700 m²
Longueur enceinte à sécuriser: ~ 1'000 m

COUT DE L'ENSEMBLE

DES REAMENAGEMENTS : non-défini



PONTS & CHAUSSEES ET HANGAR CFL A ECHTERNACH

CONCEPT : Construction d'un nouveau site commun pour les dépôts, hangars et ateliers du service régional des Ponts & Chaussées d'Echternach ainsi que d'un hall de remisage pour les autobus des CFL.

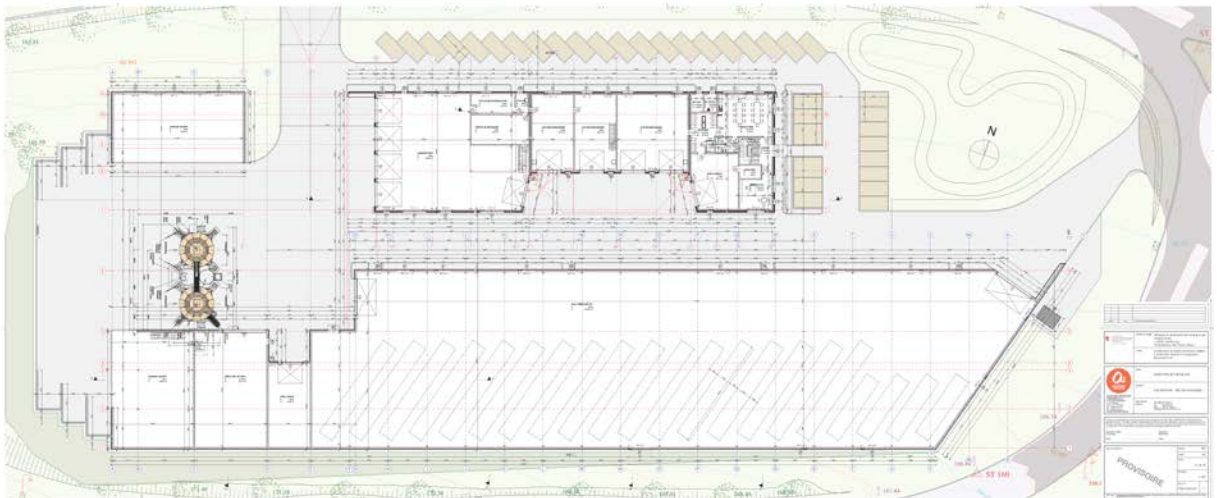
PROGRAMME :

- Bureaux, locaux sociaux communs P&CH/CFL
- Hall de remisage (CFL)
- Garages pour véhicules et machines (P&CH)
- Hangars ouverts et couverts (P&CH)
- Aire de lavage (P&Ch)
- Ateliers menuiserie, serrurerie et mécanique (P&CH)
- Dépôt sel (P&CH)
- Deux silos à sel (P&CH)

CAPACITE :

Surface du terrain:	16'660 m ²
Volume brut:	45'500 m ³
Surface brute:	5'600 m ²

BUDGET : non-défini



PALAIS DE LA COUR DE JUSTICE EUROPEENNE

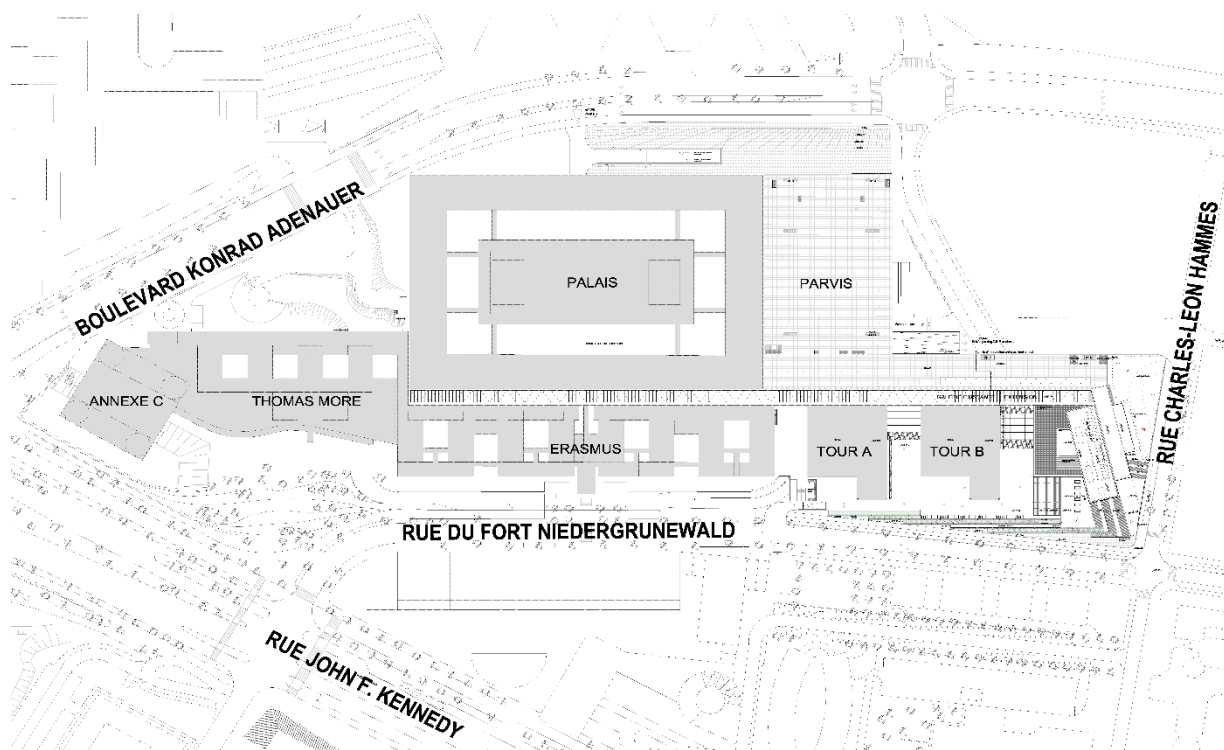
MESURES DE SECURITE

IMPLANTATION : L'ensemble des bâtiments de la Cour de justice de l'Union européenne est installé dans le quartier européen du plateau de Kirchberg, plus précisément entre le boulevard Konrad Adenauer, la rue Charles Léon Hammes et la rue du Fort Niedergrünwald.

DESCRIPTION : Après la réalisation des bâtiments de la 4^{ème} extension du Palais de la Cour de Justice de l'Union Européenne (2008) , de la rénovation des annexes Erasmus, Thomas More et bâtiment C (2013), la 5^{ème} extension est en cours de réalisation. Par rapport aux menaces terroristes susceptibles de viser les institutions européennes, il s'avère désormais nécessaire d'augmenter et d'adapter la sécurité du site.

PROGRAMME : La Cour de justice transmettra le programme de construction dès la finalisation d'un audit établi au sein de leur institution.

BUDGET : non-défini



LYCEE TECHNIQUE ETTTELBRUCK – REAMENAGEMENT ET EXTENSION DE L'ANCIEN LYCEE TECHNIQUE AGRICOLE

IMPLANTATION / SITE: Le futur campus regroupera le site de l'actuel Lycée technique agricole et du Lycée technique, implantés de part et d'autre de l'avenue Salentyng à Ettelbruck.

DESCRIPTION: Réorganisation du Lycée technique Ettelbruck et extension d'une partie du programme dans le bâtiment rénové du Lycée technique agricole en face après déménagement de ce dernier à Gilsdorf. Après démolition d'une partie des bâtiments de l'ancien Lycée technique agricole (ateliers, serres et internat), le campus scolaire sera réaménagé.

TERRAIN: Campus d'environ 6 ha

VOLUME:

Total environ	192'000 m ³
- Ancien bâtiment LTA:	~ 86'000 m ³
- Bâtiment LTett:	~ 106'000 m ³
- Démolitions:	~ 45'000 m ³

BUDGET: non-défini



NORDSTADLYCEE A ERPELDANGE

IMPLANTATION / SITE: Le site d'environ 5,8 ha se situe à l'extérieur du périmètre d'agglomération d'Erpeldange sur Sûre. Les terrains appartiennent en majorité à des propriétaires privés. Considérant que les terrains se situent actuellement en zone verte, une procédure de reclassement en zone de bâtiments et d'équipements publics s'avère nécessaire.

DESCRIPTION: Le lycée comportera les voies de formation pour les classes inférieures de l'enseignement secondaire classique, les classes inférieures et supérieures de l'enseignement secondaire général ainsi qu'un nombre de formations professionnelles.

CAPACITE: 1'200 élèves à plein temps
~ 680 élèves en régime concomitant

PROGRAMME:

- Salles de classes
- Salles de classes spéciales
- Ateliers polyvalents et professionnels
- Structures d'accueil et administration
- Infrastructures sportives (hall des sports, piscine)

VOLUME ET SURFACE: Volume brut : ~ 184'000 m³
Surface brute de plancher : ~ 40'000 m²

BUDGET: non-défini



**UNIVERSITE DE LUXEMBOURG
FACULTE DE DROIT, D'ECONOMIE ET DES FINANCES
ET L'INSTITUT MAX PLANCK
A LUXEMBOURG KIRCHBERG**

IMPLANTATION/SITE : Luxembourg-Kirchberg

DESCRIPTION : Réalisation d'un «Campus Kirchberg» de l'Université de Luxembourg sur le site occupé encore aujourd'hui par l'Université et l'Annexe du Lycée technique du Centre. Les Facultés de Droit, d'Economie et des Finances et l'Institut Max Planck sont prévus d'y être implantés. A l'exception du bâtiment Henri Tudor, les bâtiments actuels sont à démolir. La Fondation Losch y réalisera également un bâtiment avec auditorioes au profit de l'Université.

PROGRAMME :

Faculté de Droit, d'Economie et des Finances :

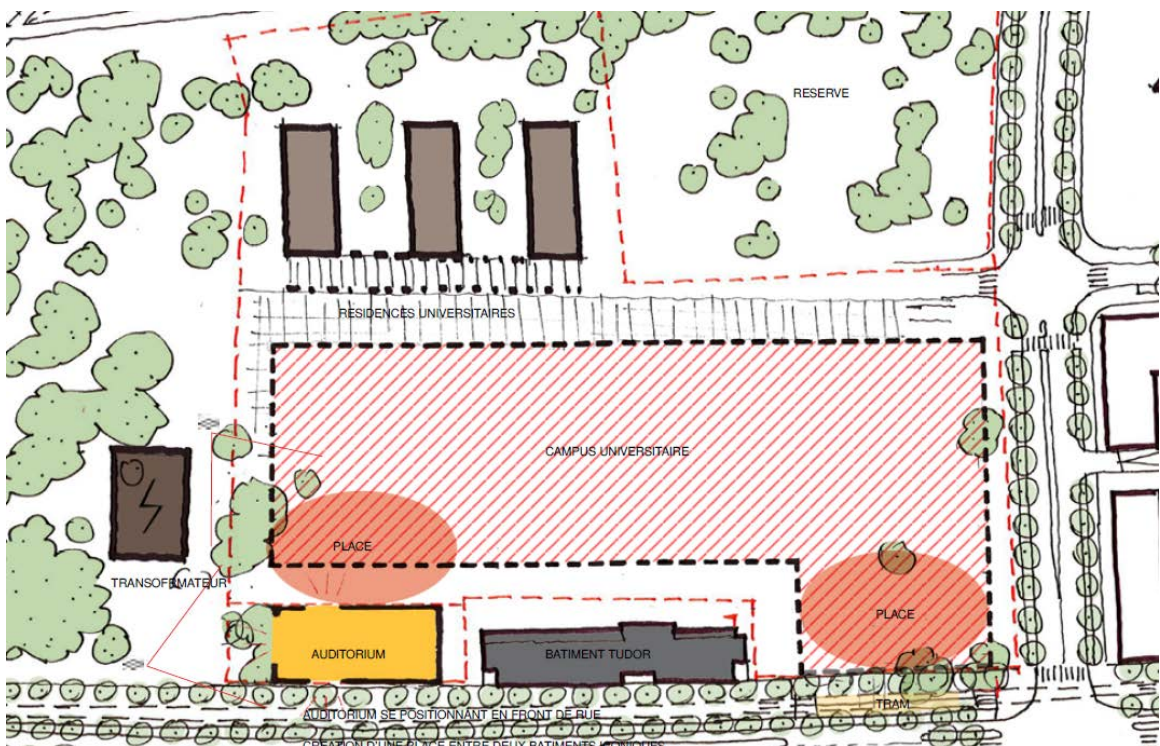
- Direction - décanat
- Bureaux pour chercheurs, personnel administratif
- Salles de réunions, séminaires, auditorioes
- Restauration
- Bibliothèque
- Logistique
- Fonctions annexes

Institut Max Planck :

- Bureaux
- Salles de réunions
- Bibliothèque
- Espaces communs

VOLUME ET SURFACE : Volume brut : ~ 170'000 m³
Surface brute : ~ 47'500 m²

BUDGET : non-défini



NOUVEAU CENTRE POUR DEMANDEURS DE PROTECTION INTERNATIONALE SUR LE TERRAIN DU FOYER DON BOSCO (FOYER LILY UNDEN II)

IMPLANTATION/SITE : Le terrain appartenant à l'Etat fait partie du campus Limpertsberg et se situe au 162, avenue de la Faïencerie.

Le Foyer Lily Unden pour 120 DPI, mis en service en juillet 2015, a été construit sur le terrain de l'ancien parking du Don Bosco.

Le bâtiment vétuste Don Bosco, construit dans les années 60, est encore temporairement occupé par des demandeurs de protection internationale, mais sera démoli dès qu'ils auront quitté les lieux.

DESCRIPTION : Une étude préliminaire a montré qu'il est possible de réaliser une construction similaire au Foyer Lily Unden, mais pouvant accueillir environ le double de personnes. Les surfaces accessoires pourront également être augmentées de manière sensible.

La réalisation d'un deuxième bâtiment pour DPI permettra de créer des synergies avec les infrastructures déjà implantées sur le site.

Cette nouvelle structure correspondra également au concept du développement urbain du Campus Limpertsberg.

VOLUME ET SURFACE : Volume brut max.: ~ 25'000 m³
Surface brute max.: ~ 8'000 m²

BUDGET : non-défini

