



Dépôt: N. Fernand Boden
 Luxembourg, le 13 octobre 2011
 Débat d'orientation N°6331

1

Motion « Grands projets d'infrastructure de l'Etat »

La Chambre des Députés

Vu la nécessité de garantir une transparence optimale lors de l'élaboration des grands projets d'infrastructure ;

Vu la volonté du Gouvernement d'assurer la définition, la conception et la mise en œuvre d'une politique intégrée en matière d'aménagement du territoire, de réseaux de transports et de bâtiments publics ;

Vu d'autre part :

l'avis de la Cour des Comptes sur l'adaptation du budget voté des grands projets d'infrastructure du 22 mars 2001 ;

la motion de la Chambre des Députés du 29 janvier 2002 prise suite à la présentation de l'avis précité ;

les propositions des groupes parlementaires au sujet d'une amélioration des procédures permettant d'éviter les dépassements des coûts des grands projets d'infrastructure dans le futur, transmises en date du 12 avril 2005 par Monsieur le Président de la Chambre des Députés à Monsieur le Premier Ministre ;

Vu la nouvelle procédure à suivre en matière de préparation et de présentation des grands projets d'infrastructure adoptée en date du 3 avril 2006 par la Commission du Contrôle de l'exécution budgétaire et des Comptes sur proposition de Monsieur le Ministre des Travaux publics et dont les points principaux ont été repris dans une motion « grands projets d'infrastructure Travaux publics » du 23 octobre 2008 ;

Considérant que ladite procédure répond aux préoccupations dans la motion précitée du 29 janvier 2002 ;

Vu la motion du 13 mai 2009 de la Chambre des Députés invitant le Gouvernement à veiller à ce que ces procédures soient appliquées, mutatis mutandis, par tous les

départements ministériels lors de la mise en œuvre de projets d'infrastructure susceptibles d'atteindre un coût d'au moins 10 millions d'euros ;

Vu la liste des projets d'infrastructure susceptibles d'atteindre un coût d'au moins 10 millions d'euros, à soumettre à l'approbation de la Chambre des Députés en vue de l'autorisation pour l'imputation des dépenses pour frais d'études et d'élaboration d'un avant-projet détaillé (APD) à charge du département du Développement durable et des Infrastructures, présentée par Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures lors des séances des 21 et 28 septembre 2011 de la Commission du Développement durable ;

Considérant que suite aux informations détaillées fournies par Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures, la Commission du développement durable a avisé favorablement chaque projet de la liste présentée ;

marque son accord à l'élaboration des études nécessaires à la réalisation des projets en cause à partir de l'exercice budgétaire afin de garantir les objectifs suivants :

a) **en ce qui concerne le champ d'intervention de l'administration des bâtiments publics**

- Procéder à la réalisation d'un **nouveau bâtiment qui accueillera la direction de l'administration de la Nature et des Forêts à Diekirch**. Ce projet s'inscrit dans le contexte de la décentralisation de certaines administrations. Ce bâtiment sera un projet-pilote à énergie positive, c'est-à-dire que la future construction produira plus d'énergie qu'elle n'en consommera.
- Réaliser la construction d'un **Lycée technique pour professions de santé à Bascharage**, projet qui combinera le réaménagement de bâtiments existants et la construction d'une nouvelle aile.

b) **en ce qui concerne le champ d'intervention de l'administration des ponts et chaussées**

- **Réalisation du Boulevard de Merl** : ce projet a été pensé sur base d'un concept de mobilité global et cohérent. Ce nouveau boulevard se situera au sud-ouest de la Ville de Luxembourg et créera une voie de liaison tangentielle entre la Route d'Arlon, la Route de Longwy et l'autoroute A4. Il permettra en outre de desservir les nombreuses zones d'activités et les zones résidentielles.
- **Le Contournement de Cessange** est inscrit dans l'avant-projet de Plan sectoriel «Transports» et a pour principal objectif de créer un réseau parallèle pour le trafic en provenance du sud-ouest et, partant, de réduire le trafic de transit à l'intérieur de la Ville de Luxembourg. Le projet se développera sur quelque 2,8 km et prendra son départ sur l'Autoroute A4 à l'extrémité Sud du boulevard de Merl et se terminera sur un giratoire sur la N4.

- **Le Contournement Nord de Strassen** s'inscrit dans le réseau des routes tangentiels nécessaires dans la périphérie urbanisée de la Ville de Luxembourg. Ce nouveau tronçon de route permettra de déclasser le CR 181 (Chaussée blanche) à Strassen ; il passera à l'Ouest de cette route et reliera l'échangeur de Bridel à la route d'Arlon. Le nouveau tracé aura une longueur d'environ 1,5 km.
- **Le Contournement Nord de Diekirch**, intégré dans l'avant-projet du plan sectoriel « Transports » constitue la seule solution pour délester le centre de Diekirch et le boulevard urbain de l'axe central Nordstad pour constituer une nouvelle liaison entre le carrefour Seltz, situé sur la N17, et le giratoire Fridhaff sur la N7/B7. Cette nouvelle route de liaison, dont la longueur sera de l'ordre de 4 kilomètres, aura également comme vocation de raccorder le site militaire du Herrenberg au réseau primaire de la voirie nationale par le Nord, afin d'assurer la desserte du centre logistique sans passer par les zones d'habitation de Diekirch.
- **Le Contournement Sud de Alzingen** sera réalisé dans le contexte des plans directeurs Midfield et Ban de Gasperich, mis au point par le Gouvernement en partenariat avec les communes de Luxembourg et de Hesperange.
- **Le Contournement de Troisvierges** contournera la localité de Troisvierges en prévoyant soit une déviation par le Nord-Ouest (2 variantes), soit une déviation par le Sud-Est. Elle décongestionnera le trafic de transit et sécurisera la traversée de l'agglomération de Troisvierges avec la possibilité d'y prévoir un déclassement de la N12. La nouvelle infrastructure présentera les caractéristiques d'une route nationale à deux voies.
- **Le Nouveau pôle d'échanges intermodal du Höhenhof** est un projet qui s'inscrit dans le cadre d'une nouvelle stratégie de mobilité durable et concerne principalement les flux voyageurs en provenance des régions Est et Nord-Est. Il constitue une plate-forme intermodale captant d'une part la circulation automobile et accueillant d'autre part les lignes de bus régionales pour transférer les usagers vers le réseau des transports publics desservant la capitale et les zones d'attraction périurbaines connexes. La zone d'implantation du pôle d'échanges est située sur le site du Höhenhof et délimitée au Nord-Est par l'autoroute A1 à hauteur de l'échangeur Senningerberg et du côté Sud par les zones aéroportuaires aux alentours du Cargo-Center.

c) en ce qui concerne le champ d'intervention du département des transports

- Procéder à la réalisation d'un **Point d'arrêt Differdange** avec la mise en conformité des quais à voyageurs, du souterrain avec escaliers et ascenseurs
- Réaliser la **Modernisation de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen - deuxième phase** avec le renouvellement des installations de traction électrique. La ligne de Luxembourg à Kleinbettingen sera réalisée en trois phases.
- **Création d'un point d'échange à Hollerich** : il s'agit d'un projet dont le principal avantage sera de décharger massivement la gare centrale.

