



Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 22 octobre 2014

Ordre du jour :

1. Approbation du projet de procès-verbal de la réunion du 29 septembre 2014
2. 6723 Débat sur le financement des grands projets d'infrastructure réalisés par l'Etat
- Rapporteur: Madame Josée Lorsché
- Continuation de la présentation des grands projets d'infrastructure
- Echange de vues
3. Divers

*

Présents : M. Gilles Baum, 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. Roger Negri, M. Marcel Oberweis (remplaçant Mme Sylvie Andrich-Duval), M. Marco Schank, M. Justin Turpel, M. Serge Wilmes

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

M. Frank Vansteenkiste, M. Tom Weisgerber, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures

M. Jean Leyder, M. Louis Reuter, de l'Administration des bâtiments publics

M. Roland Fox, M. Romain Spaus, de l'Administration des Ponts et Chaussées

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

*

Présidence : Mme Josée Lorsché, Présidente de la Commission

*

- 1. Approbation du projet de procès-verbal de la réunion du 29 septembre 2014**

Le projet de procès-verbal de la réunion du 29 septembre 2014 est approuvé.

2. 6723 Débat sur le financement des grands projets d'infrastructure réalisés par l'Etat

Les membres de la Commission poursuivent l'examen des différents projets d'infrastructure soumis à l'approbation de la Chambre des Députés en vue de permettre l'imputation des dépenses pour frais d'études à charge des fonds d'investissement. Pour les détails exhaustifs de tous les projets présentés ci-dessous, il est renvoyé aux documents repris en annexe.

Caserne Grand-Duc Jean au Herrenberg : réaménagement et extension

Ce projet s'inscrit dans un vaste programme de réhabilitation des infrastructures militaires de la Caserne Grand-Duc Jean à réaliser en cinq étapes. Les deux premières phases de ce programme de réhabilitation ont d'ores et déjà fait l'objet de lois d'approbation :

- la loi du 19 mai 2009 relative à la réhabilitation des infrastructures techniques primaires de la caserne Grand-Duc Jean au Herrenberg à Diekirch,
- la loi du 23 novembre 2009 relative à la construction d'un hall logistique pour la caserne Grand-Duc Jean au Herrenberg à Diekirch.

Le projet prévoit une rénovation des différents bâtiments présentant un degré de vétusté important. Des regroupements, agrandissements et restructurations de diverses fonctions sont envisagés et une mise aux normes de sécurité imposées des différentes installations, ouvrages et bâtiments s'avère nécessaire. Un assainissement énergétique de l'enveloppe des bâtiments est également envisagé.

Si tous les intervenants s'accordent sur les besoins de réhabilitation de la caserne, la question se pose quant au choix à opérer entre rénovation des bâtiments existants ou démolition des bâtiments en vue d'une nouvelle construction. Les responsables de l'Administration des bâtiments publics font savoir qu'au regard de l'état encore satisfaisant de la structure des bâtiments, la rénovation – y inclus les travaux d'assainissement énergétique – s'avère plus opportune et moins coûteuse, excepté pour les bâtiments où la fonction change de manière substantielle.

Si le projet sous rubrique figure actuellement au budget du Ministère du Développement durable et des Infrastructures, le Ministère de la Défense entend faire passer cet investissement dans la participation du Luxembourg au financement de l'OTAN. En cas d'accord de l'OTAN, le projet sera donc ultérieurement affecté au budget de la Défense.

L'assainissement de la caserne entre également dans le contexte de la directive européenne relative à l'efficacité énergétique adoptée le 25 octobre 2012 et établissant un cadre commun de mesures pour promouvoir l'efficacité énergétique dans l'Union européenne de manière à atteindre l'objectif de 20% de réduction des consommations d'énergie à l'horizon 2020. La directive exige qu'à partir du 1^{er} janvier 2014, 3% de la surface au sol totale des bâtiments chauffés ou refroidis appartenant au gouvernement central et occupés par celui-ci soient rénovés chaque année de manière à satisfaire aux exigences minimales en matière de performance énergétique.

Le projet sous rubrique sera réalisé en différentes phases ; les travaux n'empièteront donc pas sur les activités militaires courantes.

L'adaptation aux normes et la modernisation des installations du champ de tir au Bleesdall seront prises en charge par l'Armée elle-même, avec l'assistance technique de l'Administration des bâtiments publics.

Il n'est pas prévu que les dépôts de munitions de l'Armée luxembourgeoise, stockés présentement au Waldhaff et à Bertrix en Belgique soient déménagés au Herrenberg.

Si les questions de sécurité étaient clarifiées, les nouvelles infrastructures sportives pourraient, le cas échéant, éventuellement être utilisées par les établissements scolaires de la Nordstad et des associations civiles non militaires.

Des discussions sont en cours avec les responsables de la commune de Diekirch afin de trouver une solution au problème de trafic. La solution pourrait être une route d'accès direct au Herrenberg à partir du rond-point Fridhaff.

Château de Sanem : rénovation et assainissement

Le château, datant du 16^e siècle, nécessite des travaux de rénovation et d'assainissement. Les agrandissements et transformations successives jusque dans les années 50 ont engendré certains désordres structurels notamment au niveau de la stabilité des sols en bois. Une mise en conformité des installations de sécurité s'avère nécessaire et un assainissement des caves devra être réalisé au vu des problèmes d'inondations qui apparaissent régulièrement en cas de précipitations abondantes. Une remise en état complète du château est indispensable.

De l'avis de plusieurs intervenants, le Château de Sanem, une fois rénové, devrait accueillir une activité culturelle. Dans ce contexte, il devrait être tiré profit du parc alentour pour organiser des activités de loisirs.

Hémicycle Kirchberg : assainissement énergétique

Etant donné que le bâtiment de l'Hémicycle date de 1980, un assainissement énergétique de l'enveloppe extérieure de même que le remplacement de certaines installations techniques, s'avèrent nécessaires.

Il est à noter que des travaux de mise en sécurité, d'un budget de quelque 2.400.000 euros, s'imposent au regard de la législation sur les établissements classés ; ces travaux sont déjà en cours et les dépenses y relatives sont prévues aux Fonds d'entretien et de rénovation. Le réaménagement des bureaux occupés par le Tribunal administratif et par la Cour d'appel du brevet s'élève à environ 650.000 euros.

Les travaux devraient pouvoir être exécutés en présence des occupants.

L'Hémicycle n'accueille plus de réunions à caractère européen. C'est désormais un centre de congrès, dont la gestion est assurée par la société Luxembourg Congrès.

CNFPC Centre : réaménagement du Lycée technique de Bonnevoie (LTB) actuel et construction d'un nouveau bâtiment pour le LTB

Ces deux projets seront réalisés l'un à la suite de l'autre : dans un premier temps, il sera procédé à la construction du nouveau LTB. Dans un second temps, une fois que les locaux

actuels du LTB auront été libérés, la rénovation du bâtiment sera entamée pour le CNFPC Centre.

L'Etat s'est porté acquéreur du terrain d'implantation du nouveau LTB mais, pour pouvoir y accueillir le futur lycée, une modification ponctuelle de son PAG par la Ville de Luxembourg devra être effectuée.

Le projet de construction prévoit un parking qui sera destiné aux enseignants du nouveau LTB. Les détails ne sont pas encore connus et seront analysés dans le cadre de l'avant-projet détaillé. Il est à noter que le site sera bien connecté aux transports publics et qu'à la faveur de la réorganisation complète des axes routiers du quartier (construction de la nouvelle N3), la Route de Thionville sera moins encombrée et pourrait, le cas échéant, être pourvue d'une piste cyclable.

Le nouveau LTB comportera une cuisine de production, utilisée par les lycéens ayant choisi de suivre une formation en gastronomie. Les aliments préparés sur place seront ensuite servis aux élèves fréquentant la cantine de l'établissement.

Pour ce qui est des infrastructures sportives du lycée, Monsieur le Ministre se déclare en faveur de leur utilisation par des clubs sportifs privés. Cette décision ne relève cependant pas de sa seule compétence.

Bien qu'aucune décision définitive n'ait encore été prise, la construction du nouveau LTB devrait être réalisée par le biais d'un partenariat public-privé (PPP). Le cas échéant, il va de soi que les moindres détails devront être clarifiés et définis dans le cahier des charges, afin d'éviter toute discussion ultérieure. Dans ce contexte et suite à une demande afférente, Monsieur le Ministre s'engage à venir présenter aux membres de la Commission du Développement durable l'évaluation du PPP Campus scolaire de Mersch dès qu'elle sera disponible.

Centre intégré pour personnes âgées à Bascharage

Le site destiné à accueillir le futur CIPA se situe en zone verte et devra faire l'objet d'un reclassement. Il est également à remarquer que les terrains en question sont touchés par le plan directeur sectoriel « paysages » qui prévoit dans ce secteur une « coupure verte ». Néanmoins, un engagement politique a été pris au niveau du MDDI qui propose d'adapter la coupure verte à cet endroit.

L'accès au CIPA depuis la Route de Luxembourg devra être organisé et clarifié avec les responsables de la commune de Käerjeng, qui devrait se charger de l'acquisition des terrains nécessaires.

Centre pour réfugiés Héliar à Weilerbach : rénovation et assainissement

Une mise en conformité, d'un point de vue sécurité, du bâtiment s'avère nécessaire. Les installations techniques, ne correspondant plus aux normes actuellement en vigueur, devront être remplacées et un renouvellement du parachèvement de l'ensemble du bâtiment s'impose. Un assainissement énergétique de l'enveloppe du bâtiment est également indispensable.

A ce stade et en l'absence d'une étude de faisabilité, les responsables de l'Administration des bâtiments publics ignorent encore si les travaux de rénovation sous rubrique seront effectués en différentes phases afin que le Centre puisse rester fonctionnel ou si les réfugiés devront être délocalisés dans une autre structure.

D'une manière générale, des structures d'accueil sont en cours de réalisation, afin de pourvoir à un éventuel flux important de nouveaux arrivants. Actuellement, l'Office luxembourgeois de l'accueil et de l'intégration (OLAI) étudie les besoins les plus urgents en la matière.

Corridor multimodal de transport N7/Ettelbruck-Diekirch

La création de ce corridor de transports publics performants s'opère dans l'intérêt de l'urbanisation de la Nordstad. Ce corridor multimodal se situera dans l'axe central de la Nordstad, axe longé par la ligne ferroviaire. S'il n'est aucunement dans l'intention de Monsieur le Ministre de supprimer la ligne ferroviaire entre Diekirch et Ettelbruck, ni de mettre *de facto* en concurrence les trains et les bus, il donne cependant à considérer que les usagers auront le choix entre ces deux modes de transports et pourront donc librement décider de leur attractivité respective.

Un membre de la Commission regrette la décision de ne pas supprimer totalement le passage à niveau PN111b ; il est en effet d'avis qu'il faudrait impérativement trouver une solution en la matière, le cas échéant par le biais d'un tunnel souterrain. Les responsables de l'Administration des ponts et chaussées font savoir que la solution retenue est le meilleur compromis possible et a pour objet une sécurisation de cet endroit accidentogène. L'actuel PN111b sera déplacé et un nouvel accès en double sens raccordera le Walebroch et la rue du Cimetière à la N7 tout en éliminant les détours actuels dus au sens-unique. Cette solution présente le double avantage de son coût modéré et de sa réalisation rapide.

Comme le prévoit le projet de loi relatif au réseau cyclable national et aux liaisons et raccordements vers le réseau communal (*doc. parl. n°6600*), la piste cyclable sera aménagée de manière à séparer la circulation des cycles de la circulation du grand axe routier.

*

Si plusieurs intervenants regrettent l'absence de budgétisation, même approximative, de la plupart des projets sous rubrique, ils sont informés du fait que coûts sont très difficiles à estimer, étant donné l'absence, à ce stade, d'une planification détaillée.

3. Divers

Les prochaines réunions de la Commission du Développement durable sont planifiées comme suit :

- le 23 octobre à 09h00 : échange de vues au sujet de la question des Archives nationales (demande de mise à l'ordre du jour de la sensibilité politique *déi Lénk*, réunion jointe avec la Commission de la Culture) ;
- le 23 novembre à 10h30 : présentation du plan pluriannuel d'investissement du Ministère du Développement durable et des Infrastructures et échange de vues sur le budget de l'exercice 2015 (volet « Travaux publics ») ;
- le 3 novembre à 09h00 : présentation de l'étude d'impact de mobilité pour le Luxembourg ;
- le 5 novembre à 10h00 : présentation du plan pluriannuel d'investissement du Ministère du Développement durable et des Infrastructures et de l'échange de vues sur le budget de l'exercice 2015 (volet « Transports »).

Luxembourg, le 29 octobre 2014

La secrétaire,
Rachel Moris

La Présidente,
Josée Lorsché

CASERNE GRAND-DUC JEAN HERRENBERG – REAMENAGEMENT ET EXTENSION

IMPLANTATION/SITE : Centre militaire Herrenberg

DESCRIPTION : Réaménagement et assainissement énergétique des bâtiments existants et construction d'un nouveau hall sportif.

PROGRAMME :

- Nouveau hall sportif à 2 unités
- Terrain multisport
- Délogement de la cuisine centrale et regroupement des cuisines des réfectoires dans un seul bâtiment
- Nouveau corps de garde / poste de sécurité
- Rénovation de pavillons de logement
- Transformation des pavillons existants
- Modernisation de l'infirmierie
- Remise en état du parking fermé
- Construction d'un parking pour les soldats

VOLUME ET SURFACE :

Volume brut :	~ 300'000 m ³
Surface brute :	~ 75'000 m ²

BUDGET : non défini



CHATEAU DE SANEM - RENOVATION ET ASSAINISSEMENT

IMPLANTATION/SITE : Le château de Sanem, qui abritait depuis 1950 la «Fondation Kannerschlass», a été acquis en 1985 par l'Etat. En 1999, la structure du Centre virtuel de la connaissance sur l'Europe (CVCE) y est installée. Le château de Sanem avec la chapelle et le parc qui l'entoure sont classés monuments nationaux depuis 1971.

DESCRIPTION : Rénovation et réaménagement, mise à niveau des installations techniques, assainissement énergétique, stabilisation partielle de la structure portante défaillante et mise en conformité d'un point de vue sécurité de l'ensemble.

VOLUME ET SURFACE : Volume brut : ~ 22'500 m³
Surface brute : ~ 4'750 m²

BUDGET : non défini



HEMICYCLE KIRCHBERG - ASSAINISSEMENT ENERGETIQUE

SITUATION/SITE : Le bâtiment de l'Hémicycle datant de 1980 a été construit à l'époque pour répondre aux besoins de l'Union européenne en particulier pour les Conseils des Ministres siégeant au Luxembourg. La grande salle au niveau 0 peut accueillir 600 personnes et est équipée de 13 cabines de traduction. La construction est reliée par une passerelle au nouveau Centre de Conférences et compte 7 étages de bureaux occupés notamment par le Tribunal administratif et la nouvelle Cour d'appel du brevet.

DESCRIPTION : Le projet prévoit un assainissement énergétique de l'enveloppe extérieure et le remplacement de certaines installations techniques, aux fins d'assurer le confort des utilisateurs tout en diminuant les déperditions énergétiques.

PROGRAMME : Les travaux suivants sont à réaliser :

- remplacement des fenêtres et stores
- remplacement d'éléments de façade
- remplacement de l'isolation de la toiture
- remplacement des coupoles
- mise à niveaux des installations de chauffage, de ventilation et de climatisation

VOLUME ET SURFACES :

Volume brut :	~ 84.000 m ³
Surface brute :	~ 18.000 m ²
Surface façade :	~ 5.500 m ²
Surface toiture :	~ 3.000 m ²

BUDGET : non défini



CNFPC-CENTRE REAMENAGEMENT DU LYCEE TECHNIQUE DE BONNEVOIE

IMPLANTATION/SITE : Bonnevoie, bâtiment du lycée technique actuel

DESCRIPTION : Bien que les bâtiments actuels datant des années 90 soient dans un état général satisfaisant, une rénovation et une mise en conformité générale, dont notamment des ateliers, est à prévoir. L'intégration du programme relatif au Centre national de formation professionnelle continue (CNFPC) implique des travaux de transformation, afin de pouvoir intégrer les nouvelles fonctions et besoins du CNFPC.

PROGRAMME : Transformation

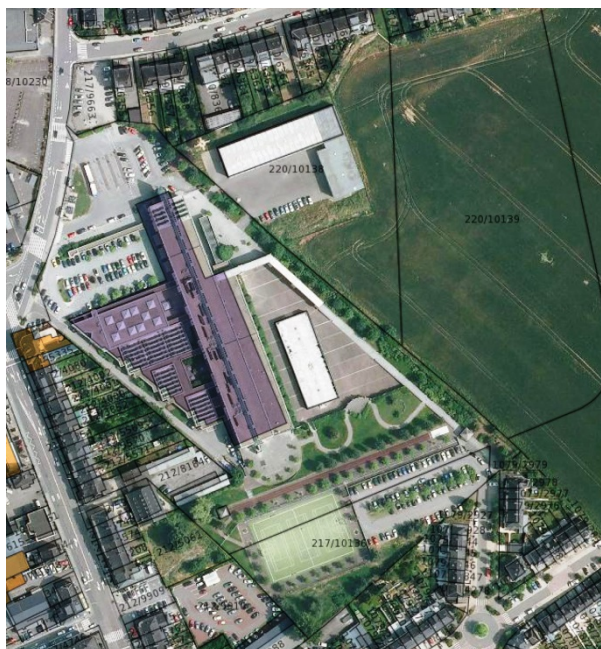
- des ateliers
- des salles de classe
- des salles spéciales en salles de formation

selon les critères suivants

- considérations et besoins didactiques fonctionnels et administratifs actuelles
- réglementation de sécurité dans la fonction publique
- réglementation grand-ducal concernant la performance énergétique des bâtiments
- normes actuelles des installations techniques
- directives de l'inspection sanitaire

VOLUME ET SURFACES : Volume brut : ~ 75'000 m³
Surface brute : ~ 16'000 m²
Surface nette : ~ 11'000 m²

BUDGET : non défini



LYCEE TECHNIQUE DE BONNEVOIE - NOUVEAU BATIMENT

IMPLANTATION/SITE : Terrain d'implantation d'environ 3,8 ha à l'arrière du Lycée technique actuel.

DESCRIPTION : Construction d'un nouveau bâtiment au profit du LTB pour quelque 2'000 étudiants, dont une grande partie est actuellement installée dans des pavillons provisoires.

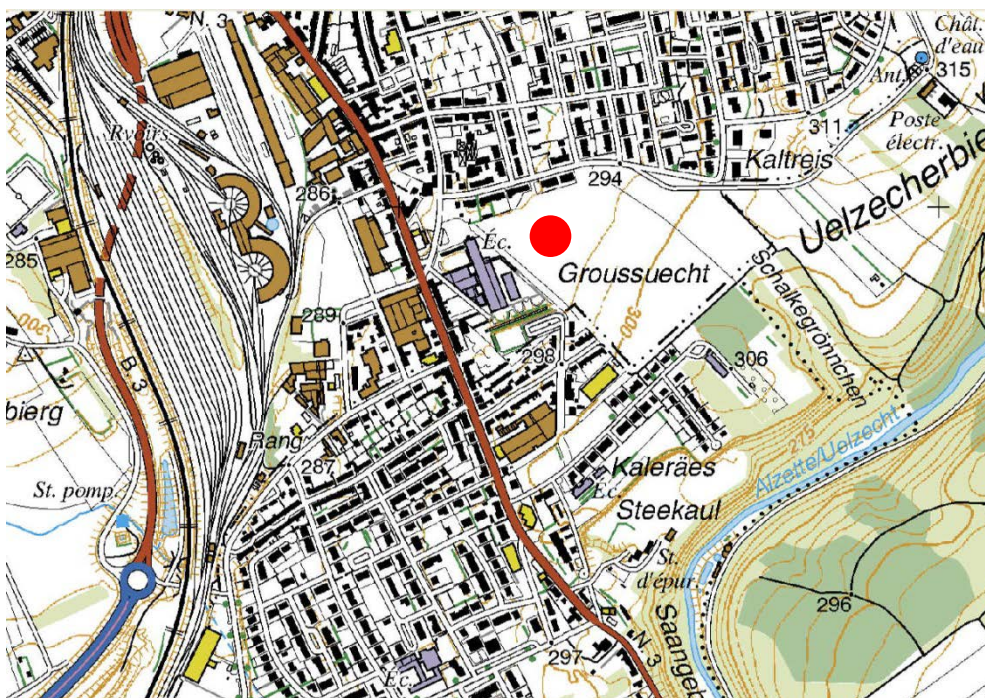
PROGRAMME :

- 78 salles de classe
- 45 ateliers
- 13 salles spéciales
- Restaurant scolaire
- Hall sportif à 4 unités
- Piscine
- Infrastructure sportive extérieure

VOLUME ET SURFACES :

Volume brut :	~ 251'000 m ³
Surface brute :	~ 51'000 m ²
Surface nette :	~ 27'000 m ²

BUDGET : non défini



CENTRE INTEGRE POUR PERSONNES AGEES A BASCHARAGE

IMPLANTATION/SITE : La Commune Kaerjeng, propriétaire des terrains, s'est engagée à mettre à disposition les terrains nécessaires à la construction et à l'accès au site. Le terrain d'implantation d'une surface de quelque 3,4 ha devra faire l'objet d'un reclassement.

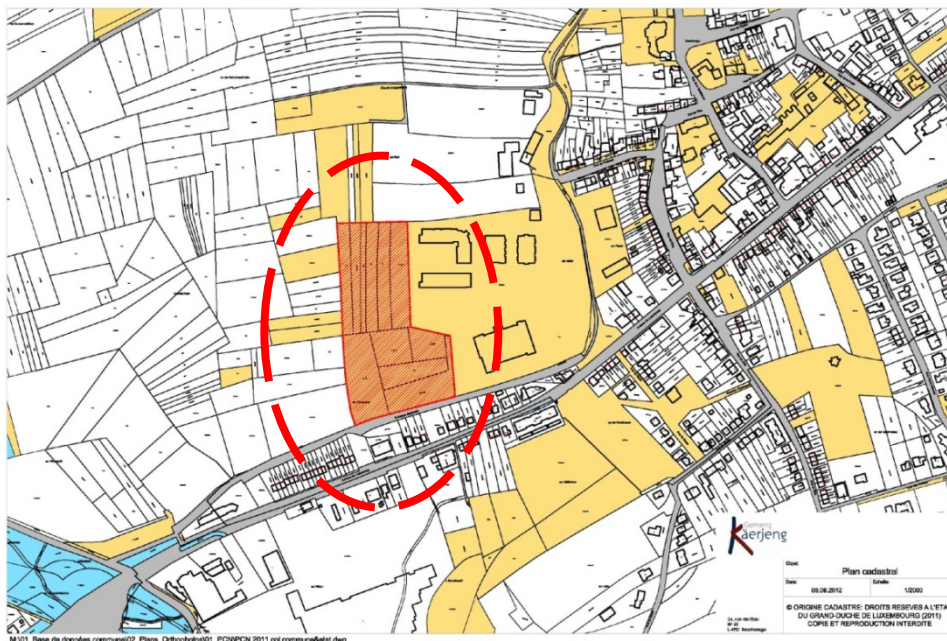
DESCRIPTION : Nouvelle construction d'une maison de soins pour SERVIOR.

PROGRAMME :

- 140 lits en chambres simples
- Service de revalidation (Kinésithérapie, Ergothérapie)
- Foyer central avec salle polyvalente et zone services
- Commerces
- Locaux pour personnel
- Administration
- Cuisine et restaurant
- Locaux techniques et logistiques
- 120 emplacements de parking

SURFACE : Surface nette : ~ 8'200 m²

BUDGET : non défini



CENTRE POUR REFUGIES HELIAR A WEILERBACH - RENOVATION ET ASSAINISSEMENT

IMPLANTATION/SITE : Le Centre pour réfugiés Héliar se trouve à Weilerbach près d'Echternach. Il s'agit d'un ancien sanatorium dont la première construction remonte à 1910. L'ensemble se situe en zone verte. Après l'acquisition du bâtiment par l'Etat en 2000, divers travaux d'urgence ont été réalisés afin de pouvoir héberger des réfugiés.

DESCRIPTION : Le bâtiment énergivore, vétuste et non-conforme à la réglementation en vigueur concernant la sécurité nécessite une rénovation complète, un assainissement énergétique et une mise en conformité.

VOLUME ET SURFACE : Volume brut : ~ 21'000 m³
Surface brute : ~ 6'000 m²

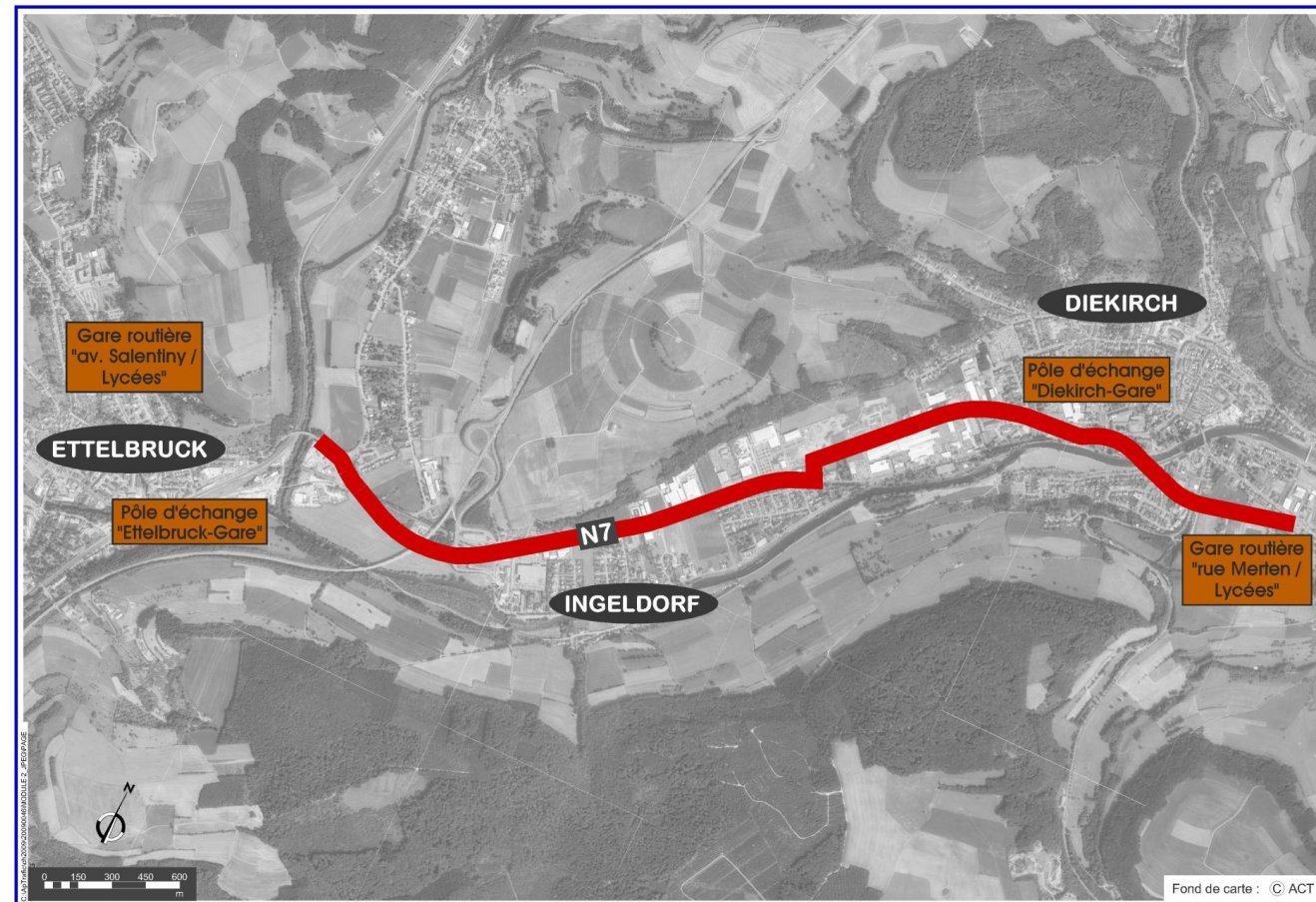
BUDGET : non défini



NORDSTAD

Corridor multimodal de transport N7/Ettelbruck-Diekirch

[+Construction d'un nouveau « pont ficelle » enjambant la Sûre et reliant le nouveau pôle d'échange « Diekirch-Gare » à la nouvelle gare routière « rue Merten/Lycées »]



Note de présentation succincte servant comme base pour une première saisine de la Chambre des Députés

[contexte: débat d'orientation sur le financement des grands projets d'infrastructures réalisés par l'Etat]



NORDSTAD - Corridor multimodal de transport N7/Ettelbruck-Diekirch

**[+Construction d'un nouveau « pont ficelle » enjambant la Sûre et reliant le nouveau pôle d'échange
« Diekirch-Gare » à la nouvelle gare routière « rue Merten/Lycées »**

- 1. Contexte** **p. 3**
- 2. Descriptif du projet** **p. 4-8**
- 3. L'estimation grossière des coûts** **p. 9**

1. Contexte

Plan Sectoriel Transports [juin 2014]

Selon le document technique explicatif du Plan Sectoriel Transports, le projet 6.4 du « Corridor multimodal de transport Ettelbruck-Diekirch et priorisation pour bus à Diekirch » est traité comme suit :

■ **Descriptif :**

⇒ Le projet du corridor de transports en commun sur l'axe N7 se développe entre les villes d'Ettelbruck et de Diekirch, et ce pour sa majeure partie sur le territoire de la commune d'Erpeldange et plus précisément dans la localité d'Ingeldorf. La création d'un tel corridor constitue la colonne vertébrale de la future urbanisation de la partie centrale de la Nordstad.

■ **Données techniques :**

⇒ Longueur: 4.500m,

⇒ Plates-formes d'échange: Raccordement aux gares d'Ettelbruck et de Diekirch.

■ **Insertion dans le réseau routier :**

⇒ Le projet du corridor transports en commun sur l'axe N7 consiste en un réaménagement de la route nationale N7 en vue d'une intégration optimale des transports en commun, afin de garantir une desserte durable adéquate de la Nordstad.

■ **Points forts :**

⇒ Amélioration de l'offre en transports en commun au centre même de la Nordstad,

⇒ Opportunité d'une urbanisation contemporaine de haute qualité de part et d'autre de l'axe central de la Nordstad,

⇒ Requalification de la liaison entre les deux villes Ettelbruck et Diekirch.

■ **Gains au niveau transports en commun :**

⇒ Amélioration de l'offre des transports en commun,

⇒ Création d'un corridor performant en vue de la réduction des temps de parcours,

⇒ Desserte optimale des futures zones sujettes à une réurbanisation.

■ **Gains au niveau sécurité, confort des usagers et des riverains :**

⇒ Amélioration de la qualité de vie des riverains de la N7.



2. Descriptif du projet

2.1. Schémas de desserte actuels et projetés des bus entre Diekirch et Ettelbruck

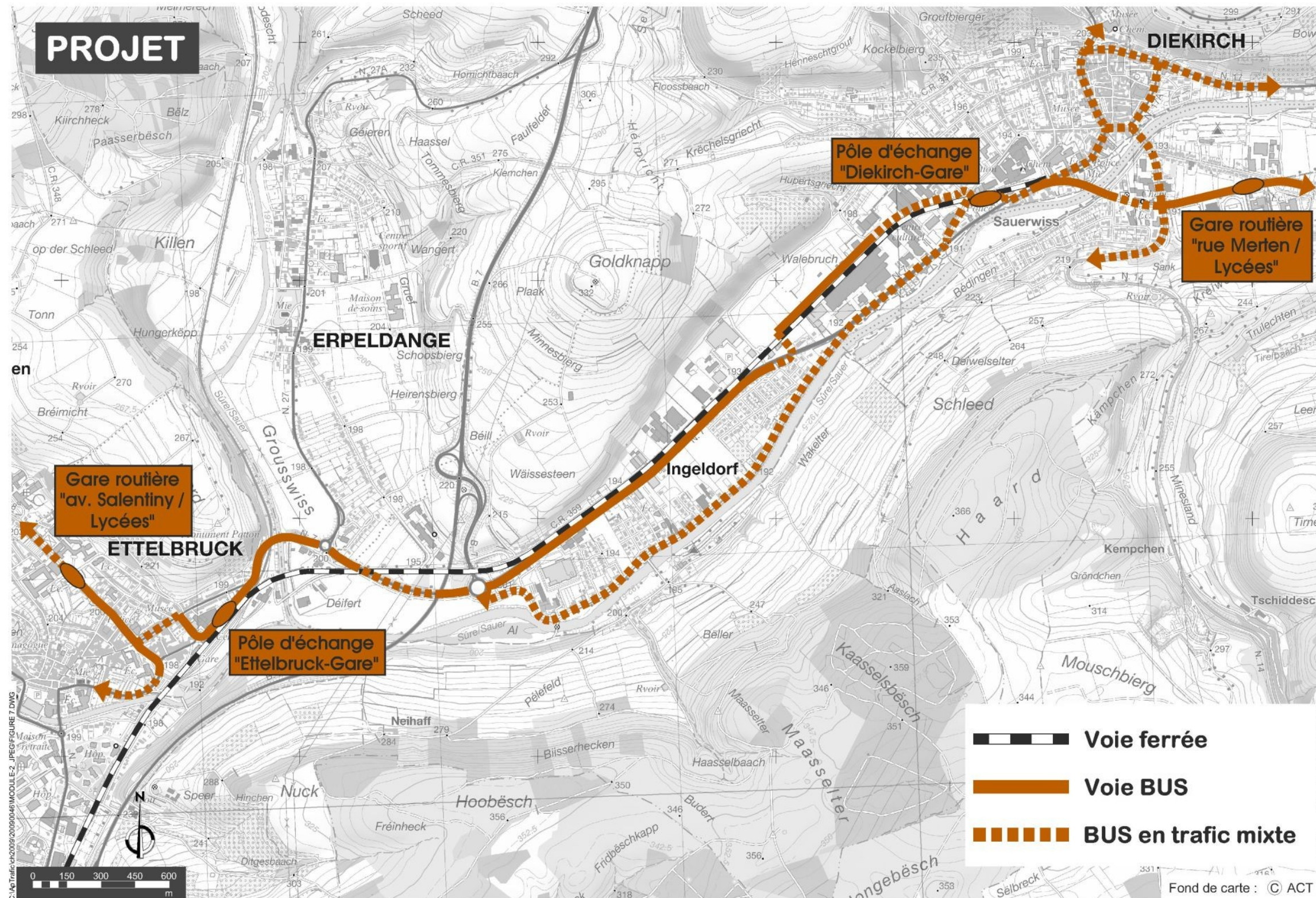


Figure 1 : La desserte bus projetée entre Ettelbruck et Diekirch

2. Descriptif du projet

2.1. Schémas de desserte actuels et projetés des bus entre Diekirch et Ettelbruck

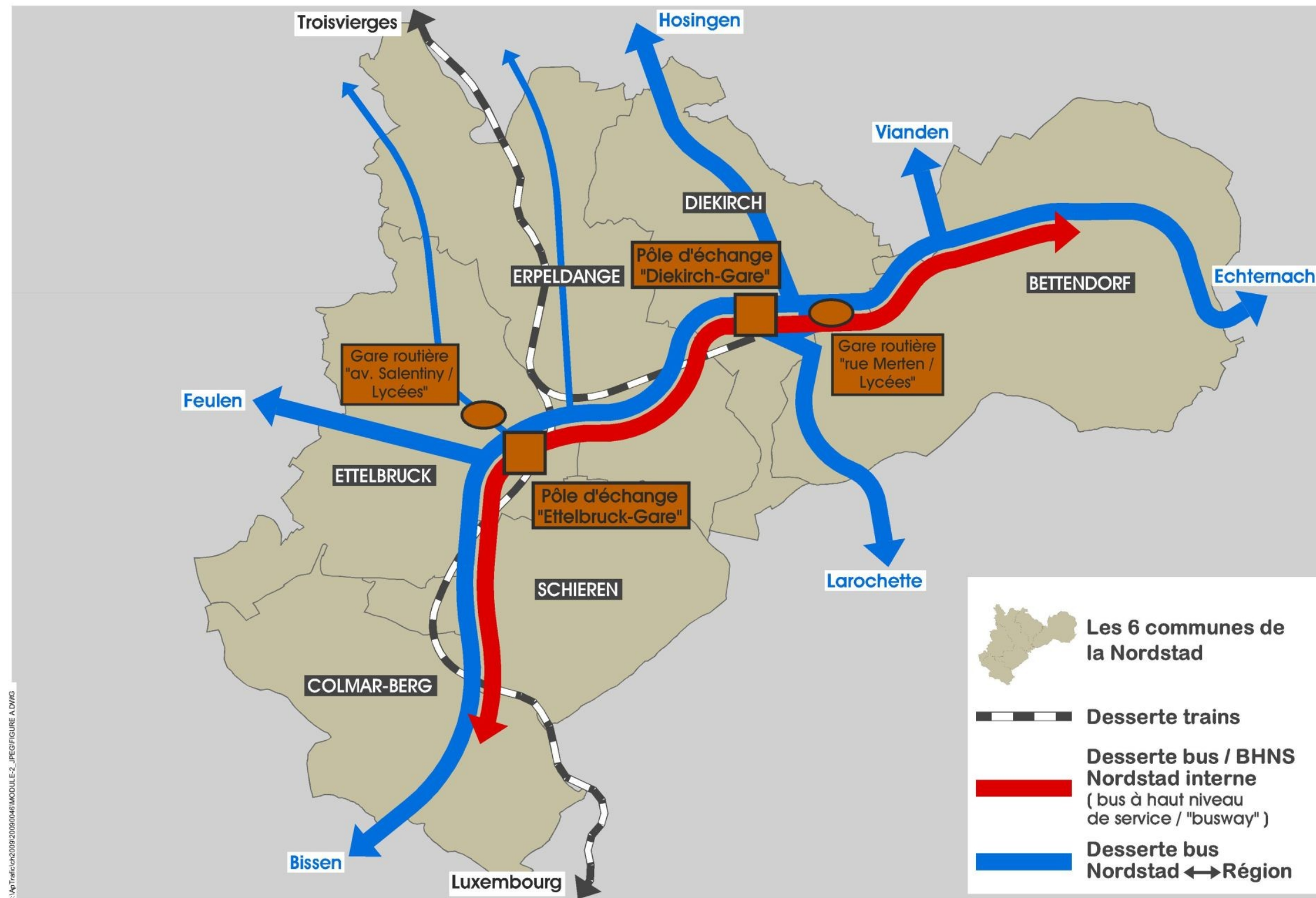


Figure 2 : La desserte bus future au niveau de la Nordstad - principe

2. Descriptif du projet

2.1. Schémas de desserte actuels et projetés des bus entre Diekirch et Ettelbruck

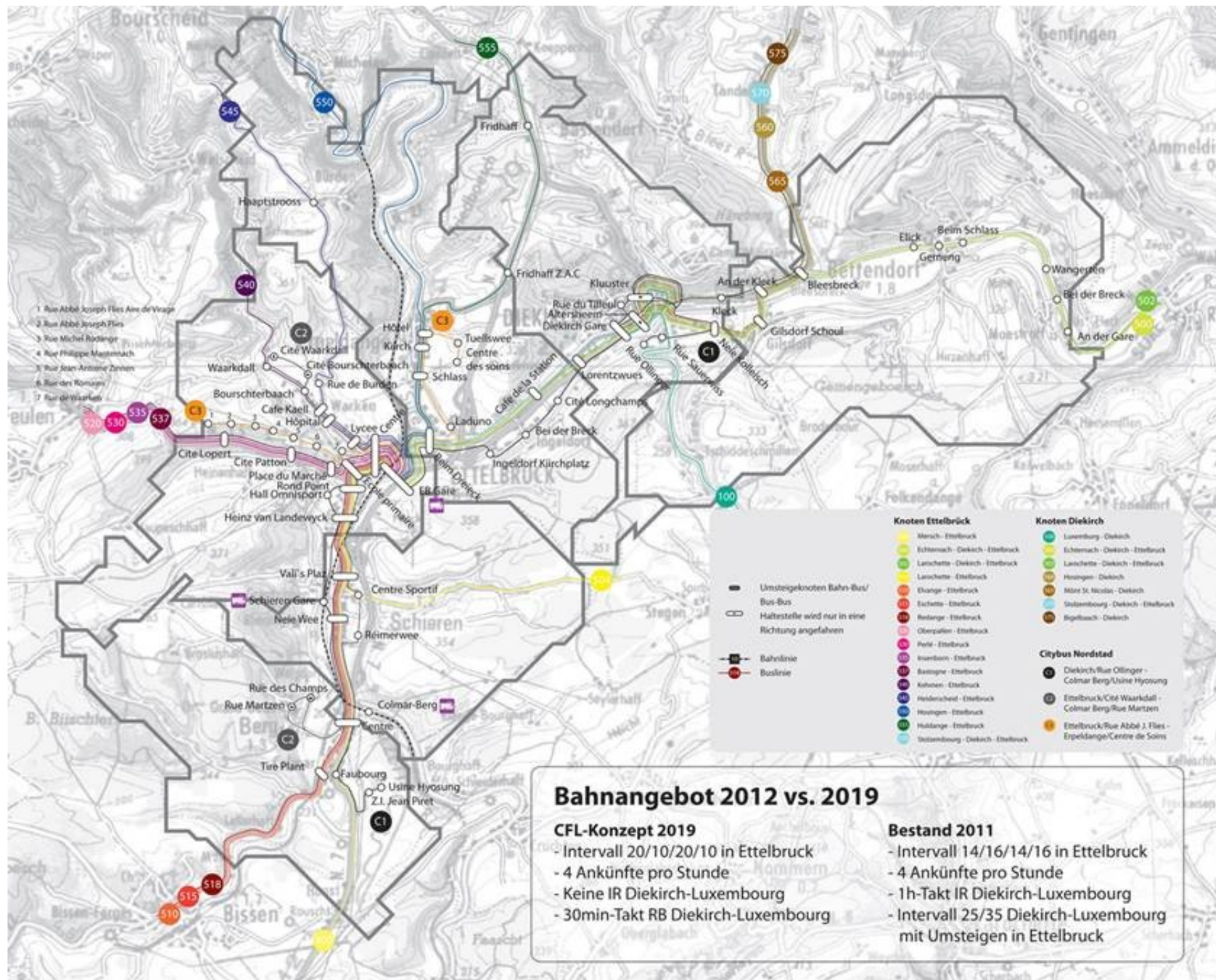


Figure 3 : La desserte bus future au niveau de la Nordstad (extrait « Concept de mobilité Nordstad »)

2. Descriptif du projet

2.2. Subdivision du projet en 5 parties – vue d'ensemble

En vue d'une meilleure lisibilité, le projet est divisé en 5 parties succinctes [voir figure 2] :

- **Partie 1**: Mise en place d'un couloir bus sur la N7 entre Erpeldange/Dreieck, Ingeldorf et Diekirch/Walebroch
- **Partie 2**: Déplacement/Sécurisation du PN111b dans le cadre d'un nouveau raccord en double-sens [bus en trafic mixte] du site Walebroch à la N7
- **Partie 3**: Mise en place d'un couloir bus depuis le site Walebroch jusqu'au nouveau pôle d'échange « Diekirch-Gare »
- **Partie 4**: Construction d'un nouveau « pont ficelle » enjambant la Sûre et reliant le nouveau pôle d'échange « Diekirch-Gare » à la nouvelle gare routière « rue Merten/Lycées » [pont réservé aux bus et à la mobilité douce]
- **Partie 5**: Mise en place d'un couloir bus dans la rue Merten + réaménagement de la gare routière « rue Merten/Lycées » [=quais bus supplémentaires à proximité des lycées + Kiss&Go + sécurisation de la circulation des écoliers]

2. Descriptif du projet

2.2. Subdivision du projet en 5 parties – vue d'ensemble

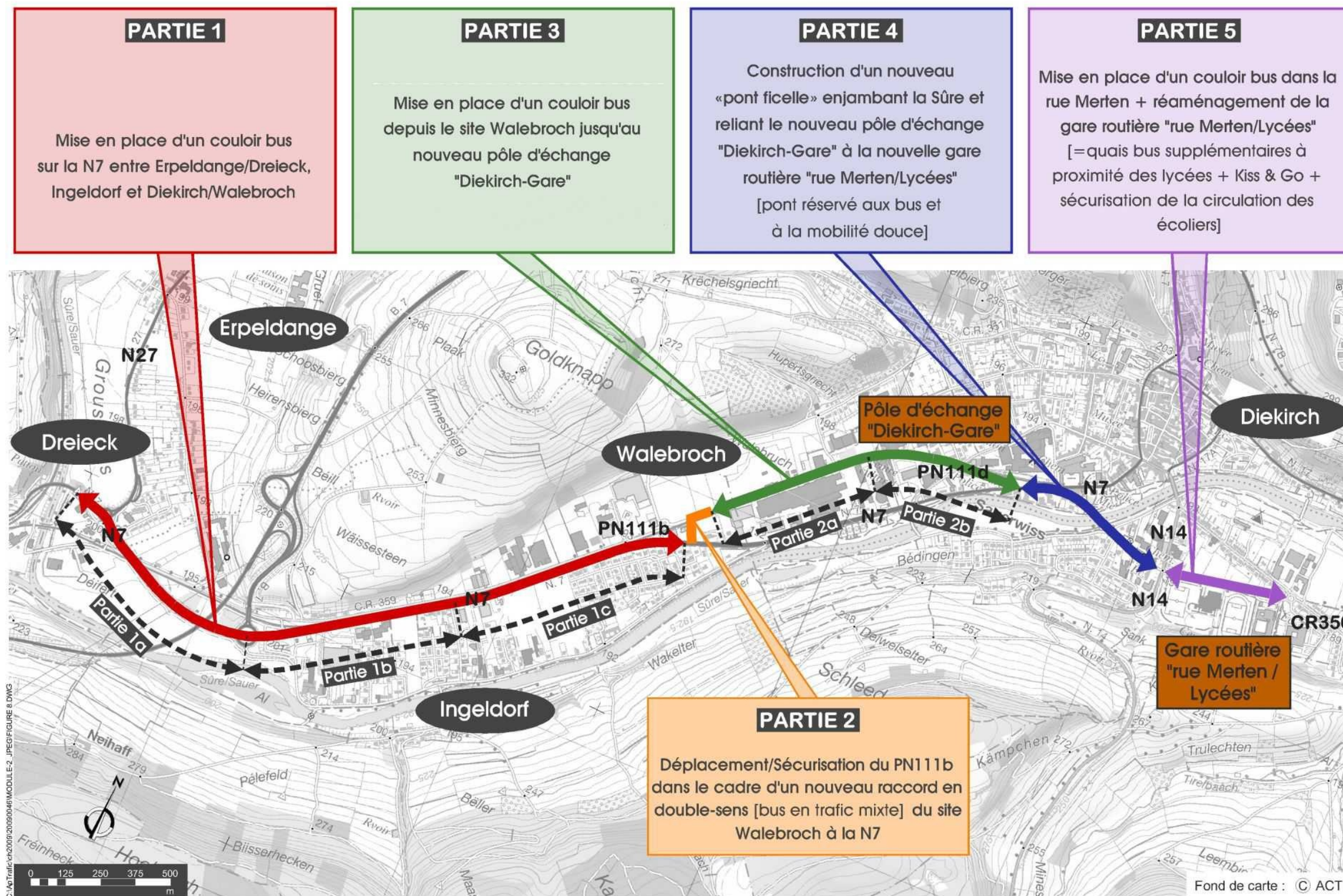


Figure 4 : Le corridor multimodal de transport N7 – Subdivision du projet en 5 parties entre Ettelbruck et Diekirch

2. Descriptif du projet

2.2. Partie 1 Mise en place d'un couloir bus sur la N7 entre Erpeldange/Dreieck, Ingeldorf et Diekirch/Walebroch

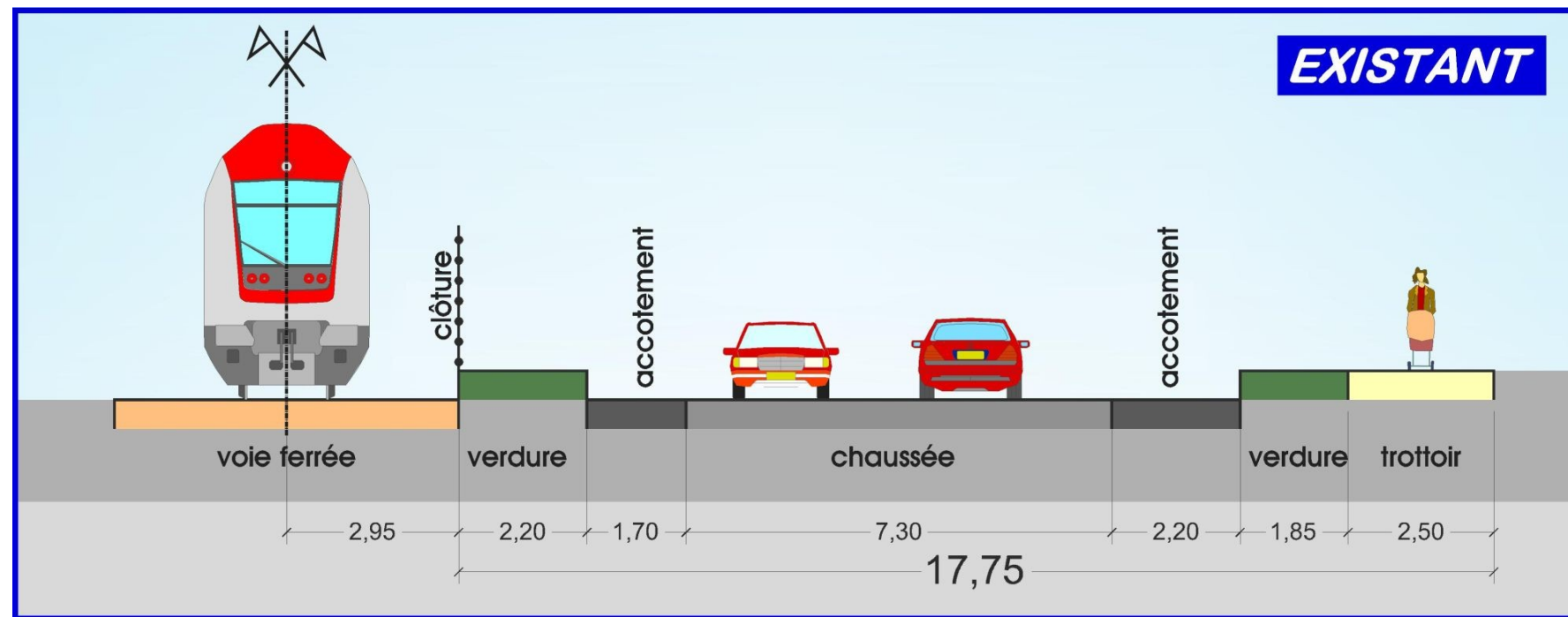


Figure 5 : Partie 1 – coupe schématique de l'existant

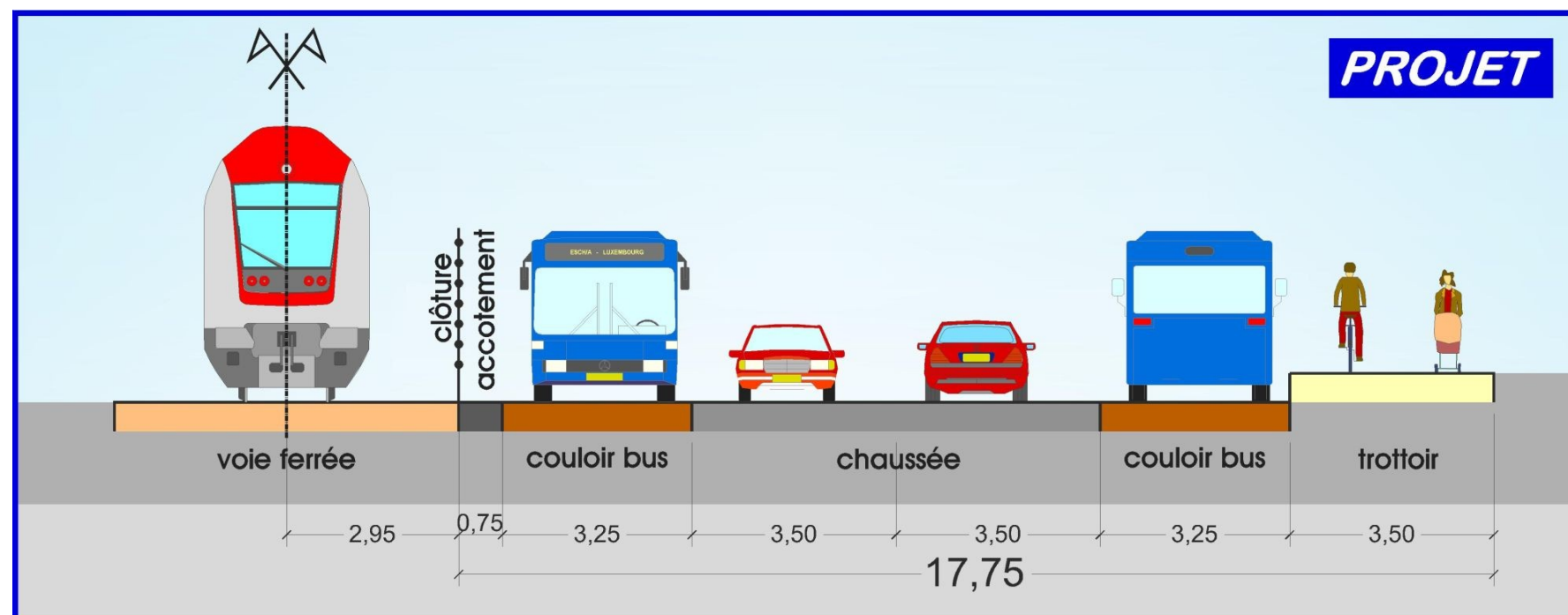


Figure 6 : Partie 1 – coupe schématique du projet

2. Descriptif du projet

2.3. Partie 2 Déplacement/Sécurisation du PN111b dans le cadre d'un nouveau raccord en double sens [bus en trafic mixte] du site Walebroch à la N7

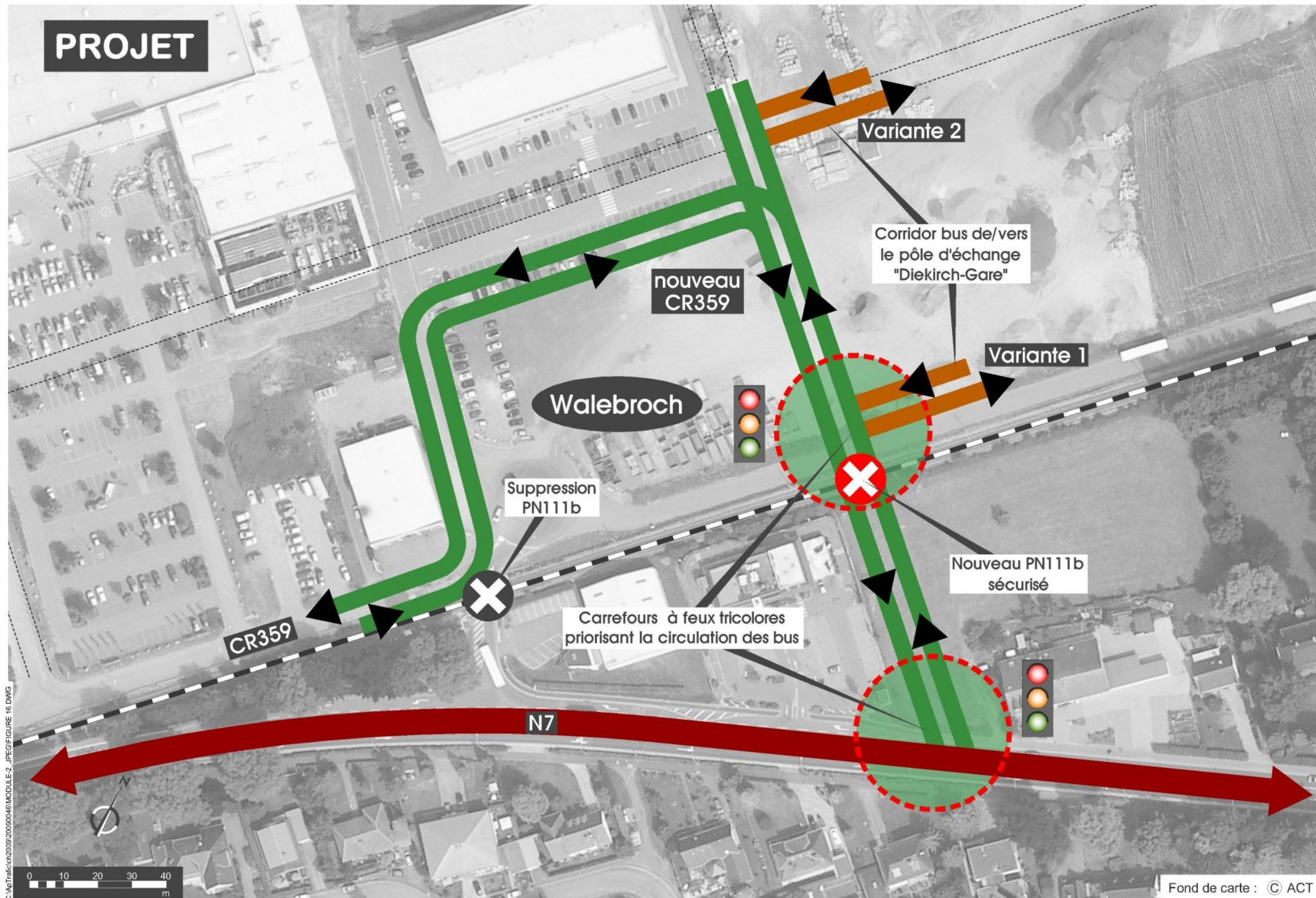
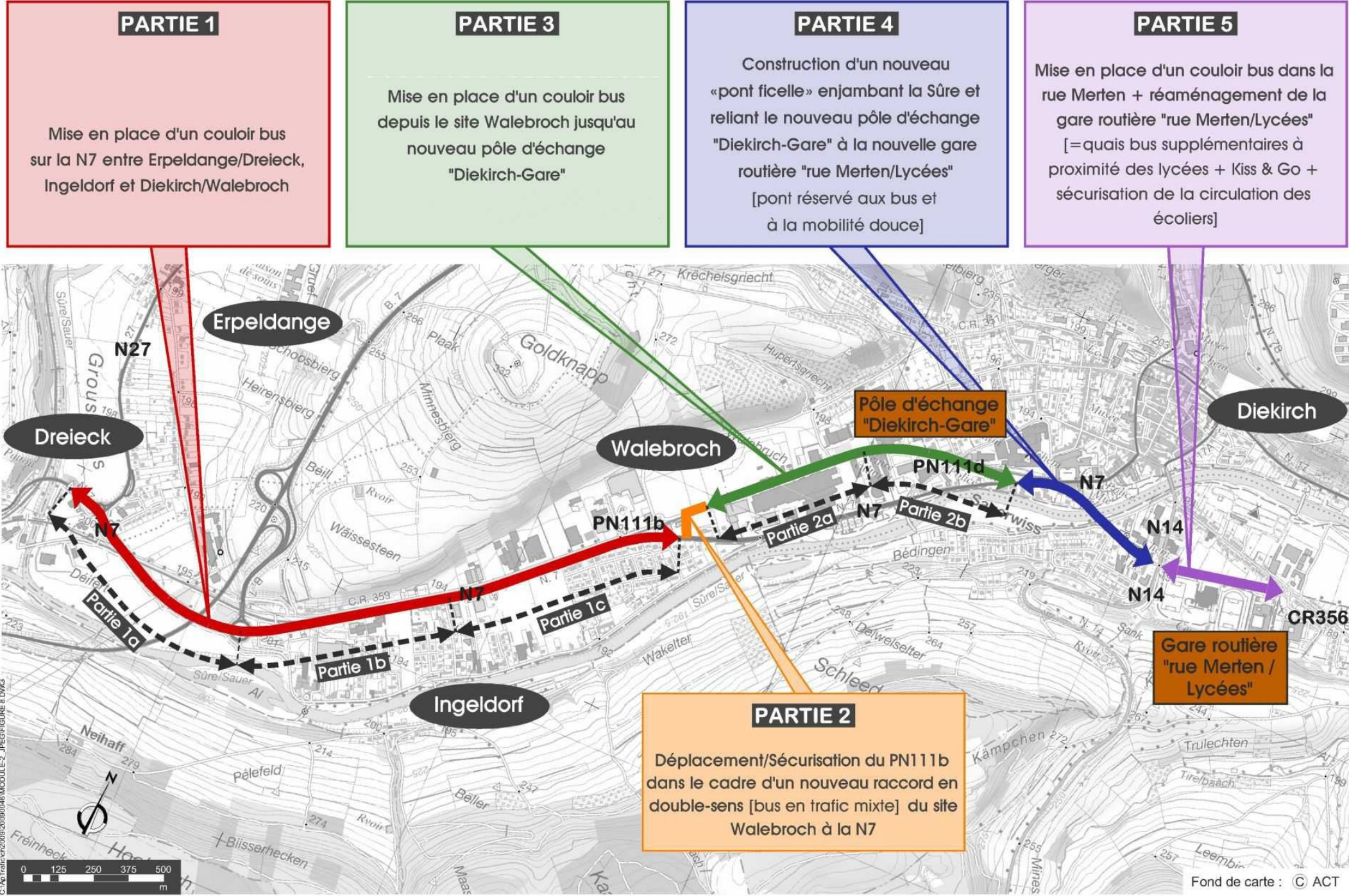


Figure 7: Partie 2 – Projet : déplacement/sécurisation du PN111b et raccord en double sens du site Walebroch à la N7

3. L'estimation grossière des coûts



Les coûts de construction de la part PCH [parties 1-5] sont estimés à 13 Mio € [hors TVA et honoraires]. Il s'y ajoute la part CFL, à savoir les travaux de voies de caténaires, de contrôle-commande, de signalisation/télécommunication et de génie civil.

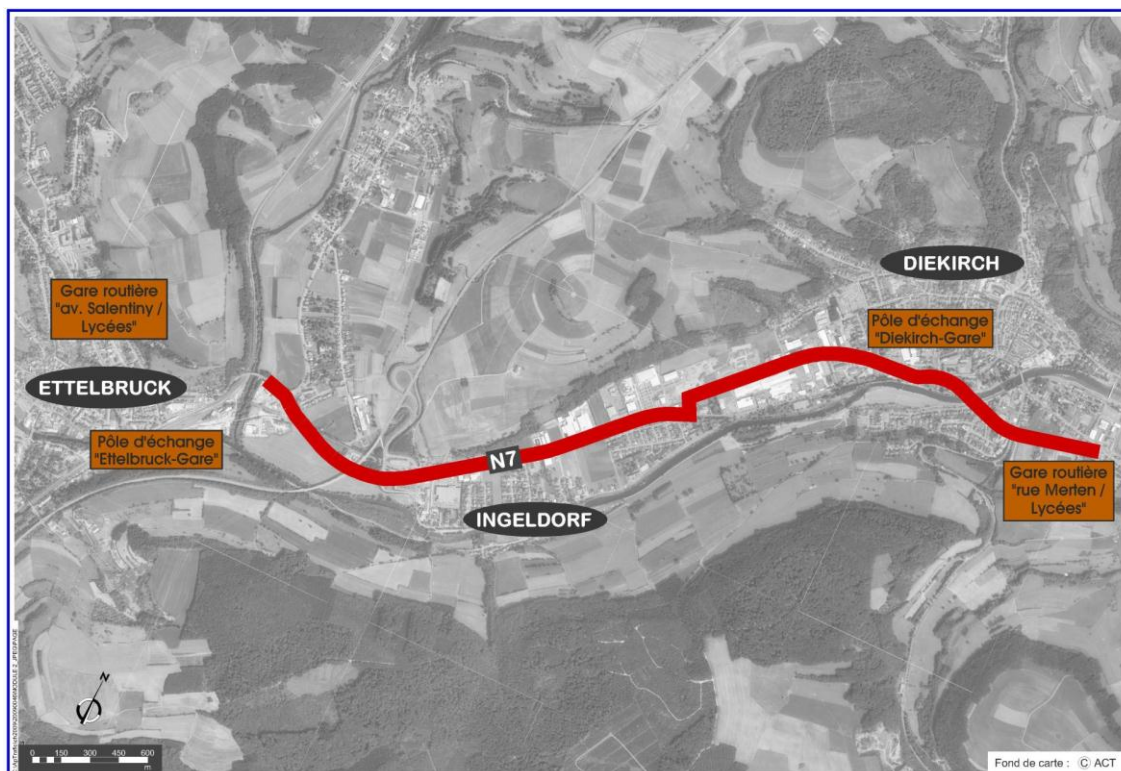


NORDSTAD

Corridor multimodal de transport N7/Ettelbruck-Diekirch

[+Construction d'un nouveau « pont ficelle » enjambant la Sûre et reliant le nouveau pôle d'échange « Diekirch-Gare » à la nouvelle gare routière « rue Merten/Lycées »]

Note de présentation succincte



1. Contexte

Projet de plan directeur sectoriel « Transports » [juin 2014]

Selon le document technique explicatif du projet de plan sectoriel « Transports », le projet 6.4 du « Corridor multimodal de transport Ettelbruck-Diekirch et priorisation pour bus à Diekirch » est traité comme suit :



Descriptif : Le projet du corridor de transports en commun sur l'axe N7 se développe entre les villes d'Ettelbruck et de Diekirch, et ce pour sa majeure partie sur le territoire de la commune d'Erpeldange et plus précisément dans la localité d'Ingeldorf. La création d'un tel corridor constitue la colonne vertébrale de la future urbanisation de la partie centrale de la Nordstad.

- **Données techniques :** Longueur: 4.500m, Plates-formes d'échange: Raccordement aux gares d'Ettelbruck et de Diekirch.

- **Insertion dans le réseau routier :**

Le projet du corridor transports en commun sur l'axe N7 consiste en un réaménagement de la route nationale N7 en vue d'une intégration optimale des transports en commun, afin de garantir une desserte durable adéquate de la Nordstad.

- **Points forts :**

- Amélioration de l'offre en transports en commun au centre même de la Nordstad,
- Opportunité d'une urbanisation contemporaine de haute qualité de part et d'autre de l'axe central de la Nordstad,
- Requalification de la liaison entre les deux villes Ettelbruck et Diekirch.

- **Gains au niveau transports en commun :**

- Amélioration de l'offre des transports en commun,
- Création d'un corridor performant en vue de la réduction des temps de parcours,
- Desserte optimale des futures zones sujettes à une réurbanisation.

- **Gains au niveau sécurité, confort des usagers et des riverains :**

- Amélioration de la qualité de vie des riverains de la N7.

Suivant le projet de plan sectoriel « Transports », la priorisation du projet 6.4 « Corridor multimodal de transport Ettelbruck-Diekirch et priorisation pour bus à Diekirch » est définie comme suit : Phase 1 - réalisation programmée à l'horizon 2020.

2. Descriptif du projet

2.1. Schémas de desserte actuels et projetés des bus entre Diekirch et Ettelbruck

Avec le réaménagement fondamental projeté de la gare d'Ettelbruck en pôle d'échange multimodal, l'axe N7 jouera au futur un rôle encore plus important dans le choix du moyen de transport dans la Nordstad ainsi que pour toute sa région qui l'englobe.

Le présent projet consiste dans l'aménagement d'un corridor bus entre le giratoire Erpeldange-Dreieck côté Ettelbruck et le site scolaire « rue Merten » à Diekirch. Afin d'offrir un transport en commun de haute performance, cette nouvelle offre infrastructurelle [nouvelles voies bus & arrêts bus] sera accompagnée par :

- une adaptation de l'offre du transport en commun [horaires, fréquences, trajets],
- du nouveau matériel roulant circulant au sein de la Nordstad [BHNS-bus à haut niveau de service, « busway »],
- des carrefours gérés par des feux tricolores priorisant la circulation des bus.

Afin de répondre à un concept global, le présent projet traite non seulement la priorisation des bus, mais également une amélioration du réseau de la mobilité douce entre Ettelbruck et Diekirch ainsi que la sécurisation/suppression de passages à niveau sur l'antenne ferroviaire Ettelbruck-Diekirch, dans l'optique de lier au mieux les zones d'urbanisation situées de part et d'autre de la voie ferrée.

Le concept d'exploitation détaillé des bus lié à l'aménagement de ce corridor bus entre Ettelbruck et Diekirch sera affiné le moment venu en concertation avec l'ensemble des acteurs.

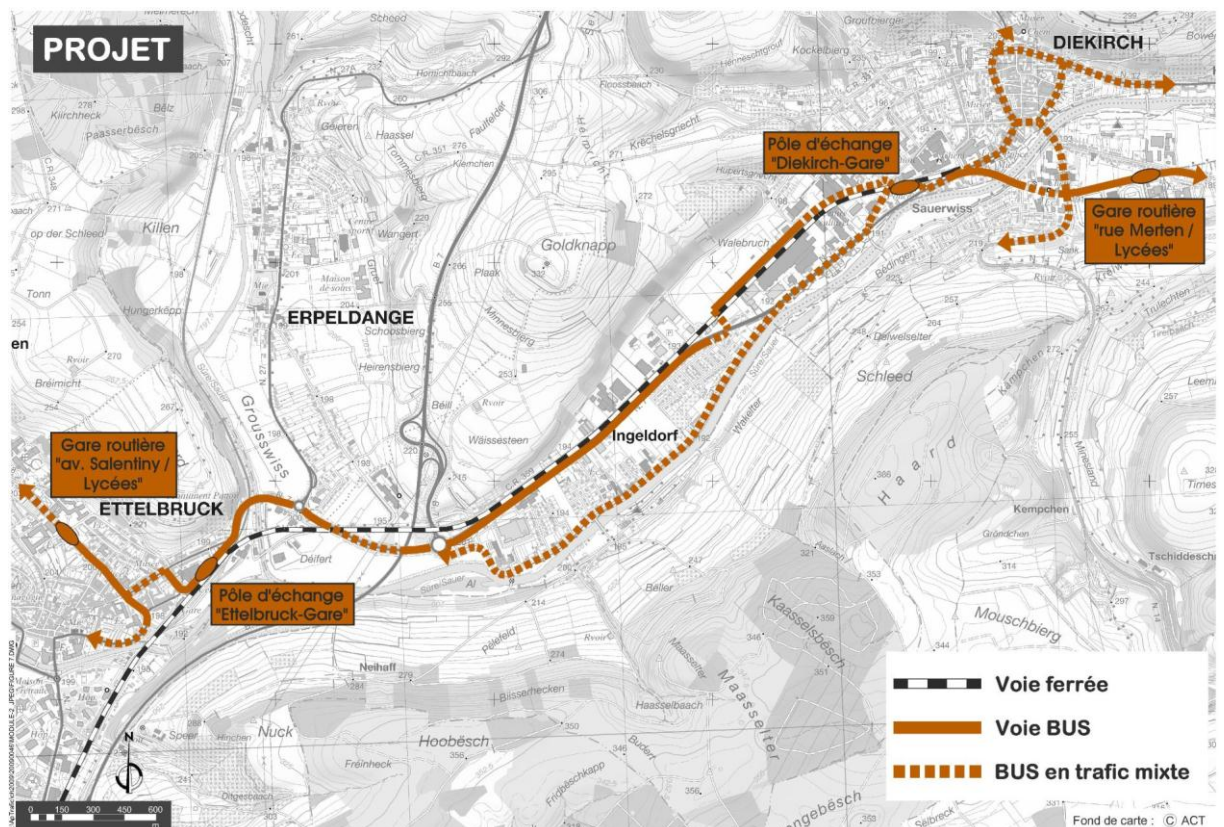


Figure 1 : La desserte bus projetée entre Ettelbruck et Diekirch

Subdivision du projet en 5 parties – vue d’ensemble

En vue d’une meilleure lisibilité, le projet est divisé en 5 parties succinctes [voir figure 2] :

- **Partie 1** Mise en place d’un couloir bus sur la N7 entre Erpeldange/Dreieck, Ingeldorf et Diekirch/Walebroch
- **Partie 2** Déplacement/Sécurisation du PN111b dans le cadre d’un nouveau raccord en double-sens [bus en trafic mixte] du site Walebroch à la N7
- **Partie 3** Mise en place d’un couloir bus depuis le site Walebroch jusqu’au nouveau pôle d’échange « Diekirch-Gare »
- **Partie 4** Construction d’un nouveau « pont ficelle » enjambant la Sûre et reliant le nouveau pôle d’échange « Diekirch-Gare » à la nouvelle gare routière « rue Merten/Lycées » [pont réservé aux bus et à la mobilité douce]
- **Partie 5** Mise en place d’un couloir bus dans la rue Merten + réaménagement de la gare routière « rue Merten/Lycées » [=quais bus supplémentaires à proximité des lycées + Kiss & Go + sécurisation de la circulation des écoliers]

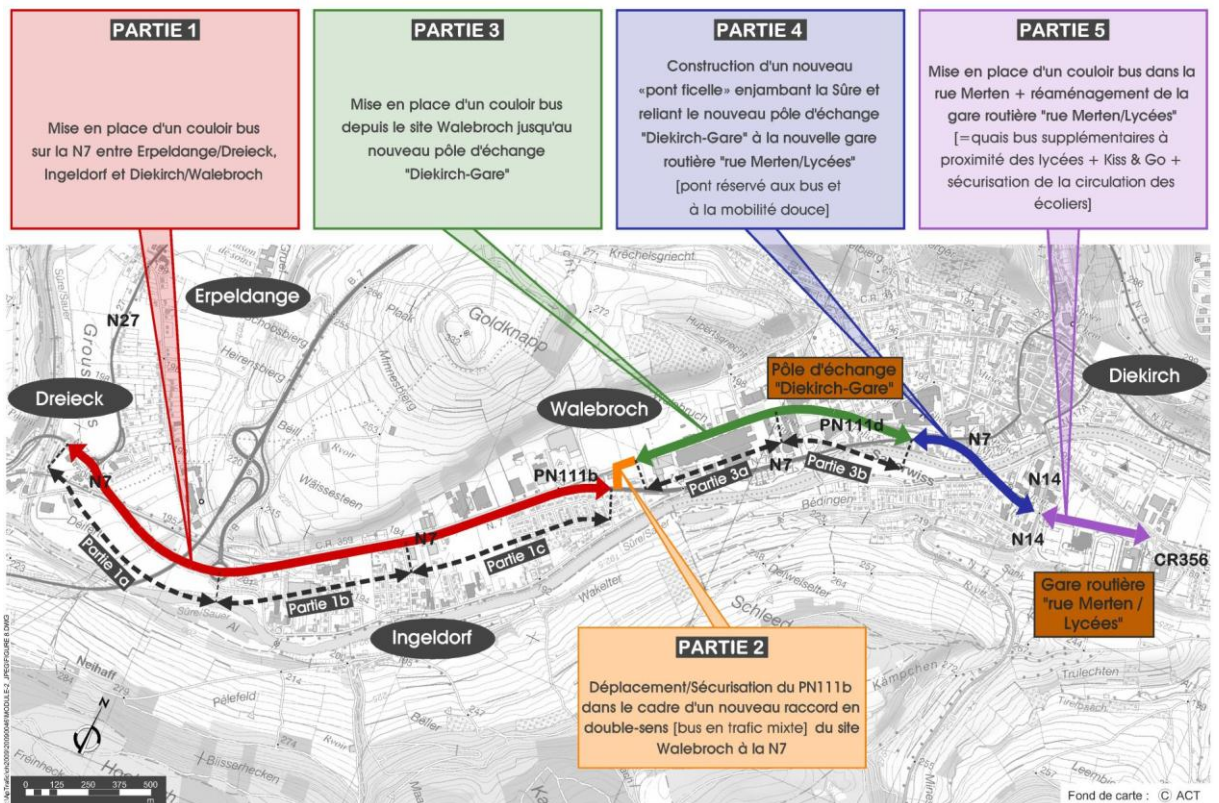


Figure 2 : Le corridor multimodal de transport N7 – Subdivision du projet en 5 parties entre Ettelbruck et Diekirch

2.2. **Partie 1** Mise en place d'un couloir bus sur la N7 entre Erpeldange/Dreieck, Ingeldorf et Diekirch/Walebroch

Les caractéristiques du projet -partie 1- se résument comme suit :

- Aménagement d'un couloir bus à l'approche des giratoires « Erpeldange-Dreieck » et « Ingeldorf ».
- Aménagement d'un couloir bus sur la N7 entre le giratoire « Ingeldorf » et le nouvel accès au Walebroch. Cette priorisation des bus sera réalisée sur l'assise existante de la N7 tout en réorganisant le gabarit routier entre la voie ferrée et les terrains privés situés du côté de Ingeldorf comme suit :
 - aménagement de 2 voies de circulation à 3,5m,
 - aménagement de 2 voies bus à 3,25m,
 - réaménagement de l'espace latéral de la mobilité douce en piste mixte piétons/cyclistes d'une largeur de 3,5m [hauteur du « trottoir » variant entre 5 et 12cm selon les entrées privées des parcelles longeant la N7].
- Aménagement de 2 arrêts bus : hauteur centre Ingeldorf/rue du Berger et centre commercial.
- Aménagement des feux tricolores sur l'intersection N7 – rue du Berger en vue de sécuriser l'intersection et la traversée des piétons de/vers l'arrêt bus.

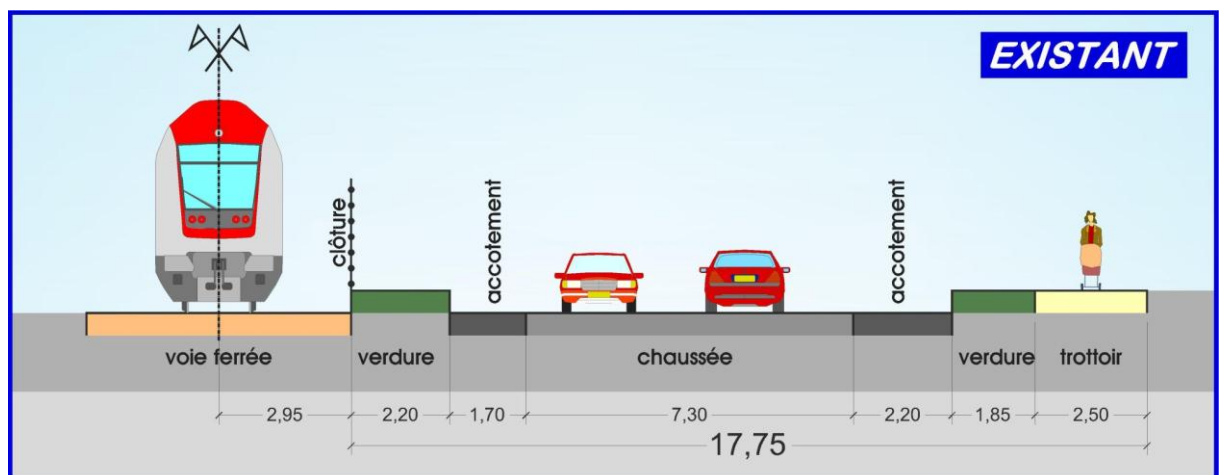


Figure 3 : Partie 1 – coupe schématique de l'existant

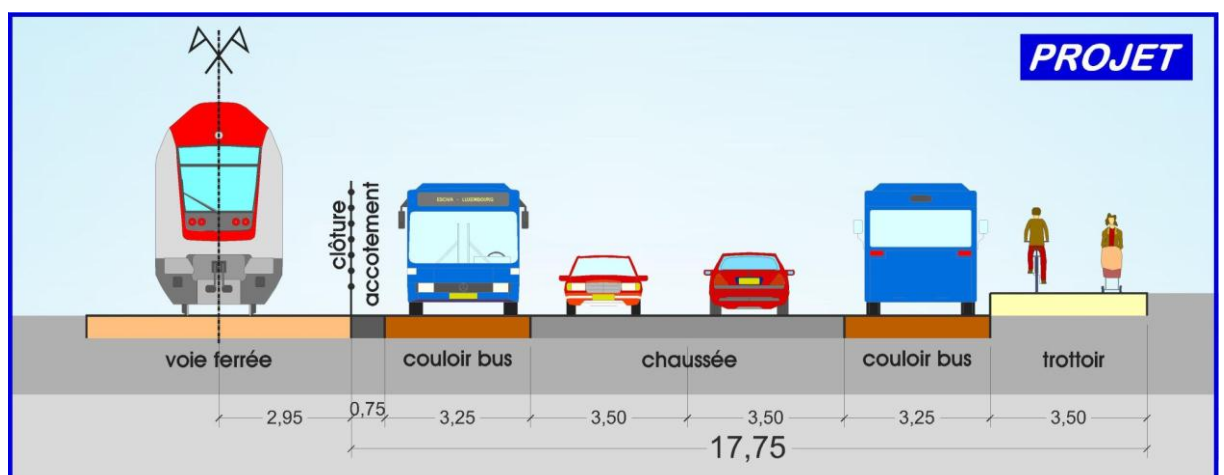


Figure 4 : Partie 2 – coupe schématique du projet

2.3. **Partie 2** Déplacement/Sécurisation du PN111b dans le cadre d'un nouveau raccord en double sens [bus en trafic mixte] du site Walebroch à la N7

Le projet repris dans la partie 2 est élaboré par l'Administration des Ponts et Chaussées ensemble avec les CFL et vise entre autre la fermeture du point noir « PN111b ». Avec le déplacement du PN111b, un nouvel accès en double sens va raccorder le « Walebroch » resp. le CR359/rue du Cimetière à la N7 tout en éliminant les détours actuels dus au sens-unique.

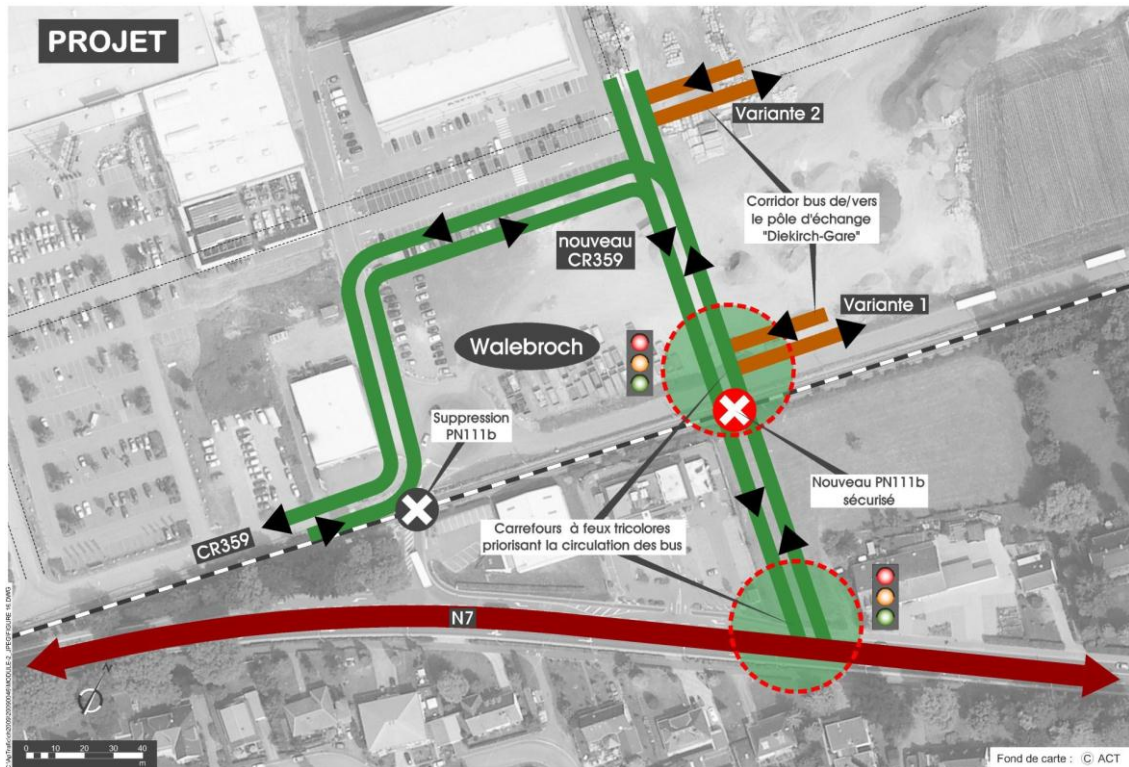


Figure 5: Partie 2 – Projet : déplacement/sécurisation du PN111b et raccord en double sens du site Walebroch à la N7

2.4. **Partie 3** Mise en place d'un couloir bus depuis le site Walebroch jusqu'au nouveau pôle d'échange « Diekirch-Gare »

Les caractéristiques du projet -partie 3- se résument comme suit :

- Aménagement d'un couloir bus à travers le site « Walebroch » jusqu'à la rue Walebroch :
 - variante 1 : tracé situé en grande partie sur l'assise d'une route existante longeant la voie ferrée et traversant la zone de stockage de l'entreprise « Lindab »,
 - variante 2 : nouvelle voirie n'empiétant pas sur le site « Lindab » et permettant une desserte médiane des futures zones de développement projetées au site « Walebroch » [voirie réservée dans une première phase exclusivement aux bus].
- Elargissement ponctuel de la rue Walebroch jusqu'au PN111d à l'approche du pôle d'échange « Diekirch-Gare ».

- Aménagement d'un nouveau pôle d'échange « Diekirch-Gare » à 12 quais bus sous forme de dents-à-scie et priorisation de la circulation des bus avec des feux tricolores.
- Agrandissement du P&R avec déplacement de la gare routière actuelle.
- Aménagement de stations/parkings pour voitures électriques [e-Movin], pour vélos électriques [pédalées], d'un parking courte durée, etc.
- Réorganisation de l'intersection N7/rue de la Gare – rue de la Brasserie et mise en place de feux tricolores garantissant le croisement priorisé des bus de la N7 envers le nouveau « pont ficelle ». La mise en place de feux tricolores permet également de sécuriser les passages piétons à proximité du lycée et d'améliorer ainsi la fluidité du trafic sur la N7.

2.5. Partie 4 Construction d'un nouveau « pont ficelle » enjambant la Sûre et reliant le nouveau pôle d'échange « Diekirch-Gare » à la nouvelle gare routière « rue Merten/Lycées » [pont réservé aux bus et à la mobilité douce]

Avec la réalisation d'un nouveau « pont ficelle », le pôle d'échange Diekirch-Gare sera connectée de façon directe à la gare routière « rue Merten/Lycées » ; le centre de Diekirch sera ainsi délesté d'un bon nombre de bus.

Les caractéristiques du projet -partie 4- se résument comme suit :

- Réalisation d'un nouveau « pont ficelle » qui sera aménagé en « shared space » [trafic mixte bus – piétons/cyclistes]. Le gabarit du pont permet le passage sécurisé des différents utilisateurs [largeur variable avec un minimum entre les garde-corps de ca. 10m]. Avec une limitation de la vitesse à 20km/h [=réglementation d'une zone de rencontre], l'importance de cette connexion pour la mobilité douce entre le quartier Sauerwiss, la piste cyclable nationale PC16 et le quartier de la gare resp. le centre-ville sera soulignée.
- L'interaction avec le parc municipal/la zone de récréation le long de la Sûre demande une conception filigrane du nouveau pont qui doit répondre donc à la fois aux exigences esthétiques et aux besoins de la gestion de l'eau [contexte : évacuation des eaux en cas d'inondation].
- L'interaction entre le nouveau pont et le parc municipal sera mise en valeur par l'aménagement d'une place publique [type zone de rencontre] derrière l'Hôtel de Ville.

2.6. Partie 5 Mise en place d'un couloir bus dans la rue Merten + réaménagement de la gare routière « rue Merten/Lycées » [=quais bus supplémentaires à proximité des lycées + Kiss&Go + sécurisation de la circulation des écoliers]

Les caractéristiques du projet -partie 5- se résument comme suit :

- Aménagement d'une voie bus à l'approche du giratoire N14/route de Larochette – rue Merten en provenance des lycées.
- Aménagement de quais bus supplémentaires le long du stade/de la piscine qui permettent la desserte d'un nouveau matériel roulant [BHNS – bus à haut niveau de service, « busway »].
- Réaménagement fondamental de la gare routière « rue Merten/Lycées » afin d'augmenter sa fonctionnalité, sa capacité et son confort.
- Organisation du trafic de pose/dépose des écoliers en aménageant une zone « Kiss&Go » à la hauteur des nouveaux quais bus.
- Aménagement d'un couloir pour la mobilité douce d'une largeur de 3,5m entre les lycées « rue Merten » et le quartier « Sauerwiss » afin d'offrir un confort optimal aux lycéens via le nouveau « pont ficelle » envers la rue de la Gare.

3. L'estimation grossière des coûts de construction

Les coûts de construction de la part PCH [parties 1-5] sont estimés à 13 Mio € [hors TVA et honoraires]. Il s'y ajoute la part CFL, à savoir les travaux de voies de caténaires, de contrôle-commande, de signalisation/télécommunication et de génie civil.