



**Analytischer Bericht**  
der Gemeinderatssitzungen  
**Compte rendu analytique**  
des séances du conseil communal

No 7/2025

Sitzung vom / Séance du 19.12.2025



VILLE DE  
LUXEMBOURG  
[www.vdl.lu](http://www.vdl.lu)



multiplicity



# ORDRE DU JOUR

de la séance du vendredi 19 décembre 2025

## EN SÉANCE NON PUBLIQUE

I Affaires de personnel 600

## EN SÉANCE PUBLIQUE

II Questions posées par des conseillers communaux 600

Question de Madame la conseillère Afonso au sujet de la mise en place d'un foyer de jour et de nuit à Eich 600

III Circulation 600

IV Devis de travaux 600

1) Projet définitif détaillé relatif à l'aménagement de constructions modulaires aux abords du terrain de football à Hamm en vue de la mise à disposition de vestiaires 600

2) Projet définitif détaillé relatif à la phase 2 du stade d'athlétisme à construire dans le cadre du nouveau complexe sportif de Hamm 600

3) Projet définitif détaillé relatif aux travaux d'infrastructures dans la Côte d'Eich 606

4) Projet définitif détaillé relatif aux travaux d'infrastructure au boulevard Prince Henri 608

5) Projet définitif détaillé relatif aux travaux de réaménagement de la rue Jean l'Aveugle et de la rue Alfred de Musset 609

6) Projet définitif détaillé relatif à l'installation d'une centrale d'énergie dans le nouveau complexe éducatif et sportif à Dommeldange 610

7) Devis rectifié relatif au projet de rénovation et de transformation de la ferme Ernst-Gruber à Hamm 611

8)	Devis rectifié relatif à la transformation de l'immeuble communal sis 18, rue de Gibraltar, en home pour les scouts « Robert Schuman »	611
V	Affaires judiciaires	612

Vers les archives  
*livestream* des séances  
du conseil communal :



Madame le bourgmestre Lydie POLFER préside la séance. Le conseil est en nombre.

### En séance non publique

## I AFFAIRES DE PERSONNEL

### En séance publique

## II QUESTIONS POSÉES PAR DES CONSEILLERS COMMUNAUX

### Question de Madame la conseillère Afonso au sujet de la mise en place d'un foyer de jour et de nuit à Eich

**Madame Antónia AFONSO (LSAP)** : Les habitants du quartier d'Eich ont exprimé de nombreuses questions et inquiétudes concernant le projet de mise en place d'un foyer de jour et de nuit à Eich. Les parents craignent notamment que le projet puisse nuire à la sécurité et au bien-être des enfants. Certaines craintes et incertitudes sont probablement dues au fait que le projet n'est pas encore clair pour les habitants. Il est possible que le projet ne soit pas encore suffisamment avancé pour fournir toutes les informations, mais il serait souhaitable d'organiser une première réunion d'information pour les habitants, afin de créer un climat de confiance et de permettre le développement du projet dans un cadre optimal.

- Le collège échevinal a-t-il l'intention d'organiser prochainement une réunion d'information à l'intention des habitants du quartier d'Eich, afin de leur fournir des informations relatives au projet ?
- Le collège échevinal n'est-il pas d'avis qu'un échange avec les habitants du quartier serait bénéfique pour tous et permettrait d'éviter la propagation de rumeurs ?
- Le collège échevinal pourrait-il envisager des réunions supplémentaires avec les habitants concernés, afin de les informer régulièrement de l'avancement du projet ?

**Madame l'échevin Corinne CAHEN** : Dans le cadre du premier appel d'offres pour ce projet, une seule entreprise avait soumis une offre qui était beaucoup trop coûteuse. Un nouvel appel d'offres a donc été lancé. Quatre entreprises ont soumis une offre et le marché sera attribué début 2026. L'entreprise concernée disposera alors d'un an et demi pour construire le bâtiment. Comme je l'ai déjà expliqué lors des débats budgétaires, la structure – il s'agira d'une « halte de nuit » (*nightshelter*) – devrait être achevée à l'été 2027.

Monsieur l'échevin Paul Galles a déjà discuté avec les habitants et nous souhaitons impliquer la population. Les citoyens n'ont rien à craindre. L'expérience a montré qu'une halte de nuit, dès lors qu'elle est gérée par l'un de nos partenaires – par exemple HUT, CNDS ou, comme dans le cas présent, la Croix-Rouge – fonctionne toujours très bien et ne pose aucun problème aux riverains.

**Monsieur l'échevin Paul GALLES** : J'ai discuté avec des habitants du quartier d'Eich suite à l'intervention de représentants des parents d'élèves de l'école auprès de la Ville de Luxembourg. Ils ont estimé que l'installation d'une telle structure à côté du foyer scolaire existant pourrait entraîner

des interférences qui pourraient être désavantageuses pour les enfants.

Nous avons eu deux entretiens. Le premier s'est déroulé en présence de deux représentants des parents d'élèves et de M. Christof Mann (Direction Affaires sociales). Nous avons pu rassurer les représentants des parents en soulignant que la Ville veille, lors de la construction d'une telle structure, à ce qu'il n'y ait pas d'interférences, ni visuelles ni spatiales. Nous avons convenu que les deux représentants des parents d'élèves d'Eich évalueraient l'intérêt pour une nouvelle réunion. Cela a été le cas, et une nouvelle réunion a donc été organisée. Tous les représentants des parents d'élèves, les responsables du foyer scolaire, le comité d'école et M. Christof Mann y ont participé. Nous avons répondu aux questions et convenu que lorsque le projet sera finalisé et que le collège échevinal aura approuvé le plan, les représentants de la Ville reviendront dans le quartier pour expliquer le projet en détail.

Le foyer scolaire est en mauvais état et sera prochainement rénové. Un nouveau bâtiment destiné à accueillir le foyer scolaire et probablement aussi une partie de l'école d'Eich sera construit aux abords de la rue Unden, au pied du *Pabeierbiërg*. L'ouverture du *nightshelter* aura lieu après le déménagement des enfants dans le nouveau bâtiment. Une fois le foyer scolaire d'Eich rénové, les enfants y retourneront et nous veillerons bien sûr très attentivement à ce que leur sécurité soit assurée.

## III CIRCULATION

*Diverses modifications définitives du règlement municipal de la circulation sont approuvées à l'unanimité.*

## IV DEVIS DE TRAVAUX

### 1) **Projet définitif détaillé relatif à l'aménagement de constructions modulaires aux abords du terrain de football à Hamm en vue de la mise à disposition de vestiaires**

Le conseil communal est appelé à se prononcer sur le devis estimatif d'un montant de 1.272.391,44 € en vue de l'aménagement de constructions modulaires aux abords du terrain de football à Hamm (à proximité des Hospices civils). Ces constructions accueilleront des vestiaires pour les joueurs, une buvette et des toilettes adaptées aux personnes à mobilité réduite. Le projet sera financé par le budget extraordinaire de l'année 2025 et des exercices suivants. Un nouveau crédit de 200.000,00 €, à financer par les excédents des années précédentes, est à voter par le conseil communal au budget 2025.

*Le projet est approuvé à l'unanimité.*

### 2) **Projet définitif détaillé relatif à la phase 2 du stade d'athlétisme à construire dans le cadre du nouveau complexe sportif de Hamm**

Le conseil communal est appelé à se prononcer sur un devis estimatif d'un montant de 110.693.506 € pour la deuxième phase du projet de construction d'un complexe sportif à

Hamm (sis 157B, rue de Hamm). L'État participera à hauteur de 12 millions d'euros. La phase 2 comprend les éléments suivants :

- stade d'athlétisme (*world athletics construction category 1*) ;
- tribune fixe couverte de 867 places assises ;
- tribune mobile de 1.000 places assises ;
- gradins fixes de 400 places assises ;
- hall de lancer ;
- hall sportif de 5.511 m<sup>2</sup> ;
- salle d'haltérophilie de 450 m<sup>2</sup> ;
- bassins dans le cadre de la gestion des eaux de pluie ;
- - parc public avec aires de jeux ;
- - centrale technique pour l'approvisionnement de l'ensemble du futur complexe.

Le projet prévoit la construction d'un stade de compétition de 400 mètres avec huit couloirs, d'un stade d'entraînement intégré au gymnase avec un virage de 200 mètres sur quatre couloirs et une piste de sprint de 110 mètres sur six couloirs. Le projet comprend également la construction d'un grand bâtiment sportif multifonctionnel. Pour l'exploitation estivale, il est prévu de construire un centre d'entraînement de 400 mètres de long avec quatre pistes.

Sauf imprévu, les travaux commenceront en novembre 2026, soit environ six mois après le début de la première phase (qui concerne la viabilisation du site). L'ouverture du stade d'athlétisme est prévue pour 2029.

**Madame l'échevin Simone BEISSEL** : Lors de sa séance du 17 octobre 2025, le conseil communal avait approuvé la première phase du projet, qui concerne la viabilisation du terrain. Aujourd'hui, le projet principal est à l'ordre du jour. Nous disposerons pour la première fois de structures d'athlétisme avec huit pistes. Les plans du hall sportif sont aujourd'hui affichés dans la salle du conseil communal. Le hall mesurera dix mètres de haut et sera donc également adapté au saut à la perche. En raison de la zone de protection des sources adjacente, une attention particulière a été accordée dès le départ à la gestion de l'eau. Une collaboration intensive a été mise en place avec l'Administration de la gestion de l'eau afin de garantir que l'eau de source soit protégée et qu'il n'y ait pas non plus de gaspillage. Trois bassins seront créés : un bassin de collecte, un bassin de rétention et un bassin d'infiltration. L'eau du bassin de collecte sera utilisée pour l'arrosage de la pelouse, le bassin de rétention servira à éviter les inondations et le bassin d'infiltration recueillera l'eau de pluie évacuée des toits pour alimenter la nappe phréatique.

Le projet prévoit un grand parc public avec de nombreux arbres et quatre zones de jeux et de sport (avec des balançoires, des terrains de jeux de balle, un terrain de beach-volley et un terrain de basket). Un verger sera également aménagé. Les nouvelles infrastructures sportives ainsi que le parc deviendront un nouveau lieu de rencontre pour les sportifs, les familles et les habitants du quartier. L'importante couverture végétale renforcera la résilience climatique du quartier de Hamm.

En ce qui concerne la mobilité, une attention particulière sera accordée aux transports publics et à la mobilité douce. Des bus desserviront les installations sportives et la *St George's School*.

L'État participera à hauteur de 12 millions d'euros aux coûts d'environ 110 millions d'euros. Les installations photovoltaïques sur les toits seront subventionnées par l'État à hauteur de 170.000 euros. Dans le cadre du concept de gestion des eaux de pluie, on peut également s'attendre à des subventions de l'État.

Le projet est respectueux de l'environnement, orienté vers l'avenir et favorise le vivre ensemble.

**Madame Pascale AREND (DP)** : Ce projet, élaboré par les bureaux Schroeder & Associés et Paul Wurth Geprolux, a été présenté aux membres de la commission des sports et de la commission de l'urbanisme lors d'une réunion commune. La deuxième phase comprend la construction du stade d'athlétisme et du hall sportif ainsi que l'aménagement des espaces extérieurs. Les travaux devraient commencer en novembre 2026 et s'achever pour l'ouverture des Jeux des Petits États d'Europe en juillet 2029. Les coûts sont estimés à 110.693.506 €. Le ministère des Sports participera aux coûts à hauteur de 12 millions d'euros. La *Klima-Agence* nous subventionnera à hauteur de 170.000 €. Une subvention du Fonds pour la gestion de l'eau pourrait également être possible.

Le stade d'athlétisme disposera de la certification « World Athletics Category 1 », avec une piste de compétition de 400 mètres à huit couloirs. Le projet comprend également une piste d'entraînement de 400 m, une piste intérieure de 200 mètres, des salles de sport, une tribune couverte fixe de 867 places assises, une tribune mobile de 1.000 places assises, un parc public avec une piste finlandaise, des installations de jeux et sportives pour le grand public, une aire de jeux pour enfants, un terrain de beach-volley, une brasserie, etc. Il ne manquerait plus qu'une piscine.

Je profite de l'occasion pour remercier Madame Shaaf Milani, Architecte-Directeur, de sa présentation du projet en commission consultative. Madame Milani a rappelé l'importance de faire voter la deuxième phase du projet par le conseil communal avant la fin de l'année 2025, compte tenu des contraintes de temps. En effet, le stade d'athlétisme devra être terminé en 2029 en raison des Jeux des Petits États d'Europe. Le complexe sportif est également important pour le sport organisé, sachant que les infrastructures sportives de la Ville débordent. Les clubs CSL et LIAL ont de longues listes d'attente. La nouvelle infrastructure sportive n'est donc pas un projet « nice to have », mais un projet essentiel si nous voulons être à la hauteur de nos obligations de ville sportive.

Le trafic ne sera pas comparable à celui généré par le stade de football de Kockelscheuer. En semaine comme le week-end, on peut s'attendre à des mouvements de trafic très limités. Par conséquent, la nouvelle infrastructure n'aura guère d'impact négatif sur le quotidien des habitants de Hamm.

Je ne me laisserai jamais de souligner l'importance de ce projet, et pas seulement pour le sport. Nous vivons actuellement la plus grande crise du logement que le Luxembourg ait jamais connue. Tant que le projet de Hamm ne sera pas réalisé, la construction des centaines de logements aux abords de la route d'Arlon ne pourra pas être lancée.

Il s'agit d'un projet important et magnifique. En tant qu'habitante du quartier de Merl, j'aurais été ravie qu'une infrastructure sportive aussi extraordinaire soit construite à Merl et que le nouveau centre de ressources soit plutôt construit à Hamm. La nouvelle infrastructure sportive améliorera la qualité de vie des jeunes et des moins jeunes à Hamm.

**Madame Linda GAASCH (déi gréng)** : Ce projet nous donne légèrement mal au ventre, bien que – ou justement parce que – la ville de Luxembourg manque d'autres infrastructures sportives. Le groupe *déi gréng* se prononce en faveur de plus d'infrastructures sportives, mais nous avons l'impression que

le projet actuel ne tient pas compte de l'impact que le projet aura sur le quartier de Hamm. Il est urgent d'impliquer les citoyens de Hamm dans le projet. Il est urgent de mettre en place un concept de mobilité afin que le projet ne crée pas davantage de chaos au niveau de la circulation. Le quartier doit être revalorisé.

Le coût de la phase 2 du projet est estimé à 110.693.506 € – un prix considérable ! Le ministère des Sports subventionnera le projet à hauteur de 12 millions d'euros (35 %). Serait-il possible d'obtenir des explications supplémentaires à ce sujet ?

En commission, nous avons soulevé des questions concernant, entre autres, la protection des sources d'eau potable pendant les travaux de construction et après leur achèvement. Il nous a été expliqué que la Ville coopérera avec les autorités publiques compétentes et respectera les normes les plus élevées. En ce qui concerne la gestion des eaux pluviales, nous avons signalé une ambiguïté. Dans le texte que nous avons reçu, nous lisons que l'on se prépare à des événements pluvieux décennaux. Cela nous a quelque peu inquiétés, car nous savons par d'autres réunions qu'une crue centennale n'est plus aussi exceptionnelle qu'auparavant, mais qu'elle se produit déjà plus souvent. On nous a rassurés en nous disant que la construction de trois bassins (bassin de collecte de l'eau, bassin de rétention, bassin d'infiltration) était prévue et que cela permettrait d'éviter une surcharge de la canalisation.

En commission, on nous a expliqué que les dimensions des installations sont conçues de manière à pouvoir être utilisées pour les différentes activités sportives. Il y a suffisamment d'espace pour le saut à la perche, le saut en longueur et le sprint, et les installations conviennent également au sport scolaire, à la gymnastique et au badminton. On nous a expliqué qu'il y avait une forte demande de salles et de terrains de sport. Je tiens à souligner à nouveau l'importance de planifier la manière dont les installations seront utilisées de façon optimale après les Jeux des Petits États d'Europe, afin de ne pas nous retrouver ensuite avec une structure surdimensionnée qui ne serait pas suffisamment utilisée.

Les installations extérieures, qui comprennent entre autres un parc public, des aires de jeux et une piste finlandaise, apporteront une valeur ajoutée aux habitants de Hamm. Lors de la présentation du projet, il a été question d'un maillage des espaces libres, c.-à-d. de la création d'un corridor vert d'espaces libres permettant de se déplacer à pied et à vélo dans le quartier de Hamm, et de se rendre dans les quartiers environnants. Dans ce contexte, nous nous sommes renseignés sur la planification exacte. Il nous a été expliqué qu'il y avait une volonté d'améliorer la mobilité douce à Hamm et que cela avait été évoqué à l'été 2024 dans le cadre du plan de quartier. Il a été précisé que ce concept serait d'abord soumis au collègue échevinal, puis au conseil communal. On part du principe que pour les Jeux des Petits États d'Europe, la plupart des visiteurs viendront de l'étranger et auront recours aux transports publics (navettes de bus). Le projet prévoit l'installation d'un arrêt de bus aux abords de la rue Colling – ce qui me semble problématique, car la situation de la circulation aux heures de pointe est déjà chaotique de temps à autre.

Sans une planification adéquate, les problèmes de circulation s'aggraveront encore davantage, ce qui créera une frustration tant pour les habitants que pour les visiteurs qui utiliseront les transports publics. De même, la liaison vers la gare de Cents/Hamm doit être planifiée à l'avance. Pour que le projet soit une réussite, il faut chercher en amont des solutions à ces problèmes, ceci dans l'intérêt du sport et des habitants de Hamm. *déi gréng* donneront au collègue échevinal un gage de confiance pour le projet en lui-même – mais pas sans déposer une motion sur les points que je viens d'évoquer. Dans cette motion, nous demandons au collègue échevinal de garantir la

participation des citoyens à toutes les étapes du projet, d'élaborer, de présenter et de mettre en œuvre un concept global de mobilité pour Hamm, ainsi que de développer et de mettre en œuvre un concept de revalorisation du centre-ville, afin d'augmenter l'attractivité du quartier et la qualité de vie des habitants. Le contenu de la motion est formulé de manière neutre. Elle est orientée vers l'avenir, dans l'attente d'être soutenue par tous les groupes politiques. Nous espérons un large soutien.

#### Motion

*Le groupe déi gréng a déposé la motion suivante :*

« Motion pour une intégration réussie du complexe sportif au service du développement de Hamm

Le Conseil communal de la Ville de Luxembourg,

#### Considérant

- l'impact que le futur complexe sportif aura sur le quartier de Hamm ;
- les inquiétudes des citoyennes et citoyens de Hamm quant au projet du complexe sportif ;
- la situation du trafic à Hamm déjà très saturée et risquant de s'intensifier encore avec le nouveau complexe sportif ;

invite le Collège échevinal

- à garantir une consultation citoyenne tout au long des différentes phases du projet ;
- à élaborer, présenter et mettre en œuvre un concept global de mobilité pour Hamm ;
- à élaborer et mettre en œuvre un concept de valorisation du centre de Hamm visant à renforcer l'attractivité du quartier et la qualité de vie. »

**Madame Marie-Marthe MULLER (LSAP) :** Notre groupe est favorable au projet, mais nous souhaitons faire quelques remarques. Comme les Jeux des Petits États d'Europe ne concernent pas seulement la capitale, mais tout le pays, on peut se demander dans quelle mesure l'État aurait pu participer au financement du projet, car on pourrait imaginer que les installations sportives puissent être utilisées par des clubs sportifs des communes périphériques après les Jeux des Petits États d'Europe.

D'une part, il est réjouissant de constater qu'un grand événement sportif semble accélérer la mise en œuvre du projet ; d'autre part, nous serions heureux que d'autres projets, par exemple dans le domaine social, avancent plus rapidement.

L'athlétisme permet l'intégration de personnes de toutes les couches sociales, d'autant plus que, contrairement à la voile, la course automobile ou l'équitation, la pratique de ce sport ne nécessite pas d'équipement coûteux. L'athlétisme contribue à la cohésion sociale, dont nous avons cruellement besoin.

Le fait que le projet prévoit l'installation d'une brasserie est à saluer, mais nous préfererions un restaurant ouvert en dehors des heures d'ouverture des structures sportives, afin que les habitants de Hamm puissent par exemple encore y manger à 20 heures et s'asseoir sur la terrasse.

En raison de la situation difficile de la circulation à Hamm, il est important de garantir une bonne accessibilité par les transports en commun, notamment par la mise en place d'un

service de navettes de bus à partir des parkings *Park&Ride*. Il s'agit de préserver la qualité de vie des habitants de Hamm et d'assurer une bonne cohabitation.

**Monsieur Tom WEIDIG (ADR)** : Étant donné que Luxembourg-Ville manque d'infrastructures sportives, la construction d'une infrastructure sportive supplémentaire est à saluer. Ce projet ne prévoit pas de piscine, mais cela viendra peut-être plus tard.

L'interaction avec les citoyens de Hamm doit être améliorée. J'ai assisté à l'assemblée générale du syndicat d'intérêts locaux Hamm-Pulvermuehl. Ni le collègue échevinal ni des représentants des autres groupes politiques n'étaient présents. Si le groupe *déi gréng* demande dans sa motion l'implication de la population de Hamm, il serait certainement opportun que ses représentants soient présents la prochaine fois pour écouter ce qui tient à cœur aux habitants. Le groupe ADR soutiendra la motion déposée par *déi gréng*.

En tant qu'habitant de Bonnevoie, je connais bien la situation de la circulation à Hamm. Les habitants de Hamm considèrent le trafic de transit comme une nuisance. La zone industrielle et la *St. George's International School* génèrent beaucoup de trafic aux heures de pointe. Avec la construction de la nouvelle infrastructure sportive et la possibilité que d'autres structures y soient créées, la question de l'impact de ces structures sur la circulation se pose. J'ai des doutes quant à l'existence d'un concept de circulation bien réfléchi. Il est prévisible que lors de grands événements sportifs, comme les Jeux des Petits États d'Europe, les embouteillages seront inévitables et que le trafic de transit en direction de *l'Iergäertchen* et du Findel sera lui aussi coincé dans les embouteillages.

Je m'étonne du fait que l'accès aux infrastructures sportives se fasse exclusivement par la rue de Hamm. À mon avis, un deuxième accès par la rue des Peupliers aurait un sens. Un deuxième accès pourrait permettre de désengorger le trafic en cas d'embouteillage. Le collège échevinal serait-il disposé à envisager la possibilité d'un deuxième accès ? Combien d'emplacements de parking sont prévues dans le secteur de l'infrastructure sportive ?

Un concept global de mobilité doit être élaboré pour le quartier de Hamm. Il est important qu'un concept soit élaboré, même si notre idée de ce à quoi devrait ressembler un tel concept est peut-être différente de celle du collège échevinal. Notre groupe soutiendra à la fois le projet et la motion déposée par *déi gréng*.

**Monsieur David WAGNER (déi Lénk)** : Je ne trouve pas normal que Monsieur le conseiller Weidig reproche aux autres groupes politiques de ne pas participer aux réunions du syndicat d'intérêts locaux, car les collègues des groupes *déi gréng* et LSAP sont également très engagés et très souvent sur le terrain. Tout le monde ne peut pas être partout – ce qui ne signifie pas pour autant qu'on ne participe à aucune assemblée générale et qu'on ne s'informe pas. Je n'ai pas pu assister à l'assemblée générale, mais j'ai rencontré des représentants du syndicat d'intérêts locaux de Hamm. J'aurais peut-être dû prendre des *selfies*, ce que je ne fais apparemment pas assez souvent. Je me suis donc bien informé et je suis sûr que mes collègues des groupes *déi gréng* et LSAP en font de même. Nous avons tous un emploi du temps très chargé et il ne nous est vraiment pas possible d'assister à toutes les réunions.

Les Jeux des Petits États d'Europe auront lieu à Luxembourg-Ville en 2029. Parmi ces petits États, le Luxembourg est l'un des plus grands, ce qui augmente les chances de remporter de nombreuses médailles. Les Jeux des Petits États d'Europe sont organisés à tour de rôle. Lorsque ce sera le tour d'Andorre, les Jeux se dérouleront sur le territoire français, car Andorre ne dispose pas des infrastructures nécessaires pour accueillir les Jeux. Le fait est que nous avons besoin

d'infrastructures sportives supplémentaires, y compris pour pouvoir accueillir les Jeux des Petits États d'Europe. Ce n'est pas la première fois que le Luxembourg accueille les Jeux des Petits États d'Europe. L'approche adoptée pour la mise en œuvre du projet d'infrastructure sportive est toutefois justifiée par la nécessité de l'achever d'ici 2029. Nous ne remettons pas en question le fait que nous ayons besoin de nouvelles et d'autres infrastructures sportives. Cependant, il aurait été possible de commencer la mise en œuvre du projet plus tôt, ce qui aurait permis de réduire les contraintes de temps. Car le projet continue de susciter des questions et les citoyens s'inquiètent de son ampleur.

110,7 millions d'euros, c'est une somme considérable. En commission, on nous a expliqué que la Ville allait prendre contact avec l'État pour obtenir un cofinancement plus important de la part de l'État. L'argument avancé est qu'il s'agit également d'une infrastructure d'importance nationale.

Sur place, j'ai pu me faire une idée de la situation du trafic dans la rue de Hamm. Les trottoirs ne sont pas sûrs pour les piétons et surtout pour les enfants. Les habitants se plaignent de la situation actuelle et s'inquiètent des chantiers à venir et de l'impact que le complexe sportif aura sur le quartier. *déi Lénk* soutiendront la motion déposée par *déi gréng*.

En ce qui concerne la conformité au POS et l'impact environnemental, nous estimons que les déclarations du collège échevinal ne sont pas entièrement satisfaisantes. Nous ne pouvons qu'espérer que toutes les mesures nécessaires seront prises dans ce sens. La confiance, c'est bien, le contrôle, c'est mieux ! *déi Lénk* ont donc toujours autant de mal à approuver le projet. Nous ne soutiendrons pas le projet.

**Monsieur Claude RADOUX (DP)** : Madame l'échevin Beissel et la Madame la conseillère Arend ont abordé les différents aspects de ce projet et souligné l'importance de la construction de nouvelles infrastructures. Nous avons besoin d'un nouveau stade d'athlétisme et nous sommes heureux que l'on ait pensé à une infrastructure d'entraînement où d'autres sports peuvent également être pratiqués. La planification détaillée est réalisée avec un grand professionnalisme. La maquette, les plans et les photos montrent un projet bien pensé. Je suis très enthousiaste ! L'infrastructure permettra aux sportifs de s'entraîner dans des conditions optimales, aussi bien en été qu'en hiver.

La raison principale de la construction de l'infrastructure sportive n'est pas les Jeux des Petits États d'Europe, un événement sportif d'une envergure assez limitée qui ne durera que cinq ou six jours. Nous construisons l'infrastructure sportive d'une part pour disposer d'une nouvelle infrastructure d'athlétisme plus performante et d'une plus grande capacité, et d'autre part pour pouvoir utiliser le site de la route d'Arlon pour le projet de construction de logements prévu. Le projet lauréat du concours d'architectes a été présenté en 2021. La planification du projet a donc déjà commencé plus tôt. La planification d'un nouveau stade de football à Kockelscheuer a déjà commencé en 2014/2015. Les travaux de construction ont débuté en 2017. Dans ce contexte, on ne peut pas affirmer que nous précipitons les choses. Au contraire, je me réjouis que la planification en plusieurs phases nous permette d'avancer plus rapidement. Il est logique que nous essayions maintenant, dans la phase de mise en œuvre, de terminer le stade d'athlétisme à temps pour le début des Jeux des Petits États d'Europe, mais même si les travaux ne pouvaient être achevés que deux mois plus tard, ce ne serait pas grave. Nous ne construisons pas le stade d'athlétisme pour les Jeux des petits États d'Europe.

En commission, l'opposition a critiqué le fait que la Ville ne s'efforce pas d'obtenir une subvention étatique plus importante. La remarque selon laquelle la TVA était plus élevée que l'aide financière attendue de l'État a été formulée, ce qui

a incité le collège échevinal à s'adresser au gouvernement, afin de négocier une aide supplémentaire. Ça ne coûte rien de demander ! À part cela, il est clair que nous avons besoin de l'infrastructure sportive pour nos sportifs, nos clubs sportifs et pour les citoyens de la ville. La Ville peut financer l'infrastructure sportive avec ses propres moyens, mais il serait équitable que l'État se décide à soutenir le projet par une subvention.

Aucune question n'a été posée en commission sur le programme du projet, par exemple en ce qui concerne la salle, les pistes d'athlétisme et les sports qui peuvent y être pratiqués. Cela montre que tous les besoins ont été pris en compte. Il s'agit d'une planification parfaite de la part de notre service compétent. Les clubs sportifs et la fédération d'athlétisme y étaient associés. En commission, notre Service Sports a toujours insisté sur le besoin d'infrastructures sportives. La question de savoir si cette infrastructure sera suffisamment utilisée ne se pose donc pas. La population continue d'augmenter et la tendance à une vie plus saine et plus sportive se poursuit. De nombreuses questions et remarques soulevées par la commission concernaient la protection des eaux de source et les reclassements effectués dans le cadre du PAG, par exemple en ce qui concerne la conformité au POS Findel. Ces questions sont tout à fait justifiées. Mais si les services compétents ont déjà répondu en détail à ces questions à plusieurs reprises et que l'on continue à prétendre que tout n'est toujours pas clair, c'est soit que l'on manque de perspicacité, soit que l'on est de mauvaise foi. Les membres du conseil communal ont la responsabilité de transmettre correctement le contenu des réponses aux questions qu'ils ont reçues en commission. Si l'une ou l'autre réponse suscite encore des questions, il convient de demander des précisions jusqu'à ce que la réponse donnée soit comprise.

Madame la conseillère Arend a dit tout à l'heure, sur un ton d'ironie, qu'elle aurait aimé que les nouvelles installations sportives soient construites dans son quartier. C'est avec tout autant d'ironie que je dis à ce sujet que j'aurais souhaité, pour les habitants de Merl, Belair et Hollerich, que cette infrastructure soit construite dans les prés de Merl, car le site de Hamm est éloigné pour les habitants de ces quartiers.

Je ne partage pas l'avis selon lequel un chaos routier serait inévitable à Hamm. J'habite à Belair, pas trop loin du stade de la route d'Arlon. De grands matchs internationaux de football et des Jeux des Petits États d'Europe s'y sont déroulés sans répercussions négatives sur la circulation. D'autres événements, comme le marathon ING ou le *Tour de Luxembourg*, ont un impact bien plus important sur la mobilité que les événements d'athlétisme. Le projet prévoit l'installation d'arrêts de bus. Des lignes de bus desserviront les nouvelles infrastructures sportives. Les citoyens de Hamm et des autres quartiers pourront utiliser les transports publics. Des navettes de bus seront organisées lors des grands événements sportifs. Les lignes de bus qui y circuleront et les horaires exacts ne sont pas encore définis. L'opposition devrait toutefois avoir la confiance nécessaire pour que ces questions de détail soient également réglées au cours des quatre années et demie à venir.

Ce n'est pas la première fois que l'opposition demande dans une motion des démarches qui sont de toute façon prévues dans le cadre de la procédure, afin de pouvoir prétendre plus tard que les mesures ont été prises grâce à la motion en question. La participation citoyenne a eu lieu dans le cadre de l'Apéri'tour à Hamm. Le collège échevinal et les services compétents se sont rendus sur place pour répondre aux questions des citoyens. Le plan montré à cette occasion était le même qu'aujourd'hui, à l'exception peut-être d'une clôture ou d'une aire de jeux dessinée un peu différemment. Les citoyens ont eu connaissance des plans avant même que la commission consultative et le conseil communal n'en aient été saisis. Je pense qu'il serait plus correct que la commission consultative

compétente et le conseil communal soient saisis en premier lieu. Néanmoins, je peux comprendre la démarche du collège échevinal, car on ne peut pas annoncer un projet sans avoir de plans. La démarche était transparente.

Il est reproché au collège échevinal de ne pas avoir été présent à l'assemblée générale du syndicat d'initiative. Depuis que je suis membre de ce conseil communal – depuis 2008 –, le collège échevinal n'a jamais participé aux assemblées générales des syndicats d'intérêts locaux. Le collège échevinal reçoit les comités des syndicats d'intérêts locaux et les services communaux concernés participent également à ces entrevues. Des détails sont fournis à cette occasion, des réponses sont apportées aux questions et des comptes rendus de réunion sont rédigés. Je qualifierais de taquinerie la critique selon laquelle il n'y aurait pas de dialogue avec les citoyens. Le collège échevinal est en dialogue avec les citoyens et la procédure prévoit que les projets, après avoir été approuvés par le conseil communal, sont présentés aux citoyens du quartier concerné par le projet, qu'il s'agisse de travaux de voirie ou d'une aire de jeux par exemple. De mon point de vue, la motion déposée par *déi gréng* est donc superflue.

Je voudrais terminer par un appel au conseil communal : que l'on soit pour ou contre un projet, il faut admettre que toutes les réponses ont été fournies, au lieu de faire comme s'il y avait encore des interrogations. En tant que membres du conseil communal, nous avons tous la responsabilité de traiter les informations que nous recevons avec honnêteté et transparence. Je considère les taquineries comme du populisme.

**Monsieur David WAGNER (déi Lénk)** : Je rejette énergiquement l'accusation de Monsieur le conseiller Radoux selon laquelle nous monterions les citoyens contre la Ville. Les citoyens s'adressent à nous avec leurs préoccupations et leurs soucis.

**Madame le bourgmestre Lydie POLFER** : Monsieur le conseiller Radoux a la parole. Si quelqu'un demande encore la parole plus tard, il pourra volontiers prendre position. Jusqu'à présent, la discussion s'est déroulée de manière calme et objective, et cela devrait rester ainsi.

**Monsieur Claude RADOUX (DP)** : Si des réponses déjà fournies sont ignorées ou déformées pour s'attirer les bonnes grâces de différents citoyens ou pour faire parler de soi dans la presse, cela ne peut pas être considéré comme un travail politique sain. C'est pourquoi j'appelle chacun d'entre nous à rester objectif dans sa communication avec les citoyens.

**Madame le bourgmestre Lydie POLFER** : Je sens un large soutien pour le projet. Une question qui revient souvent est de savoir si le collège échevinal a été en dialogue avec les citoyens, si les citoyens ont été informés. Je ne peux que répondre que nous sommes beaucoup en contact avec les citoyens et qu'ils ont été informés des projets. Il y a des années, nous nous sommes donné pour directive de recevoir chaque année les comités des syndicats d'intérêts locaux, et ce en amont de l'assemblée générale prévue par le syndicat d'intérêts locaux en question. L'année passée, le collège échevinal avait reçu le syndicat d'intérêts locaux Hamm-Pulvermuehl le 18 mars. Le 1<sup>er</sup> décembre 2025, une autre réunion a eu lieu avec le syndicat d'intérêts locaux. Entre-temps, nous avons été en contact avec les citoyens et les représentants du syndicat d'intérêts locaux dans le cadre des Apéri'tours, et à nouveau dans le cadre des conclusions qui en ont été tirées. Le 30 octobre 2025, un nouvel entretien a eu lieu avec le syndicat d'intérêts locaux Hamm-Pulvermuehl dans le cadre de la procédure de reclassement.

Le 22 mai 2025 a eu lieu la fête du bouquet pour la résidence qui sera construite dans la rue Haute, près de l'église. Entre 12 et 15 appartements y seront construits d'ici fin 2026. Le

centre culturel de Hamm sera rénové et modernisé. À l'un des prochains points de l'ordre du jour de la réunion d'aujourd'hui, le conseil communal sera appelé à se prononcer sur le devis rectifié pour la rénovation et la transformation de la ferme Ernst-Gruber (les coûts supplémentaires étant dus à la faillite d'une entreprise). On ne peut donc pas reprocher au collège échevinal d'avoir négligé le quartier de Hamm.

Il est connu depuis de longues années que le nouveau stade d'athlétisme sera construit à Hamm. Après que l'un des pré-décesseurs du collège échevinal actuel – un collège échevinal DP/*déi gréng* – eut décidé de faire construire un nouveau stade de football, il est apparu clairement que nous aurions également besoin d'un nouveau stade d'athlétisme et que les pompiers ainsi que le Service Hygiène de la Ville devraient déménager de la route d'Arlon, afin d'y permettre la réalisation d'un grand projet immobilier. Il est rapidement apparu évident que le nouveau stade d'athlétisme serait construit à Hamm, étant donné que la Ville y dispose de grands terrains. Lors de la révision du Plan d'aménagement général (PAG), ces terrains ont été classés en zone BEP (« Bâtiments et équipements publics »). Comme on le sait, les pompiers disposent entre-temps d'un nouveau centre de secours à Gasperich, alors que les nouveaux locaux du Service Hygiène seront construits à côté du cimetière de Merl. Les véhicules du Service Hygiène auront à l'avenir un accès direct au contournement prévu (boulevard de Merl). Nous espérons que l'État lancera bientôt la construction de cette route, prévue depuis de longues années.

On ne peut donc pas prétendre que les habitants de Hamm aient été pris au dépourvu. Les projets ont été évoqués dans toutes les réunions que nous avons eues avec les citoyens et les représentants du syndicat d'intérêts locaux. Aujourd'hui, le conseil communal est saisi du projet concret de construction du stade d'athlétisme. Il est vrai qu'un projet aussi concret n'existait pas il y a trois ans, mais tout le monde devrait savoir que l'élaboration d'une telle installation sportive n'est pas le fruit du hasard, mais qu'elle est soumise à des règles claires.

Il a déjà été souligné qu'il existe un grand besoin d'infrastructures sportives sur le territoire de la capitale et que le sport est important pour la cohésion de notre société multiculturelle. Les sports proposés à Hamm seront accessibles à un large public. Nous avons besoin de cette nouvelle infrastructure sportive – et pas seulement pour les Jeux des Petits États d'Europe.

Je peux assurer au conseil communal que nous faisons tout pour que le projet soit respectueux de l'environnement et que nous sommes en contact étroit avec l'Administration de la gestion des eaux. Les biotopes sont traités conformément aux dispositions légales. Il est compréhensible que certains citoyens préfèrent continuer à avoir un pré vert derrière leur maison et s'opposent à la construction de l'infrastructure sportive. Je peux vous assurer que nous discutons de tout et très en détail avec les différentes autorités nationales, notamment l'Administration de l'environnement et celles qui ont élaboré le Plan d'occupation du sol (POS), afin d'être en conformité. Dans une société démocratique, il est compréhensible que des habitants tentent de freiner la mise en œuvre de certains projets. Le 30 octobre 2025, le collège échevinal a reçu les habitants pour leur expliquer le déroulement de la procédure. 84 réclamations ont été introduites contre la décision du conseil communal de septembre 2025. Début 2026, nous entendrons tous les réclamants et le conseil communal sera ensuite saisi des conclusions. Si les réclamants ne sont pas d'accord avec la décision prise, ils pourront déposer un recours contre celle-ci auprès du ministère des Affaires intérieures. Nous respectons les procédures.

Le collège échevinal est en contact permanent avec les citoyens de Hamm – et cela ne changera pas. Ces dernières années, de beaux projets ont été lancés à Hamm, par exemple

le nouveau home pour Scouts, et d'autres projets sont prévus. Le quartier de Hamm n'est vraiment pas le parent pauvre. Des situations difficiles à Hamm sont liées à une école qui s'y est installée et dont la dimension s'est avérée plus importante que prévu, mais qui correspond aux besoins. L'installation d'un arrêt de bus pour la *St. George's International School* permettra de maîtriser encore mieux le problème existant. Je me réjouis d'une large approbation pour une infrastructure sportive importante dont on a vraiment besoin.

**Madame l'échevin Simone BEISSEL** : Les procédures légales sont respectées. Je partage l'enthousiasme de mes collègues du collège échevinal ainsi que de Madame la conseillère Arend et de Monsieur le conseiller Radoux pour ce projet. Je profite de l'occasion pour remercier chaleureusement Monsieur Goergen, Monsieur Welter et tous les autres collaborateurs de notre Service Sports de leur travail et de leur engagement.

Il existe trois catégories de subventions publiques pour les grands projets d'infrastructure. Pour les projets d'intérêt national, comme le nouveau stade de football de Kockelscheuer, le taux de subventionnement public est de 70 %. Pour les projets d'intérêt régional, le taux de subvention est de 50 %. Pour le projet d'infrastructure sportive à Hamm, la subvention est de 35 %. Le fait que 17 % de TVA doivent être payés a également été critiqué. On peut en effet en discuter. Mais il ne faut pas oublier que les compétitions des Jeux des Petits États d'Europe – qui ont déjà eu lieu à Luxembourg en 1995 et 2013 – ne se dérouleront pas sur un seul site. La Coque sera le principal lieu d'accueil des Jeux. Parmi les autres sites, on compte l'INS (Institut national des sports), Cessange et le nouveau stade d'athlétisme de Hamm. Dans le pire des scénarios, c.-à-d. si le nouveau stade n'était pas prêt, des compétitions auraient également lieu dans l'actuel stade Josy Barthel. Compte tenu du rôle joué par le nouveau stade d'athlétisme de Hamm à l'occasion des Jeux des Petits États d'Europe, la subvention de 35 % est justifiée.

Plusieurs intervenants ont exprimé leur inquiétude quant à la sous-utilisation du nouveau stade d'athlétisme après les Jeux des petits États d'Europe. Je tiens à rappeler que nos infrastructures sportives sont actuellement utilisées à 98 % de leur capacité, de 6 heures du matin à 23 heures le soir, sept jours par semaine. 190 clubs sportifs sont actifs sur le territoire de la capitale. Pour de nombreux sports populaires comme l'athlétisme, le football ou la natation, les listes d'attente sont longues. Nous voulons tous que les enfants fassent plus de sport. En tant que ville moderne, nous sommes tenus de disposer des meilleures infrastructures, de résorber les longues listes d'attente et d'élargir l'offre afin que chacun puisse faire du sport. Compte tenu de la demande existante, il sera facile de remplir de vie le stade d'athlétisme dès la fin des Jeux des Petits États d'Europe. Il sera possible, par exemple, de proposer des activités sportives pendant les pauses de midi et nous avons déjà étudié la possibilité d'utiliser les installations pour le sport scolaire.

Avec la construction de la nouvelle infrastructure d'athlétisme, nous contribuons à promouvoir l'intégration, l'inclusion, la santé et la cohésion. J'ai déjà évoqué la gestion des eaux pluviales et la coopération avec l'Administration de la gestion des eaux. Je partage l'enthousiasme de mes collègues pour ce projet.

**Monsieur l'échevin Patrick GOLDSCHMIDT** : Le thème de la mobilité nous préoccupe une fois de plus. Je remercie Monsieur le conseiller Radoux, qui a déjà tenté de calmer les esprits. L'opposition parle de l'absence d'un concept global de mobilité. Un tel concept pour le site en question à Hamm a déjà fait l'objet d'une réflexion au cours des années précédentes. Il me semble que *déi gréng* n'ont jamais circulé le matin aux heures de pointe aux alentours du *Geesseknäppchen*. À en juger par les apparences, il ne semble pas y avoir de plan de mobilité élaboré par le ministère de la Mobilité

pour ce site – pas plus que pour celui du nouveau lycée à Limpertsberg. Le nombre de visiteurs du stade de Hamm sera moins élevé que le nombre d'élèves de la *St. George's International School*. Il va de soi que nous veillerons néanmoins à limiter autant que possible les inconvénients. La nouvelle infrastructure d'athlétisme ne permettra pas seulement de créer des installations pour les clubs sportifs : les citoyens de Hamm pourront également les utiliser et nous partons du principe que le hall sportif pourra également être utilisé par les écoles.

Je vois tout cela d'un œil positif. L'infrastructure sportive n'entraînera certainement pas de problème de mobilité. Notre Service Autobus examine en permanence si et où des adaptations sont nécessaires pour les lignes de bus. Dans le cadre de nouveaux projets, des adaptations sont effectuées si nécessaire. Si les clubs sportifs nous font savoir que leurs séances d'entraînement ont lieu principalement entre 16 et 20 heures, nous veillerons bien entendu à ce que les liaisons de bus nécessaires soient disponibles.

Le terrain de football actuel disparaîtra pour céder la place aux arrêts de bus. Le terrain de football sera remplacé. Dans un premier temps, un parking provisoire sera aménagé. La construction d'un parking définitif de 250 à 300 places suivra dans une deuxième phase. On peut s'attendre à ce que des compétitions soient organisées deux ou trois fois par an, de sorte que les weekends seront a priori calmes.

Monsieur le conseiller Weidig dit connaître la situation du trafic à Bonnevoie et Hamm. Nous en avons également parlé avec les citoyens. Sans mesures supplémentaires de modération du trafic à Bonnevoie, de nombreux automobilistes de la région frontalière prendront le chemin de Hamm pour se rendre à Bonnevoie – des milliers de plus que ceux qui se rendront à l'avenir à l'infrastructure sportive. Mon souhait serait que les membres du conseil communal rassurent les citoyens de Hamm, qui ne connaissent pas très bien le projet, et leur expliquent que l'infrastructure sportive ne créera certainement pas de problème de mobilité. Probablement en janvier 2026, nous nous rendrons à Hamm, présenterons à nouveau le projet aux citoyens et répondrons à leurs questions.

Lors de l'acquisition des terrains, nous avons bien entendu envisagé la possibilité d'un accès des deux côtés. Aujourd'hui, l'accès par deux côtés n'est pas encore possible. Si l'occasion se présentait dans les années à venir, nous aménagerions des accès des deux côtés. Nous sommes convaincus que même une seule voie d'accès n'aura pas d'impact négatif. Le projet apportera une valeur ajoutée au quartier de Hamm.

Je m'associe aux remerciements adressés aux différents services qui travaillent depuis des années à la planification du projet.

*Le projet définitif détaillé relatif à la phase 2 du stade d'athlétisme à construire à Hamm est approuvé avec le vote contre du groupe déi Lénk.*

**Madame le bourgmestre Lydie POLFER** : Nous aurons l'occasion de nous pencher à nouveau sur ce projet au sein du conseil communal et des commissions consultatives compétentes, car après la phase 2, il y aura une phase 3. Nous resterons également en contact avec les citoyens du quartier de Hamm.

#### Vote sur la motion déposée

**Madame le bourgmestre Lydie POLFER** : Le collègue échevinal a déjà abordé le contenu de la motion et y a répondu. Des discussions ont lieu avec les citoyens et le syndicat d'intérêts locaux. Monsieur l'échevin Goldschmidt a abordé le concept

de mobilité. Pour ma part, j'ai donné des explications concernant les projets qui contribueront au réaménagement du centre du quartier. Les citoyens ont pu prendre connaissance de ces plans. La motion déposée par *déi gréng* est donc, de notre point de vue, sans objet.

*La motion est rejetée par les voix du DP et du CSV. Les représentants des groupes déi gréng, LSAP, déi Lénk et ADR ont voté pour la motion.*

### 3) Projet définitif détaillé relatif aux travaux d'infrastructures dans la Côte d'Eich

Le conseil communal est appelé à se prononcer sur le devis au montant de 5.975.000 € relatif à l'exécution des travaux d'infrastructures dans la Côte d'Eich et au Boulevard Royal. Le projet concerne le boulevard Royal sur le tronçon compris entre l'avenue de la Porte-Neuve et la Côte d'Eich, ainsi que la Côte d'Eich sur le tronçon compris entre le croisement avec le boulevard Royal et le croisement avec la rue de Mühlenbach. Le projet prévoit la rénovation et le renforcement de l'infrastructure sans réaménagement de la surface.

Sont impliqués dans le projet, du côté de la Ville de Luxembourg :

- le *Service Voirie* (aménagement d'arrêts de bus le long de la Côte d'Eich et installation de dalles podo-tactiles aux passages piétons) ;
- le *Service Canalisation* (remplacement des deux conduites d'eaux usées et d'eaux pluviales à partir du croisement Côte d'Eich / Boulevard Royal jusqu'en dessous du Pont Grande-Duchesse Charlotte ; remplacement d'un tronçon de dix mètres des deux canalisations d'eaux usées et d'eaux pluviales à la hauteur de l'arrêt de bus « Limpertsberg Crispinus » ; remplacement de la conduite d'eaux pluviales sur plusieurs tronçons entre la maison numéro 45 et la Place Dargent) ;
- le *Service Eaux* (remplacement et renforcement du réseau d'eau potable) ; mise en conformité des branchements particuliers et installation d'un regard de mesure de débit) ;
- le *Service Éclairage public* (renouvellement et adaptation du réseau d'éclairage public communal et mise en place d'un éclairage d'appoint pour les passages piétons ; régularisation des armoires d'éclairage public et TIC ; pose d'un nouveau réseau de télégestion) ;
- le *Service TIC* (renforcement et extension du réseau de fibre optique de la Ville ; extension du réseau WIFI de la Ville) ;
- le *Service Circulation* (renouvellement des infrastructures des feux tricolores et du guidage parking).

Participent en tant qu'acteurs externes :

- la société CREOS Luxembourg S.A. - *division électricité* : renforcement du réseau basse et moyenne tension ; régularisation des réseaux de l'éclairage public et du réseau WIFI de la Ville ; mise à jour des raccordements privés non conformes ou vétustes ; *division gaz* : remplacement de la conduite principale de gaz en raison de son état vétuste ; remplacement des raccordements vétustes des maisons avec vannes dans le trottoir et sécurisation type « Gas-Stop ») ;

- *Post Technologies* (déploiement et/ou renforcement du réseau fibre optique à très haut débit dans le cadre de la mise en œuvre du projet « Fibre To The Home ») ;
- *l'Administration des ponts et chaussées* (renouvellement et adaptation du réseau d'éclairage public étatique ; remplacement complet des câbles souterrains étatiques ; remplacement de tous les lampadaires et luminaires).

Le projet est coordonné par le *Service Coordination des chantiers* de la Ville. Un crédit de 50.000 € est prévu au budget. Le solde de 5.925.000 € est à imputer aux articles respectifs du budget extraordinaire des services concernés pour les exercices suivants.

**Monsieur Nicolas BACK (déi gréng)** : Lors du renouvellement d'infrastructures techniques la Ville devrait toujours profiter de l'occasion pour apporter également des améliorations en surface. Ce n'est pas le cas ici : tout sera simplement remis dans l'état actuel, alors que le plan de mobilité comprend deux points importants concernant la Côte d'Eich.

Le premier point concerne la circulation des autobus, qui atteint ici ses limites. Il est important que les bus puissent y passer rapidement. Il aurait donc fallu profiter de l'occasion pour réserver l'une des trois voies de circulation existantes aux bus, qui auraient pu y circuler dans le sens respectif de la circulation. Cela aurait été tout à fait possible à cet endroit, car il n'y a pas d'arrêt de bus sur une longue distance.

Le deuxième point prévu par le plan de mobilité concerne la création d'une liaison cyclable entre la rue de Mühlenbach et le parc Laval, respectivement la rue Laurent Menager. Les travaux d'infrastructure prévus seraient une bonne occasion de le faire. En commission, il nous a été expliqué qu'une telle liaison transversale serait créée dans le cadre d'un futur réaménagement de la place Dargent. Il existe déjà un projet qui a été discuté au conseil communal il y a quelques années et qui est également prévu dans le PAG, et nous pourrions faire un premier pas avec la création de la liaison transversale. Pourquoi ne pas saisir cette opportunité ? Cela permettrait également d'éviter de devoir effectuer deux fois des travaux dans la zone concernée.

En commission, un membre de la majorité a déclaré que le plan de mobilité de la Ville n'était qu'une proposition. Cette affirmation m'a laissé abasourdi. Depuis quand une stratégie est-elle seulement une proposition ? La Ville a investi beaucoup d'argent, les fonctionnaires ont beaucoup travaillé à l'élaboration de la stratégie de mobilité et le résultat se laisse voir. La stratégie doit maintenant être mise en œuvre. Si l'on prétend qu'il ne s'agit que d'une proposition, on peut se demander quel est le sens et le but du plan de mobilité. Peut-être le collègue échevinal a-t-il un autre avis sur la question et pourra me l'expliquer.

Pour éviter que les pelleuses ne doivent intervenir deux fois, *déi gréng* ont préparé une motion invitant le collège échevinal à aménager, dans le cadre des travaux d'infrastructure prévus à la Côte d'Eich, une piste cyclable sécurisée entre la rue de Mühlenbach et la rue Laurent Menager, respectivement le parc Laval.

#### Motion

*Le groupe déi gréng a déposé la motion suivante :*

« Motion pour améliorer l'infrastructure cyclable sur la Place Dargent afin de renforcer les liaisons transversales de et vers Mühlenbach

Le Conseil communal de la Ville de Luxembourg,

#### Considérant

- que le projet de travaux d'infrastructures dans la Côte d'Eich (depuis le boulevard Royal jusqu'à la Place Dargent) est à l'ordre du jour du conseil communal aujourd'hui ;
- que la Place Dargent est actuellement peu adaptée à la circulation des cyclistes ;
- que des axes cyclables principaux se trouvent en toute proximité de la Place Dargent : celles menant vers Mühlenbach et au Pfaffenthal ainsi que la piste cyclable PC1, qui traverse le Parc Laval ;
- que les objectifs du *Mobilitéitsplang* visant - à l'horizon 2035 - un modal-split de 51 % de déplacements par mobilité douce et transports en commun et 49 % de déplacements par des moyens de transports individuels motorisés ;
- que le *Mobilitéitsplang* préconise la planification d'une infrastructure cyclable pour améliorer la liaison transversale vers Mühlenbach (voir le graphique 51, p. 134) ;

invite le Collège échevinal

- à réaliser sur la Place Dargent et avec les travaux d'infrastructures prévus sur la Côte d'Eich une liaison cyclable sécurisée entre la rue de Mühlenbach et la rue Laurent Menager respectivement le pont vers le parc Laval. »

**Monsieur Claude RADOUX (DP)** : Le projet prévoit des travaux d'infrastructure souterrains nécessaires et urgents. Pour que ces travaux avancent le plus rapidement possible, ils seront réalisés par phases et les travaux se poursuivront jusqu'à 22 heures le soir.

En effet, la question a été soulevée en commission de savoir si nous ne devrions pas profiter de l'occasion pour créer la liaison cyclable entre la rue de Mühlenbach et la rue Laurent Menager, évoquée dans la présente motion. Le service compétent nous a expliqué que cela n'était pas prévu à ce stade, et ce pour de bonnes raisons : il y a beaucoup de trafic à la place Dargent et l'espace public disponible est trop limité pour y aménager une piste cyclable sécurisée. Il existe un projet prévoyant la démolition d'une série de bâtiments du côté de l'Alzette et leur remplacement par de nouvelles constructions. Des discussions y relatives ont déjà eu lieu avec l'Administration des ponts et chaussées en vue de l'acquisition d'une partie d'un terrain privé pour y créer une liaison cyclable sécurisée.

Un membre de la commission a demandé que la liaison cyclable mentionnée dans le plan de mobilité soit réalisée dans le cadre des travaux d'infrastructure souterrains prévus. J'ai alors souligné que le plan de mobilité mentionnait toute une série d'endroits - le plus souvent des carrefours à forte circulation - sur le territoire de la capitale où la cohabitation en toute sécurité de tous les usagers de la route était problématique, et que nous essayions d'améliorer ces situations au fur et à mesure. Dans ce contexte, j'ai parlé de suggestions : j'ai dit qu'un plan de mobilité n'est pas une bible, que tout ce qui est prévu dans le plan de mobilité ne doit pas être mis en œuvre du jour au lendemain. Mes déclarations sont à considérer dans ce contexte.

**Madame l'échevin Simone BEISSEL** : L'entreprise CREOS insiste depuis longtemps sur la réalisation de ces travaux d'infrastructure urgents dans le secteur de la Côte d'Eich. Comme il s'agit d'un axe de circulation principal, il était

important de trouver le bon moment pour réaliser les travaux. Ce qui est important dans ce projet, c'est le renouvellement des infrastructures. Il n'est pas prévu de réaménager la superstructure. Monsieur le conseiller Radoux a déjà évoqué la possibilité de réaliser ultérieurement la liaison cyclable entre la rue de Mühlenbach et la rue Laurent Menager.

La Côte d'Eich ne sera à aucun moment fermée à la circulation pendant la durée des travaux. Les travaux se dérouleront en deux postes (de 7 à 22 heures) et par phases. La circulation sera réglée par des feux de signalisation. Les travaux se poursuivront pendant les vacances scolaires et également les week-ends. Les autorisations nécessaires nous ont été accordées.

**Monsieur l'échevin Patrick GOLDSCHMIDT** : Je tiens à souligner que ces travaux auront lieu à la Côte d'Eich et ne s'étendront pas sur la Place Dargent. En ce qui concerne cette dernière, les représentants du groupe *déi gréng* doivent savoir qu'il y a eu de nombreux échanges sous le précédent ministre des Transports concernant le réaménagement de cet axe de circulation très fréquenté. Il s'agit de routes étatiques. Les travaux d'élaboration d'un projet de réaménagement de la place Dargent se poursuivent. Nous espérons que la meilleure solution possible pour tous les usagers de la route pourra être trouvée.

Pendant les travaux d'infrastructure à la Côte d'Eich, une voie dans chaque sens restera toujours ouverte à la circulation. Si plus tard, dans le cadre du réaménagement de la place Dargent, la possibilité se présente d'aménager une piste cyclable sécurisée entre la rue de Mühlenbach et la rue Laurent Menager, nous le ferons bien sûr.

*Le projet définitif détaillé de mise en œuvre des travaux d'infrastructure à la Côte d'Eich est approuvé, les représentants des groupes *déi gréng* et *déi Lénk* s'abstenant.*

*La motion déposée par *déi gréng* est rejetée avec les voix des groupes DP et CSV. Les représentants des groupes *déi gréng*, LSAP et *déi Lénk* ont voté en faveur de la motion. Monsieur le conseiller Weidig (ADR) s'est abstenu lors du vote.*

#### 4) **Projet définitif détaillé relatif aux travaux d'infrastructure au boulevard Prince Henri**

Le conseil communal est appelé à se prononcer sur un devis de 10.465.000 € pour des travaux d'infrastructure au boulevard Prince Henri. Le projet prévoit la rénovation et le renforcement des infrastructures avec une rénovation partielle de la surface sur le tronçon situé entre le boulevard Marie-Thérèse et l'avenue J.-P. Pescatore.

Sont impliqués, du côté de la Ville :

- le *Service Voirie* (réaménagements en surface ; création d'une piste cyclable bidirectionnelle en site propre le long du boulevard Prince Henri et de l'avenue Amélie ; reprise partielle des aménagements des trottoirs en dalles au boulevard Prince Henri ; reprise des aménagements des trottoirs en dalles à l'avenue Amélie ; réaménagement des différents carrefours ; aménagement des passages piétons aux besoins des personnes à mobilité réduite ; mise en conformité d'un arrêt de bus ; pose de mobilier urbain et de râteliers pour vélos ; remplacement ou déplacement de feux tricolores au niveau des intersections ; mise en place

d'un réseau pour l'éclairage public ; création d'espaces verts et de plantations à l'avenue Amélie) ;

- le *Service Canalisation* (remplacement des collecteurs d'eaux pluviales et d'eaux usées datant de 1910 ; remplacement/régularisation de raccordements privés) ;
- le *Service Eaux* (remplacement de la conduite principale et des raccordements domestiques vétustes) ;
- le *Service Circulation* (déploiement et renforcement du réseau ; installation d'un nouveau feu tricolore à l'entrée/sortie d'un parking ; mise en place d'un compteur de vélos).

Acteurs externes :

- *CREOS Luxembourg – Division électricité* : pose d'un multitubulaire sur toute la longueur du boulevard Prince Henri ; renforcement du réseau moyenne tension par un multitubulaire ; *Division gaz* : remplacement des conduites principales de gaz entre l'avenue Marie-Thérèse et l'avenue Monterey ainsi que dans l'avenue Amélie ; remplacement des raccordements privés vétustes par des vannes dans le trottoir et sécurisation de type « Gas-Stop » au droit du branchement à la conduite principale) ;
- *Post Technologies* (déploiement et/ou renforcement du réseau de fibres optiques dans le cadre du projet « Fibre to the Home » ; renouvellement des raccordements privés) ;
- Administration des ponts et chaussées (pose d'un réseau d'éclairage le long du boulevard Prince Henri ; pose de nouveaux lampadaires).

Un nouveau crédit total de 2.500.000 € est à voter par le conseil communal aux articles respectifs des services concernés au budget 2025. Le nouveau crédit est à financer par l'excédent des années antérieures. Le solde de 7.965.000 € est à imputer aux articles respectifs du budget extraordinaire des services concernés des exercices suivants.

**Monsieur Nicolas BACK (*déi gréng*)** : Nous nous réjouissons qu'une piste cyclable bidirectionnelle sécurisée soit enfin aménagée sur le boulevard Prince Henri. En 2013/2014, *déi gréng* avaient déjà testé une piste cyclable à cet endroit. Celle-ci a toutefois été supprimée suite à une pression massive exercée par le DP et le CSV. Nous sommes heureux que la majorité DP-CSV ait changé d'avis, même si cela a pris du temps.

Le boulevard Prince Henri est une route étatique. La loi sur les pistes cyclables prévoit un itinéraire cyclable depuis le quartier de la Gare jusqu'au Rond-point Schuman en passant par la Ville-Haute. L'État prendrait en charge les coûts. La Ville a-t-elle déjà fait une demande de subvention auprès de l'État ?

Nous espérons qu'il s'agit de la première étape vers l'élimination de la circulation cycliste dans les parcs. La cohabitation des piétons et des cyclistes dans les parcs est désagréable pour les deux parties. Lorsqu'un cycliste sonne, les piétons sont effrayés. Malheureusement, on continue à planifier des projets qui prévoient une telle cohabitation entre cyclistes et piétons.

La prochaine étape consisterait à aménager une piste cyclable continue dans l'avenue Marie-Thérèse. Serait-il possible d'obtenir les dernières informations à ce sujet ? Dans l'avenue Monterey, la piste cyclable passe directement à côté des bus qui y sont garés, ce qui constitue une situation désagréable et dangereuse pour les cyclistes.

En ce qui concerne le projet actuel pour le boulevard Prince Henri, il faut saluer le fait que l'on essaie de conserver autant d'arbres que possible, ce qui nécessite de surélever la piste cyclable par tronçons. Différents détails n'ont malheureusement pas pu être discutés jusqu'à présent au sein de la commission de la mobilité urbaine, car le projet n'a été présenté qu'en commission technique. Les points relatifs à la mobilité devraient être discutés au sein de la commission de la mobilité urbaine. Nous ne comprenons pas pourquoi cette dernière n'a pas été saisie, car toute une série de questions de détail doivent être clarifiées, notamment en ce qui concerne les croisements. Je voudrais aborder trois points dans ce contexte.

Premièrement, dans l'avenue Emile Reuter en direction du centre-ville, les piétons et les cyclistes devront partager la même voie sur un tronçon. Pour éviter cela, l'une des deux voies de circulation pourrait être réservée aux vélos. Après tout, il s'agit d'un endroit situé en plein centre-ville, où la circulation automobile devrait de toute façon être faible.

Deuxièmement, dans l'avenue Amélie, les cyclistes sont renvoyés sur la route, ce qui crée une situation conflictuelle dangereuse. La solution serait de créer deux pistes cyclables séparées plutôt qu'une piste cyclable bidirectionnelle.

Troisièmement, dans l'avenue Pescatore, les cyclistes doivent à nouveau emprunter la route à un endroit sans visibilité. À cela s'ajoute le fait que des personnes âgées se déplacent souvent à pied dans cette zone. La solution pourrait consister à supprimer un emplacement de stationnement, ce qui permettrait de créer une voie cyclable continue jusqu'au croisement.

Ces exemples montrent qu'il y a encore de nombreuses questions de détail à discuter et que le projet doit encore être affiné. Il faut prendre une décision claire : la priorité est-elle donnée au trafic automobile ou faut-il résoudre en priorité les situations conflictuelles entre piétons et cyclistes ? Le groupe *déi gréng* soutiendra le projet actuel, mais nous attendons que les questions de détail soient encore discutées au sein de la commission de la mobilité urbaine – et que les propositions d'amélioration ne soient pas rejetées sous prétexte que le projet ait déjà été approuvé par le conseil communal.

**Monsieur l'échevin Patrick GOLDSCHMIDT** : Je trouve les propos de Monsieur le conseiller Back surprenants, car pendant douze ans, un membre du parti *déi gréng* a occupé le poste d'échevin en charge de la mobilité, et pendant douze ans, il aurait donc pu faire quelque chose. Bien qu'on m'ait toujours dit qu'il n'était pas possible d'aménager une piste cyclable bidirectionnelle sécurisée au bd Prince Henri, j'ai toujours souligné que c'était la meilleure solution. Entre-temps, nous avons fait passer les cyclistes par le parc. Bien que plusieurs voies y soient réservées aux cyclistes, des situations conflictuelles se produisent parce que les piétons les empruntent quand même. C'est pourquoi j'ai toujours souhaité personnellement – et le collège échevinal m'a toujours soutenu dans cette démarche – la mise en place d'une piste cyclable bidirectionnelle sécurisée.

L'entreprise CREOS attend depuis longtemps de pouvoir effectuer les travaux nécessaires. Si cela a pris autant de temps, c'est parce que nous avons essayé de trouver la meilleure solution possible pour le trafic cycliste. Il convient de noter que des autorisations sont également nécessaires de la part de l'Administration des ponts et chaussées. Celle-ci a examiné en détail les dossiers que nous avons déposés, nous a fait part de ses remarques, a signalé les problèmes et a proposé des améliorations, le tout dans le but d'assurer la plus grande sécurité possible aux cyclistes. Nous avons fait le maximum.

L'affirmation de Monsieur le conseiller Back selon laquelle le DP et le CSV auraient supprimé la piste cyclable provisoire

au Bd Prince Henri est fautive. Il y a eu un projet pilote, mais nous avons ensuite reçu toute une série de demandes concernant la réalisation de travaux sur des bâtiments situés aux abords du tronçon central de la piste cyclable. Cela n'aurait pas eu beaucoup de sens d'aménager une piste cyclable de 50 mètres pour ensuite diriger les cyclistes à travers le parc. Nous avons donc immédiatement travaillé sur une solution propre et durable. Il y a quelques années, nous avons déjà introduit une solution provisoire dans la partie supérieure, près de la Fondation Pescatore, à partir de l'avenue Emile Reuter, afin de montrer que cela continue à cet endroit, qu'une solution pour les cyclistes y est mise en place. Aujourd'hui déjà, de nombreux cyclistes se rendent du quartier de la Gare en direction de la Ville-Haute, et ils devraient être encore plus nombreux à l'avenir.

Nous allons bien entendu demander la subvention de l'État. C'est d'ailleurs ce que nous voulons faire également pour le pont Cents-Neudorf-Weimershof, et nous sommes en train de planifier le raccordement nécessaire au réseau national de pistes cyclables.

Dans les semaines à venir, nous convoquerons la commission de la mobilité urbaine, afin de lui présenter nos propositions en matière d'infrastructures cyclables que nous souhaitons mettre en œuvre dans les mois et années à venir. Nous aurons également l'occasion d'aborder des questions de détail concernant l'axe de circulation Bd Prince Henri. Si un détail nous a échappé ou si de petites améliorations sont possibles, nous ne nous y opposerons pas, si cela est réalisable.

**Madame le bourgmestre Lydie POLFER** : Je profite de l'occasion pour remercier Monsieur l'échevin Goldschmidt, qui s'est beaucoup investi pour rendre possible la piste cyclable bidirectionnelle sécurisée le long du boulevard Prince Henri et de l'avenue Amélie.

*Le projet définitif détaillé relatif aux travaux d'infrastructure au boulevard Prince Henri est approuvé à l'unanimité.*

##### 5) **Projet définitif détaillé relatif aux travaux de réaménagement de la rue Jean l'Aveugle et de la rue Alfred de Musset**

Le conseil communal est appelé à se prononcer sur le devis estimatif au montant de 4.391.000 € relatif à l'exécution des travaux de réaménagement de la rue Jean l'Aveugle et de la rue Alfred de Musset. Le projet prévoit le renouvellement et le renforcement des infrastructures avec un réaménagement en surface.

Le *Service Voirie* prévoit les travaux suivants :

- Dans la *rue Jean l'Aveugle* : reconstruction complète de la superstructure ; voie de circulation en sens unique (largeur 3,75 m) de l'Allée Scheffer vers la rue Alfred de Musset ; voie de circulation en double sens (largeur 4,00 m) entre la rue Alfred de Musset et la rue Henri VII ; trottoirs en dalles de béton ; matérialisation des emplacements de stationnement en pavés de couleur grès de Luxembourg ; segmentation des emplacements de stationnement par de nouveaux arbres ; mise en conformité d'un passage piétons (adaptation aux besoins des personnes à mobilité réduite) ; plantation de onze nouveaux arbres et enlèvement d'un arbre.
- Dans la *rue Alfred de Musset* : reconstruction complète de la superstructure ; voie de circulation en double sens (largeur 4,30 m) ; aménagement des trottoirs en dalles de béton ; matérialisation des emplacements de stationnement en pavés de couleur grès de

Luxembourg ; segmentation des emplacements de stationnement par des arbres nouvellement plantés ; mise en conformité d'un passage piéton (adaptation aux besoins des personnes à mobilité réduite) ; plantation de sept nouveaux arbres et enlèvement de deux arbres.

Les services suivants de la Ville participent également au projet :

- le *Service Canalisation* : remplacement des collecteurs d'eaux pluviales et d'eaux usées datant de 1910 ; augmentation de la capacité hydraulique afin de mieux répartir les eaux pluviales entre les bassins de rétention existants (rue Jean-Pierre Probst et boulevard Paul Eyschen) ; remplacement des raccordements privés vétustes ;
- le *Service Eaux* : remplacement de la conduite d'eau principale et des raccordements vétustes ;
- le *Service Éclairage public* : remplacement des lampadaires et du câblage ; régularisation des armoires par l'interposition d'un compteur électrique entre le réseau électrique (appartenant à Creos Luxembourg S.A.) et le réseau d'éclairage public ; installation d'une gaine de réserve ;
- le *Service TIC* : déploiement et/ou renforcement du réseau de fibre optique de la Ville ; extension du réseau WIFI de la Ville ; régularisation des armoires par interposition d'un compteur électrique entre le réseau électrique (appartenant à Creos Luxembourg S.A.) et le réseau TIC.

Participent en tant qu'acteurs externes :

- CREOS (*électricité*) : remplacement du réseau basse tension (220 V) vétuste ; pose d'une gaine de réserve (basse tension) en vue du raccordement des futurs bâtiments ; mise à jour des raccordements privés non conformes ou vétustes ;
- CREOS (*gaz*) : déviation partielle de la conduite de gaz existante en raison du réaménagement de la rue Jean l'Aveugle et de la rue Alfred de Musset ; remplacement de la conduite principale vétuste ainsi que de raccordements d'immeubles avec vannes dans le trottoir et sécurisation « Gas-Stop » ;
- *Post Technologies* : déploiement et/ou renforcement du réseau de fibre optique dans le cadre du projet « Fibre to the Home » ; renouvellement des raccordements privés.

La coordination du projet incombe au *Service Coordination des chantiers*. Le montant de 4.391.000 € est à imputer aux articles respectifs du budget extraordinaire des services concernés des exercices 2026 et suivants.

**Monsieur Nicolas BACK (déi gréng)** : Il faut saluer le fait qu'une participation citoyenne ait eu lieu dans le cadre de ce projet. Dans le contexte du changement climatique, la plantation d'arbres est également à saluer. Les services nous ont transmis les documents présentés aux citoyens lors de la réunion d'information. Nous nous demandons toutefois pourquoi les citoyens n'ont pas reçu plus d'explications sur les possibilités d'aménagement de l'espace public suite à l'introduction de la circulation à sens unique. Les documents présentés se limitent en grande partie à des éléments techniques. Les avantages d'un apaisement de la circulation pour les habitants, les cyclistes et les piétons ne sont pas mis en exergue. Dans la rue Alfred de Musset, le trottoir est étroit, surtout pour les personnes en fauteuil roulant et pour celles

avec une poussette. Ces aspects devraient être davantage mis en avant dans les futurs projets afin que les décisions soient prises sur la base de tous les facteurs.

**Madame le bourgmestre Lydie POLFER** : Je suis ravie que le groupe *déi gréng* ait mis l'accent sur la participation citoyenne. Cependant, *déi gréng* ne semblent pas vouloir accepter le résultat de cette participation citoyenne, parce qu'il n'est pas celui qu'ils auraient souhaité. Le projet actuel est le résultat exact de la participation citoyenne. Nos services ont très bien expliqué les choses.

*Le projet est approuvé à l'unanimité.*

## 6) Projet définitif détaillé relatif à l'installation d'une centrale d'énergie dans le nouveau complexe éducatif et sportif à Dommeldange

Le conseil communal est appelé à se prononcer sur le devis estimatif de 2.028.618,43 € pour l'installation d'une centrale d'énergie dans le nouveau complexe éducatif et sportif en cours de construction à Dommeldange. Cette nouvelle chaufferie, qui sera installée au sous-sol du complexe sportif, remplacera l'ancienne chaufferie de l'école de la rue Mongenast-Servais à Dommeldange. Elle alimentera le réseau de chauffage urbain existant dans la rue Hein et la rue Aitmatov ainsi que le nouveau complexe éducatif et sportif. L'installation sera composée de deux chaudières à plaquettes de bois d'une puissance d'environ 500 kW chacune, ainsi que d'une chaudière à gaz d'une puissance d'environ 1.500 kW. L'exploitation de la nouvelle installation sera confiée à un prestataire externe.

Un appel d'offres sera lancé pour la construction, l'exploitation et la maintenance de l'installation pour une durée contractuelle de dix ans. La Ville financera les investissements. La Ville restera ainsi le fournisseur de chaleur pour les consommateurs raccordés au réseau de chauffage urbain de la Ville et leur facturera directement l'énergie thermique fournie. L'exploitant de la centrale se chargera de l'approvisionnement en combustible, de l'exploitation courante ainsi que de la maintenance et de la surveillance de l'installation. L'exploitant facturera à la Ville la chaleur produite ainsi qu'un prix de puissance. Le modèle proposé présente plusieurs avantages économiques : optimisation des coûts de financement, simplification des procédures administratives et une meilleure éligibilité aux subventions publiques.

Le projet sera financé à charge du budget extraordinaire des années 2025 et suivantes. Le conseil communal est appelé à voter un crédit nouveau de 200.000 € au budget 2025. Ce montant est financé par les excédents des exercices antérieurs. Dans le cadre de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat, des aides publiques seront sollicitées pour les installations fonctionnant à partir d'énergies renouvelables.

**Monsieur Nicolas BACK (déi gréng)** : La planification a commencé en 2021 et les travaux devraient être terminés fin 2028. Sept ans entre la planification et la réalisation, c'est assez long. La technologie a évolué. Les pompes à chaleur de modèle récent atteignent sans problème une température de départ de 90 degrés pour une production de chaleur à partir de l'eau de rivière. Dans ce projet, l'Alzette aurait pu être utilisée comme source de chaleur. Il aurait donc été judicieux de revoir l'étude afin de vérifier si la production de chaleur à partir de l'eau de la rivière n'aurait pas pu constituer une alternative appropriée. La ville de Cologne installe une pompe à chaleur qui utilise l'énergie thermique de l'eau de la rivière et atteint une température de départ de 110 degrés.

L'approvisionnement énergétique repose sur une installation composée de deux chaudières à plaquettes de bois et d'une chaudière à gaz. L'idée d'utiliser des copeaux de bois provenant des forêts de la Ville mérite d'être soutenue. Toutefois, nous préférierions voir une telle solution sur un autre site, à proximité duquel il n'y a pas de cours d'eau, compte tenu également du fait que les copeaux de bois issus de nos forêts sont limités.

Nous regrettons l'absence d'une stratégie communale de décarbonisation pour les citoyens. Nous sommes convaincus que les pompes à chaleur s'imposeront, mais leur installation n'est pas possible partout. Il y a quelques mois, le conseil communal a été saisi d'un projet de rénovation à Dommelange, où il n'a pas été possible d'installer une pompe à chaleur en raison du manque de place. Pour pouvoir proposer des alternatives, il faudrait une vue d'ensemble, un plan thermique. En Allemagne, de tels plans thermiques sont en train d'être mis en œuvre.

Je voudrais profiter de l'occasion pour féliciter nos services des bons résultats obtenus dans le cadre de l'audit réalisé. La Ville présente de bons résultats dans les domaines de la mobilité et des bâtiments communaux. 50 % des émissions de CO<sub>2</sub> sont produites par les chauffages au gaz et au mazout. En ce qui concerne le critère « planification du développement territorial » (Pacte climat), la Ville n'obtient malheureusement pas de si bons résultats. Des efforts supplémentaires sont nécessaires dans ce domaine. Nous devons nous doter d'une planification stratégique afin de pouvoir chauffer de manière climatiquement neutre dans 20 ans. J'ai cru comprendre, d'après les explications données lundi dernier, qu'une telle stratégie serait en cours d'élaboration. Comme il s'agit d'une tâche gigantesque, la question se pose de savoir si nos services sont suffisamment dotés en personnel.

Notre groupe ne soutiendra pas ce projet.

**Madame l'échevin Simone BEISSEL** : Il me semble que Monsieur le conseiller Back n'a pas lu correctement le rapport de la commission, entre autres en ce qui concerne les possibilités d'installer une pompe à chaleur. Monsieur le conseiller Back a évoqué la possibilité de produire de la chaleur à partir de l'eau du fleuve. Pour mettre en œuvre un tel projet, il faudrait toute une série d'autorisations de la part de l'Administration de la gestion des eaux. La centrale énergétique existante de la rue Servais fournit de l'énergie thermique à l'école. Une étude réalisée en 2021 a examiné la possibilité d'agrandir la centrale existante. Les analyses effectuées sur place ont révélé la présence d'amiante, de sorte que l'extension de la centrale a été écartée. L'idée était d'utiliser une nouvelle centrale énergétique pour alimenter en chaleur non seulement le nouveau complexe scolaire et sportif de Dommelange, mais aussi la rue Hein et la rue Aitmatov. Dans les circonstances actuelles, une température de départ de 90 degrés ne peut pas être atteinte avec une pompe à chaleur classique pour la production de chaleur à partir de l'eau de rivière pour l'approvisionnement en énergie, y compris pour la rue Hein et la rue Aitmatov. Le présent projet prévoit donc un chauffage à la fois par copeaux de bois et par pellets. Le projet prévoit également un chauffage au gaz (15 % de l'approvisionnement en chaleur). En été, il n'est pas judicieux d'utiliser un chauffage à pellets. En été, nous aurons recours au chauffage au gaz pour couvrir les besoins en chaleur et la production d'eau chaude.

**Monsieur l'échevin Maurice BAUER** : Les éloges de Monsieur le conseiller Back sont un baume pour notre âme. Monsieur le conseiller Back a expressément souligné l'excellent travail réalisé par nos services dans le cadre du Pacte climat. En novembre 2025, la Ville avait obtenu le certificat « European Energy Award Gold ». La déclaration de Monsieur le conseiller Back était d'autant plus réjouissante qu'il y a une semaine encore, un de ses collègues de parti estimait que la Ville ne ferait rien. Je constate donc qu'il y a encore des membres de

*déi gréng* qui apprécient le travail effectué par la Ville. C'est avec grand plaisir que je transmettrai ces éloges aux services.

*Le projet est approuvé, les représentants des groupes déi gréng et de déi Lénk s'abstenant.*

#### 7) Devis rectifié relatif au projet de rénovation et de transformation de la ferme Ernst-Gruber à Hamm

Le conseil communal est appelé à se prononcer sur le devis rectifié d'un montant de 10.080.156,58 € pour la rénovation et la transformation de la ferme Ernst-Gruber à Hamm (5, rue Haute). Le devis initial d'un montant de 7.474.892,90 € pour la réalisation de ces travaux a été approuvé par le conseil communal lors de sa séance du 9 juillet 2018. Le dépassement de 2.605.263,68 € correspond à une augmentation de 35 % par rapport au devis initial. La majeure partie de ce dépassement est due à des augmentations de prix considérables en raison de la pandémie de Covid-19 et de la crise économique. La découverte de caves voûtées et les modifications de planification qui en ont résulté ainsi que le changement du système de chauffage et les déclarations de faillite de plusieurs entreprises ont également contribué au dépassement de budget. La dépense de 2.605.263,68 € sera à charge du budget extraordinaire des exercices 2025 et suivants.

#### 8) Devis rectifié relatif à la transformation de l'immeuble communal sis 18, rue de Gibraltar, en home pour les scouts « Robert Schuman »

Le conseil communal est appelé à approuver le devis rectifié d'un montant de 3.046.445,58 € pour les travaux de remise en état et de transformation de l'immeuble communal sis 18, rue de Gibraltar au Limpertsberg pour les besoins du groupe scout « Robert Schuman ». Le devis initial de 1.995.062,98 € a été approuvé par le conseil communal le 27 janvier 2020. Le dépassement de 1.051.382,60 € correspond à une augmentation de 53 % par rapport au devis initial. La majeure partie du dépassement est due à des augmentations de prix considérables suite à la pandémie de Covid-19 et à la crise économique. La sous-estimation des prix de construction par les bureaux d'études, certaines modifications au niveau de la planification, le changement de système de chauffage ainsi que la faillite d'une entreprise travaillant dans le domaine du gros œuvre et de l'aménagement extérieur ont également contribué aux dépassements de coûts. La dépense de 1.051.382,60 € sera à charge du budget extraordinaire des années 2025 et suivantes. Un crédit supplémentaire de 600.000,00 € est à voter par le conseil communal au budget 2025. Le crédit supplémentaire est à financer par l'excédent des années antérieures.

**Madame Maxime MILTGEN (LSAP)** : Même si nous soutenons les objectifs de ces investissements (*Ferme Ernst* et *home pour scouts*), nous nous abstenons lors du vote sur les dépassements de coûts des deux projets. Nous reconnaissons qu'il s'agit de projets importants, mais nous ne pouvons pas accepter les dépassements de coûts considérables (+ 35 % pour le projet de la *Ferme Ernst* et + 53 % pour le projet de la rue Gibraltar). Même si la crise du Covid et l'évolution économique générale peuvent y avoir contribué, elles ne permettent pas d'expliquer entièrement une augmentation aussi importante des coûts. Nous constatons des problèmes au niveau de l'estimation initiale des coûts, de la planification, des modifications apportées en cours de construction et de l'impact du changement de bureau d'études. Il ne fait aucun doute que nos services fournissent un travail remarquable. Toutefois, comme ces dépassements de coûts sont malheureusement fréquents, la question se pose d'optimiser encore la préparation des projets et le contrôle des coûts. Il s'agit

d'éviter que des dépassements aussi importants ne se reproduisent à l'avenir. Par respect pour le travail et l'argent déjà investi, mais aussi par responsabilité envers le contribuable, nous nous abstenons lors du vote.

**Monsieur François BENOY (déi gréng)** : Madame la conseillère Miltgen a déjà évoqué l'augmentation importante des coûts des deux projets. Les coûts supplémentaires ne sont que partiellement dus aux augmentations de prix. Pour le premier projet, les augmentations de prix représentent un tiers des coûts supplémentaires et pour le deuxième projet, deux tiers. Cela signifie qu'une partie des surcoûts est due à des modifications de la planification ou à des coûts supplémentaires qui auraient pu être évités. Le collège échevinal aurait donc dû établir une planification de projet meilleure et plus précise. *deï gréng* ne soutiendront pas les deux devis rectifiés.

**Monsieur Claude RADOUX (DP)** : L'opposition se répète dans ses propos – ce qui m'amène à me répéter également. La majeure partie des surcoûts est due à des augmentations de prix considérables dues à la crise (pandémie et guerre en Ukraine). Les offres des entreprises ont été substantiellement plus élevées que dans les calculs des bureaux d'ingénieurs. Pour le premier projet (ferme Ernst-Gruber), le surcoût est de 820.000 € et pour le deuxième projet (rue de Gibraltar), il est de 670.000 €. À cela s'ajoutent les surcoûts dus à l'indexation des prix. Pour le projet de la ferme Ernst-Gruber, les surcoûts sont dus à la découverte de caves voûtées et aux modifications apportées par la suite aux plans à la demande de l'INPA (Institut national pour le patrimoine architectural). La découverte des caves voûtées dignes d'être préservées ne pouvait être prévue ni par le collège échevinal ni par nos services. Le coût des modifications apportées au projet s'élève à 394.591,80 € - sur un devis rectifié d'environ 10 millions d'euros. Je trouve donc que les critiques acerbes de l'opposition sont exagérées. Lorsque l'on fait réaliser des travaux de construction ou de peinture chez soi, il faut également s'attendre à ce que des dépenses supplémentaires puissent survenir au cours des travaux. Environ 407.500 € sont dus à la faillite d'entreprises. Personne ne s'en réjouit, mais ni le collège échevinal ni nos services ne sont à l'abri de telles surprises. Les prix des matériaux ont augmenté, la hausse de l'index entraîne une augmentation automatique des salaires, le secteur de la construction est en crise, des entreprises déposent leur bilan. Pour l'un ou l'autre projet, des coûts supplémentaires apparaissent suite à un changement des bureaux d'ingénieurs ou d'architectes, car ceux-ci sont peut-être arrivés à un point où ils se rendent compte qu'ils ne peuvent plus faire face à la charge de travail importante. De tels événements ne sont pas non plus prévisibles. Quiconque prétend qu'il aurait pu gérer ces deux projets sans dépasser le budget n'est pas honnête. C'est pourquoi nous devons avaler la pilule. Les augmentations de coûts ne sont pas dues à des erreurs de nos services, du collège échevinal ou du conseil communal.

Si, pour éviter les dépassements, on augmente le devis – avec, par exemple, 25 % au lieu de 5 % pour les imprévus –, on gonfle le devis et on risque que les offres reçues dans le cadre de l'appel à projets soient encore plus élevées. Il s'agit donc d'un exercice d'équilibre pour le collège échevinal, le conseil communal et nos services, entre une budgétisation la plus proche possible de la réalité – pas trop élevée, mais pas trop basse non plus – et la responsabilité que nous devons assumer en cas d'imprévus. Notre groupe soutiendra les deux devis rectifiés.

**Monsieur l'échevin Laurent MOSAR** : Monsieur le conseiller Radoux a dit l'essentiel. Nous non plus, nous ne nous réjouissons pas lorsqu'il y a des dépassements de coûts. Je voudrais à nouveau souligner que dans la grande majorité des projets, il n'y a pas de dépassement de coûts. Malheureusement, il y a parfois des projets qui sont confrontés à toute une série de problèmes. Les projets en question sont de ceux-là, avec des impondérables : des caves voûtées ont été découvertes, un bureau d'architectes s'est retiré du projet sans raison apparente, il y a eu des faillites... Je ne peux donc que souligner une fois de plus que ni le collège échevinal ni nos services ne sont en faute. Je ne sais pas ce que nous aurions pu faire ici pour être épargnés par ces dépassements de coûts. Le collège échevinal examine minutieusement tous les devis. Comme je l'ai déjà dit, nous allons examiner de près les contrats avec les bureaux d'ingénieurs afin de réduire les risques. Toutefois, nous vivons dans un monde qui n'est pas sans risques. C'est pourquoi je serais heureux que le conseil communal soutienne les dépassements de coûts présentés.

*Le devis rectifié pour la transformation de la ferme Ernst-Gruber est approuvé, les représentants des groupes déi gréng et du LSAP s'abstenant.*

*Le devis rectifié pour la transformation du bâtiment communal sis 18, rue de Gibraltar en home pour scouts est approuvé, les représentants des groupes déi gréng et LSAP s'abstenant.*

## V AFFAIRES JUDICIAIRES

**Madame le bourgmestre Lydie POLFER** : Le conseil communal est appelé à autoriser le collège échevinal à intenter une action en justice contre deux entreprises.

**Madame Christa BRÖMMEL (déi gréng)** : Notre groupe accordera au collège échevinal l'autorisation nécessaire. Je voudrais toutefois appeler le collège échevinal à veiller à ce que les documents ne nous soient pas envoyés seulement un jour avant la réunion du conseil communal, car il est important que le conseil communal puisse prendre une décision en toute connaissance de cause.

**Madame le bourgmestre Lydie POLFER** : Sur le fond, Madame la conseillère Brömmel a raison. Le collège échevinal lui aussi n'a reçu les documents qu'à une date tardive. Cela s'explique par le fait que nos services ont essayé jusqu'au bout de trouver un accord avec les entreprises concernées. Plusieurs réunions ont encore eu lieu sur place, mais les entreprises se sont mutuellement rejeté la faute. Le délai de garantie de deux ans étant sur le point d'expirer, il est indispensable d'intenter une action en justice avant qu'il ne soit trop tard.

*Le conseil communal autorise le collège échevinal à ester en justice dans la présente affaire.*

### Réponses écrites à des questions posées par des conseillers communaux

#### 1) Question de Monsieur le conseiller Benoy au sujet des cabines de sécurité pour protéger les chauffeurs de bus de la Ville de Luxembourg (Question du 17 janvier 2023)

« Madame la Bourgmestre,

Le 13 janvier 2023 a eu lieu le « Comité de pilotage de sécurité dans les transports publics », en présence de tous les acteurs du terrain (opérateurs des réseaux de transports publics, syndicats et police grand-ducale). Une augmentation des agressions envers les chauffeurs de bus a été constaté.

Une mesure pour augmenter la sécurité des conducteurs de bus sont des cabines de sécurité installées dans les autobus. Actuellement 236 parmi les 1.045 autobus circulant sous le nouveau contrat RGTR sont équipés d'une cabine ou d'une paroi.

Je souhaite, en application de l'article 9 du règlement d'ordre intérieur du Conseil communal, soumettre les questions suivantes au Collège échevinal :

- Combien de bus AVL sont actuellement équipés de tels cabines ou parois de protection des chauffeurs ?
- Est-ce que le Collège échevinal a l'intention d'équiper tous les autobus AVL avec de telles protections ? Dans l'affirmative, dans quel délai ? Dans la négative, quelle en est la raison ?

Je vous prie d'agréer, Madame la Bourgmestre, l'expression de mes salutations distinguées.

François Benoy

Conseiller communal *déi gréng Stad* »

#### Réponse de Madame le bourgmestre

« Luxembourg, le 26.04.2023

Monsieur le Conseiller,

En réponse à votre courrier du 17 janvier 2023, concernant des cabines de sécurité pour protéger les chauffeurs de bus de la Ville de Luxembourg, j'ai l'honneur de vous fournir les informations suivantes :

Les agressions physiques exercées envers les chauffeurs d'autobus sur le réseau d'autobus de la Ville de Luxembourg sont en baisse depuis quelques années. Elles ont diminué de plus de 50% par rapport aux années précédentes (2019 à 2022).

Les autobus de la Ville de Luxembourg ne sont pas équipés de cabines de sécurité. En effet, l'installation de telles cabines augmenterait le sentiment d'insécurité des passagers. De plus, elles peuvent provoquer des reflets inconfortables (éblouissements) à l'encontre des chauffeurs. La délégation du personnel soutient d'ailleurs cette approche. Toutefois, un plan d'action spécifique a été mis en place afin de réduire le risque d'agressions envers les chauffeurs d'autobus, notamment :

- une collaboration avec la Police grand-ducale (présence garantie endéans quelques minutes)
- des contrôles effectués régulièrement par les contrôleurs de la Ville
- l'organisation de formations de gestion de conflits pour les chauffeurs

- une sensibilisation des chauffeurs aux situations critiques
- un contact direct via un système télématique entre le chauffeur et le poste de commande du Service AVL.

De plus, les bus sont équipés d'un bouton d'urgence et d'un système de « reporting » entre le terrain et la direction afin de détecter des lignes, personnes et/ou lieux critiques.

Nous avons également décidé d'équiper tous les bus avec un système de vidéosurveillance.

La présente prise de position vous est adressée en vertu de l'article 25 de la loi communale, ainsi que de l'article 9 du Règlement d'ordre intérieur du conseil communal de la Ville de Luxembourg du 13 mai 2013 et vaut dès lors réponse écrite à la question posée. Elle sera publiée au compte-rendu analytique et au site Internet de la Ville. »

#### 2) Question de Monsieur le conseiller Back au sujet des menus servis dans les foyers scolaires et les crèches de la Ville de Luxembourg (Question du 2 mai 2024)

« Madame la Bourgmestre,

L'obésité chez les enfants est devenue un sujet grave au Luxembourg. Les professionnels de la santé avancent ce problème et la clinique pédiatrique a même déjà mis en place un programme contre l'obésité chez les enfants, pour les aider à perdre du poids. Une des raisons principales de cette évolution est la surconsommation de sucres, et ceci dès le plus jeune âge.

Chaque jour, plus de 4.000 enfants mangent dans les restaurants des foyers scolaires et crèches de la Ville de Luxembourg. En règle générale, les repas dans les crèches sont cuisinés sur place, mais la restauration pour les foyers scolaires est sous-traitée. Régulièrement les enfants, éducateurs et parents se plaignent concernant la qualité de la nourriture, le manque de repas attractifs végétariens ou biologiques. Depuis quelques mois par exemple, les repas dans la crèche rue de Chicago à Bonnevoie sont cuisinés par Sodexo. Selon nos informations, les enfants reçoivent par exemple plus de repas sucrés qu'auparavant. Pendant certaines semaines, les enfants ont reçu 4 jours sur 5 des repas contenant du sucre. Et comment est-ce qu'un repas de midi peut-il encore être appétissant quand il est déjà livré à 8 heures le matin ?

Quels sont les critères pour les repas livrés dans des foyers scolaires et crèches de la Ville de Luxembourg ? Qu'en est-il de l'offre non-cuite, fraîche, végétarienne et bio ? Est-ce en accord avec les critères à respecter pour maintenir le label « GIMP – Gesond iessen, méi beweegen » ?

Comment est-ce que la qualité est contrôlée ? Quels en sont les résultats ?

Combien et quelles réclamations par le personnel, les parents et les élèves parviennent aux services responsables ?

Combien de crèches et foyers scolaires sont livrés par des sous-traitants ? De quelle manière les repas sont-ils préparés sur place ?

Afin d'améliorer les repas dans les crèches et foyers de la Ville de Luxembourg, ne serait-il pas opportun de faire une étude de satisfaction auprès de tous les concernés, sinon d'intégrer des questions sur la qualité et la diversité des repas dans l'enquête de satisfaction des parents et enfants des foyers scolaires actuellement en cours de préparation ?

Pourquoi la Ville de Luxembourg n'a-t-elle pas encore élaboré un projet tel que « Natur genéissen » du SICONA, où une

alimentation saine, régionale et de saison est promue tout en recourant directement aux producteurs locaux ? Est-ce que le Collège échevinal peut s'engager à faire cela ? »

### Réponse de Madame le bourgmestre Lydie Polfer

« Luxembourg, le 22 août 2024

Monsieur le Conseiller,

En réponse à vos questions posées concernant les menus servis dans les foyers scolaires et les crèches de la Ville de Luxembourg (votre courrier du 2 mai 2024), j'ai l'honneur de vous faire parvenir les informations suivantes :

#### 1) *Les critères pour les repas livrés dans les foyers scolaires et crèches de la Ville de Luxembourg*

Les critères pour les repas livrés aux foyers scolaires sont arrêtés dans un cahier de charges. Sachant que le cahier de charges est en principe public, au moins pour la période de soumission, les critères principaux concernant la composition et la présentation du repas sont repris à l'annexe 1 de la présente.

Les repas pour les enfants au sein des foyers scolaires ne sont pas sucrés par du sucre ajouté volontairement, mais uniquement par le taux de sucre (glucose, fructose, ...) naturellement compris dans l'ingrédient. Ceci vaut également pour l'eau potable et le thé, qui sont servis sans ajout de sucres.

Au niveau des menus proposés, quelques nouveautés ont été proposées, comme :

- une semaine à thème « Crunch the Garden » une fois par mois pendant laquelle un fruit ou un légume local de saison est mis en avant et proposé sous différentes formes ;
- un menu végétarien est disponible tous les jours, et dans le menu du jour, nous proposons également une journée végétarienne par semaine, conformément aux recommandations du guide « Alimentation du nourrisson » (0-4 ans) 2022 du ministère ;
- et des menus à thème 2 fois par mois (menu d'automne, fête nationale, carnaval...).

L'eau pour la préparation des biberons est fournie en bouteille en verre au lieu d'une bouteille en plastique.

Les préparations sucrées faites maison sont proposées une fois par semaine en dessert et en collation. Les autres jours, les desserts et collations sont composés de fruits, produits laitiers, céréales non sucrées, pain, etc.

#### 2) *Les contrôles de qualité*

La qualité de la composition des repas, de leur production, ainsi que de la chaîne alimentaire est contrôlée régulièrement (conformément aux dispositions légales et aux accords contractuels entre le prestataire externe et la Ville de Luxembourg), notamment :

- la composition des repas selon un plan nutritionnel varié (diététicienne externe)
- la matière première utilisée (au moins 50 % bio sur prix d'achat)
- la transformation de la matière et la production des repas

- la distribution et présentation des repas
- le taux de gaspillage
- la qualité d'eau potable
- l'aspect d'hygiène couvert par l'HACCP (Hazard Analysis Critical Control Point).

Ces contrôles se font par audit check par la société Celico et sont organisés deux fois par an pour chacune de nos sept cuisines de production. Cet audit check vérifie entre autres la qualité des produits achetés en contrôlant les différents labels comme par exemple : bio, produit du terroir, marque nationale ou encore le certificat de la pêche durable. Vous trouvez la fiche des derniers audit checks en annexe 2.

Une étroite collaboration est notamment faite avec la diététicienne de la firme Signa Consulting qui veille au respect des recommandations nutritionnelles en vigueur lors de l'établissement des menus du Service Crèches. Elle effectue également des audits de qualité deux fois par an à la cuisine centrale, mange une fois par semaine avec les enfants pour recueillir leurs avis et goûter les plats et elle visite régulièrement les différentes crèches pour obtenir des retours du personnel éducatif concernant les repas servis.

De plus, des réunions et des commissions de menus ont lieu quatre fois par an et au besoin, lors desquelles les responsables des crèches, le prestataire, la direction et la diététicienne revoient et discutent les menus.

#### 3) *Réclamations, audits, études de satisfaction, etc.*

Les résultats desdits audits sont analysés et discutés toutes les six semaines dans le cadre d'un groupe de travail composé de représentants de la direction du service, du service diététique et des prestataires Sodexo et Dussmann.

Concernant la gestion des réclamations relatives à la restauration, les parents des enfants, mais également les collaborateurs sur le site qui réceptionnent la livraison des menus, ont toujours la possibilité de contacter le service diététique, soit par courrier électronique, soit par téléphone.

La direction, le chef cuisinier et la diététicienne sont en contact direct avec les responsables des crèches pour toute réclamation. Le chef cuisinier effectue également des visites régulières dans les crèches pour obtenir des retours directs de la part du personnel éducatif et des enfants.

À chaque changement de cycle de menu (2 fois par an), une dégustation de nouveaux menus est entreprise dans un des foyers scolaires avec les enfants, pendant laquelle ils peuvent goûter le nouveau menu proposé et donner leur avis. Un exemple d'une réelle fiche de test de nouveaux menus se trouve en annexe 3.

Le 11 juin 2024, une personne du service diététique s'est rendue au foyer Limpertsberg pour manger ensemble avec les enfants et les parents, afin de pouvoir s'échanger au niveau de l'alimentation et de l'aménagement du restaurant. Suite à des réclamations, les chargés de direction du foyer scolaire Limpertsberg proposent aux parents de venir manger avec leurs enfants. Depuis, le nombre de réclamations a diminué, car les parents ont vu que les réclamations faites par leurs enfants étaient dues à leur goût personnel et non à la qualité des repas fournis.

#### 4) *Principes de production, sous-traitants et livraison des repas au sein des foyers scolaires*

Les repas destinés aux foyers scolaires sont produits au sein de 7 cuisines de production du Service Foyers scolaires de la Ville de Luxembourg. La production de ces repas est actuellement assurée par les entreprises Sodexo et Dussmann, adjudicataires retenus lors des marchés publics européens.

Suivant la dernière version des cahiers des charges (2022), l'adjudicataire a pour missions principales (prestations à fournir) de :

- respecter les prescriptions en ce qui concerne la composition et la présentation du repas,
- produire les repas pour le volume du marché en respectant toute prescription sanitaire et hygiénique dans la cuisine du site et si nécessaire dans une cuisine extérieure moyennant accord préalable de la commune, à l'exception des régimes spécifiques qui doivent être produits dans une cuisine dédiée à ces fins et équipée des outils et procédures requis pour satisfaire à un processus « zéro fautes »,
- distribuer les repas selon la prescription HACCP sur le site de la cuisine d'assemblage et dans le(s) foyer(s) annexé(s),
- accomplir les missions annexées à la restauration (récupération et nettoyage de la vaisselle).

#### 5) Collaboration avec le SICONA et producteurs locaux

Le syndicat intercommunal pour la conservation de la nature (SICONA) est chargé par ses communes membres de protéger la nature et de préserver les paysages. La Ville de Luxembourg n'est effectivement pas membre du SICONA. Concernant son projet « Natur genéissen » élaboré en 2014, favorisant le traitement de produits régionaux (rayon de 150 km) et saisonniers dans les maisons relais, nous avons opté pour une production biologique s'élevant à 50 % du prix d'achat total des denrées sur 6 semaines. Dans le nouveau cahier des charges, les critères du plan national « PAN Bio 2025 » s'appliquent à cet égard, à savoir que 50 % des aliments utilisés doivent provenir de l'agriculture luxembourgeoise. Ces critères sont plus stricts que ceux de « Natur genéissen » de SICONA, qui exigent seulement 30 % d'aliments bio.

Les cahiers des charges priorisent déjà les produits régionaux, qui stipulent qu'au moins 50 % de la valeur d'achat totale doivent être des produits alimentaires biologiques (labélisés, ainsi que prioritairement régionaux et de saison).

Des exigences précises ont également été élaborées par groupe alimentaire (exemples : poisson sauvage certifié, pêche durable, herbes fraîches, cacao du commerce équitable...).

Le volume de denrées alimentaires nécessaire pour produire environ 4.000 repas par jour pour les enfants et le personnel des foyers scolaires dépasse très probablement la capacité de production biologique régionale d'après les critères précis, voire aurait beaucoup limité le choix de denrées alimentaires à offrir à nos enfants.

#### 6) Conclusion

S'il est vrai que les produits sucrés peuvent contribuer à l'obésité et développer un goût prononcé pour le sucré, l'éducation nutritionnelle et le développement d'une relation saine avec les aliments sont également importants. Les personnes responsables des repas servis aux foyers scolaires et crèches de la Ville de Luxembourg veillent à tout moment à la qualité et à la satisfaction de tous.

La présente prise de position vous est adressée en vertu de l'article 25 de la loi communale modifiée du 13 décembre

1988, ainsi que de l'article 9 du Règlement d'ordre intérieur du conseil communal du 13 mai 2013 tel que modifié et vaut dès lors réponse écrite à la question posée. Elle sera publiée au compte-rendu analytique et au site Internet de la Ville. »

#### 3) Question de Monsieur le conseiller Back au sujet de l'alerte incendie déclenchée le 20 juin 2024 au Parking Knuedler (Question du 23 juillet 2024)

« Madame la Bourgmestre,

Le samedi 20 juin, une alerte incendie a bloqué les sorties du parking Knuedler. Heureusement qu'il ne s'agissait pas d'un vrai incendie, et qu'aucune personne n'a été blessée. Toutefois, les personnes étaient bloquées pendant quelques heures dans le parking, et l'alerte incendie a été déclenchée plusieurs fois. Cet incident a duré plus de 2,5 h selon le reportage de RTL (<https://www.rtl.lu/news/national/a/2215636.html>).

- Pouvez-vous fournir plus de détails sur le déroulement de cet incident et de sa cause ?
- Quelles mesures et procédures de sécurité ont été mises en place et testées auparavant, notamment avec le CGDIS, pour répondre à un feu dans le parking Knuedler ?
- Combien de temps a-t-il fallu pour qu'un technicien en mesure de résoudre le problème arrive sur place ? Quand est-ce que les dernières personnes bloquées ont pu sortir du parking ?
- Quelles sont les conditions contractuelles qui règlent ce genre de problème dans le contrat entre la Ville de Luxembourg et l'exploitant du parking ? En combien d'heures est-ce qu'un technicien doit se trouver sur place, et en combien d'heures doit-il résoudre le problème ? Est-ce que toutes les conditions ont été bien respectées ?
- Comment se fait-il qu'après plusieurs heures, des gens étaient encore bloqués dans le sous-sol du parking ? Pourquoi n'ont-elles pas été évacuées du parking jusqu'à ce que le problème soit résolu ? Est-ce que ceci ne représentait pas un risque pour ces gens ?
- Est-ce que le fait que les gens aient laissé tourner le moteur de leur voiture ne représentait pas un risque pour leur santé ? Pourquoi personne ne leur a demandé de couper le moteur ? »

#### Réponse de Madame le bourgmestre Lydie Polfer

« Luxembourg, le 21 août 2024

Monsieur le Conseiller,

En réponse à votre question posée par courriel en date du 23 juillet 2024 concernant l'alerte incendie au parking Knuedler le 20 juillet 2024, j'ai l'honneur de vous fournir les informations suivantes :

- Détails sur le déroulement de cet incendie et de sa cause

Une première alarme a été déclenchée à 19h09 au niveau -3 du parking, ceci au niveau du détecteur du câble thermosensible. Tout de suite, les mesures de sécurité ont été activées : fermeture des portes des étages du parking vers les cages d'escaliers ainsi que des portes roulantes coupe-feu des rampes de circulation des voitures, l'arrêt de la ventilation et l'invitation aux visiteurs de quitter le parking par un signal optique et acoustique (sirène). Les gens pouvaient quitter à

tout moment le parking à pied par les 5 cages d'escalier pour rejoindre l'extérieur (Place Guillaume II / rue Notre Dame).

L'agent du parking s'est rendu au niveau -3 du parking pour examiner la situation et s'est persuadé qu'il n'y avait pas d'incendie. Comme il n'a pas réussi à éteindre manuellement l'alarme, il a fait appel à des techniciens. En attendant, trois alarmes incendie manuelles ont été déclenchées par des usagers du parking sans motif pertinent. Après l'arrivée du technicien en mesure de résoudre le problème, les 4 messages d'alarme ont été désactivés. Toutes les portes roulantes coupe-feu dans les rampes de circulation ont été ouvertes électroniquement à 21h37 sauf celle entre le niveau -1 et -2 qui a dû être ouverte manuellement car des usagers du parking l'avaient déboîtée par force, ce qui a causé une perte de temps importante pour rouvrir la porte en question.

Après une enquête sur cet incident par la société qui s'occupe de l'installation de la détection d'incendies dans le parking Knuedler, il a été constaté que l'incident (provocation de l'alarme d'incident initiale) a eu pour origine un défaut au niveau du détecteur du câble thermosensible, respectivement le dérèglement de la valeur ohmique dudit détecteur. En effet, après les travaux de rénovation du parking et de la prolongation dudit câble pour également surveiller la rampe de circulation adjacente, il a été oublié de reprogrammer la valeur ohmique exacte du détecteur. Cette mauvaise programmation n'a été constatée ni par le bureau de contrôle agréé compétent pour les infrastructures techniques, ni lors de la réception de ces dernières.

A préciser que suite au constat précité, il a été procédé à un contrôle complet de tous les autres détecteurs des câbles thermosensibles installés dans le parking sans qu'un défaut supplémentaire n'ait pu être constaté.

- Quelles mesures et procédures de sécurité ont été mises en place et testées auparavant, notamment avec le CGDIS, pour répondre à un feu dans le Parking Knuedler ?

Le parking répond à toutes les exigences de l'ITM (Inspection du travail et des mines). Toute une série de mesures de sécurité sont mises en place en matière de détection et d'extinction de feu (e.a. installation Sprinkler sur toute la surface, installation de détection d'incendie, extincteurs, système de détection CO, portes coulissantes coupe-feu, éclairage de secours, signalisation éclairée des voies d'évacuation et de secours, installation de détecteurs de gaz, vidéosurveillance, système de radio numérique de bâtiment relié au CGDIS et à la Police). Toutes ces installations ont été testées et approuvées par un bureau de contrôle.

En cas d'un incendie (ou d'un autre incident), les visiteurs sont alertés par des sirènes et une alarme visuelle. Des plans d'évacuation se trouvent à chaque sortie. Les bornes de recharge électriques (niveau 0) sont désactivées en cas d'alarme incendie et les ascenseurs sont mis hors service. L'entrée au parking est bloquée, mais la sortie s'ouvre pour les véhicules du niveau 0, sur lequel se trouvent aussi les emplacements PMR.

Lors d'une visite des lieux en décembre 2022 avec la cellule de planification du CGDIS, les possibilités d'accès au parking et à l'installation Sprinkler ont été clarifiées. De plus, les plans du parking ont été transmis sous forme numérique au CGDIS en vue d'une intervention en cas d'incendie.

Finalement, le parking dispose d'un poste occupé en permanence (24h/24 et 7j/7), responsable d'appeler les services de secours.

- Combien de temps a-t-il fallu pour qu'un technicien en mesure de résoudre le problème arrive sur place ?

Quand est-ce que les dernières personnes bloquées ont pu sortir du parking ?

Selon nos informations, le technicien en mesure de résoudre le problème était sur place vers 20h35. Son arrivée a été retardée notamment du fait de la fermeture d'un tronçon de l'autoroute faisant partie de son trajet.

A partir de 21h37, les usagers ont pu sortir du parking, ce qui a pris un certain temps, vu le nombre de voitures voulant sortir simultanément.

- Quelles sont les conditions contractuelles qui règlent ce genre de problème, dans le contrat entre la Ville de Luxembourg et l'exploitant du parking ? En combien d'heures est-ce qu'un technicien doit se trouver sur place, et en combien d'heures doit-il résoudre le problème ? Est-ce que toutes les conditions ont été bien respectées ?

L'exploitant du parking est intervenu en accomplissant les tâches suivantes prévues dans la convention conclue avec la Ville : suite au déclenchement de l'alarme d'incendie, le gardien s'est rendu de suite au local de la centrale de détection d'incendie pour vérifier les informations sur l'alarme. Ensuite, il s'est directement rendu au niveau -3 pour effectuer un contrôle. N'ayant constaté rien d'anormal, l'agent a voulu désactiver manuellement l'alarme. Vu les circonstances décrites ci-avant, la résolution du problème a pris plus de temps. Les conditions contractuelles ont bien été respectées de la part de l'exploitant. Sans lesdites circonstances, le problème aurait pu être résolu dans de meilleurs délais.

- Comment se fait-il qu'après plusieurs heures, des gens étaient encore bloqués dans le sous-sol du parking ? Pourquoi n'ont-elles pas été évacuées du parking jusqu'à ce que le problème soit résolu ? Est-ce que ceci ne représentait pas un risque pour ces gens ?

Il y a lieu de préciser que les personnes concernées n'ont à aucun moment été bloquées à l'intérieur du parking et qu'elles auraient pu quitter le parking à pied à tout moment par les cages d'escaliers, ce que la plupart des usagers n'ont pas fait.

Les personnes présentes à l'intérieur du parking ont été encouragées par le gardien et la Police de quitter les lieux, ceci en vain.

Comme il s'agissait d'une fausse alarme, il n'y avait pas de risque pour les gens.

- Est-ce que le fait que les gens aient continué à faire tourner le moteur de leur voiture ne représentait pas un risque pour leur santé ? Pourquoi personne ne leur a demandé de couper le moteur ?

Effectivement, des personnes étaient assises dans leur voiture et ont fait tourner le moteur. Les gaz d'échappement ont fait déclencher la détection CO. Pourtant, ce fait n'a pas présenté de risque pour la santé étant donné que le seuil de détection atteint était bas.

Le personnel de l'exploitant du parking et la Police ont demandé aux personnes concernées de couper le moteur de leur voiture.

La présente prise de position vous est adressée en vertu de l'article 25 de la loi communale modifiée du 13 décembre 1988, ainsi que de l'article 9 du Règlement d'ordre intérieur du conseil communal du 13 mai 2013 tel que modifié et vaut dès lors réponse écrite à la question posée. Elle sera publiée au compte-rendu analytique et au site Internet de la Ville. »

**4) Question de Monsieur le conseiller Benoy concernant le mauvais état de la pelouse du Stade de Luxembourg (Question du 5 septembre 2024)**

« Madame la Bourgmestre,

A quelques jours du match important de notre équipe nationale de football contre le Bélarus, la pelouse du Stade de Luxembourg est à nouveau dans un très mauvais état... et cela vraisemblablement après une rénovation de la pelouse encore cet été ! Il y a quelques jours, on ne savait même pas si le terrain serait praticable du tout...

Je tiens à rappeler que la Ville de Luxembourg a réalisé, avec des surcoûts non-négligeables, spécialement un terrain de jeu en gazon hybride au lieu d'une pelouse naturelle classique.

Je souhaite, en application de l'article 9 du règlement d'ordre intérieur du Conseil communal, soumettre les questions suivantes au Collège échevinal :

- Quel est l'état actuel du terrain ? Quelle en est la raison ? Qui est responsable de l'entretien ?
- Est-ce que l'état de la pelouse risque d'avoir un impact négatif sur d'autres matchs prévus prochainement ? Dans l'affirmative, quand est-ce qu'il sera définitivement rétabli et comment le bon déroulement des matchs futurs peut-il être garanti ?
- Est-ce que des rénovations ont été faites cet été ? Lesquelles ? Pour quels coûts ? Qui les prend en charge ?
- Quels autres travaux ont été réalisés au cours des dernières années sur la pelouse ? Pour quels coûts ?
- Quelles mesures doivent être prises pour garantir un bon état de la pelouse dans le futur ?
- Quels étaient les coûts pour cette pelouse spéciale lors de la réalisation du stade ? Quels ont été les coûts supplémentaires par rapport à une pelouse normale, quant à la mise en place initiale et quant à l'entretien régulier ? »

**Réponse de Madame le bourgmestre**

« Luxembourg, le 17 septembre 2024

Monsieur le Conseiller,

En réponse à votre question posée par courriel en date du 5 septembre 2024 concernant le mauvais état de la pelouse du Stade de Luxembourg, j'ai l'honneur de vous fournir les informations suivantes :

- *Quel est l'état actuel du terrain ? Quelle en est la raison ? Qui est responsable de l'entretien ?*

A l'heure actuelle, la praticabilité du terrain n'est pas compromise de manière à ce que les rencontres sportives peuvent y être disputées. Des champignons pathogènes sont à l'origine du problème. La société 3S-Tech Sàrl a été déclarée adjudicataire des travaux d'entretien de la pelouse hybride du Stade de Luxembourg.

- *Est-ce que l'état de la pelouse risque d'avoir un impact négatif sur d'autres matchs prévus prochainement ? Dans l'affirmative, quand est-ce qu'il sera définitivement rétabli et comment le bon déroulement des matchs futurs peut-il être garanti ?*

A l'heure actuelle, il est difficile de prédire comment les défauts constatés affecteront la praticabilité du terrain pour les matchs à venir. En tout état de cause, toutes les mesures nécessaires seront prises pour garantir cette praticabilité.

- *Est-ce que des rénovations ont été faites cet été ? Lesquelles ? Pour quels coûts ? Qui les prend en charge ?*

Des travaux d'entretien de la pelouse recommandés par le fournisseur du terrain hybride ont été effectués. Il ne s'agit donc pas de rénovations. Le terrain a été scalpé par une société spécialisée dans ce domaine afin d'enlever la couche de feutre d'une épaisseur de +/-3cm et le *poa annua* qui a envahi le terrain lors des dernières années afin que la surface de jeu retrouve les qualités d'origine du substrat et pour que les caractéristiques de stabilité, de sécurité et de jeu prescrites par l'UEFA et la FIFA soient garanties. Remarquons que sur les terrains hybrides, une couche de feutre se crée à la suite de la tonte du gazon.

Le coût de l'entretien afférent se compose comme suit :

- 1) Commande initiale : 100.332,60 € ttc;
- 2) Frais supplémentaires pour lutter contre la maladie et préparer le terrain pour le match du 08/09/2024 : 36.170,50 € ttc;
- 3) Entretien et lutte contre la maladie jusqu'au match du 15/11/2024 : 65.520,15 € ttc.

La Ville a avancé lesdits frais supplémentaires (pts. 1 et 2) vu l'urgence, les frais de fonctionnement du Stade de Luxembourg sont pris en charge par le ministère des Sports à raison de 70 % et par la Ville à 30 %.

- *Quelles mesures doivent être prises pour garantir un bon état de la pelouse dans le futur ?*

Une stratégie de prévention prenant en compte l'entretien mécanique, l'irrigation, la veille sanitaire et la méthode culturale afin d'éviter tout futur développement de la maladie sera mise en place. Des analyses régulières seront effectuées pour surveiller l'évolution de la maladie et voir si les contre-mesures sont efficaces.

- *Quels étaient les coûts pour cette pelouse spéciale lors de la réalisation du stade ? Quels ont été les coûts supplémentaires par rapport à une pelouse normale, quant à la mise en place initiale et quant à l'entretien régulier ?*

L'investissement initial pour la mise en place du gazon hybride, y inclus les réseaux divers et alentours à l'intérieur du stade, s'élève à 3.251.415,07€ ttc. A préciser que ce type de terrain a été recommandé par la FLF. Le coût supplémentaire pour un tel terrain par rapport à une pelouse normale est estimé à 250.000 €. Le coût pour l'entretien régulier est similaire à celui pour les terrains naturels classiques. S'y ajoutent les frais pour le scalpage et le réensemencement de +/- 110.000 € tous les 1 à 3 ans.

La présente prise de position vous est adressée en vertu de l'article 25 de la loi communale modifiée du 13 décembre 1988, ainsi que de l'article 9 du Règlement d'ordre intérieur du conseil communal du 13 mai 2013 tel que modifié et vaut dès lors réponse écrite à la question posée. Elle sera publiée au compte-rendu analytique et au site Internet de la Ville. »