



COMMENTAIRES CONCERNANT LA PRÉSENTATION DU PROJET DE CONSTRUCTION À GILSDORF/DIEKIRCH D'UN LYCÉE TECHNIQUE AGRICOLE, D'UN BÂTIMENT ADMINISTRATIF POUR LES BESOINS DES SERVICES TECHNIQUES DE L'AGRICULTURE ET D'UN BÂTIMENT ADMINISTRATIF POUR LES BESOINS DE LA CHAMBRE DE L'AGRICULTURE

1. PRÉLIMINAIRES

- 1.1. Le conseil communal de la Ville de Diekirch remercie les représentants des administrations et bureaux d'études en charge du projet sous rubrique d'être venus en présenter l'état d'avancement aux membres du conseil et aux personnes directement concernées.
- 1.2. Les abréviations officielles suivantes sont utilisées dans le présent commentaire :
 - 1.2.1. LCD Lycée Classique de Diekirch
 - 1.2.2. LTHAH Lycée Technique Hôtelier Alexis Heck
 - 1.2.3. NOSL Nordstadlycée
 - 1.2.4. CMN Conservatoire de Musique du Nord
 - 1.2.5. EPSA Ecole Privée Sainte-Anne
 - 1.2.6. LTEtt Lycée Technique Ettelbrück
 - 1.2.7. LTA Lycée Technique Agricole
- 1.3. Les plateaux situés au sud de la Ville de Diekirch étant relativement instables (cf. éboulements successifs des talus du virage en épingle de la route de Larochette à hauteur de la *Schlaed* à la sortie de Diekirch), tout projet de construction en cet endroit doit en tenir compte et concevoir des constructions en ce sens (importance d'une étude géologique poussée).
- 1.4. La Ville de Diekirch a aménagé un deuxième puits pour l'approvisionnement en eau potable au pied de l'escarpement boisé du plateau prévu pour accueillir les nouvelles infrastructures du LTA. La couche aquifère entamée par forage à 20-35 mètres de profondeur doit être protégée de toute contamination chimique ou biologique exogène par infiltration ou par percolation. Aucune substance nocive, quelle qu'en soit la nature exacte, ne pourra être entreposée ou manipulée sur le site.
- 1.5. En ce qui concerne la mise en œuvre du Programme Sectoriel Transports, « *l'étude des projets prévus en ses phases 1 et 2 sera complétée par celle du contournement Nord de Diekirch. A l'intérieur de la Nordstad il s'agit surtout de réaliser la liaison entre le bi-pôle de Diekirch et d'Ettelbruck* », le bien nommé boulevard urbain qui fait quasiment figure de projet initiatique. Le gouvernement fera en outre « *progresser les projets qui sont en phase de planification en vue d'une réalisation rapprochée* », tels le « *réaménagement de la gare d'Ettelbruck et de la ligne du Nord sur bas du concept de mobilité « Nordstad », en élaboration* ». Les adaptations des réseaux routier et ferroviaire de la région Nordstad consignées au « *programme du nouveau gouvernement de coalition CSV-LSAP issu des dernières élections législatives du 7 juin 2009 présenté au public le 29 juillet 2009 par le Premier Ministre Jean-Claude JUNCKER* » ne manqueront pas d'avoir des répercussions sur les voies et les flux d'accès des différents sites scolaires de la Nordstad. Il y a lieu d'en tenir compte dès à présent.

1.6. Un projet élaboré par l'Administration des Ponts et Chaussées consistant à aménager un giratoire au carrefour route de Larochette – rue Merten – rue *Sauerwiss* est en attente de finalisation depuis plusieurs années, nonobstant des voies de desserte scolaire régulièrement engorgées aux heures de pointe. Des mesures de régulation du trafic, dont la mise en place d'un giratoire ainsi que l'aménagement d'arrêts de bus au carrefour route de Larochette – rue Merten – rue *Sauerwiss*, s'avèrent indispensables pour maîtriser les flux actuels.

1.7. Dans son dossier de presse intitulé « *Rentrée scolaire 2009-2010 : Des nouveautés dans la continuité, la continuité dans les nouveautés* » publié le 14 septembre 2009, le Ministère de l'Education nationale et de la Formation professionnelle prévoit les effectifs scolaires suivants pour les établissements de l'enseignement secondaire :

1.7.1.	LCD	Diekirch, Mersch	2022 élèves
1.7.2.	LTHAH	Diekirch	307 élèves
1.7.3.	NOSL	Diekirch	615 élèves

Total 2944 élèves

1.7.4. LTA Ettelbruck 618 élèves

En 2009-2010, quelque 2944 élèves fréquenteront donc les différents établissements de l'enseignement secondaire classique et technique de Diekirch. En retirant le contingent de Mersch et en ajoutant le corps enseignant, le personnel administratif et les artisans ainsi que les 618 élèves de l'actuel LTA-Ettelbruck accompagnés de leur encadrement pédagogique et administratif, on arrive à la conclusion que plus de 3000 personnes – donc plus de la moitié de la population de la Ville de Diekirch – fréquenteront le campus Merten après l'ouverture du nouveau LTA au lieudit *Kréiwenkel*. Dans ce calcul, il n'a pas été tenu compte de la fréquentation ni des infrastructures sportives communales, ni des infrastructures scolaires communales (*Sauerwisschull*, cf. pt 1.8.), ni des annexes techniques et professionnelles du futur LTA.

1.8. Dans ce contexte, il y a lieu de considérer également le projet communal d'aménagement d'une école de musique (Site Diekirch du Conservatoire de Musique du Nord, CMN-Dk) sur le site de l'ancienne école préscolaire et primaire *Sauerwiss*, située au carrefour route de Larochette – rue Merten – rue *Sauerwiss*. La fréquentation de ce site culmine en dehors des heures de cours des lycées classique et techniques du campus Merten.

2. CONCEPT GÉNÉRAL

2.1. L'implantation du LTA au lieudit *Kréiwenkel*, situé pour la plus grande partie en dehors du territoire de la Ville de Diekirch, ne manquera pas d'avoir une influence sur la fréquentation et le fonctionnement du quartier sud-est de la Ville de Diekirch et – par extension – de l'ensemble du territoire communal.

2.2. Une conséquence directe de l'unicité du LTA et de ses annexes est que les personnes fréquentant ces institutions proviennent des quatre coins du pays. Une augmentation du trafic sur tous les axes routiers de la Ville de Diekirch en est à craindre.

2.3. L'incorporation des locaux pour les services techniques de l'agriculture et des locaux de la chambre agricole représente une diversification fonctionnelle heureuse du site, puisque la concentration exclusive et excessive de diverses populations estudiantines sur un même site représente un potentiel conflictuel non négligeable.

2.4. L'intégration fonctionnelle – générale et particulière – des constructions nouvelles dans le contexte local et régional est primordiale, si l'on veut éviter que le projet sous rubrique n'entraîne une dépréciation sensible de la qualité de vie des habitants de la Ville de Diekirch et de toute la région Nordstad.

2.5. De l'avis du conseil communal, les aspects critiques du projet sous rubrique sont les suivants :

2.5.1. l'accès → 3.

2.5.2. l'approvisionnement énergétique → 4

2.5.3. l'évacuation des eaux usées et pluviales → 5

2.5.4. les infrastructures sportives → 7.

3. ACCÈS

3.1. Accès indirect

3.1.1. L'accès indirect du site à partir de la rue Merten paraît illusoire puisqu'aux heures de pointe la capacité d'accueil de la gare autoroutière, des parkings publics et des parkings réservés aux différents établissements est d'ores et déjà insuffisante pour desservir les effectifs scolaires actuels.

3.2. Accès direct

3.2.1. L'accès direct du site par la route de Larochette exige l'aménagement d'une voie carrossable assurant la liaison entre le lieudit *Kréiwenkel* et la route nationale N14, d'une gare autoroutière et de plusieurs aires de parage réservées au LTA et à ses annexes.

3.2.2. L'accès direct se fait en direction/provenance du Sud (route nationale N14 : Diekirch, Stegen, Medernach, Larochette, Heffingen, Reuland, Blumenthal, Graulinster) et en direction/provenance du Nord (Diekirch), le flux Sud étant insignifiant par rapport au flux Nord, puisque ce dernier est alimenté par l'ensemble du territoire national à l'exception de la région centre-est.

Quel que soit le moyen d'accès finalement retenu, des mesures de régulation spécifiques doivent l'accompagner :

3.3. Horaires décalés

3.3.1. Pour étaler le trafic de pointe survenant aux heures du début et de la fin des cours, il y a lieu de prévoir – après concertation avec les autres structures de l'enseignement secondaire du campus Merten (LCD, LTHAH, NOSL) et de la Nordstad (LTett, EPSA, CMN) – l'aménagement d'horaires décalés.

3.4. Transport motorisé

3.4.1. Le transport motorisé individuel supplémentaire généré par le projet risque d'entraîner – surtout aux heures de pointe – la saturation des voies conventionnelles, qui tenteront de se dégorger par l'ouverture de voies accessoires inappropriées, en l'occurrence la rue *Knaeppchen* à Gilsdorf, qui rejoint le site LTA par l'Est.

3.4.2. Il faut prendre toutes les mesures directes et indirectes assorties de contraintes dissuasives pour réduire au strict minimum le trafic motorisé individuel et viser ainsi un modal-split exemplaire en faveur des moyens de transport en commun, tous utilisateurs confondus. A cette fin il y a lieu de prévoir

- des emplacements de parking individuels limités au strict nécessaire
- un parking payant sélectif
- un accès aux moyens de transport en commun facilité
- un tact convivial pour les moyens de transport en commun, tout autant pour l'accès Nord que pour l'accès Sud

3.4.3. Dans ce contexte, il est capital de finaliser le projet d'aménagement d'un giratoire au carrefour route de Larochette – rue Merten – rue *Sauerwiss*.

3.4.4. La création d'une voie-express pour le transport en commun doit être envisagée : une liaison à sens unique – sinon à double sens – relierait la gare de Diekirch au campus Merten en passant par un pont à construire à l'endroit du pont dit *Ficellsbréck* actuellement réservé au seul usage piétonnier.

3.5. Mobilité douce

3.5.1. Pour des raisons de commodité et de sécurité, les circulations à pied et à vélo, qui concernent essentiellement l'accès Nord, utiliseraient de préférence les voies accessoires, interdites à la circulation motorisée individuelle. Il s'agit en l'occurrence du chemin de halage *Rittwee* longeant la Sûre sur ses deux berges et de la *Ficellsbréck*, qu'elle soit interdite aux transports motorisés ou qu'elle soit aménagée en voie-express pour transports en commun.

4. FOURNITURES ÉNERGÉTIQUES

4.1. Chauffage

4.1.1. La fourniture de matières premières utilisées à alimenter le système de chauffage du site LTA augmentera le flux de transports lourds.

4.1.2. Vu que la Ville de Diekirch est en mesure de proposer un système de chauffage performant et fiable qui se sert d'une technologie éco-compatible permettant une réduction considérable de la quantité de CO₂ rejetée dans l'atmosphère, il serait logique d'envisager le raccordement du LTA au réseau urbain d'eau chaude de la Ville de Diekirch. Ceci d'autant plus que ce faisant la surcharge de trafic lourd engendrée par la fourniture de matières premières serait évitée.

4.2. Electricité

4.2.1. Par l'intermédiaire de la société *Nordenergie S.A.*, la Ville de Diekirch est en mesure de garantir une fourniture « sur mesure » d'énergie électrique.

4.3. Energie solaire

4.3.1. De par son exposition plein Sud, le lieu dit *Kréiwenkel* se prête idéalement à la mise en place d'une installation photovoltaïque.

5. ÉVACUATION DES EAUX

5.1. Eaux pluviales

5.1.1. Suite aux dommages occasionnés par les inondations des années 1993 et suivantes la Ville de Diekirch a investi des sommes considérables dans la réalisation de mesures anti-crues et l'aménagement de réseaux d'évacuation des eaux de ruissellement : déblayage des rives de la Sûre, endiguement du ruisseau *Tirelbaach*, construction de quatre bassins de rétention, mise en place de pompes de refoulement et construction de murets de protection fixes et amovibles.

Sous peine de surcharger le réseau d'évacuation et les pompes de refoulement, les eaux pluviales ne peuvent en aucun cas être évacuées vers le réseau de canalisation mixte qui n'a pas été dimensionné ni pour ces débits ni pour ces pressions.

Les eaux de ruissellement du futur LTA doivent donc être collectées et évacuées séparément vers la Sûre. Ces aménagements seront à charge de l'État.

5.1.2. Les eaux de ruissellement ne peuvent en aucun cas être déversées dans la Sûre via le ruisseau *Tirelbaach* qui n'est pas de taille à charrier des masses d'eau supplémentaires en cas de fortes précipitations.

5.1.3. L'aménagement d'un bassin de rétention en déclivité sur le site même du LTA paraît hasardeux au vu de l'instabilité relative du terrain. De surcroît, son emplacement paraît risqué au vu de la proximité du deuxième puits d'eau potable de la Ville de Diekirch. Dans ce contexte, il y a lieu de tenir compte d'ores et déjà des directives en voie d'élaboration en matière de protection des sources.

5.2. Eaux usées

5.2.1. Les canalisations servant à l'évacuation des eaux usées de la Ville de Diekirch ne sont pas suffisamment dimensionnées pour assurer – en sus – l'évacuation des eaux usées du LTA et de ses annexes.

5.2.2. Les eaux usées ne peuvent en aucun cas être évacuées par la canalisation de la rue *Knaeppchen* à Gilsdorf, étant donné que cette dernière se déverse dans le réseau de canalisation de la route de Gilsdorf à Diekirch, dont la capacité maximale est calculée sur le débit d'eaux usées généré par le quartier résidentiel desservi.

5.2.3. Il y a donc lieu de prévoir soit un redimensionnement ponctuel des voies de canalisation existantes, soit la mise en place d'une nouvelle voie de canalisation reliant le site LTA directement au collecteur SIDEN vers *Bleesbruck*. Ces aménagements seront à charge de l'État.

6. APPROVISIONNEMENT EN EAU POTABLE

6.1. En vue d'une répartition équitable des frais engendrés par l'évacuation des charges polluantes et des recettes à réaliser par la fourniture d'eau potable, le LTA avec ses annexes devrait s'approvisionner en eau potable auprès de la Ville de Diekirch.

6.2. De plus, les besoins en eau potable et les réserves d'eau indispensables pour alimenter le cas échéant les installations de sprinklage du LTA et de ses annexes exigent le raccordement du site *Kréiwenkel* à un réseau d'eau potable de grande capacité. Les capacités du réseau d'eau potable de la Ville de Diekirch qui représentent un multiple de celles de la commune voisine permettront d'éviter les pannes sèches. En effet, raccorder le site *Kréiwenkel* à un réseau d'eau potable de capacité insuffisante exposerait le LTA et les autres consommateurs raccordés au petit réseau fournisseur à des coupures d'eau dont les effets seraient aussi pénibles que dramatiques.

7. INFRASTRUCTURES SPORTIVES

7.1. Les infrastructures sportives communales du campus Merten – le Hall sportif municipal et la Piscine municipale – ainsi que les infrastructures sportives du LCD ont une capacité insuffisante à satisfaire tous les besoins actuels, à savoir :

- LCD (ancien bâtiment, nouveau bâtiment)
- LTHAH
- NOSL
- école fondamentale communale
- maison relais
- écoles fondamentales des communes avoisinantes
- armée
- police
- CHNP ou centre hospitalier neuropsychiatrique d'Ettelbruck
- associations sportives locales et régionales
- public.

7.2. L'élargissement du campus Merten par l'implantation du LTA et de ses annexes au lieu-dit *Kréiwenkel* exige la mise en place d'infrastructures sportives supplémentaires afin de créer une capacité d'accueil totale qui soit suffisante pour satisfaire et les besoins propres du site et tous les besoins scolaires et publics régionaux détaillés ci-dessus:

- 7.2.1. soit le LTA est doté d'une infrastructure sportive propre construite sur le site même et capable de satisfaire – en sus des besoins propres – les demandes scolaires ou publiques actuellement non satisfaites,
- 7.2.2. soit le campus Merten s'enrichit d'une infrastructure sportive propre comportant un hall sportif et une piscine à construire de novo, capable de satisfaire l'ensemble de ses besoins scolaires en matière d'éducation physique,
- 7.2.3. soit l'État se charge du réaménagement et de l'agrandissement de l'infrastructure sportive municipale de Diekirch.
- 7.3. Bien avant la concrétisation du projet d'implantation du LTA, la Ville de Diekirch avait en effet élaboré un projet de réaménagement et d'agrandissement de la piscine municipale, projet qui est en attente d'exécution depuis que le NOSL s'est implanté au campus Merten et surtout depuis qu'il est question de construire le LTA au lieu-dit *Kréiwenkel*. Le processus de concertation entre la Ville de Diekirch d'une part et les ministères et administrations concernées d'autre part, devrait aboutir urgence tenante à une adaptation du projet aux données nouvelles et permettre en conséquence de passer dans les meilleurs délais à la réalisation du projet.
- 7.4. A noter que lors des entretiens de sondage menés par le collège échevinal auprès des propriétaires des terrains situés au nord de la rue Merten, qui se prêteraient bien à la mise en place d'une nouvelle piscine ou d'un nouveau hall sportif, il est apparu que ces terrains ne sont actuellement pas disponibles.

8. CONCLUSIONS

Au vu de ce qui précède, le Conseil communal exprime des réserves quant à la faisabilité concrète du «Projet de construction à Gilsdorf/Diekirch d'un Lycée Technique Agricole, d'un bâtiment administratif pour les besoins des Services Techniques de l'Agriculture et d'un bâtiment administratif pour les besoins de la Chambre de l'Agriculture» tel qu'il lui a été présenté. En guise de conclusion, il formule les recommandations et définit les charges et conditions suivantes :

8.1. Accès

8.1.1. Elaborer un concept de circulation – intégré et intégrant – sur base

- de prévisions raisonnées des effectifs scolaires des différents établissements scolaires du campus Merten et du site *Kréiwenkel*, et
- des adaptations futures des réseaux routier (boulevard urbain entre Diekirch et Ettelbruck, contournement nord de Diekirch) et ferroviaire (gare d'Ettelbruck, ligne du chemin de fer du Nord) et

prenant en compte tous les flux professionnels, scolaires, sportifs, commerciaux, aller-retour, dirigés vers ou provenant des

- LCD
- LTHAH
- NOSL
- LTA
- Stade municipal
- Piscine municipale
- CMN site Diekirch

et accessoirement

- LTett
- EPSA
- CMN site Ettelbrück

en insistant particulièrement sur la nécessité absolue de mettre en place un système de transports en commun performant et fiable qui fait la liaison entre les différents sites scolaires de la Nordstad et les réseaux de transports en commun régionaux et nationaux.

8.1.2. Eviter l'installation d'une circulation bidirectionnelle d'auto-délestage inapproprié par la très étroite rue *Knaeppchen* à Gilsdorf.

8.1.3. Encourager et faciliter les transports en commun.

8.1.4. Finaliser le projet de mise en place d'un giratoire au carrefour route de Larochette – rue Merten – rue *Sauerwiss* et veiller à ce que la réalisation en bénéficie d'une priorité absolue.

8.1.5. Remplacer l'actuel pont piétonnier *Ficellsbréck* par une voie-express réservée aux transports en commun et à la mobilité douce (vélo, piétons). Veiller à ce que l'aménagement et la mise en fonction de cette voie-express se fassent avant l'ouverture du LTA.

8.2. Environnement

8.2.1. Protéger les sources d'eau potable, en particulier le deuxième puits localisé au pied de l'escarpement boisé du plateau prévu pour accueillir les nouvelles infrastructures du LTA.

8.3. Energie

8.3.1. Raccorder le futur LTA au réseau urbain d'eau chaude de la Ville de Diekirch.

8.3.2. Faire profiter le LTA d'un approvisionnement électrique « sur mesure » assuré par la société *Nordenergie S.A.*

8.4. Eau potable

8.4.1. Raccorder le futur LTA au réseau d'eau potable de la Ville de Diekirch.

8.5. Canalisation

8.5.1. Respecter toutes les mesures anti-crues mises en place à cette date par la Ville de Diekirch.

8.5.2. Eviter tout effet péjoratif du projet LTA sur le risque d'inondation.

8.5.3. Aménager une canalisation séparée pour l'évacuation des eaux pluviales afin de ne pas surcharger la canalisation mixte et les pompes de refoulement.

8.6. Installations sportives

8.6.1. Aménager des infrastructures sportives – hall sportif et piscine – capable d'accueillir le contingent étudiant du campus Merten et du site *Kréiwenkel*.

8.6.2. Envisager à cette fin le réaménagement et l'agrandissement des infrastructures sportives communales par le pouvoir public.