

Projet de loi autorisant le Gouvernement à acquérir un vélodrome et à participer au financement des travaux nécessaires à la construction des équipements et aménagements nécessaires à son exploitation.

- I. Texte du projet
- II. Commentaires des articles
- III. Exposé des motifs
- IV. Fiche financière
- V. Fiche d'évaluation d'impact
- VI. Annexes à l'exposé des motifs

I.

Texte du projet de loi autorisant le Gouvernement à acquérir un vélodrome et à participer au financement des travaux nécessaires à la construction des équipements et aménagements nécessaires à son exploitation

Art. 1^{er}.

Le Gouvernement est autorisé à acquérir la partie du complexe sportif sis à Mondorf-les-Bains et hébergeant le vélodrome national comprenant, la piste cycliste, l'infield et les locaux mis à disposition de la Fédération du Sport Cycliste Luxembourgeois. Le Gouvernement est en outre autorisé à participer au financement des travaux nécessaires à la construction des équipements et aménagements nécessaires à l'exploitation du vélodrome national.

Art.2.

Les dépenses engagées au titre de la présente loi ne peuvent pas dépasser le montant de cinquante-quatre millions six cent cinquante mille euros. Ce montant correspond à l'indice semestriel des prix de la construction au 1er octobre 2021. Il ne comprend pas la taxe sur la valeur ajoutée.

II.

Commentaire des articles

Ad article 1^{er}

L'article 1^{er} reprend le programme de construction à charge de l'État avec la maîtrise d'ouvrage à charge de la Commune de Mondorf-les-Bains pour la partie visée par le présent projet de loi de financement, à savoir le vélodrome national comprenant la piste cycliste, l'infield et les locaux mis à disposition de la Fédération du Sport Cycliste Luxembourgeois en sus des équipements et aménagements nécessaires à l'exploitation du vélodrome national.

Ad article 2

L'article 2 prévoit l'enveloppe globale prévue pour l'acquisition du vélodrome par l'État, la participation au prorata des frais relatifs à la construction des équipements et aménagements nécessaires à son exploitation, tout comme la part proratisée relevant du futur Lycée (faisant partie intégrante du Complexe sportif mais à usage mutualisé avec le Lycée).

III.

Exposé des motifs

A. Considérations générales

L'histoire du cyclisme grand-ducal est longue et riche d'un développement progressif et permanent depuis plus de 100 ans. Les champions cyclistes luxembourgeois sont nombreux, et certains, au palmarès impressionnant, ornent la légende du cyclisme international au point de faire honneur au Grand-Duché de Luxembourg à travers le monde depuis plus d'un siècle. Souvenons-nous de quelques-uns des plus éminents et des plus représentatifs, comme

- François Faber, vainqueur du Tour de France (1909), du Tour de Lombardie, Paris-Roubaix, Paris-Tours, Bordeaux-Paris et de 20 étapes du Tour de France,
- Nicolas Frantz, double vainqueur du Tour de France (1927/1928) et de 19 étapes du Tour,
- François Mersch, champion du monde de cyclocross (1935),
- Mett Clemens, François Neuens et Willy Kemp, vainqueurs d'étape au Tour de France,
- Jean Majerus, Bim Diederich et Jean Goldschmit, vainqueurs d'étape au Tour de France, et porteurs du maillot jaune,
- Lull Gillen, vice-champion du monde de poursuite sur piste, vainqueur de 10 courses de six Jours,
- Marcel Ernzer, vainqueur de Liège-Bastogne-Liège (1954),
- Jempy Schmitz, vice-champion du monde sur route (1955), vainqueur du Midi Libre,
- Charly Gaul, double vainqueur du Tour d'Italie (1956/1959) et vainqueur du Tour de France (1958), 10 victoires d'étapes au Tour de France,
- Elsy Jacobs, première championne du monde de cyclisme sur route féminin (1958), recordwoman de l'heure sur piste pendant 14 ans (1958 – 1972), vice-championne du monde de poursuite sur piste (1959),
- Kim Kirchen, vainqueur de la Flèche Wallonne et de Paris-Bruxelles, vainqueur du Tour des Pays-Bas et du Tour de Pologne, porteur du maillot jaune au Tour de France (2008),
- Fränk Schleck, vainqueur du Tour de Suisse, du Critérium International, de l'Amstel Gold Race, double vainqueur d'étape au Tour de France et porteur du maillot jaune (2008),
- Andy Schleck, vainqueur du Tour de France (2010), 3 victoires d'étapes au Tour, triple vainqueur du maillot blanc du Tour de France, victorieux de Liège-Bastogne-Liège (2009), 2e du Giro d'Italie (2007),
- Bob Jungels, champion du monde junior du contre la montre, double champion du monde du contre la montre par équipes senior, vainqueur de Liège-Bastogne-Liège (2018) et de Kuurne-Bruxelles-Kuurne (2019), porteur du maillot rose et vainqueur d'étape au Giro d'Italie.

Toutefois, depuis la disparition en 1966 du vélodrome de Niedercorn, le cyclisme luxembourgeois manque cruellement d'un outil pourtant indispensable à son bon développement et à l'éclosion de ses champions dans une discipline sportive olympique depuis les premiers Jeux d'Athènes en 1896, à savoir une piste cycliste, dénommée plus couramment par le terme de vélodrome.

Ce constat est simple, dur aussi, mais vrai. Il suffirait à lui tout seul de justification valable pour la réalisation d'un tel outil sur le sol luxembourgeois depuis plusieurs décennies et, partant aussi, du dépôt du présent avant-projet de loi. Les responsables de la Fédération du Sport Cycliste Luxembourgeois et de bon nombre de clubs affiliés n'ont eu de cesse pour demander aux autorités étatiques ou communales la construction des installations indispensables de la pratique du sport

cycliste sur piste permettant non seulement l'entraînement des sportifs accomplis, mais également et surtout la formation des jeunes coureurs. La piste permet, en effet, au cycliste de travailler son placement face aux adversaires, sa vélocité, la maniabilité, son sens tactique, l'aérodynamisme sans oublier l'endurance.

De nombreux cyclistes ont fait leurs premiers pas sur la piste, notamment pour l'apprentissage des techniques du vélo, avant de devenir de grands champions, sur la piste comme sur la route. Mais au-delà de l'esprit compétitif, il s'agit en l'occurrence de disposer d'une infrastructure accessible à tous types de publics, de tous âges, du débutant au confirmé, aux écoles du vélo, voire aux simples cyclotouristes dans un esprit de démocratisation de l'usage du vélodrome.

Il s'agit encore de disposer d'un lieu qui permette le développement d'une offre d'activités sportives diverses accessibles à toutes et à tous, tout comme la programmation d'événements sportifs, extra-sportifs, voire culturels grand public.

Mentionnons que le commentaire explicatif du projet de règlement grand-ducal établissant une troisième partie de projets à subventionner dans le cadre du 8e programme quinquennal avait prévu, en juillet 2006, une enveloppe financière pour la réalisation de quatre infrastructures à caractère national qui étaient à l'époque au stade d'avant-projets ou d'études préliminaires de faisabilité auprès des communes prêtes à se constituer maître d'ouvrage et à assurer la réalisation desdites installations. Parmi eux la piste cycliste, « revendiquée depuis longue date et avec de plus en plus d'insistance justifiée » projetée à Cessange.

Rappelons également que le programme gouvernemental (2018-2023) prévoit, après de multiples essais infructueux, la réalisation future du vélodrome national à Mondorf-les-Bains et ce dans le contexte de la suite des travaux relatifs au 10e programme quinquennal d'équipement sportif (2013-2017) et du 11e programme quinquennal (2018-2022).

La construction d'un vélodrome national dans le cadre d'un complexe sportif comprenant un vélodrome, son infield, pouvant également servir de terrains de jeu, l'installation de filets rendant notamment possible la pratique simultanée du sport scolaire, d'un hall sportif et d'une piscine, et ce notamment dans l'optique de la construction future de l'Ecole internationale de Mondorf-les-Bains (Phase II), engendre des synergies et de ce fait des économies d'échelle significatives qui seront plus amplement développées par la suite.

B De l'histoire des vélodromes au Luxembourg (1896 – 1966)

Plusieurs ouvrages et récits* que nous devons à Henri Bressler, Fernand Thill, Lull Gillen, Pilo Fonck et Norbert Etringer, ont retracé par le passé, l'histoire des vélodromes au Grand-Duché de Luxembourg, ci-après un bref résumé.

Dès la fin du 19e siècle, bien avant la création d'une fédération du sport cycliste luxembourgeois, le Luxembourg disposait déjà, et temporairement, de plusieurs pistes cyclistes ou vélodromes, à savoir :

Une piste ovale et amovible de 333,33 mètres fut aménagée au Champ du Glacis à Luxembourg pour y faire disputer les 9 et 10 septembre 1888 divers concours pour coureurs luxembourgeois et étrangers, expérience renouvelée au mois de mai 1890 avec la participation d'une centaine de concurrents. A noter que l'un des vainqueurs des épreuves de 1890 fut un certain François Schanen, mécanicien et marchand de cycles, qui était à l'époque le propriétaire d'un vélodrome privé situé entre l'avenue du Bois et la rue des Roses à Luxembourg-Limpertsberg. Il s'agissait d'une piste dédiée à l'époque déjà à l'apprentissage des techniques cyclistes.

A Diekirch, au lieu-dit « Luerenzwues », non loin de la Gare, un vélodrome d'une longueur de 333 mètres vit le jour le 15 juillet 1894 à l'initiative de Félix Heck, cheville ouvrière de Cycle Club de la Sûre. La piste était délimitée par de simples fanions et servait de cadre à un certain nombre d'épreuves ou d'arrivées de courses.

Le 15 avril 1896, un vélodrome doté d'une piste de 250 mètres aux virages surélevés, muni d'un revêtement lisse et imperméable, de tribunes avec 200 places, d'une buvette, d'un restaurant et d'un éclairage pour les épreuves et les entraînements nocturnes fut solennellement inauguré au parc municipal de Luxembourg dans les alentours immédiats de la Villa Louvigny. Grâce à cet outil nouveau, le cyclisme luxembourgeois connut à l'époque un essor impressionnant, les clubs cyclistes naissant de partout dans le pays. Toutefois, cet établissement ne fonctionnera que pendant une douzaine d'années avant d'être vendu aux enchères en décembre 1907 pour faire place à une école ménagère. Concernant ce premier « vrai » vélodrome au Luxembourg, le Dr. Norbert Düren, premier président (1917-1923) de la Fédération du Sport Cycliste Luxembourgeois (FSCL) écrit un jour : « Il faut dire que dans un établissement comme la piste de la Villa Louvigny tout vous invitait à faire du sport ; installé dans l'un des plus beaux parcs existants, au centre de la ville, possédant un excellent restaurant, la foule y venait d'elle-même et on s'étonne aujourd'hui qu'un pareil établissement n'est pas parvenu à faire fortune ».

A l'issue de la première guerre mondiale, une société anonyme dénommée Parc des Sports Belair acheta les terrains nécessaires à la construction d'un vélodrome moderne derrière l'actuelle avenue Gaston Diderich pour satisfaire les nombreuses demandes des amateurs de courses et entraînements sur piste. L'ouverture de ce nouveau vélodrome de Belair dotée d'une piste en béton de 333,33 mètres et de tribunes pouvant accueillir jusqu'à 8.000 spectateurs eut lieu le 21 août 1921.

Très vite, les championnats nationaux de cyclisme sur piste et un grand nombre de compétitions cyclistes internationales se déroulèrent au vélodrome de Belair. Des grands noms du cyclisme international s'y produisirent tels Philippe Thys et Léon Scieur, vainqueurs du Tour de France ou encore Eugène Christophe, premier coureur à porter le fameux maillot jaune sur la grande boucle. En dehors des compétitions traditionnelles sur piste, (vitesse, poursuite, demi-fond), il y eut des courses sur tandems, des épreuves à l'américaine et l'arrivée d'étapes du Tour de Belgique (1922/1923).

Pour augmenter la rentabilité du vélodrome, les responsables n'hésitèrent pas à offrir au public d'autres manifestations sportives comme des courses de moto, des épreuves d'athlétisme ou des concours de gymnastique et un terrain de football fut aménagé dans l'enceinte du vélodrome pour les besoins du Racing Club Luxembourg. Le vélodrome accueillit, par ailleurs, des fêtes scolaires, des concerts, des expositions, des représentations théâtrales et des galas de bienfaisance.

Malheureusement, les frais dépassaient les revenus et après quelques années seulement, la société anonyme du Parc des Sports Belair, se trouvait au bord de la faillite avant d'être dissoute (1926). Les négociations avec le Ville de Luxembourg pour une reprise du complexe n'ayant pas abouti, le vélodrome de Belair et les terrains afférents devinrent la propriété d'une société immobilière belge lors d'une vente publique le 9 septembre 1926. Toutefois, le vélodrome n'allait pas être démoli et servait encore à quelques compétitions cyclistes jusqu'en 1932. En l'absence d'entretien, l'état de la piste se dégradait rapidement pour devenir inutilisable pour une dizaine d'années, avant que l'occupant allemand la rénove et l'inaugure de nouveau avec une première manifestation sportive en pleine guerre mondiale le 26 juillet 1942.

Après la libération, le 10 septembre 1944, les troupes américaines transformèrent le vélodrome de Belair, pour un an environ, en camp pour prisonniers de guerre avant que le vélodrome ne connût sa renaissance dès 1946 avec comme point d'orgue, l'arrivée de la 3e étape du Tour de France (Bruxelles – Luxembourg), le 27 juin 1947.

En 1950, dans le cadre de l'arrivée du Tour de Luxembourg, le meilleur spécialiste luxembourgeois des courses sur piste, Lull Gillen, y fut notamment opposé au champion du monde sur route en titre, Rik Van Steenbergen, avant qu'une dernière compétition s'y déroula le 8 août 1950, les travaux de démolition ayant été entamés en 1952.

Créée en décembre 1929, l'Entente Sportive de Niedercorn réunit en son sein de nombreux footballeurs, athlètes et gymnastes dont la majorité travaillaient dans la sidérurgie. Un terrain fut mis

à la disposition de l'Entente pour y aménager un terrain de football auquel on ajouta une piscine en plein air avec vestiaires, douches et tremplins ainsi qu'un hippodrome. Cinq ans plus tard, l'hippodrome fut remplacé par une piste cycliste de 465 mètres de longueur et de 5 mètres de largeur construite en béton ou carrelages de ciment à l'exception du virage côté piscine recouvert de planches en bois pour permettre aux utilisateurs de la piscine de prendre un bain de soleil.

Le vélodrome de Niedercorn, doté d'une tribune couverte et de gradins fêta son ouverture le 23 juin 1935 dans le cadre de l'arrivée finale du premier Tour de Luxembourg. De 1935 à 1953, le vélodrome de Niedercorn accueillit une multitude d'épreuves et de compétitions avec la participation de nombreuses vedettes internationales tels que Gino Bartali et Fausto Coppi.

Mais il n'y eut plus de courses sur le vélodrome de Niedercorn entre 1953 et 1963, vu l'état dégradé de la piste. Rénovée, elle fêta sa réouverture le 10 juin 1964 permettant ainsi à la Fédération du Sport Cycliste Luxembourgeois (FSCL) de reprendre les entraînements et les championnats nationaux sur piste pour la durée de trois ans.

Un des plus beaux meetings à Niedercorn eut lieu le 11 août 1965 à l'issue du Tour de France avec la participation de nombreux champions étrangers, dont notamment Jacques Anquetil, Raymond Poulidor, Gianni Motta, Julio Jimenez, Jean Stablinsky et Rik Van Steenbergen entourés des vedettes luxembourgeoises Charly Gaul, Lull Gillen, Edy Schütz, Johny Schleck et Marcel Thull. Hélas, le vélodrome de Niedercorn fut démoli, après une dernière épreuve le 15 août 1966.

Ainsi s'arrêta une période de 70 ans de cyclisme luxembourgeois sur piste et depuis lors, depuis 55 ans exactement, les responsables de la Fédération et de bon nombre de clubs affiliés n'ont eu de cesse pour demander aux autorités étatiques ou communales la construction des installations indispensables de la pratique du sport cycliste sur piste.

*Bibliographie :

Histoire du cyclisme luxembourgeois (Tomes 1 + 2) de Henri Bressler et Fernand Thill

De Belairer Vélodrome de Lull Gillen

Velodromen zu Lëtzebuerg de Pilo Fonck

Rund um die erste Radrennbahn im Stadtpark de Norbert Etringer

C. Dans l'attente d'un nouveau vélodrome (1966-2021)

Depuis la disparition du vélodrome de Niedercorn, les responsables du cyclisme grand-ducal multiplièrent les appels réguliers pour obtenir une piste couverte permettant non seulement l'entraînement des sportifs accomplis, mais également et surtout la formation des jeunes coureurs. Longtemps, cette requête resta sans suite, bien qu'il y eût de temps en temps des lueurs d'espoir. Dès 1974, lors d'une entrevue de la FSCL avec le Ministre des Sports, l'importance de l'aménagement d'une piste fut reconnue par les autorités compétentes, mais l'étude du projet n'avança guère. Au début des années 1980, une lueur d'espoir naquit avec le projet de la construction d'une piste dans les environs du Schléiwenhaff, entre Luxembourg-Cessange et Leudelange, mais ce ne fut malheureusement qu'un feu de paille.

En 1991, les cyclistes pensaient que leurs vœux pourraient enfin se réaliser, quand le premier plan du nouveau Centre National Sportif et Culturel à Luxembourg-Kirchberg, y prévoyait une piste démontable pour le sport cycliste. Mais, dans un projet amendé, censé diminuer le coût total de la Coque et présenté quatre ans plus tard, en 1995, le « vélodrome » avait de nouveau été supprimé. En contrepartie, la possibilité d'une installation nationale de cyclisme fut évoquée, à l'instar du centre national de tennis à Esch-Alzette et du centre de formation de la FLF à Mondernange, avec une participation financière étatique de 70 %. Encore fallait-il trouver une commune prête à offrir un terrain approprié, répondant aux exigences d'un tel projet, et disposée à financer 30 % du projet global.

Une dizaine d'années plus tard, en octobre 2006, la Ville de Luxembourg présenta l'avant-projet d'un vélodrome à construire sur le site du complexe sportif Boy Konen à Cessange pour un coût de 6,10 Mio €. Il s'agissait d'une piste en béton, ce qui pouvait comporter les risques d'une humidité rendant la piste glissante en cas de mauvais temps. En outre, le manque de chauffage intérieur présentait un grand inconvénient. Pour cette raison, les plans furent révisés et officiellement dévoilés en juillet 2007.

Le projet remanié, d'un coût total estimé à 9,37 millions d'euros, prévoyait un vélodrome entièrement recouvert d'une membrane translucide et doté d'un système de chauffage, avec une piste en bois dont la longueur (deux cents mètres) et la largeur (six mètres) correspondaient aux exigences internationales. En dehors des entraînements et compétitions des cyclistes avertis, l'installation aurait permis aux amateurs du vélo-loisir de se balader sur une piste plate à l'intérieur de l'ovale, et la surface en béton au milieu de la construction devait servir de jardin de circulation aux enfants.

De cette époque date l'inscription d'un vélodrome parmi les infrastructures sportives à financer dans le cadre de la 3^e liste du 8^e programme quinquennal d'équipement sportif (2003-2007). Une enveloppe d'environ 8,6 millions d'euros reste d'ailleurs réservé à ce jour depuis le 8^e programme quinquennal pour la réalisation d'un tel vélodrome.

Comme la construction fut prévue sur le site de l'ancienne déchetterie de la Ville de Luxembourg, des problèmes de fondations du bâtiment devant abriter le vélodrome apparurent. La consolidation du bâtiment par un système de pieux vint renchérir sensiblement l'enveloppe financière du projet, voté en juillet 2008 par le Conseil communal de la Ville de Luxembourg pour un coût estimé à 11,65 millions d'euros.

En février 2009, la réalisation de la piste en bois du vélodrome de Cessange fut attribuée au constructeur néerlandais Sander Douma. Le coût global du projet était estimé finalement à 12,78 millions d'euros. Toutefois, quand de nouvelles exigences en matière de protection contre des éventuelles évaporations de la déchetterie accompagnés d'une extension de programme (tribunes etc), voire d'autres revendications apparurent début 2010, les responsables politiques convinrent de ne pas poursuivre ce projet dont le coût dépassait à ce moment déjà les 15 millions d'euros.

Dans la foulée, le Conseil de gouvernement, dans sa réunion du 30 avril 2010, décida, à la lumière de la situation économique et financière difficile à l'époque, de reporter la construction d'un vélodrome au plus tôt à l'année 2013.

En même temps, il mandata le Ministre des Sports de rechercher d'ici-là un site approprié.

D. Le futur vélodrome de Mondorf-les-Bains (2010 à ce jour)

Dans cet ordre d'idées, un appel à candidature fut adressé à toutes les communes du pays en date du 12 octobre 2010 pour recueillir l'intérêt de toute Commune disposée à accueillir sur son territoire le nouveau projet de vélodrome comprenant une piste de compétition de 250m et pouvant accueillir jusqu'à 1.000 spectateurs, en sachant que la Commune serait appelée à officier comme maître d'ouvrage, et à fournir, par ailleurs, à l'époque les contributions suivantes :

- mise à disposition gratuite d'un terrain d'une superficie d'environ 1,2 à 1,5 hectares soit environ 100 m x 120/150 m, et
- subvenir, seule ou comme association/syndicat de Communes, éventuellement en partenariat avec un promoteur privé, à 30% du coût total de cette infrastructure à caractère national dont le programme de construction détaillé sera déterminé par le Ministère des Sports en concertation avec le maître d'ouvrage.

Le délai de réponse pour toute déclaration d'intérêt fût fixé au 31 décembre 2010.

Cet appel auprès des communes se solda par une seule candidature répondant aux critères prédéfinis, à savoir celle de la Commune de Mondorf-les-Bains.

En sa réunion du 29 décembre 2010, le conseil communal de Mondorf-les-Bains, décida à l'unanimité des voix de formuler une prise de position positive à l'égard de la construction d'un vélodrome sur le territoire communal tout en se réservant la faculté de pouvoir négocier avec le Ministère des Sports les taux de participation aux frais de construction, de personnel, de fonctionnement et de maintenance dont les montants n'étaient pas connus à l'époque.

Des pourparlers entamés par la suite avec la Commune de Mondorf-les-Bains dès le 1er avril 2011, il résulta dans un premier temps que :

- 1) La Commune de Mondorf-les-Bains était très motivée pour accueillir sur son territoire le projet de vélodrome. Elle insista, toutefois, que pareille infrastructure à caractère national puisse être réalisée dans le cadre d'un projet plus vaste incluant un lycée (en principe déjà approuvé à l'époque pour après 2014), une piscine couverte pour les besoins scolaires et du public alors qu'il n'y pas de piscine couverte dans l'est du pays entre Echternach et Schengen ouverte au grand public ainsi qu'un centre sportif pour les besoins du lycée à intégrer au vélodrome.
- 2) Un tel projet global offrait l'avantage de multiples synergies au niveau de nombreux aménagements communs tant extérieurs qu'intérieurs.
- 3) Le site proposé le long de la N 16 (route de Remich), à proximité de l'échangeur No12 de l'autoroute A13 à hauteur de la zone d'activités économique dénommée le Triangle Vert, était répertorié au PAG en vigueur comme zone récréative et sportive.
- 4) Le site s'étendit sur 23 hectares et parut tout à fait adapté pour accueillir pareil projet global. Les terrains sur le site proposé appartenaient majoritairement à la Commune de Mondorf-les-Bains (10,22 ha) et partiellement à l'État (6,11 ha), ainsi qu'à 7 autres propriétaires privés (5,73 ha). Les seuls terrains de la Commune situés aux abords directs de la N16 et du chemin d'accès actuel au terrain de football suffiraient à l'implantation du vélodrome.

Lors d'une réunion de travail en date du 16 avril 2012 entre les Ministres de l'Education nationale), du Tourisme, de l'Intérieur et des Sports, il fut ensuite confirmé par les susdits ministres concernés, chacun en ce qui concerne ses compétences et attributions ministérielles respectives, que :

- selon la ministre de l'Education nationale, la nécessité d'un tel lycée pour la région sud-est du pays était bien établie et que ce lycée serait bien réalisé à Mondorf-les-Bains ;

- selon la ministre du Tourisme, la piscine couverte requise pour les besoins d'un tel lycée serait doublé d'une piscine récréative (« Erlebnisbad »), projet repris à l'époque au 9e programme quinquennal d'équipement touristiques pour les années 2013 à 2017 ;

- selon le Ministre des Sports, le projet de vélodrome pouvait être planifié de manière à accueillir en son sein (infield) l'espace multisport requis pour les besoins du lycée.

A cela s'ajoutait la déclaration recueillie par le ministre des Sports auprès du ministre délégué à l'Environnement, que le site pressenti ne susciterait pas de problème particulier sur le plan environnemental.

Le fait de pouvoir regrouper en un seul et même endroit plusieurs projets d'infrastructures dont l'intérêt et l'utilité furent généralement reconnus constitua presque une aubaine alors que le site proposé

- ne suscita pas de souci majeur sur le plan environnemental,

- offrait un maximum d'assurances au vu des conditions de propriété bien arrêtées,

- et, surtout, garantissait les synergies escomptées permettant de réduire les coûts d'infrastructures et les frais de fonctionnement des équipements prévus, en les réunissant sur un même site plutôt que de les dissocier et construire individuellement. Le projet global devant inclure notamment un lycée, une piscine couverte doublé d'une piscine récréative (« Erlebnisbad ») et un grand complexe sportif offrant l'espace nécessaire à un vélodrome avec en son sein, plusieurs terrains multisports requis par le lycée prenait son chemin. L'intérieur de ce complexe, qui devait comprendre en outre des tribunes pouvant accueillir jusqu'à 1.000 personnes, était conçu de manière à pouvoir servir de cadre également à d'autres manifestations à caractère sportif ou culturel.

En même temps, la Commune de Mondorf-les-Bains était encouragée à faire établir à ses frais, et dans les meilleurs délais, un plan directeur (masterplan) pour ce projet d'ensemble sur le site pressenti.

Le Gouvernement invita, par ailleurs, le ministre des Sports à poursuivre, en concertation avec les autres ministères concernés, les pourparlers avec la Commune de Mondorf-les-Bains quant à son implication financière dans le projet, que ce soit au niveau des investissements pour les différentes composantes du projet global comme sur le plan de la mise à disposition des terrains ou encore au niveau de la gestion dans le temps de certains des équipements à réaliser.

Enfin, considérant la situation géographique du site de Mondorf-les-Bains au cœur de la Grande Région, et considérant le fait qu'aucun autre vélodrome aux normes internationales ne se trouve dans un périmètre d'environ 250 km, il fut recommandé d'examiner plus en avant toute possibilité future de coopération transfrontalière avec les régions limitrophes ainsi que les moyens de cofinancement du projet à travers les fonds communautaires.

S'en suivit, pourtant, un nouveau moment de flottement et de temporisation, le temps de faire mûrir le projet d'installation d'un lycée à Mondorf-les-Bains, alors que priorité a été accordé à la finalisation du stade national de football et de rugby, voire d'un stade national d'athlétisme, deux projets entretemps finalisés.

Nonobstant, le projet du vélodrome suivait son cours, quelque peu dans l'ombre et à petits pas, l'utilité, voire la nécessité de pareil outil pour le cyclisme luxembourgeois, mais aussi dans l'intérêt de la mobilité douce et des amateurs de vélo en général, étant avéré depuis longtemps tant pour les besoins de l'entraînement que pour l'organisation de compétitions sur piste. Présent au programme des Jeux Olympiques depuis leurs débuts en 1896, le cyclisme sur piste décerne de nos jours des médailles olympiques en 5 épreuves différentes en sprint, en poursuite, en keirin et en omnium, épreuves toutes disputées à la fois par les hommes et les femmes.

A l'occasion du 100^e anniversaire de la Fédération du Sport Cycliste Luxembourgeois le 9 novembre 2017, le ministre des Sports avait officialisé la décision du Gouvernement de faire réaliser le projet de vélodrome à Mondorf-les-Bains en ces termes :

« Force est donc de constater que le cyclisme a beaucoup donné au Luxembourg et que le pays tout entier mérite bien du cyclisme en retour, également, si ce n'est de lui devoir depuis un soir de 1966, une chose, une seule, en l'occurrence, un vélodrome !

Monsieur le Président, vous m'avez adressé une passe en profondeur concernant le projet de vélodrome que la famille cycliste luxembourgeoise attend depuis plusieurs décennies, après que le projet initialement prévu au sein de la Coque fut abandonné en son temps et que les projets initiés par la suite sur le site de Cessange n'aient pas abouti non plus.

L'occasion m'est donnée aujourd'hui lors des festivités du Centenaire de la FSCL pour y répliquer de manière solennelle et devant une audience des plus illustres.

Je l'ai dit et redit à maintes reprises et je le confirme aujourd'hui devant vous. Le projet de vélodrome sera réalisé dans le cadre du futur Lycée de Mondorf-les-Bains, selon une décision prise par l'actuel Gouvernement depuis plusieurs mois déjà.

En attendant la planification détaillée du Lycée proprement dit, le Gouvernement a décidé plus récemment, en concertation avec les autorités communales de Mondorf-les-Bains, d'avancer et de commencer avec effet immédiat, la planification et la construction dudit vélodrome et donc du nouveau complexe sportif qui fera partie intégrante, le moment venu, du futur Lycée de Mondorf-les-Bains.

La Commune de Mondorf-les-Bains sera le maître d'œuvre de ce complexe sportif construit sur des terrains appartenant, d'une part, à l'État et, d'autre part, à la Commune. Le Ministère des Sports assurera 70% du financement du vélodrome proprement dit, considéré comme un équipement à caractère national, et 50% de la partie générale de ce nouveau complexe sportif à caractère régional.

Dans les semaines à venir, la Commune de Mondorf-les-Bains lancera un concours d'architecte pour présenter un projet d'ensemble concret. Lorsque les termes du cahier des charges en vue dudit concours seront connus, de plus amples détails sur le projet global seront rendus publics.

Voilà la bonne nouvelle, le cadeau en fait, que je comptais vous délivrer, Monsieur le Président, à vous et à l'ensemble de la famille cycliste luxembourgeoise, en ce jour de fête du Centenaire de votre honorable fédération ! »

Dans la foulée, riche des enseignements tirés lors de réunions techniques avec 3 constructeurs potentiels d'une telle piste, à savoir Messieurs Ralph Schürmann, Manfred Von Lütcken, Sander Douma et fort des impressions et expériences recueillies lors des visites aux vélodromes d'Apeldoorn aux Pays-Bas, de Grenchen en Suisse et de Roubaix en France, le Ministère des Sports, en concertation étroite avec la Fédération du Sport Cycliste Luxembourgeois arrêta les critères techniques de la future piste à réaliser, à savoir :

Caractéristiques de la piste :

- Piste en bois « North european Pine »
- Longueur : 250m
- Largeur : 7m
- Zone (piste) de sécurité : 4m
- Certification UCI visée : catégorie 2

et de l'Infield (espace intérieur à la piste cycliste comprenant 3 terrains de sports pour les besoins scolaires et un terrain multisport réduit) :

- Abaissé de 1,40m par rapport à la piste
- Dimensions 39 x 90m (étendue maximale)
- Accès via tunnel et rampe d'accès carrossable
- Accès via escaliers

En même temps, la Fédération du Sport Cycliste Luxembourgeois fit part de ses doléances quant aux aménagements annexes et équipements techniques à prévoir dans le cadre du projet « vélodrome ». Ainsi, il fut retenu de prévoir pour les besoins de la Fédération du Sport Cycliste Luxembourgeois un local pour le nouveau siège de la Fédération du Sport Cycliste Luxembourgeois, des bureaux et salles de réunions, des stock vélos, un atelier, une salle d'entraînement (ergo bike etc.), des vestiaires, une buanderie et toutes sortes de synergies avec les locaux communs du complexe sportif (salle de musculation, salle de fitness, salle de physiothérapie, infirmerie, contrôle antidopage, ... e.a.).

Pour satisfaire encore à d'autres fonctions censées revenir à l'espace dédié au vélodrome, il fut veillé à la planification :

- de tribunes 1.000 personnes (assises), 2/3 côté ligne d'arrivée, 1/3 côté opposé ;
- d'accès et accommodations pour personnes à mobilité réduite ;
- d'une zone de juges et installations de chronométrage ;
- d'un espace de stockage vélos-box (300 pièces) ;
- d'espaces de stockage de vélos de location (100 pièces) ;
- d'espaces de stockage pour les équipes et clubs de vélos ;
- d'un atelier de vélos ;
- d'un local « régie » et d'autres locaux tiers.

Parallèlement la Commune de Mondorf-les-Bains chargea le bureau d'ingénieur Schroeder & Associés de lui servir de consultant et de préparer un cahier des charges pour lancer finalement un concours d'architecte pour l'ensemble du projet en date du 23 février 2018 avec une date limite de remise des candidatures fixée au 30 mars 2018.

La Commune de Mondorf-les-Bains ambitionnant que le futur Complexe sportif, vélodrome et piscine devienne un pôle sportif majeur au Luxembourg, il fut convenu qu'il accueillerait plusieurs installations sportives d'envergure, à savoir :

- un vélodrome avec une piste cycliste de 250m de longueur et de 7m de largeur accueillant dans « l'Infield » 3 terrains de sport et 1 terrain multisport réduit supplémentaire ainsi que les locaux mis à la disposition de la Fédération du Sport Cycliste Luxembourgeois (FSCL) ;
- de multiples espaces de musculation et fitness accessibles uniquement aux sportifs ;
- une piscine à caractère régional comprenant plusieurs bassins de tailles et dimensions variées ainsi qu'un double toboggan et bassin extérieur;
- un hall multisports à caractère régional avec des dimensions adéquates pour accueillir 3 terrains de sport ;
- ainsi que d'autres zones « publiques » accueillant notamment le lobby-entrée, deux petites surfaces commerciales (appelées par la suite retail), une brasserie principale et une cafétéria pour la piscine récréative.

Dans un premier temps et parmi les 25 candidatures reçues, un pré-jury fut appelé à retenir le 23 avril 2018 quatre bureaux d'architecte.

Les quatre candidats furent invités à remettre leur projet respectif pour le 6 septembre 2018 au plus tard. Finalement un jury composé de représentants du Ministère des Sports, de la Commune de Mondorf-les-Bains, de l'Ordre des Architectes, de l'Administration des Bâtiments Publics et d'autres hommes et de femmes de l'art, décida le 21 septembre 2018 de l'attribution du projet.

Le projet lauréat (illustrations cf Annexe 02) a été développé, détaillé et reconduit en Avant-projet détaillé joint en Annexe 02 de la présente.

A partir de là, il fut convenu du calendrier suivant :

2018 : Mise en place du projet et constitution de la maîtrise d'œuvre

2019 : Plan d'aménagement particulier (PAP) et avant-projet

2020 : Projet d'exécution, mise en soumission et début des travaux

2021 à 2023 : Exécution et mise en service successive pour réaliser en différents endroits, de manière isolée.

E. Le plan d'aménagement particulier (PAP) accueillant le projet du complexe sportif Vélodrome et piscine sur le site « bei Grëmelter » à Mondorf-les-Bains

Le projet sera érigé sur le site « Bei Grëmelter » à Mondorf-les-Bains qui accueillera également le futur lycée européen (Ecole internationale) d'une capacité maximale de quelques 1.500 élèves comprenant l'enseignement fondamental et secondaire institutionnalisé par la loi du 13 juillet 2018 portant création d'un lycée à Mondorf-les-Bains.

Le projet d'aménagement particulier « Grëmelter » élaboré par la Commune de Mondorf-les-Bains, sur base du plan d'aménagement général en vigueur, a été mis en procédure le 14 mai 2019 suite à la saisine du conseil communal du 2 mai 2019, conformément à l'article 30 de la loi modifiée du 19 juillet 2004 concernant l'aménagement communal et le développement urbain.

Le plan d'aménagement particulier a été approuvé par Madame le Ministre de l'Intérieur en date du 29 septembre 2019 (ci-après le «PAP»). Le PAP a été publié au Journal officiel du Luxembourg, Mémorial B n°884, en date du 26 février 2021. Le PAP a fait l'objet d'une modification votée par le conseil communal de la Commune le 8 septembre 2020 et a été approuvé par Madame le Ministre de l'Intérieur le 1^{er} octobre 2020. Le PAP a été publié au Journal officiel du Luxembourg, Mémorial B n°885, en date du 26 février 2021.

Le PAP prévoit la réalisation :

- d'un lycée conformément aux dispositions de la loi du 13 juillet 2018 portant création d'un lycée à Mondorf-les-Bains, (ci-après le « Lycée »). L'École internationale de Mondorf-les-Bains fonctionne pour l'instant sur un site provisoire, sis route de Burmerange, sur le territoire de la Commune ;
- d'un complexe sportif, comportant un vélodrome avec un Infield, une piste cycliste et les locaux mis à la disposition de la Fédération du Sport Cycliste Luxembourgeois, un hall multisports à vocation régionale, une piscine à vocation régionale avec plusieurs bassins, une partie « retail » et brasserie, avec reprise du concept architectural vainqueur du concours (ci-après le « Complexe sportif»);
- d'un îlot commun pour assurer le parking des usagers et visiteurs du complexe sportif et des enseignants du Lycée (exécuté en deux phases ; voir aussi Chapitre F et Annexe 06) ;
- d'une place publique ;
- d'une centrale d'énergie ;
- de bassins de rétention avec des zones de verdure (ci-après les « Alentours »).

La surface du PAP inclut également les terrains de sport existants.

Le projet qui aura l'ambition de devenir un pôle sportif majeur au Grand-Duché de Luxembourg, accueillera plusieurs installations sportives d'envergure, à savoir :

- Le vélodrome accueillant la piste cycliste, l'Infield (terrains de sport), et les locaux mis à disposition de la FSCL;
- Une piscine à vocation régionale comprenant plusieurs bassins de tailles et dimensions variées ;
- Un hall multisports à vocation régionale avec des dimensions adéquates pour accueillir 3 terrains de sport et un mur d'escalade.
- De multiples espaces de musculation accessibles uniquement aux sportifs ;
- Le lobby – entrée, la brasserie principale, la cafétéria de la piscine, le retail.

Les surfaces prévues sont les suivantes :

- Vélodrome comprenant la piste cycliste, l'Infield et les locaux de la FSCL : 11.600m²
- Hall multisports à vocation régionale : 2.300m²
- Centre aquatique à vocation régionale : 6.500m²
- Partie commune : 4.800m²
- Retail : 300m²
- Brasserie : 750m²
- Place Publique : 5.000m²
- Parking commun : 220 places (augmenté en phase II de 130 places
aux fins du Lycée)
- Parking kiss and ride: 50 places
- Quais bus: 5 emplacements pour bus (augmentés en phase II de 14 emplacements bus aux fins du Lycée)

Le Complexe sportif, vélodrome et piscine sera implanté sur des parcelles sises au cadastre de la commune de Mondorf-les-Bains, section B de Mondorf-les-Bains, aux lieux-dits « op Dudent », respectivement « Am Feld » sous les numéros provisoires, dans le cadre d'un projet de morcellement établi par le bureau GEOCAD et joint en Annexe 07, 1655/XXX3, 1729/XXX6, 1729/XXX7, 1729/XXX8, 1729/XXX9, 1799/XXX10, 1729/XX11, 1729/XX12, 1729/XX13, 1729/XX15, 1743/XX17, 1743/XX17 (ci-après les « parcelles Complexe sportif ») mieux représentées sur un plan joint en annexe 03 qui est la partie graphique du PAP en tant que lot 3 du PAP joint en Annexe 03. Ce lot 3 du PAP aura une contenance d'environ 7,8601 hectares.

A ce jour, la commune de Mondorf-les-Bains est propriétaire des prédites parcelles, 1743/XX17 et 1743/XX18 (ci-après les « Parcelles Complexe sportif Commune »).

Les autres prédites parcelles 1655/XXX3, 1729/XXX6, 1729/XXX7, 1729/XXX8, 1729/XXX9, 1799/XXX10, 1729/XX11, 1729/XX12, 1729/XX13 et 1729/XX15 sont la propriété de l'État (ci-après les « Parcelles Complexe sportif État »).

Le lot 4 du PAP reprend en partie la parcelle 1655/XXX1, numéro provisoire établi dans le cadre d'un projet de morcellement joint en annexe 07 établi par le bureau GEOCAD, des terrains de sport existants, étant la propriété de la commune de Mondorf-les-Bains, inscrite dans le périmètre du PAP (ci-après la « Parcelle terrains de sport ») en tant que partie du lot 4 du PAP joint en annexe 03.

Pour desservir le Lycée et le complexe sportif, voire les terrains de sport, il est prévu la création d'un îlot commun avec une zone de transition affectée à la voirie publique et à la mobilité douce avec quelques 400 emplacements de stationnement, y compris des emplacements Kiss & Go et 19 places réservées aux bus. Cet îlot commun faisant partie intégrante du lot 4 du PAP joint en annexe 03 sera implanté sur des parcelles sises au cadastre de la commune de Mondorf-les-Bains, section B de Mondorf-les-Bains, aux lieux-dits « bei Grëmelter », « op Dudent » et « am Feld » sous les numéros notamment provisoires, dans le cadre d'un projet de morcellement établi par le bureau GEOCAD, 1655/XXX1, 1655/XXX3, 1684/5531, 1688/6121, 1729/XXX4, 1729/XXX5, 1729/XX13, 1729/XX14, 1731/XX15, 1731/XX16, 1859/6128 et 1871/5577 (ci-après les « Parcelles Ilot commun »), en tant que partie du lot 1 joint en annexe 03.

A ce jour, la commune de Mondorf-les-Bains est propriétaire des prédites parcelles 1655/XXX1 et 1655/XXX3 (ci-après les « Parcelles Ilot commun Commune »).

L'État est propriétaire des prédites parcelles 1684/5531, 1729/XXX4, 1729/XXX5, 1729/XX13, 1729/XX14, 1731/XX15 et 1731/XX16 (ci-après les « Parcelles Ilot commun État »).

Les prédites parcelles 1859/6128 et 1871/5577 sont la propriété de tiers (ci-après les « Parcelles Ilot commun Tiers »), toutefois leur propriété ne conditionne pas le bon achèvement du complexe sportif. Ces parcelles seront nécessaires à la bonne viabilisation du futur Lycée (entrée sur le terrain du Lycée), faisant état d'un projet de loi séparé.

La prédite parcelle 1688/6121 est la propriété d'un autre tiers (ci-après les « Parcelles Ilot commun Tiers ») toutefois sa propriété ne conditionne pas le bon achèvement du complexe sportif. Cette parcelle sera nécessaire à la bonne viabilisation du futur Lycée (quais de bus et parkings réservés au Lycée).

Une place publique sera réalisée au sud du complexe sportif, sur le lot 4 du PAP joint en annexe 03.

Une centrale d'énergie sera réalisée sur la partie Est du lot 3 du PAP joint en annexe 03, à savoir sur la parcelle provisoire sise au cadastre de la commune de Mondorf-les-Bains, section B de Mondorf-les-Bains, dans le cadre d'un projet de morcellement établi par le bureau GEOCAD, sous le numéro 1729/XX17.

La commune de Mondorf-les-Bains est propriétaire de la prédite parcelle 1729/XX17 (ci-après la « Parcelle Centrale d'énergie État »).

La réalisation d'autres infrastructures au titre des alentours telles que bassins de rétention ainsi que les surfaces vertes sont prévues sur les parcelles suivantes :

- Le bassin de rétention au Nord-Ouest accolé au lot 1c parcelle sous le numéro 1647/6115,
- Le bassin de rétention sur la parcelle numéro provisoire 1655/XXX2,
- Le bassin de rétention au Sud de l'îlot central longeant le cours d'eau existant canalisé et suivant levé GEOCAD No. 12064-08 du 25/01/2019) et en face des terrains de sport existants et dans l'emprise des parcelles et partiellement 1655/XXX1, 1684/5531 et 1688/6121,
- Les zone de verdure avec le réaménagement du ruisseau ainsi que le talweg.

La commune de Mondorf-les-Bains est propriétaire des prédites parcelles 1655/XXX1, 1647/6115 et 1655/XXX2, (ci-après les « Parcelles Autres Commune »).

L'État est propriétaire de la prédite parcelle 1684/5531 (ci-après la « Parcelle Autre État »).

Les Parcelles Complexe sportif État, les Parcelles Ilot commun État, la Parcelle Centrale d'énergie État et la Parcelle Autre État sont dénommées dans la présente les « Parcelles État ».

Les Parcelles Complexe sportif Commune, les Parcelles Ilot commun Commune et les Parcelles Autres Commune sont dénommées dans la présente les « Parcelles Commune ».

F. Remembrement et délimitation des propriétés

Préalablement à l'exécution du PAP sur les Parcelles et parallèlement à l'élaboration de la convention d'exécution du PAP, la commune de Mondorf-les-Bains et l'État effectueront un remembrement en phases des Parcelles qui aboutira à un échange avec ou sans soulte entre certaines des Parcelles État et certaines des parcelles Commune, à l'exception des Parcelles Tiers.

L'îlot commun accueillera aux fins du :

- Complexe sportif, vélodrome et piscine (Phase I ; cf plan « Annexe 06_Phase I îlot commun » joint en annexe)
 - o L'entrée sur site
 - o La viabilisation générale des terrains
 - o Les parkings réservés au Complexe sportif
 - o Les quais de bus réservés au complexe sportif (5 emplacements)
- Lycée (Phase II ; cf plan « Annexe 06_Phase II îlot commun » joint en annexe)
 - o Les parkings réservés au Lycée
 - o Les quais de bus réservés au Lycée (14 emplacements, le Lycée fera également usage des quais de bus du complexe sportif)

La réalisation de l'îlot commun est prévue en deux phases (voir aussi ci-dessus) assurant dans la première phase la viabilisation générale du site de même que les infrastructures et aménagements spécifiques au Complexe sportif et dans la deuxième phase des infrastructures spécifiques au Lycée. Bien entendu les deux phases ont été développées et étudiées d'une part à garantir le bon fonctionnement de la phase I indépendante de la phase II et d'autre part à former un ensemble cohérent après fin des travaux de la phase II.

L'acquisition des Parcelles Ilot commun Tiers est indépendante de la bonne exécution du complexe sportif. (Phase I).

L'acquisition des Parcelles Ilot commun Tiers est indispensable aux fins de la réalisation de l'îlot commun pour la bonne réalisation du Lycée qui sera construit ultérieurement (Phase II). Dans ce cadre, il échet de préciser que les différentes approches tant du comité d'acquisition que de la commune de Mondorf-les-Bains avec les propriétaires des Parcelles Ilot commun Tiers n'ont pas encore abouti, de sorte qu'une procédure d'expropriation pour cause d'utilité publique pourrait être entamée dans le cadre du projet de loi relatif à la construction du Lycée.

Concernant la réalisation du complexe sportif, la délimitation des propriétés entre la commune de Mondorf-les-Bains et l'État, dont certaines en parties privatives et d'autres en copropriété, respectivement en parties communes, sera définie par le biais d'un cadastre vertical.

Toutes les surfaces vertes prévues au PAP, à l'exclusion des lots 1a, 1b et 1c, de l'écran vert et des alentours directs du complexe sportif seront la propriété de la commune de Mondorf-les-Bains.

Les parties communes du complexe sportif recevant entre autres le hall d'entrée, le retail, les vestiaires, les salles de sports, les parties administratives et autres fonctions communes constitueront une copropriété l'État et de la commune de Mondorf-les-Bains, les deux partenaires étant représentés à parts égales dans cette future copropriété.

Le vélodrome avec son infield et les locaux mis à la disposition de la FSCL deviendront après achèvement, est sous réserve de la promulgation de la future loi de financement, la propriété de l'État.

Les sous-projets hall multisports à vocation régionale, une piscine à vocation régionale et la partie retail et brasserie deviendront après achèvement, la propriété de la commune de Mondorf-les-Bains.

Les projets place publique et l'îlot commun resteront la propriété de la Commune de Mondorf-les-Bains. Cette place de même que l'îlot commun seront réalisés par la Commune en sa qualité de maître d'ouvrage.

Le projet centrale d'énergie sera érigé sur les parcelles appartenant à l'Etat. La Commune exécutera en tant que maître d'ouvrage la centrale même et en sera le propriétaire. La Commune sera aussi propriétaire de l'énergie générée par la centrale d'énergie. Cette centrale alimentera non seulement le complexe sportif mais également le Lycée et les autres infrastructures prévues dans le cadre du PAP. Il sera procédé à une facturation au prorata de la consommation en énergie.

Concernant la réalisation du complexe sportif, la commune de Mondorf-les-Bains se charge de sa réalisation et de sa supervision en sa qualité de maître d'ouvrage. Ces travaux sont suivis par un comité d'accompagnement, composé de délégués des Parties, et incluant des représentants de la Commune et des ministère des Sports, ministère des Finances et ministère de l'Education nationale, de l'Enfance et de la Jeunesse. Le comité d'accompagnement aura pour mission de suivre la mise au point des projets d'investissement et leur exécution sur les plans technique, financier et budgétaire. Il aura également pour mission de s'assurer que son coût reste en-dessous du seuil défini dans la future loi de financement dont question ci-dessus. Le comité d'accompagnement pourra être secondé dans ses tâches par le gestionnaire de projet (project manager) déjà mandaté par la commune de Mondorf-les-Bains.

G. Le projet – les fonctions

Le projet qui aura l'ambition de devenir un pôle sportif majeur au Grand-Duché de Luxembourg, accueillera plusieurs installations sportives d'envergure, à savoir :

- Un **vélodrome** avec une piste de 250m de longueur et de 7m de largeur accueillant 3 terrains de sports dans l' «Infield » et 1 terrain supplémentaire réduit ;
- Les **locaux mis à la disposition de la FSCL**;
- Une **piscine à vocation régionale** comprenant plusieurs bassins de tailles et dimensions variées;
- Un **hall multisports régional** avec des dimensions adéquates pour accueillir 3 terrains de sport.
- De multiples espaces de fitness et musculation accessibles uniquement aux sportifs ;

Autres zones:

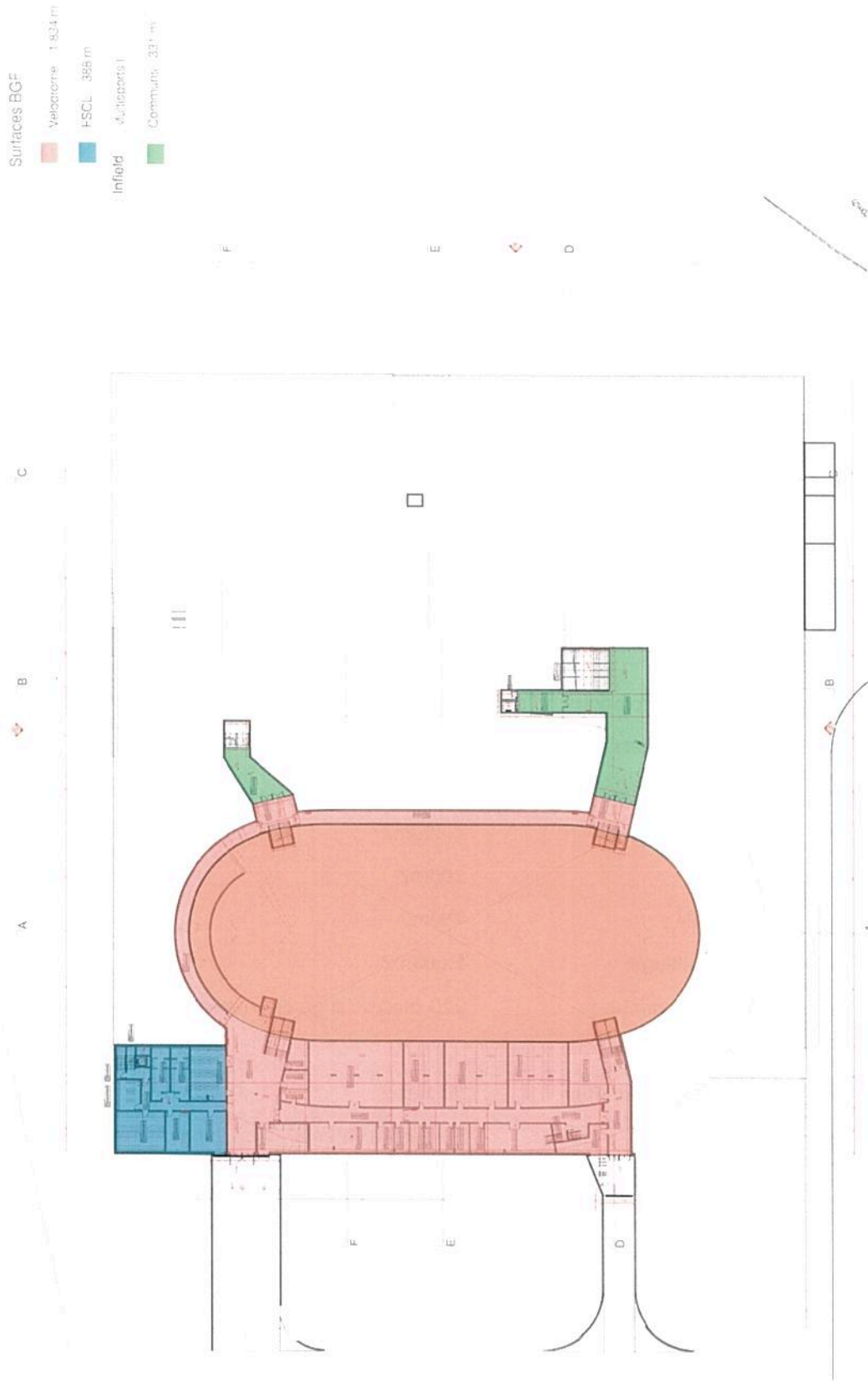
- Le lobby - entrée
- La brasserie principale
- La cafétéria de la piscine
- Les retails

Surfaces

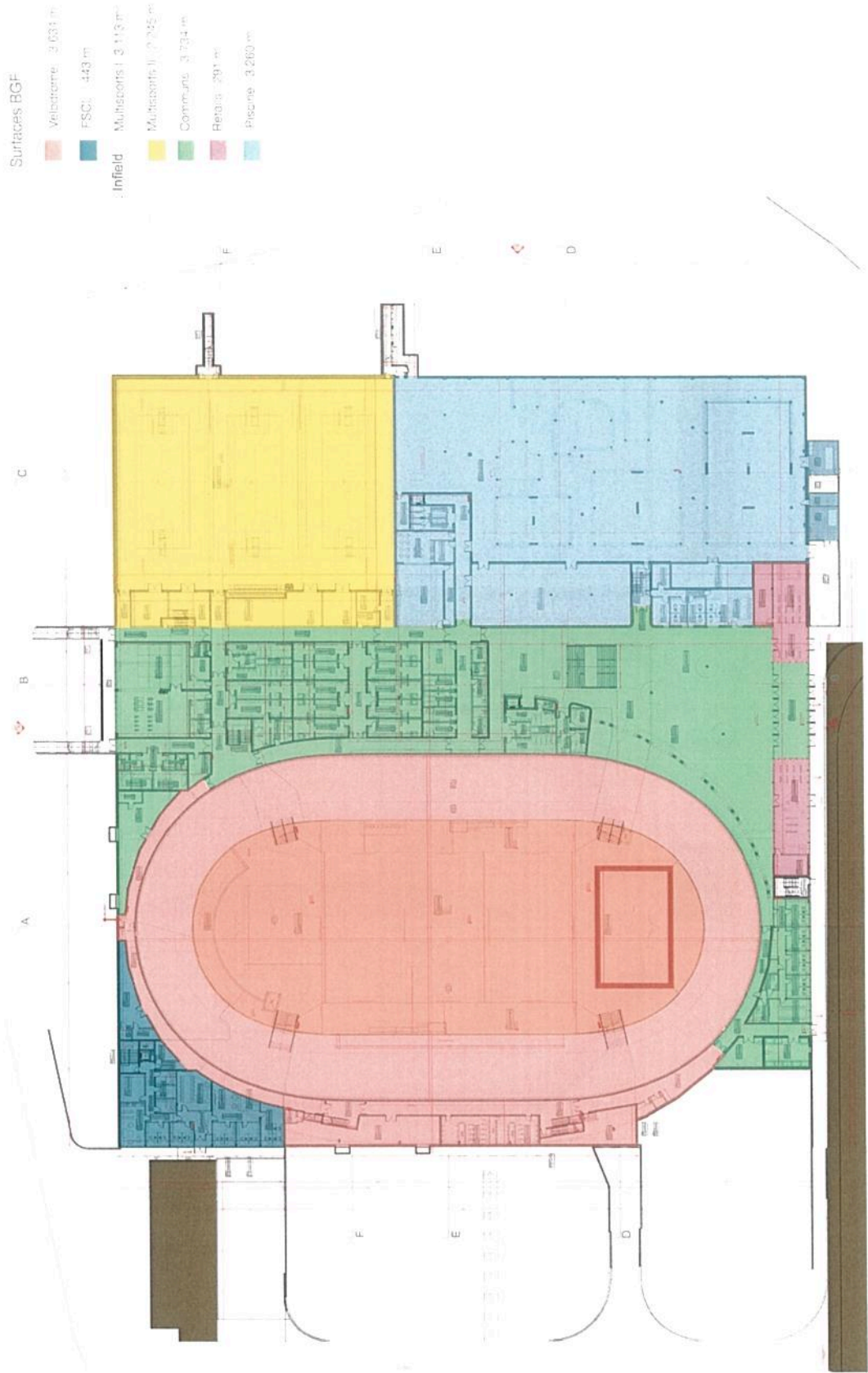
- Vélodrome comprenant la piste cycliste, l'Infield et les locaux de la FSCL : 11.600m²
- Hall multisports régional : 2.300m²
- Piscine régionale : 6.500m²
- Partie commune : 4.800m²
- Retail : 300m²
- Brasserie : 750m²
- Place Publique : 5.000m²
- Parking commun : 220 places (augmenté en phase II de 130 places aux fins du Lycée)
- Parking kiss and ride: 50 places
- Quais bus: 5 emplacements bus (augmentés en phase II de 14 emplacements bus pour les besoins du Lycée)

Les plans représentés aux pages suivantes reprennent les fonctions et surfaces brutes BGF (Bruttogeschoßfläche)

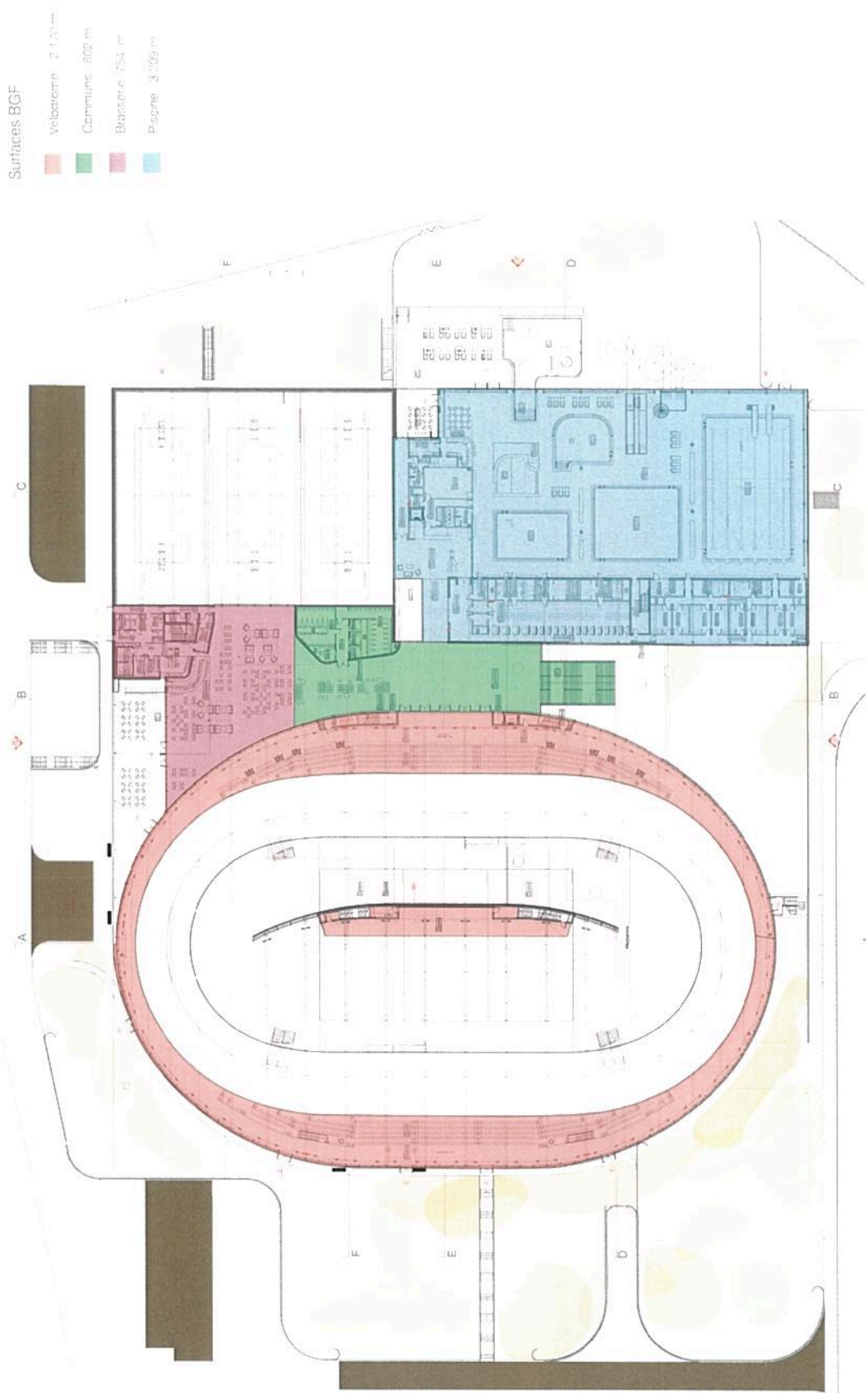
CSVP – Plan du sous-sol
Fonctions et surfaces brutes BGF (Bruttogeschossfläche)



CSVP – Plan du rez-de-chaussée
 Fonctions et surfaces brutes BGF (Bruttogeschoßfläche)



CSVP – Plan du 1^{er} étage
 Fonctions et surfaces brutes BGF (Bruttogeschossfläche)



H. Les caractéristiques du projet

L'ensemble du complexe sportif se caractérise à la fois par une intégration douce à la topographie et à l'environnement naturel du site et à la fois par un volume sculptural, celui du vélodrome, qui survole un socle végétalisé. Ce volume, visible depuis l'autoroute, marque le lieu et crée l'identité de cette infrastructure sportive unique pour le Luxembourg.

Il faut s'approcher du complexe sportif pour apercevoir la façade de la piscine qui émerge du sol. L'accès principal, sous un large auvent, prolonge la place à l'intérieur de ce socle végétal. Les fonctions nécessitant moins de lumière naturelle sont 'enterrées', réduisant ainsi l'impact visuel du bâtiment.

Le public est accueilli par un aménagement paysager respectant l'environnement naturel du site, aussi bien dans le traitement d'un parking écologique que dans la conception de larges toitures vertes inclinées, le tout faisant partie du concept général de la gestion des eaux de pluies afin de réduire de manière considérable la taille des bassins de rétention nécessaires.

Dans le développement futur du site, des extensions aux chemins pédestres et cyclables vers la route de Remich et la rue Alphonse Diederich viendront compléter le concept de mobilité douce pour les riverains, les utilisateurs et les lycéens. La volonté première du projet est d'assurer une accessibilité aisée et des liaisons inter-quartiers en communion avec l'environnement naturel du site.

Le parti architectural d'enterrer le bâtiment et de regrouper au maximum les fonctions, aidera à réduire les surfaces d'exploitation et les surfaces de façades en relation avec l'extérieur ce qui permet de respecter un budget limité et de garantir une performance énergétique exemplaire du bâtiment. Le projet compact regroupe les 3 fonctions sportives sous un même toit.

Cette compacité ne néglige pas pour autant les espaces généreux et accueillants tels que l'entrée et le lobby dignes d'une infrastructure nationale voire internationale.

L'entrée principale du complexe sportif est conçue comme le prolongement de la place centrale, qui relie le parking, l'Ecole internationale et le complexe sportif.

Les études d'avant-projet détaillé ont permis de confirmer ces grandes options avec le maître de l'ouvrage et les différents partenaires et intervenants.

La gestion des flux

Les différents flux dans le complexe sportif se résument ainsi :

- le rez-de-chaussée destiné aux utilisateurs du hall multisport et du vélodrome (accès aux vestiaires et à l'infield), et l'accès direct avec les 2 retraits de part et d'autre de l'entrée.
- le premier étage est destiné aux visiteurs et aux spectateurs du vélodrome ainsi qu'aux utilisateurs de la piscine. Les spectateurs du vélodrome et les visiteurs de la piscine sont dirigés vers le premier étage par le grand escalier central. Un espace de transition est partiellement occupé par la brasserie qui offre aussi une vue plongeante sur le hall multisport et qui est prolongé par une terrasse généreuse sur l'arrière du complexe sportif.
- L'accès à l'Infield se fait par l'accès au sous-sol via le grand escalier central et un tunnel de liaison

L'entrée exclusive aux locaux mis à disposition de la FSCL en partie Nord-Ouest du bâtiment peut également être utilisée par les athlètes cyclistes qui ont ainsi plus de facilité de déposer leur matériel à proximité de l'Infield et d'accéder à la piste.

L'étude de la gestion des flux a été supervisée par les organismes agréés et par l'expert feu, PHOENIX, pour l'aspect règlementaire lié à l'évacuation des personnes en cas d'incendie.

Le vélodrome

Il s'agit de l'élément clé du complexe sportif. Sa volumétrie est facilement reconnaissable depuis l'autoroute et l'entrée sur le site. La silhouette épurée du vélodrome se détache du sol, flotte sur son socle végétalisé, laissant apparaître le paysage verdoyant du site en arrière-plan.

L'accès pour les spectateurs se fait au travers de l'escalier menant au premier étage. Cet escalier est dimensionné par rapport au nombre de visiteurs lors d'un événement qui se déroule dans le vélodrome, respectivement dans l'Infield. Jusqu'à 2.500 personnes (tribunes partie assise : 1.000 personnes ; tribunes partie debout : 500 personnes, Infield : 1.000 personnes) peuvent y trouver place simultanément. L'accès vers ce dernier se fait depuis le sous-sol via un escalier, placé sous le grand escalier du rez-de-chaussée.

L'infield présente 3 terrains de sport pouvant être divisée en 3 zones indépendantes, grâce à des séparations amovibles, et pouvant recevoir 3 groupes d'élèves différents (3 classes) pour pratiquer les sports collectifs comme le basket, le handball, le football, le hockey, le badminton et le volley. S'ajoute un terrain de sport à taille réduite adjacent aux terrains principaux.

Les équipements pour toutes ces activités ont fait l'objet de réunions dédiées. Une attention particulière a été apportée pour les détails de réalisation de la charpente métallique comprenant les poutres treillis de très grandes tailles, jusqu'à 78m environ de longueur et 6,40m de hauteur, et les colonnes inclinées. Une présentation dédiée au traitement de façade a été faite au maître d'ouvrage : il est proposé de réaliser le revêtement de façade avec des éléments métalliques réfléchissant, en relief, afin de créer un dialogue avec la nature environnante.

Fédération luxembourgeoise du cyclisme luxembourgeois

L'FSCL quant à elle disposera d'un accès séparé depuis l'extérieur. Une liaison directe vers Infield est garantie via un tunnel carrossable. Une partie du programme du vélodrome trouve place dans un sous-sol à proximité des tunnels d'accès et des sorties de secours (exemple : stockage vélos). Des liaisons directes et sécurisées vers toutes les infrastructures du vélodrome facilitent l'exploitation du bâtiment.

Le Lobby et la brasserie

Le projet propose un lobby d'entrée qui ne fait pas seulement office d'espace de distribution vers les différentes activités sportives ou d'accès aux retails et aux zones d'attente et de loisirs, mais est traité comme une véritable place centrale, une sorte de colonne vertébrale. Cette « agora multifonctionnelle » apporte la convivialité et la flexibilité d'utilisation nécessaire à ce projet unique au Luxembourg et au-delà.

Un accent particulier est porté sur l'apport de la lumière naturelle, tant au niveau zénithal (dômes et verrière au-dessus du mur d'escalade) qu'au niveau des façades. Le lobby qui traverse de part en part le projet, depuis l'entrée principale au rez-de-chaussée jusqu'à la terrasse de la brasserie au 1er étage, est considéré comme le compartiment d'issue principale et permet des vues transversales sur toutes les activités sportives au travers de parois largement vitrées et résistantes au feu suivant la réglementation en vigueur. La façade vitrée de la brasserie au 1er étage cadre la végétation en arrière-plan et donne accès vers une généreuse terrasse couverte.

La brasserie est située au premier étage dans le prolongement du volume du lobby. Elle est judicieusement implantée entre le Vélodrome et le hall multisport, et dispose d'un emplacement privilégié car elle permet une visibilité parfaite sur le vélodrome, le hall multisport et vers le paysage verdoyant du site au Nord. La terrasse d'une superficie d'environ 300m² et le bar avec sa partie « bar d'été » termine la succession des espaces dédiés au public. La cuisine professionnelle est équipée pour la production de 150 repas. Le lobby est compartimenté par des rideaux coupe-feu amovibles permettant l'évacuation des usagers en cas d'incendie.

Une redéfinition de l'accueil et de l'espace garde-robe est proposée au travers un nouvel aménagement du hall.

La cafétéria de la piscine

La cafeteria de la piscine fonctionne de manière indépendante de celle de la brasserie principale. Tout comme cette dernière, la cafeteria, à cheval entre les zones de baignade intérieure et extérieure de la piscine, offre également la possibilité de servir les clients et les visiteurs depuis l'extérieur des zones de baignade. Elle définit une zone d'attente et de détente pour les parents ou les élèves à l'extérieur des zones de baignade. L'espace dédié à la cafétaria a été limité au maximum pour profiter aux locaux annexes de la piscine.

Le mur d'escalade

Le mur d'escalade, accessible depuis le rez-de-chaussée, est ouvert sur 2 niveaux et se fond avec l'espace ouvert au public. La partie supérieure du mur d'escalade est perceptible depuis l'escalier principal du lobby et communique avec la brasserie de la piscine permettant une interaction entre sportifs et spectateurs. Le mur d'escalade d'une hauteur de 10m environ est surplombé d'une grande verrière qui éclaire le centre du complexe sportif et l'accès à la piscine. Des matelas de grande épaisseur seront posés sur le sol souple au droit du mur d'escalade.

La piscine

Les bassins et leurs infrastructures sont regroupés afin d'optimiser les installations techniques et facilite la gestion des flux tant du point de vue des employés que des baigneurs et des lycéens.

L'entrée de la piscine ainsi que les vestiaires et les sanitaires se trouvent au premier étage au niveau de la zone de baignade. Ainsi, toutes les techniques, les groupes de ventilation, le traitement de l'eau et le chauffage sont placés au rez-de-chaussée. Ceci permet de réduire les excavations et les déplacements de terre et l'accès pour la maintenance est facilité depuis l'extérieur. Cette configuration présente également l'avantage de ne pas devoir recourir à des escaliers ou des marches dans la zone piscine pour une meilleure mobilité des baigneurs. Les groupes d'étudiants ont un accès dédié depuis le rez-de-chaussée, qui est directement accessible depuis le lobby.

Un accent particulier est porté sur le caractère récréatif de certains bassins qui présentent des activités adaptées afin de répondre à la fois aux attentes des plus grand et des plus petits.

L'aboutissement des choix et concepts architecturaux a été supervisé par un expert indépendant mandaté par l'Administration Communale de Mondorf-les-Bains.

Le hall multisport

Le hall multisport, dédié principalement aux lycéens et aux sportifs, entretient une relation visuelle avec l'espace public (brasserie et entrée piscine) au premier étage par le biais de larges baies vitrées d'où les spectateurs et les parents peuvent suivre les activités dans la salle en contrebas. Celle-ci est accessible via le lobby depuis l'espace vestiaires au rez-de-chaussée. Les vestiaires regroupés avec ceux des cyclistes sont au nombre de 12 pour une plus grande flexibilité d'utilisation. Les lanterneaux en toiture procurent une luminosité uniforme avec un vitrage adapté à un éclairage optimal tout en limitant la surchauffe estivale. Les tribunes fixes présentent 50 places assises.

La salle dimensionnée pour recevoir 3 terrains de tennis pourra être divisée en 3 zones indépendantes, grâce à 2 rideaux amovibles acoustiques, et pouvant recevoir 3 groupes d'élèves différents (3 classes) pour pratiquer la gymnastique et les activités d'éveil et de motricité, les sports collectifs comme le basket, le handball, le football, le hockey, le badminton, le volley et aussi le tennis et le tennis de table. Le choix des équipements pour toutes ces activités ont fait l'objet de réunions dédiées.

Le traitement acoustique

Le complexe sportif, au vu de sa capacité d'accueil, va bénéficier d'un traitement acoustique adapté, supervisé par un expert mandaté par la Commune. Les enjeux majeurs de cet expert sont :

- Un traitement acoustique par entité (Vélodrome, Hall multisport, Piscine et Lobby)
- Un traitement acoustique d'ensemble

Le traitement acoustique du vélodrome sera principalement réalisé par des panneaux absorbants verticaux sur le pourtour complet de la façade intérieure, sur près de 6m de hauteur, en fibres de bois sur isolation acoustique ; par ailleurs le plafond du vélodrome est réalisé en tôles trapézoïdales perforées et le sol de l'infield est recouvert d'un sol souple absorbant. Le plafond du hall multisport est aussi réalisé en tôles trapézoïdales perforées, le sol est entièrement recouvert d'un sol souple absorbant et les parois verticales sont habillées de panneaux pare-chocs acoustiques sur une hauteur jusqu'à 3.40m. La salle pourra être divisée en 3 zones indépendantes, grâce à 2 rideaux amovibles acoustiques de 1600gr/m² minimum. Le plafond de la piscine sera recouvert d'un enduit acoustique sur isolation, avec un retour vertical périphérique, jusqu'au niveau des portes, sur une hauteur d'environ 1.50m.

L'accessibilité

En vue d'assurer une parfaite conformité du complexe sportif aux impératifs liés à l'accessibilité des lieux publics, les contacts ont été pris avec l'asbl ADAPTH qui accompagnera le projet sous toutes ses phases afin que le projet respecte bien l'ensemble des mesures légales et préconisations d'usage. Les premières recommandations présentées par ADAPTH ont été prises en compte pour la phase APD.

L'îlot commun et la place publique

L'accès du projet du complexe sportif sur le site "Bei Grëmelter" à Mondorf les Bains est organisé à travers l'aménagement d'un parking paysagé de 400 places environ (phase I, II et kiss and ride) et d'une place publique qui fera la jonction avec le futur lycée.

Les besoins en places de stationnement pour l'ensemble du site étant très importants, la conception des aménagements s'est naturellement dirigée vers un parking écologique et paysagé limitant son emprise de la gestion des eaux de pluie par une rétention diffuse tout en respectant l'environnement existant, suivant les recommandations de l'ANF et de l'AGE.

Le projet de parking paysagé est conçu en parallèle au projet de renaturation du Grëmelterbaach le long de la route de Remich et en parallèle des rétentions des eaux de pluie du complexe sportif-vélodrome et du futur lycée.

Les déblais provenant du terrassement du site seront en partie utilisés dans la création d'une petite colline qui fera la jonction entre le parking et les bassins de rétention du site et en partie pour le nivellement du nouveau parking.

Le projet proposé pendant la phase concours a été adapté pour respecter au mieux la topographie particulière du site en disposant les voiries et les places de stationnement dans le sens d'une meilleure évacuation des eaux de ruissellement à travers de généreuses noues paysagères ; les places de stationnement de 2.75m de largeur sont réalisées en revêtement stabilisé perméable. Un cheminement piéton traverse le parking dans la diagonale afin de raccourcir les distances et présente des espaces diversifiés pour agrémenter la promenade, avec placettes, bancs, passages et bassins de rétentions secs. Le revêtement de surface du cheminement piéton sera différencié de celui des voies de circulation pour une meilleure visibilité. Une grande variété de plantes et d'arbres à hautes tiges est planifiée.

Lors de la phase avant-projet sommaire, le parking présentait transversalement dans son ensemble une pente régulière de 6% environ ; un aménagement en 'terrasses' est maintenant proposé avec une

penne de 3% présentant un meilleur confort aux usagers, les différences de niveau se présentant au droit des noues paysagères.

Le parking est organisé à l'intérieur d'une voirie périphérique permettant la circulation de bus en sens unique. Une gare routière pouvant accueillir jusqu'à 14 bus pour les besoins du lycée est aménagée du côté des terrains de football, au plus près du futur lycée. Un espace est prévu pour 5 bus supplémentaires pour accéder au vélodrome, entre le parking et la place publique.

Deux allées du parking représentant environ 130 places de stationnement sont dédiées au personnel du futur lycée ; un contrôle d'accès sous forme de barrières automatiques sera disposé aux extrémités de ces allées. 60 emplacements de parking seront à long terme équipés de bornes pour le chargement de voitures électriques, pour moitié pour la Commune et pour moitié pour le futur lycée. Des emplacements PMR sont disposés en partie du côté des accès des terrains de football et de part et d'autre du cheminement piéton du côté de la place pour les besoins du complexe sportif-vélodrome et du lycée.

L'espace dédié à la future place présente un dénivelé naturel important. Il a été aménagé en différentes zones dédiés à des activités variées, qui reprennent la géométrie de l'aménagement du parking pour s'adapter au mieux à la topographie existante, parallèlement à la pente naturelle du terrain. Cette aménagement participe à une meilleure gestion des eaux de pluie vers le ruisseau existant.

Sur une surface de plus que 9.000m², la pente existante d'environ 7% correspond à 6 mètres de dénivelé entre l'accès au futur lycée et l'entrée du vélodrome. Pour offrir un meilleur confort aux usagers, trouver une liaison harmonieuse avec les limites extérieures de la place et pour limiter des coûts importants de terrassement, cette proposition d'aménagement profite au maximum de la topographie existante. Quatre terrasses pouvant accueillir différentes activités en relation avec les futurs bâtiments sont séparées par des murets de soutènement bas pouvant servir d'espaces de repos. Les revêtements, de sol sont différenciés suivant les activités proposées : dalles béton ou pierre naturelle, revêtement en stabilisé perméable pelouses, caoutchouc...

Des classes de plein-air, des plantations pédagogiques, des espaces de gymnastique ou de cinéma open-air ou encore une aire de jeux et skatepark pourront être aménagés au fur et à mesure de l'appropriation de la place par les utilisateurs. Le projet pourra être facilement développé vers le futur lycée avec quelques déclinaisons au niveau des revêtements ; un aménagement boisé pourra, au sud de la place, faire la transition entre le ruisseau et le parvis de la future Ecole internationale.

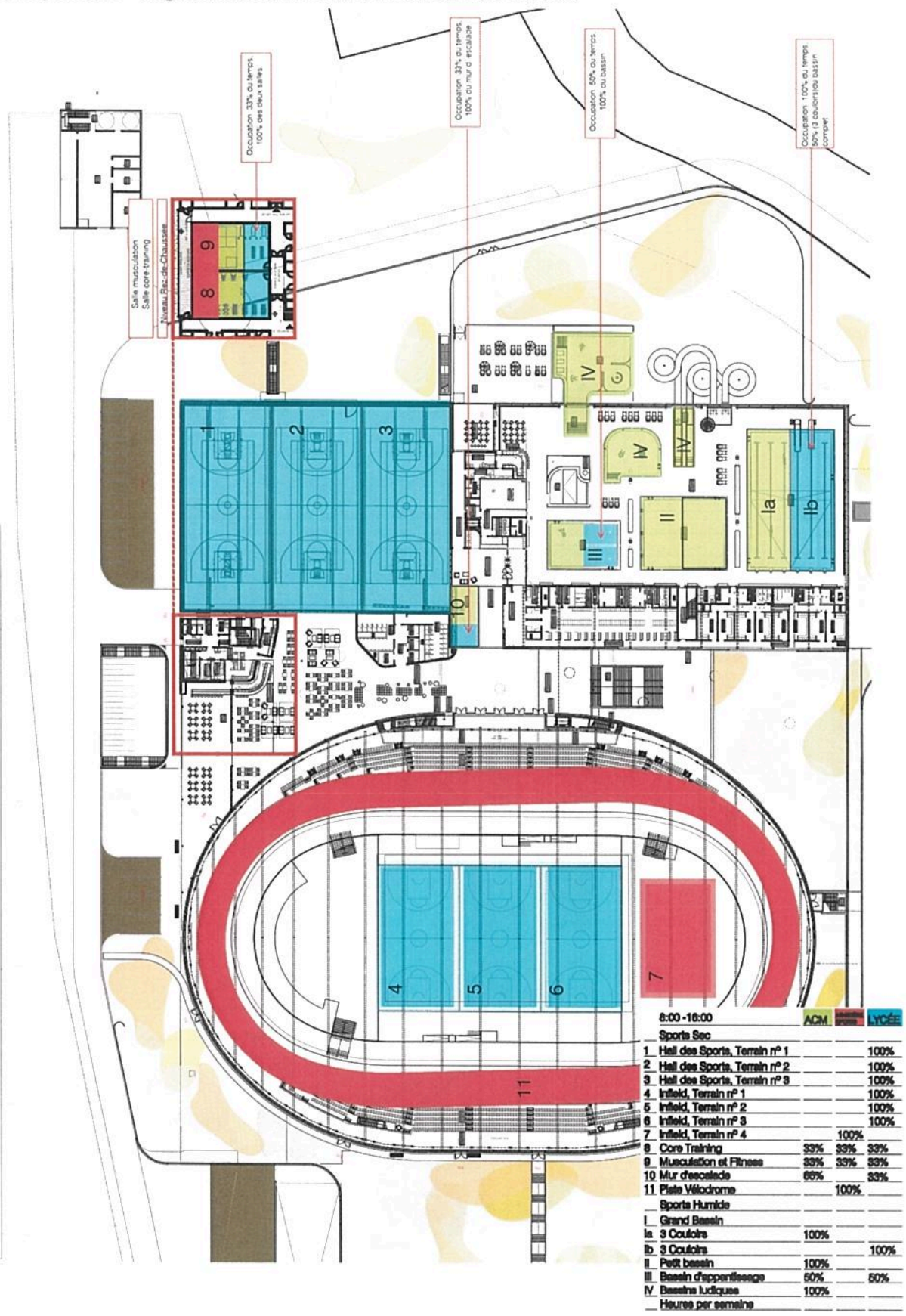
I. Plans d'occupation

Dès la programmation du projet, les acteurs et occupants futurs des lieux ont été consultés et leurs besoins injectés dans le projet du complexe sportif. Il s'agit notamment du :

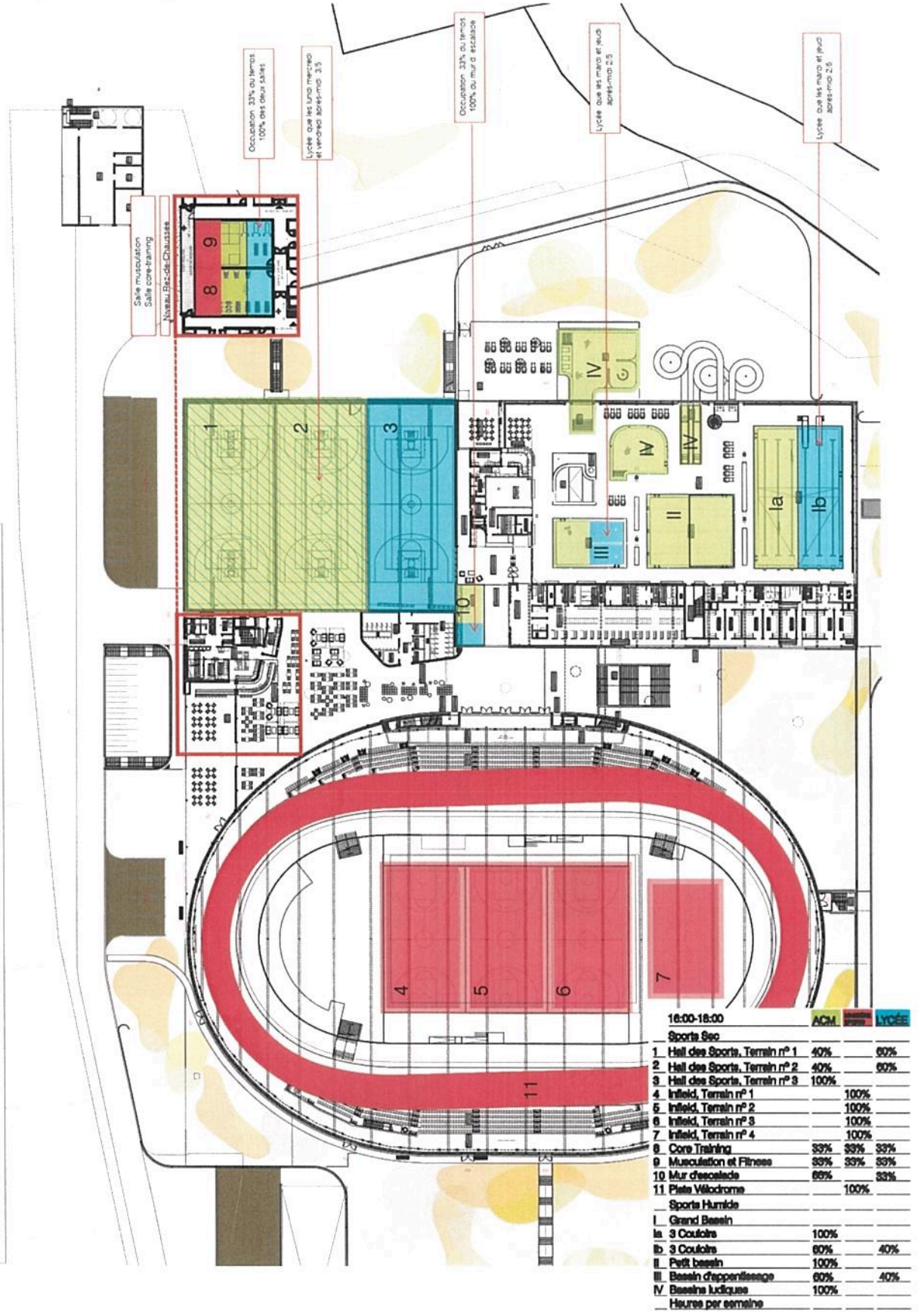
- Ministère de l'Éducation nationale, de l'Enfance et la Jeunesse assurant la bonne prise en compte des besoins de l'École internationale en matière de sport scolaire et extrascolaire autant pour le fonctionnement de l'éducation primaire, secondaire et de la maison relais.
- Ministère des Sports assurant la bonne prise en compte des besoins du sport cycliste et de la FSCL
- L'Administration communale de Mondorf-les-Bains assurant la bonne prise en compte des besoins du sport organisé communal.

Il est évident que les plans suivants sont soumis à évolution sous réserve d'un commun accord entre les parties.

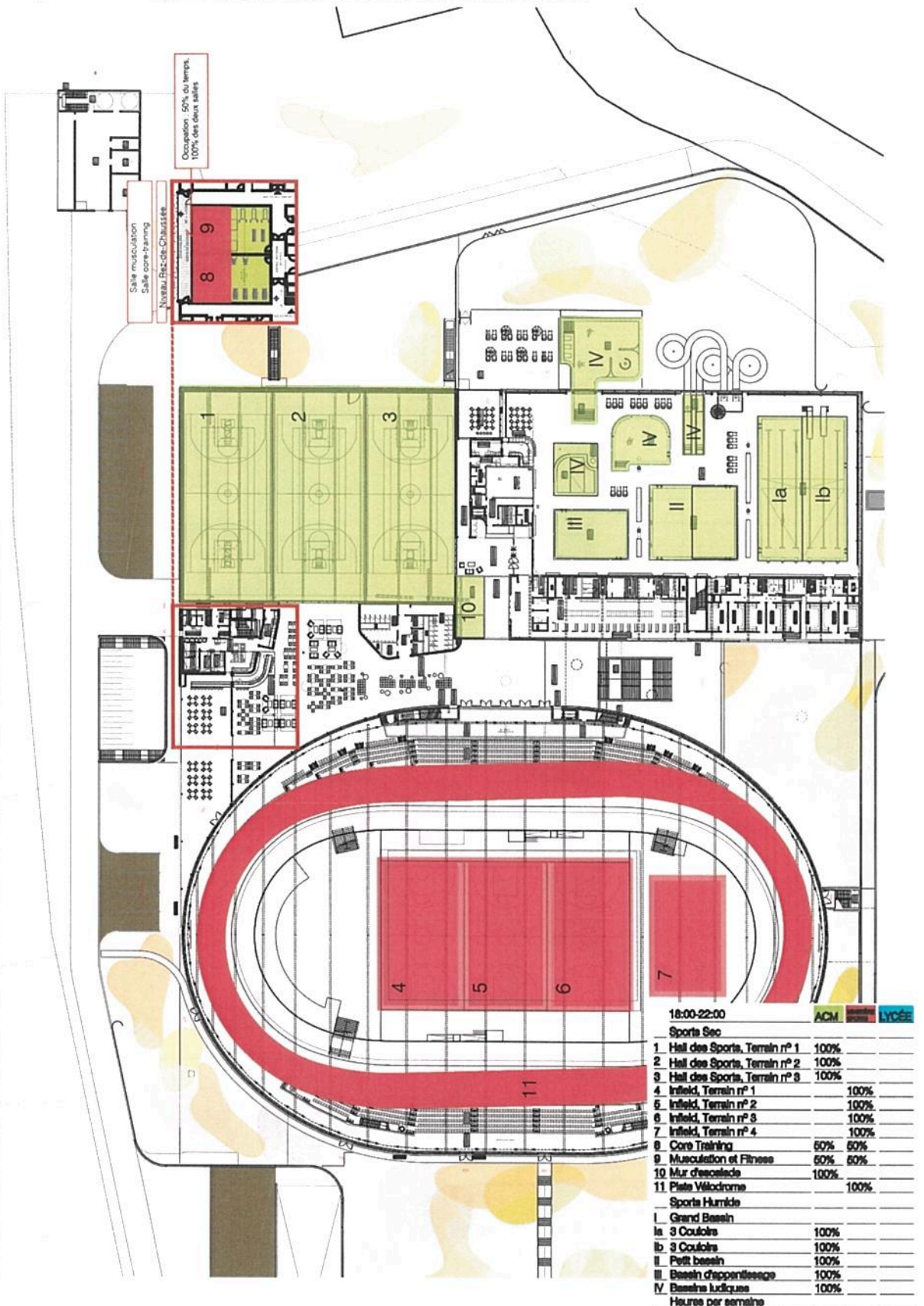
Plan d'occupation 02 - Plage horaire du lundi au vendredi de 8h00 à 16h00



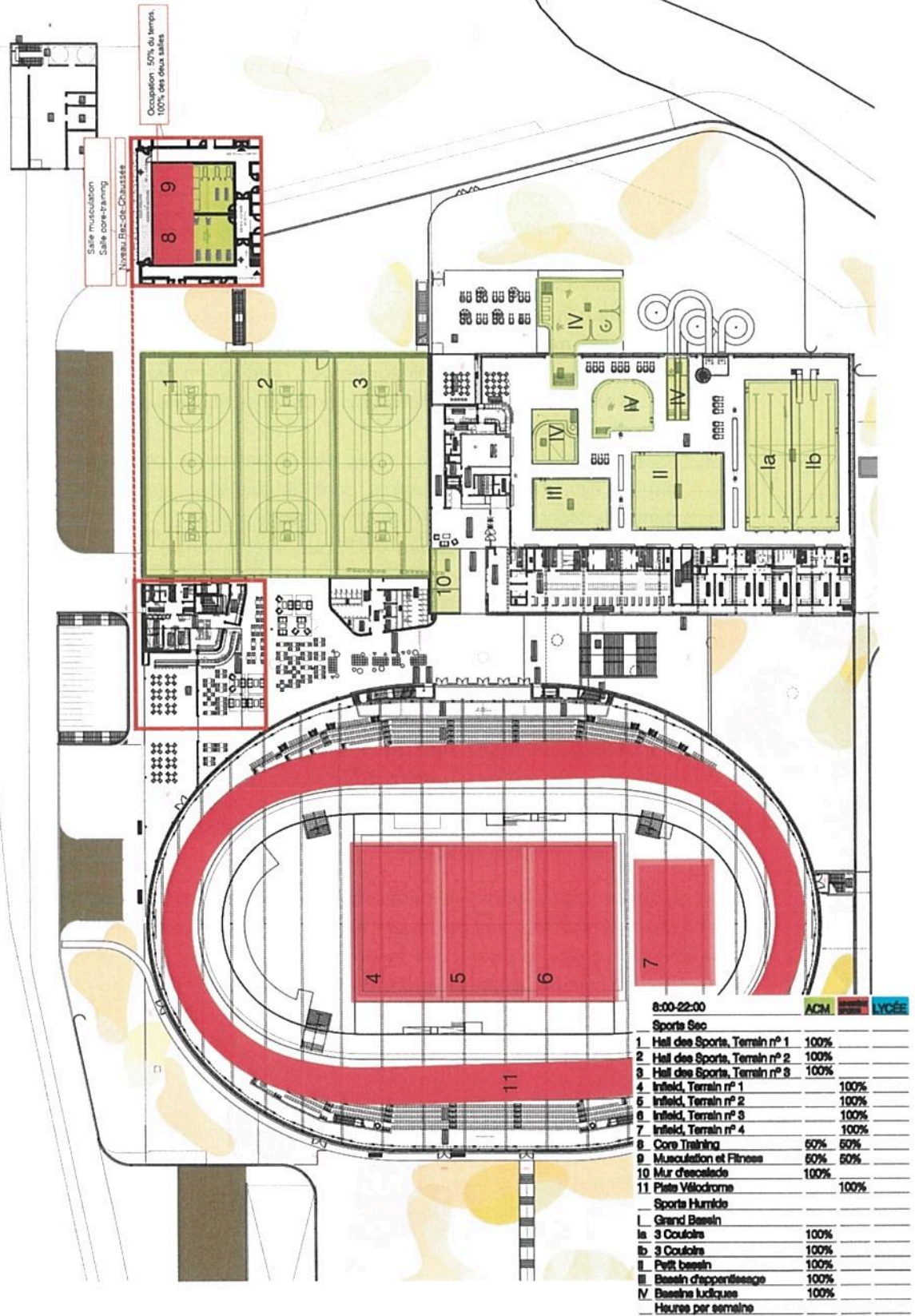
Plan d'occupation 03 - Plage horaire du lundi au vendredi de 16h00 à 18h00



Plan d'occupation 04 - Plage horaire du lundi au vendredi de 18h00 à 22h00



Plan d'occupation 05 - Plage horaire du samedi et dimanche de 08h00 à 22h00



J. Synergies entre les projets vélodrome, Ecole internationale et le sport communal à Mondorf-les-Bains

Considérant que les futures infrastructures de l'École internationale de Mondorf-les-Bains réunissant quelque 1.500 élèves, du vélodrome national et accessoirement les locaux mis à la disposition de la FSCL, les projets communaux d'un hall multisport et d'une piscine (les deux à caractères régionaux) seront construits sur le site « bei Grémelter », un important développement de synergies est présagé. En effet considérant que :

- le vélodrome national avec son infield peut accueillir 4 terrains de sport pouvant être mis à disposition du sport scolaire (Ecole internationale); que l'activité sur la piste et la pratique du sport dans l'infield peuvent avoir lieu en parallèle via une séparation par filets ;
- le besoin en sport de l'Ecole internationale dépasse encore les terrains mis à disposition dans l'infield du vélodrome ; que le hall multisport construit en plus par la Commune sur le site, accueillant majoritairement le sport organisé communal en fin de journée, le soir et les weekends permet de subvenir aux besoins résiduels en sport de l'Ecole internationale;
- les vestiaires peuvent être mutualisés pour l'ensemble des activités sportives avec un nombre global largement rationalisé
- les fonctions tierces du type : accès, entrée, sanitaires, conciergerie, régie, infirmerie, local anti-dopage, buvette et autres sont mutualisées alors que des projets individuels demanderaient un dédoublement pour chaque projet ;
- le besoin en natation scolaire de l'Ecole internationale et de la Commune peuvent être regroupés et que le projet de la piscine permet une importante synergie dans ce contexte ;
- les fonctions tierces de la natation du type : accès, entrée, sanitaires, vestiaires, local maître-nageur, infirmerie, buvette et les installations techniques peuvent être mutualisées pour les deux fonctions respectivement utilisateurs ;
- un partage et mutualisation d'une centrale d'énergie commune à toutes les fonctions y compris la future Ecole internationale ;
- une viabilisation du site avec ses infrastructures et ses aménagements extérieurs desservant l'ensemble des projets y compris la future Ecole internationale;

une réduction importante du volume global construit et avec ceci une réduction substantielle des coûts globaux des projets peut être constatée.

En outre, des synergies supplémentaires s'affichent sur base d'un modèle de réflexion analysant la mise en œuvre des projets, soit par un seul maître d'ouvrage, la commune de Mondorf-les-Bains, pour l'ensemble du projet, soit par deux maîtres d'ouvrage, l'État pour le vélodrome ,d'une part, et l'administration communale de Mondorf-les-Bains pour les autres sous-projets d'autre part.

Les avantages découlant de la prise en main par un seul maître d'ouvrage et projet commun sont les suivants :

- une seule maîtrise d'œuvre pour l'ensemble du projet et des sous-projets ;
- une budgétisation unique largement plus rationnelle du fait de :
 - l'effet de masse des quantités : les prix unitaires sont réduits dus aux volumes importants ;
 - les synergies techniques ;
 - l'entrée commune ;
 - la mutualisation des vestiaires et entités sportives ;
 - l'optimisation des techniques spéciales.
- la recherche de synergies fonctionnelles ;
- la recherche de synergies tant architecturale que techniques ;
- la recherche de synergies de gestion des flux ;
- une compacité architecturale permettant la réduction des apports techniques et la réduction des volumes ou espaces morts, permettant une optimisation des espaces ;
- une utilisation maximale de la topographie, permettant ainsi de limiter au maximum le nombre de niveaux ;
- les plans de phasage et de construction avec une entreprise par lot.

K. Avantages financiers découlant de synergies des projets sur le site « Bei Grämelter »

Vu ce qui précède, peuvent être constatés deux sortes de rationalisations :

- rationalisations fonctionnelles découlant des optimisations de programme permettant une réduction des surfaces et des volumes construits ;
- économies extra fonctionnelles.

Bien qu'une évaluation des gains financiers ne peuvent être difficilement chiffrés, une estimation sommaire et approximative des avantages financiers se présente comme suit :

- rationalisation fonctionnelle
 - La réduction de volume construit escomptée est de 4% à 6% du volume global des projets avec une estimation budgétaire concordante allant de 4,70 à 7,06 millions euros
- économies extra fonctionnelles
 - Honoraires de la maîtrise d'œuvre : en séparant la construction et les études en deux blocs distincts, une augmentation de 1,06 millions euros TTC aurait été à prévoir, puisque les pourcentages appliqués pour honoraires et autres frais connexes sont dégressifs avec l'augmentation des coûts de construction ;
 - Frais d'expertises, d'assurances et frais connexes : le recours à un seul maître d'ouvrage permet une économie d'environ 0,13 millions euros TTC découlant de même de l'effet de masse décrit ci-avant ;
 - Quant aux frais d'installation de chantier, frais de coordination entre différentes entreprises, une économie d'un montant de 0,6 millions euros TTC est permise en ne recourant qu'à un regroupement des projets ;
 - Frais de terrassements et de blindages : scindé les projets aurait amené un survolume et terrassement et préparation de la fouille des projets avec un surcoût de 1,02 millions euros TTC ;
 - Frais en rapport avec le chauffage, la ventilation, l'alimentation en eau et électricité : une optimisation de l'investissement par effet de synergies découlant d'une seule entité peut être constatée. Par exemple, l'air vicié du vélodrome, qui avant d'être évacué vers l'extérieur, passera par le système de récupération de chaleur de la piscine, afin de

- profiter des calories de l'air vicié, ce qui permettra de réaliser une importante économie sur le chauffage de la piscine. L'économie en frais d'installation relatifs aux techniques spéciales ici mentionnées peuvent être chiffrées à hauteur de 2,09 millions euros TTC ;
- Partage et rationalisation des locaux techniques : économie supplémentaire escomptée : 0,34 millions euros TTC.

Un volume global estimatif et approximatif en rationalisation et avantages financiers découlant des synergies allant de 9,94 à 12,30 millions euros TTC peut être considéré.

En outre est à considérer que la réalisation du Lycée indépendant du vélodrome, donc en absence des synergies possibles telles décrites, émanant de la présence et de l'utilisation de l'Infield au fruit du Lycée, demandera la construction d'un hall multisports supplémentaires (trois terrains de jeux y compris les fonctions annexes) avec un budget complémentaire de quelques 15 millions d'euros TTC en plus.

Un éclatement complet des projets comprenant la réalisation des bâtiments à vocation unique, c'est-à-dire : le vélodrome seul, deux halls des sports pour l'Ecole internationale, un hall des sports à vocation régionale pour la Commune, une piscine pour l'Ecole internationale et une piscine à vocation régionale pour la Commune demanderont un investissement de l'ordre de 145 millions euros TTC (contre 117,59 millions euros TTC pour le projet actuel) ceci en faisant abstraction de l'acquisition du foncier supplémentaire qui reste ici non considéré dans l'évaluation.

Le projet de vélodrome sur le site proposé prend ainsi tout son sens dans le cadre d'un projet global, les synergies recherchées et réalisables dans un tel projet étant autant de nature financière que de nature environnementale et infrastructurelle.

FICHE FINANCIERE**A. Modalités financières**

Les modalités financières sont définies dans l'avant-projet détaillé joint en Annexe 01 et 02.

Le budget est ventilé comme suit :

1. Complexe sportif
 - 1.1. Vélodrome national
 - 1.1.1. Piste cycliste
 - 1.1.2. Locaux mis à la disposition de la FSCL (compris dans Vélodrome (cf Annexe 01))
 - 1.1.3. Infield
 - 1.2. Hall multisports à vocation régionale
 - 1.3. Piscine à vocation régionale
 - 1.4. Retail et brasserie

Concernant les parties communes, la centrale d'énergie, la place publique, l'îlot commun, les bassins de rétention et les alentours du complexe sportif, les budgets et coûts suivant l'avant-projet détaillé ont été ventilés au prorata de leur utilisation dans les budgets ventilés du projet.

2. Participation au projet et budget concordant du Lycée
 - 2.1. Centrale d'énergie
 - 2.2. Place publique
 - 2.3. Îlot commun (parking, gare des bus)

La réalisation proprement dite du projet par la commune de Mondorf-les-Bains se fera conformément aux loi et règlement grand-ducal modifiés du 8 avril 2018 sur les marchés publics. Les missions de la maîtrise d'œuvre et des experts ont déjà fait l'objet d'un concours respectivement d'une mise en concurrence et ont d'ores et déjà été contractées.

Les sous-projets hall multisports à caractère régional et piscine régionale seront subventionnés par le biais du Fonds d'équipement sportif national suivant les dispositions de la loi du 18 juillet 2018 autorisant le Gouvernement à subventionner un onzième programme quinquennal d'équipement sportif et de son règlement d'exécution, à titre de projets présentant un intérêt régional comme suit :

- Hall multisports régional : 50% d'un coût maximal subventionnable de 10 millions d'euros, soit 5 millions d'euros TTC au maximum ;
- Piscine régionale (hors partie ludique) : 50% d'un coût maximal subventionnable de 10 millions d'euros, soit 5 millions d'euros TTC au maximum;

Tous les frais liés à l'exploitation des projets (location, exploitation et frais de fonctionnement, maintenance et entretiens) seront pris en charge par les parties concernées (État, commune de Mondorf-les-Bains, Lycée principalement) au prorata de leur utilisation et seront fixés dans une ou plusieurs convention(s) d'exploitation à conclure ultérieurement.

Comme maître d'ouvrage, la Commune de Mondorf-les-Bains est censée préfinancer l'ensemble du projet, estimé à un coût total de 115.751.902 euros € TTC suivant le budget de l'avant-projet détaillé du 1er mars 2021 (budget avec indice et date de référence : indice à la construction octobre 2021).

La partie « vélodrome national » du complexe sportif se compose de la piste cycliste, des locaux mis à la disposition de la Fédération du Sport Cycliste Luxembourgeois et de la partie « Infield » à savoir les terrains de sports localisés à l'intérieur de l'anneau de la piste cycliste.

Compte tenu de la vocation nationale du vélodrome et dès lors de l'utilisation majeure de la partie « Vélodrome national » du projet par l'État pour les besoins futurs de la Fédération du Sport Cycliste Luxembourgeois et du sport cycliste en général, d'une part, et ceux de l'Ecole Internationale en devenir sur le site, d'autre part, l'Etat est appelé à devenir propriétaire et le Ministère des Sports, gestionnaire des parties concernées.

Comme ces infrastructures sont destinées à être utilisées exclusivement dans un intérêt national et conformément aux dispositions de l'article 4 de la loi du 18 juillet 2018 autorisant le Gouvernement à subventionner un onzième programme quinquennal d'équipement sportif, la contribution étatique pour la partie « Vélodrome national », est de 100% des frais inhérents à la réalisation, frais estimés à 39.081.063,- EUR + 14.469.325,- EUR = 53.550.388,- arrondis à 53,56 millions d'euros TTC.

Cette contribution étatique sera acquise à la Commune de Mondorf-les-Bains moyennant le rachat par l'État, dont le financement sera autorisé à travers la présente loi de financement et scellé par compromis de vente.

Un tableau synthétique et récapitulatif des coûts d'investissement avec une répartition des coûts sur les différentes composantes du projet global est joint en Annexe 01.

Un résidu de 8,6 millions d'euros de l'enveloppe financière jadis réservée pour la réalisation d'une piste cycliste depuis l'inscription d'un tel projet sous le numéro 8/59 au règlement grand-ducal du 1^{er} septembre 2006 établissant une troisième partie de projets à subventionner dans le cadre du huitième programme quinquennal d'équipement sportif, peut être pris en compte.

Coût de construction

Le coût de construction du vélodrome national s'établit de la façon suivante :

VELODROME national

Projets	Vélodrome national	
	Vélodrome	Infield
Sous-projets		
Coûts de construction et équipement		
Coûts construction	13.518.219 €	4.969.601 €
Aménagements extérieurs	3.420.866 €	701.430 €
Infrastructures connexes	- €	- €
Transfert budgétaire phase Lycée	- €	- €
Ventilation Parties communes		
Vestiaires	- €	1.143.979 €
Core-training	189.007 €	378.014 €
Entrée & circulation, exploitation CSVP	1.873.511 €	763.653 €
Aménagements extérieurs	140.788 €	156.019 €
Sous-Total (Coûts Construction)	19.142.391 €	8.112.695 €
Installation de chantier	894.031 €	383.003 €
Terrassements / Blindages	798.623 €	393.485 €
Premier équipement (Piste)	1.145.000 €	- €
Premier équipement (Brasserie)	- €	- €
Premier équipement général	143.815 €	242.499 €
Total HTVA (hors imprévus)	22.123.859 €	9.131.683 €
Imprévus (3,5%)	774.335 €	319.609 €
Total HTVA (avec imprévus)	22.898.195 €	9.451.291 €
Frais connexes		
Honoraires	3.697.099 €	1.525.988 €
Expertises	160.093 €	66.079 €
Assurances	280.210 €	115.657 €
Divers - Imprévus (5%)	206.870 €	85.386 €
Total HTVA	4.344.272 €	1.793.110 €
Correction indice et hausse des prix (8%)	2.179.397 €	899.552 €
Réserves MO (2%)	544.849 €	224.888 €
Installation de photovoltaïque	840.500 €	
Premier équipement étendu vélodrome	2.600.000 €	
APD - Récapitulatif	Vélodrome	Infield (4t)
Total htva	33.407.213 €	12.368.842 €
TVA (17%)	5.679.226 €	2.102.703 €
TOTAL TTC	39.086.439 €	14.471.545 €
	arrondi à	53.560.000 €

Budget avec indice et date de référence : indice à la construction octobre 2021

Nomenclature

- Vélodrome national = Piste cycliste + Infield + locaux mis à la disposition de la FSCL

Le coût de construction des parties du complexe sportif au fruit de l'Ecole internationale s'établit de la façon suivante :

Projets	Prise en charge Etat (partie Lycée)*		
	Centrale d'énergie	Place Publique	Îlot Commun ****
Sous-projets			
Coûts de construction et équipement			
Coûts construction	532.146 €	- €	- €
Aménagements extérieurs	6.369 €	1.494.472 €	4.833.243 €
Infrastructures connexes	- €	- €	1.813.140 €
Trnsfert budgétaire phase Lycée	- €	- €	2.350.000 €
Ventilation Parties communes			
Vestiaires	- €	- €	- €
Core-training	- €	- €	- €
Entrée & circulation, exploitation CSVP	- €	- €	- €
Aménagements extérieurs	- €	- €	- €
Sous-Total (Coûts Construction)	538.514 €	1.494.472 €	4.296.383 €
Installation de chantier	- €	- €	- €
Terrassements / Blindages	98.004 €	- €	- €
Premier équipement (Piste)	- €	- €	- €
Premier équipement (Brasserie)	- €	- €	- €
Premier équipement général	- €	- €	- €
Total HTVA (hors imprévus)	636.518 €	1.494.472 €	4.296.383 €
Imprévus (3,5%)	22.278 €	52.307 €	150.373 €
Total HTVA (avec imprévus)	658.796 €	1.546.779 €	4.446.756 €
Frais connexes			
Honoraires	106.368 €	249.740 €	807.679 €
Expertises	4.606 €	10.814 €	34.974 €
Assurances	7.947 €	18.659 €	60.346 €
Divers - Imprévus (5%)	5.946 €	13.961 €	45.150 €
Total HTVA	124.867 €	293.174 €	948.150 €
Correction indice et hausse des prix (8%)	62.693 €	147.196 €	431.592 €
Réserves MO (2%)	15.673 €	36.799 €	107.898 €
Installation de photovoltaïque			
Premier équipement étendu vélodrome			
APD - Récapitulatif	Centrale Energies	Place Publique	Îlot Commun
Total htva	862.030 €	2.023.948 €	5.934.396 €
TVA (17%)	146.545 €	344.071 €	1.008.847 €
TOTAL TTC	1.008.575 €	2.368.019 €	6.943.243 €
			10.319.838 €
			arrondi à 10.320.000 €

Budget avec indice et date de référence : indice à la construction octobre 2021

* Répartition du budget global du complexe sportif, vélodrome et piscine (entre le vélodrome (Etat), les projets communaux et l'Ecole internationale au prorata de l'occupation et utilisation.

Le budget global se présente comme suit :

Vélodrome national :	53.560.000 euros TTC
Partie Lycée :	10.320.000 euros TTC
Total :	63.880.000 euros TTC (soit 54,6 millions d'euros hTVA)

Répartition des dépenses

L'État, par l'intermédiaire du fonds d'équipement sportif national géré par le ministère des Sports, prend à sa charge intégrale, le coût de construction du vélodrome, comprenant la piste cycliste, l'Infield et les locaux mis à la disposition de la Fédération du Sport Cycliste Luxembourgeois.

Le hall multisports à vocation régionale, la piscine à vocation régionale ainsi que la partie retail et brasserie deviendront, après achèvement, la propriété de la Commune.

L'acte de transfert de propriété sera dressé après la réception définitive des travaux.

Un contrat-cadre entre l'Etat et la Commune précisera les modalités précises de la construction du complexe sportif.

Compte tenu de l'utilisation majeure de la partie vélodrome par l'État pour les besoins futurs de la Fédération du Sport Cycliste Luxembourgeois et du sport cycliste en général d'où sa connotation nationale, d'une part, et ceux de l'Ecole internationale en devenir sur le site, d'autre part, le Ministère des Sports par le biais de l'Institut national des sports, sous sa tutelle, est appelé à devenir le gestionnaire de la partie « Vélodrome » du complexe sportif.

La commune de Mondorf-les-Bains prend à sa charge 62% du hall multisports, soit 8.669.376 EUR sur un montant total de 13.922.376 EUR, le restant provenant de subsides étatiques.

La commune de Mondorf-les-Bains prend à sa charge 59% de la piscine, soit 19.756.699 EUR sur un montant total de 33.707.031 EUR, le restant provenant de subsides étatiques.

La commune de Mondorf-les-Bains prend à sa charge 86% du Retail/brasserie, soit 3.674.366 EUR sur un montant total de 4.252.269 EUR, le restant provenant de subsides étatiques.

La prise en charge des parties, respectivement la quote part du Complexe sportif en lien direct, et à destination de l'Ecole internationale, c'est-à-dire les parties de projets mutualisées entre le Complexe sportif et le Lycée, réalisés et non dissociable du Complexe sportif sera assuré par l'Etat. Il s'agit notamment :

- La centrale d'énergie avec un montant de :	1.008.575 EUR
- La place publique pour un montant de :	2.368.019 EUR
- L'îlot commun pour un montant de :	6.943.243 EUR
Total	10.319.838 euros TTC
Total arrondi	10.320.000 euros TTC

Par le biais du présent projet de loi, l'Etat est donc censé être autorisé à acquérir le vélodrome national et à participer aux frais des travaux nécessaires à la construction des équipements nécessaires à son exploitation.

Frais d'exploitation

Les frais d'exploitation du complexe sportif, vélodrome et piscine feront l'objet d'une ou de plusieurs conventions d'exploitation entre les différentes parties prenantes et ce en fonction de l'occupation et de l'utilisation des lieux.

Les frais d'exploitation s'entendent être tous les frais réguliers et non réguliers à partir de la mise en service jusqu'à la fin de l'exploitation et découlant du terrain, des constructions et des aménagements des lieux.

Les frais d'exploitation sont été sujet d'une évaluation estimative sommaire sur base de l'avant-projet détaillée. La méthodologie de travail suit la DIN 18960 :2008-02 « Nutzungskosten im Hochbau ».

Les estimations sont éclatées conformément à la norme :

- 100 : Capitaux et amortissements
- 200 : Frais de gestion
- 300 : Frais de fonctionnement
- 400 : Frais d'entretien et réparation

Sur base des analyses et études précitées les frais d'exploitation annuels sont estimés comme suit :

- Vélodrome :	1.200.000 euros TTC
- Piscine communale :	2.950.000 euros TTC
- Hall communal :	950.000 euros TTC
- Partie commune :	<u>1.000.000 euros TTC</u>
Total :	6.100.000 euros TTC

Le vélodrome national est exploité par l'Institut national des sports, administration sous la tutelle du ministère des Sports. Tous les frais liés à l'exploitation (frais de fonctionnement, maintenance et entretiens) seront pris en charge par les parties concernées au prorata de leur utilisation et seront fixés dans une ou plusieurs convention(s) d'exploitation.

Mesures législatives et réglementaires

Intitulé du projet : Avant-projet de loi portant

Ministère initiateur : Ministère des Sports

Auteur : Laurent Deville

Tél . : 247-83404

Courriel : laurent.deville@sp.etat.lu

Objectif(s) du projet :

Autres Ministères : ministère de la

Date : 22 octobre 2020

Mieux légiférer

1. Partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens,...) consultée(s) : Oui : Non : ¹
 Si oui, laquelle/lesquelles :
- Remarques/Observations : consultations dès approbation de l'avant-projet par le Gouvernement en conseil.....
2. Destinataires du projet :
- Entreprises/Professions libérales : Oui : Non :
 - Citoyens : Oui : Non :
 - Administrations : Oui : Non :
3. Le principe « Think small first » est-il respecté ?
 (c.à.d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues suivant la taille de l'entreprise et/ou son secteur d'activité ?) Oui : Non : N.a. :²
 Remarques/Observations :
4. Le projet est-il lisible et compréhensible pour le destinataire ? Oui : Non :
 Existe-il un texte coordonné ou un guide pratique, mis à jour et publié d'une façon régulière ? Oui : Non :
 Remarques/Observations :
5. Le projet a-t-il saisi l'opportunité pour supprimer ou simplifier des régimes d'autorisation et de déclaration existants, ou pour améliorer la qualité des procédures ? Oui : Non :
 Remarques/Observations :
6. Le projet contient-il une charge administrative³ pour le(s) destinataire(s) ? (un coût imposé pour satisfaire à une obligation d'information émanant du projet ?) Oui : Non :
 Si oui, quel est le coût administratif approximatif total ?

¹ Double-click sur la case pour ouvrir la fenêtre permettant de l'activer

² N.a.: non applicable

³ Il s'agit d'obligations et de formalités administratives imposées aux entreprises et aux citoyens, liées à l'exécution, l'application ou la mise en œuvre d'une loi, d'un règlement grand-ducal, d'une application administrative, d'un règlement ministériel, d'une circulaire, d'une directive, d'un règlement UE ou d'un accord international prévoyant un droit, une interdiction ou une obligation.

- (nombre de destinataires x coût administratif⁴ par destinataire)
7. a) Le projet prend-il recours à un échange de données inter-administratif (national ou international) plutôt que de demander l'information au destinataire ? Oui : Non : N.a. :
Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?
- b) Le projet en question contient-il des dispositions spécifiques concernant la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel ? Oui : Non : N.a. :
Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?
8. Le projet prévoit-il :
- une autorisation tacite en cas de non réponse de l'administration ? Oui : Non : N.a. :
 - des délais de réponse à respecter par l'administration ? N.a. : Oui : Non :
 - le principe que l'administration ne pourra demander des informations supplémentaires qu'une seule fois ? Oui : Non : N.a. :
9. Y a-t-il une possibilité de regroupement de formalités et/ou de procédures (p. ex. prévues le cas échéant par un autre texte) ? Oui : Non : N.a. :
Si oui, laquelle :
10. En cas de transposition de directives communautaires, le principe « la directive, rien que la directive » est-il respecté ? Oui : Non : N.a. :
Si non, pourquoi ?
11. Le projet contribue-t-il en général à une :
- a. simplification administrative, et/ou à une Oui : Non :
 - b. amélioration de qualité réglementaire ? Oui : Non :
- Remarques/Observations :
12. Des heures d'ouverture de guichet, favorables et adaptées aux besoins du/des destinataire(s), seront-elles introduites ? Oui : Non : N.a. :
13. Y a-t-il une nécessité d'adapter un système informatique auprès de l'État (e-Government ou application back-office)? Oui : Non :
Si oui, quel est le délai pour disposer du nouveau système:
14. Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée? Oui : Non : N.a. :
Si oui, le quel?
Remarques/Observations:

Egalité des chances

15. Le projet est-il:
- principalement centré sur l'égalité des femmes et des hommes? Oui : Non :

⁴ Coût auquel un destinataire est confronté lorsqu'il répond à une obligation d'information inscrite dans une loi ou un texte d'application de celle-ci (exemple: taxe, coût de salaire, perte de temps ou de congé, coût de déplacement physique, achat de matériel, etc...).

- positif en matière d'égalité des femmes et des hommes? Oui: Non:

Si oui, expliquez de quelle manière:

- neutre en matière d'égalité des femmes et des hommes? Oui: Non:

Si oui, expliquez pourquoi: Le projet est neutre sur la question. Il est loisible aux femmes et aux hommes de s'inscrire à toute formation visée par le projet ou d'y intervenir comme chargé de cours.

- négatif en matière d'égalité des femmes et des hommes? Oui: Non:

Si oui, expliquez de quelle manière:

16. Y a-t-il un impact financier différent sur les femmes et les hommes ? Oui: Non: N.a.:

Si oui, expliquez de quelle manière:

Directive « services »

17. Le projet introduit-il une exigence relative à la liberté d'établissement soumise à évaluation⁵ ? Oui: Non: N.a.:

18. Le projet introduit-il une exigence relative à la libre prestation de services transfrontaliers⁶ ? Oui: Non: N.a.:

⁵ Article 15, paragraphe 2, de la directive « services » (cf. Note explicative p. 10-11)

⁶ Article 16, paragraphe 1, troisième alinéa et paragraphe 3, première phrase de la directive « services » (cf. Note explicative, p.10-11)

