



---

CHAMBRE DES DÉPUTÉS  
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

# Dossier consolidé

Projet de loi 5464

Projet de loi relative aux mesures constructives préparatoires de la liaison Micheville

Date de dépôt : 18-04-2005

Date de l'avis du Conseil d'État : 03-05-2005

Auteur(s) : Monsieur Claude Wiseler, Ministre des Travaux publics

## Liste des documents

| <b>Date</b> | <b>Description</b>  | <b>Nom du document</b> | <b>Page</b> |
|-------------|---|------------------------|-------------|
| 14-07-2005  | Résumé du dossier   | Résumé                 | <u>3</u>    |
| 18-04-2005  | Déposé  | 5464/00                | <u>5</u>    |
| 03-05-2005  | Avis du Conseil d'Etat (3.5.2005)   | 5464/01                | <u>25</u>   |
| 23-05-2005  | Dépêche de la Secrétaire d'Etat aux Relations avec le Parlement au Président de la Chambre des Députés (23.5.2005)            | 5464/03                | <u>28</u>   |
| 01-06-2005  | Rapport de commission(s) : Commission des Travaux publics<br>Rapporteur(s) : Monsieur Aly Kaes                                | 5464/02                | <u>31</u>   |
| 05-07-2005  | Dispense du second vote constitutionnel par le Conseil d'Etat (05-07-2005)<br>Evacué par dispense du second vote (05-07-2005) | 5464/04                | <u>38</u>   |
| 31-12-2005  | Publié au Mémorial A n°140 en page 2506   | 5457,5464,5476,5477    | <u>41</u>   |

# Résumé

N° 5464

**Projet de loi relative aux mesures constructives préparatoires  
de la liaison Micheville**

\* \* \*

Depuis le début des années 90, les autorités françaises ont cherché à relier leur région frontalière au réseau autoroutier luxembourgeois. Ce n'est qu'en novembre 2001 lors du sommet de la Grande Région à Mondorf-les-Bains que les parties ont retenu que « sur le plan transfrontalier, la liaison Micheville poursuit l'objectif de la création d'une liaison routière de haut niveau entre le bassin des agglomérations de Micheville, de Villerupt, de Russange et d'Audun-le-Tiche du côté français et l'autoroute Esch/Alzette-Luxembourg (A4) du côté luxembourgeois afin de permettre aux navetteurs de la Lorraine venant travailler chaque jour au Grand-Duché d'approcher la Ville de Luxembourg et ses zones périphériques par une route rapide, sûre et confortable. »

Par le présent texte, le gouvernement luxembourgeois est autorisé à faire procéder à la réalisation de la première partie de la liaison Micheville comprenant la construction de la seule structure portante du tunnel sous la zone urbanisée du site de Belval/Ouest, de l'accès Sud au site de Belval-Ouest donnant sur le Square-Mile avec raccordement provisoire sur le CR 168, les déviations de réseaux d'infrastructures souterraines et aériennes y relatives, la réalisation des études nécessaires concernant ces parties du projet ainsi que celle des études concernant les ouvrages et les infrastructures à réaliser ultérieurement dans le cadre de la même liaison. La réalisation de l'ensemble de la liaison routière connaîtra un deuxième projet de loi concernant le passage sous les voies ferrées, la partie en territoire français, la technique spéciale du tunnel, le contournement de la cité Raemerich, les nouveaux échangeurs autoroutiers d'Ehlerange et de Lankelz, les déviations des lignes de haute tension, le déplacement des voies ferrées ARCELOR et les autres déplacements de réseaux.

5464/00

## N° 5464

## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2004-2005

**PROJET DE LOI**

**portant réalisation de mesures constructives préparatoires  
dans le cadre de la liaison Micheville**

\* \* \*

*(Dépôt: le 18.4.2005)***SOMMAIRE:**

|  | <i>page</i> |
|--|-------------|
| 1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (8.4.2005)..... | 1           |
| 2) Texte du projet de loi.....                 | 2           |
| 3) Commentaire des articles.....               | 2           |
| 4) Exposé des motifs.....                      | 2           |
| 5) Fiche financière.....                       | 10          |
| 6) Plans.....                                  | 11          |

\*

**ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT**

Nous HENRI, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Sur le rapport de Notre Ministre des Travaux Publics et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

*Article unique.*— Notre Ministre des Travaux Publics est autorisé à déposer en Notre nom à la Chambre des Députés le projet de loi portant réalisation de mesures constructives préparatoires dans le cadre de la liaison Micheville.

Palais de Luxembourg, le 8 avril 2005

*Le Ministre des Travaux Publics,*

Claude WISELER

HENRI

\*

## TEXTE DU PROJET DE LOI

**Art. 1er.**– Le Gouvernement est autorisé à réaliser une première partie de la liaison Micheville comprenant la construction de la seule structure portante du tunnel sous la zone urbanisée du site de Belval/Ouest, de l'accès Sud au site de Belval/Ouest donnant sur le Square-Mile avec raccordement provisoire sur le CR168 au Sud du site, certaines déviations de réseaux d'infrastructures souterraines et aériennes et la réalisation des études nécessaires dans l'intérêt de ces parties du projet ainsi que de celles en vue des ouvrages et infrastructures à réaliser dans le cadre de la deuxième loi de financement.

**Art. 2.**– Les dépenses occasionnées par la présente loi ne peuvent pas dépasser le montant de 76 millions d'Euros (76.000.000 €). Ce montant correspond à la valeur 600,88 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1er octobre 2004. Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, ce montant est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix de la construction précité.

**Art. 3.**– Les dépenses sont imputées à charge des crédits du Fonds des Routes du Ministère des Travaux Publics.

\*

## COMMENTAIRE DES ARTICLES

*L'article 1er* arrête le principe de l'autorisation gouvernementale de procéder à la mise en œuvre du projet de loi.

*L'article 2* détermine l'enveloppe budgétaire servant au financement du projet, rattachée à l'indice semestriel des prix de la construction valable en octobre 2004 (valeur 600,88). Il comporte en outre la clause usuelle d'adaptation des coûts à l'évolution de cet indice.

*L'article 3* précise que les crédits budgétaires en question seront inscrits au Fonds des Routes du ministère des Travaux Publics qui fera fonction de maître de l'ouvrage.

\*

## EXPOSE DES MOTIFS

### I. HISTORIQUE

Depuis près de 15 ans, les autorités françaises cherchent à connecter leur région limitrophe au réseau autoroutier luxembourgeois par une nouvelle liaison routière de haut niveau. Leur idée initiale de créer une jonction autoroutière entre la A30 française (Thionville-Longwy) et la A4 luxembourgeoise (Esch/Alzette-Luxembourg) s'est heurtée à l'opposition des autorités luxembourgeoises voulant éviter à tout prix de faire de l'autoroute d'Esch, déjà arrivée à la limite de ses capacités, une autoroute internationale.

Du point de vue géographique, l'usine de Belval du groupe ARCELOR, s'étendant de la périphérie Est d'Esch/Alzette jusqu'au vieux village de Belvaux à l'Ouest, s'opposait à la création d'une liaison directe entre le versant français du bassin de l'Alzette avec les agglomérations de Micheville, de Villerupt, de Russange et d'Audun-le-Tiche et l'autoroute A4 luxembourgeoise. C'était cet obstacle infranchissable qui donnait naissance à la double solution de deux routes contournant en forme de tenailles les usines sidérurgiques. La composante Ouest était constituée d'une route partant du contournement projeté à la périphérie sud de l'agglomération de Belvaux pour rejoindre le site industriel de Micheville. La partie Est était formée par le petit contournement de la Ville d'Esch/Alzette faisant la jonction entre la route départementale D16 en provenance d'Audun-le-Tiche et le rond-point Raemerich à l'extrémité de l'autoroute A4 en passant par les giratoires de Terre-Rouge, du Viaduc Ferroviaire, de Belval/Est et de Clair-Chêne.

Ce n'est qu'après la mise à disposition par l'ARCELOR d'une partie de ses terrains du site de Belval, convertie en friche industrielle, qu'une liaison directe a pu être envisagée. Les pourparlers entamés

directement entre l'Administration des Ponts et Chaussées et la Direction des Routes du Conseil Général de la Moselle ont abouti à la volonté de créer une nouvelle liaison routière et à l'occasion du 6e sommet de la Grande Région du 12 novembre 2001 à Mondorf-les-Bains, la déclaration suivante concernant la vocation de cette nouvelle route a été inscrite dans le document intitulé „Infrastructures de Transports“:

*„Sur le plan transfrontalier, la liaison Micheville poursuit l'objectif de la création d'une liaison routière de haut niveau entre le bassin des agglomérations de Micheville, de Villerupt, de Russange et d'Audun-le-Tiche du côté français et l'autoroute Esch/Alzette-Luxembourg (A4) du côté luxembourgeois afin de permettre aux navetteurs de la Lorraine venant travailler chaque jour au Grand-Duché d'approcher la Ville de Luxembourg et ses zones périphériques par une route rapide, sûre et confortable.“*

\*

## II. LA RECHERCHE DU TRACE LE PLUS APPROPRIE

Les autorités françaises ont très vite arrêté le tracé de la partie de cette liaison se trouvant sur leur territoire. La nouvelle route prend son départ sur la D16 à l'Ouest de la localité de Villerupt, emprunte l'assise délaissée d'une ancienne voie ferrée pour passer entre Russange et Audun-le-Tiche, se rabat ensuite vers le Nord pour suivre le tracé d'un ancien gazoduc et pour rejoindre la frontière luxembourgeoise aux abords des voies ferrées de la zone de triage à la délimitation Sud du site de Belval/Ouest.

Du côté luxembourgeois la solution n'était pas facile à trouver. Il s'agissait de chercher un tracé entre le rond-point Raemerich, point d'aboutissement de l'autoroute A4, et le point de raccordement au Sud des voies ferrées arrêté d'un commun accord avec les autorités françaises.

Les contraintes principales étaient:

- le respect des activités industrielles d'Arcelor sur le site restant de Belval/Est, tout en garantissant un raccordement de ces usines à la voirie d'ordre supérieur;
- l'interdiction d'Arcelor de toucher aux étangs de refroidissement situés aux abords directs du rond-point Raemerich;
- l'obligation de préserver la qualité de vie des résidents de la Cité Raemerich;
- les soucis de surcharger la N31 entre Belvaux et Esch/Alzette et les craintes y inhérentes de drainer une partie du trafic sur l'ancien itinéraire passant par les quartiers ouest de la Ville d'Esch/Alzette en empruntant le petit contournement;
- la non-aggravation des effets de séparation entre les localités de Belvaux et d'Esch/Alzette;
- le respect d'une urbanisation de haute qualité sur le site de Belval/Ouest avec notamment l'idée d'y implanter une partie de la nouvelle Université de Luxembourg;
- la présence au Sud du site de Belval/Ouest d'une infrastructure ferroviaire de taille regroupant une ligne CFL et une gare de triage des usines d'Arcelor Belval-Est, contrainte renforcée par l'objectif de l'embranchement unique de cette usine par cette voie ferrée.

Une trentaine de variantes a été étudiée, mais aucune n'a pu trouver le consentement de tous les partis impliqués.

La percée a pu se faire avec l'idée d'abandonner le rond-point Raemerich comme point de départ de cette route et de dévier l'autoroute d'Esch/Alzette [A4] à partir de son point de passage sur le CR110 vers le Nord le long de la centrale TGV en direction du crassier d'Ehlerange, de contourner par l'arrière la Cité Raemerich, d'approcher le site de Belval/Ouest par le plateau du St-Esprit et de le traverser dans la direction Nord-Sud en parallèle à la plate-forme des Hauts Fourneaux.

Ce nouveau tracé a résolu d'un seul coup tous les problèmes et il présentait de surcroît l'avantage de viabiliser le crassier d'Ehlerange, autre friche industrielle appelée à servir pour l'aménagement d'une nouvelle zone d'activités économiques. Le raccordement du site d'Ehlerange se fera par un échangeur agencé sous forme de giratoire dénivelé. La desserte des usines de Belval/Est d'Arcelor sera assurée par une jonction entre cet échangeur et le rond-point Raemerich.

La traversée du site de Belval/Ouest peut se faire de deux façons différentes:

- par une route en surface sous forme d'un boulevard urbain assurant la double fonction de la desserte du site et de l'évacuation du trafic de transit;



- par une solution dénivelée séparant les fonctions en faisant passer le trafic de transit dans un tunnel sous le site et en limitant le boulevard urbain au seul trafic origine-destination généré par les activités réalisées sur le site de Belval/Ouest.

Les arguments plaidant en faveur de la solution dénivelée avec un tunnel d'une longueur de 735 m étaient forts et convaincants:

- augmentation sensible de la qualité de l'urbanisme du site de Belval/Ouest;
- diminution des effets de séparation de cette route par l'élimination du trafic de transit;
- réduction sensible des nuisances de bruits et de pollution par gaz d'échappement sur le site de Belval/Ouest;
- amélioration de l'attrait pour les transports en commun par la séparation radicale des flux de transit des flux du trafic origine-destination, concept qui permet de limiter, grâce au gabarit à donner aux routes d'accès, la quote-part du trafic individuel motorisé;
- évitement des trémies et des rampes sur le site même nécessaires pour franchir en souterrain le faisceau des voies ferrées au sud du site de Belval/Ouest et pour se raccorder à la partie française du projet.

Tous ces arguments ont amené les concepteurs à proposer la solution avec le passage du site de Belval/Ouest dans une tranchée couverte de 735 m aménagée dans la direction Nord-Sud.

A côté de sa vocation transfrontalière décrite ci-dessus, cette solution a tous les atouts de satisfaire aux autres objectifs visés par cette route de liaison d'ordre supérieur, à savoir:

Sur le plan **régional**,

- la mise en place d'une voie d'accès rapide vers les sites de reconversion des friches industrielles de Belval/Ouest, du crassier d'Ehlerange et du crassier de Terre Rouge tant à partir de la région lorraine qu'à partir du Grand-Duché;
- la réalisation d'une liaison directe vers le parking de dissuasion projeté à la frontière franco-luxembourgeoise aux abords de la halte de Belval qui sera transformée en gare ferroviaire classique portant le nom de Belval-Usines, offrant aux navetteurs la possibilité de changer de mode de transport et de prendre le train pour se rendre à Luxembourg-Ville.

Sur le plan **local**,

- délestage du giratoire de Raemerich du flux de trafic transfrontalier et par-là élimination de l'effet de séparation de la Cité Raemerich de la Ville d'Esch;
- libération des quartiers Ouest de la Ville d'Esch/Alzette (rue d'Audun, rue des Acacias, avenue des Terres Rouges, boulevard Prince-Henri, Petit Contournement, boulevard Charles de Gaulle, rue de Belvaux) du flux de frontaliers recherchant l'autoroute A4;
- possibilité de raccorder le futur contournement sud de Belvaux destiné à libérer le centre de Belvaux du trafic en provenance de Oberkorn et Differdange cherchant soit l'autoroute A4 (Esch/Alzette-Luxembourg), soit le bassin français de Villerupt.

\*

### III. LE CONCOURS D'URBANISME

La société AGORA a lancé un concours d'urbanisme à l'échelle internationale pour le site de Belval/Ouest, qui à côté de la conception urbanistique et paysagère du site proprement dit englobait aussi la conception des infrastructures de transport. Le concours se faisait en deux phases.

Le masterplan, qui était à la base de la première phase du concours, obligeait les concurrents à respecter pour la liaison Micheville la solution avec tunnel décrite ci-dessus, dont les éléments clés sont:

- la déviation de l'autoroute d'Esch/Alzette [A4] autour de la Cité Raemerich, franchissement de la N31 par un ouvrage d'art et la traversée du site de Belval/Ouest dans la direction Nord-Sud par un tunnel d'une longueur de 735 m;
- la sortie du tunnel au Sud des voies ferrées d'Arcelor et des CFL et le raccordement à la partie française de la liaison Micheville par un giratoire;

- les deux accès au site par le Nord, l'accès principal sous forme d'un demi-échangeur avec deux bretelles partant du tracé de la liaison Micheville après son passage sur la N31 et l'accès secondaire assurant la jonction entre la N31 et le site avec raccordement à la plate-forme des Hauts Fourneaux;
- l'accès au Sud par des bretelles prenant leur départ au giratoire aménagé en territoire français, longeant la liaison Micheville dans l'ouvrage passant sous le faisceau de voies ferrées et débouchant sur le site par des rampes parallèles au boulevard urbain.

Certes ces solutions techniques imaginées par les ingénieurs pour raccorder le site de Belval/Ouest par le Nord tant par la N31 que par la liaison Micheville elle-même ne faisaient le bonheur des urbanistes et des réflexions d'amélioration à ce sujet étaient attendues de la part des participants au concours d'urbanisme.

Effectivement un des concurrents, à savoir le bureau Trojan + Trojan, prévoyait dans son projet initial de prolonger le tunnel sous le site jusque derrière la Cité Raemerich et de dégager ainsi la zone d'entrée au site marquée par un aménagement paysager, à savoir par le plateau du St-Esprit, d'une concentration trop importante d'infrastructures de transport.

Cette idée a tellement plu au jury, dont faisaient partie les bourgmestres des communes de Sanem et d'Esch-sur-Alzette, que pour le deuxième tour du concours la recommandation suivante a été donnée aux trois concurrents restant en course, à savoir les bureaux Trojan + Trojan, Arte Charpentier et Jo Coenen:

*„Es soll geprüft werden, den Transittunnel in nördlicher Richtung zu verlängern, so dass der Grünraum nicht zerschnitten wird.“*

Bien sûr il était nécessaire de reconsidérer complètement l'accès par le nord, vu que l'accès primaire à partir de la liaison Micheville avait disparu, de sorte que l'accès principal et l'accès secondaire ne faisaient plus qu'un seul. La solution initiale sous forme d'un giratoire n'étant plus viable, l'aménagement d'un double carrefour sous forme de square a été proposé aux concurrents.

Le lauréat du concours, à savoir le bureau Jo Coenen, avait repris dans son projet ces deux suggestions, c'est-à-dire tant le tunnel allongé que le square d'entrée au site par le nord.

\*

#### IV. LES NEGOCIATIONS AVEC LES AUTORITES FRANÇAISES

La liaison Micheville est un projet transfrontalier comportant une partie française et une partie luxembourgeoise.

La coordination au niveau international s'est faite au sein du Groupe de Travail „Belval“ réunissant des experts des différentes instances françaises et luxembourgeoises concernées par la réalisation du projet transfrontalier de Belval/Ouest.

Le défi était de coordonner les études en vue de la réalisation d'une route d'ordre supérieur se raccordant du côté français à la A30 et du côté luxembourgeois à la A4, destinée à raccorder le site de Belval/Ouest, à desservir la nouvelle Gare de Belval-Sud équipée d'un nouveau bâtiment de stationnement Park&Ride et à constituer une liaison directe hors agglomération entre les réseaux autoroutiers des deux pays.

Le 6 mai 2004 deux conventions ont été signées à Metz et sur le site de Belval/Ouest, l'une dite convention-cadre réglant les modalités de la coopération à ce projet transfrontalier de grande envergure, l'autre se rapportant à la réalisation des infrastructures. En matière d'infrastructure de transport, les points marquants de ces conventions sont:

- une rectification des frontières opérée de manière à intégrer dans le patrimoine du Grand-Duché les surfaces sur lesquelles seront réalisées les infrastructures de transports destinées à desservir le site de Belval/Ouest. (De cette façon il sera possible de réaliser les routes et surtout le giratoire suivant les normes techniques luxembourgeoises, mais suivant les procédures d'autorisation valables en France);
- construction d'un parking de dissuasion P&R au sud de la halle pour musique amplifiée (Rock-Haal) aux abords de la future gare ferroviaire de Belval-Usines;

- déplacement du CR168 (en territoire français) préalable pour pouvoir construire la nouvelle gare de Belval-Usines.

\*

## V. LE COUT DE LA LIAISON MICHEVILLE

Après la clôture du concours d'urbanisme, les services des Ponts et Chaussées ont dressé un premier devis de la solution au tunnel rallongé qui s'est établi à la somme faramineuse de 280 millions d'Euros.

Ce montant inclut le financement:

- de la déviation du tracé de l'autoroute d'Esch autour de la Cité Raemerich,
- de la construction d'un tunnel par la technique de la tranchée couverte d'une longueur de 1.300 m avec tous les équipements techniques,
- du giratoire au Sud du site situé en territoire français et faisant la jonction entre les partis luxembourgeoise et française du projet,
- du réaménagement de l'échangeur de Lankelz sous forme de giratoire dénivelé,
- de l'aménagement d'un nouvel échangeur aux abords du crassier d'Ehlerange avec une voie de raccordement au rond-point Raemerich,
- de la construction de l'échangeur avec la N31,
- des accès Nord et Sud au site de Belval/Ouest,
- du déplacement partiel de la voie ferrée interne d'Arcelor reliant entre elles les usines de Belval/Est et de Schiffflange,
- des déviations des lignes de haute tension alimentant entre autres les fours électriques d'Arcelor,
- des déviations des conduites d'azoduc et d'oxyduc au sud des voies ferrées,
- de la voie de raccordement du nouveau P&R aux abords de la nouvelle gare ferroviaire de Belval-Usines et le déplacement local du CR168.

Une autre raison pour ce coût très important est à voir dans la très mauvaise qualité des sols de fondation constitués de schistes bitumineux et dans la nécessité de passer à travers le plateau du St-Esprit, site d'accumulation de toutes les terres contaminées trouvées sur le site industriel de Belval/Ouest.

Cette estimation des coûts, établie par le bureau d'ingénieurs-conseils en charge des études techniques, a été confirmée dans son ordre de grandeur par un expert externe de grande renommée. Certaines économies résultant de l'optimisation du gabarit de la tranchée couverte ont été de nouveau résorbées par la nécessité, pour des raisons de manque de capacité, d'aménager en souterrain sous le giratoire situé en territoire français.

\*

## VI. LE RETOUR AUX ORIGINES

La seule possibilité pour réduire de façon notable le montant des coûts d'investissement consiste à retourner à la solution de compromis constituant la base du concours d'urbanisme, c'est-à-dire à la solution avec le tunnel raccourci au seul passage sous les zones urbanisées du site de Belval/Ouest, tout en maintenant entièrement le tracé, c'est-à-dire l'implantation en plan, de la liaison Micheville.

Une nouvelle comparaison de variantes, basée sur les solutions suivantes pour la partie médiane du projet routier, a été lancée par le ministère des Travaux Publics:

- tunnel allongé (longueur: 1.300 m),
- tunnel raccourci (longueur: 735 m),
- boulevard urbain traversant le site en surface.

Cette nouvelle étude réalisée sur la base d'une série de critères d'évaluation pondérés prenait en considération les points suivants:

- Le phasage des travaux.

Il est considéré comme avantage de pouvoir prématurément mettre en service la partie de la liaison Micheville passant sous le site avec jonction avec la partie française grâce à un raccordement pro-

visoire à la N31, donc avant la finition complète de la déviation de l'autoroute d'Esch [A4] autour de la Cité Raemerich et du réaménagement de l'échangeur de Lankelz.

- L'accessibilité au site.

Une préférence a été donnée à la solution permettant aux clients et aux visiteurs d'accéder au site de façon directe, c'est-à-dire sans devoir croiser à niveau la N31.

- Les contraintes de réalisation de l'accès Nord.

La réalisation de solutions provisoires avec les nuisances y inhérentes pour l'organisation de la circulation présente un manque de confort d'accès manifeste particulièrement pour les premiers établissements venus s'installer sur le site.

- La traversée du plateau du St-Esprit.

Le volume des mouvements de terre à faire dans les sols problématiques de ce remblai artificiel de portance insuffisante pour donner appui à une structure routière, les contraintes d'exécution sur le plan technique et les conséquences en résultant pour le programme d'exécution des travaux ont été pris en considération.

- Les nuisances acoustiques.

L'avantage a été donné aux solutions minimisant les gênes acoustiques des riverains, sans cependant perdre de vue les bruits de claquage particulièrement nuisibles de l'effet canon à la sortie d'un tunnel.

- La sécurité routière.

La sécurité des usages de la route est bien plus problématique en tunnel que sur une route à ciel ouvert. Dans un tunnel les conséquences d'un accident sont généralement plus graves.

- Les effets de séparation.

Tous les effets de séparation ont été pris en compte, c'est-à-dire tant la séparation visuelle par les ouvrages que la séparation provoquée par le trafic empruntant ou traversant la N31.

- Le coût du projet.

Cette comparaison ne tient pas seulement compte des coûts du premier investissement, mais également des frais nécessaires pour l'entretien et la maintenance des ouvrages.

\*

## VII. PRESENTATION DE LA SOLUTION RETENUE

La partie luxembourgeoise de la liaison Micheville, constituant le prolongement de l'autoroute A4, prend son départ à l'échangeur de Lankelz et entre en territoire français au sud du site des friches d'Arbed Esch/Belval.

### Description du tracé

A partir du point de croisement avec le CR110, la liaison Micheville quitte le tracé de l'autoroute d'Esch, est déviée vers le nord en direction du crassier d'Ehlerange, passe à côté de la nouvelle centrale TGV et contourne la Cité de Raemerich, enjambe la N31 par un ouvrage d'art, traverse le plateau du St-Esprit par une dalle fondée sur pieux, descend dans un tunnel qui passe en souterrain dans la direction Nord-Sud sous le site des friches de Belval/Ouest et revient en surface en territoire français au sud des voies de triage d'ARCELOR où elle se termine sur un giratoire.

La partie du projet de la liaison Micheville se trouvant en territoire français et portant la désignation „RD16 – liaison Audun-le-Tiche (site de Micheville) – Luxembourg“ évolue sous l'autorité du Conseil Général de la Moselle.

L'ouvrage maîtresse de la liaison Micheville est ce tunnel d'une longueur totale de 735 mètres. Sur le site de Belval/Ouest son axe est aligné sur le „Central Gate“, un des principaux boulevards du site faisant la séparation entre le „Square Mile“ et la terrasse des Hauts Fourneaux. En venant du sud, cet ouvrage permet à la liaison Micheville de passer successivement sous le CR168 et le faisceau des voies ferrées des CFL et d'ARCELOR. Il se place sous le futur boulevard urbain et revient en surface à

l'extrémité Nord du site qui, rappelons-le, est aménagé en surélévation de 8,00 mètres par rapport au terrain naturel. Du point de vue conception, il appartient à la catégorie des tunnels „bitubes“.

### Les échangeurs

#### a. L'échangeur de Lankelz [A13/A4]

L'échangeur de Lankelz, qui est le point de raccordement de la Collectrice du Sud [A13] avec l'autoroute d'Esch [A4], sera réaménagé en carrefour giratoire ( $\emptyset$  extérieur: 100 m) surplombant l'autoroute et relié à celle-ci par quatre bretelles disposées en forme de losange. Seule la liaison Luxembourg-Differdange disposera d'un by-pass. Cette nouvelle forme a les avantages

- + de mieux équilibrer les différents mouvements, et
- + de briser le flux du trafic venant de la Collectrice du Sud pour entrer dans la Ville d'Esch/Alzette et d'en apaiser la vitesse à l'approche des quartiers périphériques.

L'échangeur de Lankelz sera appelé à être le point de raccordement préférentiel des résidents d'Esch/Alzette voulant soit accéder aux sites d'Ehlerange et de Beval/Ouest, soit de se rendre au site sidérurgique d'ARCELOR de Belval/Est, soit de rejoindre le bassin de Villerupt/Audun-le-Tiche/Micheville sur territoire français.

#### b. L'échangeur d'Ehlerange

Derrière la Cité Raemerich sera aménagé un nouvel échangeur qui aura la double fonction:

- d'assurer l'accès vers le crassier d'Ehlerange, et
- de rétablir les communications interrompues avec le giratoire de Raemerich contourné par le tracé de la route et de rejoindre le site sidérurgique d'ARCELOR restant en exploitation.

Cet échangeur est conçu comme carrefour giratoire placé sous le tracé de la liaison Micheville et raccordé à celle-ci par quatre rampes qui, dans le but de limiter l'assise au sol, sont directement accolées à la voie principale.

Cette conception présente les avantages suivants:

- + meilleure compréhensibilité par un regroupement des deux fonctions citées ci-dessus sur un seul échangeur;
- + échangeur complet permettant tous les mouvements tant à partir du crassier d'Ehlerange que du côté du giratoire de Raemerich;
- + bonne intégration de l'échangeur dans le paysage.

Tous ces avantages se laissent seulement obtenir au prix d'un déplacement de la voie ferrée existante. Le nouveau tracé donné à cette voie ferrée préserve cependant la possibilité d'un raccordement à l'infrastructure ferroviaire du site d'Ehlerange.

Le rond-point Raemerich, qui ne sera plus le point d'aboutissement de l'autoroute A4, va donc perdre sa fonction principale de collecte et de distribution de la circulation dans la région. Il restera cependant le point de raccordement des usines ARCELOR du site de Belval-Est et devra de ce fait être équipé d'une nouvelle branche assurant la liaison avec le nouvel échangeur d'Ehlerange.

#### c. Les échangeurs desservant le site des friches de Belval/Ouest

Le site des friches de Belval/Ouest sera desservi par deux nouveaux accès, celui du Nord assurant la jonction avec la liaison de Micheville et avec la route N31, celui du Sud faisant le raccordement tant à la liaison Micheville qu'au CR168.

##### (a) L'accès Nord au site

Deux bretelles partent de la liaison Micheville directement après son passage sur le plateau du St-Esprit et rejoignent directement le site de Belval/Ouest par le boulevard urbain principal du „Central Gate“. Ce flux n'a donc pas besoin de se mêler avec le trafic de la N31. A partir de la N31 une route d'accès, bordée de couloirs pour bus, rejoint le site par la terrasse des Hauts Fourneaux.

##### (b) L'accès Sud au site

L'accès Sud au site se fera par une route à 2x1 voies prenant son départ au nouveau giratoire aménagé en territoire français sur la liaison Micheville. Les voies ferrées des CFL et du faisceau de la gare

de triage des usines d'ARCELOR, tout comme le CR 168 seront franchis par un ouvrage souterrain et l'entrée au site aboutira à l'extrémité Est du „Square Mile“.

*(c) L'agencement des infrastructures aux abords du plateau du St-Esprit et la N31*

Dans le cadre d'une analyse fine la conception détaillée des aménagements paysagers et de l'agencement des infrastructures de raccordement de la voirie secondaire sera retravaillé dans le but de limiter les nuisances acoustiques et d'optimiser les flux de la circulation. Cette analyse englobe aussi le tracé à donner à la voie ferrée d'ARCELOR.

Cette solution a le grand avantage de pouvoir se réaliser par phases pouvant dès finition être mises en service séparément, principe qui ne valait pas pour la solution de base avec le tunnel de 1.300 m qui devait être terminé dans sa totalité avant de pouvoir y basculer la circulation.

\*

### **VIII. LES CONTRAINTES DE REALISATION DU PROJET**

Outre les contraintes résultant de l'application des accords bilatéraux entre les Gouvernements du Grand-Duché de Luxembourg et de la République Française décrite au chapitre IV ci-dessus, la réalisation du projet de la liaison de Micheville est très sévèrement conditionnée par les contraintes d'urbanisation du site de Belval/Ouest. A titre d'illustration la DEXIA-BIL entend occuper ses bureaux sur le site de Belval/Ouest avec 800 employés en octobre 2006.

Or vu la complexité des ouvrages d'art et du tunnel avec ses équipements techniques en particulier, il ne sera pas possible de dresser avec la précision nécessaire le coût du projet obligatoire pour entamer la procédure législative en matière de financement du projet.

Pour sortir de cette impasse, il n'y a que la solution de scinder la loi de financement en deux projets de loi successifs:

- Le premier projet de loi comprend la seule carcasse du tunnel routier sous le site proprement dit, c'est-à-dire sa structure portante, le rideau de palplanches bordant à l'Est le plateau du St-Esprit ainsi que l'accès Sud au site avec le raccordement provisoire au CR168.
- Le deuxième projet de loi comporte le passage sous les voies ferrées au Sud du site, la partie du projet en territoire français, la technique spéciale du tunnel, le contournement de la Cité Raemerich, les nouveaux échangeurs autoroutiers d'Ehlerange et de Lankelz, les déviations des lignes de haute tension, le déplacement des voies ferrées d'ARCELOR et les autres déplacements de réseaux.

Grâce à cette façon de procéder, il sera possible de démarrer directement les travaux sur le site et de lever la situation de blocage des activités d'urbanisation par la fermeture définitive de la tranchée couverte et de garantir l'accès à partir du sud vers le nouveau lycée.

\*

### **IX. LE VOLET FINANCIER**

Toutes les dépenses à réaliser à charge de cette première loi de financement de la liaison Micheville sont reprises en détail sur la fiche financière annexée à la présente. Sont également repris dans ce tableau les investissements déjà consentis pour la réalisation des études.

Le coût global de la présente loi s'élève à 76.000.000.- € toutes taxes comprises et correspond à la valeur de l'indice semestriel de la construction valable en octobre 2004 (600,88).

\*

## FICHE FINANCIERE

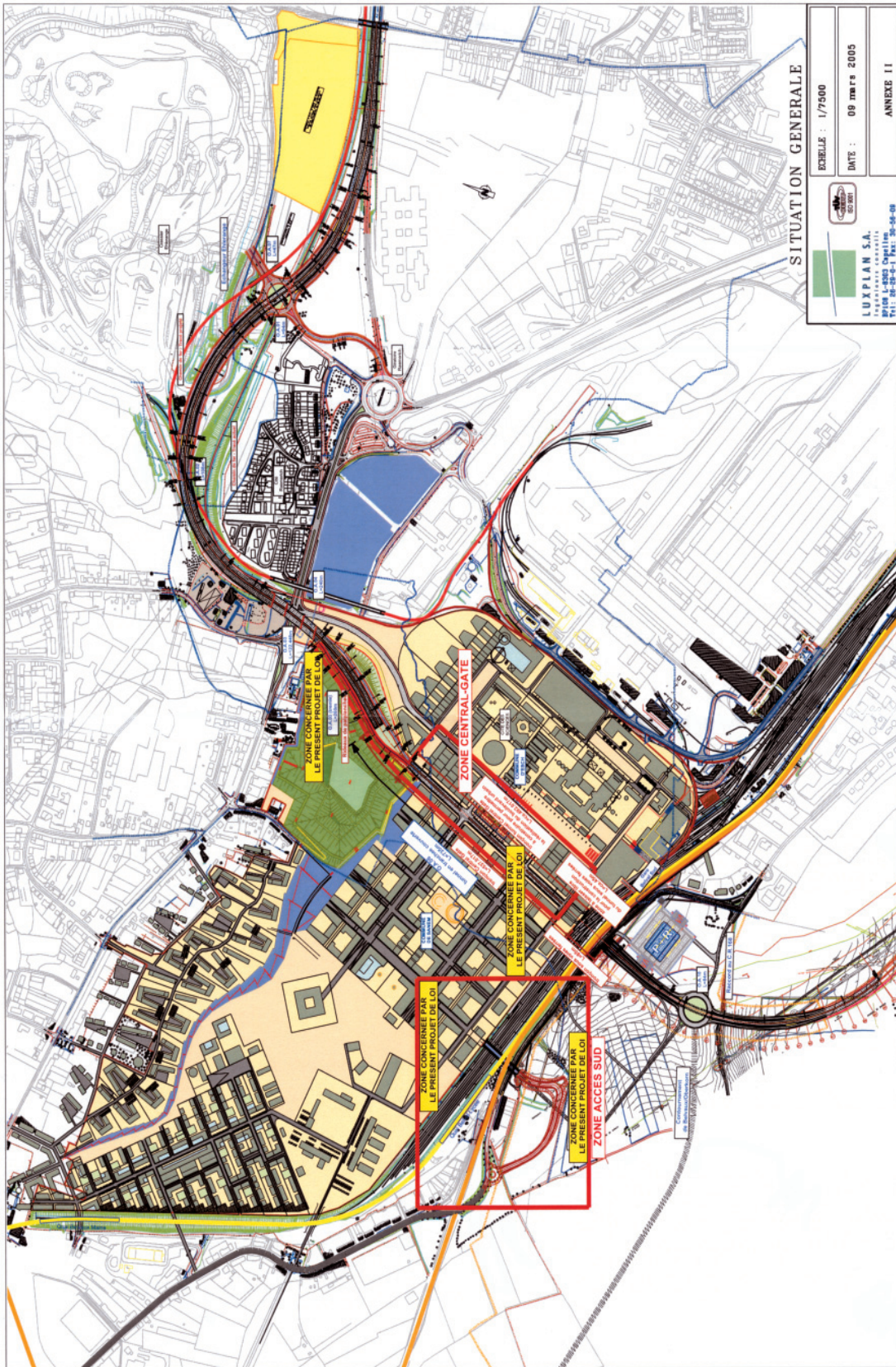
indice des prix de la construction d'octobre 2004: 600,88R

|      | <i>Définitions des travaux/investissements</i>  | <i>Montant partiel</i>                                 | <i>Devis (hors TVA)</i> |
|------|---|--|-------------------------|
| I    | <b>Travaux de préparation du terrain et installation de chantier</b><br>Déboisement, débardage, dessouchage et débroussaillage, décapage terre végétale, installation de chantier | 260.000 €  | 260.000 €               |
| II   | <b>Dépollution et démolitions</b><br>Déblais et évacuation des boues contaminées sur la décharge du St-Esprit<br>Démolition et concassage anciennes fondations en béton           | 325.000 €<br>1.488.500 €                               | 1.813.500 €             |
| III  | <b>Voirie d'accès sud</b><br>Infrastructures routières<br>Déblais et mise en décharge<br>Ouvrage d'art sous voie ferrée<br>Frais CFL et Arcelor                                   | 1.223.300 €<br>1.017.900 €<br>9.904.505 €<br>585.000 € | 12.730.705 €            |
| IV   | <b>Travaux de terrassement (Deblais)</b><br>Déblais, transport et mise en dépôt sur décharge  | 6.578.000 €  | 6.578.000 €             |
| V    | <b>Ouvrage d'art (Gros oeuvre)</b><br>Tunnel Central Gate (L = 492.017 m) (coffrage, ferrailage, béton, étanchéité)   | 17.909.419 €   | 17.909.419 €            |
| VI   | <b>Travaux de terrassement (remblais)</b><br>Remblais avec matériaux de déblais et matériaux d'apport   | 2.438.150 €  | 2.438.150 €             |
| VII  | <b>Travaux d'assainissement dans tunnel</b><br>Collecteurs principaux pour évacuation des eaux aux point bas<br>Station de pompage provisoire                                     | 305.500 €<br>257.400 €                                 | 562.900 €               |
| VIII | <b>Rideau de palplanches</b><br>Rideau de palplanches au droit du plateau du St-Esprit  | 2.535.000 €  | 2.535.000 €             |
| IX   | <b>Déplacement réseaux particuliers</b><br>Réseaux Belval Nord (sotel, éventuellement Soteg et Sudgaz)<br>Réseaux Air Liquide (Belval Sud)  | 6.500.000 €<br>6.500.000 €                             | 13.000.000 €            |
| X    | <b>Etudes et contrats d'ingénieurs (projet global)</b>  |  | 6.102.614 €             |
| XI   | <b>Surveillance et sécurité (phase travaux)</b>   |  | 1.670.000 €             |
|      | <b>Montant total hors TVA:</b>  |  | <b>65.600.288 €</b>     |
|      | <b>TVA (15% pour travaux et 12% pour services):</b>   |  | <b>9.606.865 €</b>      |
|      | <b>Montant total TVA incluse:</b>   |  | <b>75.207.152 €</b>     |
|      | <b>Arrondi à:</b>   |  | <b>76.000.000 €</b>     |

\*



PLANS

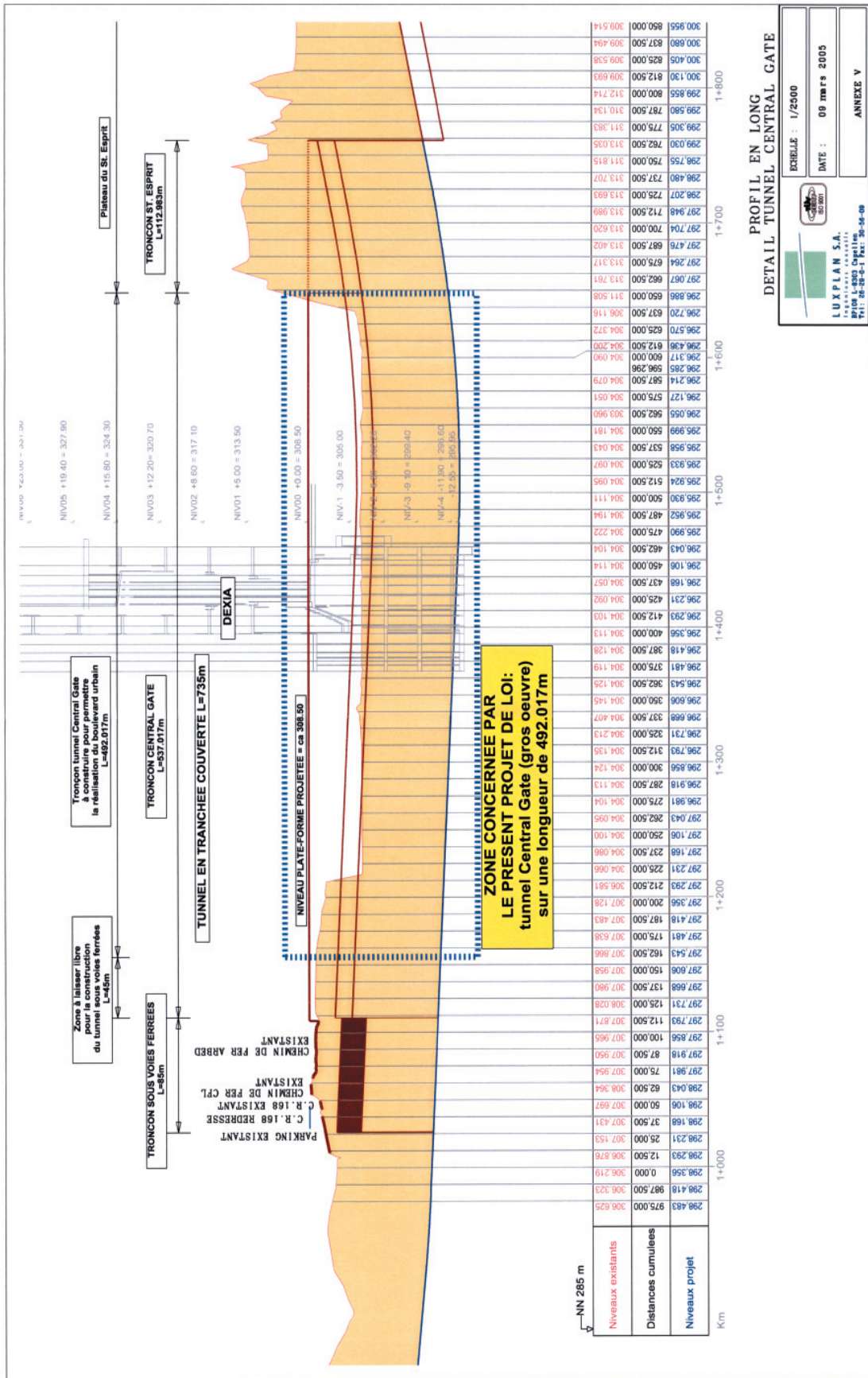


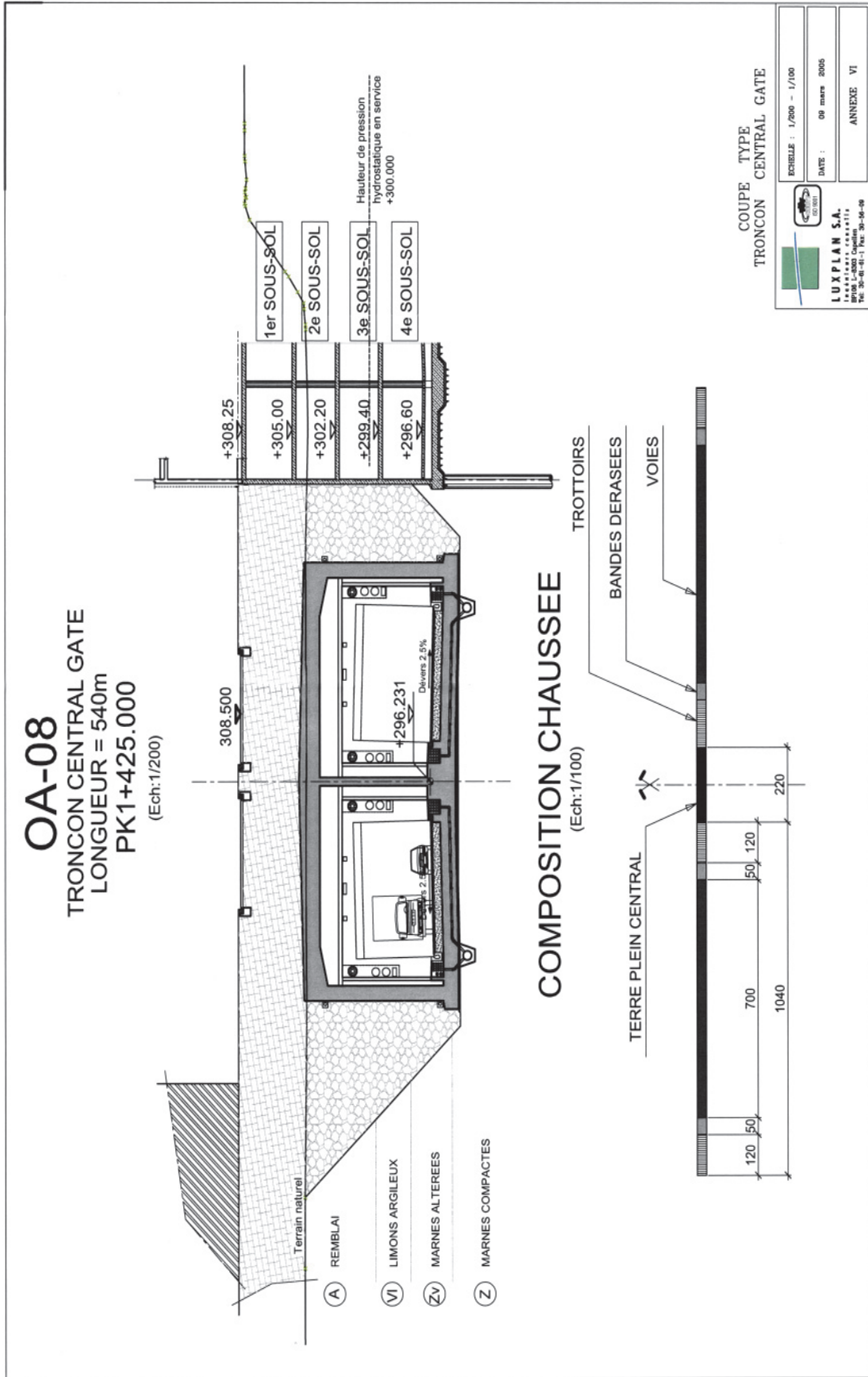






















Service Central des Imprimés de l'Etat



5464/01

**N° 5464<sup>1</sup>****CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2004-2005

**PROJET DE LOI****portant réalisation de mesures constructives préparatoires  
dans le cadre de la liaison Micheville**

\* \* \*

**AVIS DU CONSEIL D'ETAT**

(3.5.2005)

Le projet de loi susmentionné a été transmis pour avis au Conseil d'Etat par dépêche du Premier Ministre, Ministre d'Etat, en date du 8 avril 2005.

Le projet, élaboré par le ministre des Travaux publics, était accompagné d'un exposé des motifs, d'un commentaire des articles et des annexes comprenant les plans de construction et le devis estimatif des travaux projetés.

La fiche financière prévue par l'article 79 de la loi modifiée du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'Etat fait défaut bien que mentionnée dans la lettre de saisine du 8 avril 2005. Elle est à joindre au dossier avant le vote de la loi.

\*

Le projet de loi sous avis a pour objet la structure portante du tunnel routier sous le site Belval/Ouest avec le rideau de palplanches à aménager ainsi que l'accès sud dudit site avec le raccordement provisoire au CR 168.

Depuis les années 90, les autorités françaises cherchent à connecter leur région limitrophe au réseau autoroutier luxembourgeois. Lors du sommet de la Grande Région du 12 novembre 2001 à Mondorf-les-Bains, il avait été retenu que „sur le plan transfrontalier, la liaison Micheville poursuit l'objectif de la création d'une liaison routière de haut niveau entre le bassin des agglomérations de Micheville, de Villerupt, de Russange et d'Audun-le-Tiche du côté français et l'autoroute Esch/Alzette-Luxembourg [A4] du côté luxembourgeois afin de permettre aux navetteurs de la Lorraine venant travailler chaque jour au Grand-Duché d'approcher la Ville de Luxembourg et ses zones périphériques par une route rapide, sûre et confortable“.

Quant au tracé définitif le plus approprié, contrairement aux autorités françaises, les autorités luxembourgeoises connaissaient de sérieux problèmes. Parmi une trentaine de variantes a été finalement retenue la solution dénivelée avec un tunnel d'une longueur de 735 mètres. Cette solution, outre sa vocation transfrontière principale, répond aux autres objectifs visés par cette liaison routière sur le plan régional (accès vers les friches industrielles, à la gare ferroviaire projetée) et sur le plan local (dégagement des quartiers ouest d'Esch/Alzette, délestage du giratoire Raemerich).

Enfin, un concours d'urbanisme avait retenu l'idée d'un tunnel rallongé sous l'ensemble du site Belval/Ouest jusque derrière la Cité Raemerich permettant ainsi de dégager sensiblement sa zone d'entrée marquée d'une concentration importante d'infrastructures de transport. Or, cette solution s'élevait d'après un premier devis estimatif à 280.000.000 d'euros. Aussi les autorités, pour réduire les coûts d'investissement, ont-elles opté finalement pour la solution avec le tunnel raccourci au seul passage sous les zones urbanisées du site Belval/Ouest tout en maintenant le tracé de la liaison Micheville.

Ainsi, la réalisation de l'ensemble de la liaison routière projetée connaîtra un deuxième projet de loi concernant le passage sous les voies ferrées, la partie en territoire français, la technique spéciale du tunnel, le contournement de la Cité Raemerich, les nouveaux échangeurs autoroutiers d'Ehlerange et

de Lankelz, les déviations des lignes de haute tension, le déplacement des voies ferrées ARCELOR et les autres déplacements de réseaux.

\*

Quant à la dépense totale occasionnée par les travaux et autres aménagements couverts par le projet de loi sous avis, il est évident qu'elle ne peut dépasser la somme de 76.000.000 d'euros. Tout dépassement ou modification nécessitera une nouvelle autorisation du législateur.

Le Conseil d'Etat prend acte de ce que le montant du devis estimatif est rattaché à la valeur de l'indice semestriel des prix de la construction (au 1er octobre 2004). Il peut à cet effet marquer d'ores et déjà son accord à une modification éventuelle du texte à intervenir en fonction de la valeur connue dudit indice au moment même du vote de la loi.

Les dépenses sont à charge des crédits du Fonds des Routes.

\*

Compte tenu des développements ci-dessus et du fait que cette première phase de la réalisation de la liaison routière Micheville est nécessaire à la revalorisation et à la revitalisation de la région du sud du pays, bien que d'un coût final très élevé, le Conseil d'Etat marque son accord avec le projet de loi sous avis dont le texte donne lieu aux observations suivantes:

*Intitulé*

Le Conseil d'Etat recommande le libellé suivant:

*„Projet de loi relative aux mesures constructives préparatoires de la liaison Micheville“.*

*Article 1er*

Cet article aura la teneur suivante:

**„Art. 1er.** Le Gouvernement est autorisé à faire procéder à la réalisation de la première partie de la liaison Micheville comprenant la construction de la seule structure portante du tunnel sous la zone urbanisée du site de Belval/Ouest, de l'accès sud au site de Belval-Ouest donnant sur le Square-Mile avec raccordement provisoire sur le CR 168, les déviations de réseaux d'infrastructures souterraines et aériennes y relatives, la réalisation des études nécessaires concernant ces parties du projet ainsi que celle des études concernant les ouvrages et les infrastructures à réaliser ultérieurement dans le cadre de la même liaison.“

Ainsi délibéré en séance plénière, le 3 mai 2005.

*Le Secrétaire général,*  
Marc BESCH

*Le Président,*  
Pierre MORES

5464/03

**N° 5464<sup>3</sup>****CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2004-2005

**PROJET DE LOI****relative aux mesures constructives préparatoires  
de la liaison Micheville**

\* \* \*

**DEPECHE DE LA SECRETAIRE D'ETAT  
AUX RELATIONS AVEC LE PARLEMENT AU PRESIDENT  
DE LA CHAMBRE DES DEPUTES**

(23.5.2005)

Monsieur le Président,

A la demande de Monsieur le Ministre des Travaux Publics, j'ai l'honneur de vous informer que le Conseil d'Etat soulève, dans son avis du 3 mai 2005 au sujet du projet de loi sous rubrique, que la fiche financière prévue par l'article 79 de la loi modifiée du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'Etat, bien que mentionnée dans la lettre de saisine fait défaut. A ce sujet, Monsieur le Ministre aimerait relever que la fiche financière qui était jointe au projet de loi n'est pas la fiche financière prévue par l'article 79 de la loi du 8 juin 1999 susmentionnée, mais une ventilation de la dépense inscrite à l'article 2 du projet de loi déposé à la Chambre des Députés.

Comme il ne s'agit que de mesures constructives préparatoires, ces travaux n'ont pas d'impact sur des dépenses de fonctionnement ou de personnel.

Une fiche afférente sera jointe au projet de loi en élaboration et ayant pour objet la réalisation effective de la liaison Micheville, comportant le passage sous les voies ferrées au Sud du site, la partie en territoire français, la technique spéciale du tunnel, le contournement de la Cité Raemerich, les nouveaux échangeurs autoroutiers d'Ehlerange et de Lankelz, les déviations des lignes de haute tension, le déplacement des voies ferrées d'Arcel et les autres déplacements de réseaux.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de ma haute considération.

*Pour la Secrétaire d'Etat aux Relations  
avec le Parlement,*

Daniel ANDRICH

*Conseiller de Gouvernement 1re classe*

Service Central des Imprimés de l'Etat

5464/02

**N° 5464<sup>2</sup>****CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2004-2005

**PROJET DE LOI****relative aux mesures constructives préparatoires  
de la liaison Micheville**

\* \* \*

**RAPPORT DE LA COMMISSION DES TRAVAUX PUBLICS**

(1.6.2005)

La Commission se compose de: M. Lucien CLEMENT, Président; M. Ali KAES, Rapporteur; Mme Anne BRASSEUR, MM. Emile CALMES, Fernand DIEDERICH, Mme Viviane LOSCHETTER, MM. Robert MEHLEN, Marcel SAUBER, Jos SCHEUER, Roland SCHREINER et Mme Nelly STEIN, Membres.

\*

**I. ANTECEDENTS**

Le 18 avril 2005, le Ministre des Travaux publics Claude Wiseler a déposé le projet de loi sous rubrique à la Chambre des Députés. Le texte du projet était accompagné d'un exposé des motifs, d'un commentaire des articles, d'une partie administrative, d'une partie technique, d'un devis estimatif des dépenses, d'une fiche financière ainsi que de plans détaillés du projet de construction.

En date du 8 avril 2005, le projet de loi a été transmis pour avis au Conseil d'Etat qui a émis son avis le 3 mai 2005.

Dans sa réunion du 2 mai 2005, la Commission des Travaux publics a désigné son rapporteur en la personne de Monsieur Ali Kaes. Au cours de la même réunion, la Commission a procédé à l'examen du texte. L'examen de l'avis du Conseil d'Etat a fait l'objet de la réunion du 24 mai 2005.

Le présent rapport a été analysé et adopté dans la réunion du 1er juin 2005.

\*

**II. OBJET DE LA LOI**

Par le présent texte, le gouvernement luxembourgeois est autorisé „à faire procéder à la réalisation de la première partie de la liaison Micheville comprenant la construction de la seule structure portante du tunnel sous la zone urbanisée du site de Belval/Ouest, de l'accès Sud au site de Belval-Ouest donnant sur le Square-Mile avec raccordement provisoire sur le CR 168, les déviations de réseaux d'infrastructures souterraines et aériennes y relatives, la réalisation des études nécessaires concernant ces parties du projet ainsi que celle des études concernant les ouvrages et les infrastructures à réaliser ultérieurement dans le cadre de la même liaison“. Notons que la réalisation de l'ensemble de la liaison routière connaîtra un deuxième projet de loi concernant le passage sous les voies ferrées, la partie en territoire français, la technique spéciale du tunnel, le contournement de la cité Raemerich, les nouveaux échangeurs autoroutiers d'Ehlerange et de Lankelz, les déviations des lignes de haute tension, le déplacement des voies ferrées ARCELOR et les autres déplacements de réseaux.

\*



### III. HISTORIQUE

Depuis le début des années 90, les autorités françaises ont cherché à relier leur région frontalière au réseau autoroutier luxembourgeois. Ce n'est qu'en novembre 2001 lors du sommet de la Grande Région à Mondorf-les-Bains que les parties ont retenu que „sur le plan transfrontalier, la liaison Micheville poursuit l'objectif de la création d'une liaison routière de haut niveau entre le bassin des agglomérations de Micheville, de Villerupt, de Russange et d'Audun-le-Tiche du côté français et l'autoroute Esch/Alzette-Luxembourg (A4) du côté luxembourgeois afin de permettre aux navetteurs de la Lorraine venant travailler chaque jour au Grand-Duché d'approcher la Ville de Luxembourg et ses zones périphériques par une route rapide, sûre et confortable“.

\*

### IV. ASPECTS TECHNIQUES

Du côté français, la nouvelle route prend son départ sur la D16 à l'ouest de la localité de Villerupt et emprunte l'assise délaissée d'une ancienne voie ferrée pour passer entre Russange et Audun-le-Tiche. Elle se rabat ensuite vers le nord pour suivre le tracé d'un ancien gazoduc et rejoint la frontière luxembourgeoise aux abords des voies ferrées de la zone de triage à la délimitation sud du site de Belval/Ouest.

Le tracé luxembourgeois a été soumis à certaines contraintes, dont notamment le respect des activités industrielles d'ARCELOR sur le site restant de Belval/Est, tout en garantissant un raccordement de ces usines à la voirie d'ordre supérieur, l'interdiction d'ARCELOR de toucher aux étangs de refroidissement situés aux abords directs du rond-point Raemerich, l'obligation de préserver la qualité de vie des résidents de la Cité Raemerich, les soucis de surcharger la N31 entre Belvaux et Esch/Alzette, la non-aggravation des effets de séparation entre les localités de Belvaux et d'Esch/Alzette, le respect d'une urbanisation de haute qualité sur le site de Belval/Ouest avec notamment l'idée d'y implanter une partie de la nouvelle Université de Luxembourg, la présence au sud du site de Belval/Ouest d'une infrastructure ferroviaire de taille regroupant une ligne CFL et une gare de triage des usines d'ARCELOR Belval-Esch.

Parmi une trentaine de solutions envisagées a été retenue la variante dénivelée avec un tunnel d'une longueur de 735 mètres qui répond aux objectifs visés par cette liaison routière sur le plan régional (accès vers les friches industrielles, à la gare ferroviaire projetée) et sur le plan local (dégagement des quartiers ouest d'Esch/Alzette, délestage du giratoire Raemerich). Le tracé contribue également à une viabilisation du crassier d'Ehlerange, autre site pour une nouvelle zone d'activités économiques qui sera raccordé par un échangeur agencé sous forme de giratoire dénivelé. La desserte des usines de Belval/Est d'ARCELOR sera assurée par une jonction entre cet échangeur et le rond-point Raemerich. Le concours d'urbanisme organisé par la société AGORA avait initialement retenu l'idée d'un tunnel rallongé sous l'ensemble du site Belval/Ouest et revenant en surface derrière la Cité Raemerich, permettant ainsi de dégager sensiblement sa zone d'entrée marquée d'une concentration importante d'infrastructures de transport. Le devis pour cette solution s'élevant à un montant trop onéreux, les autorités optèrent finalement pour la solution avec le tunnel raccourci au seul passage sous les zones urbanisées du site Belval/Ouest tout en maintenant le tracé de la liaison Micheville.

La partie luxembourgeoise de la liaison Micheville, constituant le prolongement de l'autoroute A4, prend son départ à l'échangeur de Lankelz et entre en territoire français au sud du site des friches d'ARBED Esch/Belval. A partir du point de croisement avec le CR110, la liaison Micheville quitte le tracé de l'autoroute d'Esch, est déviée vers le nord en direction du crassier d'Ehlerange, passe à côté de la nouvelle centrale TGV et contourne la Cité de Raemerich, enjambe la N31 par un ouvrage d'art, traverse le plateau du St-Esprit par une dalle fondée sur pieux, descend dans un tunnel qui passe en souterrain dans la direction Nord-Sud sous le site des friches de Belval/Ouest et revient en surface en territoire français au sud des voies de triage d'ARCELOR où elle se termine sur un giratoire. La partie du projet de la liaison Micheville se trouvant en territoire français et portant la désignation „RD16 – liaison Audun-le-Tiche (site de Micheville) – Luxembourg“ évolue sous l'autorité du Conseil Général de la Moselle.

L'ouvrage maîtresse de la liaison Micheville est le tunnel d'une longueur totale de 735 mètres. Sur le site de Belval/Ouest son axe est aligné sur le „Central Gate“, un des principaux boulevards du site

faisant la séparation entre le „Square Mile“ et la terrasse des Hauts-Fourneaux. En venant du sud, cet ouvrage permet à la liaison Micheville de passer successivement sous le CR168 et le faisceau des voies ferrées des CFL et d'ARCELOR. Il se place sous le futur boulevard urbain et revient en surface à l'extrémité Nord du site qui est aménagée en surélévation de 8,00 mètres par rapport au terrain naturel. Du point de vue conception, il appartient à la catégorie des tunnels „bitubes“. Notons encore que le projet prévoit le réaménagement des échangeurs de Lankelz et d'Ehlerange ainsi que des échangeurs desservant le site des friches de Belval-Ouest.

Afin d'assurer la coordination dans la planification du projet intégral, le gouvernement luxembourgeois et les autorités françaises ont signé le 6 mai 2004 deux conventions réglant les modalités de la coopération à ce projet transfrontalier de grande envergure ainsi que la réalisation des infrastructures. Les points marquants de ces conventions sont une rectification des frontières opérée de manière à intégrer dans le patrimoine du Grand-Duché les surfaces sur lesquelles seront réalisées les infrastructures de transports destinées à desservir le site de Belval/Ouest. (De cette façon il sera possible de réaliser les routes et surtout le giratoire suivant les normes techniques luxembourgeoises, mais suivant les procédures d'autorisation valables en France) ainsi que la construction d'un parking de dissuasion P&R au sud de la halle pour musique amplifiée (Rockhal) aux abords de la future gare ferroviaire de Belval-Usines. Finalement, le CR168 (en territoire français) sera préalablement déplacé pour pouvoir construire la nouvelle gare de Belval-Usines.

Notons finalement que le projet de loi sous examen revêt un certain degré d'urgence résultant du fait que certains investisseurs entendent occuper leurs bâtiments dans le courant des années à venir. Le détail technique du projet est exhaustivement commenté dans le document parlementaire No 5464.

\*

## V. IMPACT FINANCIER

Les dépenses globales de ce premier projet de loi s'élèvent à 76 millions d'euros, toutes taxes comprises. Ce coût correspond à la valeur de l'indice semestriel de la construction valable à partir du 1er octobre 2004 (600,88).

\*

## VI. AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Dans son avis du 3 mai 2005, le Conseil d'Etat prend acte de ce que le montant du devis estimatif est rattaché à la valeur de l'indice semestriel des prix de la construction et peut d'ores et déjà marquer son accord à une modification éventuelle du texte à intervenir en fonction de la valeur connue dudit indice au moment même du vote de la loi. La Commission décide de se rallier aux modifications rédactionnelles proposées, mais entend maintenir le montant arrondi rattaché à la valeur de l'indice semestriel au 1er octobre 2004.

\*

## VII. TRAVAUX DE LA COMMISSION

Le Ministre des Travaux publics a profité de l'occasion pour fournir des explications supplémentaires sur ce projet. Il a été précisé que le tracé définitif correspond à celui retenu dans le „masterplan“ du site Belval, alors qu'à un certain moment la construction d'un tunnel plus long avait été envisagée. Le Gouvernement a cependant retenu la version initiale du tunnel, et ce pour des raisons financières. La construction d'un tunnel constitue la seule solution technique et urbanistique valable pour l'accès au site des friches. Les communes ont bien entendu été consultées et ont accepté la solution proposée par le Ministre des Travaux publics. Elles ont cependant émis certaines réserves, particulièrement en ce qui concerne les aspects urbanistiques et d'intégration dans le paysage du pont sur la N31. Des concertations sont encore en cours à ce sujet afin d'arrêter une solution définitive. Cette partie du projet sera comprise dans le deuxième projet de loi.

Une des solutions antérieures avec un tracé traversant l'étang de l'ARBED n'a pas pu être réactivée, du fait qu'elle s'est heurtée à ARCELOR ainsi qu'aux problèmes qui se sont posés pour le croisement des voies ferrées de l'usine rendu impossible par le déplacement des rails vers l'extrémité Est du site.

Il est encore souligné que des projets de construction publics et privés sont déjà en cours de réalisation sur le site Belval et que d'autres investisseurs ont d'ores et déjà manifesté leur intérêt pour s'y implanter. Il importe dès lors de faire avancer le projet, qui ne constitue que la première partie nécessaire à la réalisation de la liaison vers Micheville.

L'accès au site Belval à construire derrière le Rond-point Raemerich n'est pas compris dans le projet de loi, vu que certaines études restent encore à réaliser en matière de densité du trafic et de nuisances sonores. Quant aux craintes exprimées par les responsables communaux de la Ville d'Esch/Alzette en cas de l'abandon de la deuxième partie de la liaison vers Micheville ayant comme conséquence de devoir générer tout le trafic de transit par la N31, le Ministre signale que l'équipement technique du tunnel fait actuellement défaut dans le projet de loi sous examen, ce qui constitue cependant une certaine garantie pour les communes en vue de la réalisation de la deuxième partie.

En ce qui concerne les différents projets qui sont projetés sur le site des friches industrielles, il est souligné que le projet concernant la construction d'un immeuble pour les archives nationales est en train d'être réexaminé, vu que certains espaces y seront disponibles pour une période de l'ordre de 30 ans. Le Gouvernement envisage ainsi d'y intégrer de façon transitoire une partie de la bibliothèque universitaire qui sera mise à la disposition des étudiants sur le site de la Cité universitaire. S'y ajoute le projet concernant la conservation des hauts-fourneaux qui est en cours de réalisation. Un concours d'architectes concernant le Lycée Belval sera lancé en été, tandis que le projet de construction d'un Lycée „Terres Rouges“ se trouve encore à un stade moins avancé. Le CRP-Gabriel Lippmann travaille déjà dans ses locaux provisoires aménagés sur le site. La société AGORA est actuellement en train de rechercher activement de nouveaux investisseurs.

Le réseau routier à l'intérieur du site sera réalisé par AGORA alors que l'Etat s'occupe de la construction de l'accès secondaire Nord à partir de la N31. L'investissement réalisé par l'Etat ne nécessitera pas l'adoption d'un projet de loi, vu que le seuil prévu par l'article 99 de la Constitution ne sera pas dépassé. Des consultations avec les communes concernées au sujet de l'accès nord du site sont actuellement en cours.

Il est précisé qu'une partie importante du projet sera réalisée sur des terrains qui se trouvent actuellement sur le territoire français. Après de longues négociations, un accord a pu être trouvé qui prévoit que le Luxembourg réalisera lui-même le projet intégral, donc également la partie française. L'échange, voire la rectification des frontières se fera par après.

Le gouvernement souhaite installer le siège de la bibliothèque universitaire ainsi que de la bibliothèque nationale au bâtiment Schuman à Luxembourg-Kirchberg. La Cité des Sciences aura sa propre „filiale“ pour assurer que les étudiants du site puissent bénéficier de leur propre documentation.

Certains membres de la Commission ont voulu savoir si l'Administration des Ponts et Chaussées a changé d'approche concernant l'autoroute Esch-sur-Alzette/Luxembourg, vu que dans le passé la devise avait toujours été de limiter autant que possible le trafic de transit sur cette liaison. Les responsables du Ministère ont précisé qu'un accord a été conclu avec la France, par lequel celle-ci s'engage à ne pas construire le raccordement à la liaison sous forme d'autoroute. L'accord prévoit en outre un certain trafic maximal qui sera autorisé à passer par la liaison Micheville. Quant aux transports publics sur le site des friches industrielles, il est prévu d'atteindre un „modal split“ de 40/60, contre 25/75 pour l'ensemble du pays. La construction d'une nouvelle gare ainsi que l'aménagement d'un „Park&Ride“ constitueront deux mesures en faveur de cet objectif ambitieux. Les autorités françaises ont d'ores et déjà donné leur feu vert pour le parking qui sera réalisé par le Ministère des Transports. Les terrains appartiennent à l'ARBED, de sorte qu'une réalisation rapide du projet est dans la mesure du possible.

En ce qui concerne l'accès à la „Rockhal“, il est précisé que le gouvernement luxembourgeois a voulu favoriser dans une première phase les transports publics au lieu d'un accès routier direct. Ce dernier ne sera réalisé que dans une phase ultérieure. Les utilisateurs ne connaîtront d'ailleurs pas de problème d'accès à la salle de concert, vu qu'ils pourront s'y rendre moyennant une passerelle. Pour ce qui est de l'accès routier direct, les différences de niveaux entre le site et la route existante doivent être égalisées, ce qui ne sera toutefois pas réalisable dans l'immédiat.

Le Ministère précise finalement qu'une fiche financière définitive ne pourra être établie qu'après planification de la deuxième partie du projet. Le Ministère s'est limité à établir un relevé des dépenses envisagées. Un courrier en ce sens a été adressé au Conseil d'Etat.

\*

## VIII. COMMENTAIRE DES ARTICLES

### *Intitulé*

Le Conseil d'Etat recommande le libellé suivant:

„Projet de loi relative aux mesures constructives préparatoires de la liaison Micheville“

La Commission décide de se rallier au Conseil d'Etat.

### *Article 1er*

Suivant le Conseil d'Etat, cet article aura la teneur suivante:

„**Art. 1er.** Le Gouvernement est autorisé à faire procéder à la réalisation de la première partie de la liaison Micheville comprenant la construction de la seule structure portante du tunnel sous la zone urbanisée du site de Belval/Ouest, de l'accès sud au site de Belval-Ouest donnant sur le Square-Mile avec raccordement provisoire sur le CR 168, les déviations de réseaux d'infrastructures souterraines et aériennes y relatives, la réalisation des études nécessaires concernant ces parties du projet ainsi que celle des études concernant les ouvrages et les infrastructures à réaliser ultérieurement dans le cadre de la même liaison.“

La Commission décide de se rallier au Conseil d'Etat.

\*

## IX. TEXTE COORDONNE

Compte tenu de ce qui précède, la Commission des Travaux publics invite la Chambre des Députés à adopter le projet de loi sous objet dans la teneur qui suit:

\*

## TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

### PROJET DE LOI

#### relative aux mesures constructives préparatoires de la liaison Micheville

**Art. 1er.**– Le Gouvernement est autorisé à faire procéder à la réalisation de la première partie de la liaison Micheville comprenant la construction de la seule structure portante du tunnel sous la zone urbanisée du site de Belval/Ouest, de l'accès Sud au site de Belval-Ouest donnant sur le Square-Mile avec raccordement provisoire sur le CR 168, les déviations de réseaux d'infrastructures souterraines et aériennes y relatives, la réalisation des études nécessaires concernant ces parties du projet ainsi que celle des études concernant les ouvrages et les infrastructures à réaliser ultérieurement dans le cadre de la même liaison.

**Art. 2.**– Les dépenses occasionnées par la présente loi ne peuvent pas dépasser le montant de 76 millions d'Euros (76.000.000 €). Ce montant correspond à la valeur 600,88 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1er octobre 2004. Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, ce montant est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix de la construction précité.

**Art. 3.**– Les dépenses sont imputées à charge des crédits du Fonds des Routes du Ministère des Travaux Publics.

Luxembourg, le 1er juin 2005

*Le Rapporteur,*  
Ali KAES

*Le Président,*  
Lucien CLEMENT

Service Central des Imprimés de l'Etat

5464/04

**N° 5464<sup>4</sup>**

**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2004-2005

---

**PROJET DE LOI**

**relative aux mesures constructives préparatoires  
de la liaison Micheville**

\* \* \*

**DISPENSE DU SECOND VOTE CONSTITUTIONNEL  
PAR LE CONSEIL D'ETAT**

(5.7.2005)

*Le Conseil d'Etat,*

appelé par dépêche du Premier Ministre, Ministre d'Etat, du 20 juin 2005 à délibérer sur la question de dispense du second vote constitutionnel du

**PROJET DE LOI**

**relative aux mesures constructives préparatoires  
de la liaison Micheville**

qui a été adopté par la Chambre des députés dans sa séance du 16 juin 2005 et dispensé du second vote constitutionnel;

Vu ledit projet de loi et l'avis émis par le Conseil d'Etat en sa séance du 3 mai 2005;

*se déclare d'accord*

avec la Chambre des députés pour dispenser le projet de loi en question du second vote prévu par l'article 59 de la Constitution.

Ainsi décidé en séance publique du 5 juillet 2005.

*Le Secrétaire général,*  
Marc BESCH

*Le Président,*  
Pierre MORES

Service Central des Imprimés de l'Etat



5457,5464,5476,5477

**MEMORIAL**  
Journal Officiel  
du Grand-Duché de  
Luxembourg



**MEMORIAL**  
Amtsblatt  
des Großherzogtums  
Luxemburg

**RECUEIL DE LEGISLATION**

A — N° 140

26 août 2005

**Sommaire**

|   |           |
|---|-----------|
| Règlement grand-ducal du 25 juillet 2005 portant approbation des plans des parcelles sujettes à emprise et de la liste des propriétaires de ces parcelles en vue de la construction de la route de contournement de Junglinster .....                                       | page 2506 |
| Loi du 3 août 2005 relative à la transformation et à l'extension de l'Annexe Jenker du Lycée Technique Mathias Adam à Differdange .....   | 2506      |
| Loi du 3 août 2005 relative aux mesures constructives préparatoires de la liaison Micheville ....   | 2506      |
| Loi du 3 août 2005 modifiant la loi du 6 avril 1999 relative à la construction d'une cité judiciaire au plateau du St-Esprit à Luxembourg .....   | 2507      |
| Loi du 3 août 2005 relative à l'adaptation budgétaire du projet de construction d'une route reliant Luxembourg à Ettelbruck .....   | 2507      |
| Règlement ministériel du 16 août 2005 concernant la réglementation et la signalisation routières sur la route N5 entre Rodange et le passage frontalier à l'occasion de travaux routiers en France .....  | 2508      |
| Règlement ministériel du 17 août 2005 concernant la réglementation et la signalisation routières sur l'autoroute A7, direction Schoenfels .....   | 2509      |
| Règlement ministériel du 18 août 2005 concernant la réglementation et la signalisation routières sur la route N16, les CR149 et CR162 aux alentours de Mondorf-les-Bains à l'occasion d'une course cycliste, samedi le 3 septembre 2005 .....                               | 2509      |
| Règlement grand-ducal du 19 août 2005 modifiant le règlement grand-ducal modifié du 30 mai 1996 fixant les modalités de remplacement en médecine et médecine dentaire ainsi que la procédure à suivre pour obtenir l'autorisation de remplacement .....                     | 2510      |
| Règlement ministériel du 19 août 2005 concernant la réglementation et la signalisation routières sur différents tronçons de route de la voirie de l'Etat pendant le «5 <sup>e</sup> Muselduathlon» dimanche le 4 septembre 2005 .....                                       | 2510      |
| Règlement ministériel du 19 août 2005 concernant la réglementation temporaire de la circulation sur le CR164 entre Bergem et Foetz à l'occasion du «Championnat des clubs cyclistes luxembourgeois», dimanche le 28 août 2005 .....   | 2511      |
| Règlement ministériel du 19 août 2005 concernant la réglementation et la signalisation routières sur le CR303 entre Roodt et Rambrouch, à l'occasion du «6 <sup>e</sup> Cross international pour moissonneuses-batteuses», en date du 28 août 2005 .....                    | 2511      |
| Règlement ministériel du 19 août 2005 concernant la réglementation et la signalisation routières sur la route N7C et le CR115 entre Roost et Cruchten, à l'occasion d'une course internationale de vitesse motos au circuit de Colmar-Berg, les 3 et 4 septembre 2005 ..... | 2512      |