



CHAMBRE DES DÉPUTÉS
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Dossier consolidé

Projet de loi 5845

Projet de loi relatif à la construction de la liaison Micheville entre la route N 31 et le projet routier afférent sur territoire français

Date de dépôt : 27-02-2008

Date de l'avis du Conseil d'État : 20-05-2008

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

Liste des documents

Date	Description	Nom du document	Page
10-07-2008	Résumé du dossier	Résumé	<u>3</u>
27-02-2008	Déposé	5845/00	<u>5</u>
20-05-2008	Avis du Conseil d'Etat (20.5.2008)	5845/01	<u>22</u>
16-06-2008	Amendements adoptés par la/les commission(s) : Commission des Travaux publics	5845/02	<u>27</u>
01-07-2008	Avis complémentaire du Conseil d'Etat (1.7.2008)	5845/03	<u>30</u>
03-07-2008	Rapport de commission(s) : Commission des Travaux publics Rapporteur(s) :	5845/04	<u>33</u>
11-07-2008	Dispense du second vote constitutionnel par le Conseil d'Etat (11-07-2008) Evacué par dispense du second vote (11-07-2008)	5845/05	<u>41</u>
31-12-2008	Publié au Mémorial A n°133 en page 1998	5845	<u>44</u>

Résumé

N° 5845
CHAMBRE DES DEPUTES
Session ordinaire 2007-2008

PROJET DE LOI
relatif à la construction de la liaison Micheville entre la route N 31 et
le projet routier afférent sur territoire français

L'objet du projet de loi est d'autoriser le Gouvernement à réaliser les travaux de construction en rapport avec la liaison Micheville qui comprennent l'achèvement du gros œuvre du tunnel de Micheville au Sud et au Nord, le parachèvement du tunnel avec les travaux de voirie et les équipements techniques, la construction d'un giratoire avec passage souterrain au Sud des voies ferrées avec raccordement au projet sur le territoire français, le raccordement provisoire à la RN 31, le réaménagement de la RN 31 et le raccordement au Rond Point Raemerich, ainsi que le traitement et la mise en dépôt des terres polluées.

L'autorisation prévue dans le cadre du présent projet de loi constitue donc la deuxième phase du raccordement du site de Belval au réseau routier. Il s'agit de prolonger l'axe routier réalisé sous le couvert de l'autorisation légale du 3 août 2005 jusqu'en aval du passage supérieur de la route N 31 longeant le site de Belval-Ouest au nord et de parachever les aménagements routiers prévus au sud du tunnel construit dans une première phase, soit le passage inférieur passant sous les voies de la ligne de chemin de fer d'Esch-sur-Alzette à Pétange et l'embranchement ferroviaire ainsi que passant sous l'axe CR 168. Cette deuxième partie comporte l'aménagement d'un rond-point avec un passage inférieur en direction du réseau routier français censé aboutir dans le contournement d'Audun-le-Tiche. Le rond-point permettra à son tour la connexion du parking d'accueil prévu à proximité immédiate de la frontière française, du CR 168 et de la voie d'accès sud secondaire du site Belval-Ouest.

En attendant la mise en œuvre de la troisième phase, la deuxième phase prévoit un raccordement provisoire à la route N31 entre le rond-point Raemerich qui marque l'aboutissement de l'autoroute A4, et son intersection avec le CR 174 menant à Soleuvre.

5845/00

N° 5845

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2007-2008

PROJET DE LOI

**relatif à la construction de la liaison Micheville
entre la route nationale 31 et le projet routier afférent
sur le territoire français**

* * *

*(Dépôt: le 27.2.2008)***SOMMAIRE:**

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (14.2.2008).....	1
2) Texte du projet de loi.....	2
3) Commentaire des articles.....	2
4) Exposé des motifs.....	2
5) Fiches financières.....	6
6) Plans.....	8

*

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 relatif à la construction de la liaison Micheville entre la route nationale 31 et le projet routier afférent sur le territoire français.

Palais de Luxembourg, le 14 février 2008

Le Ministre des Travaux publics,

Claude WISELER

HENRI

*

TEXTE DU PROJET DE LOI

Art. 1er. Le Gouvernement est autorisé à réaliser les travaux de construction en rapport avec la liaison Micheville comprenant l'achèvement du gros oeuvre du tunnel de Micheville au Sud et au Nord, le parachèvement du tunnel avec les travaux de voirie et les équipements techniques, la construction d'un giratoire avec passage souterrain au Sud des voies ferrées avec raccordement au projet sur territoire français, le raccordement provisoire à la RN 31, le réaménagement de la RN 31 et le raccordement au Rond-Point Raemerich, ainsi que le traitement et la mise en dépôt des terres polluées sur l'ancien crassier d'Ehlerange dans le cadre de l'aménagement d'une zone industrielle nationale.

Art. 2. Les dépenses occasionnées par la présente loi ne peuvent pas dépasser le montant de 115.500.000.- Euros. Ce montant correspond à la valeur de 646,07 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1er avril 2007. Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, le montant est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix de la construction précitée.

Art 3. Les dépenses seront 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 oeuvre du projet de loi et définit les principaux travaux afférents à la réalisation du tronçon de la liaison Micheville compris entre le projet routier français et la route nationale RN 31.

L'article 2 détermine l'enveloppe budgétaire servant au financement du projet rattachée à l'indice semestriel des prix de la construction valable en avril 2007 (valeur 646,07). 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

Historique

Par la loi du 3 août 2005 le gouvernement a été autorisé à réaliser les mesures constructives préparatoires de la liaison Micheville comprenant la construction de la seule structure portante du tunnel sous la zone urbanisée du site Belval sur une longueur de 432 mètres, de l'accès Sud au site Belval donnant accès sur le square Mile ainsi que de certaines déviations de réseaux d'infrastructures souterraines et aériennes dans l'intérêt de la réalisation du projet.

Les travaux du présent projet de loi ont pour finalité de permettre une mise en service provisoire de la liaison Micheville entre le projet français du contournement d'Audun-le-Tiche et la RN 31. Une troisième loi autorisera le gouvernement à réaliser la dernière partie du projet à savoir le contournement Nord de la cité de Raemerich.

L'ensemble du tracé a été décrit en détail dans l'exposé des motifs concernant la loi du 3 août 2005 et se résume comme suit:

La liaison Micheville prend son origine à la hauteur du point de croisement avec le CR 110 en quittant le tracé de l'autoroute d'Esch, est déviée vers le Nord en direction du crassier d'Ehlerange, contourne la cité Raemerich par le Nord, enjambe la RN 31 par un ouvrage d'art, traverse le plateau du St.-Esprit par une dalle fondée sur pieux, descend dans un tunnel sous le site des friches de Belval et revient en surface au Sud des voies de triage d'ARCELOR où elle se termine sur un giratoire. La situation générale est par ailleurs représentée sur un plan à l'annexe II du présent document.

L'ouvrage principal de la liaison Micheville est un tunnel d'une longueur de 735 m qui est situé sous le boulevard principal du site de Belval entre le Square Mile et la Terrasse des Hauts-Fourneaux.

Objectif

Le présent projet de loi a pour objectif de pouvoir mettre en service, à moyen terme une première partie du projet s'étendant du Rond-Point au Sud des voies ferrées jusqu'à la RN 31. La dernière partie du projet, à savoir la partie de la liaison à partir de la RN 31 jusqu'à l'échangeur de Lankels en contournant la cité Raemerich par le Nord, devra être autorisée par une troisième loi.

Description des travaux

Les travaux visés par le présent projet de loi peuvent être résumés comme suit:

Au Sud:

- Un tunnel foncé sous les voies de chemin de fer (L = 102,20 m)
A l'emplacement des voies ferrées, afin de maintenir le trafic ferroviaire, le procédé de construction de l'ouvrage est de type autofonçage ou équivalent, ne nécessitant pas de coupure prolongée (< 72 heures) des lignes de chemin de fer. L'ouvrage est construit entièrement „à côté“ de son lieu de destination de façon classique. Il est ensuite ripé en place au moyen de câbles de précontrainte après terrassement. La technique nécessite la réalisation d'un radier de guidage qui peut servir de fondation à la tranchée couverte adjacente.
- L'achèvement du gros œuvre du tunnel de Micheville (L = 27,80 m)
Ce tronçon correspond au raccord entre le caisson du tunnel (réalisé lors de la phase 1 du chantier) et le tunnel foncé sous les voies ferrées. L'ouvrage sera réalisé selon le principe classique de la „fouille ouverte“.
- Un rond-point avec passage inférieur (OA 10) y compris les bretelles d'échangeurs et la voie de raccordement vers la France
L'OA 10 est un passage inférieur qui permet aux deux voies de gauche de la liaison de franchir en souterrain le carrefour giratoire sud. Les deux voies de droite de la liaison Micheville se transforment en bretelles d'accès à l'échangeur à partir du tronçon du tunnel situé sous les voies ferrées des CFL et de l'ARBED.
L'ouvrage a une largeur intérieure de 10,50 mètres entre piédroits et une longueur de 85 mètres.
L'ouvrage du point de vue statique se présente comme un portique ouvert en béton armé. Il sera réalisé en fouille talutée et sera fondé sur les marnes par des semelles superficielles.
L'échangeur de Belval Sud est constitué d'un giratoire d'un diamètre de 80 mètres, traversé en souterrain par la voie expresse au moyen de l'ouvrage OA 10 et aménagé pour raccorder les voiries locales existantes, comme le CR 168, et la future liaison vers Micheville.
- La voie de raccordement au CR 168 et à l'accès secondaire Sud
La desserte de ces voies sera assurée par le giratoire décrit précédemment. Ces chaussées permettront également de raccorder le sud du site de reconversion de Belval (par l'intermédiaire d'un ouvrage sous les voies ferrées) et l'installation P+R reliée directement à la nouvelle gare de Belval Sud.
- Les équipements techniques
Afin de récolter et d'évacuer les eaux pluviales, un premier bassin de rétention, situé sous la chaussée au droit du portail sud, sera réalisé. Il permettra de récolter toutes les eaux pluviales venant du sud du projet, et d'être ensuite dirigées vers le deuxième bassin par l'intermédiaire d'un régulateur de débit.

Tunnel de Micheville:

- Les travaux de voirie sur toute la longueur
Sur le radier du tunnel, la chaussée sera constituée d'un coffre en grave laitier et de couches d'enrobés. Un trottoir de service, de part et d'autre de la voie, permettra les divers entretiens et servira de chemin de fuite en cas d'accident dans le tunnel.

- Les locaux techniques

Afin de veiller au bon fonctionnement de tous les équipements techniques, deux locaux seront réalisés. Le premier, le principal, sera situé au droit du portail nord, le second étant implanté au niveau du portail sud. Des galeries souterraines permettront d'avoir accès directement aux différents caniveaux techniques situés longitudinalement de chaque côté de chacun des deux tubes du tunnel.

- Les équipements techniques pour l'ensemble du tunnel

Au niveau de la sécurité, tous les éléments ont été pris en compte. Des galeries d'intercommunication seront implantées tous les 200 mètres à travers le voile central, des niches de secours permettant de recevoir tous les éléments de sécurité (extincteur à main, cabine téléphonique, borne incendie) sont placées latéralement tous les 100 mètres. D'autres équipements techniques, tels que ventilation, mesure CO et d'opacité, radiotransmission, détection incendie, éclairage du tunnel et de balisage, diverses signalisations, ont été prévus.

Les eaux pluviales venant du premier bassin de rétention, situé sous la chaussée au droit du portail sud, seront récoltées dans un deuxième bassin situé à proximité du point bas du tunnel, pour ensuite être raccordé à une station de pompage puis à un séparateur d'hydrocarbure.

D'autres réseaux, tels que téléphone, électricité, conduites d'eau ... seront amenés à transiter par le tunnel.

Au Nord:

- L'achèvement du gros oeuvre du tunnel de Micheville (L = 147,50 m) le long du plateau du St.-Esprit avec sa trémie d'entrée et de sortie

Sur les derniers 147,50 mètres au nord, l'ouvrage sera réalisé après le blindage du Plateau du Saint-Esprit constitué d'un rideau de pieux sécants prévu dans la première loi. Puis interviendront les terrassements généraux avec la mise en oeuvre d'ancrages provisoires pour maintenir le rideau de pieux, et enfin la construction du tunnel fondé sur pieux.

La trémie, d'une longueur de 260 mètres, permet le passage du Plateau du Saint-Esprit pour relier le tunnel OA 08 et l'OA 03 (passage sur la RN 31). Cette trémie reprend les principes constructifs du tronçon du tunnel Saint-Esprit (blindage plateau, terrassement et construction sur pieux forés). Cette trémie reprend la chaussée de la route de liaison (2x2 voies) ainsi que les deux bretelles (2 voies chacune) permettant le raccord au site.

- La culée Sud de OA 03 enjambant la RN 31

Cette culée sera réalisée afin de finaliser la trémie et de maintenir en place les matériaux situés sous le radier de celle-ci.

- Le réaménagement de la RN 31

La RN 31 sera réaménagée en élargissant la chaussée pour créer des voies bus. Un nouveau carrefour sera aménagé en partie sur la N 31 à la hauteur de la SOTEL, permettant l'accès à partir de la RN 31 vers l'accès secondaire du site de Belval Ouest.

- Le raccordement provisoire à la RN 31

Un accès provisoire sera réalisé entre le tunnel et la RN 31 par l'intermédiaire d'un rond-point provisoire situé sur l'accès nord.

- Le raccordement au Rond-Point Raemerich

L'accès en direction d'Esch/Alzette se fera en utilisant la route existante, qui est à réaménager, longeant les étangs d'Arcelor, pour rejoindre le rond-point Raemerich.

L'aspect particulier de la dépollution du site

Le crassier d'Ehlerange:

Le problème de la décontamination du site de Belval a tout au long de la conception et de l'évolution du projet trouvé sa solution dans le plateau du St.-Esprit, situé au Nord du site à proximité de la station d'épuration non loin des premières maisons de la rue du Bril et de la N 31 vers Belvaux. Cette décharge existante est constituée de boues de hauts-fourneaux et de résidus provenant des trains de laminage, donc des déchets très nocifs et instables du point de vue géomécanique.

Le projet prévoyait d'évacuer tous les déchets à déplacer dans le cadre du projet de Belval sur ce site à aménager comme une sorte de grande sculpture paysagère faite de palplanches et de végétations, avec une extension vers l'Ouest et vers le Sud de la décharge existante.

Le tracé de la liaison Micheville après avoir contourné la cité Raemerich par le Nord approche le site de Belval en touchant le plateau du St.-Esprit à l'Ouest et traverse ensuite dans la direction Nord-Sud la plate-forme des Hauts-Fourneaux.

La réalisation du projet exige à cet endroit

- la réalisation d'une paroi étanche de pieux forés permettant de maintenir en place ces boues ainsi que
- le déplacement de la partie des boues situées sur notre tracé (280.000 m³) en principe vers le plateau du St.-Esprit.

Or, la configuration définitive du plateau du St.-Esprit n'était pas faisable et inapte à recevoir toutes les masses contaminées du site et ceci pour les raisons suivantes:

- présence du Centre Lippmann sur les terrains destinés à recevoir l'extension de la décharge du Plateau du St.-Esprit;
- abandon des palplanches du projet d'aménagement du Plateau St.-Esprit au profit d'un talutage beaucoup moins onéreux;
- augmentation des masses à stocker;
- sous-estimation des quantités de matériaux nécessaires à la stabilisation de la décharge.

La décontamination du site Belval ne trouvera donc pas sa seule solution avec l'aménagement du Plateau du St.-Esprit de sorte qu'un site alternatif a dû être trouvé.

Très vite le crassier d'Ehlerange, en fin d'exploitation et acquis récemment par le Ministère de l'Economie pour l'aménagement d'une zone industrielle nationale, s'est présenté comme solution possible au problème.

Le projet d'aménagement du Ministère de l'Economie prévoit d'ériger des buttes de terres sur les bords de la zone afin de protéger les riverains des nuisances, notamment acoustiques en provenance des activités y liées, de sorte qu'une synergie entre le problème de la décontamination du site Belval et la préparation du crassier d'Ehlerange pour recevoir une zone industrielle nationale paraît raisonnable.

Dès le début, le Ministère de l'Environnement a été impliqué dans cette démarche qui a trouvé son accord de principe. Une étude du bureau Kuegler, chargé par AGORA des études du plateau en question, retient qu'il est possible

- de rendre inerte les matériaux contaminés dont question et d'en faire des matériaux de construction recyclé;
- d'utiliser ces matériaux pour l'aménagement des remblais de protection du crassier d'Ehlerange afin de recevoir une zone industrielle nationale.

Le présent projet de loi inclut les frais y relatifs imputables au projet de la liaison Micheville.

Le volet financier:

Toutes les dépenses à réaliser à charge de cette deuxième loi de financement de la liaison Micheville sont reprises en détail sur la fiche financière annexée à la présente. Sont également repris dans cette fiche les coûts engendrés par la surveillance des travaux, la coordination de sécurité et les mesures compensatoires.

Le coût global de la présente loi s'élève à 115.500.000.- € (toutes taxes comprises) et correspond à la valeur de l'indice semestriel de la construction d'avril 2007 (646,07).

*

FICHES FINANCIERES

FICHE FINANCIERE (TRAVAUX)

Investissements en rapport avec la deuxième phase du projet

indice des prix de la construction de avril 2007: 646,07

<i>Définitions des travaux / investissements</i>	<i>Montant partiel</i>	<i>Devis (hors TVA)</i>
I Travaux de préparation du terrain et installation de chantier Déboisement, débardage, dessouchage et débroussaillage, décapage terre végétale, installation de chantier	1.107.332,40 €	1.107.332,40 €
II Dépollution et démolitions Déblais des boues de hauts-fourneaux Traitement des boues de hauts-fourneaux Evacuation et mise en oeuvre des boues de hauts-fourneaux	3.010.224,00 € 10.750.800,00 € 6.020.448,00 €	19.781.472,00 €
III Travaux de terrassement pour tunnel (déblais) Déblais, transport et mise en dépôt sur décharge	1.118.083,20 €	1.118.083,20 €
IV Travaux de terrassement pour section courante, bretelles et trémie sud (déblais) Décapage, déblais, transport et mise en dépôt sur décharge	3.020.114,74 €	3.020.114,74 €
V Travaux de terrassement pour tunnel (remblais) Remblais avec matériaux de déblais et matériaux d'apport	425.731,68 €	425.731,68 €
VI Travaux de terrassement pour section courante, bretelles et trémie sud (remblais) Remblais	204.802,74 €	204.802,74 €
VII Ouvrage d'art tunnel (gros oeuvre) (coffrage, ferrailage, béton, étanchéité) Tronçon fonçage sous chemin de fer (L = 102,20m) Travaux d'autofonçage Travaux d'injection sous chemin de fer Tronçon raccord Central-Gate (L = 27,80m) Tronçon Saint-Esprit (L = 147,50m) Passerelle piétons provisoire	6.165.709,05 € 2.042.652,00 € 698.802,00 € 662.178,54 € 7.346.100,12 € 161.262,00 €	17.076.703,71 €
VIII Ouvrage d'art tunnel (second oeuvre) (habillage intérieur, peinture) Tronçon fonçage sous chemin de fer (L = 102,20 m) Tronçon Central-Gate (L = 457,50 m + 27,80 m) Tronçon Saint-Esprit (L = 147,50 m)	322.524,00 € 487.011,24 € 145.135,80 €	954.671,04 €
IX Ouvrage d'art tunnel (travaux de réseaux divers) Assainissement, conduite d'eau, réseaux câblés, bassins, séparateurs, ...	1.304.932,10 €	1.304.932,10 €
X Ouvrage d'art tunnel (équipements techniques) Ventilation, signalisation, éclairage, ...	8.601.150,68 €	8.601.150,68 €
XI Ouvrage d'art tunnel (corps de chaussée) Chaussée Trottoirs	624.245,21 € 523.778,97 €	1.148.024,18 €

<i>Définitions des travaux / investissements</i>	<i>Montant partiel</i>	<i>Devis (hors TVA)</i>
XII Ouvrage d'art tunnel (ouvrages particuliers) Portails Nord et Sud Locaux techniques	5.375.400,00 € 752.556,00 €	6.127.956,00 €
XIII Ouvrages d'art courants O.A.10 sous giratoire sud Trémie sud Culée sud de l'O.A.03 Ancrage Plateau Saint Esprit	1.273.679,53 € 6.468.551,89 € 346.175,76 € 1.225.591,20 €	9.313.998,38 €
XIV Ouvrage d'art particulier: trémie O.A.03 Gros oeuvre trémie Gros oeuvre galerie technique + raccord provisoire tunnel - trémie Second oeuvre Corps de chaussée Réseaux	8.059.654,37 € 2.653.151,23 € 54.829,08 € 729.979,32 € 575.705,34 €	12.073.319,34 €
XV Travaux de voirie Travaux de finition Travaux de réseaux divers Travaux de chaussée	94.338,27 € 734.817,18 € 1.157.968,67 €	1.987.124,12 €
XVI Equipements de la voirie Signalisation, marquage, glissières, CITA, protections acoustiques, ...	2.974.746,36 €	2.974.746,36 €
XVII Voirie d'accès sud Route de liaison entre le rond-point O.A.10 et l'accès sud secondaire	1.354.600,80 €	1.354.600,80 €
XVIII Voiries d'accès nord Aménagement accès nord provisoire Réaménagement carrefour R.N.31	537.540,00 € 1.343.850,00 €	1.881.390,00 €
XIX Voirie Raemerich Réaménagement R.N.31 jusqu'au giratoire Raemerich	1.075.080,00 €	1.075.080,00 €
XXI Surveillance et sécurité (phase actuelle) Surveillance des travaux et assistance technique Coordination de sécurité	1.612.620,00 € 860.064,00 €	2.472.684,00 €
XXII Mesures compensatoires Mesures compensatoires	1.500.000,00 €	1.500.000,00 €
XXIII Raccord entre accès nord et rond-point Raemerich le long des étangs Arcelor Voirie Ouvrage	3.499.385,40 € 1.397.604,00 €	4.896.989,40 €
Montant total Hors TVA: TVA 15%: Montant total TVA incluse: Arrondi à:	100.400.906,87 €	100.400.906,87 € 15.060.136,03 € 115.461.042,90 € 115.500.000,00 €

*

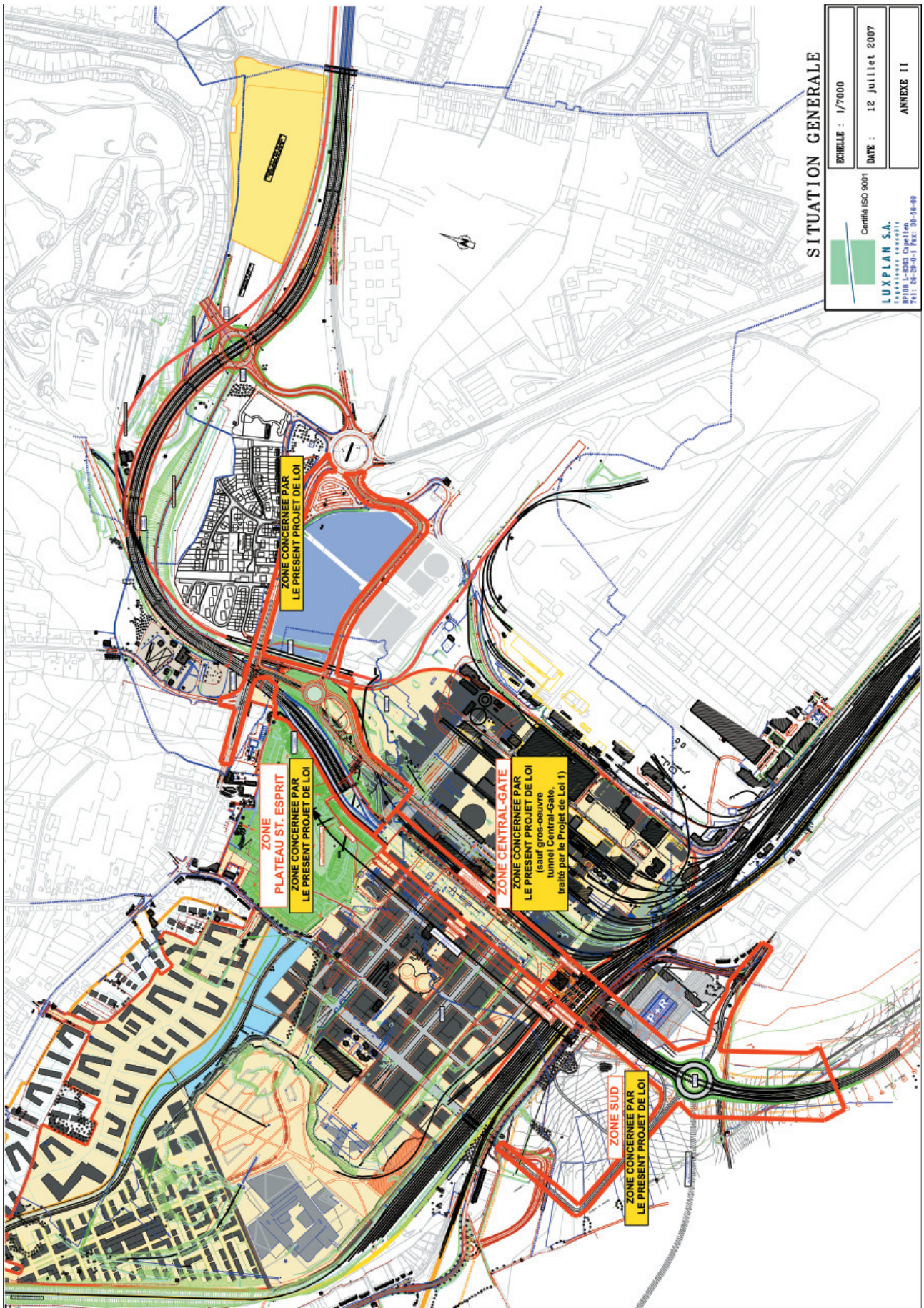
FICHE FINANCIERE (ENTRETIEN)**Investissements en rapport avec la deuxième phase du projet
Coûts annuels des travaux d'entretien et d'exploitation***indice des prix de la construction de avril 2007: 646,07*

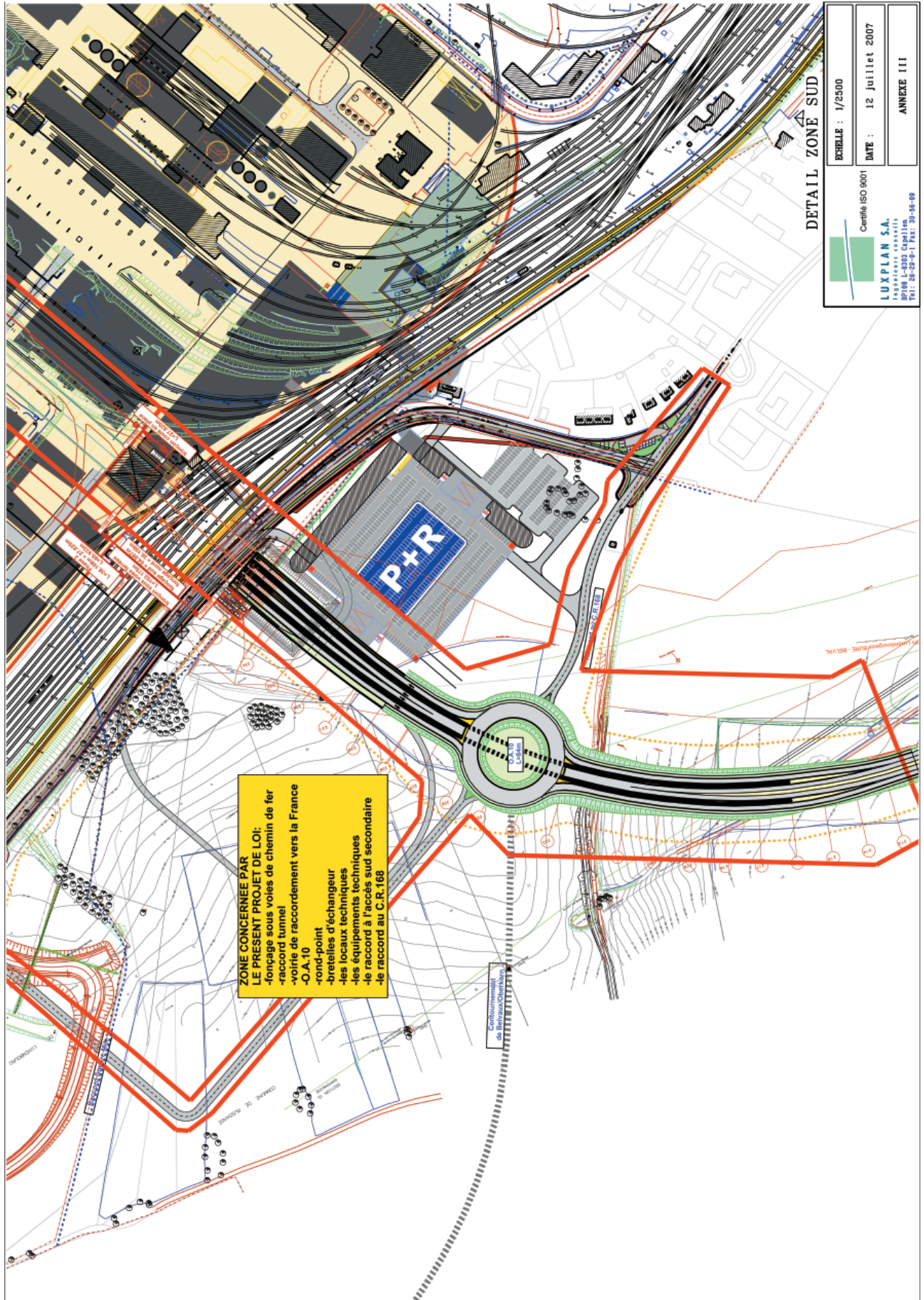
<i>Définitions des travaux / investissements</i>	<i>Montant partiel</i>	<i>Devis (hors TVA)</i>
XXIV Coûts d'entretien et d'exploitation		2.240.430,00 €
Voirie	469.710,00 €	
Ouvrages d'art courants	440.640,00 €	
Tunnel	1.330.080,00 €	
Montant total Hors TVA:	2.240.430,00 €	2.240.430,00 €
TVA 15%:		336.064,50 €
Montant total TVA incluse:		2.576.494,50 €
Arrondi à:		2.600.000,00 €

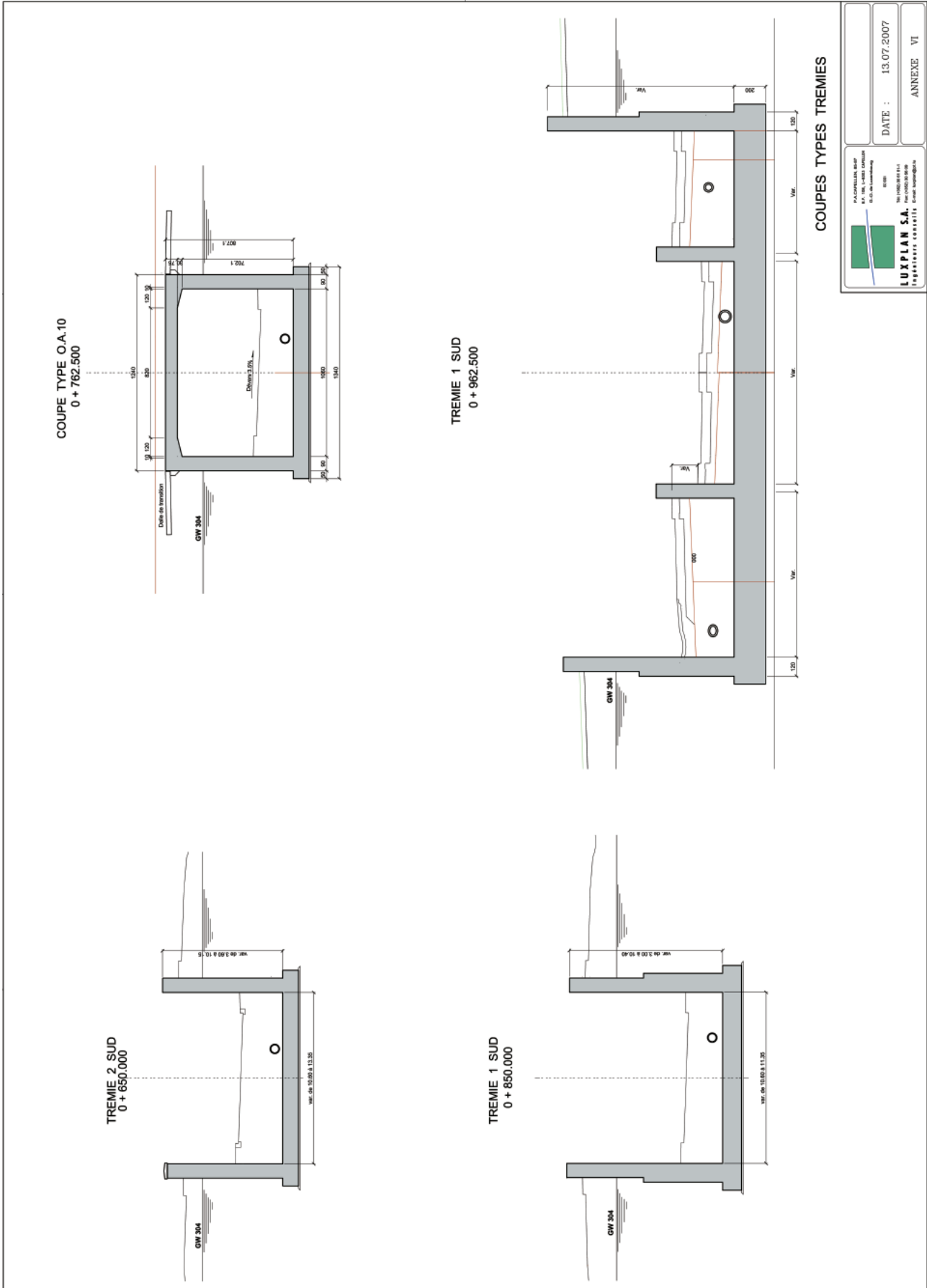
*

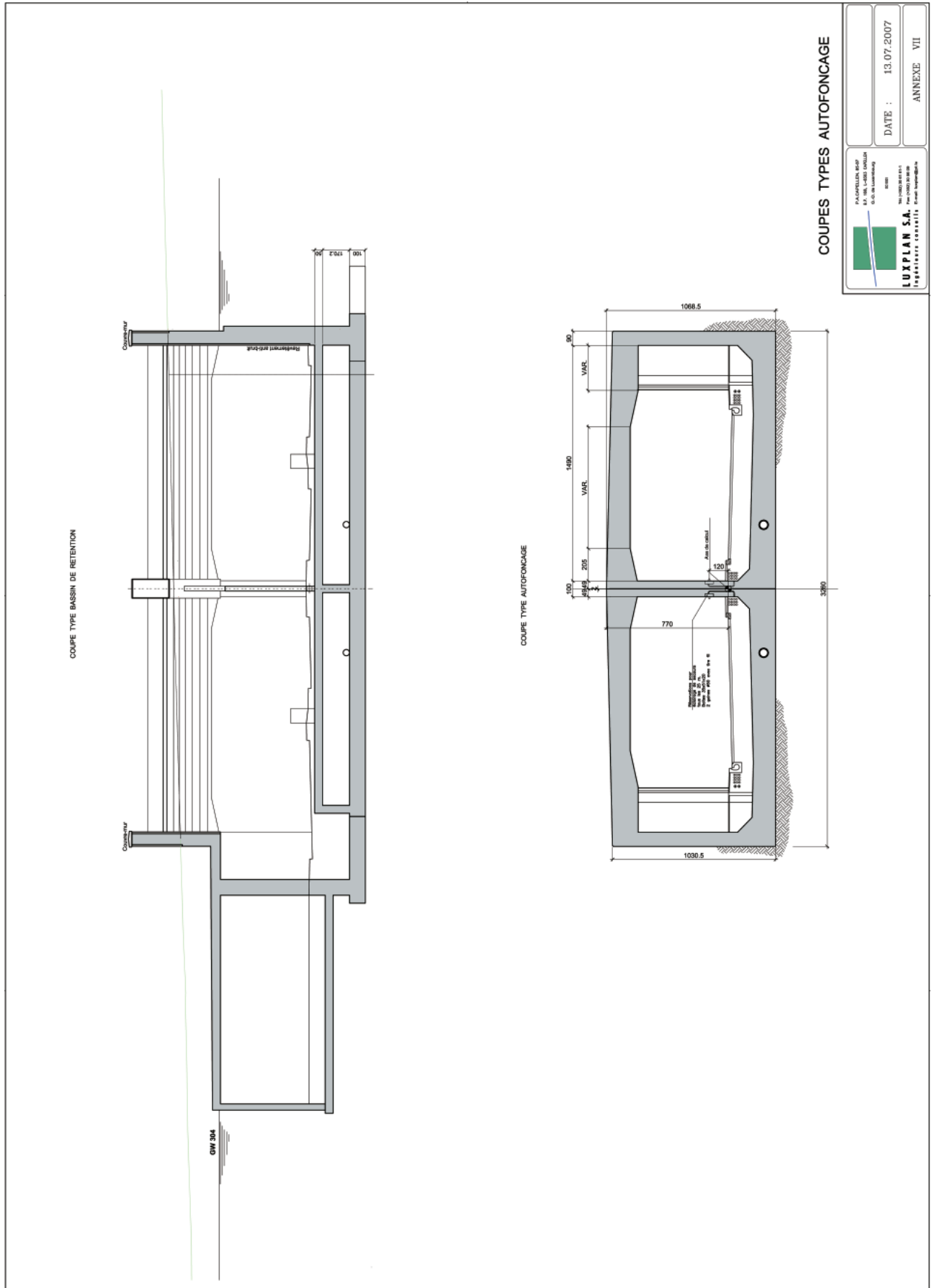
PLANS

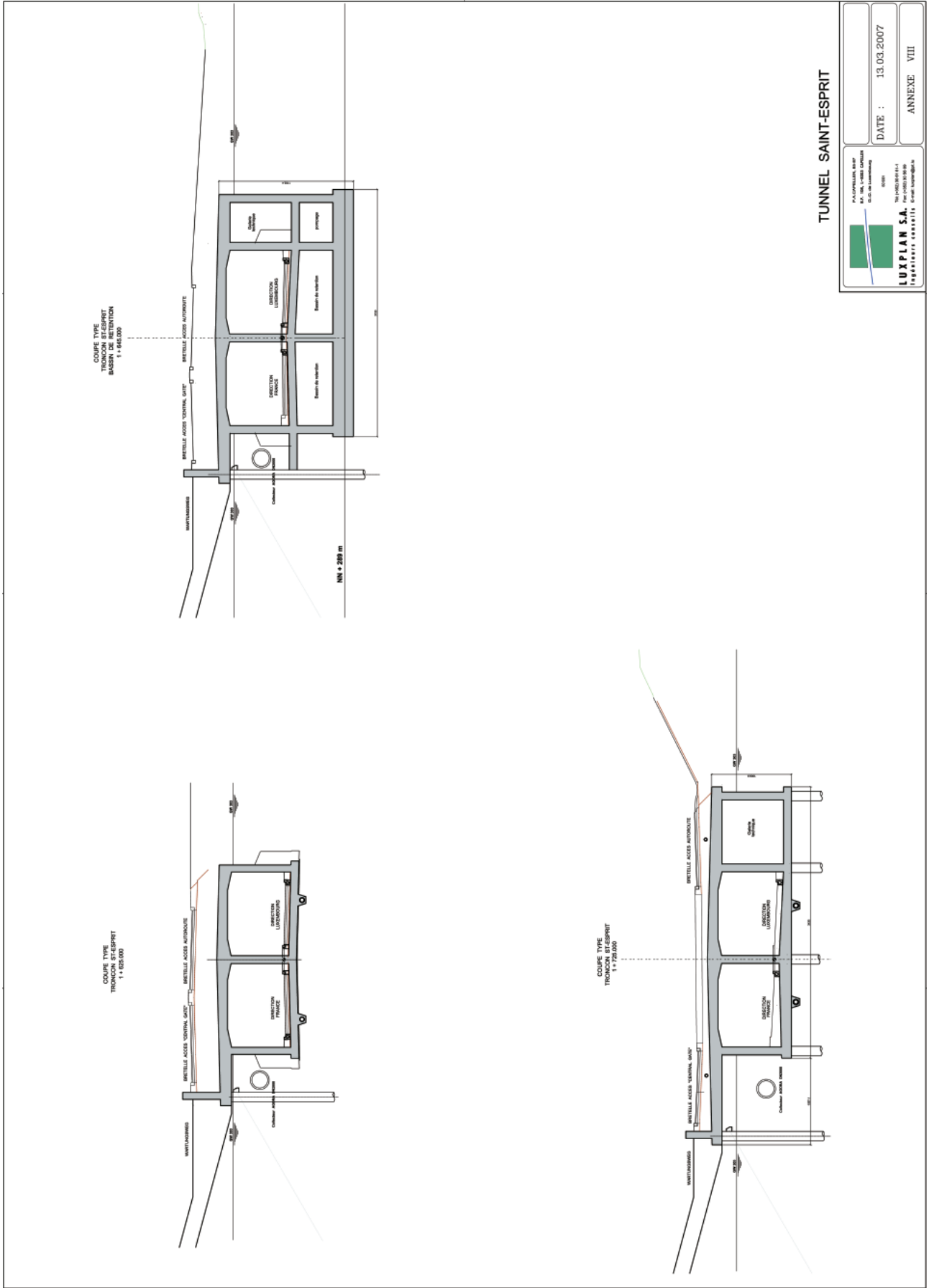
situation générale
 détail zone sud
 détail Central-Gate
 détail St-Esprit
 coupes types trémie sud
 coupes types autofonçage
 coupes types tunnel Saint-Esprit
 coupe type trémie Saint-Esprit





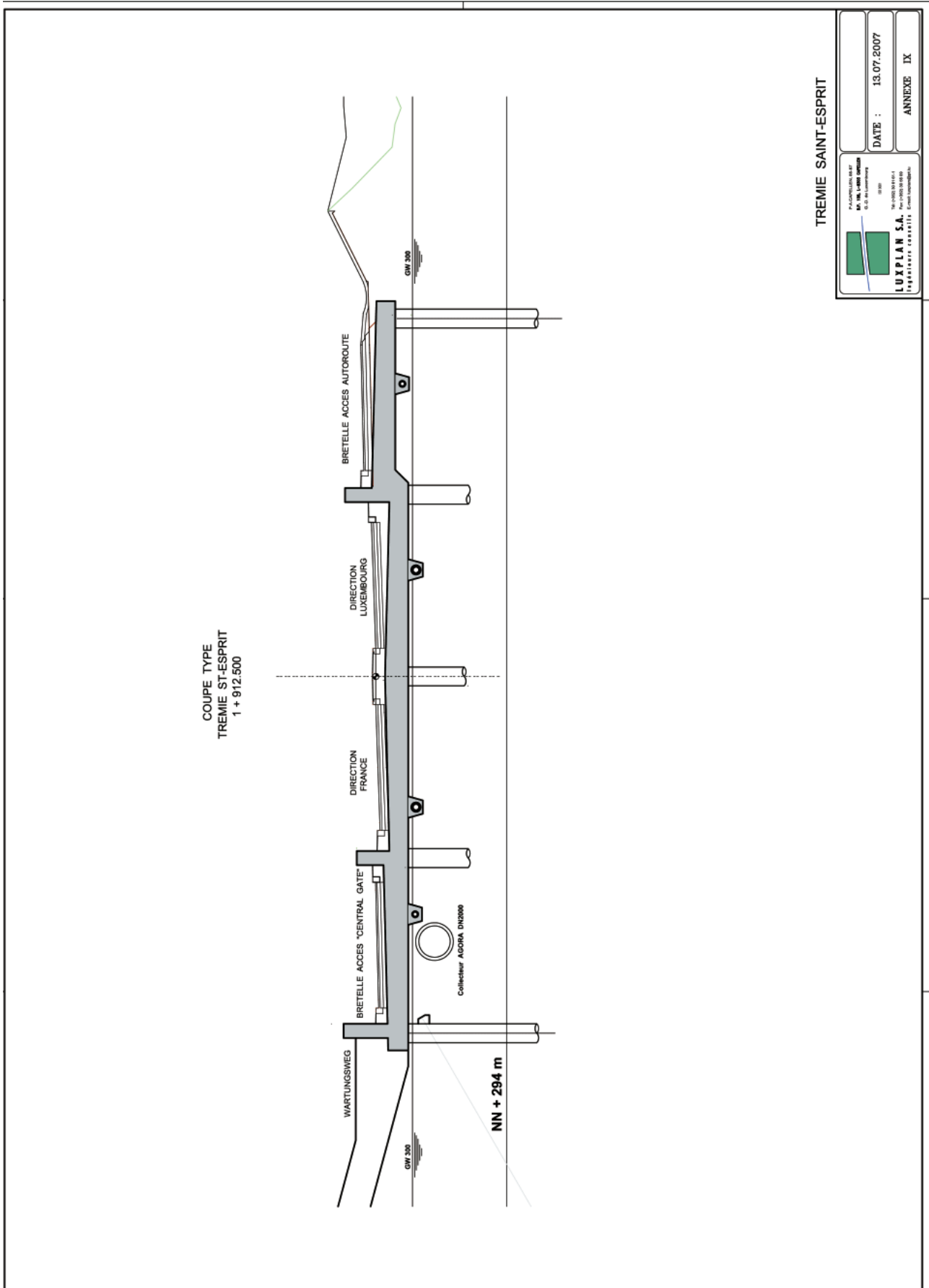






TUNNEL SAINT-ESPRIT

<p>LUXPLAN S.A. PROJETEUR CONSULTANT ETUDE ET TRACÉ</p>	<p>DATE : 13.03.2007</p>
	<p>ANNEXE VIII</p>



COUPE TYPE
TREMIE ST-ESPRIT
1 + 912.500

TREMIE SAINT-ESPRIT

 <p>LUXPLAN SA Société à responsabilité limitée Société de droit luxembourgeois</p>	<p>PROJÉTÉ PAR M. TH. LANGE OBER G. D. Luxembourg</p>	<p>DATE : 13.07.2007</p>
	<p>NO. 00001816-1 Société de droit luxembourgeois</p>	<p>ANNEXE IX</p>

5845/01

N° 5845¹**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2007-2008

PROJET DE LOI**relatif à la construction de la liaison Micheville
entre la route nationale 31 et le projet routier afférent
sur le territoire français**

* * *

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

(20.5.2008)

Par dépêche du Premier Ministre, Ministre d'Etat, du 13 février 2008, le Conseil d'Etat fut saisi du projet de loi relatif à la construction de la liaison Micheville entre la Route Nationale 31 et le projet routier afférent sur territoire français.

Au texte proprement dit du projet de loi, qui a été élaboré par le ministre des Travaux publics, étaient joints un exposé des motifs et un commentaire des articles. L'exposé des motifs comportait en annexe plusieurs planches graphiques ainsi que deux fiches financières relatives respectivement au coût de construction et au coût d'entretien du projet routier. L'établissement des fiches financières en question permet de faire droit aux exigences de l'article 79 de la loi modifiée du 8 juillet 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'Etat.

*

CONSIDERATIONS GENERALES

La nouvelle liaison routière qui est soumise à l'approbation de la Chambre des députés s'inscrit parmi les raccordements routiers à prévoir en vue de connecter de façon appropriée au réseau routier le site de Belval-Ouest en voie d'aménagement entre Esch-sur-Alzette et Belvaux. A ces fins, le Gouvernement avait déjà été autorisé par une loi du 3 août 2005 à réaliser la première partie d'une artère routière traversant le site de Belval selon un axe nord-sud partiellement en souterrain. L'autorisation portait selon l'article 1er de cette loi sur la construction de la structure portante du tunnel en question faisant la jonction entre l'accès sud et la partie du site donnant sur le Square-Mile aménagé au centre du site. Elle englobait en outre un raccordement provisoire sur le chemin repris 168 et le déplacement des réseaux aériens et souterrains d'infrastructures ainsi que les études afférentes.

L'autorisation prévue dans le cadre de la loi en projet constitue la deuxième phase du raccordement du site de Belval au réseau routier. Cette deuxième phase sera suivie par une troisième qui portera notamment sur le contournement nord de Raemerich faisant la jonction entre la traversée routière de Belval et l'autoroute A 4.

La deuxième phase du raccordement routier qui fait l'objet du projet de loi sous examen comporte des investissements estimés à 115.500.000 euros, à la valeur 646,07 de l'indice semestriel des prix de la construction en vigueur au 1er avril 2007, la première phase s'étant soldée par un effort d'investissement de 76.000.000 euros (à la valeur 600,88 de l'indice des prix de la construction au 1er octobre 2004). Comme ce montant dépasse le seuil de 7.500.000 euros prévu par l'article 80 de la loi du 8 juillet 1999 précitée, la réalisation de la deuxième phase du projet de raccordement routier du site de Belval-Ouest requiert l'approbation du législateur en vertu de l'article 99 de la Constitution.

Selon l'exposé des motifs, cette deuxième phase permet de prolonger l'axe routier réalisé sous le couvert de l'autorisation légale du 3 août 2005 jusqu'en aval du passage supérieur de la route N 31 longeant le site de Belval-Ouest au nord et de parachever les aménagements routiers prévus au sud du

tunnel construit en première phase, soit le passage inférieur passant sous les voies de la ligne de chemin de fer d'Esch-sur-Alzette à Pétange et l'embranchement ferroviaire ainsi que sous l'axe du CR 168. Cette partie comporte l'aménagement d'un rond-point avec un passage inférieur en direction du réseau routier français censé aboutir dans le contournement d'Audun-le-Tiche. Le rond-point permettra à son tour la connexion du parking d'accueil prévu à proximité immédiate de la frontière française, du CR 168 et de la voie d'accès sud secondaire du site de Belval-Ouest, tout en laissant ouverte l'option d'un nouveau contournement routier des localités de Belvaux et d'Oberkorn par le sud. Le projet routier sous examen sera réalisé dans son intégralité sur territoire luxembourgeois, grâce à la modification de la frontière arrêtée dans la Convention, signée à Senningen, le 20 janvier 2006, entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République française portant rectification de la frontière franco-luxembourgeoise suite, d'une part, à la Convention-cadre instituant la coopération relative au développement transfrontalier liée au projet Esch-Belval, et d'autre part à la Convention relative à la réalisation d'infrastructures liées au site de Belval-Ouest, signées le 6 mai 2004 à Esch-Belval et à Metz; cette convention a été approuvée par la loi du 24 juillet 2006 (doc. parl. No 5564). En attendant la mise en œuvre de la troisième phase (contournement nord de Raemerich), la deuxième phase prévoit un raccordement provisoire à la route N 31 entre le rond-point Raemerich qui marque l'aboutissement de l'autoroute A 4, et son intersection avec le CR 174 menant à Soleuvre.

Le dossier joint au projet de loi comporte nombre de détails sur le concept technique du projet routier, tout en traitant de façon détaillée l'aspect particulier de la dépollution du site. Par ailleurs, le deuxième volet de la fiche financière a trait aux coûts annuels d'entretien et d'exploitation en rapport aux investissements prévus dans le cadre de la deuxième phase sous examen du projet routier; ces frais sont estimés, toutes taxes comprises, à 2.600.000 euros par an.

Le Conseil d'Etat confirme quant au principe son attitude positive face aux investissements projetés qui s'inscrivent dans la lignée des travaux autorisés par la loi du 3 août 2005. Il déplore pourtant que le dossier lui soumis soit muet sur l'état d'avancement des travaux autorisés en 2005 et sur le respect de l'enveloppe financière accordée à l'époque par le législateur. Il aurait en outre préféré que le projet soit soumis au législateur dans son ensemble, alors qu'il est pratiquement impossible à la Chambre des députés de faire autrement qu'approuver les tranches de réalisation successives du moment qu'elle a acquiescé à la première tranche. A cet égard, des informations sur l'échéancier et le coût de la troisième phase du projet auraient pu s'avérer particulièrement instructives. Il en est de même du phasage des travaux destinés à assurer le raccordement du site aux transports publics par rail et par route dont le projet de construction d'une antenne ferroviaire entre Belval-Usines et Belvaux-Mairie avec construction d'une nouvelle gare en lieu et place de l'actuelle halte de Belval-Usines, tel qu'autorisé par la loi du 18 avril 2004 et le parking d'accueil près de la frontière française constituent les pièces maîtresses. Enfin, il aurait été souhaitable d'apprendre quel sera l'apport escompté des investissements prévus dans le contexte du concept de mobilité et du partage modal entre transport individuel et transport en commun inhérent au projet d'aménagement de Belval-Ouest. Ces informations auraient en effet permis d'apprécier la rentabilité socio-économique d'une dépense budgétaire probablement largement supérieure à 300 millions d'euros, sans compter les investissements parallèles dans les transports publics et leurs infrastructures ainsi que dans le réseau routier du site et sans compter les frais d'exploitation et d'entretien qui en résulteront.

*

EXAMEN DU TEXTE

Intitulé

Au regard des explications fournies par l'exposé des motifs joint au projet de loi sous examen, le Conseil d'Etat a quelques difficultés à comprendre le choix de l'intitulé, focalisé sur la localité française de Micheville. N'aurait-il pas été plus logique de parler d'une liaison routière à travers le site de Belval-Ouest assurant le raccordement entre le réseau routier français près d'Audun-le-Tiche et la route N 31? Le Conseil d'Etat laisse à l'appréciation de la Chambre des députés le suivi que celle-ci entend, le cas échéant, réserver à l'interrogation ci-avant.

En tout état de cause, il convient de maintenir la forme retenue par d'autres lois pour désigner les routes nationales en parlant de „route N 31“ au lieu de „Route Nationale 31“.

Article 1er

Sauf l'intérêt d'aligner, le cas échéant, le libellé de l'article 1er aux modifications éventuelles apportées au libellé de l'intitulé sur base des observations ci-avant du Conseil d'Etat, cet article ne donne pas lieu à observation.

Article 2

Sans observation, sauf qu'il convient de rédiger correctement l'indication de la devise selon laquelle est exprimé le coût du projet, en écrivant „euros“ *in fine* de la première phrase, tout en laissant de côté le tiret derrière l'indication chiffrée de ce coût.

Article 3

Sans observation, sauf la recommandation du Conseil d'Etat de mettre la phrase dans la forme de l'indicatif présent, en écrivant „**Art. 3.** Les dépenses sont imputées ...“.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 20 mai 2008.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Alain MEYER

Service Central des Imprimés de l'Etat

5845/02

N° 5845²

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2007-2008

PROJET DE LOI

**relatif à la construction de la liaison Micheville
entre la route nationale 31 et le projet routier afférent
sur le territoire français**

* * *

AMENDEMENT ADOPTE PAR LA COMMISSION DES TRAVAUX PUBLICS

**DEPECHE DU PRESIDENT DE LA CHAMBRE DES DEPUTES
AU PRESIDENT DU CONSEIL D'ETAT**

(16.6.2008)

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous saisir par la présente d'un amendement au projet de loi sous objet, arrêté par la Commission des Travaux publics à l'occasion de sa réunion du 9 juin 2008.

Cet amendement se présente comme suit:

1. Texte de l'amendement

L'amendement consiste à biffer le bout de phrase en italiques indiqué ci-dessus, qui figure dans le projet de loi déposé en date du 27 février 2008.

<i>Ancien texte</i>	<i>Nouveau texte</i>
Le Gouvernement est autorisé à réaliser la suite des travaux de la liaison Micheville comprenant l'achèvement du gros œuvre du tunnel de Micheville au Sud et au Nord, le parachèvement du tunnel avec les travaux de voirie et les équipements techniques, la construction d'un giratoire avec passage souterrain au Sud des voies ferrées avec raccordement au projet sur territoire français, le raccordement provisoire à la RN 31, le réaménagement de la RN 31 et le raccordement au Rond Point Raemerich, ainsi que le traitement et la mise en dépôt des terres polluées <i>sur l'ancien crassier d'Ehlerange dans le cadre de l'aménagement d'une zone industrielle nationale.</i>	Le Gouvernement est autorisé à réaliser la suite des travaux de la liaison Micheville comprenant l'achèvement du gros œuvre du tunnel de Micheville au Sud et au Nord, le parachèvement du tunnel avec les travaux de voirie et les équipements techniques, la construction d'un giratoire avec passage souterrain au Sud des voies ferrées avec raccordement au projet sur territoire français, le raccordement provisoire à la RN 31, le réaménagement de la RN 31 et le raccordement au Rond Point Raemerich, ainsi que le traitement et la mise en dépôt des terres polluées.

2. Commentaire de l'amendement

Le concept d'assainissement initial de Belval, élaboré en 2001 par l'Administration de l'Environnement, le Service de l'Environnement d'Arbed et Agora est couvert par une autorisation ministérielle. Il repose sur le principe de sécurisation des contaminations „in situ“ et prévoyait le stockage des déblais en provenance de la liaison Micheville sur le plateau du St-Esprit.

Au fur et à mesure du développement du projet Belval et de ses alentours immédiats, notamment par la modification du tracé de la liaison Micheville et la décision d'implantation provisoire du Centre

de Recherche Gabriel Lippmann, la capacité de cette décharge centrale s'est vue réduite et une adaptation du concept d'assainissement initial est devenue nécessaire. La société de développement Agora, l'Administration de l'Environnement et l'Administration des Ponts et Chaussées ont d'un commun accord opté pour une méthode de conditionnement, ayant également fait ses épreuves surtout en Allemagne, d'une partie des contaminations pour les utiliser en tant que matériel de construction.

En accord avec le Ministère de l'Economie, il avait été décidé de traiter les terres contaminées sur le crassier d'Ehlerange et de les utiliser ensuite en tant que matériaux de déblai inertes pour renforcer le merlan anti-bruit qui existe déjà partiellement et qui devra contourner la future zone d'activités économiques à caractère national.

Les aménagements en question ont été intégrés en tant qu'élément spécifique dans le projet de loi. Ils sont de ce fait mentionnés de manière explicite dans son article premier et présentés en détail dans l'exposé des motifs (pages 7 à 9 de l'exposé des motifs).

Il s'avère cependant aujourd'hui que les travaux en question risquent de prendre du retard.

En effet, la question du classement actuel de la zone „Crassier Ehlerange“ n'est pas claire du fait que le classement en zone d'études a été annulé par le tribunal administratif. A ce stade du dossier une modification du PAG pourrait s'avérer nécessaire, procédure qui est toujours liée à des délais.

En attendant la clarification définitive, il s'agit maintenant de définir des solutions de rechange partielles pour l'utilisation des matériaux décrits ci-dessus – qui, comme tient à le souligner la Commission, auront perdu leur caractère nocif après traitement.

Il est partant proposé de placer l'installation test de traitement des matières sur le site de Belval à l'intérieur du périmètre d'ArcelorMittal en essayant de minimiser l'entreposage.

Les matières conditionnées pourront, le cas échéant, ensuite être partiellement utilisées en tant que soubassement pour la voirie publique, aussi bien pour la voirie mise en place par Agora que pour la voirie mise en place par l'Etat. Cette manière d'agir est conforme au concept d'assainissement couvrant le site de Belval.

Une deuxième affectation pourrait consister à utiliser des matières conditionnées pour l'étanchéisation du plateau St-Esprit, tel qu'elle est prévue dans le concept d'assainissement initial.

D'ici 2010, les procédures de classement et d'autorisation à Ehlerange devraient avoir abouti de manière à ce que la solution initialement envisagée par le projet de loi puisse être mise en œuvre à ce moment-là.

Compte tenu de ce qui précède, la Commission propose de modifier le libellé actuel de l'article 1er de manière à biffer la référence explicite au crassier Ehlerange en tant qu'endroit de stockage exclusif pour les matériaux d'excavation traités au préalable.

*

Copie de la présente est envoyée pour information à M. Claude Wiseler, Ministre des Travaux publics, et à Mme Octavie Modert, Secrétaire d'Etat aux Relations avec le Parlement.

Vu l'urgence du projet de loi sous objet, je vous saurais gré, Monsieur le Président, de bien vouloir faire aviser l'amendement ci-dessus dans un délai permettant à la Chambre des Députés d'adopter le projet de loi 5845 encore avant les vacances parlementaires.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération très distinguée.

Le Président de la Chambre des Députés,
Lucien WEILER

5845/03

N° 5845³

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2007-2008

PROJET DE LOI

**relatif à la construction de la liaison Micheville
entre la route N 31 et le projet routier afférent
sur le territoire français**

* * *

AVIS COMPLEMENTAIRE DU CONSEIL D'ETAT

(1.7.2008)

En application de l'article 19(2) de la loi du 19 juillet 1996 portant réforme du Conseil d'Etat, le président de la Chambre des députés a saisi le Conseil d'Etat par dépêche du 16 juin 2008 d'un amendement que la commission des Travaux publics a prévu d'apporter au projet de loi sous examen lors de sa réunion du 9 juin 2008.

*

L'amendement en question est dû aux interrogations qui subsistent quant au dépôt des terres polluées enlevées sur le site du projet routier.

En effet, selon le projet de loi gouvernemental, avisé par le Conseil d'Etat le 20 mai 2008, il était prévu de traiter les terres contaminées avant de les utiliser comme matériaux de déblai inertes dans le cadre du merlan antibruit prévu autour de la zone industrielle à caractère national à aménager sur le crassier d'Ehlerange. A ces fins, l'article 1er du projet de loi gouvernemental en précisait l'objet comme consistant dans les travaux routiers prévus ainsi que dans le „traitement et la mise en dépôt des terres polluées sur l'ancien crassier d'Ehlerange dans le cadre de l'aménagement d'une zone industrielle nationale“.

Or, l'aménagement de la zone industrielle ne pourra pas être poursuivi au rythme envisagé de sorte qu'il faudra trouver une solution de rechange pour les déblais après leur décontamination.

Face aux interrogations qui subsistent quant à la réaffectation des terres dépolluées, l'amendement parlementaire prévoit de ne parler à l'article 1er du projet de loi que du traitement et de la mise en dépôt des terres polluées, sans plus mentionner leur réutilisation dans le cadre de l'aménagement de la zone industrielle au crassier d'Ehlerange.

Même si, au vu de l'amendement parlementaire, il n'est plus établi à quelles fins les terres décontaminées serviront en définitive, le Conseil d'Etat peut se rallier à l'approche proposée.

Afin de faire clairement ressortir que dès leur enlèvement les déblais extraits seront décontaminés pour ensuite être entreposés en attendant leur réaffectation, le Conseil d'Etat préconise toutefois d'écrire *in fine* de l'article 1er „... ainsi que le traitement des terres polluées et leur mise en dépôt consécutive“.

Il rappelle par ailleurs ses autres observations d'ordre rédactionnel formulées dans l'avis précité du 20 mai 2008.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 1er juillet 2008.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Alain MEYER

Service Central des Imprimés de l'Etat

5845/04

N° 5845⁴**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2007-2008

PROJET DE LOI**relatif à la construction de la liaison Micheville
entre la route N 31 et le projet routier afférent
sur territoire français**

* * *

RAPPORT DE LA COMMISSION DES TRAVAUX PUBLICS

(3.7.2008)

La Commission se compose de: M. Lucien CLEMENT, Président; Mme Sylvie ANDRICH-DUVAL, Rapportrice; Mme Anne BRASSEUR, MM. Fernand DIEDERICH, Fernand ETGEN, Ali KAES, Mme Viviane LOSCHETTER, MM. Robert MEHLEN, Marcel SAUBER, Jos SCHEUER et Roland SCHREINER, Membres.

*

1. ANTECEDENTS

Le projet de loi sous rubrique a été déposé le 27 février 2008 par Monsieur le Ministre des Travaux publics Claude Wiseler. Il était accompagné d'un exposé des motifs, d'un commentaire des articles, de plusieurs planches graphiques ainsi que de deux fiches financières relatives au coût de construction et au coût d'entretien du projet routier.

Le projet de loi sous rubrique a été avisé par le Conseil d'Etat en date du 20 mai 2008. Ce dernier a encore rendu un avis complémentaire en date du 1er juillet 2008.

Lors de la réunion du 9 juin 2008, le projet de loi sous rubrique a été présenté aux membres de la Commission des Travaux publics qui a ensuite examiné le projet de loi à la lumière du premier avis du Conseil d'Etat. Lors de cette réunion, la Commission des Travaux publics a désigné sa rapportrice en la personne de Mme Sylvie Andrich-Duval. Reste à relever que lors de la même réunion, la Commission a, sur proposition du Gouvernement, décidé d'amender l'article 1er du projet de loi en question. Cet amendement a été avisé par le Conseil d'Etat dans le cadre de son deuxième avis complémentaire du 1er juillet 2008, qui fut à son tour examiné par la Commission des Travaux publics lors de sa réunion du 3 juillet 2008.

Le rapport a été approuvé lors de la réunion du 3 juillet 2008.

*

2. OBJET DU PROJET DE LOI

L'objet du projet de loi est d'autoriser le Gouvernement à réaliser les travaux de construction en rapport avec la liaison Micheville qui comprennent l'achèvement du gros œuvre du tunnel de Micheville au Sud et au Nord, le parachèvement du tunnel avec les travaux de voirie et les équipements techniques, la construction d'un giratoire avec passage souterrain au Sud des voies ferrées avec raccordement au projet sur le territoire français, le raccordement provisoire à la RN 31, le réaménagement de la RN 31 et le raccordement au Rond-Point Raemerich, ainsi que le traitement et la mise en dépôt des terres polluées.

Le présent projet de loi fait partie d'un paquet législatif se composant de trois textes ayant tous trait à la réalisation de la soi-disante „liaison Micheville“. En effet, par une première loi du 3 août 2005 le

Gouvernement a été autorisé à réaliser les mesures constructives préparatoires de la liaison Micheville qui comprenaient la construction de la seule structure portante du tunnel sous la zone urbanisée du site Belval sur une longueur de 432 mètres, de l'accès Sud au site Belval donnant accès sur le square Mile ainsi que de certaines déviations de réseaux d'infrastructures souterraines et aériennes dans l'intérêt de la réalisation du projet. Un troisième projet de loi concernera le parachèvement des travaux liés à la liaison de Micheville par la construction du contournement Nord de la cité de Raemerich.

L'autorisation prévue dans le cadre du présent projet de loi constitue donc, comme mentionné plus haut, la deuxième phase du raccordement du site de Belval au réseau routier. Il s'agit de prolonger l'axe routier réalisé sous le couvert de l'autorisation légale du 3 août 2005 jusqu'en aval du passage supérieur de la route N 31 longeant le site de Belval-Ouest au nord et de parachever les aménagements routiers prévus au sud du tunnel construit dans une première phase, soit le passage inférieur passant sous les voies de la ligne de chemin de fer d'Esch-sur-Alzette à Pétange et l'embranchement ferroviaire ainsi que passant sous l'axe CR 168. Cette deuxième partie comporte l'aménagement d'un rond-point avec un passage inférieur en direction du réseau routier français censé aboutir dans le contournement d'Audun-le-Tiche. Le rond-point permettra à son tour la connexion du parking d'accueil prévu à proximité immédiate de la frontière française, du CR 168 et de la voie d'accès sud secondaire du site Belval-Ouest. Le projet routier sous examen sera réalisé dans son intégralité sur le territoire luxembourgeois, grâce à la modification de la frontière arrêtée dans la Convention, signée à Senningen, le 20 janvier 2006, entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République française portant rectification de la frontière franco-luxembourgeoise suite, d'une part, à la Convention-cadre instituant la coopération relative au développement transfrontalier liée au projet Esch-Belval, et d'autre part à la Convention relative à la réalisation d'infrastructures liées au site Belval-Ouest, signées le 6 mai 2004 à Esch-Belval et à Metz; cette dernière a été approuvée par la loi du 24 juillet 2006. En attendant la mise en œuvre de la troisième phase, la deuxième phase prévoit un raccordement provisoire à la route N 31 entre le rond-point Raemerich qui marque l'aboutissement de l'autoroute A4, et son intersection avec le CR 174 menant à Soleuvre.

Le premier volet de la fiche financière renseigne que cette deuxième phase comporte des investissements estimés à 115.500.000 euros, à la valeur 646.07 de l'indice semestriel des prix de la construction en vigueur au 1er avril 2007. Comme ce montant dépasse le seuil de 7.500.000 euros prévu par l'article 80 de la loi du 8 juillet 1999 précitée, la réalisation de cette deuxième phase du projet de raccordement routier du site de Belval-Ouest requiert l'approbation du législateur en vertu de l'article 99 de la Constitution. La deuxième fiche financière a trait aux coûts annuels d'entretien et d'exploitation en rapport avec les investissements prévus dans le cadre de la deuxième phase sous examen du projet routier; ces frais sont estimés, toutes taxes comprises, à 2.600.000 euros par an.

*

3. 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“.

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 rési-

dents de la Cité Raemerich, le souci de ne pas surcharger la N 31 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 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 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 utilisé 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.

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 CR 110, la liaison Micheville quitte le tracé de l'autoroute d'Esch, est déviée vers le nord en direction du crassier d'Ehlerange, contourne la Cité de Raemerich, enjambe la N 31 par un ouvrage d'art, traverse le plateau du St-Esprit par une dalle fondée sur pieux, descend dans un tunnel sous le site des friches de Belval et revient en surface 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'oeuvre maîtresse de la liaison Micheville est le tunnel qui est situé sous le boulevard principal du site de Belval 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 CR 168 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 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“.

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 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 CR 168 (en territoire français) sera préalablement déplacé pour pouvoir construire la nouvelle gare de Belval-Usines.

*

4. AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Dans son premier avis du 20 mai 2008, le Conseil d'Etat marque son accord de principe avec le projet de loi sous rubrique. A part quelques propositions d'ordre rédactionnel (voir commentaire des articles), la Haute Corporation déplore que le projet de loi reste muet sur l'état d'avancement des travaux autorisés en 2005 ainsi que sur le respect de l'enveloppe financière accordée à l'époque par le législateur. Il aurait en outre préféré que le projet eût été soumis au législateur dans son ensemble, alors qu'il est pratiquement impossible à la Chambre de Députés de faire autrement que d'approuver les différentes tranches de réalisation du projet à partir du moment où elle a donné son accord pour une première tranche. A cet égard, des informations sur l'échéancier et le coût de la troisième phase du projet auraient également pu s'avérer instructives. La même chose vaut pour le phasage des travaux destinés à assurer le raccordement du site aux transports publics par rail et par route dont le projet de construction d'une antenne ferroviaire entre Belval-Usines et Belvaux-Mairie avec construction d'une nouvelle gare en lieu et place de l'actuelle halte de Belval-Usines, tel qu'autorisé par la loi du 18 avril 2004 et le parking d'accueil près de la frontière française constituent les pièces maîtresses. Enfin le Conseil d'Etat aurait apprécié d'apprendre quel sera l'apport escompté des investissements prévus dans

le contexte du concept de mobilité et du partage modal entre transport individuel et transport en commun inhérent au projet d'aménagement de Belval-Ouest. Selon la Haute Corporation, ces informations auraient permis d'apprécier la rentabilité socio-économique d'une dépense budgétaire probablement bien supérieure à 300 millions d'euros, sans prendre en compte les investissements parallèles dans les transports publics et leurs infrastructures ainsi que dans le réseau routier du site et sans prendre en considération les frais d'exploitation et d'entretien qui en résulteront.

Pour ce qui est du respect de l'enveloppe financière accordée en 2005 pour la première phase du projet Micheville, M. le Ministre a informé la Commission lors de sa réunion du 9 juin 2008, qu'il n'y aura certainement pas de dépassement de l'enveloppe financière pour la première phase du projet. Il semble même que cette dernière ne sera pas atteinte et que le coût final se chiffrera à environ 60 millions d'euros, au lieu des 76 millions d'euros prévus initialement. La Commission a également été informée de l'état d'avancement des travaux projetés lors de la première phase en précisant que le tunnel, qui en constitue l'élément principal, est construit et que la soumission concernant le deuxième passage souterrain est sur le point d'être lancée. Les travaux prévus par le projet de loi sous objet pourraient débiter l'année prochaine, avec comme date de mise en service provisoire l'année 2011. Pour ce qui est de la troisième phase de la liaison routière, le projet de loi en question sera déposé l'année prochaine. Il est signalé par ailleurs que la Commission du Contrôle de l'exécution budgétaire est informée semestriellement de l'état d'avancement des projets infrastructurels ainsi que des coûts financiers qu'ils impliquent.

Contrairement au Conseil d'Etat, M. le Ministre des Travaux publics se félicite de la décision de réaliser la liaison Micheville en trois phases, car cette façon de procéder permettra de tenir compte des importantes hausses de prix que connaît le secteur de la construction.

*

5. COMMENTAIRE DES ARTICLES

Intitulé

Dans son premier avis du 20 mai 2008, le Conseil d'Etat éprouve des difficultés pour comprendre le choix de l'intitulé du projet de loi, focalisé sur la localité française de Micheville. Selon la Haute Corporation, il aurait été plus logique de parler d'une liaison routière à travers le site de Belval-Ouest assurant le raccordement entre le réseau routier français près d'Audun-le-Tiche et la route N 31. Lors de sa réunion du 9 juin 2008, la Commission, en accord avec le Gouvernement, décide de maintenir l'intitulé initial du projet de loi. En effet, un changement de dénomination du projet de loi sous rubrique ferait perdre la concordance entre la première (loi du 3 août 2005) et la deuxième phase du paquet législatif sous objet. Reste à ajouter que lors de la même réunion, la Commission a adopté la modification rédactionnelle concernant la désignation de la route nationale 31 proposée par le Conseil d'Etat dans son premier avis et remplacé la formule „route nationale 31“ par „route N 31“.

Article 1er

Lors de la réunion du 9 juin 2008, il a été décidé également d'amender l'article 1er du projet de loi sous rubrique. L'amendement consiste à supprimer la fin de la phrase, à savoir la référence explicite au crassier Ehlerange en tant qu'endroit de stockage exclusif pour les matériaux d'excavation traités au préalable.

En effet, le concept d'assainissement initial de Belval, élaboré en 2001 par l'Administration de l'Environnement, le Service de l'Environnement d'Arbed et Agora est couvert par une autorisation ministérielle. Il repose sur le principe de sécurisation des contaminations „in situ“ et prévoyait le stockage des déblais en provenance de la liaison Micheville sur le plateau du St-Esprit.

Au fur et à mesure du développement du projet Belval et de ses alentours immédiats, notamment par la modification du tracé de la liaison Micheville et la décision d'implantation provisoire du Centre de Recherche Gabriel Lippmann, la capacité de cette décharge centrale s'est vue réduite et une adaptation du concept d'assainissement initial est devenue nécessaire. La société de développement Agora, l'Administration de l'Environnement et l'Administration des Ponts et Chaussées ont d'un commun accord opté pour une méthode de conditionnement, ayant également fait ses épreuves surtout en Allemagne, d'une partie des contaminations pour les utiliser en tant que matériel de construction.

En accord avec le Ministère de l'Economie, il avait été décidé de traiter les terres contaminées sur le crassier d'Ehlerange et de les utiliser ensuite en tant que matériaux de déblai inertes pour renforcer

le merlan antibruit qui existe déjà partiellement et qui devra contourner la future zone d'activités économiques à caractère national.

Les aménagements en question ont été intégrés en tant qu'élément spécifique dans le projet de loi. Ils sont de ce fait mentionnés de manière explicite dans son article premier et présentés en détail – dans l'exposé des motifs (pages 7 à 9 de l'exposé des motifs).

Il s'avère cependant aujourd'hui que les travaux en question risquent de prendre du retard.

En effet, la question du classement actuel de la zone „Crassier Ehlerange“ n'est pas claire du fait que le classement en zone d'études a été annulé par le tribunal administratif. A ce stade du dossier une modification du PAG pourrait s'avérer nécessaire, procédure qui est toujours liée à des délais.

En attendant la clarification définitive, il s'agit maintenant de définir des solutions de rechange partielles pour l'utilisation des matériaux décrits ci-dessus – qui, comme tient à le souligner la Commission, auront perdu leur caractère nocif après traitement.

Il est partant proposé de placer l'installation test de traitement des matières sur le site de Belval à l'intérieur du périmètre d'ArcelorMittal en essayant de minimiser l'entreposage.

Les matières conditionnées pourront, le cas échéant, ensuite être partiellement utilisées en tant que soubassement pour la voirie publique, aussi bien pour la voirie mise en place par Agora que pour la voirie mise en place par l'Etat. Cette manière d'agir est conforme au concept d'assainissement couvrant le site de Belval.

Une deuxième affectation pourrait consister à utiliser des matières conditionnées pour l'étanchéisation du plateau St-Esprit, tel qu'elle est prévue dans le concept d'assainissement initial.

D'ici 2010, les procédures de classement et d'autorisation à Ehlerange devraient avoir abouti de manière à ce que la solution initialement envisagée par le projet de loi puisse être mise en œuvre à ce moment-là.

Dans son avis complémentaire du 1er juillet 2008, le Conseil d'Etat se rallie à l'approche proposée par la Commission des Travaux Publics. Afin de faire clairement ressortir que dès leur enlèvement les déblais extraits seront décontaminés pour ensuite être entreposés en attendant leur réaffectation, le Conseil d'Etat préconise toutefois d'écrire *in fine* de l'article 1er „... ainsi que le traitement des terres polluées et leur mise en dépôt consécutive“. Dans sa réunion du 3 juillet 2008, la Commission des Travaux publics a marqué son accord avec la modification proposée par la Haute Corporation.

Article 2

Cet article détermine l'enveloppe budgétaire nécessaire au financement du projet en question, rattachée à l'indice semestriel des prix de la construction valable en avril 2007 (valeur 646.07). Il comprend par ailleurs la clause usuelle d'adaptation des coûts à l'évolution de cet indice.

Selon le Conseil d'Etat, dans son premier avis, il conviendrait de rédiger correctement l'indication de la devise selon laquelle est exprimé le coût du projet, en écrivant „euros“ *in fine* de la première phrase, tout en laissant de côté le tiret derrière l'indication chiffrée de ce coût. Dans sa réunion du 9 juin 2008, la Commission marque son accord avec cette modification rédactionnelle proposée par la Haute Corporation.

Article 3

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.

Dans son premier avis, le Conseil d'Etat propose de mettre la phrase dans la forme de l'indicatif présent, en écrivant „**Art. 3.** Les dépenses sont imputées ... “. Dans sa réunion du 9 juin 2008, la Commission marque son accord avec cette modification rédactionnelle proposée par la Haute Corporation.

*

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

*

TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION**PROJET DE LOI****relatif à la construction de la liaison Micheville
entre la route N 31 et le projet routier afférent
sur territoire français**

Art. 1er. Le Gouvernement est autorisé à réaliser la suite des travaux de construction en rapport avec la liaison Micheville comprenant l'achèvement du gros œuvre du tunnel de Micheville au Sud et au Nord, le parachèvement du tunnel avec les travaux de voirie et les équipements techniques, la construction d'un giratoire avec passage souterrain au Sud des voies ferrées avec raccordement au projet sur territoire français, le raccordement provisoire à la RN 31, le réaménagement de la RN 31 et le raccordement au Rond-Point Raemerich, ainsi que le traitement des terres polluées et leur mise en dépôt consécutive.

Art. 2. Les dépenses occasionnées par la présente loi ne peuvent pas dépasser le montant de 115.500.000 euros. Ce montant correspond à la valeur de 646,07 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1er avril 2007. Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, le montant est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix de la construction précitée.

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

Luxembourg, le 3 juillet 2008

La Rapportrice,
Sylvie ANDRICH-DUVAL

Le Président,
Lucien CLEMENT

Service Central des Imprimés de l'Etat

5845/05

N° 5845⁵

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2007-2008

PROJET DE LOI

**relatif à la construction de la liaison Micheville
entre la route N 31 et le projet routier afférent
sur territoire français**

* * *

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

(11.7.2008)

Le Conseil d'Etat,

appelé par dépêche du Premier Ministre, Ministre d'Etat, du 9 juillet 2008 à délibérer sur la question de dispense du second vote constitutionnel du

PROJET DE LOI

**relatif à la construction de la liaison Micheville
entre la route N 31 et le projet routier afférent
sur territoire français**

qui a été adopté par la Chambre des députés dans sa séance du 8 juillet 2008 et dispensé du second vote constitutionnel;

Vu ledit projet de loi et les avis émis par le Conseil d'Etat en ses séances des 20 mai 2008 et 1er juillet 2008;

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 11 juillet 2008.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Alain MEYER

Service Central des Imprimés de l'Etat

5845



RECUEIL DE LEGISLATION

A — N° 133

3 septembre 2008

S o m m a i r e

Loi du 29 juillet 2008 relative à la construction de la liaison Micheville entre la Route Nationale 31 et le projet routier afférent sur territoire français.	page 1998
Arrêté grand-ducal du 29 juillet 2008 portant approbation des nouveaux statuts du Syndicat pour le transport intercommunal de personnes dans le canton d'Esch-sur-Alzette, en abrégé «T.I.C.E.»	1998
Règlements communaux – Règlements de circulation	2001
Institut Luxembourgeois de Régulation – Règlement E08/13/ILR du 11 août 2008 portant approbation des tarifs d'utilisation du réseau de transport géré par SOTEG SA – Secteur Gaz naturel	2002