

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

