

N° 5464²**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

