

N° 5464¹**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2004-2005

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

* * *

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

(3.5.2005)

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

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

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

*

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

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

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

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

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

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

*

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

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

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

*

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

Intitulé

Le Conseil d'Etat recommande le libellé suivant:

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

Article 1er

Cet article aura la teneur suivante:

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

Ainsi délibéré en séance plénière, le 3 mai 2005.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Pierre MORES