

N° 6395²**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2011-2012

PROJET DE LOI**relatif à la construction de la liaison Micheville
entre la route N 31 et l'autoroute A 4**

* * *

RAPPORT DE LA COMMISSION DU DEVELOPPEMENT DURABLE

(18.4.2012)

La Commission se compose de: M. Fernand BODEN, Président; M. Marc SPAUTZ, Rapporteur; Mme Anne BRASSEUR, MM. Lucien CLEMENT, Georges ENGEL, Fernand ETGEN, Mmes Marie-Josée FRANK, Josée LORSCHÉ, Lydia MUTSCH, MM. Roger NEGRI, Marcel OBERWEIS et Serge URBANY, Membres.

*

I. ANTECEDENTS

Le 15 février 2012, Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures a déposé le projet de loi sous rubrique à la Chambre des Députés. Le texte était accompagné d'un exposé des motifs, d'une fiche financière ainsi que de documents graphiques.

Le Conseil d'Etat a rendu son avis le 30 mars 2012.

Lors d'une réunion du 29 février 2012, la Commission du Développement durable a désigné Monsieur Marc Spautz comme rapporteur du projet.

Au cours de sa réunion du 18 avril 2012, la Commission a analysé le projet de loi sous rubrique ainsi que l'avis du Conseil d'Etat y afférent.

Au cours de la même réunion, la Commission du Développement durable a adopté le présent rapport.

*

II. CONSIDERATIONS GENERALES**1. Objet de la loi**

Le projet de loi vise à autoriser la troisième phase et la mise en service définitive de la liaison Micheville entre le projet français du contournement d'Audun-le-Tiche et l'autoroute A4, pour un montant de 138 millions d'euros. Les travaux afférents comprendront la réalisation de la section courante d'une longueur de 1.650 m entre la Nationale 31 et l'A4 au nord de la cité Raemerich, la construction d'un échangeur et d'un giratoire à proximité du crassier d'Ehlerange et le raccordement de celui-ci au rond-point Raemerich.

La construction d'un pont au-dessus du giratoire d'Ehlerange et un système de traitement des terres polluées avec leur évacuation vers une décharge appropriée sont également prévus dans cette dernière phase de travaux.

Ce projet de liaison entre Esch-sur-Alzette (L) et Micheville (F) a pour but de faciliter l'accès au site d'Esch-Belval, grâce à un tunnel souterrain, en le raccordant aux principaux axes routiers et désengorger les routes dans les environs d'Esch.

Ainsi la troisième et dernière phase du projet d'aménagement de la liaison Micheville entre le projet français du contournement d'Audun-le-Tiche et l'autoroute A4 est lancée.

2. Historique de la „liaison Micheville“

La liaison entre Esch-sur-Alzette (L) et Micheville (F) a l'ambition d'être l'artère principale de Belval.

Le projet déroule en effet, sur 3.300 mètres de longueur, toutes les infrastructures d'une voie expresse à 2 fois 2 voies de circulation. C'est à partir de l'échangeur de Lankhelz que sera déviée et prolongée l'A4 qui aboutit actuellement au giratoire de Raemerich. Du nord au sud, elle longera la centrale T.G.V. (Turbine Gaz Vapeur), le site du crassier de Ehlerange, les terrains de la SOTEL, le plateau St Esprit puis traversera Belval en souterrain. Elle débouchera finalement sur un nouveau rond point.

Le projet s'articule autour de son principal ouvrage de génie civil, un tunnel de 735 mètres en tranchée couverte. Il permet le passage de la voie expresse sous Belval. Les connexions au réseau routier existant seront assurées par trois nouveaux échangeurs. Le premier assurera les communications avec le crassier d'Ehlerange et les quartiers d'Esch-sur-Alzette Est. Le second, au sud-ouest de la Cité Raemerich, sera dédié à la desserte nord de Belval. Le troisième assurera, côté français, les liaisons locales et régionales ainsi que l'accès sud de Belval.

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.

En 2008, le gouvernement a été 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 R.N.31, le réaménagement de la R.N.31 et le raccordement au rond-point Raemerich, ainsi que le traitement des terres polluées et leur mise en dépôt consécutive.

Les travaux du présent projet de loi ont pour finalité de permettre une mise en service définitive de la liaison Micheville entre le projet français du contournement d'Audun-le-Tiche et l'Autoroute A.4, et autorisera le gouvernement à réaliser la dernière partie du projet à savoir le contournement Nord de la cité de Raemerich.

3. La dépollution du site

La loi du 29 juillet 2008 relative à la construction de la liaison Micheville entre la R.N.31 et le projet routier afférent sur le territoire français autorisait le gouvernement à réaliser, outre les travaux de voirie et d'ouvrage d'art proprement dit, également le traitement des terres polluées et leur mise en dépôt consécutive pour un montant de 22.748.693 euros.

Comme ce procédé avec toutes les procédures d'autorisation requises n'était pas compatible avec les délais de la mise en service de la 1ère phase, l'Administration des Ponts et Chaussées a pris l'initiative d'envisager une autre alternative qui consistait à évacuer les terres contaminées vers une décharge appropriée située en Allemagne. Comme AGORA détenait encore les terrains destinés à être dépollués et comme elle détenait encore des certificats de volume de décharge acquis par le biais d'une soumission, il a été proposé de demander à AGORA de prendre en charge leur décontamination avant leur cession à l'Etat.

Par la suite une partie du terrain dépollué nécessaire à la réalisation du dernier tronçon du tunnel Central Gate a été acquise suivant une convention avec AGORA pour un montant de 14.977.249,28 euros. Comme la loi de financement du 29 juillet 2008 ne prévoit pas l'acquisition des emprises, ce montant n'est plus comptabilisé dans cette loi.

4. Le volet financier

Le coût global de la présente loi s'élève à 138.000.000 euros.

III. L'AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Le Conseil d'Etat constate que les investissements projetés sont la conséquence logique des investissements autorisés par les lois de 2005 et 2008. Il marque donc son accord avec le projet de loi sous avis.

La Haute Corporation tient cependant à réitérer ses propos quant au saucissonnage procédural du projet d'ensemble qui, à ses yeux, va à l'encontre des principes de la transparence et de la bonne gouvernance et qui risque de compromettre la liberté décisionnelle de la Chambre des députés, qui n'a pratiquement pas d'autre choix que d'approuver toute tranche de réalisation successive du moment qu'elle a acquiescé à la première tranche.

En outre, le Conseil d'Etat estime qu'il aurait été souhaitable de connaître les effets de la mise en service définitive de la liaison Micheville sur les usagers actuels de la Collectrice du Sud A 13 et de l'autoroute A 4, en prenant en compte la situation difficile du trou d'aiguille du tunnel d'Ehlerange reliant la Collectrice du Sud A 13 et l'autoroute A 4.

*

IV. COMMENTAIRE DES ARTICLES

Observation préliminaire

Le Conseil d'Etat souligne qu'il y a lieu de maintenir les formes retenues par d'autres lois et règlements pour désigner les routes nationales, les autoroutes et les ouvrages d'art en parlant de „route N 31“ ou „RN 31“ au lieu de „R.N. 31“, de l'„autoroute A 4“ au lieu de l'„Autoroute A.4“ et de l'„OA 01“ respectivement de l'„OA 03“ au lieu de l'„O.A. 01“ et de l'„O.A. 03“.

Intitulé

Suite à l'observation préliminaire, l'intitulé du projet de loi s'énoncera, selon le Conseil d'Etat, comme suit:

„Projet de loi relatif à la construction de la liaison Micheville entre la route N 31 et l'autoroute A 4“

La commission parlementaire décide de suivre cette proposition.

Article 1er

Cet article ne donne pas lieu à observation, abstraction faite de l'observation préliminaire ci-dessus.

De la même manière que ci-dessus, la Commission décide de suivre cette proposition.

Article 2

Sans observation, sauf qu'il y a lieu de rédiger correctement l'indication de la devise selon laquelle est exprimé le coût du projet, en écrivant „euros“ au lieu du terme „Euros“ *in fine* de la première phrase.

La commission parlementaire décide de suivre cette proposition.

Article 3

Le Conseil d'Etat recommande d'utiliser la forme de l'indicatif présent et d'écrire:

„Art. 3. Les dépenses sont imputées à charge du Fonds des Routes.“

La commission parlementaire décide de suivre cette proposition.

*

V. TRAVAUX PARLEMENTAIRE

La Commission a pris note du courrier envoyé par différentes associations à la Chambre des Députés. Ce courrier aborde les questions des procédures environnementales faites par les autorités françaises en vue de la construction de la continuation de la liaison Micheville du côté français.

La Commission estime qu'il importe que les travaux avancent du côté français le plus rapidement possible, étant donné qu'il est important que la mise en service de ces deux tronçons puisse se faire dans un délai à peu près similaire. Il est évident que les procédures de planification et d'autorisation doivent se faire dans le cadre de la réglementation communautaire en vigueur.

*

VI. TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

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

*

PROJET DE LOI relatif à la construction de la liaison Micheville entre la route N 31 et l'autoroute A 4

Art. 1. Le Gouvernement est autorisé à réaliser les travaux de construction en rapport avec la liaison Micheville comprenant la réalisation de la section courante entre la route N 31 et l'autoroute A 4 au nord de la cité Raemerich, la construction d'un échangeur et d'un giratoire au droit du crassier d'Ehlerange ainsi que le raccordement de celui-ci au rond-point Raemerich, la construction d'un ouvrage au-dessus du giratoire d'Ehlerange (OA 01) et d'un ouvrage au-dessus de la RN 31 (OA 03), ainsi que le traitement des terres polluées avec leur mise en dépôt consécutive, respectivement leur évacuation vers une décharge appropriée.

Art. 2. Les dépenses occasionnées par la présente loi ne peuvent pas dépasser le montant de 138.000.000 euros. Ce montant correspond à la valeur de 685,44 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1er octobre 2010. 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 du Fonds des Routes.

Luxembourg, le 18 avril 2012,

Le Rapporteur,
Marc SPAUTZ

Le Président,
Fernand BODEN