

**Projet de loi**

**relatif à la construction de la liaison Micheville entre la Route Nationale 31 et le projet routier afférent sur territoire français.**

-----  
**Avis du Conseil d'Etat**

(20 mai 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.

\*

**Considérations générales**

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 1<sup>er</sup> 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 1<sup>er</sup> 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 1<sup>er</sup> 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. n° 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 1<sup>er</sup>

Sauf l'intérêt d'aligner, le cas échéant, le libellé de l'article 1<sup>er</sup> 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,

s. Marc Besch

Le Président,

s. Alain Meyer