

Projet de loi

relatif à la réalisation des aménagements urbains de la Cité des Sciences à Belval.

Avis du Conseil d'Etat

(3 mai 2011)

Par dépêche du 8 février 2011, le Premier Ministre, Ministre d'Etat, a saisi le Conseil d'Etat du projet de loi sous objet, élaboré par le ministre du Développement durable et des Infrastructures.

Au texte du projet de loi proprement dit était joint un exposé des motifs suivi d'un exposé technique, d'une partie intitulée « investissement » et d'une partie graphique.

L'évaluation financière des investissements ainsi que l'évaluation des coûts d'entretien et de consommation annuels des aménagements urbains et du parking à réaliser contiennent les informations inhérentes à la fiche financière requise en vertu de l'article 79 de la loi modifiée du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'Etat.

Considérations générales

Le projet de loi prévoit l'autorisation par le législateur, conformément à l'article 99 de la Constitution, des aménagements urbains et de la construction d'un parking dans la Cité des Sciences sur le site de Belval. En effet, alors que le seuil de 40 millions d'euros prévu par l'article 80 de la loi précitée du 8 juin 1999 est dépassé par le projet d'investissement concerné, son approbation doit se faire par une loi spéciale à adopter par la Chambre des députés.

Quant à l'aménagement du site universitaire sur les friches industrielles reconverties de Belval, le Conseil d'Etat renvoie aux développements repris tant dans son avis du 21 octobre 2008 (doc. parl. n° 5897^l) sur le projet qui est devenu la loi du 19 décembre 2008 relative à la construction de la Maison du Savoir à Belval pour les besoins de l'Université du Luxembourg que dans son avis sur le projet de loi relatif à la construction de la Maison du Nombre, de la Maison des Arts et des Etudiants ainsi que du Centre de Calculs et de la Centrale de production de froid à Belval (doc. parl. n° 6202), adopté aujourd'hui.

Par rapport aux explications fournies dans le cadre du projet de loi n° 6202, le Conseil d'Etat note que le périmètre destiné à accueillir la Cité des Sciences se trouve élargi en passant de 15,48 hectares à 18,48 hectares. Or, il serait indiqué soit de se tenir toujours à la même superficie, pour le

surplus correcte, soit d'expliquer les différences qui s'imposent, le cas échéant, d'un projet à l'autre.

Le concept urbain relatif au site est axé autour de l'idée de créer un grand espace piétonnier qui reliera les 21 bâtiments que le site abritera à terme et dont le cœur sera constitué par une terrasse centrale, grande de sept hectares et alliant voies, places, surfaces d'eau et espaces agrémentés de mobiliers urbains destinée à protéger de la pluie et du vent (« jardin d'hiver »).

L'exposé technique joint au projet de loi réserve une place importante aux aspects liés au concept pour la gestion des eaux (devant tenir compte des servitudes souscrites par la société Agora vis-à-vis d'Arcelor/Mittal en ce qui concerne l'alimentation des bassins de refroidissement de Raemerich), au concept énergétique de la Cité des Sciences, à l'éclairage public de l'espace entourant les bâtiments universitaires et aux réseaux techniques urbains.

Quant à la décontamination des sols, l'exposé des motifs fait état à l'endroit de son point 8 (« L'impact environnemental sur le projet de la Cité des Sciences, de la Recherche et de l'Innovation ») de mesures supplémentaires en vue de parachever le concept d'assainissement de la friche. Or, le Conseil d'Etat n'a pas trouvé d'information quant à la prise en charge du coût afférent. Il serait intéressant de savoir si notamment le coût du projet sous examen s'en ressentira.

La desserte de la Cité des Sciences repose sur un partage modal entre le trafic individuel et les transports en commun de 60 à 40. A ces fins, la loi du 18 avril 2004 autorisant la construction d'une antenne ferroviaire entre Belval-Usines et Belvaux-Mairie et modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire a permis d'optimiser le raccordement ferroviaire du site grâce à la réalisation de la nouvelle gare de Belval-Universités, récemment mise en service.

Quant à la desserte du site par autobus et par train, le Conseil d'Etat aurait apprécié des informations tout aussi précises et détaillées que les renseignements fournis au sujet de la gestion des eaux, de l'approvisionnement en énergie et de l'aménagement des espaces extérieurs entourant les bâtiments universitaires. C'est surtout au regard des interrogations ci-après du Conseil d'Etat au sujet de l'adéquation de l'offre des emplacements de parcage disponibles que cette question revêt toute son importance. En effet, face à un partage modal ambitieux voulu par les promoteurs de la Cité des Sciences, les transports en commun ne sauront constituer une alternative valable pour la voiture individuelle qu'à condition de répondre aux besoins de mobilité effectifs générés par le fonctionnement de l'Université du Luxembourg sur le site de Belval.

Cette information lui semble d'autant plus justifiée que l'exposé des motifs relatif au projet de loi n° 6202 précité évoque l'aménagement d'un futur axe « train-tram » à travers le site. Le Conseil d'Etat aurait aimé savoir si ce projet est toujours d'actualité. Quelle sera la forme de desserte du site et quels seront les autres éléments d'un tel réseau? Le concept du train-tram qui semble avoir été abandonné au niveau de la capitale pour être remplacé

par un système alternatif de trams urbains non compatibles avec une exploitation sur le réseau ferré national trouverait-il néanmoins application dans le Bassin Minier? Dans l'affirmative, quelles seraient les raisons de ce choix et les différences par rapport à l'option retenue pour la Ville de Luxembourg qui justifieraient cette option?

L'aménagement d'espaces pour l'accueil des voitures particulières est dicté par le souci d'assurer l'accessibilité de la Cité des Sciences pour compte des enseignants, chercheurs, étudiants, ... dont approximativement un tiers continuera à y recourir d'après les prévisions retenues.

Les emplacements projetés se répartiront sur un parking souterrain et un parking à ciel ouvert. Le parking souterrain d'une capacité de 210 véhicules sera construit dans le prolongement du parking de 500 emplacements aménagés en sous-sol de la Maison du Savoir. Le parking en plein air sera aménagé dans la partie septentrionale de la Terrasse des Hauts Fourneaux; il pourra accueillir jusqu'à 560 véhicules et il sera agrémenté d'arbres à haute tige. Le Conseil d'Etat note que de la façon quelque 1.300 emplacements seront disponibles. Le point 9 de l'exposé des motifs, intitulé « Le parking de la Cité des Sciences », évoque à son tour l'idée de n'appliquer le partage modal de 40/60 retenu qu'aux seuls enseignants, chercheurs et agents administratifs de l'Université, tout en prévoyant par ailleurs que quatre-vingt pour cent des étudiants recourront aux transports en commun. Dans ces conditions, il suffira d'une offre de parcage de l'ordre de 3.200 emplacements au moment où l'intégralité des services universitaires fonctionneront sur le site de Belval. Aussi la programmation énoncée dans l'exposé des motifs de réaliser à cet horizon 3.500 emplacements garantira-t-elle une offre légèrement supérieure aux besoins effectifs qui résulteront de l'évaluation théorique effectuée. Il est difficile au Conseil d'Etat d'apprécier si l'évolution de l'offre en emplacements suivra les besoins qui augmenteront au rythme des phases successives de la mise en service du nouveau campus universitaire, surtout qu'à cet effet il devra être recouru à des surfaces destinées à des constructions ultérieures.

Selon le devis estimatif figurant en annexe de l'exposé des motifs, les aménagements urbains représenteront une dépense de 45.000.000 euros, et les deux parkings une dépense de 13.000.000 euros.

Examen des articles

Intitulé

Alors que l'exposé des motifs et ses annexes différencient entre les aménagements urbains, d'une part, et la création de parkings, d'autre part, l'intitulé du projet de loi devrait selon le Conseil d'Etat refléter cette dualité.

Aussi propose-t-il d'écrire:

« Projet de loi relative à la réalisation des aménagements urbains et à la création d'espaces de parcage dans la Cité des Sciences à Belval ».

Article 1^{er}

Selon les règles de la légistique, il y a lieu de numéroter les articles du projet de loi en faisant devancer le texte directement par l'évocation abrégée de l'article (« Art. ... »), suivie du numéro correspondant.

L'article 1^{er} se lirait comme suit eu égard aux observations qui précèdent au sujet du libellé de l'intitulé et de la numérotation des articles:

« **Art. 1^{er}**. Le Gouvernement est autorisé à procéder sur le site de Belval à la réalisation des aménagements urbains et à la création d'espaces de parcage dans la Cité des Sciences. »

Article 2

Sauf le rappel de l'observation relative à la façon de numéroter correctement l'article et la proposition de ne pas subdiviser l'article 2 en deux alinéas pour rester en ligne avec la présentation des lois précitées du 19 décembre 2008 et du 18 décembre 2009, cet article ne donne pas lieu à observation.

Article 3

Sans observation, sauf l'intérêt de redresser la façon de numéroter correctement l'article.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 3 mai 2011.

Le Secrétaire général,

s. Marc Besch

Le Président,

s. Georges Schroeder