

**N° 7144<sup>2</sup>****CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2017-2018

**PROJET DE LOI****relatif à la mise à 2 x 3 voies de l'autoroute A3**

\* \* \*

**RAPPORT DE LA COMMISSION DU DEVELOPPEMENT DURABLE**

(7.12.2017)

La commission se compose de : Mme Josée LORSCHÉ, Présidente-Rapportrice ; Mme Sylvie ANDRICH-DUVAL, MM. Gilles BAUM, Yves CRUCHTEN, Georges ENGEL, Gusty GRAAS, Max HAHN, Ali KAES, M. Henri KOX, Marc LIES, Roger NEGRI, Marco SCHANK, David WAGNER, Serge WILMES, Membres.

\*

**I. ANTECEDENTS**

Le projet de loi sous rubrique a été déposé à la Chambre des Députés le 26 mai 2017 par le Ministre du Développement durable et des Infrastructures.

Le Conseil d'État a émis son avis le 26 septembre 2017.

Le 23 novembre 2017, la Commission du Développement durable a désigné Mme Josée Lorsché comme rapportrice.

Elle a examiné le projet de loi ainsi que l'avis du Conseil d'État lors des réunions des 6 novembre et 23 novembre 2017.

La Commission du Développement durable a examiné et adopté le présent rapport au cours de sa réunion du 7 décembre 2017.

\*

**II. CONSIDERATIONS GENERALES****1. Situation géographique**

Située sur le grand axe autoroutier reliant Hoek van Holland et Rotterdam à Genova et Palermo, l'autoroute A3 intègre la route européenne E25 entre la croix de Gasperich et la frontière française en faisant partie du réseau routier transeuropéen TERN. Cette grande autoroute radiale, qui figure parmi les premières réalisations du Fonds des Routes luxembourgeois, assure la connexion entre la capitale et le Sud du pays. Elle prend son départ au carrefour Gluck et dessert l'échangeur de Hesperange avant de rejoindre le contournement de Luxembourg à la croix de Gasperich. Passant par l'aire de Berchem, elle dessert également l'échangeur de Livange et passe ensuite par la croix de Bettembourg et le demi-échangeur de Dudelange à la frontière française. Actuellement, le raccordement à l'autoroute des zones logistiques Eurohub et CFLMultimodal entre Dudelange et Bettembourg se fait par l'échangeur de Dudelange qui n'est opérationnel que du côté de Luxembourg, voire par la croix de Bettembourg en empruntant les échangeurs de Burange ou de Hellange sur la A13.

**2. Développement depuis la mise en service**

Depuis la mise en service du premier tronçon en 1978 et le début des comptages de trafic, documentés depuis 1985, le trafic a plus que décuplé, avec des pointes dépassant les 90.000 véhicules en

saison estivale et les 70.000 véhicules/jour en moyenne annuelle. Le taux de véhicules utilitaires se situe aux environs de 20%. Tout comme les autres autoroutes grand-ducales, cette autoroute intègre le CITA dont la gestion quotidienne est assurée par le CCT (Centre de contrôle du trafic) et les Ponts et Chaussées depuis le site de Bertrange.

Malgré l'absence quasi-totale de procédures en matière environnementale à l'époque, les talus de l'autoroute ont fait l'objet de plantations et notamment des plantations de compensation en dehors de l'emprise de celle-ci. Néanmoins, les problèmes résultant de la fragmentation du paysage ainsi que la sollicitation des exutoires n'ont été reconnus que beaucoup plus tard. Suite à l'accroissement du trafic et à l'augmentation des nuisances sonores, des mesures de protection contre le bruit ont été mises en œuvre à partir du début des années 1990.

Depuis la planification initiale, d'autres effets se sont également développés. Le pays, et notamment l'agglomération de la capitale, a vécu une croissance remarquable allant de pair avec la transformation de l'économie et le développement du secteur tertiaire. En résulte d'une part le phénomène des travailleurs frontaliers, employés au Luxembourg et résidant à l'étranger. D'autre part, la population résidente est également en croissance permanente. Au niveau du développement urbain, le pays observe par ailleurs la transformation du quartier du Kirchberg et l'achèvement du nouveau quartier du Ban de Gasperich, tous les deux étant générateurs d'un nombre important de logements et de multiples emplois.

Vu les besoins de mobilité accrus, la stratégie MODU fut adoptée en vue de l'augmentation conséquente de l'offre des transports publics et de la mobilité douce, tant en qualité qu'en quantité. Au niveau du trafic individuel et du transport de marchandises, la qualité et le niveau de service de la circulation sur l'autoroute ne cessent pourtant d'empirer. En raison de la congestion de l'autoroute en heures de pointe, le nombre d'accidents y augmente, ce qui aggrave les problèmes de fluidité et encourage les automobilistes à favoriser les „petits chemins“ en empruntant le réseau secondaire (routes nationales, chemins repris et voies communales). Ainsi, les localités avoisinantes doivent de plus en plus encaisser un trafic parasite allant à l'encontre de la qualité de vie et du bien-être des citoyens.

### **3. Vers l'élargissement de l'autoroute A3 à 2x3 voies**

Dans le contexte de l'aménagement des zones logistiques Dudelange-Bettembourg ainsi que du projet CFL-multimodal qui vise un transfert conséquent du fret routier vers le rail, une étude de mobilité a été réalisée par les Ponts et Chaussées en partenariat avec les administrations communales et les acteurs compétents concernés avec l'objectif de désembouteiller d'une part les centres des localités et d'autre part de décongestionner l'autoroute.

L'étude en question a fait ressortir tout un programme de mesures à différents niveaux et horizons, dont notamment la suppression des passages à niveau à Dudelange, le réaménagement de la rue de la gare à Bettembourg, l'installation de multiples carrefours à feux, des mesures en faveur de la mobilité douce et l'optimisation des transports en commun. Il en résultait également la nécessité de réaménager en échangeur complet l'échangeur de Dudelange sur l'A3 pour accéder aux zones logistiques qui devront dès lors être accessibles à partir de l'A13 et de l'A3 en profitant de la nouvelle voie de liaison entre la N31 et le CR161 passant au-dessus de la gare de triage.

Les études détaillées de la mise à 2x3 voies de l'A3 ont ensuite été élaborées en tenant compte de ces éléments. L'augmentation de la capacité de l'autoroute par la réalisation de la troisième voie, de concert avec les mesures d'apaisement dans les localités, devrait ainsi permettre de réduire de façon très conséquente le trafic parasite sur le réseau de la voirie secondaire.

Le présent projet porte en conséquent sur la mise à deux fois 3 voies de l'autoroute A3 entre la frontière française et la croix de Gasperich, avec en l'occurrence l'ajout d'une voie de chaque côté et l'aménagement d'une bande d'arrêt d'urgence. Les échangeurs de Livange et de Dudelange seront complètement réaménagés et d'importantes adaptations sont prévues sur la croix de Bettembourg. En termes de mobilité durable, le nouvel agencement de l'échangeur de Dudelange offre l'opportunité d'y aménager un parking relais avec pôle d'échange, éventuellement en combinaison avec des emplacements de parkings pour transports routiers afin de parer à la surcharge de l'aire de Berchem. Il est également prévu de compléter le réseau des pistes cyclables entre Bettembourg et Peppange.

Comme l'impact du projet sur l'exploitation de l'autoroute est loin d'être négligeable, les travaux seront planifiés de sorte à minimiser les gênes pour les usagers. Actuellement, le délai d'exécution est estimé à une durée maximale de 7 ans.

#### 4. Description sommaire du projet

##### *Découpage en lots*

Le projet d'une troisième voie sur l'autoroute A3 est en études depuis les années 1990. Dû à différents imprévus s'étant produits au cours des études et à des analyses approfondies, la complexité du projet n'a cessé d'augmenter. Vu l'envergure que connaît le projet dans son état final, un morcellement en plusieurs lots s'impose à des fins de bonne gestion du chantier.

Il s'ensuit que les travaux de mise à 2x3 voies sont divisés en 5 lots.

- Lot A: prend son origine au niveau de la Croix de Gasperich et s'arrête à la hauteur de l'échangeur de Livange.
- Lot B: modification de l'échangeur de Livange et l'élargissement du viaduc de Livange.
- Lot C: élargissement de la section courante entre l'échangeur de Livange et la Croix de Bettembourg.
- Lot D: modification et réaménagement de la Croix de Bettembourg.
- Lot E: concerne le tronçon situé au sud entre la Croix de Bettembourg et la frontière avec la modification de l'échangeur Dudelange-Centre qui sera complété comme échangeur complet.

##### *Coupe-type retenue [section courante]*

Le projet prévoit donc un élargissement de l'autoroute A3 à 2x3 voies dans la section courante, à savoir 3 voies de circulation d'une largeur de 3,50 m par direction. Une bande d'arrêt d'urgence continue d'une largeur de 4,00 m longe les voies lentes dans la section courante afin de respecter les critères de sécurité des utilisateurs de l'autoroute. De plus, la bande d'arrêt d'urgence comporte une largeur garantissant l'exploitation de celle-ci en voie multimodale. Le long des voies d'accélération et de décélération ainsi que des voies d'entrecroisement entre la Croix de Bettembourg et l'échangeur Dudelange-Centre la largeur de la bande d'arrêt d'urgence sera réduite à 2,00 m.

Les deux directions de l'autoroute sont séparées physiquement par un terre-plein central (TEC) d'une largeur de 3,50 m.

Vu les importants flux d'entrées et de sortie d'autoroute respectivement de changement d'autoroutes au niveau des échangeurs de Dudelange-Centre, Livange et à la Croix de Bettembourg, le gabarit de 2x3 voies décrit ci-dessus sera sur ces tronçons complété par une 4e voie par direction étant donné que la voie d'accélération au niveau de la bretelle d'entrée sera prolongée et munira ainsi directement dans la voie de décélération de la bretelle de sortie.

##### *Aspects environnementaux*

###### *a. Gestion de l'eau*

Le projet prévoit la création sur l'ensemble de tronçons faisant l'objet de l'élargissement, de plusieurs bassins de rétention ainsi que d'un nouveau réseau de canalisation pour eaux pluviales. Le concept prévoit que les infrastructures de gestion de l'eau de chacun des lots soient réalisables indépendamment les uns des autres et que dans l'ensemble, ces infrastructures forment un réseau cohérent permettant de répondre aux objectifs d'une gestion performante de la récupération des eaux de pluie.

Quatre bassins de rétention à ciel ouvert d'envergure sont ainsi compris dans le présent projet, dont notamment un premier situé à l'est de l'autoroute A3 à la hauteur du chemin repris CR158 reliant Kockelscheuer à Roeser, un second sera aménagé au droit de l'échangeur de Livange, à l'est de l'autoroute A3 et au nord de la route nationale N31 reliant Bettembourg à Livange, un troisième bassin sera réalisé au droit de la croix de Bettembourg, en face du centre logistique Eurohub-Sud le long du chemin repris CR161 et un dernier est prévu au droit de l'échangeur Dudelange-centre en lieu et place de l'actuelle bretelle de sortie de l'autoroute A3 en direction de Dudelange.

###### *b. Evaluation de l'impact sur l'environnement*

Les études menées dans le cadre de l'évaluation de l'impact sur l'environnement révèlent qu'environ 7 millions de points biotopes seraient potentiellement touchés. Lesdits biotopes devront être compensés

dans le cadre du présent projet. De plus, il a été relevé dans le cadre de l'analyse de la continuité écologique respectivement forestière, que l'autoroute A3 contribue, comme beaucoup d'autoroutes à travers l'Europe construites avant les années quatre-vingt-dix, à la fragmentation des massifs forestiers. Ainsi la continuité forestière n'est à l'heure actuelle pas garantie, en raison de l'absence d'infrastructures permettant de les relier. Pour pallier à cette situation, il a été proposé de réaliser des passages à faunes enjambant l'autoroute A3, afin de rétablir cette continuité. Les mesures compensatoires prévues dans le cadre du présent projet sont décrites au chapitre spécifique en aval.

#### *c. Mesures antibruit*

À l'heure actuelle, plusieurs dispositifs antibruit sont déjà en place sur le tronçon. Il s'agit essentiellement d'écrans antibruit acoustiquement absorbants. Ces dispositifs existants sont d'une longueur totale de 2,3 km et d'une surface globale de 6800 m<sup>2</sup>.

La proposition émanant de l'étude d'incidence du bruit se présente comme suit:

- Le site de Bivange est protégé par des écrans de 3,6 et 4,2 m de haut et de respectivement 198 et 540 m de long.
- Pour Berchem, cette proposition inclut un écran de 3 m de hauteur et 165 m de longueur à la station de service, et un écran de 3 m de haut et 490 m de long vers le Sud.
- L'ensemble du village de Livange est protégé par des écrans de 3 m de haut, prolongé sur 351 m pour protéger le site de Peppange.
- La localité de Bettembourg est protégée par un ensemble d'écrans de hauteur variable allant de 3 m à 4,8 m.

Au total, il est prévu de réaliser des protections acoustiques d'une surface totale d'environ 20.000 m<sup>2</sup> sur une longueur totale de 5,3 km. Suite aux interventions de la part de certains membres de la commission du développement durable, il a été retenu que la prolongation des écrans antibruit en direction sud serait à étudier. En effet, il s'agit de parer aux fortes nuisances sonores dont est confrontée toute la partie sud-est de la localité Bettembourg.

#### *d. Mesures compensatoires et mesures pour la mobilité durable*

Dans le cadre de l'analyse de la continuité écologique respectivement forestière, il a été révélé que l'autoroute A3, contribue, à la fragmentation des massifs forestiers, ainsi à une discontinuité forestière.

Pour pallier à cette situation, il a été proposé de réaliser des passages à faunes enjambant l'autoroute A3 afin de rétablir cette continuité. Dès lors un premier passage à faune est prévu entre la Croix de Gasperich et l'aire de Berchem à la hauteur du massif forestier Fennerholz. Celui-ci sera réalisé par les CFL et cofinancé à hauteur de 50% dans le cadre du présent projet. Un second passage sera réalisé entre l'échangeur Dudelange-centre et la frontière française, au droit du massif forestier Daerebesch.

Aux mesures compensatoires liées exclusivement à la protection de l'environnement naturel, s'ajoutent celles en vue de protéger l'environnement humain. Dès lors, il est prévu de mettre en place des dispositifs anti-bruit sur une longueur totale de 5,3 km avec une surface d'environ 20.000 m<sup>2</sup> en tant que mesure compensatoire décrite ci-dessus.

Le projet initial de la mise à 2x3 voies de l'autoroute A3 visait le seul élargissement de l'autoroute A3 et ne prévoyait aucune mesure pour les autres modes de transport. Dans le cadre du présent projet, il a été prévu, de réaliser ponctuellement, des infrastructures connexes pour les différents modes de transports limitrophes à l'autoroute A3. Une de ces infrastructures est la nouvelle liaison pour la mobilité douce qui sera mise en œuvre du côté ouest de l'autoroute A3, et qui longe l'autoroute entre la route nationale N13 à Livange et le CR132 à proximité de la localité de Peppange.

Afin de limiter le transport motorisé individuel et de favoriser le transport en commun, le Ministre en fonction envisage l'instauration d'une réglementation n'autorisant l'utilisation de la troisième voie qu'aux véhicules à occupation multiple (covoiturage, transports en commun) pendant les heures de pointe.

#### *Sécurité*

Conformément à la loi du 27 avril 2012 concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières et en application du règlement grand-ducal du 18 février 2013 instituant les lignes directrices

pour la gestion de la sécurité des infrastructures routières, et vue que l'autoroute A3 fait partie du réseau TERN, le projet de la mise à 2x3 voies de l'autoroute A3 fera l'objet des différents audits de sécurité prévus.

### ***Gestion et contrôle du trafic [CITA, CARA]***

Dans le cadre du présent projet, les équipements électromécaniques servant à la gestion trafic, la surveillance vidéo, l'acquisition des données trafic et le réseau de communication seront remplacés.

L'élargissement de l'autoroute A3 et le remplacement respectivement la modernisation des infrastructures de gestion et de contrôle du trafic compris dans les différentes lots repris en amont, permettront une évolution substantielle des équipements du CITA.

### ***Emprises***

Pour permettre l'acquisition des emprises nécessaires, il y a lieu de procéder à la déclaration d'utilité publique du présent projet de la mise à 2x3 voies de l'autoroute A3.

La superposition du projet avec le plan cadastral numérisé renseigne sur la propriété des différents terrains nécessaires à la réalisation du présent projet routier. De manière générale, le constat peut être fait, que la majeure partie des terrains touchés par le projet de l'élargissement de l'autoroute A3 fait partie du domaine public, constitué de l'Etat et des communes à travers lesquelles passe l'autoroute. Néanmoins, l'acquisition de certains terrains privés reste incontournable afin de réaliser l'élargissement de l'assise autoroutière et ce particulièrement au droit des échangeurs autoroutiers resp. en vue de créer des bassins de rétention à ciel ouvert.

### ***Phasage des lots***

Comme décrit plus haut, le phasage en différents lots constitutifs est prévu. Toutefois, une simultanéité des travaux sur différents lots permettra de réduire la durée des travaux.

### ***Phasage spécifique des travaux***

Le phasage des travaux d'élargissement des sections courantes et des ouvrages d'art tient compte du maintien du trafic autoroutier sur 2 voies dans chaque direction pendant toute la durée du chantier. La compatibilité des travaux successifs d'élargissement de la chaussée de l'autoroute, de pose des infrastructures, de réalisation des parois antibruit et d'élargissement des ouvrages d'art est donc de mise.

À cette fin, il est prévu de commencer les travaux de part et d'autre de l'autoroute, tout en maintenant le trafic sur des voies rétrécies au milieu du gabarit autoroutier. Dans un second temps, le trafic sera dévié sur un seul côté de l'autoroute, toujours sur 2x2 voies de circulation, ce qui permettra de réaliser les travaux sur le côté laisser libre. Cette opération sera réitérée pour le second côté de l'autoroute.

Pendant certaines phases les travaux d'élargissement auront une incidence sur le trafic du réseau secondaire, notamment lors des travaux sur les ouvrages d'art. La gestion du trafic et la possibilité ou non de pouvoir couper temporairement certaines routes secondaires pendant ces phases de travaux devront être étudiées dans les phases ultérieures du projet. De plus, certains barrages complets de l'autoroute A3 devront être prévus pour des raisons techniques liées à la construction respectivement la réhabilitation des ouvrages d'art.

### III. OBJET DU PROJET DE LOI

Le projet de loi a pour objet d'autoriser le Gouvernement à financer l'élargissement à 2x3 voies de l'autoroute A3 entre la croix de Gasperich et la frontière française. Le projet comprend non seulement le volet infrastructure, mais aussi des mesures compensatoires environnementales et celles relevant de la mobilité durable. Ces derniers investissements s'élèvent à 58.336.200 euros, ce qui correspond à environ 16 pour cent du coût total du projet.

Le coût total du projet s'élève à 356.000.000 d'euros. Ce montant est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix de la construction.

Les travaux à financer par ce projet sont déclarés d'utilité publique.

\*

### IV. AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Le Conseil d'État n'a pas exprimé des objections majeures à l'égard du projet de loi sous rubrique. Il redoute cependant que le projet d'élargissement de l'autoroute A3 risque d'engendrer un goulot d'étranglement sur le tronçon en direction de Thionville à la frontière franco-luxembourgeoise où le nombre de voies reste limité à deux. Sur plan formel, la Haute Corporation a proposé de reformuler l'article 2 du projet de loi et a exprimé quelques observations d'ordre légistique dont la commission du développement durable a tenu compte.

\*

### V. COMMENTAIRE DES ARTICLES

#### *Article 1<sup>er</sup>*

Cet article autorise le Gouvernement à faire procéder à l'élargissement à 2x3 voies de l'autoroute A3 entre la croix de Gasperich et la frontière française. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État et se lit comme suit :

**Art. 1<sup>er</sup>.** Le Gouvernement est autorisé à faire procéder à la mise à 2 x 3 voies de l'autoroute A3. Le projet comprend les études et expertises, les travaux d'élargissement de l'autoroute et les adaptations des ouvrages d'art, la reconstruction du système d'assainissement des eaux et le déplacement des réseaux, les mesures pour la mobilité durable, les mesures compensatoires et les passages pour gibier ainsi que les dispositifs de protection contre le bruit et les frais annexes.

#### *Article 2*

Cet article détermine l'enveloppe budgétaire servant au financement du projet, rattachée à l'indice semestriel des prix de la construction valable au 1<sup>er</sup> octobre 2016 (valeur 764,68). Il comporte en outre la clause usuelle d'adaptation des coûts à l'évolution de cet indice. Dans sa version initiale, il se lit comme suit :

**Art. 2.** Le montant relatif aux travaux s'élève à 356.000.000. – €. Ce montant correspond à la valeur de 764,68 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1<sup>er</sup> octobre 2016. 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 précitée.

Afin d'assurer une cohérence avec les libellés d'autres lois de financement de projets de construction, le Conseil d'État propose pour cet article le texte suivant :

**Art. 2.** Les dépenses engagées au titre du projet visé à l'article 1<sup>er</sup> ne peuvent pas dépasser le montant de 356.000.000 euros. Ce montant correspond à la valeur 764,68 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1<sup>er</sup> octobre 2016. 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.

La Commission fait sienne cette proposition.

### Article 3

Cet article précise que les dépenses étatiques sont imputables sur les crédits du Fonds des Routes. Sauf à écrire « Fonds des routes » avec une lettre « r » minuscule, le Conseil d'État n'a pas d'observation à émettre à l'endroit de cet article, qui se lit comme suit :

**Art. 3.** Les dépenses à charge de l'Etat sont imputables à charge des crédits du Fonds des routes.

### Article 4

Cet article précise que la réalisation des travaux se fera suivant les modalités de la loi modifiée du 16 août 1967. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État et se lit comme suit :

**Art. 4.** Les travaux prévus à l'article 1<sup>er</sup> de la présente loi sont réalisés dans les conditions et suivant les modalités de la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes.

### Article 5

Cet article précise que la réalisation des travaux est déclarée d'utilité publique conformément à l'article 8 de la loi modifiée du 16 août 1967. Sauf à supprimer l'expression « ci-dessus » qui est superfétatoire, le Conseil d'État n'a pas d'observation à émettre à l'endroit de cet article, qui se lit comme suit :

**Art. 5.** Les travaux visés à l'article 1<sup>er</sup> ~~ci-dessus~~ sont déclarés d'utilité publique conformément à l'article 8 de la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes.

### Article 6

Cet article a pour objet d'adapter la liste des projets visés par le programme général d'établissement d'une grande voirie. Il est à remarquer la „route Luxembourg-frontière française“ figure déjà actuellement à la liste des projets prévue dans l'article 6 de la loi modifiée du 16 août 1967, mais qu'il convient de compléter le tiret y relatif par la précision que l'A3 sera mise à 2x3 voies entre la ceinture de contournement de la Ville de Luxembourg et la frontière française. Dans sa version initiale, l'article se lit comme suit :

**Art. 6.** L'article 6, paragraphe 1er, tiret 3 de la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes est modifié comme suit :

« – Une nouvelle route Luxembourg-frontière française, partant de la gare centrale de la Ville de Luxembourg vers Bettembourg-Dudelange (direction Thionville), son raccordement à la ceinture de contournement de la Ville de Luxembourg et sa jonction, à la frontière, à la grande voirie française ainsi que la mise à 2x3 voies de l'A3 entre la ceinture de contournement de la Ville de Luxembourg et la frontière française. »

Le Conseil d'État propose de rédiger le liminaire de l'article comme suit :

« **Art. 6.** L'article 6, alinéa 1<sup>er</sup>, troisième tiret, de la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes est modifié comme suit : [...] ».

En outre, le texte qu'il s'agit de remplacer est à terminer par un point-virgule et non pas par un point final.

La Commission fait siennes ces propositions ; l'article se lira donc comme suit :

**Art. 6.** L'article 6, alinéa 1<sup>er</sup>, troisième tiret, de la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes est modifié comme suit :

« – Une nouvelle route Luxembourg-frontière française, partant de la gare centrale de la Ville de Luxembourg vers Bettembourg-Dudelange (direction Thionville), son raccordement à la ceinture de contournement de la Ville de Luxembourg et sa jonction, à la frontière, à la grande voirie française ainsi que la mise à 2x3 voies de l'A3 entre la ceinture de contournement de la Ville de Luxembourg et la frontière française ; »

## VII. 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 mise à 2 x 3 voies de l'autoroute A3

**Art. 1<sup>er</sup>.** Le Gouvernement est autorisé à faire procéder à la mise à 2 x 3 voies de l'autoroute A3. Le projet comprend les études et expertises, les travaux d'élargissement de l'autoroute et les adaptations des ouvrages d'art, la reconstruction du système d'assainissement des eaux et le déplacement des réseaux, les mesures pour la mobilité durable, les mesures compensatoires et les passages pour gibier ainsi que les dispositifs de protection contre le bruit et les frais annexes.

**Art. 2.** Les dépenses engagées au titre du projet visé à l'article 1<sup>er</sup> ne peuvent pas dépasser le montant de 356.000.000 euros. Ce montant correspond à la valeur 764,68 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1<sup>er</sup> octobre 2016. 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 à charge de l'Etat sont imputables à charge des crédits du Fonds des routes.

**Art. 4.** Les travaux prévus à l'article 1<sup>er</sup> de la présente loi sont réalisés dans les conditions et suivant les modalités de la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes.

**Art. 5.** Les travaux visés à l'article 1<sup>er</sup> sont déclarés d'utilité publique conformément à l'article 8 de la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes.

**Art. 6.** L'article 6, alinéa 1<sup>er</sup>, troisième tiret, de la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes est modifié comme suit :

« – Une nouvelle route Luxembourg-frontière française, partant de la gare centrale de la Ville de Luxembourg vers Bettembourg-Dudelange (direction Thionville), son raccordement à la ceinture de contournement de la Ville de Luxembourg et sa jonction, à la frontière, à la grande voirie française ainsi que la mise à 2x3 voies de l'A3 entre la ceinture de contournement de la Ville de Luxembourg et la frontière française ; »

Luxembourg, le 7 décembre 2017

*La Présidente-Rapporteuse,*  
Josée LORSCHÉ