

N° 7282²**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2017-2018

PROJET DE LOI**relatif au réaménagement de l'échangeur de
Dudelange-Burange situé sur l'Autoroute A13**

* * *

RAPPORT DE LA COMMISSION DU DEVELOPPEMENT DURABLE

(5.7.2018)

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

*

I. ANTECEDENTS

Le projet de loi sous rubrique a été déposé à la Chambre des Députés le 18 avril 2018 par le Ministre du Développement durable et des Infrastructures.

Le Conseil d'État a émis son avis le 26 juin 2018.

Le 29 juin 2018, la Commission du Développement durable a nommé Mme Josée Lorsché comme rapporteur du projet de loi. Elle a examiné le projet de loi ainsi que l'avis du Conseil d'État lors de cette même réunion.

La Commission du Développement durable a examiné et adopté le présent rapport au cours de sa réunion du 5 juillet 2018.

*

II. CONSIDERATIONS GENERALES

Le chantier du réaménagement de l'échangeur de Dudelange-Burange a démarré en juin 2014 et la fin du chantier est prévue pour juin 2020. Ce réaménagement a pour objet d'offrir un accès facilité et direct à l'autoroute pour les zones d'activités et d'urbanisation projetées à proximité et d'augmenter la capacité et d'accroître la sécurité de ce nœud routier chargé.

L'échangeur existant à l'intersection de l'A13 avec la N31 à hauteur de Dudelange est un échangeur à quatre branches « en losange », dont la configuration géométrique ne répond plus aux charges de trafic actuelles. En effet, une congestion systématique de l'échangeur a été constatée aux heures de pointe du matin et du soir, ayant notamment pour conséquence des remontées de files sur les bretelles et l'autoroute A13. Cette saturation s'explique par la densité du trafic conjuguée à la typologie de l'échangeur.

Le croisement à niveau des bretelles avec la N31 entraîne une situation de conflit entre les mouvements antagonistes de tourne-à-gauche et directs. Les mouvements tournants cisailent les flux directs et provoquent notamment une redistribution vers les giratoires existants Nord et Sud, dans le but d'éviter les mouvements de tourne-à-gauche.

Il est à noter que la route nationale N31 est également un itinéraire de rechange pour le trafic frontalier en provenance de France. Compte-tenu de ce qui précède et des perspectives d'augmentation du

trafic, notamment le trafic additionnel généré par le développement des zones d'activités projetées le long de la Collectrice du Sud, dont notamment le projet CFL-Multimodal ou encore l'Eurohub-Sud, il est nécessaire de réaménager l'échangeur de Dudelange-Burange afin qu'il puisse répondre à long terme à un objectif de sécurité et de capacité.

A cette fin, il a été retenu de procéder à l'aménagement d'un grand giratoire, de type équivalent à celui de l'échangeur « Irrgarten » sur le Contournement de Luxembourg, axé sur le tracé de la N31 afin de bénéficier d'une répartition équilibrée des branches sur le giratoire et de maintenir l'axe de la route nationale au niveau de l'échangeur. Cet aménagement permet la suppression des mouvements de tourne-à-gauche, et par conséquent l'augmentation de la capacité et l'amélioration de la sécurité pour les usagers. La zone d'activité Nord projetée est desservie par un raccordement indépendant sur le giratoire, doublé d'un by-pass permettant un délestage optimal de la chaussée annulaire.

*

III. OBJET DU PROJET DE LOI

L'objet du présent projet de loi consiste à donner la base légale exigée par l'article 80 de la loi modifiée du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'État au financement du projet de construction.

Le projet de loi vise à augmenter une deuxième fois le budget arrêté par la loi budgétaire de l'exercice 2010 relatif au projet de réaménagement de l'échangeur de Dudelange-Burange. À l'origine, une somme de 38 600 000 euros avait été fixée pour les travaux de construction projetés. Ce montant fut augmenté une première fois à 39 500 000 euros à partir de l'exercice budgétaire 2016. Vu l'évolution du chantier et les dépenses supplémentaires non couvertes par les prévisions financières initiales qui ont fait que le montant total du projet et dépassera le seuil de 40.000.000 euros, une loi spéciale de financement est désormais nécessaire. Le montant maximal sera maintenant porté à 51 000 000 euros.

Le désamiantage d'un ouvrage d'art, le rajout d'un dispositif de contournement et le raccord de la piste cyclable PC8 n'étaient pas prévus dans le projet initial. Par ailleurs, des mesures anti-bruit seront réalisées le long de l'A13 qui faisaient initialement partie d'un projet à réaliser dans le cadre des mesures du « Plan national anti-bruit » également à charge des crédits du Fonds des routes. Afin d'accélérer la réalisation de l'écran anti-bruit on a jugé utile de l'intégrer dans le projet de réaménagement de l'échangeur et de prévoir les coûts dans le projet de loi sous avis.

Le projet de loi sous avis autorise donc le Gouvernement à faire procéder au réaménagement de l'échangeur Dudelange-Burange situé sur l'autoroute A13 comprenant un giratoire au niveau de la route nationale N31, quatre ouvrages d'art pour l'aménagement proprement dit, des bretelles d'accès et de sortie sur l'autoroute A13, un ouvrage à construire au-dessus des voies CFL de la ligne Bettembourg-Dudelange, des accès au Laboratoire national de santé et à la plateforme multimodale à Bettembourg/Dudelange ainsi qu'un écran anti-bruit sur le côté sud de l'autoroute A13.

La voirie

Le projet consiste à aménager un grand giratoire de 135m de diamètre sous l'autoroute pour permettre un meilleur équilibre des entrées et sorties sur l'A13 et éviter le croisement des flux sur la N31. Le giratoire est raccordé par six branches : deux branches pour la N31, deux branches pour les entrées et sorties de l'autoroute et deux branches pour les zones d'activité Nord et Sud.

De plus, un by-pass est prévu pour accéder directement de l'autoroute vers la zone d'activités nord ce qui allègera le trafic sur le giratoire. La construction d'une piste cyclable est prévue le long du talus Sud Est de l'échangeur ; le passage des cyclistes du Nord au Sud de l'autoroute se fait par une intégration de la piste cyclable dans l'ouvrage OA 1072 le long des voies ferrées mais surélevé par rapport à celles-ci.

Les ouvrages d'art

La construction des cinq ouvrages d'art suivants est nécessaire pour le réaménagement :

- L'OA 1030 est un passage inférieur situé sur la bretelle de sortie d'autoroute côté Ouest de l'échangeur ;

- L'OA 1051 est un passage inférieur situé sur la bretelle de sortie d'autoroute coté Est de l'échangeur ;
- L'OA 1017 et l'OA 1019 sont des passages inférieurs situés sur l'anneau du giratoire ;
- L'OA 1072 est un passage inférieur permettant le passage des voies CFL ainsi que de la piste cyclable.

Par ailleurs, l'ouvrage d'art existant (passage inférieur de la N31) est mis hors service dans le cadre du projet.

L'assainissement

Les eaux de surface du nouvel échangeur sont récoltées par un réseau de canalisations enterrées et dirigées vers différents bassins de traitement. Le bassin principal est une rétention à ciel ouvert implantée dans la boucle du By-pass vers la Zone Schelek côté Nord-Est de l'échangeur. Il reprend les eaux de surface de l'échangeur ainsi que celles de l'autoroute depuis son point haut côté Ouest jusqu'à l'OA 1072 sur la voie ferrée, de même qu'une partie des eaux de la N31. Il fait fonction d'entre-stockage, de déboureur et de déshuileur.

Les mesures anti-bruit

Sur base d'une étude acoustique détaillée, l'installation d'un écran anti-bruit d'une hauteur de 3,00 m et d'une longueur totale de 2.300 m a été retenue pour le côté sud de l'autoroute A13 au niveau de l'échangeur Dudelage-Burange.

Les mesures compensatoires

Suivant le bilan écologique réalisé par un bureau d'études spécialisé en la matière et conformément à l'autorisation en vertu de la loi modifiée du 19 janvier 2004 concernant la protection de la nature et des ressources naturelles, les mesures compensatoires relatives au projet sont réalisées complètement à l'intérieur de l'emprise du projet par la plantation d'arbres et de haies/arbustes indigènes.

Phasage

La construction de l'échangeur est répartie en deux lots principaux :

- Lot 1 : Reconstruction de l'OA1072, élargissement local du remblai de l'A13 et création d'une voie d'accès provisoire à la zone d'activité. Ces travaux sont réalisés en 660 jours ouvrables.
- Lot 2 : Construction du nouvel échangeur et des OA 1030, 1017, 1019, 1051. Les travaux sont réalisés en 1320 jours ouvrables. Les travaux sont organisés de manière à maintenir toutes les liaisons existantes pendant les différentes phases ; pour cette raison le « Lot 1 » comprend 4 phases principales et le « Lot 2 » 9 phases principales, avec déviations successives du trafic.

*

IV. AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Dans son avis du 26 juin 2018, le Conseil d'État n'exprime pas d'observation quant au fond. Néanmoins il réitère ses considérations quant au découpage procédural des projets. Le Conseil d'Etat estime notamment qu'un tel découpage va à l'encontre des principes de la transparence et de la bonne gouvernance et risque de compromettre la liberté décisionnelle de la Chambre des députés, qui n'a en fait pas d'autre choix que d'approuver toute tranche de réalisation successive du moment qu'elle a donné son accord à la première tranche.

*

V. COMMENTAIRE DES ARTICLES

Article 1^{er}

Cet article autorise le Gouvernement à faire procéder au réaménagement de l'échangeur Dudelange-Burange situé sur l'autoroute A13 comprenant un giratoire au niveau de la route nationale N31, quatre ouvrages d'art pour l'aménagement proprement dit, des bretelles d'accès et de sortie sur l'autoroute A13, un ouvrage à construire au-dessus des voies CFL de la ligne Bettembourg-Dudelange ainsi que des accès au Laboratoire national de santé et à la plateforme multimodale à Bettembourg/Dudelange. Le projet comprend en outre un écran anti-bruit sur le côté sud de l'autoroute A13. Hormis une remarque d'ordre purement légistique, l'article 1^{er} n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État et se lit comme suit :

Art. 1^{er}. Le Gouvernement est autorisé à faire procéder au réaménagement de l'échangeur Dudelange-Burange situé sur l'autoroute A13.

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^{er} octobre 2017 (valeur 779,82). Il comporte en outre la clause usuelle d'adaptation des coûts à l'évolution de cet indice. Hormis deux remarques d'ordre purement légistique, l'article 1^{er} n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État et se lit comme suit :

Art. 2. Les dépenses occasionnées par les travaux visés à l'article 1^{er} ne peuvent pas dépasser le montant de 51 000 000 euros. Ce montant correspond à la valeur de 779,82 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1^{er} octobre 2017. 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 précité.

Article 3

Cet article précise que les dépenses sont imputables sur les crédits du fonds des routes. Hormis une remarque d'ordre purement légistique, l'article 1^{er} n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État et se lit comme suit :

Art. 3. Les dépenses visées à l'article 2 sont imputables sur les crédits du Fonds des routes.

*

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 au réaménagement de l'échangeur de
Dudelange-Burange situé sur l'Autoroute A13

Art. 1^{er}. Le Gouvernement est autorisé à faire procéder au réaménagement de l'échangeur Dudelange-Burange situé sur l'autoroute A13.

Art. 2. Les dépenses occasionnées par les travaux visés à l'article 1^{er} ne peuvent pas dépasser le montant de 51 000 000 euros. Ce montant correspond à la valeur de 779,82 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1^{er} octobre 2017. 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 précité.

Art. 3. Les dépenses visées à l'article 2 sont imputables sur les crédits du Fonds des routes.

Luxembourg, le 5 juillet 2018

La Présidente-Rapporteuse
Josée LORSCHÉ

