

N° 7780²**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2020-2021

PROJET DE LOI**relative à la sécurisation de la N7 entre Fridhaff et Weiswampach**

* * *

**RAPPORT DE LA COMMISSION DE LA MOBILITE
ET DES TRAVAUX PUBLICS**

(17.6.2021)

La Commission se compose de : M. Carlo BACK, Président-Rapporteur ; M. Gilles BAUM, M. Dan BIANCALANA, Mme Myriam CECCHETTI, M. Frank COLABIANCHI, M. Félix EISCHEN, M. Jeff ENGELEN, Mme Chantal GARY, M. Marc GOERGEN, M. Max HAHN, Mme Cécile HEMMEN, M. Marc HANSEN, M. Aly KAES, M. Marc LIES, M. Marc SPAUTZ, M. Serge WILMES, Membres.

*

I. ANTECEDENTS

Le projet de loi sous rubrique a été déposé à la Chambre des Députés le 4 mars 2021 par Monsieur François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics.

Le texte du projet était accompagné d'un exposé des motifs, d'un commentaire des articles, ainsi que d'une fiche d'évaluation d'impact.

Le projet de loi a été avisé par le Conseil d'État en date du 11 mai 2021.

Lors de la réunion du 20 mai 2021, la commission parlementaire a examiné le projet de loi ainsi que l'avis du Conseil d'État. Au cours de la même réunion, M. Carlo BACK a été désigné comme Rapporteur.

La Commission de la Mobilité et des Travaux publics a examiné et adopté le présent rapport au cours de sa réunion du 17 juin 2021.

*

II. OBJET DU PROJET DE LOI

Le présent projet de loi comprend 4 articles qui visent à :

- autoriser le Gouvernement à faire procéder à la sécurisation de la route nationale 7 (N7) entre le Fridhaff et Weiswampach,
- déterminer comme enveloppe budgétaire pouvant servir au financement du projet le montant de 246.710.000 d'euros, rattaché à l'indice semestriel des prix de la construction valable au 1^{er} octobre 2020 (valeur 845,51) et incluant la clause usuelle d'adaptation des coûts à l'évolution de cet indice,
- fixer l'imputabilité de ces dépenses sur les crédits du Fonds des routes,
- déclarer ces travaux d'utilité publique afin de pouvoir procéder en cas de besoin aux acquisitions nécessaires par la voie d'expropriations.

L'autorisation du législateur pour procéder à la sécurisation de la N7 est requise en vertu de l'article 99, cinquième phrase, de la Constitution, étant donné que le montant de la dépense d'investissement en question dépasse le seuil de 40 000 000 d'euros prévu par l'article 80 de la loi modifiée du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'État.

Descriptif du projet

La sécurisation de la N7 entre Fridhaff et Weiswampach

La route nationale 7 forme ensemble avec l'autoroute A7 ainsi qu'avec la B7 l'axe structurant Nord-Sud de la Route européenne E421 reliant le centre du pays et notamment la capitale à la Nordstad et à la frontière belge, rejoignant finalement l'autoroute A27 belge via la N62 belge.

Le projet comprend une longueur de 40 km et est réparti en 3 tronçons majeurs qui seront sécurisés par l'élargissement de la route, l'insertion d'un terre-plein central (TPC) et la suppression des points d'échanges à niveau ainsi que par l'aménagement d'échangeurs dénivelés et de giratoires aux entrées d'agglomération. Les efforts de sécurisation vont aller de pair avec une augmentation de la performance de la N7 par l'optimisation des sections à 2+1 voies et de son intégration dans l'environnement naturel et humain. La partie visée par le présent projet prend origine au carrefour giratoire du Fridhaff et se poursuit jusqu'à la localité de Weiswampach.

Les études de sécurité menées en amont ont détecté une accidentologie en relation avec les points d'échanges et les traversées d'agglomérations, ainsi que liée à une composition variée du trafic circulant comprenant des engins agricoles et un trafic non motorisé. En rase campagne, l'accidentologie est fréquemment liée à des vitesses excessives induisant des pertes de trajectoire qui impliquent en cas de collision frontale des accidents graves.

Au vu de cette situation, le projet de sécurisation prévoit un élargissement général de la route existante comprenant une séparation médiane avec dispositif de retenue sur les sections routières présentant un gabarit à 2+1 voies. Un tel aménagement induit une mise en cohérence générale de l'infrastructure, en considérant la géométrie en plan, le profil en long, ainsi que la configuration des points d'échanges et de la voirie secondaire pour la desserte locale respectivement pour la circulation des engins lents et non motorisés.

Ainsi, le projet intègre les éléments suivants :

- La sécurisation de la N7 sur les sections à 2+1 voies moyennant l'insertion d'un terre-plein central et par la suppression des points d'échange à niveau, ce qui induit une réorganisation du réseau routier comprenant l'axe structurant de la N7 séparé de la voirie secondaire attenante à réaménager pour la rendre continue sur les sections d'étude ;
- L'aménagement d'échangeurs dénivelés avec la prise en compte des projets connexes : bretelles dénivelées relatives à l'échangeur Clossdelt, l'échangeur de Lipperscheid et l'échangeur de Marnach ;
- La sécurisation des carrefours aux extrémités des sections à 2+1 voies avec l'aménagement de giratoires marquant les entrées d'agglomération ;
- La construction des ouvrages d'art courants permettant de rétablir les connexions entre les routes secondaires attenantes à la N7 ;
- Le redressement de certaines routes secondaires impactées par le projet ;
- Les adaptations (élargissement/revêtement) de routes secondaires afin d'avoir des gabarits adéquats ;
- La réalisation d'ouvertures à neuf complétant le réseau viaire secondaire en vue de créer une continuité des itinéraires longeant la N7 ;
- L'insertion des facilités pour les modes de déplacement doux, notamment dans le contexte de la nouvelle piste cyclable « Skyline » entre Fridhaff et Weiswampach.

Par ailleurs, le projet prévoit un traitement hydraulique global des aires de circulation moyennant notamment l'intégration systématique de bassins de rétention sur l'ensemble des sections routières permettant une gestion qualitative et quantitative des eaux de ruissellement.

Le profil projeté à 2+1 voies présente deux chaussées séparées par un terre-plein central muni d'un dispositif de retenue et la route projetée présentera une largeur roulable de 15,95 m (TPC compris).

La chaussée à 2 voies se compose des éléments suivants :

- Chaussée 1 voie de circulation de droite de 3,50 m ;
- Chaussée 1 voie de circulation de gauche (voie additionnelle) de 3,25m ;
- Bandes dérasées de gauche et de droite 0,50 m ;
- Accotements en remblai 2,00 m stabilisé muni d'un dispositif de retenue ;

- Accotements en déblai 1,00 m stabilisé muni d'un dispositif de retenue.

La chaussée à voie unique se compose des éléments suivants :

- Chaussée 1 voie de circulation de 3,50 m ;
- Bande dérasée de gauche 0,50 m ;
- Bande d'arrêt d'urgence 2,50 m ;
- Accotements en remblai 2,00 m stabilisé muni d'un dispositif de retenue ;
- Accotements en déblai 1,00 m stabilisé muni d'un dispositif de retenue.

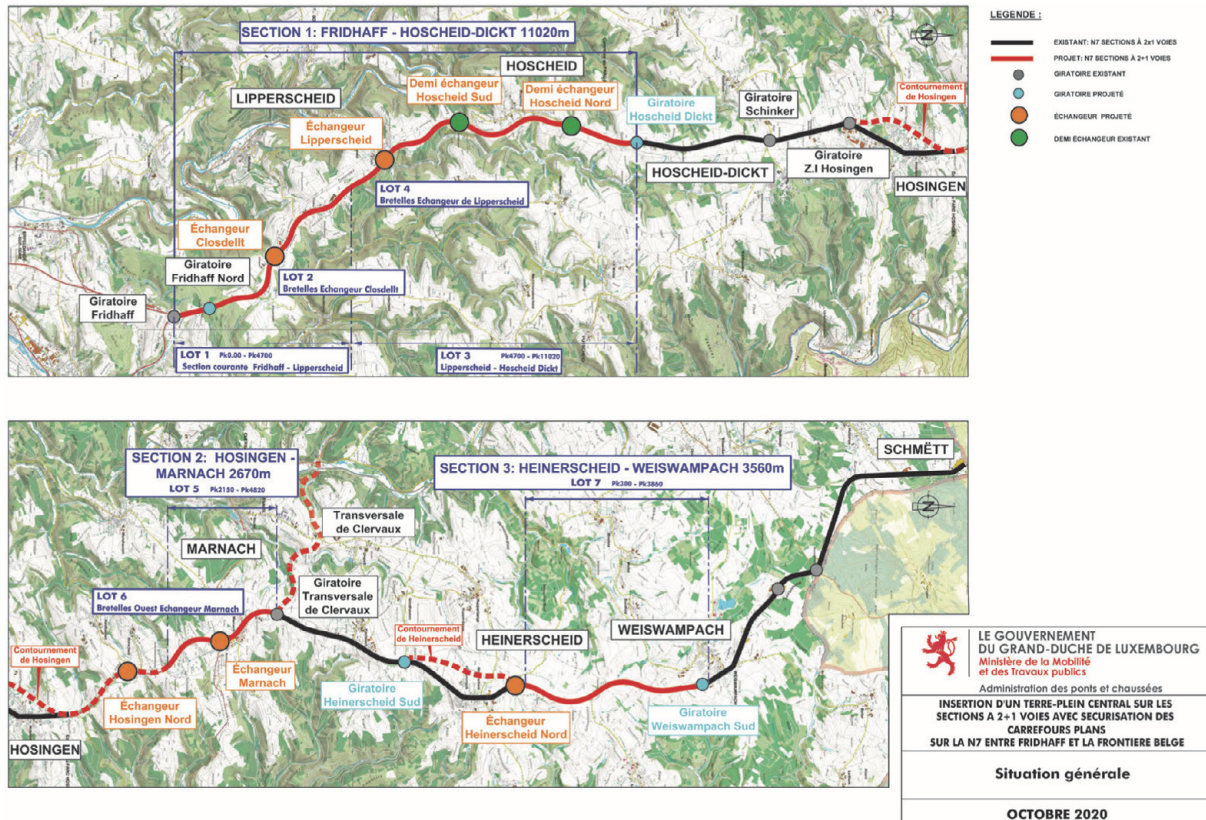
Le TPC présente une largeur de 1,70 m (hors bandes dérasées de gauche). Le TPC est muni d'un dispositif de retenue (niveau de retenue H2) d'une largeur constructive de 0,70 m et d'une largeur de fonctionnement de 1,20 m (délimitée par le bord extérieur des bandes dérasées de gauche). Dans les sections à dévers unique le TPC présente un système d'évacuation des eaux de ruissellement en provenance de la chaussée située du côté haut.

En particulier, entre le giratoire existant Fridhaff et le giratoire projeté Fridhaff Nord, le projet est contraint de s'adapter aux constructions existantes avec l'adaptation du séparateur central par la matérialisation d'un îlot de 0,75 m de large réalisé moyennant un marquage au sol. Des délinéateurs sont mis en place au niveau des accès riverains afin d'empêcher les mouvements de tourne-à-gauche en conflit avec les flux directs.

Ce profil ne présente pas de bande d'arrêt d'urgence (BAU), à laquelle se substitue alors une piste cyclable d'une largeur de 3 m séparée de la chaussée par une bande de sécurité de 1,5 m de large munie d'un dispositif de retenue de type Varioguard.

Par ailleurs, au niveau de la section 2, le projet intègre également un tronçon routier existant à 2x1 voies entre les PK3900 et le giratoire de Marnach. Ce gabarit à 2x1 voies muni d'un TPC avec dispositif de retenue se compose des éléments suivants :

- Chaussée 1 voie de 3,50 m dans chaque sens de circulation ;
- Bande d'arrêt d'urgence 2,50 m dans chaque sens de circulation ;
- TPC muni d'un dispositif de retenue 1,70m ;
- Bandes dérasées de part et d'autre du TPC 0,50 m ;
- Accotements en remblai 2,00 m stabilisé muni d'un dispositif de retenue ;
- Accotements en déblai 1,00 m stabilisé muni d'un dispositif de retenue.



La description des différents lots du projet

Le présent rapport ne présente qu'un résumé des aménagements prévus pour chacun des lots. La description complète des travaux projetés de chaque lot peut être consultée dans le dossier déposé (document parlementaire 7780/0).

Le projet se compose des sections et lots suivants :

Section 1 – Fridhaff à Hoscheid Dickt

- Lot 1 : Section courante Fridhaff – Lipperscheid ;
- Lot 2 : Bretelles de l'échangeur Clodellt ;
- Lot 3 : Section courante Lipperscheid – Hoscheid Dickt ;
- Lot 4 : Bretelles de l'échangeur Lipperscheid.

Section 2 – Hosingen à Marnach

- Lot 5 : Section courante Hosingen – Marnach ;
- Lot 6 : Bretelles Ouest de l'échangeur Marnach.

Section 3 – Heinerscheid à Weiswampach

- Lot 7 : Section courante.

La section 1 entre Fridhaff et Hoscheid Dickt, d'une longueur d'environ 11 km environ, est divisée en 4 lots.

Lot 1 Section courante entre Fridhaff et Lipperscheid

Le lot 1 prend origine au niveau du giratoire Fridhaff qui est conservé dans sa configuration actuelle. Le premier tronçon, du giratoire Fridhaff au giratoire Fridhaff Nord projeté, présente un gabarit routier

de 12 mètres en raison de contraintes d'assise foncière. En effet, au Nord du giratoire existant se situent trois accès riverains avec terrains privés attenants et un raccordement de chemin forestier. La N7 réaménagée présente un profil à 2+1 voies dont les chaussées sont séparées par un îlot de 0,75 m de large matérialisé par un marquage au sol. Des délinéateurs sont mis en place au niveau des accès riverains afin d'empêcher les mouvements de tourne-à-gauche qui cisaileraient les flux directs.

Le projet prévoit l'insertion d'une piste cyclable longeant la N7 du côté Ouest. Elle présente une largeur de 3 m et est séparée de la chaussée moyennant un îlot de 1,5 m de large muni d'un dispositif de retenue type Varioguard.

L'intégration d'un nouveau giratoire au PK720 permet de rétablir les mouvements de tourne-à-gauche précités et de raccorder la voirie secondaire située de part et d'autre de la N7. Ce giratoire marque également l'interface entre le tronçon à gabarit réduit et le tronçon de 15,95 m avec TPC. A partir du giratoire, le profil type à 2+1 voies avec deux chaussées séparées par un TPC muni d'un dispositif de retenue est appliqué sur la section courante.

Les accès directs à la N7 existants situés à hauteur des PK3.140 et PK3.600 sont supprimés. La communication entre les voies latérales attenantes à la N7 est rétablie via un passage inférieur (PI 1.2 situé au droit du PK 3282) et moyennant une ouverture à neuf de quelque 650 m du côté Est de la N7.

Du côté Ouest de la N7, un redressement de la rue Op der Fléiber est effectué sur 470 mètres environ depuis la jonction avec le CR379 jusqu'à la sortie Fléiber/Closdellt Nord. Sur une section de quelque 300 m de long, l'axe de la rue Op der Fléiber est ripé d'environ 5 m du côté de la section courante afin d'y intégrer une piste cyclable de largeur 3 m séparée de la chaussée moyennant une bande de sécurité de 2 m de large.

Lot 2 Bretelles de l'échangeur Closdellt

Il s'agit d'un projet connexe au projet de sécurisation de la N7 prévoyant l'adaptation de la voirie attenante existante de manière à créer des bretelles dénivelées au Nord et au Sud de Closdellt.

La communication entre le CR377 situé à l'Est et le CR379 situé à l'Ouest est réalisée moyennant l'insertion d'un passage inférieur au PK2.440. Les points de jonction à la section courante à chaussées séparées sont aménagés avec des longueurs de décélération respectivement d'accélération de 200 m.

Lot 3 Lipperscheid – Hoscheid Dickt

Le lot 3 s'étend du PK4.700 au PK11.020 et le profil type à 2+1 voies avec deux chaussées séparées par un TPC muni d'un dispositif de retenue est appliqué.

Le projet prévoit l'insertion d'une mesure de protection acoustique à hauteur de l'échangeur Lipperscheid le long de la section courante, visant à protéger l'agglomération située en contrebas, l'insertion d'une piste cyclable de 3 m de large et des adaptations au niveau des arrêts de bus RGTR.

La fin du lot 3 est matérialisée par l'aménagement d'un giratoire à quatre branches à l'entrée de l'agglomération Hoscheid Dickt. Ce giratoire marque l'interface entre la voie express et la voirie urbaine et permet d'apaiser la circulation en entrée d'agglomération.

Lot 4 Bretelles de l'échangeur Lipperscheid

Ce lot comprend les travaux relatifs aux bretelles dénivelées à hauteur de Lipperscheid à savoir :

- La réalisation d'un carrefour de raccordement sur le CR308.
- Le réaménagement ponctuel de la voirie existante (rue Lëpschter-Dellt, CR308) avec l'intégration d'une voie de décélération au droit du carrefour Nord et d'une voie d'insertion au droit du carrefour Sud.
- L'intégration d'une nouvelle bretelle et d'une voie de décélération à hauteur du carrefour Sud permettant de supprimer l'actuelle voie de tourne-à-gauche sur la N7.
- L'intégration d'une nouvelle bretelle et d'une voie d'insertion à hauteur de l'actuel carrefour Nord permettant de rétablir le raccordement du CR308 à la N7 direction Nord.
- La construction d'un passage inférieur (PI 1.3) au droit du PK5.420 permet de raccorder les nouvelles bretelles d'une manière dénivelée au CR308.

Lot 5 Section courante Hosingen – Marnach

Le lot 5 se situe entre Hosingen et Marnach sur une longueur de 2,7 km. L'axe projeté suit le tracé actuel de la N7 tant en plan qu'en profil en long. Il est situé dans la continuité du projet de contournement de Hosingen qui fait l'objet du projet de loi n°7778.

Le profil-type à 2+1 voies projeté avec TPC est appliqué sur cette section entre les PK2.150 et PK3.885. Ensuite, le projet prévoit un gabarit de chaussées à 2x1 voies muni d'un TPC et de BAU jusqu'à la jonction avec le giratoire de la Transversale de Clervaux. Ce giratoire est conservé dans sa configuration actuelle.

En ce qui concerne les modes de déplacement doux, un itinéraire cyclable est intégré du côté Ouest de la N7 en longeant la localité de Dorscheid via un chemin existant pour entrer dans le village de Marnach via la rue Duarefstrooss. Des voies suggestives sont ensuite aménagées le long du Centre Culturel « CUBE 521 » sur une longueur de 230 mètres environ. L'itinéraire cyclable poursuit ensuite vers le Nord en direction de Fischbach via un chemin existant pour se raccorder sur les chemins cyclables réalisés dans le cadre de la Transversale de Clervaux.

Le long du lot 5, le projet prévoit l'insertion de deux points d'arrêt d'urgence situés au milieu des sections à 2+1 voies, à savoir aux PK2.220 et PK3.550.

Lot 6 Bretelles Ouest de l'échangeur Marnach

La présente étude intègre le projet connexe relatif à l'insertion de nouvelles bretelles dénivelées du côté Ouest de la N7 à hauteur de l'agglomération de Marnach permettant de raccorder la N18 moyennant une nouvelle sortie depuis le Nord, ainsi qu'une nouvelle entrée vers le Sud effectuée sous forme d'adjonction de voie à partir du PK3.086. Le projet connexe prévoit également le réaménagement de la N18 avec le passage supérieur PS 2.1 situé au droit du PK4.110.

Lot 7 entre Heinerscheid et Weiswampach

Le lot 7 s'étend de Heinerscheid à Weiswampach sur une longueur de 3,6 km. Comme pour les sections précédentes, l'axe projeté suit le tracé actuel de la N7 tant en plan qu'en profil en long. Il est situé dans la continuité du projet de contournement de Heinerscheid prévoyant l'aménagement d'un échangeur au Nord de Heinerscheid. Le nouveau gabarit à 2+1 voies projetées avec TPC est prolongé jusqu'à l'entrée de l'agglomération de Weiswampach.

Dans cette section, l'itinéraire cyclable est intégralement situé du côté Ouest de la N7 sur un chemin existant jusqu'en entrée d'agglomération de Weiswampach. Si l'itinéraire cyclable devait déboucher à proximité de la N7, le projet devrait prévoir une ouverture à neuf longeant la N7 sur quelque 0,5 km en amont de l'entrée d'agglomération.

Les ouvrages d'art

Le présent rapport ne reprend que la liste des ouvrages d'art du projet (Passages inférieures « PI » & passages supérieures « PS »). Leur description technique, les plans de situation et le phasage des travaux peuvent être consultés dans le dossier déposé (document parlementaire 7780/0).

- **PI au PK 2440** : franchissement de la N7 par-dessus du futur CR377 ;
- **PI au PK 3282** : franchissement de la N7 par-dessus un futur chemin rural ;
- **PS au PK 3885** : franchissement d'un chemin rural par-dessus la N7 ;
- **PS au PK 6075** : franchissement d'un chemin rural par-dessus la N7 ;
- **PI au PK 7510** : ouvrage existant, franchissement de la N7 par-dessus le C.R.320 ;
- **PI au PK 8640** : ouvrage existant, franchissement de la N7 par-dessus le C.R.320 ;
- **PI au PK 10409** : franchissement d'un chemin rural par-dessous la N7 ;
- **PS au PK 1455** : franchissement d'un chemin rural par-dessus la N7.

Mouvement des masses

Le projet produit globalement quelque 324.050 m³ de déblais et, suivant une estimation sécuritaire du mouvement des masses, il reste globalement environ 268.400 m³ de matériaux excédentaires.

L'étude géotechnique fournira une estimation plus précise des taux de réutilisation des matériaux excavés, permettant le cas échéant de réduire au mieux le volume des matériaux d'apport ainsi que le volume des matériaux excédentaires à mettre en dépôt. Une analyse fine à réaliser dans le cadre des études détaillées permettra également de définir les possibilités de créer des dépôts à proximité de la N7 en remodelant localement des terrains attenants en vue de limiter l'incidence du transport et de la mise en décharge agréée des matériaux excédentaires.

Assainissement

La conception générale de l'assainissement vise à :

- Eviter la pollution du milieu naturel par des matières polluantes issues de la circulation routière ;
- Drainer les surfaces de roulement afin de rendre possible la circulation routière en toute sécurité par des temps de fortes pluies ;
- Rétablir les écoulements des eaux de ruissellement coupées par le projet ;
- Ne pas accroître les débits de pointe en aval du projet, suite à l'étanchéification des surfaces tributaires.

Le principe d'assainissement de l'aménagement projeté repose sur la séparation des eaux des bassins versants internes (B.V.I.), c'est-à-dire les eaux générées par les surfaces routières, et des eaux des bassins versants externes (B.V.E.), c'est-à-dire les eaux ruisselant sur les terrains attenants à la route.

Les eaux des bassins versants routiers sont collectées via un système de canalisations, cunettes et fossés et traitées dans des bassins de rétention avant leur rejet dans les cours récepteurs. Les bassins de rétention remplissent deux tâches principales dans le cadre de l'assainissement des bassins versants routiers, à savoir :

- servir d'ouvrage d'entre-stockage du surplus de volume d'eaux pluviales produit par les surfaces de la voirie par rapport aux débits superficiels générés en milieu naturel ;
- servir d'ouvrage de captage des matières polluantes issues soit du fonctionnement normal de la circulation, soit d'un sinistre, et pouvant nuire à l'environnement naturel et humain.

Evaluation des coûts

Coûts annuels des travaux d'entretien et d'exploitation

Les frais annuels futurs occasionnés par la nouvelle N7 : dans un premier temps, les frais annuels prévisibles seront inférieurs à ceux nécessaires actuellement pour garder en état des routes et des ouvrages en fin de vie et pour assurer les campagnes d'inspection fréquentes et pour surveiller l'évolution de leur état. Les frais annuels augmenteront cependant au fur et à mesure du vieillissement des ouvrages, comme c'est le cas pour toute structure.

Communément, les frais d'entretien annuel des ouvrages sont estimés à environ 0,5% à 1,5% de leur coût de construction. La conception des nouveaux ouvrages en général et des détails constructifs en particulier vise une durée de vie maximale et une robustesse les plaçant le plus près de 0,5% pour les frais ultérieurs d'entretien et d'inspection. Le contrôle de la conformité des travaux aux règles de l'art et aux exigences des cahiers des charges joue de ce fait également un rôle important et sera à effectuer que par de la main-d'œuvre qualifiée.

L'impact de la nouvelle N7 sur le budget d'entretien de l'État se trouvera donc dans un premier temps fortement réduit par rapport aux coûts d'une route ancienne, mais augmentera au fur et à mesure de son vieillissement. Les 10 ans après réception des travaux, les coûts pour inspection, maintenance et entretien sont estimés à environ 1.003.000 €/an et tripleront à environ 3.010.000 €/an. Tout comme pour les frais de construction, les frais d'entretien seront à charge des articles budgétaires du Fonds des routes.

Projet global

L'enveloppe budgétaire pouvant servir au financement du projet est de 246.710.000 d'euros, rattaché à l'indice semestriel des prix de la construction valable au 1^{er} octobre 2020 (valeur 845,51). Sont compris dans cette enveloppe les coûts suivants :

- les coûts liés aux travaux d'infrastructures routières,
- les coûts liés aux ouvrages d'art,
- les coûts liés aux travaux complémentaires,
- les coûts liés à la déviation des réseaux,
- les coûts des mesures compensatoires,
- les coûts liés aux études et à la surveillance des travaux.

SECURISATION DE LA N7									
Projet global (Lots 1 – 7)									
SECURISATION DE LA N7									
Index semestriel des prix de la construction d'octobre 2020: 846.51									
Définition des travaux / Investissements									
	SECTION 1 - LOT 1	SECTION 1 - LOT 2	SECTION 1 - LOT 3	SECTION 1 - LOT 4	SECTION 2 - LOT 5	SECTION 2 - LOT 6	SECTION 3 - LOT 7	Autres	DEVS
I Travaux d'infrastructures routières (part étagée)									
	39 294 025.15	9 248 337.44	44 390 110.88	15 263 125.18	19 009 495.19	5 560 823.65	34 401 205.69	-	167 167 123.18
Travaux voirie et réseaux divers									
Ouvrages d'art	-	-	-	-	-	-	-	-	-
PI 1.2 PK 3.300	3 256 828.58	-	-	-	-	-	-	-	3 256 828.58
PS 1.1 PK 3.885	2 372 601.44	-	-	-	-	-	-	-	2 372 601.44
PI 1.1 Carrefour dénivelé Cissodilly/Koeppenhauff	-	5 763 150.41	-	-	-	-	-	-	5 763 150.41
PI 1.4 Carrefour dénivelé Hoescheid Sud	-	-	2 287 421.68	-	-	-	-	-	2 287 421.68
PI 1.5 Carrefour dénivelé Hoescheid Nord	-	-	1 060 547.07	-	-	-	-	-	1 060 547.07
PS 1.2 PK 6.075	-	-	2 664 632.65	-	-	-	-	-	2 664 632.65
PI 1.6 Souterrain cyclable	-	-	1 355 461.96	-	-	-	-	-	1 355 461.96
PI 1.3 Carrefour dénivelé Lipperscheid/Delt	-	-	-	4 839 661.64	-	-	-	-	4 839 661.64
PS 2.1 Carrefour dénivelé Marnach	-	-	-	-	-	4 440 062.90	-	-	4 440 062.90
PS 3.1 PK 1.455	-	-	-	-	-	-	2 156 663.87	-	2 156 663.87
Montant total (TTC)	44 923 455.17	15 011 487.85	51 358 174.23	20 102 786.82	19 009 495.19	10 000 886.55	36 557 869.56	-	196 964 155.36
II Mesures écologiques									
Mesures environnementales	-	-	-	-	-	-	-	3 601 987.66	3 601 987.66
Montant total des différents lots TVA incluse									
Montant total (hors TVA)	38 596 116.53	12 830 331.49	43 895 975.41	17 181 869.07	16 247 631.79	8 547 765.28	31 246 042.26	3 078 621.69	171 424 053.86
TVA 17%	6 327 338.64	2 181 156.35	7 462 208.82	2 920 917.74	2 762 063.40	1 453 120.27	5 311 827.20	523 865.73	29 542 089.16
Montant total TVA incluse	44 923 455.17	15 011 487.85	51 358 174.23	20 102 786.82	19 009 495.19	10 000 886.55	36 557 869.56	3 601 987.66	200 966 143.02
III Etudes et direction des travaux									
Montant des travaux servant de base pour le calcul des études									
Etudes et contrats d'ingénieurs, surveillance, sécurité et santé, assistance technique et direction des travaux, Montant hors TVA	-	-	-	-	-	-	-	-	171 424 053.86
TVA 17%	-	-	-	-	-	-	-	-	34 284 810.77
Etudes et contrats d'ingénieurs, surveillance, sécurité et santé, assistance technique et direction des travaux, Montant TVA incluse	-	-	-	-	-	-	-	-	5 258 417.83
Montant total TVA incluse arrondi									
40 120 000.00									
IV Divers et imprévus									
Divers et imprévus (3% du montant total), Montant hors TVA	-	-	-	-	-	-	-	-	5 142 721.62
TVA 17%	-	-	-	-	-	-	-	-	874 262.67
Divers et imprévus (3% du montant total), Montant TVA incluse	-	-	-	-	-	-	-	-	6 016 984.29
Montant total TVA incluse arrondi									
6 020 000.00									
Montant total (hors TVA)									
210 851 586.25									
TVA 17%									
35 844 769.66									
Montant total du projet, TVA incluse (+II+III+IV) arrondi									
246 710 000.00									

III. AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT (11 mai 2021)

Les quatre articles du projet de loi n'appellent pas d'observation de la part du Conseil d'État quant au fond.

*

IV. COMMENTAIRE DES ARTICLES

Article 1^{er}.

Cet article autorise le Gouvernement à faire procéder à la sécurisation de la N7 entre Fridhaff et Weiswampach, à savoir :

- SECTION 1 - LOT 1 : SECTION COURANTE FRIDHAFF - LIPPERSCHEID (PK 0 - PK 4700)
- SECTION 1 - LOT 2 : BRETELLES ECHANGEUR CLOSEDELLT
- SECTION 1 - LOT 3 : SECTION COURANTE LIPPERSCHEID - HOSCHEID DICKT (PK4700 - PK11020)
- SECTION 1 - LOT 4 : BRETELLES ECHANGEUR DE LIPPERSCHEID
- SECTION 2 - LOT 5 : SECTION COURANTE HOSINGEN – MARNACH (PK2.150 – PK4.820)
- SECTION 2 - LOT 6 : BRETELLES OUEST ECHANGEUR MARNACH
- SECTION 3 - LOT 7 : SECTION COURANTE HEINERSCHEID – WEISWAMPACH (PK300 – PK3.860)

L'article n'appelle pas d'observation ni de la part du Conseil d'État quant au fond, ni de la part de la commission parlementaire.

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 2020 (valeur 845,51). Il comporte en outre la clause usuelle d'adaptation des coûts à l'évolution de cet indice.

L'article n'appelle pas d'observation ni de la part du Conseil d'État quant au fond, ni de la part de la commission parlementaire.

Article 3.

Cet article précise que les dépenses sont imputables sur les crédits du Fonds des routes.

L'article n'appelle pas d'observation ni de la part du Conseil d'État quant au fond, ni de la part de la commission parlementaire.

Article 4.

Cet article dispose que les travaux dont question sont déclarés d'utilité publique afin de pouvoir procéder en cas de besoin aux acquisitions nécessaires par la voie d'expropriations.

L'article n'appelle pas d'observation ni de la part du Conseil d'État quant au fond, ni de la part de la commission parlementaire.

Dans ses observations d'ordre légistique, la Haute Corporation note que lorsqu'on se réfère au premier article, les lettres « er » sont à insérer en exposant derrière le numéro, pour écrire « 1^{er} ». De même, pour l'indication du premier jour d'un mois, les lettres « er » sont à insérer en exposant, pour écrire « 1^{er} octobre 2020 ».

La commission décide de faire droit aux observations du Conseil d'État.

Le Conseil d'État constate encore qu'un intitulé fait défaut au projet de loi sous examen et se contente de reprendre l'intitulé figurant à la lettre de saisine accompagnant le dossier sous rubrique, en corrigeant l'erreur matérielle qui s'y est glissée, pour écrire « Projet de loi relative à la sécurisation de la N7 entre Fridhaff et Weiswampach ».

La commission en a pris note.

*

Sous le bénéfice des observations qui précèdent, la Commission de la Mobilité et des Travaux publics recommande à la Chambre des Députés d'adopter le projet de loi n°7780 dans la teneur qui suit :

*

V. TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

PROJET DE LOI

relative à la sécurisation de la N7 entre Fridhaff et Weiswampach.

Art. 1^{er}. Le Gouvernement est autorisé à faire procéder à la sécurisation de la N7 entre Fridhaff et Weiswampach.

Art. 2. Les dépenses occasionnées par les travaux visés à l'article 1^{er} ne peuvent pas dépasser le montant de 246 710 000 euros. Ce montant correspond à la valeur de 845,51 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1^{er} octobre 2020. 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.

Art. 4. Les travaux visés à l'article 1^{er} sont déclarés d'utilité publique.

Luxembourg, le 17 juin 2021

Le Président-Rapporteur,
Carlo BACK

