

N° 7779²**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2020-2021

PROJET DE LOI**relative à la mise à 2x2 voies de la B7
entre les échangeurs de Schieren et Ettelbruck**

* * *

**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 mise à 2x2 voies de la B7 entre les échangeurs de Schieren et Ettelbruck,
- déterminer comme enveloppe budgétaire pouvant servir au financement du projet le montant de 57.500.000 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 mise à 2x2 voies de la B7 entre les échangeurs de Schieren et Ettelbruck 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 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

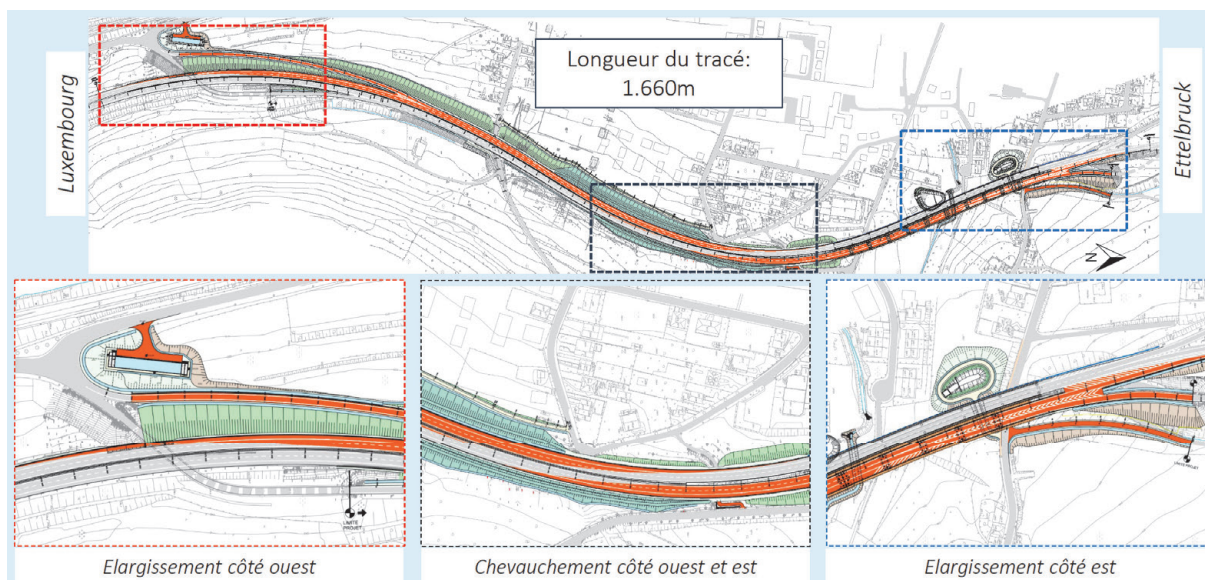
Le présent projet de loi s'inscrit dans le cadre du projet de la mise à 2x2 voies de la B7 entre le Viaduc de Colmar-Berg et la N27 à hauteur de l'échangeur d'Erpeldange. La section traitée dans le présent projet concerne le tronçon entre Colmar-Berg et Ettelbruck.

La section visée prend son origine dans l'actuelle zone de rabattement, respectivement d'élargissement de la plate-forme routière au nord du Viaduc de Colmar-Berg qui présente actuellement un gabarit à 2x2 voies, et se poursuit jusqu'à l'échangeur d'Ettelbruck, soit une longueur totale de 2.000 m.

L'axe structurant la B7 a vocation de rallier le pôle d'attraction de la Nordstad au Centre-Sud du pays, via le réseau routier primaire, à savoir l'autoroute A7. Par ailleurs, l'axe formé par la A7, la B7, ainsi que la N7 correspond à la Route Européenne E421 rejoignant l'A27 belge via la N62 belge du côté Nord.

En ce qui concerne la plate-forme routière existante, il est également prévu de réaliser une mise en conformité dans la mesure du possible dans le cadre du présent projet.

En ce qui concerne le profil type de la route réaménagée, le projet reprend la coupe type de l'autoroute A7 au sud afin d'assurer la continuité avec le réseau existant.



Descriptif technique

Initialement l'élargissement a été prévu du côté Est afin de tenir compte des contraintes résultant du relief topographique et de l'habitat. Or, une campagne de reconnaissance archéologique a révélé la présence d'un précieux site archéologique du côté Est, comprenant des vestiges d'une villa romaine imposant le maintien de la plate-forme élargie du côté Ouest. Il en résulte des travaux de terrassement d'envergure, comprenant la confection d'un remblai avec digue anti-bruit le long de l'agglomération située à proximité.

L'élargissement projeté de la plate-forme routière du côté Ouest prend en compte les contraintes du site et les possibilités de mise en cohérence de la sortie Schieren :

- Difficulté d'élargissement de la plate-forme routière du côté Est, en présence d'un talus existant en déblai, présentant des risques au niveau de la stabilité, en cas d'entaille supplémentaire ;
- Difficulté d'élargissement de la plate-forme routière du côté Est, au vu de la proximité d'une tranchée couverte existante et de l'exiguïté du couloir situé entre l'actuelle section courante et la bretelle d'accès en provenance de Schieren ;

- Possibilité d'adapter la sortie de Schieren présentant actuellement un biseau de déboîtement de longueur très réduite (75 m) et située en aval d'un point haut du profil en long de rayon vertical limité à 3.000 m offrant dès lors des conditions de visibilité insuffisantes.

L'élargissement du côté Ouest demande l'intégration d'un ouvrage de soutènement en crête de talus sur une section de 50 m de long, tenant compte de la tranchée couverte existante. L'épaulement du remblai existant est à stabiliser moyennant un terrassement en gradins et prévoyant la confection d'une base drainante.

Le réaménagement routier comprend une mise en cohérence de la voie de sortie vers Schieren. La bretelle existante est à riper de l'ordre de 8 m au maximum.

La voie d'insertion en provenance de Schieren présente déjà actuellement une géométrie en plan conforme à la nouvelle catégorie de la route.

L'élargissement côté Ouest implique l'intégration d'un nouveau passage inférieur dont la plate-forme est dénivelée d'environ 0,5 m par rapport à l'ouvrage existant moyennant une augmentation du rayon vertical convexe de l'axe projeté à 7.500 m. Cette mesure permet d'améliorer les conditions de visibilité d'une manière significative. L'adaptation précitée est rendue possible par le fait que du côté Ouest les niveaux du chemin vicinal descendant vers la vallée sont plus bas.

L'assise élargie du passage inférieur projeté permet d'aménager la sortie avec une voie parallèle de longueur conforme à la nouvelle catégorie de route et dont le début est situé en amont du sommet du profil en long. Sur la section située en aval de l'échangeur de Schieren, le projet d'élargissement profite d'une assise existante relativement large, supportant actuellement une digue antibruit, protégeant l'agglomération de Schieren du côté Ouest. Cette assise est mobilisée en remplaçant la digue par un écran.

Les limites de la zone de transition entre l'élargissement Ouest et l'élargissement Est sont imposées par le site archéologique précité et par la culée du Viaduc de Schieren (longueur de développement de l'ordre de 300 m).

Le projet comprend l'intégration de mesures de protection acoustiques bilatérales complétant notamment les dispositifs du côté des maisons surplombant la B7 le long de la Rue Kreuzberg (CR346). Le passage souterrain pour piétons existant qui relie la Rue Kreuzberg et la Rue du 10 Septembre sera maintenu et allongé sous la plate-forme élargie du côté de la Rue Kreuzberg.

Le projet d'élargissement prévoit l'intégration d'un nouvel ouvrage de franchissement de 382 m de long, attenant à l'actuel Viaduc de Schieren, pour enjamber le vallon de la Kiselbaach avec la Route de Stegen (CR347) et la Rue Lehberg.

Le viaduc existant, qui présente actuellement 3 voies, sera amené à véhiculer exclusivement les flux en direction de Colmar-Berg, à savoir les flux directs ainsi que les flux entrants depuis l'échangeur d'Ettelbruck.

Le nouveau viaduc agencé parallèlement à l'ouvrage existant est donc implanté du côté Est afin d'éviter de rapprocher davantage la route projetée des habitations de Schieren situées à proximité. Il permet d'intégrer à terme 3 voies dont 2 pour les flux directs et 1 voie pour le trafic sortant. Dans la première phase d'exploitation, la signalisation horizontale prévoit 2 voies de circulation ainsi qu'une BAU avec disparition de la voie de droite vers la sortie Ettelbruck et la continuité de la voie de gauche, rattachée à la section courante actuelle présentant un gabarit à 2x1 voies au droit de l'échangeur d'Ettelbruck. Par rapport à l'ouvrage existant, les largeurs de voies sont portées à 3,5 m conformément au profil type retenu.

Afin d'assurer l'efficacité des mesures de protection acoustique, les écrans antibruit projetés sont prolongés tout au long de l'ouvrage jusqu'à l'échangeur d'Ettelbruck.

Zone de transition à hauteur de l'échangeur d'Ettelbruck

Dans le cadre du présent projet, la B7 est réaménagée à 2x2 voies jusqu'à l'échangeur d'Ettelbruck où la route repasse de nouveau à une section 2x1 voie (gabarit actuel). Ainsi, le changement de section est opéré moyennant d'un côté la suppression d'une voie, à savoir la voie de sortie vers Ettelbruck en provenance de Colmar-Berg et de l'autre côté l'adjonction d'une voie, à savoir l'entrée depuis Ettelbruck en direction Sud.

La largeur globale du nouveau viaduc est mobilisée afin de dévier la voie de circulation droite vers la bretelle de sortie d'Ettelbruck. La voie de gauche qui permet de poursuivre le trajet vers le Nord du

pays se rapproche doucement de la voie en sens inverse en laissant, à partir de la balise de signalisation, un marquage au sol (type zébra) sur une longueur de 150 m de long.

La zone précitée est précédée d'une section de pré-signalisation de 500 m de long, comprenant un marquage médian discontinu, renforcé entre les voies de circulation de gauche et de droite et permettant aux usagers d'anticiper le changement de gabarit et de s'orienter en toute sécurité vers la destination souhaitée.

En aval de la zone de divergence, la voie de gauche relative au flux direct direction Erpeldange est déviée sans contre-courbe pour rejoindre la chaussée existante à double sens de circulation 2x1.

En ce qui concerne le sens de circulation direction Sud vers Colmar-Berg, comprenant l'adjonction d'une voie, le projet prévoit les éléments suivants :

- La voie directe en provenance de la chaussée existante 2x1 est déviée sans contre-courbe vers la voie de gauche sur le viaduc de Schieren (ouvrage existant) qui, dans sa configuration projetée, véhicule exclusivement les flux dans le sens de circulation Nord-Sud (les flux inverses circulant sur le nouvel ouvrage parallèle) ;
- La bretelle d'entrée depuis Ettelbruck est conservée sans adaptation par rapport à la situation actuelle et rejoint tangentiellement la voie directe précitée en poursuivant dans la continuité de la voie de circulation de droite sans mouvement d'insertion nécessaire au droit du viaduc de Schieren.

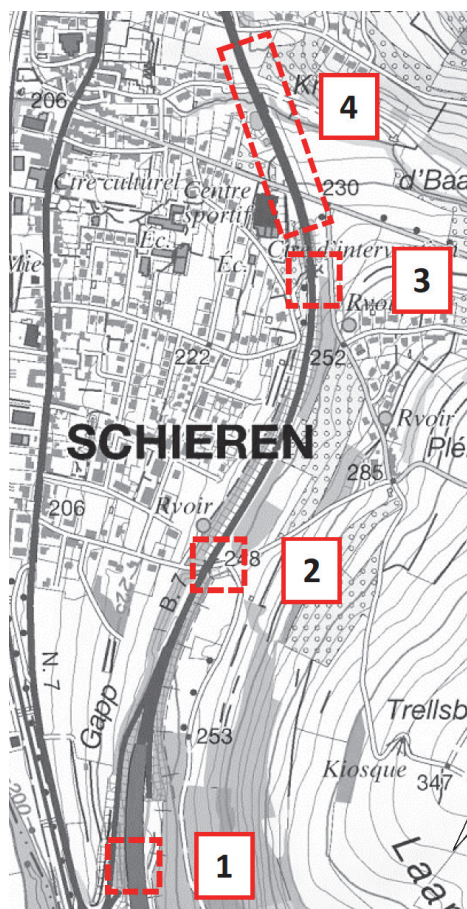
Le projet actuel permet d'assurer la possibilité d'un aménagement futur prévoyant un gabarit à 2x2 en amont du viaduc de Schieren et de l'échangeur d'Ettelbruck. En cas d'un prolongement futur d'un gabarit à 2x2 voies en direction d'Erpeldange, le projet devra tenir compte du relief prononcé du versant ainsi que des contraintes géométriques relatives à la bretelle d'entrée depuis Ettelbruck en direction d'Erpeldange, en intégrant la nouvelle plate-forme routière de manière dénivelée par rapport à la chaussée existante.

L'intégration de la plate-forme projetée du côté Est permet de préserver les bretelles existantes de l'échangeur d'Ettelbruck du côté Ouest tout en veillant à ne pas impacter la tranchée couverte existante dont l'entrée se situe du côté Est de la section courante.

Ouvrages d'art

L'élargissement de la B7 en 2x2 voies conduira à la réalisation de plusieurs ouvrages d'art et infrastructures routières. Les ouvrages à réaliser sont listés ci-dessous (du Sud vers le Nord) et les détails techniques peuvent être consultés dans le dossier de dépôt.

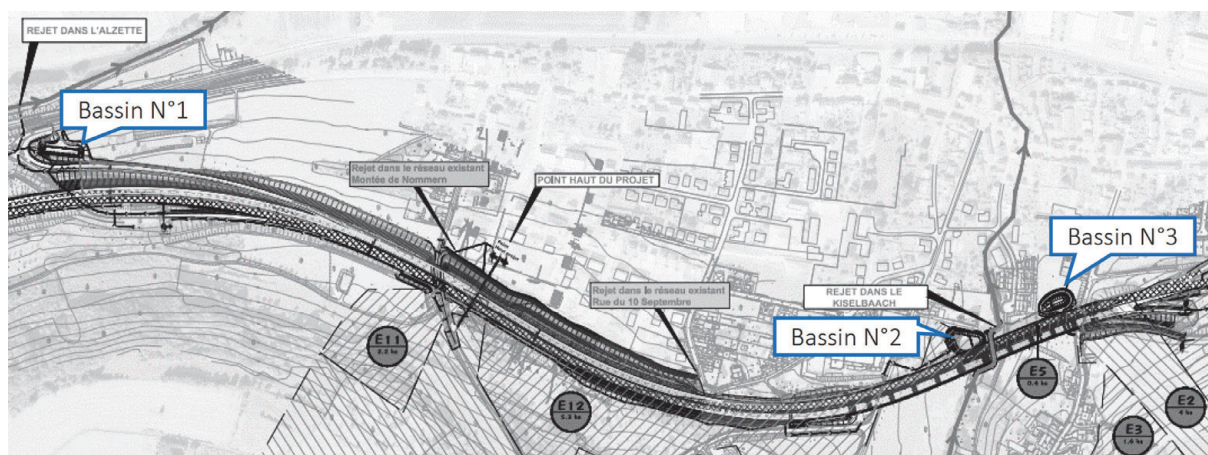
- 1) *OA1169-2 - Dalle d'élargissement sur micropieux* : Réalisation d'une dalle d'élargissement en épaulement de perré sur micropieux de 50 mètres de long par 4,50 mètres de large, située au-dessus de la tranchée couverte ;
- 2) *OA1123-2 - Passage inférieur de la montée de Nommern* : L'élargissement par l'Ouest du passage inférieur de la montée de Nommern entraînant la réalisation du nouveau passage inférieur ;
- 3) *OA1118 - Passage piétons* : L'élargissement par l'Est du passage inférieur piétons existant se raccordant à la rue du 10 Septembre au CR 346 et franchissant la B7 ;
- 4) *OA1122-2 - Viaduc de Schieren* : Le dédoublement par l'Est du viaduc de Schieren par la réalisation d'un nouveau viaduc plus large que l'ouvrage existant ;



Ecrans acoustiques : La réalisation d'écrans acoustiques de hauteurs variables (de 1,50 à 6 m) implantés sur les accotements de la chaussée en rive de l'élargissement projeté sur une longueur de près de 3.400 m, soit un total de 10.300 m² d'écrans acoustiques.

Assainissement

Le projet prévoit un traitement quantitatif et qualitatif des eaux en provenance de la route pour l'ensemble du projet par un traitement hydraulique spécifique pour les 3 tronçons (bassins versants internes). Le premier bassin versant interne dispose d'un volume de rétention de 435 m³, le second bassin versant interne dispose d'un volume de rétention de 380 m³ et le troisième et dernier bassin versant interne – le plus petit – dispose d'un volume de rétention de 170 m³.



Emprises terrain

L'assise foncière de la plate-forme élargie induit des acquisitions d'emprises privées relativement limitées compte tenu du fait que le couloir routier Domaine de l'État anticipait déjà au préalable des futurs réaménagements éventuels. L'emprise de terrains à acquérir s'élève à environ 122 a sur une longueur de développement totale du projet de quelque 2 km. Les 12 parcelles impactées appartiennent à l'Administration communale de Schieren, au Syndicat des chemins ruraux et à 6 propriétaires privés.

Mouvement des masses

Selon l'étude effectuée, le projet produira globalement quelque 86.300 m³ de déblais, dont 53.780 m³ de matériaux excédentaires non réutilisables à mettre en décharge agréée hors limites du chantier. Le volume des matériaux réutilisables serait donc de 32.520 m³.

Evaluation des coûts

L'enveloppe budgétaire pouvant servir au financement des travaux est fixée à 57.500.000 €, rattachée à l'indice semestriel des prix de la construction valable au 1^{er} octobre 2020 (valeur 845,51) et inclut la clause usuelle d'adaptation des coûts à l'évolution de cet indice.

Le coût annuel des travaux d'entretien et d'exploitation est estimé à 1.090.000 € HTVA, dont 500.000 € pour la voirie et les réseaux et 590.000 € pour les ouvrages d'art et les murs de soutènement. Le montant annuel total (TVAC et arrondi) est estimé à 1.300.000 €/an.

<i>POS.</i>	<i>Libellé</i>	<i>Montants € TVA incl.</i>
A	Partie Voirie	19 371 000.00 €
B	Ouvrage d'art	21 440 000.00 €
	OA1169-2 Dalle d'élargissement	650 000.00 €
	OA1123-2 Montée de Nommern	1 359 000.00 €
	OA1118 Passage piétons	532 000.00 €
	OA1122-2 Viaduc de Schieren	18 899 000.00 €
C	Ecrans acoustiques	3 544 000.00 €
D	CITA	1 772 000.00 €
E	Mesures compensatoires	182 000.00 €
	Montant total des travaux:	46 309 000.00 €
	Etudes (études génie civil, travaux topographiques, acoustiques, ...)	4 630 000.00 €
	Direction des travaux, sécurité et santé	4 630 000.00 €

<i>POS.</i>	<i>Libellé</i>	<i>Montants € TVA incl.</i>
	Divers et imprévus	1 670 000.00 €
	Montant total:	57 239 000.00 €
	Montant total arrondi:	57 500 000.00 €

*

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 mise à 2x2 voies de la B7 entre les échangeurs de Schieren et Ettelbruck comprenant les études, expertises et les travaux proprement dits de la réalisation de la mise à 2x2 voies de la B7 dont la voirie, les ouvrages d'art, les écrans acoustiques, les travaux relatifs au système d'assainissement des eaux et aux déplacements de réseaux, le système CITA de même que les mesures pour la mobilité durable et les mesures compensatoires ainsi que les frais annexes.

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, entre autres 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.

*

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°7779 dans la teneur qui suit :

*

V. TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

PROJET DE LOI

**relative à la mise à 2x2 voies de la B7
entre les échangeurs de Schieren et Ettelbruck**

Art. 1^{er}. Le Gouvernement est autorisé à faire procéder à la mise à 2x2 voies de la B7 entre les échangeurs de Schieren et Ettelbruck.

Art. 2. Les dépenses occasionnées par les travaux visés à l'article 1^{er} ne peuvent pas dépasser le montant de 57 500 000 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