

N° 7778²**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2020-2021

PROJET DE LOI**relative à la construction du contournement de Hosingen (E421/N7)**

* * *

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

(17.6.2021)

La Commission se compose de : M. Carlo BACK, Président ; Mme Chantal GARY, Rapportrice ; M. Gilles BAUM, M. Dan BIANCALANA, Mme Myriam CECCHETTI, M. Frank COLABIANCHI, M. Félix EISCHEN, M. Jeff ENGELEN, 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, Mme Chantal GARY a été désignée 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 construction du contournement de Hosingen sur l'itinéraire de la route nationale N7,
- déterminer comme enveloppe budgétaire pouvant servir au financement du projet le montant de 154.350.000 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.

Ensuite, le présent projet de loi, qui a été élaboré en étroite collaboration avec toutes les instances étatiques, ainsi que l'Administration communale de Parc Hosingen, porte non seulement sur le financement du projet du contournement de Hosingen, mais également sur le financement des travaux de réaménagement et d'apaisement de la traversée de Hosingen, ainsi que de la construction d'une partie de la nouvelle piste cyclable nationale PC7 longeant le village de Hosingen.

Un deuxième objectif, également visé par le présent projet, est la mise en sécurité de la N7. En effet, le projet prévoit un élargissement général de la route comprenant une séparation médiane avec dispositif de retenue sur toutes les sections. Il s'agit donc d'un maillon important du projet de mise en sécurité de la N7 entre Fridhaff et la frontière belge.

L'autorisation du législateur 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 millions 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.

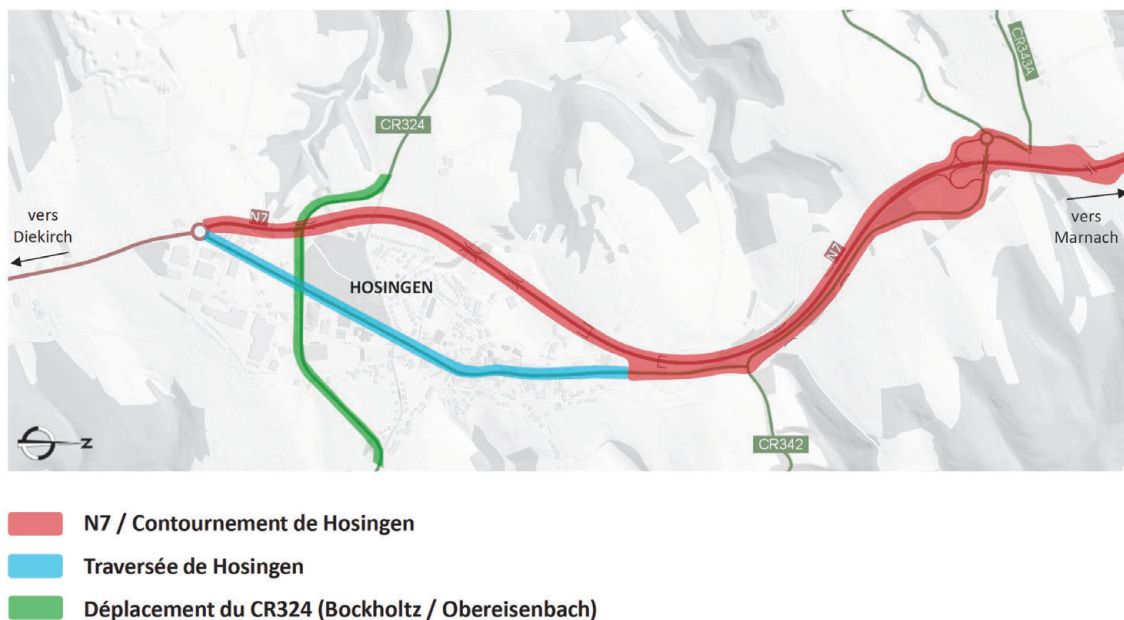
Le projet du contournement de Hosingen (E421/N7)

Le projet du contournement de Hosingen fait partie de la « Stratégie pour une mobilité durable » approuvée par le Conseil de Gouvernement en date du 23 mai 2018 (MODU 2.0).

En 2013, le volume de trafic dans la section transversale de la route N7 de Hosingen était de 10.062 véhicules en 24 heures et a nettement augmenté ces dernières années. En 2019 les charges de trafic sur la N7 se situaient déjà à environ 16.000 véhicules/24h et encore davantage sur les intersections les plus empruntées telles que le giratoire au sud de Hosingen (Op der Héi) avec 18.000/24h, ainsi que le carrefour N7/CR324 avec 17.500/24h, pour un taux de poids lourds sur la N7 qui varie entre 10% et 15%.

Le taux des poids lourds varie entre 10% et 15%. Le projet du contournement de Hosingen a donc comme objectif principal de délester la localité de Hosingen de la majorité du trafic transitaire et de rendre possible un déclassement de la « Haaptstrooss ». L'actuelle N7 subira donc un déclassement, après que le contournement de Hosingen, à savoir la nouvelle N7, sera en service. Cette restructuration se traduira par une revalorisation du centre de Hosingen et une augmentation de la qualité de vie des riverains de l'actuelle N7.

Différentes variantes ont été étudiées entre 1998 et 2018, pour finalement aboutir en 2018 dans la présentation d'une variante favorisée ayant son corridor à l'ouest de la localité de Hosingen. Le contournement de Hosingen prendra son départ au giratoire « Op der Héi » et finira, après environ 4,4 km en direction nord quelques centaines de mètres après le nouvel échangeur Hosingen-Nord, à la hauteur de Dorscheid et se situe exclusivement sur le territoire de la commune de Parc Hosingen.



Le projet global du contournement de Hosingen comprend – outre le contournement proprement dit avec ses 8 ouvrages d'art (4 passages inférieurs dont 2 ouvrages biotopes, 2 passages supérieurs, 1 tranchée couverte, 1 passage gibier) et ses 4 bassins de rétention – le réaménagement de la traversée de Hosingen, le déplacement du CR324 (Bockholz / Obereisenbach), ainsi que des travaux connexes (écrans anti-bruit, PC7, mesures environnementales, équipements techniques, réseaux, CITA).

Le déplacement du tronçon du CR324, à l'ouest de la N7 déclassée (actuellement sur la Boukelzerstrooss), permettra un apaisement du trafic dans la Boukelzerstrooss (ancien CR324), un déplacement de l'entrée en localité et une séparation claire entre la Z.A.E. et la localité.



La Sécurisation de la N7 entre Fridhaff et la frontière belge

Une étude de faisabilité a été réalisée en 2017 portant sur la mise en sécurité de la N7 entre le giratoire Fridhaff et la frontière belge. Cette étude a analysé la possibilité de la mise en place d'un terre-plein central avec dispositif de retenue.

Le projet étudié comprend une longueur de 40 km et est réparti en 3 tronçons majeurs entre lesquels la situation existante est conservée. Les raccords à la N7, actuellement en forme de carrefours à niveau, seront remplacés par des carrefours dénivelés. Y seront également raccordés la voirie vicinale et les chemins ruraux qui seront menés parallèlement à la N7. Un giratoire est prévu au début et à la fin de chaque tronçon réaménagé, afin que les conducteurs soient rendus attentifs à la section de chaussée modifiée.

Le contournement de Hosingen est repris dans le deuxième tronçon de la sécurisation de la N7, qui comprend une longueur d'environ 7,2 km et dont 4 km seront réalisés dans le cadre du contournement de Hosingen. Ce dernier prendra son départ au giratoire « Op der Héi » à Hosingen pour aboutir au giratoire au nord de Marnach qui raccorde la future transversale de Clervaux à la N7.

Coupe-type retenue

Le projet prévoit en section courante des tronçons de 2+1 voie alternativement par direction avec terre-plein central. À ce gabarit s'ajoutent également des tronçons 1+1 resp. 2+2 voies. Les 2 directions du contournement sont séparées physiquement par un terre-plein central (TPC) d'une largeur de 1,70 m comprenant une glissière de sécurité. Une bande d'arrêt d'urgence (BAU) d'une largeur de 2,50 m longe les tronçons à 1+1 voie resp. à 2+1 voies du côté avec une voie de circulation. Ainsi le gabarit complet comprend une largeur praticable de 15,95 m pour les tronçons à 2+1 voies.

Mobilité durable

Dans le cadre du projet de contournement de Hosingen et de l'apaisement du trafic sur la traversée de Hosingen, les infrastructures pour cyclistes et piétons aux alentours du contournement et sur la traversée vont être optimisées. La loi du 20 décembre 2019 modifiant la loi du 28 avril 2015 relative au réseau cyclable national et aux raccordements de ce réseau vers les réseaux cyclables communaux, prévoit une nouvelle liaison structurante dans le nord du pays, à savoir la PC7, qui raccordera la Nordstad à la pointe nord du pays en longeant la route N7. À la hauteur du Parc Hosingen, cette liaison cyclable future se raccordera à la PC22 existante, créant ainsi le lien entre la localité de Hosingen et le Parc Hosingen.

Le réseau de bus RGTR subira des changements suite à l'aménagement du contournement de Hosingen et à la réorganisation nationale du réseau de bus RGTR. Le nouveau concept RGTR distingue trois catégories de lignes de bus : des lignes express, des lignes de rabattement et des lignes de bus sur demande. Chacune de ces trois catégories de bus sera représentée dans le futur dans la localité de Hosingen.

En principe, toutes les lignes RGTR venant du sud passeront par la traversée et non pas par le futur contournement. Ainsi, la localité de Hosingen sera abondamment raccordée aux transports en commun. Toutes les lignes de bus se rencontreront au niveau du parc de Hosingen [croisement N7-CR324]. Ainsi, il est prévu d'y créer un pôle d'échanges avec des arrêts en cap pour les lignes passant par Hosingen et des arrêts en encoche pour les lignes qui ont leur terminus à Hosingen ainsi que les bus sur demande. L'aménagement futur des routes autour du parc permettra en plus aux bus terminus de faire demi-tour.

Afin d'éviter toutes pertes de temps sur le réseau express, il est prévu pour l'instant de faire passer ces lignes en majeure partie sur la N7 existante et de créer un nouvel arrêt-bus sur cette route au niveau de la Z.A.E.. Ceci permet ainsi une desserte de la zone d'activité par les lignes express, tout en garantissant une haute performance de ces lignes. Aussi les lignes de rabattement pourraient dans ce cas passer par la Z.A.E., afin de raccorder cette dernière encore davantage aux transports en commun. Une possibilité d'un éventuel passage futur de quelques bus express par la Z.A.E. sera à définir dans le cadre du concept d'exploitation des bus RGTR et ne fait pas partie de ce projet.

Impact sur l'environnement

La planification du projet prévoit la préservation maximale des biotopes et des habitats existants. Au nord de Hosingen, le projet reprend le tracé de la route existante, afin de réduire l'impact sur les biotopes et les habitats. La détérioration de forêts, de biotopes, d'habitats ou de zones protégées en vertu des articles 13, 17, 21 et 32 de la loi du 18 juillet 2018 concernant la protection de la nature et des ressources naturelles, s'avérera néanmoins inévitable pour la construction du contournement de Hosingen.

Afin d'identifier les conséquences possibles du projet sur les zones « Natura 2000 » environnantes, des évaluations d'incidences ont été réalisées en conformité avec l'article 32 de la loi concernant la protection de la nature et des ressources naturelles. Compte tenu des mesures spécifiques d'évitement et d'atténuation, des incidences significatives sur la zone spéciale de conservation « LU0001002 - Vallée de l'Our » (Zone « Habitats » de 5.676 ha, de Ouren à Wallendorf-Pont) et la zone de protection spéciale « LU0002013 - Région du Kiischpelt » (Zone « Oiseaux » de 6.289,04 ha), peuvent être exclus.

Afin de déterminer les effets sur les espèces protégées, selon l'article 21 de la loi concernant la protection de la nature et des ressources naturelles, des examens faunistiques et des études de terrain ont été effectués sur les oiseaux, les chauves-souris, le chat sauvage et le muscardin. En tenant compte de mesures spécifiques, toute dérogation de la protection des espèces animales peut être évitée, suffisamment réduite ou compensée.

La démolition prévue et la conception écologique de la N7 dans le village de Hosingen réduisent également le besoin de compensation. La plantation de rangées d'arbres, de haies, d'arbustes et de buissons ainsi que la conception de bassins de rétention naturels et de talus le long du tracé de la route envisagée et dans les espaces ouverts adjacents permettront de compenser une majorité de la perte de biotopes et d'habitats au stade de la planification du projet.

Ensuite, les informations obtenues par la campagne de reconnaissance géotechnique préliminaire ont permis d'effectuer un bilan de masses des excavations et des remblais afin de viser un « bilan zéro » : Le projet est conçu de manière à réutiliser la plus grande partie possible de matériaux déblayés pour la création des nouveaux remblais.

La terre végétale décapée n'est pas évacuée, mais sera utilisée pour le revêtement des talus et autres infrastructures au sein du projet nécessitant une finition en terre végétale. Il est prévu de répartir l'ex-cédent en terre végétale sur les champs adjacents.

Mesures de protection de l'environnement naturel

Afin de limiter au maximum la coupure linéaire de la nature créée par le contournement de Hosingen, plusieurs ouvrages ont été ajoutés au projet, afin d'enjamber les biotopes et de préserver les échanges

en toute sécurité en dessous de la future route/N7. Un premier passage inférieur OA 879 permet le passage du ruisseau Weschbichsbach en dessous du contournement. Un deuxième passage inférieur OA 877 fait passer le contournement sur le chemin d'accès vers la station d'épuration ainsi qu'un ruisseau d'apport du Weschbichsbach. Les dimensions des ouvrages ont été définies de sorte à préserver la vallée du ruisseau de la Weschbichsbach et de garantir le passage du bétail.

En outre, plusieurs objectifs ont été poursuivis lors de l'élaboration du futur concept d'évacuation des eaux pluviales dont l'un était la protection des cours d'eau existants face aux rejets localisés pouvant entraîner une modification morphologique du cours d'eau. Lorsqu'une canalisation projetée (reprenant la sortie d'un bassin de rétention ou des surfaces externes interceptées par la voirie) se raccorde à un cours d'eau, un ouvrage de diffusion est mis en place. Ce type d'ouvrage sera également mis en place pour protéger une zone verte existante face au rejet local d'eaux à l'amont du cours d'eau Happerbaach.

A ceci s'ajoute un passage à gibier au lieu-dit « In Steinrich », qui enjambe la N7 ainsi que le nouveau chemin repris CR342 reliant Hosingen au nouvel échangeur Hosingen-Nord. Ce passage à gibier représente une mesure compensatoire pour le compte du projet de la transversale de Clervaux actuellement en construction.

Aux mesures compensatoires liées exclusivement à la protection de l'environnement naturel s'ajoutent celles pour protéger l'environnement humain. Notamment la mise en place d'écrans antibruit respectivement de merlons.

Mesures anti-bruit

Les incidences acoustiques possibles liées au projet du contournement de Hosingen ont été évaluées à l'aide d'un modèle informatique de la situation future. Les calculs ont été établis de façon détaillée et exhaustive à chaque bâtiment résidentiel, pour chacune de ses façades et chacun de ses étages.

Plusieurs variantes ont été étudiées. La version retenue vise à « combler » l'espace entre les 2 déblais successifs jusqu'au déblai situé juste avant l'entrée du tunnel en y intégrant des écrans antibruit acoustiquement absorbants de 3 m de haut. Le projet du nouveau contournement de Hosingen, aura un impact très positif sur l'ensemble du village, alors que l'implantation des dispositifs antibruit permettra de protéger dans la mesure du possible les maisons situées les plus à l'Ouest contre les nuisances du bruit.

Emprises

Les terrains touchés par le projet du contournement de Hosingen font partie du domaine public (État et commune) et du domaine privé. Ainsi l'acquisition de terrains privés reste incontournable afin de garantir la réalisation du contournement. Voilà pourquoi le projet de loi déclare les travaux d'utilité publique afin de pouvoir procéder en cas de besoin aux acquisitions nécessaires par la voie d'expropriations.

Phasage

Le projet du Contournement de Hosingen est constitué de 2 majeures parties, à savoir le contournement proprement dit et le réaménagement de la traversée (actuelle N7). Le phasage préconisé prévoit en premier lieu les travaux relatifs au contournement de Hosingen. Ces travaux pourraient se faire en différents lots successifs. Toutefois, une simultanéité des travaux sur différents lots, ainsi que le travail journalier sur plusieurs postes, pourraient être envisagés afin de réduire la durée des travaux. Une première ébauche du phasage des différents lots est visualisée dans le document parlementaire de dépôt 7778/0.

Descriptif technique

Le contournement de Hosingen prendra son départ au giratoire « Op der Héi » et finira, après environ 4,4 km en direction nord quelque centaines de mètres après le nouvel échangeur Hosingen-Nord, à la hauteur de Dorscheid. Le contournement est exclusivement situé sur le territoire de la commune de Parc Hosingen et sa réalisation nécessite la construction de 4 bassins de rétention et de 8 ouvrages d'art, y inclus une tranchée couverte d'environ 325 m.

Le giratoire « Op der Héi » fait fonction d'un giratoire de début / fin d'un tronçon réaménagé, afin de rendre les conducteurs attentifs à la section de chaussée modifiée.

Le CR324 passant actuellement par la « Boukelzerstrooss » est dévié vers le sud en passant en dessous du contournement par le biais d'un ouvrage (passage inférieur) entre la station d'essence et la forêt pour ensuite se raccorder au chemin repris/Hauptstrooss.

Les raccords à la N7, actuellement en forme de carrefours à niveau, seront remplacés à long terme par des échangeurs pour les raccords du réseau routier d'une hiérarchie importante. Sur le tronçon du contournement de Hosingen, le raccord de la localité de Hosingen (futur CR342), du CR342/Rodershausen, du CR343/Dorscheid-Neidhausen ainsi que du quartier « Lehmkaul » est garanti par l'intermédiaire de l'échangeur Hosingen-Nord implanté à la hauteur de Dorscheid.

Ce nouveau chemin repris est implanté parallèlement au contournement, partiellement sur le tracé de l'ancienne N7 et longé par la future piste cyclable nationale PC7. La piste cyclable passe du côté ouest au côté est du contournement par le biais du passage supérieur de l'échangeur Hosingen-Nord afin de continuer en direction de Marnach.

Le présent projet prévoit également un large remodelage du terrain longeant le contournement à la hauteur de la station d'essence et du nouveau CR324 afin d'atteindre une intégration plus harmonieuse dans le paysage.

Le CR342/Rodershausen est raccordé au futur échangeur Hosingen-Nord et par conséquent à la N7 par l'intermédiaire d'un nouveau chemin repris CR342 ayant son tracé en parallèle au contournement entre ce dernier et la zone d'habitats Natura 2000.

Le carrefour en T du CR342/Rodershausen avec le nouveau CR342 est aménagé de sorte à rendre impossible les manœuvres de tourne-à-gauche en direction de Hosingen, ce qui réduit substantiellement le trafic transitaire en provenance de l'Allemagne à travers la localité de Hosingen.

Un passage inférieur ainsi qu'un passage à gibier s'ajoutent dans ce tronçon, afin de garantir soit la liaison cycliste est-ouest respectivement l'accessibilité des champs, soit le passage de la faune en toute sécurité. Le passage à gibier représente une mesure compensatoire pour le compte du projet de la transversale de Clervaux actuellement en construction.

Le présent projet du contournement prend fin à la hauteur du quartier « Lehmkaul » où le contournement se raccorde au gabarit existant de la N7. Le nouvel échangeur Hosingen-Nord, conçu en demi-trèfle, est implanté à environ 200 m du raccord existant du CR343/CR343A à la N7. Du côté ouest, un giratoire à 4 bras garantit la répartition des flux entre le nouveau CR342 vers Hosingen, le CR343/Neidhausen, la N7 Marnach-Hosingen ainsi que le CR343A/Dorscheid et la nouvelle liaison vers le quartier « Lehmkaul ».

Le projet prévoit en section courante des tronçons de 2+1 voies alternativement par direction. À ce gabarit s'ajoutent également des tronçons 1+1 resp. 2+2 voies. Les 2 directions du contournement sont séparées physiquement par un terre-plein central (TPC) d'une largeur de 1,70 m.

La coupe-type des tronçons 2+1 voies est illustrée par la Figure 23 dans le dossier parlementaire de dépôt. Le gabarit complet des tronçons à 2+1 voies comprend une largeur praticable de 15,95 m qui se compose de la manière suivante :

- Cunette engazonnée d'une largeur de 2,00 m (tronçon en remblai) ;
- Accotement d'une largeur de 2,00 m par direction. Valable pour les tronçons en remblai et en déblai ;
- La bande d'arrêt d'urgence (BAU) est large de 2,50 m et longe la voie de circulation dans chaque direction ;
- Les voies de circulation extérieures (voies lentes) dans les tronçons 2+1 voies sont d'une largeur de 3,50 m, tandis que les voies intérieures présentent une largeur de 3,25 m.
- Surlargeur (« Randstreifen ») extérieure d'une largeur de 0,50 m longeant les tronçons à 2 voies de circulation par direction ;
- Surlargeur (« Randstreifen ») intérieure d'une largeur de 0,50 m par direction ;
- Le terre-plein central (TPC) comprend une largeur de 1,70 m.

Les détails techniques concernant les ouvrages d'art et la gestion des eaux ne sont pas repris dans le présent rapport, mais peuvent être consultés dans le document parlementaire de dépôt.

Revalorisation de la traversée de Hosingen

Suite à la construction du contournement de Hosingen, il est prévu de réaménager la traversée de la localité afin d'éliminer complètement le trafic transitaire à Hosingen en le délocalisant sur le contour-

nement. La traversée sera réaménagée de manière à ce que la qualité de séjour et de vie le long de la N7 actuelle soit améliorée. Il est prévu de créer plus d'espace pour les piétons et les cyclistes en assurant un tracé direct et conséquent de la PC7 le long de la traversée et en élargissant les trottoirs et chemins piétonniers existants.

Un concept conséquent pour les espaces verts permettra un aménagement attractif de l'espace public. La zone de verdure au niveau de l'entrée en localité sud sera élargie afin de créer en même temps un pôle d'échange pour les bus RGTR.

Les mesures suivantes d'apaisement du trafic, offrant plus de sécurité pour la mobilité cycliste et piétonnière et rendant la traversée moins attractive pour le trafic transitaire, sont prévues : une zone à vitesse 30 dans le centre de la localité au niveau de l'ancienne mairie, des plateaux ponctuels sur la chaussée, des déviations de l'axe de la route et en général une adaptation de la largeur du gabarit de la route à 5,50 m respectivement à 6,00 m.

Le nombre d'emplacements de parking sera réduit de manière à ce qu'il corresponde avec le nombre de places qui sont effectivement occupées et ceci pour créer plus d'espace pour la mobilité active et des bandes / îlots de verdure.

Afin de garantir un ralentissement des véhicules, des îlots centraux sont prévus dans les deux entrées en localité de Hosingen. Celles-ci permettent une déviation ponctuelle des voies de circulation, dont les rayons ont été dimensionnés pour une vitesse maximale de 50km/h. L'îlot a une largeur de 6,00 m, ce qui permet donc une déviation de chaque voie de 3,00 m. Un gué pour piétons au niveau de l'îlot permet un passage confortable et sécurisé aux piétons grâce à la zone d'attente sur l'îlot. Vu que ce passage se trouve directement au début de la localité, il ne s'agit pas d'un passage « classique », où les piétons auraient la priorité vis-à-vis du trafic sur la chaussée, mais, pour des raisons de sécurité, d'un gué sans priorité pour les piétons.

Au niveau du parc à l'entrée en localité sud actuelle, un nouveau pôle d'échange pour les bus RGTR sera créé. Celui-ci offre de la place pour les bus sur demande et les bus ayant leur terminus à Hosingen, ainsi que pour les bus qui passent par Hosingen sans terminus et ceci dans les deux directions. Une mBox pour les vélos et des toilettes pour les chauffeurs de bus sont prévues à proximité directe des arrêts.

Le parc existant sera agrandi en déviant la route « Op der Héi » vers l'est, le long des maisons existantes. La rue déplacée sera uniquement accessible aux riverains et aux bus faisant leur terminus à Hosingen qui peuvent l'utiliser pour faire demi-tour. Ainsi, tous les rayons sont conçus de manière à ce qu'un bus de 15,00 m de longueur puisse y manœuvrer. En général, il n'est pas prévu de prioriser les bus en provenance du nord et tournant à gauche vers le « Eesberwee », vu les faibles charges de trafic estimées dans le futur sur la traversée. Si, dans le futur, il s'avère qu'une telle priorisation serait quand même nécessaire, une priorisation par feux tricolores pourrait toujours être installée.

Vu le taux d'occupation important, les emplacements de parking existants au niveau du parc seront maintenus. L'accès vers les emplacements sur la place sera néanmoins réglé par des bornes amovibles, de manière à ce que la place puisse être utilisée dans sa totalité en cas de besoin. Sur cette partie de la traversée, les piétons seront guidés sur un trottoir séparé de la chaussée par une bande de verdure et la piste cyclable sera intégrée dans le parc. Au nord du parc, la piste cyclable bidirectionnelle sera divisée en deux pistes cyclables unidirectionnelles de chaque côté de la chaussée. Celles-ci seront séparées de la chaussée à l'aide d'une bande de sécurité d'une largeur de 0,50 m.

Tous les passages pour la mobilité active sur la N7 sont prévus sous forme de passages combinés, c'est-à-dire un passage pour piétons et un gué rouge pour cyclistes qui donnent en même temps la priorité aux piétons et aux cyclistes. Les passages seront par ailleurs aménagés pour être conformes aux besoins des personnes à mobilité réduite. La séparation entre la piste cyclable et le trottoir se fera à l'aide de dalles spéciales qui garantissent une séparation optique et tactile.

Dans le centre de la localité, il est prévu d'aménager une zone à vitesse 30 qui s'étire sur une longueur de +/- 270 m. Celle-ci est caractérisée par un enrobé plus clair et des plateaux avec passages combinés aux deux entrées dans la zone (rehaussement de la chaussée de 10 cm sur une longueur de 1,00 m ; zone de passage sur une longueur de 9,00 m ; abaissement de la chaussée de 10 cm sur une longueur de 1,00 m).

Vu le gabarit restreint du tronçon à vitesse 30, il est prévu d'y aménager des chemins mixtes pour piétons et cyclistes au lieu de chemins séparés.

Assainissement et réseaux

Il est prévu d'aménager un nouveau réseau d'éclairage public dans la traversée de Hosingen. Les frais y relatifs sont compris dans la part étatique. L'Administration communale de Parc Hosingen profite par ailleurs du projet de réaménagement de la traversée pour renouveler son réseau de canalisation ainsi que son réseau d'eau potable dans l'emprise du projet. Un renforcement au niveau des réseaux secs est également prévu pour le compte de la commune respectivement des différents concessionnaires.

Evaluation des coûts

Coûts annuels des travaux d'entretien et d'exploitation

Les frais annuels futurs occasionnés pour le contournement de Hosingen se limiteront dans un premier temps aux frais annuels prévisibles. Ils seront ainsi 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 avec le 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. Comme la conception des nouveaux ouvrages en général et des détails constructifs en particulier vise une durée de vie maximale et une robustesse, leurs frais ultérieurs d'entretien et d'inspection devraient tourner plutôt autour de 0,5%.

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 devra être confié à une main-d'œuvre qualifiée.

L'impact du contournement de Hosingen 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 progressivement avec son vieillissement.

Tout comme pour les frais de construction, les frais d'entretien seront à charge des articles budgétaires du Fonds des routes.

Les 10 premières années après la réception des travaux les frais annuels pour inspection, maintenance et entretiens sont évalués à environ 624.000 € et vont tripler à 1.875.000 €/an par après.

Coûts annuels des travaux d'entretien et d'exploitation

<i>Définition des travaux / Investissements</i>	<i>Contournement de Hosingen</i>	<i>Traversée de Hosingen</i>	<i>ENSEMBLE DU PROJET</i>
Indice semestriel des prix de la construction d'octobre 2020 : 845.51			
Montant total des différents lots TVA incluse	119.891.627,80 €	6.844.685,53 €	122.678.034,6 €
Mesures environnementales	- 2.058.278,66 €	/	- 2.000.000,00 €
Coûts servant de base pour le calcul des coûts d'entretien et d'exploitation (TTC)	117.833.349,10 €	6.844.685,53 €	124.678.034,60 €
<i>Coûts d'entretien et d'exploitation, pour les 1ers 10 ans (0.5%)</i>			
Montant total hors TVA	503.561,32 €	29.250,79 €	532.812,12 €
TVA 17%	85.605,43 €	4.972,64 €	90.578,06 €
Montant total TVA incluse	589.166,75 €	34.223,43 €	623.390,18 €
Montant total TVA incluse arrondi			624.000,00 €
<i>Coûts d'entretien et d'exploitation, par après (1.5%)</i>			
Montant total hors TVA	1.510.683,96 €	87.752,38 €	1.598.436,34 €
TVA 17%	256.816,27 €	14.917,90 €	271.734,18 €
Montant total TVA incluse	1.767.500,24 €	102.670,28 €	1.870.170,52 €
Montant total TVA incluse arrondi			1.875.000,00 €

Coûts du projet global

Contournement de Hosingen [E421 / N7] [Projet global du contournement de Hosingen (Lots A1 – D1)]									
Indice semestriel des prix de la construction d'octobre 2020 : 845.51									
Contournement de Hosingen									
Définition des travaux / Investissements									
	Lot A1	Lot B1	Lot C1	Lot C2	Lot C3	Lot C4	Lot D1	Autres	DEVIS
I Travaux d'infrastructures routières (part étatique)									
Travaux voirie et réseaux divers	16 832 421,03	9 560 770,64	-	4 387 510,26	16 504 100,09	13 204 745,63	-	-	56 102 037,39
Ouvrages d'art	2 318 324,57	2 049 306,14	-	4 387 510,26	3 544 187,59	-	-	-	30 744 328,56
Local technique	-	741 721,30	-	-	-	-	-	-	741 721,30
Montant total (TTC)	19 150 745,60	30 796 798,08	-	4 387 510,26	20 048 287,69	13 204 745,63	-	-	87 581 037,25
II Travaux d'équipements techniques									
Eclairage public (câblage, armatures, lampadaires)	-	-	-	-	-	-	-	769 205,61	769 205,61
CFA (câblage, portiques, caméras...)	-	-	-	-	-	-	-	5 391 928,53	5 391 928,53
Équipement technique OA 17/8 (tonner)	-	3 205 560,51	-	-	-	-	-	-	3 205 560,51
Montant total (TTC)	-	3 205 560,51	-	-	-	-	-	6 185 234,14	9 390 794,65
Montant total (TTC)	19 150 745,60	34 002 358,59	-	4 387 510,26	20 048 287,69	13 204 745,63	-	6 185 234,14	96 578 881,90
Montant total (TTC) arrondi : 96 580 000,00									
III Mesures écologiques									
Mesures compensatoires pour la traversée de Cleveaux. Autorisation 214602/021696 du 16/03/2016	-	-	9 496 992,28	-	-	-	-	-	9 496 992,28
Ouvrage biotope / OA 879	3 711 833,46	-	-	-	-	-	-	-	3 711 833,46
Ouvrage biotope / OA 877	3 491 520,56	-	-	-	-	-	-	-	3 491 520,56
Mesures environnementales	-	-	-	-	-	-	-	2 058 278,66	2 058 278,66
Montant total (TTC)	7 203 354,02	-	9 496 992,28	-	-	-	-	2 058 278,66	18 758 624,97
IV Travaux connexes									
Traversée de Hosingen	-	-	-	-	-	-	5 082 040,55	-	5 082 040,55
Eclairage public. Traversée (câblage, armatures, lampadaires)	-	-	-	-	-	-	427 381,92	-	427 381,92
Écrans anti-bruit	903 069,76	-	-	-	-	-	-	-	903 069,76
Construction de la nouvelle PC7	-	-	541 841,86	-	-	-	1 335 263,06	-	1 877 104,91
CR24 (est / Essences)	2 709 709,29	-	-	-	-	-	-	-	2 709 709,29
Montant total (TTC)	3 612 779,05	-	541 841,86	-	-	-	6 844 685,53	-	10 998 806,44
Montant total (TTC)	10 815 523,08	-	9 496 992,28	-	541 841,86	-	6 844 685,53	2 058 278,66	29 757 431,40
Montant total (TTC) arrondi : 29 760 000,00									
V + II Montant total des différents lots TVA incluse									
Montant total (hors TVA)	25 612 889,47	29 061 844,95	8 417 087,42	3 750 008,77	17 598 401,32	11 286 107,37	5 850 158,57	7 045 737,43	108 321 635,30
TVA 17%	4 354 089,21	4 940 513,64	1 379 904,86	637 501,49	2 991 738,22	1 918 638,25	994 526,96	1 197 775,36	18 414 678,00
Montant total TVA incluse	29 966 978,68	34 002 358,59	9 496 992,28	4 387 510,26	20 590 139,54	13 204 745,63	6 844 685,53	8 243 512,80	126 736 313,30
Montant total TVA incluse arrondi (A+B) : 126 740 000,00									
VI III Etudes et direction des travaux									
Montant total hors TVA									
Eclairage public (câblage, armatures, lampadaires)									
CFA (câblage, portiques, caméras...)									
Montant des travaux servant de base pour le calcul des études									
TVA 17%	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Etudes et contrats d'ingénieurs, surveillance, direction des travaux, sécurité et santé et assistance technique, Montant hors TVA	-	-	-	-	-	-	-	-	101 709 019,24
TVA 17%	-	-	-	-	-	-	-	-	20 341 803,85
Etudes et contrats d'ingénieurs, surveillance, direction des travaux, sécurité et santé et assistance technique, Montant TVA incluse	-	-	-	-	-	-	-	-	3 458 106,65
Montant total TVA incluse arrondi : 23 800 000,00									
VII IV Divers et imprévus									
Divers et imprévus (3% du montant total), Montant hors TVA									
TVA 17%	-	-	-	-	-	-	-	-	3 249 649,06
Divers et imprévus (3% du montant total), Montant TVA incluse	-	-	-	-	-	-	-	-	552 440,34
Montant total TVA incluse arrondi : 3 802 089,40									
Montant total (hors TVA)									
TVA 17%									
Montant total du projet, TVA incluse (I+II+III+IV) arrondi : 154 350 000,00									

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

Le texte du projet de loi n'appelle 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 construction du contournement de Hosingen, à savoir :

- LotA1 : Section courante entre giratoire/op der Héi et la tranchée couverte OA 878 ;
- LotB1 : Tranchée couverte OA 878 ;
- LotC1 : Passage à gibier OA 880 ;
- LotC2 : Passages supérieurs OA 882 et OA 895 ;
- LotC3 : Section courante CR342, échangeur et section courante accès Lehmkaul/Marnach ;
- LotC4 : Section courante N7 existante (PK 55.200 – 57.380) ;
- LotD1 : Revalorisation de la traversée de Hosingen (N7 actuelle).

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, le Conseil d'État 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 ».

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 écrivant « Projet de loi relative à la construction du contournement de Hosingen (E421/N7) ».

*

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°7778 dans la teneur qui suit :

*

V. TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

PROJET DE LOI

relative à la construction du contournement de Hosingen (E421/N7)

Art. 1^{er}. Le Gouvernement est autorisé à faire procéder à la construction du contournement de Hosingen.

Art. 2. Les dépenses occasionnées par les travaux visés à l'article 1^{er} ne peuvent pas dépasser le montant de 154 350 000 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,
Carlo BACK

La Rapportrice,
Chantal GARY

