

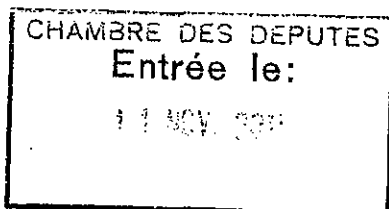


LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable
et des Infrastructures
Département des travaux publics

Transmis en copie pour information
- aux Membres de la Commission des Pétitions
- aux Membres de la Commission du Développement durable
- aux Membres de la Conférence des Présidents
Luxembourg, le 11 novembre 2011.
Le Secrétaire général de la Chambre des Députés,

Références:

149517/ 025786 / YK



Luxembourg, le / 8 NOV. 2011

A
Monsieur le Président
de la Chambre des Députés
Luxembourg

Concerne: Pétition N°301 concernant la sécurité et la capacité de la route nationale N7, plus précisément du tronçon Wemperhardt – Colmar-Berg.

Monsieur le Président,

Faisant suite à votre lettre du 9 mars 2011, transmissive de la pétition susmentionnée et à votre lettre du 13 juillet 2011 dans cette même affaire, j'ai l'honneur de vous exposer ci-après les diverses réflexions qui ont été menées depuis 2007 dans l'intérêt de la sécurisation de la N7 entre Wemperhardt et Hosingen.

En effet, en 2007 un audit de sécurité du premier tronçon de la N7 entre Fridhaff et Hosingen a été fait. Le résultat principal de cette étude est que la géométrie de cette route n'est pas en concordance avec la vitesse y autorisée de sorte qu'il y a lieu de limiter la vitesse à 90 km/h, particulièrement sur chaussée humide. C'est ainsi qu'en guise de première mesure d'intervention une limitation de la vitesse maximale aux points particulièrement dangereux a été édictée par voie de règlement grand-ducal.

En 2011 le groupe de travail « Audits de sécurité » a présenté les résultats de l'étude de sécurité concernant la deuxième section de la N7 entre Hosingen et Wemperhardt. La circulation sur cette partie de la N7 est de loin moins intense et les charges de trafic relevées aux postes de comptage automatiques des Ponts et Chaussées sont les suivantes (chiffres arrondis - avril 2009) :

à Hosingen :	5.200 véhicules/jour dans chaque direction
à Fischbach :	3.500 véhicules/jour dans chaque direction
à Wemperhardt :	3.700 véhicules/jour dans chaque direction
à Huldange :	2.300 véhicules/jour dans chaque direction.

Aucune de deux études n'est arrivée à la conclusion qu'il fallait donner à la N7 entre Fridhaff et la frontière belge un gabarit plus confortable.

Pétition N°301 sécurité & capacité de la N7, tronçon Wemperhardt - Colmar-Berg.doc

Adresse postale:
L-2940 Luxembourg

Bureaux :
4, Bd Roosevelt
Luxembourg

Tél.: (+352) 2478-2478
Fax: (+352) 46 27 09

Adresse électronique :
info@mtp.public.lu
<http://www.mtp.public.lu>

A côté des mesures réglementaires il faudra toutefois sécuriser les carrefours et éliminer, si faire se peut, le trafic des engins agricoles sur cette artère si importante. Un relevé des mesures de sécurité déjà réalisées ainsi que des mesures qui seront réalisées à court terme est joint en annexe.

Au vu de la revendication des autorités communales des Communes se trouvant dans le bassin tributaire de cette route revenant à procéder à un élargissement général de cette route et de la porter à une route à 2 x 2 voies équipée d'une séparation médiane et en présence du fait que de l'avis des Ponts et Chaussées un simple élargissement de la route, sans transformation conséquente ni de sa géométrie en plan ni de son profil en long, n'éliminera pas les problèmes de manque de concordance de la géométrie et de la vitesse, j'ai chargé en 2010 un bureau d'ingénieurs-conseils de l'examen de la faisabilité technique d'un élargissement à 2 x 2 voies de l'assise de la route nationale N7 entre le giratoire Fridhaff et la frontière belge.

Le résultat de cette étude montre que cette faisabilité existe, mais qu'elle comporte un renouvellement conséquent de cette route sur de très longues sections. Comme ce projet d'une route à 2 x 2 voies, combiné à un réseau de voirie secondaire pour la desserte des localités et pour la circulation des engins lents ne peut se réaliser à court terme, l'Administration des Ponts et Chaussées a fait élaborer différents scénarii pour sécuriser cette route en phases successives constituant des étapes intermédiaires vers la solution finale d'une route collectrice à grande capacité au Nord du pays.

Les variantes à comparer dans cette étude additionnelle et dont le bureau d'étude vient d'être chargé sont:

- Variante 0 « Scénario de base » : Variante reprenant tous les aménagements inscrits au PST.
- Variante 1 « Scénario Laissez faire » : Variante de base complétée par des aménagements ponctuels dans les traversées d'agglomération et au droit des carrefours.
- Variante 2 « Scénario 2x1 » : Aménagement avec contournement généralisé des localités, profil en travers 2x1, zones de dépassement réguliers (2+1), échangeurs.
- Variante 3 « Scénario 2x2 » : Aménagement d'une voie expresse contournant les localités, profil en travers 2x2, échangeurs.

Je me tiendrai bien volontiers à la disposition de la Chambre pour exposer de vive voix le résultat de cette étude supplémentaire.

Sur le tronçon sud de la N7/B7 entre Fridhaff et Colmar-Berg l'audit de sécurité a par contre montré qu'effectivement la meilleure solution était de transformer cette route en une route à 2 x 2 voies. Les études d'avant projet sommaire (APS) sont terminées et les contrats d'ingénieurs pour le projet d'exécution sont en préparation.

Comme toutefois la réalisation de ces projets n'est pas pour l'immédiat j'ai commandité la réalisation d'un audit spécial de la B7 pour la mise en place de mesures à court terme, afin de sécuriser sans retard les sections particulièrement dangereuses comme la partie entre les échangeurs de Colmar-Berg et d'Ettelbruck, passant sur le pont de Schieren.

Ces mesures à court terme sont notamment:

- Équiper toutes les lignes de sécurité d'un marquage routier sonore.
- Limiter la vitesse sur le viaduc d'Ingeldorf, zone à grande cumulation d'accidents, à 70 km/h.
- Modification des dispositifs de retenue entre la section courante et le viaduc de Ditzgesbaach à deux endroits ponctuels défectueux.
- Mise en place aux endroits dangereux de planches métalliques sous le profil normal des glissières en guise de protection des deux roues.
- Elagage de la plantation aux endroits en manque de visibilité latérale.

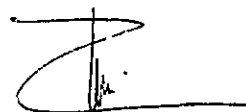
- Renforcement et adaptation de la taille des panneaux de la signalisation verticale aux endroits stratégiques.

Je viens de demander à Monsieur le Directeur de l'Administration des Ponts et Chaussées de faire procéder dans le meilleur délai possible à la réalisation de ces mesures.

Je vous saurai gré de bien vouloir porter ces réflexions à la connaissance de Messieurs les Présidents de la Commission des Pétitions et de la Commission du Développement durable et des Infrastructures.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments très distingués.

Le Ministre du Développement durable
et des Infrastructures

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized 'C' followed by a vertical line and a horizontal stroke.

Claude WISELER

Mesures de sécurisation de la route N7

Automne 2007 : Eclairage le long de la N7 au lieu-dit « Closdelt » (P.R. 39.440-41.060)

Voie d'accélération : Lipperscheid/Dellt, carrefour N7/CR308
Hoscheid/Maarkebaach, carrefour N7/CR320D
(prolongation de la voie existante)
Dorscheid, carrefour N7/CR343 (prolongation de la voie existante)

Juillet 2007 : Réalisation d'un marquage routier profilé avertissant par bruit sonore

Juin 2008 : Réaménagement du carrefour N7/CR322 au lieu-dit Schinker : Construction d'un giratoire

Juillet 2009 : Limitations de la vitesse, RGD du 2 juillet 2009
Principe :
90 km/h : zones d'accumulation d'accidents corporels graves
90 / 110 km/h : en dehors ces zones 110 km/h reste d'application,
en cas de pluie 90 km/h
70 km/h : carrefours avec tourne-à-gauche

Giratoire Fridhaff : Projet de réaménagement du carrefour giratoire en cours
Chantier en cours : Reconstruction de la N7 entre le giratoire Fridhaff et
Closdelt :

Köppenhaff/Closdelt, carrefour N7/CR377 : projet de carrefour dénivelé en cours, APS accordé
de principe en date du 28 juillet 2010

Hoscheid-Nord, carrefour N7/CR320C : APS accordé de principe en date du 27 juillet 2010
Autorisation en vertu de la loi modifiée du 19 janvier 2004
sollicité