



CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2009-2010

CG/pk

Commission du Contrôle de l'exécution budgétaire

Procès-verbal de la réunion du 28 juin 2010

ORDRE DU JOUR :

1. Adoption du projet de procès-verbal de la réunion du 14 juin 2010
2. Entrevue avec Monsieur le ministre du Développement durable et des Infrastructures au sujet du projet de réhabilitation du pont Adolphe
3. Rapport spécial de la Cour des comptes portant sur le projet eGo
- Présentation d'une motion

*

Présents: Mme Anne Brasseur, M. Félix Braz, M. Lucien Clement, M. Félix Eischen, M. Eugène Berger en remplacement de M. Fernand Etgen, M. Jacques-Yves Henckes en remplacement de M. Gast Gibéryen, M. Ben Fayot en remplacement de M. Lucien Lux, Mme Lydia Mutsch, M. Lucien Thiel, M. Robert Weber

M. Claude Wiseler, Ministre du Développement durable et des infrastructures

MM. Georges Molitor, Guy Toussin et Tom Weisgerber, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures

Mme Caroline Guezennec, de l'administration parlementaire

Excusés: M. Fernand Etgen, M. Gast Gibéryen, M. Claude Haagen, M. Lucien Lux, M. Michel Wolter

*

Présidence: Mme Anne Brasseur, Président de la Commission

*

1. **Adoption du projet de procès-verbal de la réunion du 14 juin 2010**

Le projet de procès-verbal est adopté.

2. Entrevue avec Monsieur le ministre du Développement durable et des Infrastructures au sujet du projet de réhabilitation du pont Adolphe

Avant d'en venir à la raison de sa demande d'entrevue avec la Commission du Contrôle de l'exécution budgétaire, Monsieur le ministre du Développement durable et des Infrastructures présente les **caractéristiques techniques du projet de réhabilitation du pont Adolphe** à l'aide du document annexé au présent procès-verbal (voir annexe 1). Il apporte les commentaires suivants:

Page 12 de l'annexe 1:

La réhabilitation du pont Adolphe se fera à l'aide d'une nouvelle méthode par la mise en place d'armatures par barres de titane précontraintes dans la maçonnerie des arches principales qui ne seront plus ouvertes pour être partiellement remplacées par une structure en béton. Cette nouvelle technologie, capable de combattre le délaminage des rouleaux de pierres, permet de renoncer à la mise en place d'un cintre lourd qui aurait contribué à la consolidation provisoire du pont.

Page 13 de l'annexe 1:

Il est précisé que la réhabilitation du pont Adolphe est indispensable, qu'un tram y passe à l'avenir ou non.

La largeur totale du pont sera augmentée (2 x 0,75 m) afin d'offrir davantage de confort aux adeptes de la mobilité douce. Il n'est pas prévu d'aménager une piste cyclable sur le pont puisqu'aucune piste de ce type ne mène à l'une de ses extrémités. Pour des raisons d'esthétique les niches existant de chaque côté du pont sont conservées, même s'il est prévu de les rétrécir.

L'éclairage du pont Adolphe rénové sera implanté aux mêmes endroits que l'éclairage actuel.

Le dossier de réhabilitation du pont Adolphe a beaucoup évolué au cours des dernières années. Ce n'est qu'au fur et à mesure de l'avancement de l'étude de l'état du pont que différentes techniques de rénovation ont pu être envisagées. La technique choisie garantit la conservation d'une majeure partie de la structure initiale du pont.

Monsieur le ministre explique ensuite que, puisque la réhabilitation du pont Adolphe nécessite la démolition complète du tablier et des tympans ainsi que l'enlèvement d'une partie des voûtes d'élégissement, il s'avère impossible de maintenir la circulation sur ce pont pendant la réalisation des travaux de confortement qui devraient durer environ 2 ans. Il devient dès lors primordial de réaliser au plus vite le **pont provisoire** permettant la fermeture à la circulation du pont Adolphe. Ce projet est présenté sur base du document annexé au présent procès-verbal (voir annexe 2) auquel sont apportés les commentaires suivants:

Page 3 de l'annexe 2:

Le pont provisoire aura un gabarit de trois voies de circulation bordées, du côté du palais épiscopal, d'un trottoir. Des trois voies de circulation deux seront à la disposition du trafic individuel en direction de la gare, ce qui correspond à la situation future sur le pont Adolphe après sa réhabilitation, et une voie sera réservée aux transports en commun, comme c'est actuellement le cas sur le pont Adolphe.

Le pont provisoire sera construit le plus près possible du pont Adolphe tout en respectant des objectifs de sécurité dont celui d'éviter de devoir manutentionner des charges volantes au-dessus des aires publiques ouvertes à la circulation, dont fait partie bien sûr le pont provisoire. Il faut donc respecter un écart suffisant entre le pont Adolphe et le pont provisoire pour garantir un déroulement optimal et en toute sécurité des travaux de réhabilitation.

Page 4 de l'annexe 2:

Des études spéciales ont permis d'optimiser la conception de l'ouvrage provisoire sur le plan du dégagement de bruits au passage des véhicules.

Pour la protection des habitants concernés, un mur antibruit opaque sera posé sur l'un des côtés du pont provisoire.

Page 5 de l'annexe 2:

Les piliers du pont provisoire sont tous implantés sur des terrains appartenant à l'Etat.

Page 7 de l'annexe 2:

55 arbres seront coupés et 17 déplacés. Les autorisations afférentes provenant du ministère de l'Environnement et comportant des mesures compensatoires ont déjà été obtenues.

Page 10 de l'annexe 2:

L'approvisionnement des matériaux se fera essentiellement par l'utilisation de la rue de Prague pour descendre en fond de vallée pour suivre ensuite la rue Saint-Quirin longeant le ruisseau de la Pétrusse tout le long de la vallée, en l'enjambant à plusieurs reprises pour changer de rive. Tous ces ouvrages de franchissement du ruisseau de la Pétrusse devront être renouvelés pour pouvoir supporter les charges des poids lourds et pour garantir la géométrie nécessaire à la circulation des grands engins.

Page 11 de l'annexe 2:

Les points 1, 2, 3, 4, 6 et 7 subiront moins de nuisances sonores qu'à l'heure actuelle. Ce sera le cas contraire pour les points 5 et 8.

*

Monsieur le ministre déduit de ses présentations que le projet de réhabilitation du pont Adolphe aura lieu en deux étapes, dont la première consiste évidemment dans la construction du pont provisoire. Il ajoute qu'il serait souhaitable d'entamer cette construction dans les meilleurs délais, c'est-à-dire vers le début de l'année 2011 afin que le pont provisoire puisse entrer en fonction en 2012.

Le coût de construction du pont provisoire devrait atteindre environ 21,3 mio d'euros (18,5 mio d'euros HTVA) dont 9,3 mio d'euros (HTVA) représentent le coût du pont à lui seul.

L'estimation du coût de la réhabilitation du pont Adolphe varie à l'heure actuelle entre 35 et 45 mio d'euros. En l'attente de données techniques et de résultats d'essais supplémentaires, le ministère du Développement durable et des Infrastructures n'est pas encore prêt à déposer un projet de loi relatif à cette réhabilitation.

Vu l'urgence de la première étape du projet, Monsieur le ministre propose donc de considérer les deux étapes séparément. Le coût de l'étape 1 (construction du pont provisoire) n'atteignant pas les 40 mio d'euros, il n'est pas nécessaire que ce projet fasse l'objet d'un projet de loi. Son coût est déjà inscrit dans la loi budgétaire de l'exercice 2010 et le sera à nouveau dans celle de l'exercice 2011. Le coût de la réhabilitation du pont Adolphe avoisinant quant à lui les 40 mio d'euros, il est d'ores et déjà prévu d'élaborer un projet de loi à ce sujet.

Monsieur le ministre souhaite connaître le sentiment des membres de la Commission du Contrôle de l'exécution budgétaire à l'égard de sa proposition.

De la discussion subséquente, il y a lieu de retenir les éléments suivants:

- Madame le Président constate tout d'abord qu'il serait possible de raisonner que les deux projets cités par Monsieur le ministre sont intimement liés (et donc inséparables) puisque la construction du pont provisoire n'aurait pas lieu en l'absence de la réhabilitation du pont Adolphe. Puisque le coût de construction et les détails techniques du pont provisoire sont connus, elle se demande si le ministre ne pourrait pas déposer un projet de loi à ce sujet même si le coût du projet est inférieur à 40 mio d'euros. Une telle procédure permettrait à la Chambre des Députés de s'exprimer officiellement quant à cette construction.

Monsieur le ministre craint que le Conseil d'Etat ne critique cette façon de procéder puisque le dépôt d'un projet de loi ne s'impose pas. Il saluerait néanmoins un accord politique (par exemple sous la forme d'une motion) en faveur du projet en question.

Il répète qu'à l'heure actuelle il n'est pas possible de déposer un projet de loi regroupant les deux étapes du projet.

- Monsieur le ministre précise que le ministère de l'Environnement a déjà donné son accord quant au déboisement d'une partie du terrain situé en-dessous du pont provisoire (avec mesures compensatoires).

Puisque le nouveau pont est provisoire, aucune intervention au niveau du PAG n'est requise.

L'administration de la gestion de l'eau a donné son accord au projet.

Quant au ministère de la Culture, il a été contacté d'une part pour donner son accord à la réhabilitation du pont Adolphe, même si ce pont n'est pas classé, et d'autre part pour transmettre les informations relatives à ce projet à l'UNESCO, bien que le pont provisoire sera construit en dehors de la «zone tampon» (se situant à l'extrémité de la «zone protégée»). Il apparaît que les jardins situés devant le siège de la BCEE et qui devront disparaître font partie de la zone tampon, ce qui signifie qu'il y est interdit de bâtir une construction gênant la vue sur la vieille ville. Les jardins en question pourront être reconstruits dès l'achèvement de la réhabilitation du pont.

- Le projet global (étapes 1 + 2) devrait durer environ 4 ans. Le ministère du Développement durable et des Infrastructures souhaiterait profiter du temps de construction du pont provisoire pour affiner son concept de réhabilitation du pont Adolphe (et non attendre que ce concept soit prêt pour entamer la construction du pont provisoire).

Finalement, la commission retient trois possibilités de procéder:

Alternative 1 (proposition de Monsieur le ministre):

La construction du pont provisoire est entamée sans le dépôt d'un projet de loi – avec ou sans le vote d'une motion en séance plénière. Un projet de loi portant sur les travaux de réhabilitation du pont Adolphe sera déposé ultérieurement.

Alternative 2:

Un premier projet de loi portant sur la construction du pont provisoire est déposé, même si son coût n'atteint pas les 40 mio d'euros et que donc le Conseil d'Etat critiquera cette façon de procéder. Un deuxième projet de loi portant sur les travaux de réhabilitation du pont Adolphe sera déposé ultérieurement

Alternative 3:

Un projet de loi regroupant les deux étapes du projet est déposé immédiatement alors qu'un certain nombre de données permettant une estimation plus exacte du coût de la réhabilitation du pont Adolphe font encore défaut (niveau APS (avant-projet sommaire) de l'étape 2 du projet). Une telle façon de procéder irait à l'encontre des procédures mises en place par la Chambre des Députés au cours des dernières années.

La commission décide de laisser aux groupes parlementaires le temps de réfléchir à la solution leur paraissant la plus appropriée et de remettre la décision à l'ordre du jour de la prochaine réunion de la commission (12 juillet 2010).

**3. Rapport spécial de la Cour des comptes portant sur le projet eGo
- Présentation d'une motion**

Suite à une intervention de M. Ben Fayot selon laquelle le groupe parlementaire LSAP a prévu de discuter du contenu de la motion sous rubrique le jour suivant, la commission décide de reporter ce point à la prochaine réunion (12 juillet 2010).

Luxembourg, le 1^{er} juillet 2010

La secrétaire,
Caroline Guezennec

Le Président,
Anne Brasseur

Annexes :

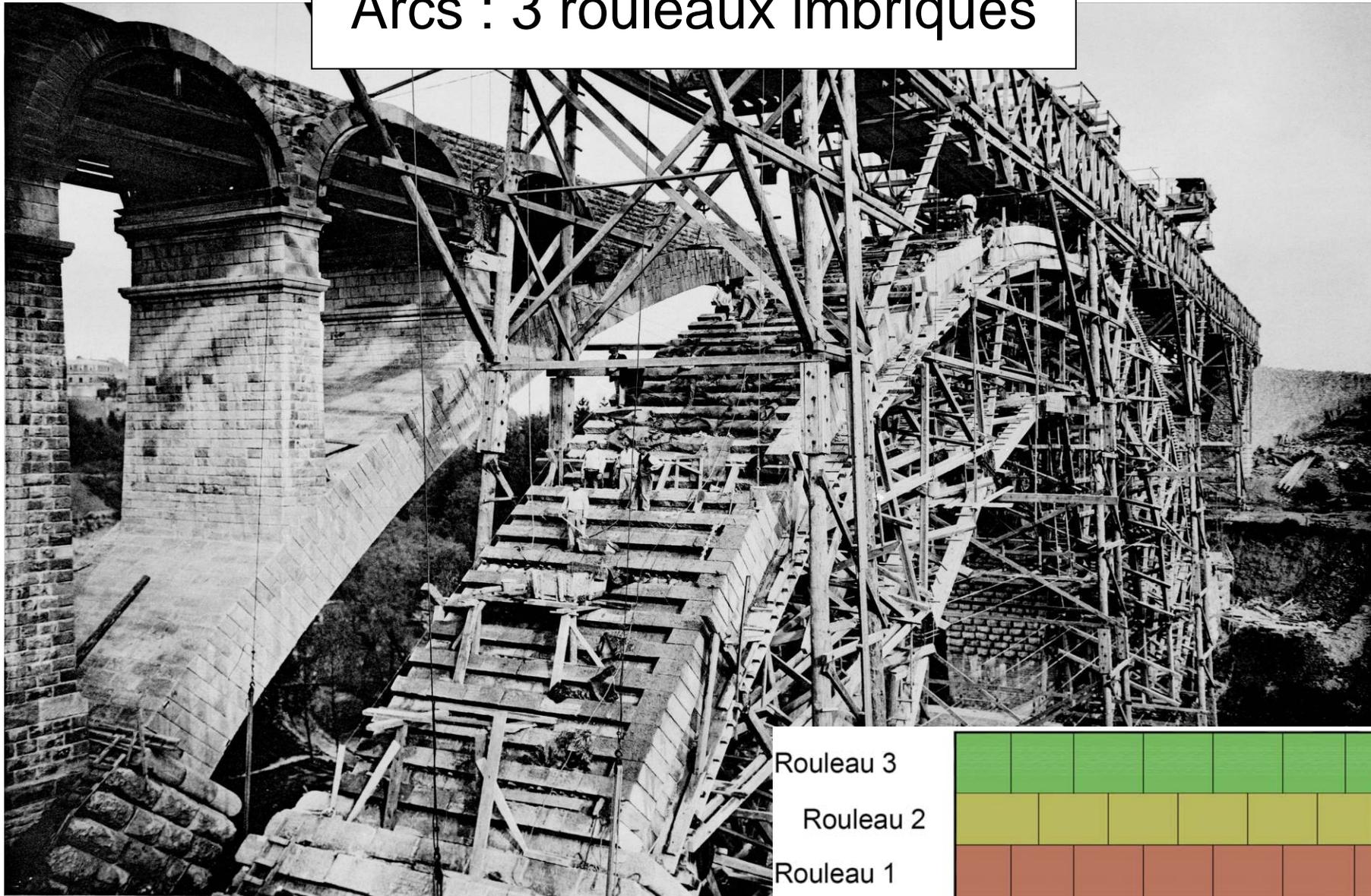
- 1- Réhabilitation du pont Adolphe à Luxembourg
- 2- Réalisation du pont provisoire et des accès au chantier dans le cadre de la réhabilitation du pont Adolphe

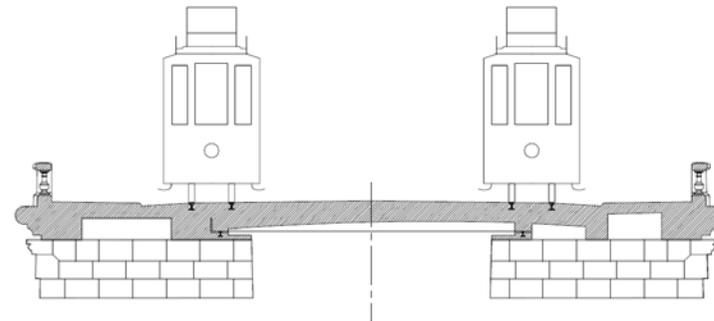


REHABILITATION du PONT ADOLPHE à Luxembourg

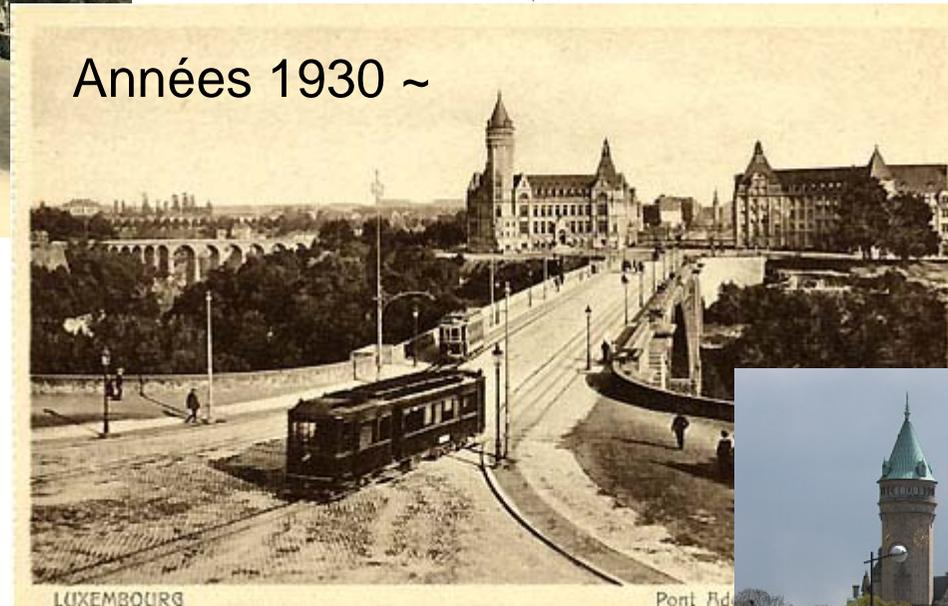
juin 2010

Arcs : 3 rouleaux imbriqués

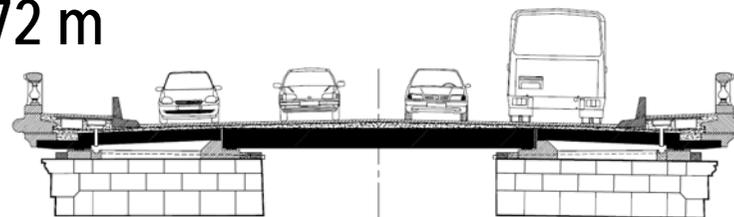




de 1903 à 1962
Largeur totale : 17.82 m



de 1962 à aujourd'hui
Largeur totale : 18.72 m



Remplacement du tablier Elargissement de 2 x 0.45 m



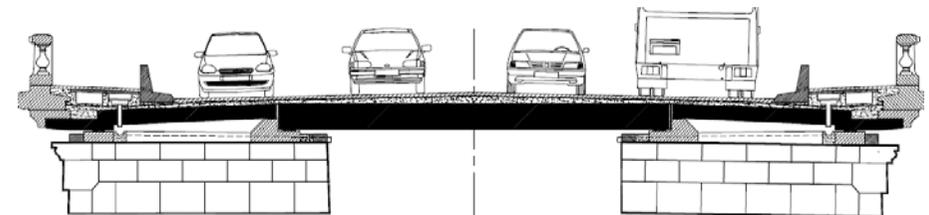
1962

Nouvelles superstructures

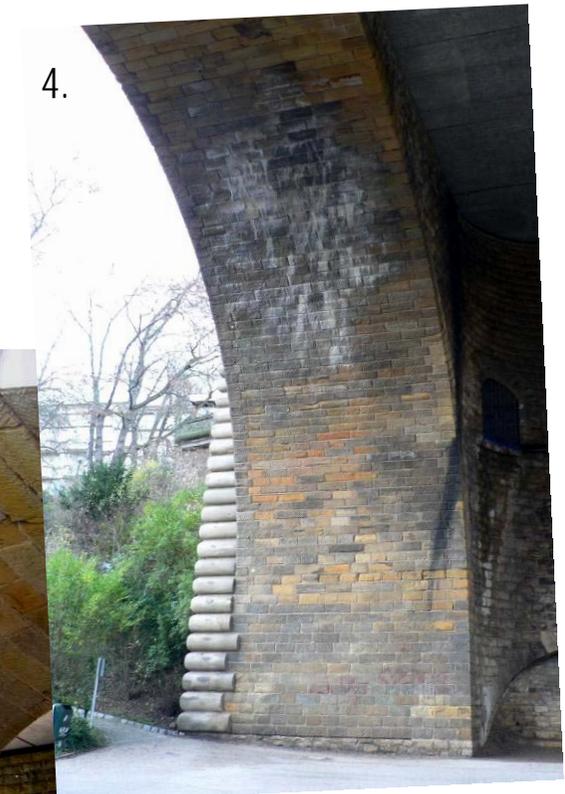
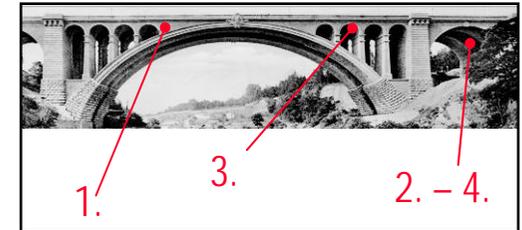


1977

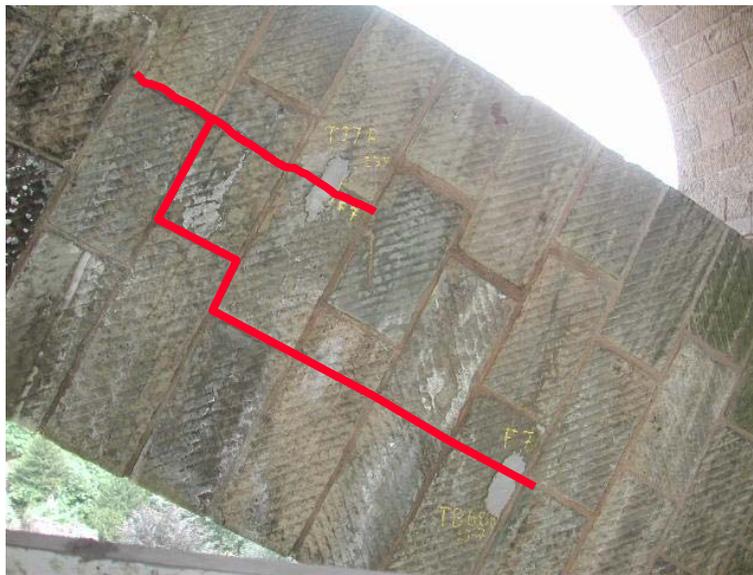
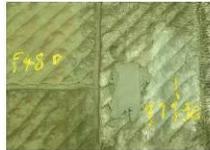
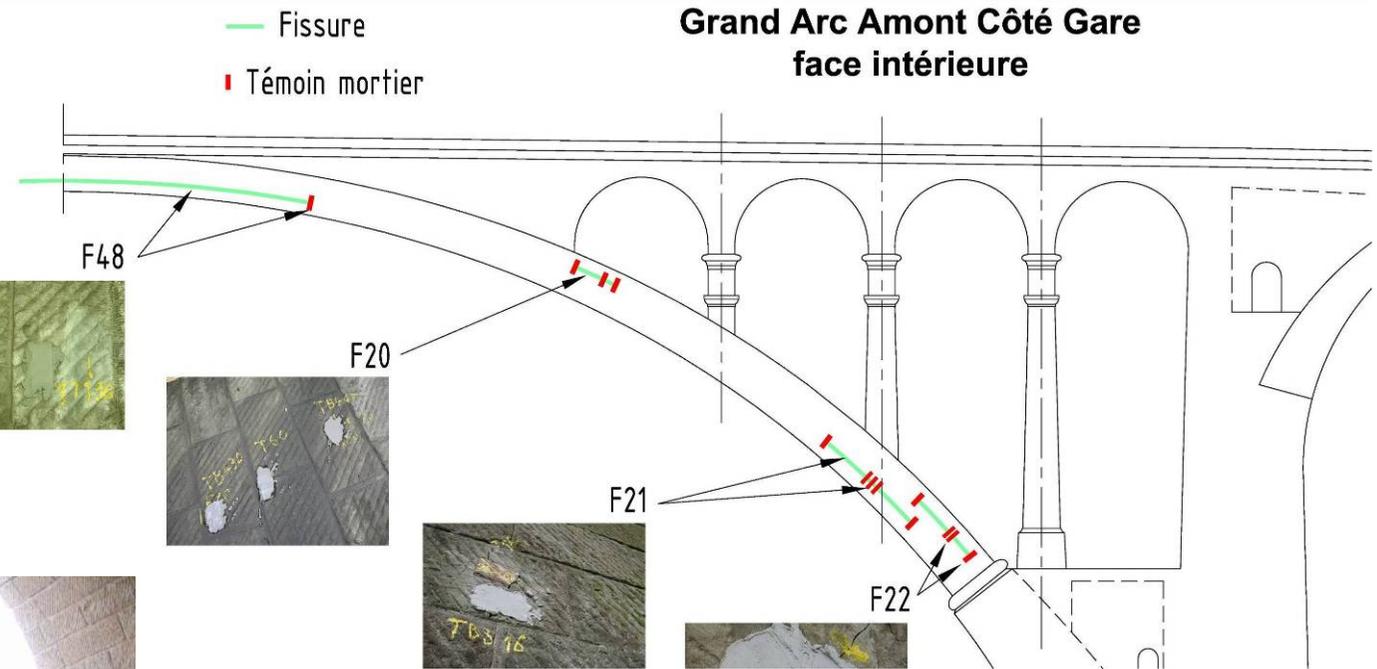
Largeur totale actuelle = 18.72 m



Infiltrations – Altération des maçonneries

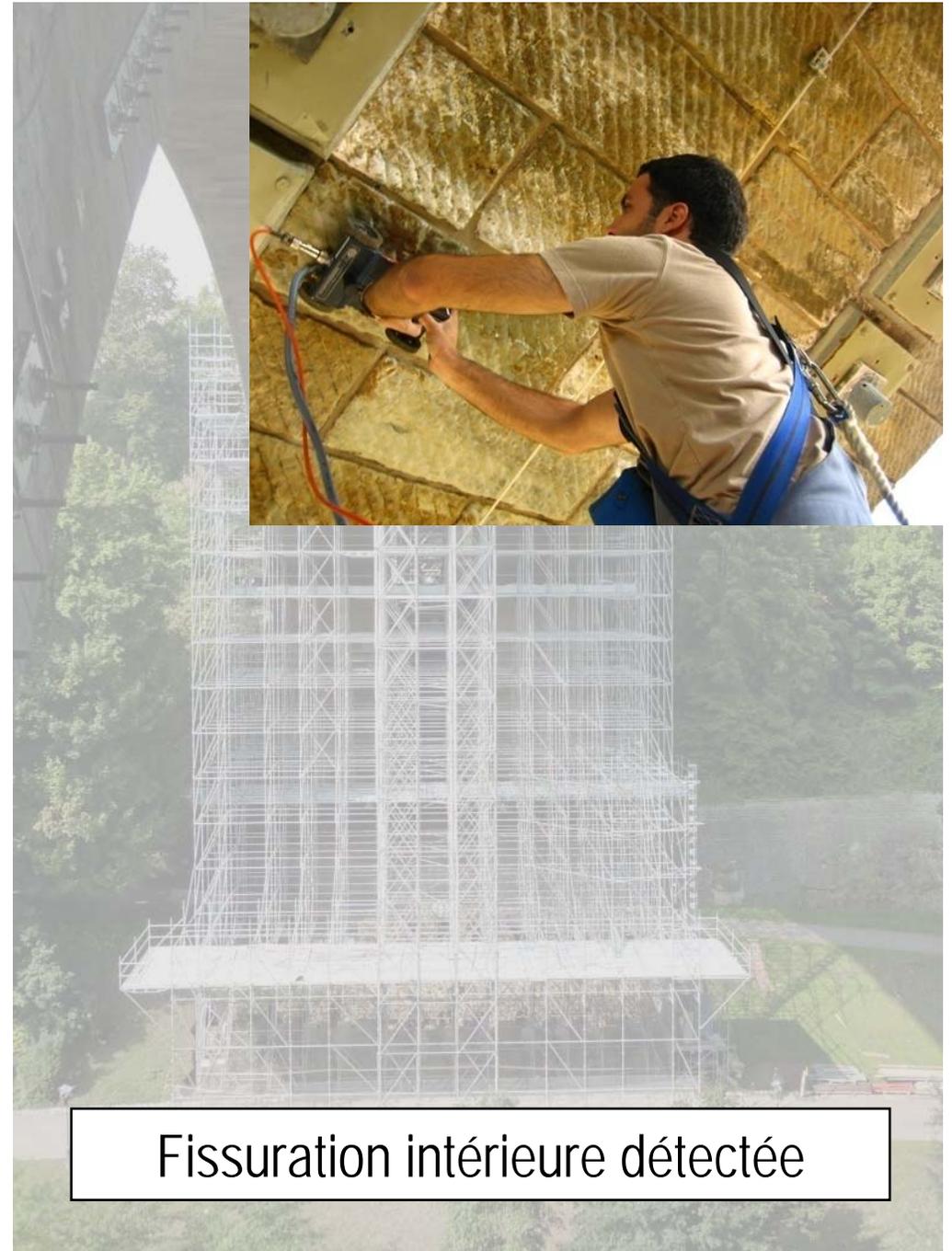
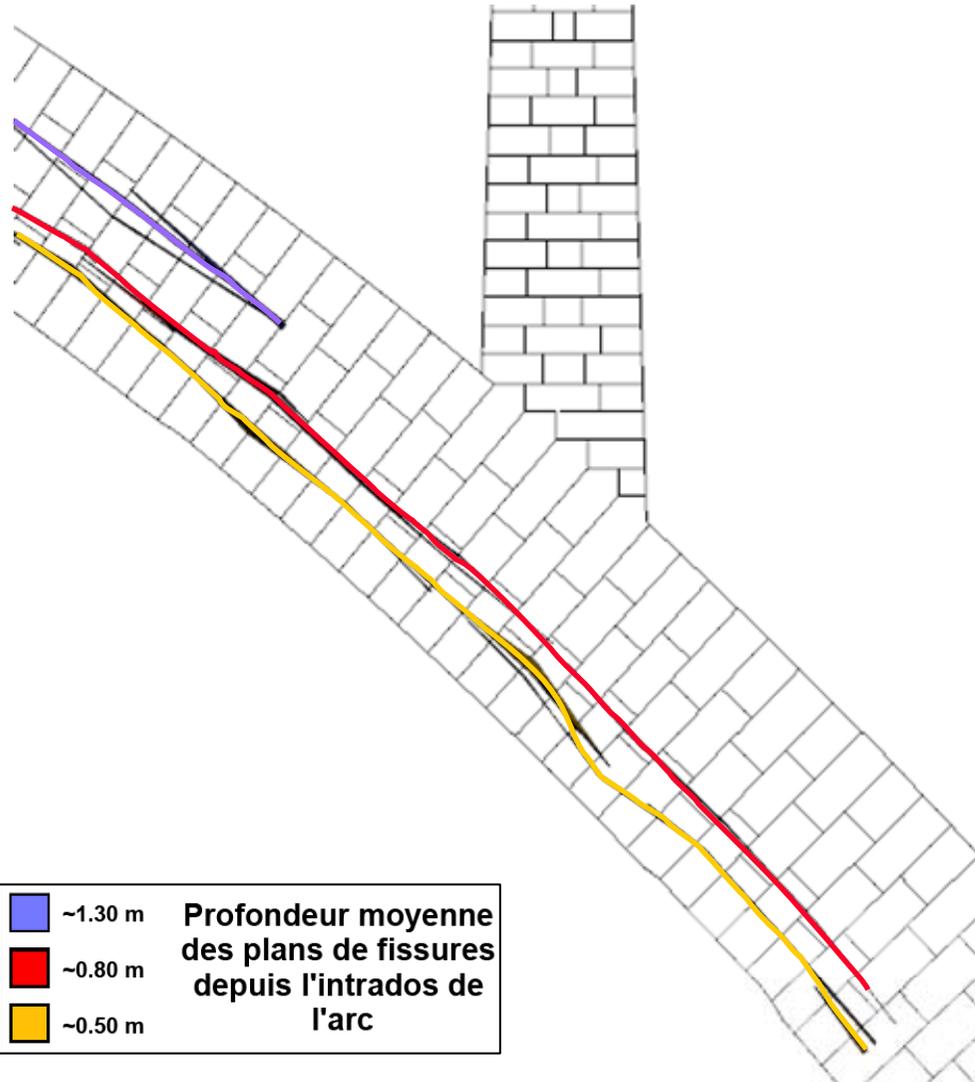


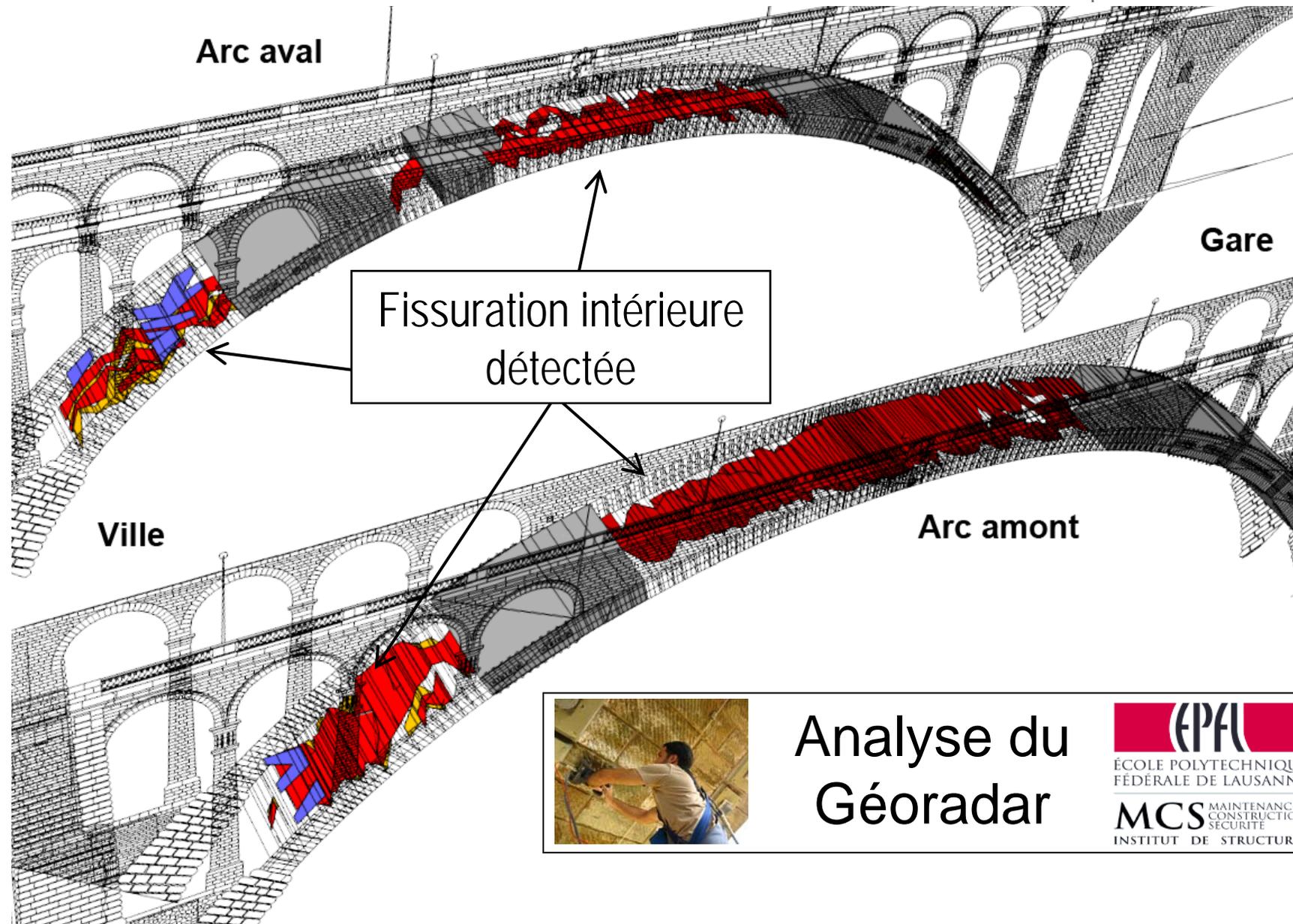
Inspections P&Ch suivi des fissures depuis 1996



Séparation des rouleaux
(Délaminage)
⇒ **Affaiblissement statique**

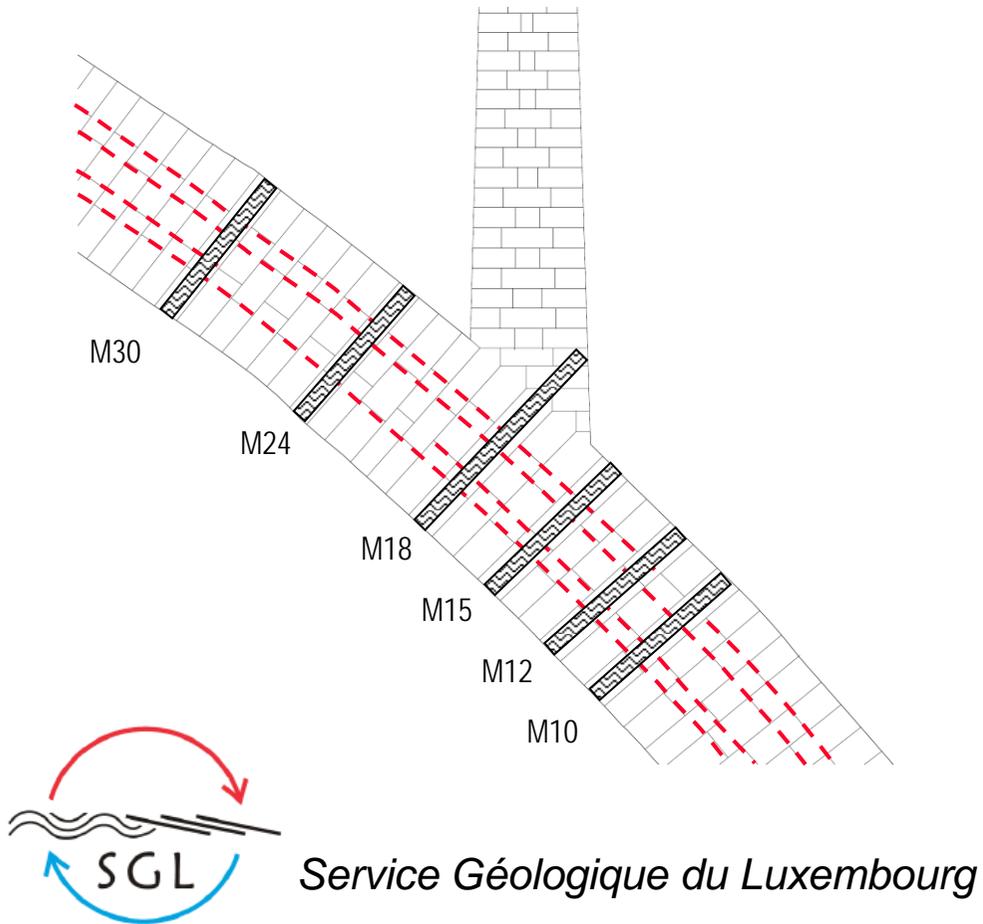
Auscultation Géoradar





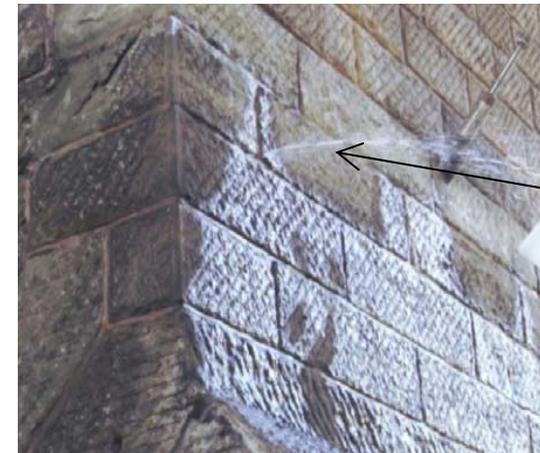
Analyse du
Géoradar

Analyse des carottes



Fissuration intérieure confirmée

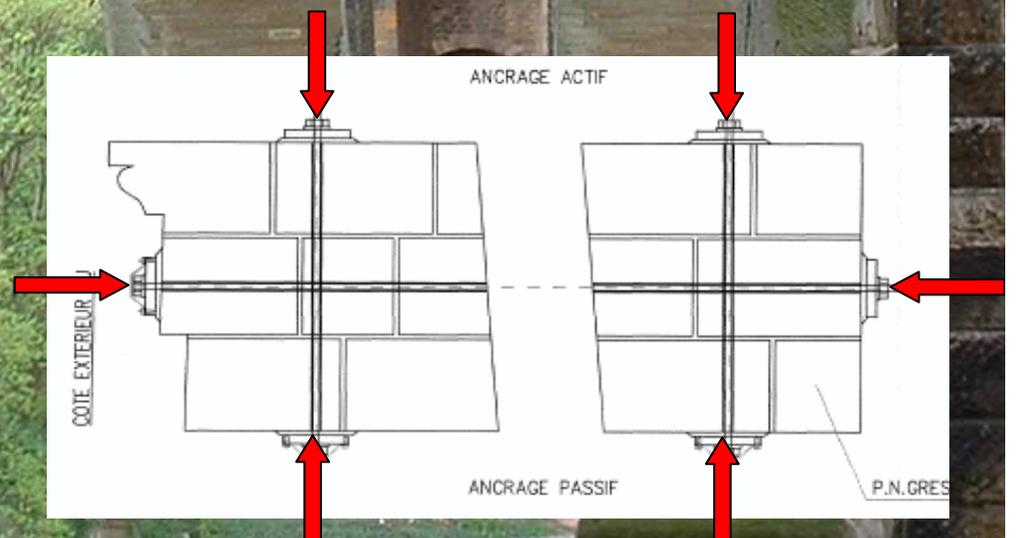
Essais d'eau



Jets d'eau

Précontrainte bi-directionnelle 2004

Resserrage de la maçonnerie

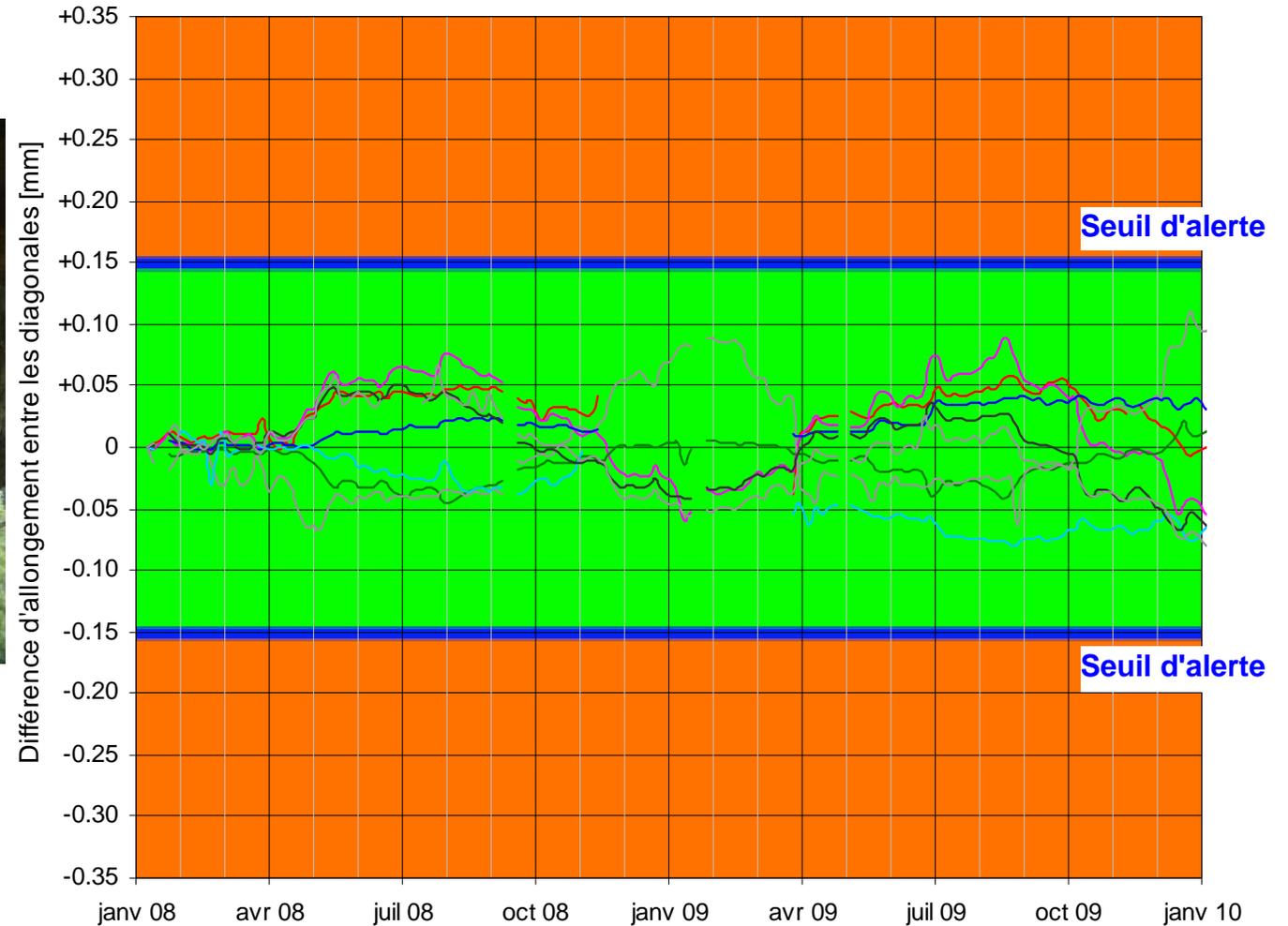


MISE EN SECURITE PROVISOIRE

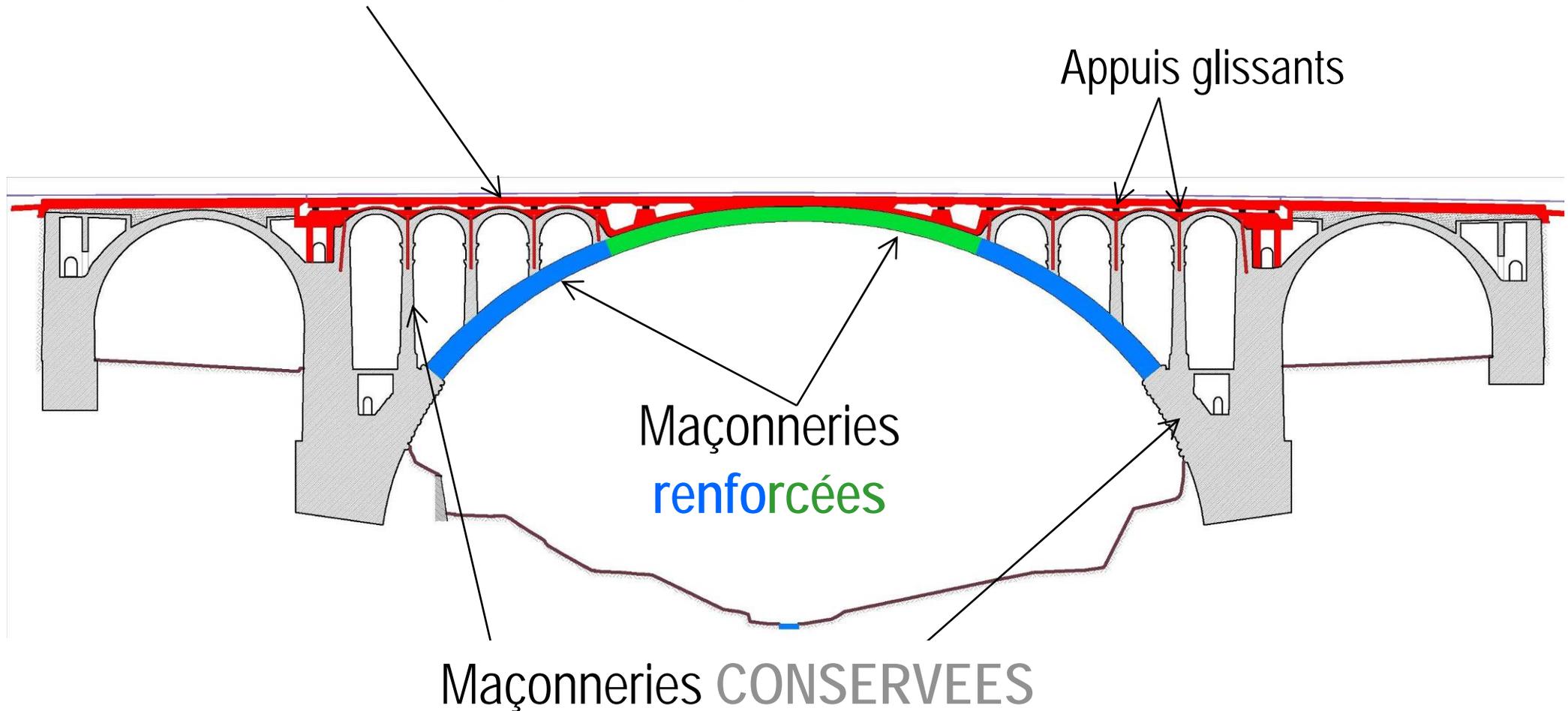
Monitoring

Surveiller l'efficacité du serrage

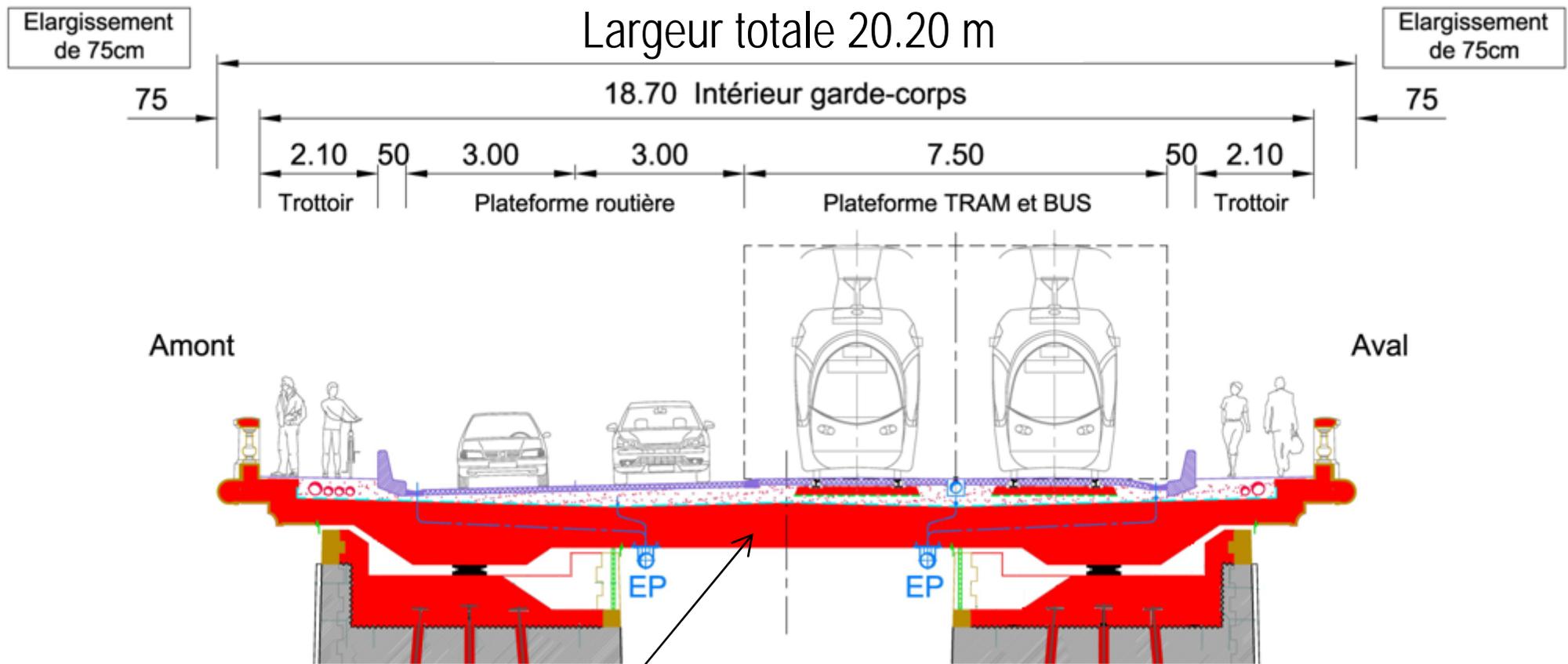
Suivi des zones renforcées



Nouveau tablier (Béton armé)



Coupe fonctionnelle



Un nouveau tablier

Images de synthèse

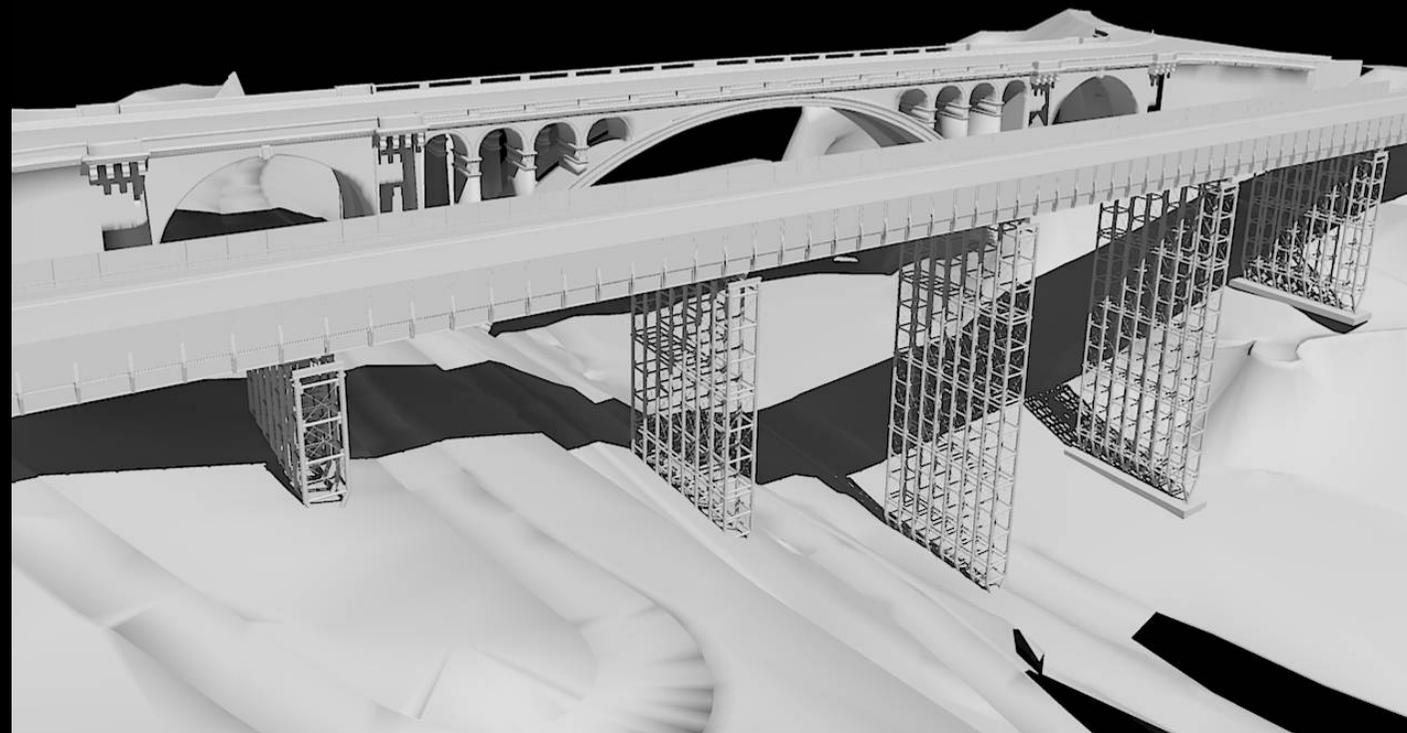


Après réhabilitation
(avec élargissement)





REUNION D'INFORMATION



Etude de trafic:



Etudes acoustiques:

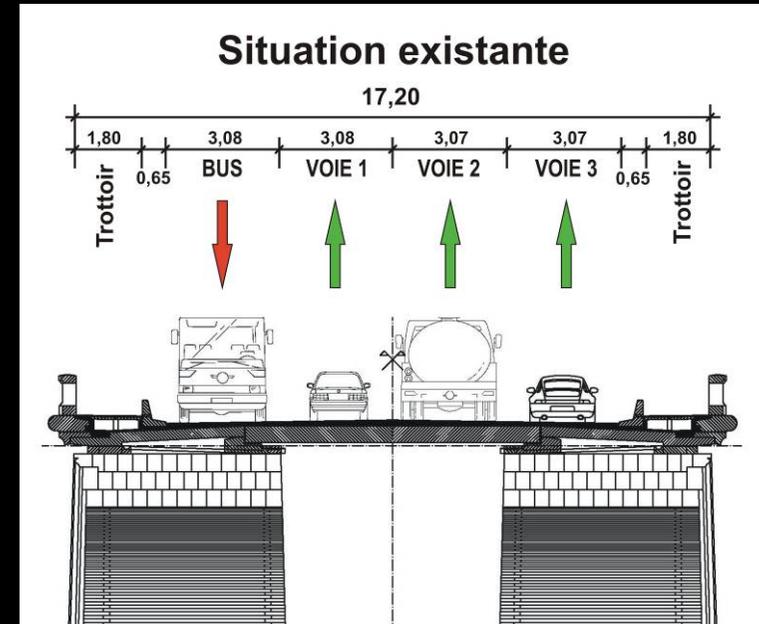


juin 2010

REALISATION DU PONT PROVISOIRE ET DES ACCES AU CHANTIER DANS LE CADRE DE LA REHABILITATION DU PONT ADOLPHE A LUXEMBOURG



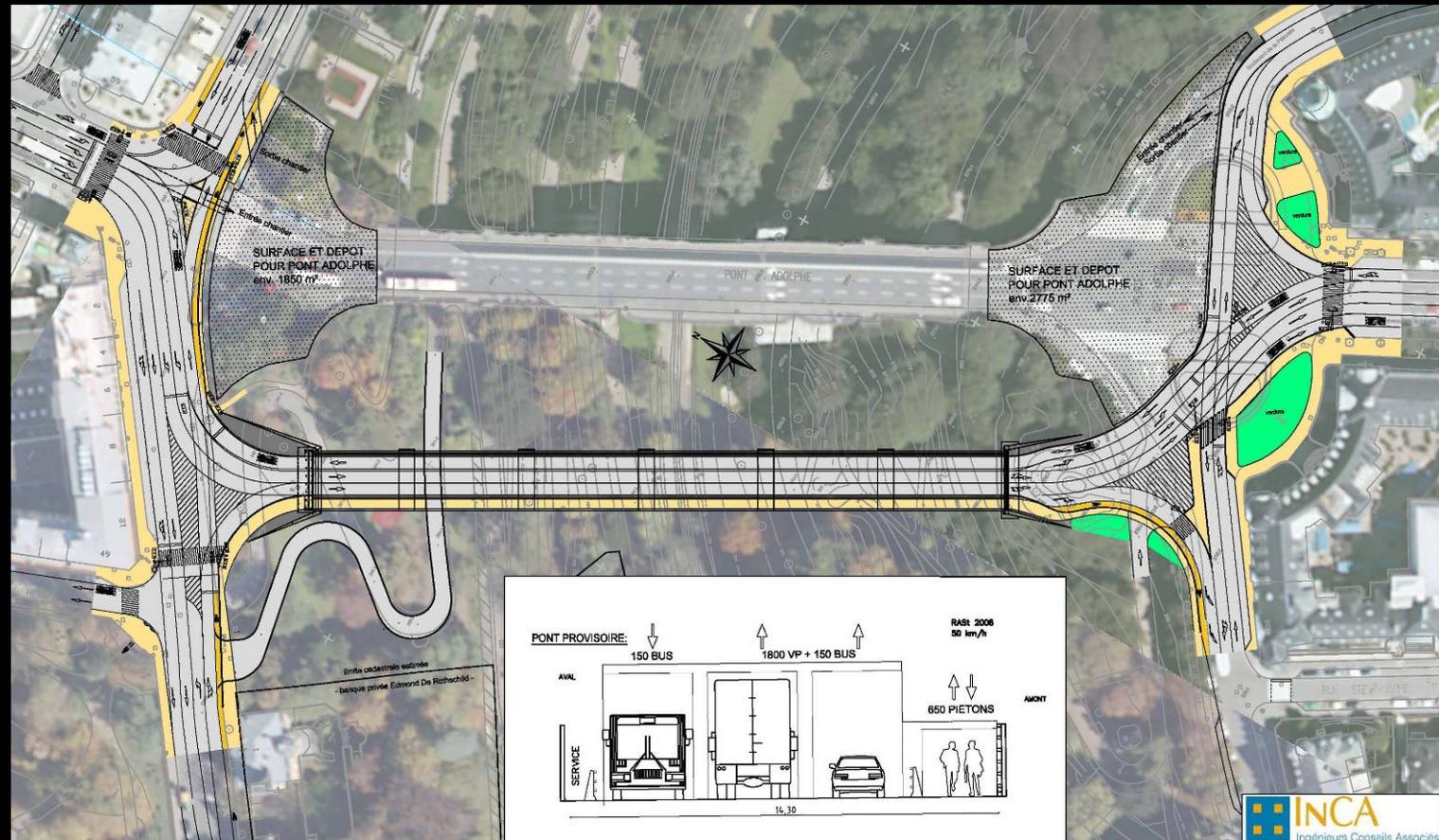
LE PONT
ADOLPHE (NEI
BRECK)



REALISATION DU PONT PROVISOIRE ET DES ACCES AU CHANTIER DANS LE CADRE DE LA REHABILITATION DU PONT ADOLPHE A LUXEMBOURG



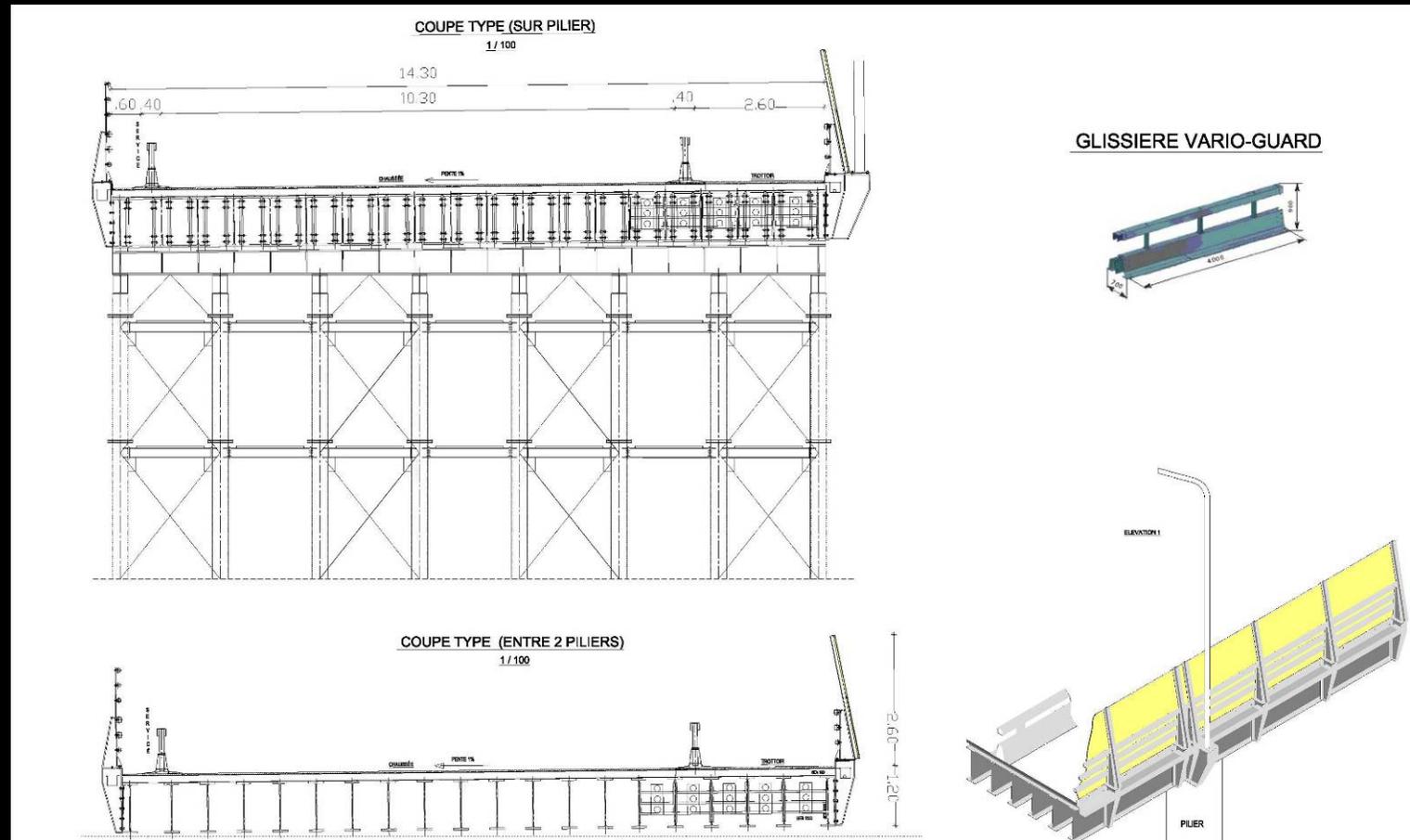
IMPLANTATION CIRCULATION



REALISATION DU PONT PROVISOIRE ET DES ACCES AU CHANTIER DANS LE CADRE DE LA REHABILITATION DU PONT ADOLPHE A LUXEMBOURG



Coupe





DETERMINATION DE LA POSITION

LE TRAFIC

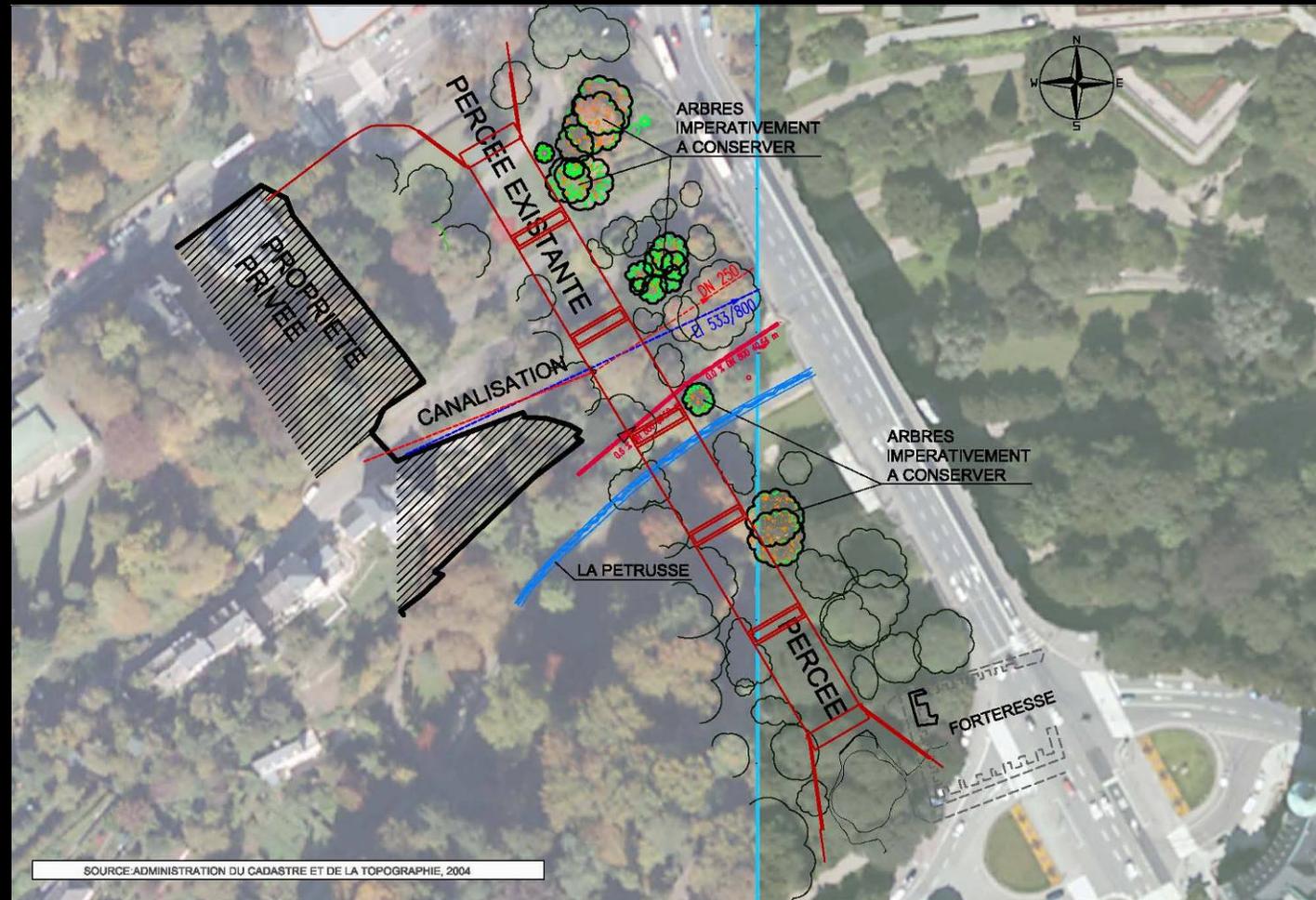
TOPOGRAPHIE

ENCOMBREMENT

ORGANISATION DU
CHANTIER

VESTIGES

BOISEMENT



SOURCE: ADMINISTRATION DU CADASTRE ET DE LA TOPOGRAPHIE, 2004

Critères pour la détermination de la position optimale du pont provisoire

Ech: 1/1000

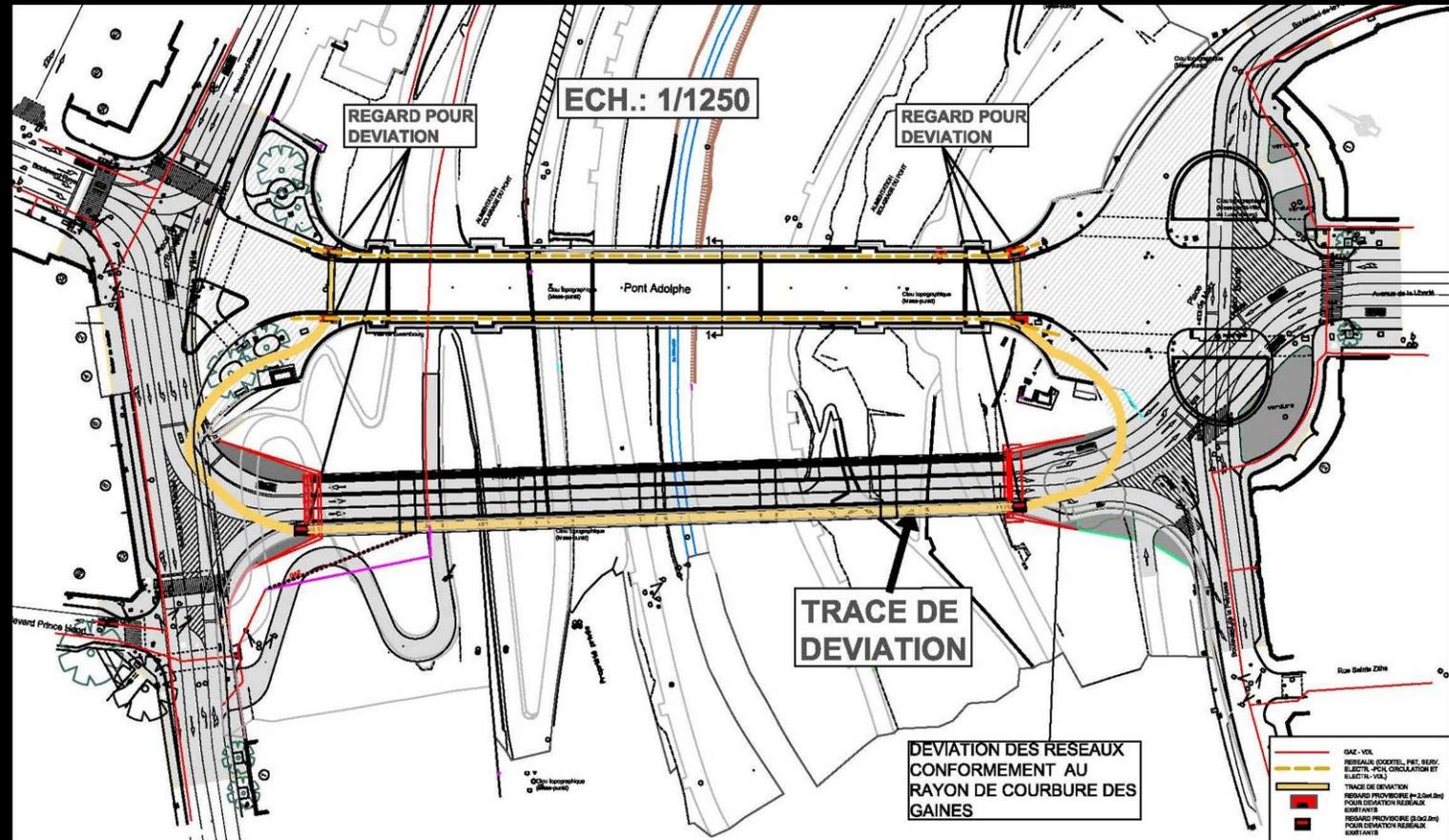


ARBRES A
ENLEVER OU A
DEPLACER





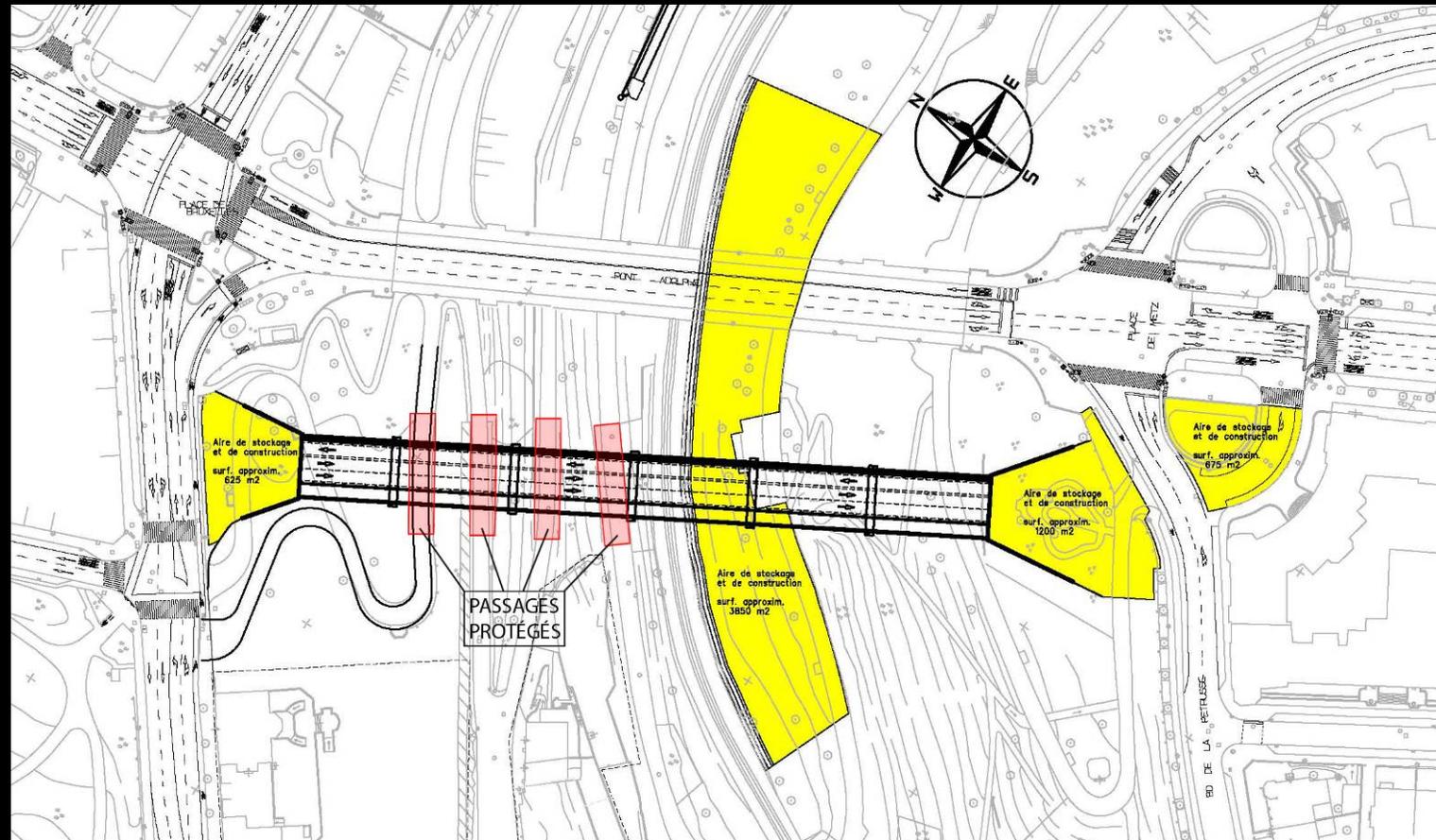
DEVIATION DES RESEAUX EXISTANTS



REALISATION DU PONT PROVISOIRE ET DES ACCES AU CHANTIER DANS LE CADRE DE LA REHABILITATION DU PONT ADOLPHE A LUXEMBOURG



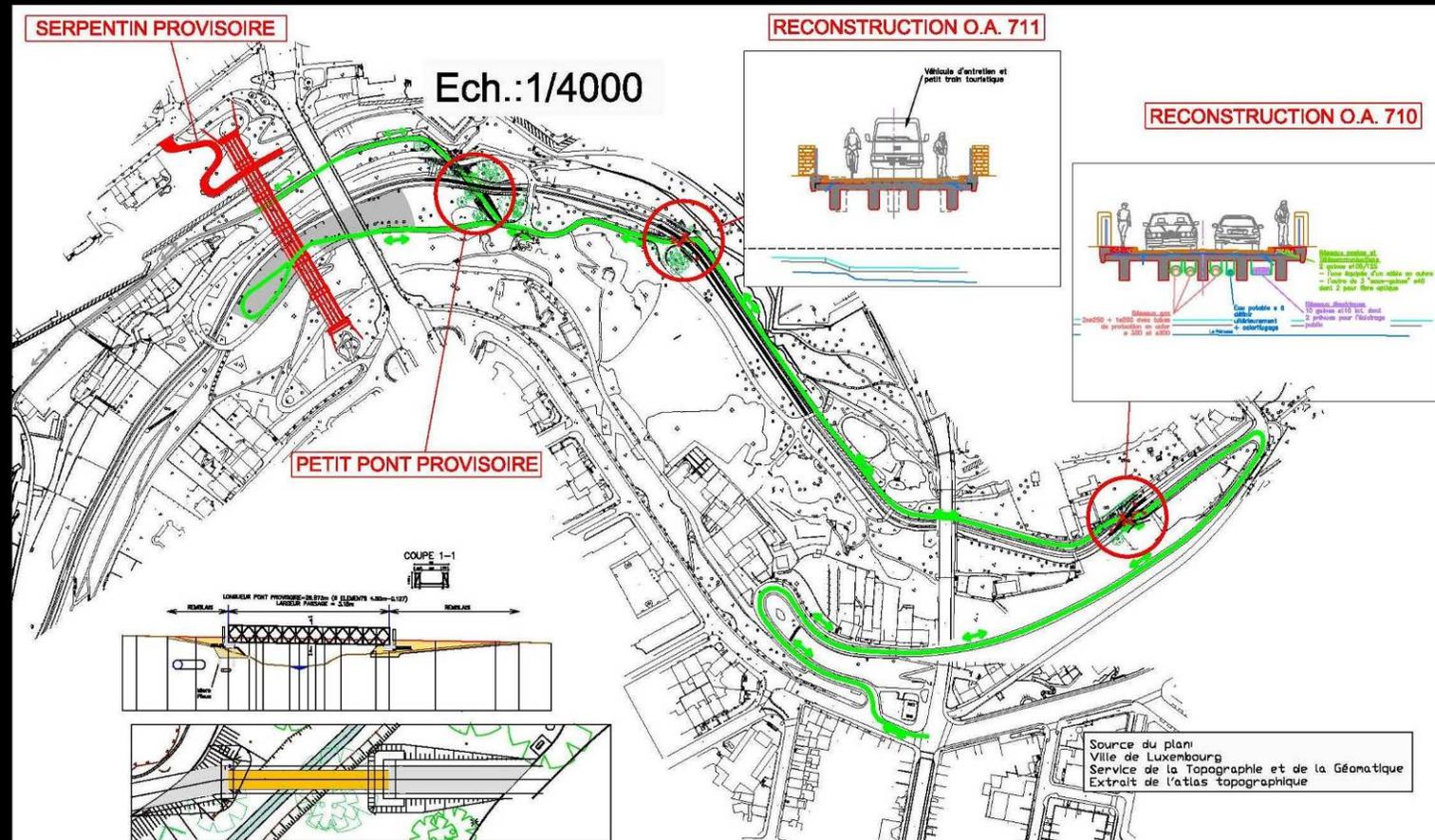
AIRES DE
STOCKAGE ET
D'INSTALLATION
DE CHANTIER



REALISATION DU PONT PROVISOIRE ET DES ACCES AU CHANTIER DANS LE CADRE DE LA REHABILITATION DU PONT ADOLPHE A LUXEMBOURG



ACCES AU
CHANTIER

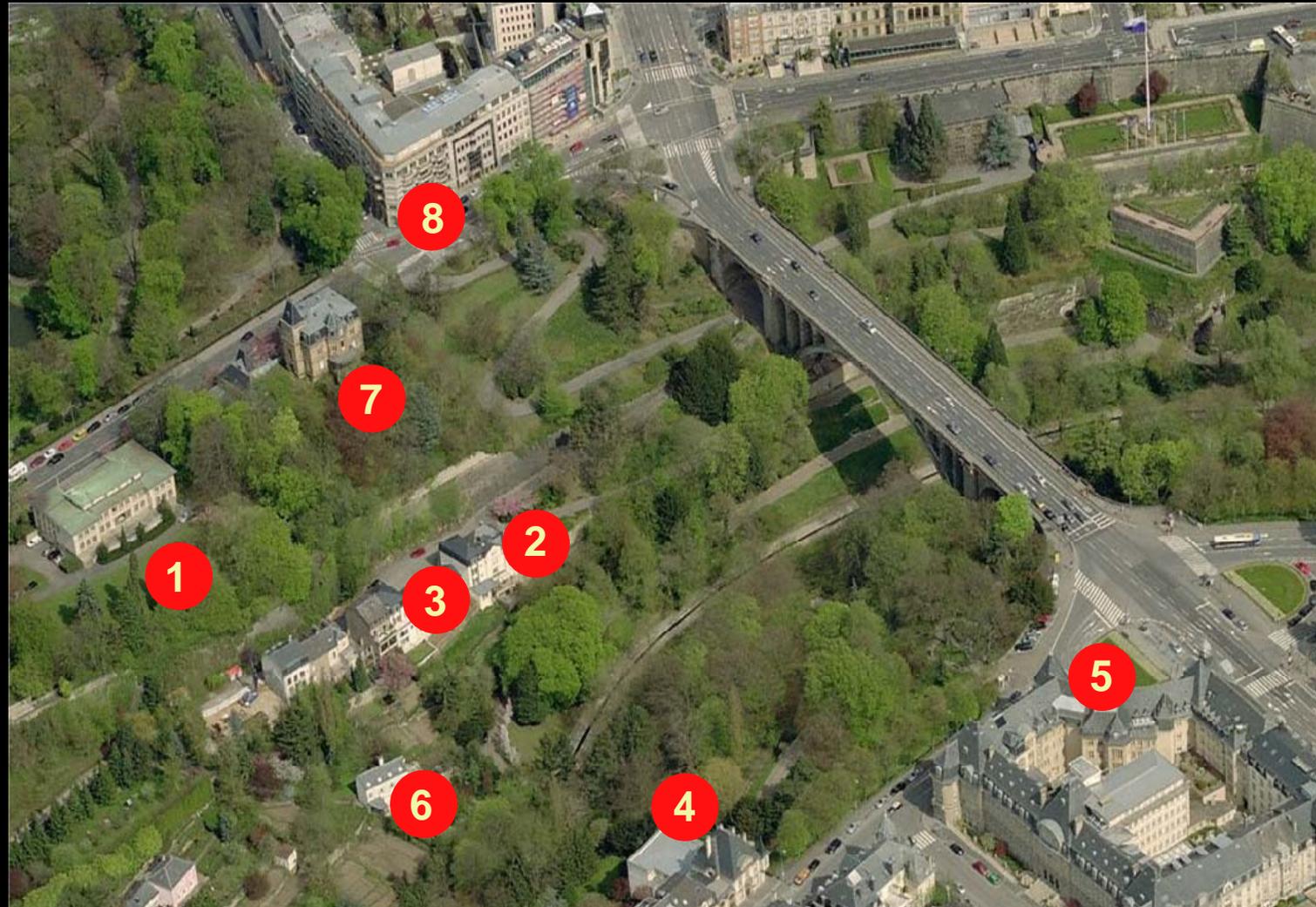


REHABILITATION DU PONT ADOLPHE CONSTRUCTION D'UN PONT PROVISOIRE



ETUDE DE LA
PROBLEMATIQUE
DU BRUIT

ETAT DES LIEUX

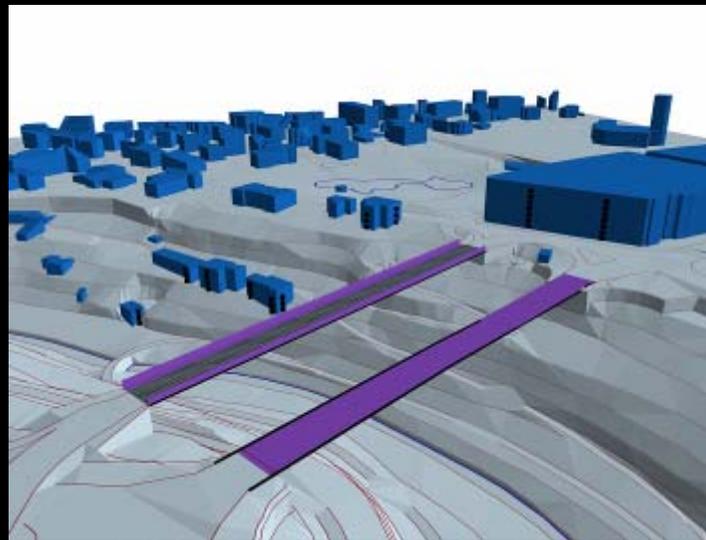


REHABILITATION DU PONT ADOLPHE CONSTRUCTION D'UN PONT PROVISOIRE



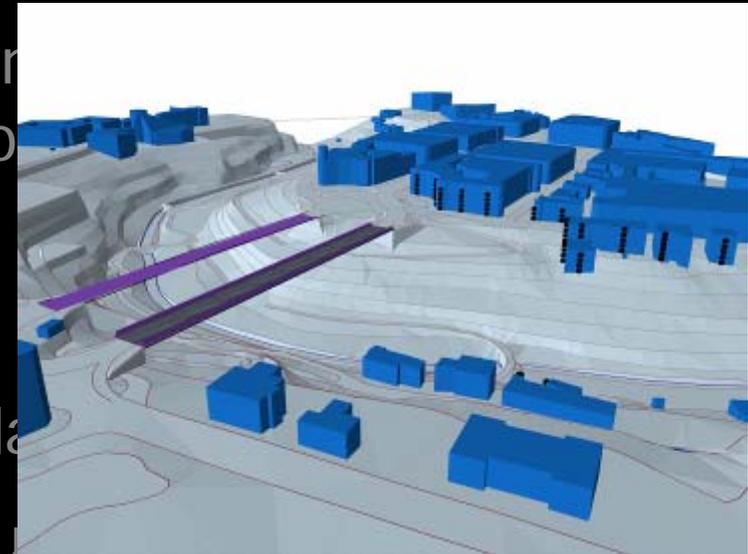
ÉTUDE DE LA
PROBLÉMATIQUE
DU BRUIT

BRUIT RAYONNE
PAR LE PONT
PROVISOIRE



ron
bro

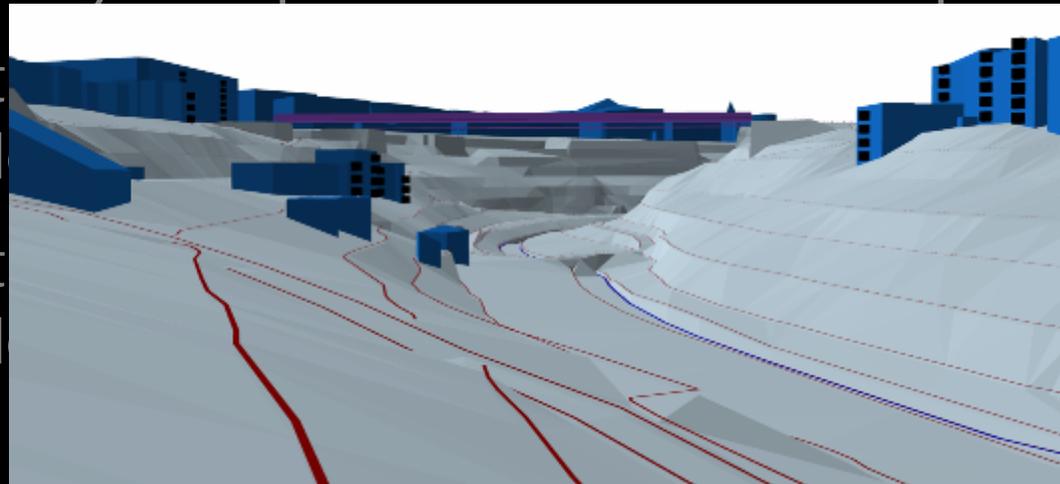
r la



2. bruit rayonné par la structure métallique du pont

3. bruit
au-d

4. bruit
en-d



150 bus/h

1800
voitures/h

400

500

900

150 bus/h

Carrefour Royal / M. Thérèse / Pont provisoire :
Réserve actuelle satisfaisante : **+23 %**
Réserve future limite : **+4%**

Dans cette configuration, à l'heure de pointe le pont provisoire supporte une charge d'environ :

- 1800 véhicules individuels (contre 2000 aujourd'hui) + 150 bus dans le sens Ville haute – Gare,
- et 150 bus dans l'autre sens.

On notera en particulier côté gare à la sortie du pont les 4 couloirs permettant l'écoulement de la circulation:

- 1 tourne à droite,
- 2 tout-droit ,
- et 1 à gauche.

Ce scénario n'induit aucun détour conséquent pour les lignes d'autobus ni de modifications importantes du fonctionnement des autres carrefours.

Carrefour Pétrusse / Liberté / Pont provisoire :
Réserve actuelle satisfaisante : **+10 %**
Réserve future satisfaisante : **+13%**