

N° 7781²**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2020-2021

PROJET DE LOI**relative au réaménagement de l'échangeur de Pontpierre
situé sur l'autoroute A4**

* * *

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

(1.7.2021)

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 10 juin 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 Rapportrice.

La Commission de la Mobilité et des Travaux publics a examiné et adopté le présent rapport au cours de sa réunion du 1^{er} juillet 2021.

*

II. OBJET DU PROJET DE LOI

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

- autoriser le Gouvernement à faire procéder au réaménagement de l'échangeur Pontpierre situé sur l'autoroute A4,
- déterminer comme enveloppe budgétaire pouvant servir au financement du projet le montant de 71.700.000 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 au réaménagement de l'échangeur Pontpierre 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.

Le projet

Le projet de réaménagement de l'échangeur Pontpierre situé sur l'autoroute A4 comprend un giratoire ovale au niveau de la route nationale N13, deux ouvrages d'art pour l'aménagement proprement dit, l'élargissement et la réhabilitation d'un ouvrage d'art existant, des bretelles d'accès et de sortie sur l'autoroute A4, le déplacement des deux aires de service en amont respectivement en aval de l'échangeur et le réaménagement de la chaussée autoroutière ainsi qu'un mur de soutènement en vue du gabarit du tram rapide au niveau de l'échangeur, tout comme les mesures compensatoires, un bassin de rétention, des écrans anti-bruit des deux côtés de l'autoroute A4 ainsi que le réaménagement de la rue d'Europe.

Il faut noter que le coup de départ du projet a déjà été donné en 2008 avec l'aménagement de la nouvelle plate-forme pour aire de service en direction de Luxembourg-ville. Or, l'évolution du chantier et des dépenses supplémentaires non couvertes par les prévisions financières initiales ont fait que le montant total du projet dépassera le seuil de 40.000.000 d'euros. Ensuite, lors de la progression des études et des premières phases des travaux, il s'est avéré que le budget pour la sécurisation de l'échangeur Pontpierre serait également dépassé. En conséquence, le Gouvernement propose de regrouper l'ensemble des chantiers nécessaires pour le réaménagement de l'échangeur dans une seule loi de financement.



Prise de vue de la situation actuelle (Source : Geoportail.lu)

Historique et évolution

Au Luxembourg, le réseau autoroutier a commencé à naître en 1969 avec la mise en service des deux premiers tronçons d'autoroute de l'A1 (Kirchberg - Senningerberg) et de l'A4 (Pontpierre - Esch/Lallange). L'échangeur Pontpierre est donc l'un des plus vieux échangeurs sur notre réseau autoroutier et sa configuration actuelle n'a pas changé depuis son origine.

Uniquement 3 des 4 mouvements d'accès ou de sorties directes sont possibles au droit du croisement de l'autoroute A4 avec la N13. Les automobilistes désirant accéder à l'autoroute A4, direction Luxembourg doivent emprunter le CR169 respectivement la N4 avant de pouvoir s'engager sur l'A4 et sont ainsi obligés de traverser des rues résidentielles et créent ainsi de fortes nuisances aux résidents de la rue d'Europe et de la rue de Luxembourg à Pontpierre.

À la fin des années 1990, l'Administration des Ponts et Chaussées avait entamé les premières études afin d'adapter la configuration de la voirie et la rendre plus sûre et plus performante. En 2008, la première phase du chantier, qui consistait dans le déplacement de l'aire de service direction Luxembourg, a été lancée dans le contexte d'un grand projet de développement avec un impact important sur le trafic. Dans la suite, plusieurs projets immobiliers aux abords immédiats de l'échangeur ont vu le jour et les études pour la nouvelle configuration de la voirie et de l'échangeur ont à chaque fois dû être adaptées.

Au fil du temps, les concepts en matière de transports publics ont également évolué, créant chaque fois des besoins différents au niveau du réseau routier et autoroutier. Le projet initial du réaménagement de l'échangeur en a suivi l'évolution, notamment par l'ajout d'une voie pour bus sur la section courante de l'autoroute, avec la possibilité d'ajouter un arrêt pour bus rapides au droit de l'échangeur, au niveau de l'autoroute.

Plus récemment, avec le « MODU 2.0 », la troisième voie destinée aux autobus fut abandonnée en faveur d'un aménagement des bandes d'arrêt d'urgence (BAU), pour l'utilisation par des autobus et des voitures en mode de covoiturage aux heures de pointe. Cette idée fut intégrée dans le nouveau concept du tram rapide entre l'agglomération Sud et la capitale, qui inclut également le « VéloExpressWee » (piste cyclable PC 104) le long de l'autoroute.

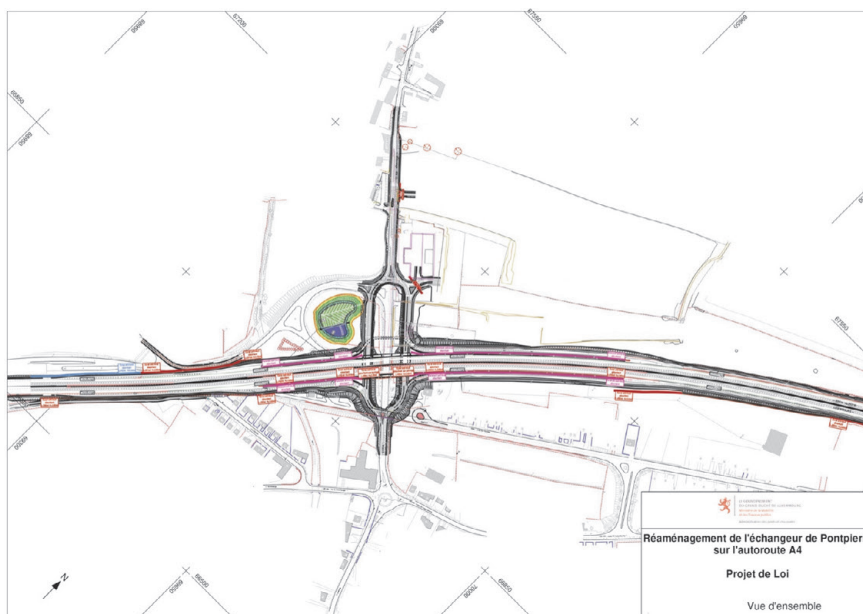
Ceci étant, le réaménagement de l'échangeur de Pontpierre, entamé depuis des années, pourra être poursuivi en tenant compte des éléments précités. Les budgets sollicités dans ce projet donneront au chantier les moyens pour en terminer les travaux, tout en plaçant le cadre dans le concept global.

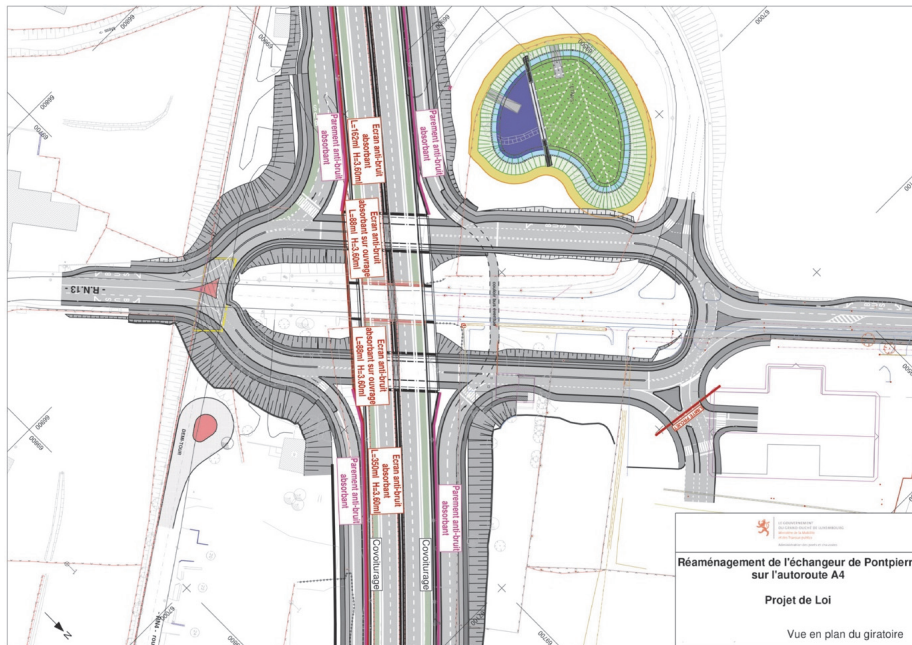
Un projet ultérieur définira les réaménagements nécessaires de l'autoroute A4 entre Cessange et Esch, en incluant notamment les équipements nécessaires au fonctionnement du covoiturage sur la BAU sur ce tronçon entier (projet de l'autoroute multimodale), et le réaménagement entre Foetz et Lankeltz sera également l'objet d'un projet à part. Enfin, le « VéloExpressWee » sera présenté en même temps que le projet du tram rapide entre Luxembourg et le quartier de l'Alzette sur les friches sidérurgiques entre Esch et Schiffflange.

Descriptif technique

La voirie

Les travaux de voirie consistent en premier lieu dans la réalisation d'un grand giratoire de forme ovale d'une longueur de 230 m et d'une largeur de 80 m sur lequel viennent se raccorder la N13 ainsi que les différentes bretelles d'entrée et de sortie d'autoroute. Le déplacement de l'aire de service direction Esch-sur-Alzette permettra de prolonger la voie d'accélération vers l'autoroute A4 en direction d'Esch-sur-Alzette conformément aux normes en vigueur.





Les ouvrages d'art

En dehors des travaux de réaménagement de la voirie, le chantier englobe d'importants travaux d'ouvrages d'art :

- Construction et ripage de deux nouveaux ouvrages afin de faire passer la N13 réaménagée sous l'autoroute.
- Élargissement du pont autoroutier existant.
- Adaptation du passage pour piétons passant sous l'autoroute A4 au droit de la rue d'Esch.
- Consolidation de l'ouvrage hydraulique de la Mess passant sous l'autoroute A4.
- Démolition de l'ouvrage existant portant la N4 (rue d'Europe) sur la N13.

Les aires de service

Afin de libérer l'espace pour la nouvelle configuration et adapter l'entrée respectivement la sortie d'autoroute, les deux aires de services ont dû être déplacées. Ainsi les flux des automobilistes voulant accéder ou quitter l'aire de services ont pu être séparés des flux de circulation de l'échangeur et la sécurité a été nettement améliorée.

L'assainissement

Dû au réaménagement de la voirie et l'augmentation de la surface scellée, le concept de gestion des eaux pluviales sera adapté aux normes actuelles. Le niveau de fond du bassin de rétention existant sera abaissé afin d'augmenter son volume. Le bassin sera raccordé en gravitaire à la Mess en amont de l'ouvrage de traversée sous l'autoroute. Afin d'éviter un remplissage du bassin par les eaux de la Mess en cas de crue de celle-ci, il est prévu de placer un clapet anti-retour sur l'orifice de régulation.

Gestion du trafic et des bus

Afin de garantir la fluidité du trafic sur la N13 dans le rondpoint et d'éviter des bouchons dans les bretelles de sortie de l'autoroute, le giratoire sera équipé par un système de feux tricolores géré par une centrale commune. Ce système de gestion de trafic comprendra non seulement les installations de feux tricolores aux différentes branches du giratoire, mais sera complété par des équipements de détection (boucles intégrées dans la chaussée et caméras de détection) afin de gérer le trafic et libérer les différentes sections du carrefour en fonction de la situation du trafic.

Compte tenu de sa situation géographique (croisement de la route des 3 Cantons avec l'autoroute A4), l'échangeur de Pontpierre a une fonction clé dans l'organisation des transports en commun dans le sud du pays. La nouvelle configuration du giratoire a été étudiée de sorte à ce que toutes les relations et tous les échanges soient possibles en fonction du concept définitif des transports publics.

Les mesures antibruit

Vu la proximité de l'autoroute et de l'échangeur par rapport aux habitations, l'implantation de nouvelles protections acoustiques permettra de réduire significativement l'impact actuel de la voirie adjacente. Environ 11.000 m² d'écrans antibruit absorbants seront installés des deux côtés de l'autoroute :

- Du côté ouest, environ 930 m avec une hauteur variant de 3,60 m jusqu'à 6 m.
- Du côté est, environ 1.800 m avec une hauteur moyenne de 3,60 m.



Le réaménagement de la Rue d'Europe

La rue d'Europe sera réaménagée et des mesures d'apaisement de trafic seront mises en œuvre afin d'augmenter la qualité de vie des riverains de cette route qui est actuellement fortement empruntée. La rue sera transformée en cul-de-sac et à l'extrémité sud une aire de rebroussement sera installée.

Les mesures compensatoires

Conformément à la loi relative à la protection de la nature et des ressources naturelles, les mesures compensatoires relatives au projet sont réalisées en partie à l'intérieur de l'emprise du projet par la plantation d'arbres et de haies/arbustes indigènes. Le surplus de compensation, ne pouvant pas être intégré dans le projet, sera réalisé sur des terrains appartenant à l'État dans les communes de Frisange et de Roeser sur une surface totale de 43.000 m².

Le phasage

Dû au fait que la configuration initiale de l'échangeur sera complètement modifiée, il a fallu libérer les surfaces nécessaires pour l'implantation des nouvelles voies. Dans une première phase, il s'agissait ainsi de déplacer les aires de services implantées à la hauteur de l'échangeur.

Dans la deuxième phase, les deux ouvrages sous lesquels passera le nouveau giratoire de la N13 ont été construits et ripés sous l'autoroute.

Enfin, la troisième phase, la plus importante, regroupe :

- Les travaux de voirie avec l'aménagement du giratoire.
- La construction des nouvelles bretelles d'entrée et de sortie d'autoroute avec les murs de soutènement.
- La réalisation du système d'assainissement et du bassin de rétention.
- L'installation des équipements routiers.
- La mise en place des écrans antibruit.

Evaluation des coûts

Coûts annuels des travaux d'entretien et d'exploitation

<i>Coûts d'entretien et d'exploitation</i>	<i>Total</i>
Voirie, réseaux :	345.000,00 €
Ouvrages d'art et murs de soutènement :	450.000,00 €
Montant total hors TVA :	795.000,00 €
<i>TVA 17%</i>	<i>135.150,00 €</i>
Montant total TVA incluse :	930.150,00 €
Arrondi à :	930.000,00 €

Coûts du projet global

L'enveloppe budgétaire pouvant servir au financement du projet est de 71.700.000,00 d'euros, rattachée à l'indice semestriel des prix de la construction valable au 1^{er} octobre 2020 (valeur 845,51). La fiche financière du dossier du projet de loi, déposé auprès de la Chambre des députés, se présente comme suit :

Fiche financière

[Indice semestriel des prix de la construction au 1^{er} octobre 2020 : 845,51]

<i>Réf.</i>	<i>Libellé projet</i>	<i>Montants € TVA incl.</i>
01	Travaux préalables:	
01a	Construction nouvelle Aire de service direction Esch-sur-Alzette, y compris élargissement de l'autoroute	8 076 224.14€
01b	Construction nouvelle Aire de service direction Luxembourg-ville	2 252 753.18€
01c	Déviations conduite Creos-Gaz	1 110 167.19€
	Sous-total:	11 439 144.50€
02	Échangeur Pontpierre & voirie autoroute:	
02a	Échangeur de Pontpierre	19 154 292.86€
02b	Bretelles - Terrassements, réseaux, voirie	3 645 184.22€
02c	Bretelles - Murs de soutènement	8 238 623.88€
02d	Ouvrages d'art 01 et 02 et élargissement de l'OA 1106 existant	7 448 138.86€
02e	Mur de soutènement préalable au couloir multimodal	1 889 836.45€
	Sous-total:	40 376 076.27€
04	Mesures d'apaisement & Mesures compensatoires:	
04a	Écrans antibruits	4 339 241.66€
04b	Réaménagement route de l'Europe	501 987.81€

<i>Réf.</i>	<i>Libellé projet</i>	<i>Montants € TVA incl.</i>
04c	Mesures compensatoires	230 319.49€
04d	Bassin de rétention - Mise en conformité	923 421.33€
	Sous-total:	5 994 970.28€
05	Études (études génie civil, travaux topographie, direction travaux, sécurité santé)	7 126 487.40€
06	Équipements routiers (marquage, panneaux de signalisations, panneaux directionnels)	575 798.72€
07	Électromécanique (éclairage, câbles, déviation réseaux, feux de circulation)	4 030 591.01€
	Sous-total:	11 732 877.13€
08	Divers et imprévus	2 086 292.05€
	Coût total projet:	71 629 360.23€
	arrondi à:	71 700 000.00€

*

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 au réaménagement de l'échangeur Pontpierre situé sur l'autoroute A4 comprenant un giratoire ovale au niveau de la route nationale N13, deux ouvrages d'art pour l'aménagement proprement dit, l'élargissement et la réhabilitation d'un ouvrage d'art existant, des bretelles d'accès et de sortie sur l'autoroute A4, le déplacement des deux aires de service en amont respectivement en aval de l'échangeur et le réaménagement de la chaussée autoroutière ainsi qu'un mur de soutènement en vue du gabarit du tram rapide au niveau de l'échangeur. Le projet comprend en outre les mesures compensatoires, un bassin de rétention, des écrans antibruit des deux côtés de l'autoroute A4 ainsi que le réaménagement de la rue d'Europe.

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°7781 dans la teneur qui suit :

*

V. TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

Art. 1^{er}. Le Gouvernement est autorisé à faire procéder au réaménagement de l'échangeur Pontpierre situé sur l'autoroute A4.

Art. 2. Les dépenses occasionnées par les travaux visés à l'article 1^{er} ne peuvent pas dépasser le montant de 71 700 000 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 1^{er} juillet 2021

Le Président,
Carlo BACK

La Rapportrice,
Chantal GARY