

Projet de loi

portant réalisation du pont provisoire et des accès au chantier dans le cadre de la réhabilitation du pont Adolphe à Luxembourg.

Avis du Conseil d'Etat

(8 avril 2011)

Par dépêche du 10 août 2010, le Premier Ministre, Ministre d'Etat, a saisi le Conseil d'Etat du projet de loi sous rubrique, élaboré par le ministre du Développement durable et des Infrastructures.

Au texte du projet de loi proprement dit étaient joints un exposé des motifs et un commentaire des articles.

L'exposé des motifs comporte, outre une partie écrite, une fiche financière définissant les travaux d'investissements, conforme aux exigences de l'article 79 de la loi modifiée du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'Etat ainsi qu'une partie graphique portant sur sept plans.

Considérations générales

Aux termes de l'article 99 de la Constitution, « ... toute réalisation au profit de l'Etat d'un grand projet d'infrastructure ... [doit] être [autorisée] par une loi spéciale. Une loi générale détermine les seuils à partir desquels cette autorisation est requise ».

Ce seuil avait été fixé à l'article 80 de la loi précitée du 8 juin 1999; il fut par après modifié plusieurs fois et porté par la loi du 29 mai 2009 portant modification de l'article 80 de la loi modifiée du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'Etat à 40.000.000 euros.

Le dossier présentement soumis à l'approbation de la Chambre des députés comporte un coût estimé à 23 millions d'euros.

Rien n'empêche évidemment le Gouvernement à demander à la Chambre des députés d'approuver des projets d'investissement d'une valeur inférieure audit seuil légal, ni la Chambre à approuver des dépenses infrastructurelles restant en deçà de 40 millions d'euros. Toutefois, le Conseil d'Etat se demande quelle peut être l'opportunité du choix du législateur d'accorder au Gouvernement une marge de liberté somme toute très généreuse (cf. avis du Conseil d'Etat du 31 mars 2009 relatif au projet qui est devenu la loi précitée du 29 mai 2009; doc. parl. n° 6011A), si des

projets dont le coût dépasse à peine la moitié dudit seuil continuent néanmoins à être soumis à l'aval parlementaire.

Si, par contre, l'option prise par les auteurs du projet de loi entendait se fonder sur une vue d'ensemble englobant tant la réalisation du pont provisoire que la réhabilitation consécutive du Pont Adolphe, dont le pont provisoire ne constitue que le préalable nécessaire, il aurait fallu concevoir le projet de loi en conséquence.

Même s'il s'était probablement avéré difficile d'intégrer les deux volets en un seul et même projet de loi, le Conseil d'Etat aurait néanmoins apprécié de disposer au moins d'une première estimation approximative du coût de la remise à neuf du Pont Adolphe.

C'est dès lors sous la réserve expresse des considérations ci-avant que qu'il examinera le projet de loi lui soumis.

Construit entre 1900 et 1903, le Pont Adolphe, inauguré le 24 juillet 1903, est présenté dans l'exposé des motifs comme record mondial de pont en arche de maçonnerie à l'époque de sa réalisation en raison de l'ouverture de 84,65 mètres de l'arche centrale.

Le pont a connu en 1961-1962 une première réhabilitation. Celle-ci comportait notamment le remplacement intégral du tablier initial en béton armé par une nouvelle dalle apposée sur des pré-dalles, qui assurent depuis la jonction entre les deux arcs jumelés du pont, ainsi que l'élargissement du tablier d'un demi-mètre des deux côtés. Les travaux effectués en 1978 ont consisté en la réfection de la couche de roulement, le remplacement des joints de dilatation et le réaménagement des trottoirs.

Au début des années 1990, des fissures, des délavements et des disloquements de pierres ont mis en évidence des problèmes d'étanchéité du tablier qui ont exigé une première stabilisation provisoire de l'ouvrage par plusieurs centaines de barres de serrage ainsi que la mise en place d'instruments d'auscultation destinés à surveiller le comportement de l'ouvrage et à alerter les services compétents de toute nouvelle défaillance technique.

La discussion politique qui s'en est suivie a conduit les autorités à abandonner les idées initiales d'un dédoublement du pont ou sa reconstruction avec un noyau en béton. En effet, l'audition publique du 17 mars 2007 a fait apparaître « que les citoyens luxembourgeois tiennent aux vieilles pierres et donnent leur préférence à une réhabilitation plus douce préservant un maximum de la structure existante ». Le projet technique qui en a été dégagé par l'Administration des ponts et chaussées prévoit un réaménagement du tablier du pont avec une largeur suffisante pour aménager une ligne de tramway à double voie ainsi que deux voies de circulation pour le trafic automobile longées des deux côtés d'un trottoir.

Alors que les auteurs du projet de loi semblent attribuer aux travaux de 1961-1962 les problèmes actuels tenant à la statique du pont, il ne résulte

pas clairement de l'exposé des motifs si l'origine de ces problèmes tient plutôt au nouveau concept de dallage mis en place à ce moment ou à l'élargissement du pont alors que, selon l'exposé des motifs, « des élargissements excessifs du tablier du pont, [...] du fait de leur poids mort supplémentaire, sont incompatibles avec une stabilisation préservant les arcs et renonçant à leur renforcement par du béton armé ». Or, nonobstant cette mise en évidence des origines des problèmes actuels, il est prévu d'élargir le Pont Adolphe lors de la réhabilitation en perspective une nouvelle fois de deux fois 75 centimètres, s'ajoutant à l'élargissement de 1960/1961 de deux fois 50 centimètres. Il en résultera une largeur supplémentaire du tablier du pont de 2,50 mètres par rapport au concept architectural initial retenu par Paul Séjourné au début du siècle dernier.

Mis à part les problèmes statiques résultant, le cas échéant, d'une largeur accrue du tablier, l'approche décrite risque par ailleurs de mettre en cause l'esthétique de l'ouvrage. Or, se référant à l'audition publique précitée, le Conseil d'Etat voudrait souligner l'importance attachée par la population au respect du patrimoine architectural exceptionnel que constitue ce pont, au point d'être devenu un des symboles-phares de la capitale. Le souci de préserver le pont dans sa configuration originelle devrait à son avis constituer en tout état de cause un des critères majeurs à retenir pour les solutions de réhabilitation prévues ou à prévoir.

En outre, il faut se demander si la double perspective du maintien d'un trafic automobile sur l'axe routier passant par le pont, dont l'importance ne diminuera certainement pas à l'avenir, et le choix d'un tracé du futur tram traversant également ce pont, n'exige pas de la part des responsables de l'Etat et de la capitale de réfléchir à des solutions de délestage prévoyant une déviation des trafics autres que le trafic inter-quartiers, qui ne doivent pas forcément passer par le pont sur une axe nord-sud reliant directement la Ville-haute et le Quartier de la Gare.

En vue de la réhabilitation du Pont Adolphe, la solution de déviation du trafic retenue consiste en l'aménagement d'un pont provisoire à quelques dizaines de mètres à l'ouest de l'emplacement de celui-ci. Ce pont provisoire tient compte de l'éminente fonction de liaison actuelle de ce pont entre la Ville-haute et le Plateau Bourbon. Son emplacement respecte le bâti à proximité du Pont Adolphe, et tient compte du patrimoine architectural constitué par les vestiges de la forteresse et des contraintes environnementales. Le tablier comportera trois voies de circulation dont deux seront réservées au trafic automobile se déplaçant en direction du plateau Bourbon et une aux transports en commun, ouverte à contre-sens. La chaussée en question sera longée par un seul trottoir. Le concept de circulation pour le trafic automobile préfigure ainsi la situation de trafic imaginée qui résultera de la réhabilitation du Pont Adolphe, accentuant, de l'avis du Conseil d'Etat, l'intérêt de rechercher une solution de délestage.

Le pont provisoire reposera sur cinq piles ménageant autant que faire se peut le parc de la Vallée de la Pétrusse. L'eau de surface sera drainée vers les canalisations de la Ville de Luxembourg. L'accès au chantier se fera en priorité à partir de la rue de Prague et de la rue Saint Quirin. La

circulation locale dans la Vallée de la Pétrusse n'aura pas besoin d'être interrompue.

La durée de la mise en place du pont est estimée à 6 mois. Son utilisation prévisionnelle est de 2 à 3 ans.

Le devis résultant de la fiche financière distingue entre les postes études (1.300.000 euros), travaux préparatoires et voies d'approche (5.850.000 euros), construction et démontage (10.300.000 euros), le solde se répartissant sur le coût de la surveillance et celui des mesures compensatoires, de sécurité et de protection, ainsi que de l'entretien (1.900.000 euros). 3 pour cent de l'estimation du coût sont par ailleurs tenus en réserve pour des frais divers et imprévus.

Examen des articles

Article 1^{er}

Sans observation.

Article 2

Le Conseil d'Etat propose de rédiger comme suit la fin de la première phrase de cet article:

« ... le montant de 23.000.000 euros. »

Article 3

Les auteurs ont le choix d'écrire que les dépenses soit sont à charge des crédits du Fonds des Routes, soit sont imputés sur ces crédits.

Conformément à la formule retenue dans d'autres lois du genre, le Conseil d'Etat propose d'écrire:

« **Art. 3.** Les dépenses sont imputées sur les crédits du Fonds des routes. »

Ainsi délibéré en séance plénière, le 8 avril 2011.

Le Secrétaire général,

s. Marc Besch

Le Président,

s. Georges Schroeder