

REGISTRE AUX DÉLIBÉRATIONS DU CONSEIL COMMUNAL

Séance publique du 27 juin 2016

Annonce publique et convocation des conseillers: 21 juin 2016

Présents: MM. Michel Wolter, bourgmestre, Josée-Anne Siebenaler-Thill, Jeannot Jeanpaul et Richard Sturm, échevins ; Yves Cruchten, Jos Thill, Lucien Fusulier, Danielle Schmit, Joseph Hames, René Robinet, Arsène Ruckert, Guy Scholler, Marc Hansen et Mireille Duprel, conseillers ; Alain Schwarz, secrétaire.

Excusés: MM. Frank Pirrotte, Fred Reuter et Nicolas Funck, conseillers.

2) Contournement de Bascharage – Avis du conseil communal.

Le conseil communal,

Vu le dossier de consultation du public suivant la loi du 29 mai 2009 concernant l'évaluation des incidences sur l'environnement humain et naturel de certains projets routiers, ferroviaires et aéroportuaires du Ministère du Développement durable et des Infrastructures, département des travaux publics, déposé à la maison communale le 2 mai 2016 ;

Considérant que le dossier se compose de cinq classeurs, complétés par les avis du Département de l'aménagement du territoire, du Département de l'environnement ainsi que de l'Administration de la gestion de l'eau :

- Classeur 1 : L'étude d'évaluation des incidences sur l'environnement et ses annexes afférentes ;
- Classeur 2 : L'étude de bruit, l'étude sur la pollution de l'air et les extraits des PAG ;
- Classeur 3&4 : L'avant-projet sommaire « APS » ;
- Classeur 5 : L'étude de trafic, l'évaluation du niveau de sécurité routière et la note technique sur le mouvement des masses.

Vu l'avis au public du 3 mai 2016 informant la population du dépôt du dossier de consultation du public afin d'en pouvoir prendre connaissance du 4 mai au 2 juin 2016 inclusivement, conformément à l'article 7 de la prédite loi du 29 mai 2009 ;

Vu un deuxième avis au public du 11 juin 2016 informant la population que le bourgmestre procède à une enquête publique dans laquelle sont entendus tous les intéressés qui se présentent, la même publication faite également dans deux quotidiens luxembourgeois ;

Vu le certificat de publication du 24 juin 2016 attestant que les prédites publications ont été faites en conformité de l'article 7 de la loi du 29 mai 2009 concernant l'évaluation des incidences sur l'environnement humain et naturel de certains projets routiers, ferroviaires et aéroportuaires ;

Considérant qu'à l'expiration du délai des 30 jours, 1.161 personnes, 76 sociétés et entreprises de la Zone d'Activités économiques « ZAE Robert Steichen » ont introduit leurs observations et objections, qui se résument comme suit :

Évaluation par rapport à la population

Variantes	Résultat (choix multiple)	Résultat en %
0 Avenue de Luxembourg	30	2 %
1 Variante SUD	416	33 %
2 Variante CENTRE	760	61 %
3 Variante NORD	43	4 %
	1.249	100 %

Évaluation par rapport à la « ZAE Robert Steichen »

Variantes	Résultat (choix multiple)	Résultat en %
0 Avenue de Luxembourg	4	5 %
1 Variante SUD	22	27 %
2 Variante CENTRE	41	50 %
3 Variante NORD	15	18 %
	82	100 %

Considérant que lors de l'enquête publique, 6 personnes se sont présentées devant le bourgmestre pour faire valoir leurs remarques, elles ont toutes opté pour la variante « 1 » ;

Considérant que d'après la procédure, il est prévu que le collège des bourgmestre et échevins émette un avis ;

Considérant que le collège des bourgmestre et échevins a pris la décision de consulter le conseil communal avant d'émettre l'avis prévu par la procédure ;

Le conseil communal, réuni le 27 juin à la Maison Communale, à l'unanimité des voix, émet l'avis qui suit à l'adresse du collège des bourgmestre et échevins :

Remarques générales :

Il ne fait aucun doute que la réalisation d'un contournement de Bascharage est une nécessité absolue. La présence massive de quelque 600 habitants lors de la réunion d'information du 28 avril 2016 et la remise de 1.161 prises de position lors de la consultation publique écrite sont la preuve de la volonté manifeste de la population de notre commune de voir débloquer une situation de trafic et de nuisances de santé qui devient de plus en plus intolérable. Ainsi 94% des réponses ont clairement revendiqué la réalisation d'un contournement (33% et 61% pour les variantes 1 et 2).

Le contournement de Bascharage est en discussion depuis maintenant plus de 40 ans. Il a été promis à maintes reprises par les autorités nationales. Lors de la construction de la collectrice du sud dans les années 80 – 90, il a été prévu de délester les localités de Pétange, Bascharage, Sanem et Ehlerange. Après achèvement des travaux y relatifs, les localités de Pétange, Sanem et Ehlerange ont connu effectivement des baisses considérables de trafic. Ceci partiellement au détriment de la qualité de vie des habitants de Bascharage, alors que la collectrice du sud traverse la commune en plein milieu et que le quartier « Bomicht », ainsi que la localité de Linger ont été séparés définitivement du reste de la commune. Qui plus, est, elle passe à certains endroits à moins de 50 m des maisons d'habitation.

Le contournement de Bascharage, partie intégrante des promesses d'alors, quant à lui, n'a pas été réalisé à ce jour. L'augmentation du trafic est continue depuis des années. Elle est due au fait que le trafic national, frontalier et international est drainé depuis la frontière belgo-française vers le rond-point Biff. À partir de celui-ci, les automobilistes ont le choix soit de continuer via la collectrice du sud en direction d'Esch-sur-Alzette, soit de traverser la localité de Bascharage en direction de la Ville de Luxembourg sur une longueur de quelque 3 km.

Une étude de trafic réalisée par les soins de l'administration communale de Bascharage en 2011 a relevé que 23.000 voitures traversent quotidiennement l'avenue de Luxembourg, à laquelle il faut ajouter 1.500 camions et autobus. D'après les études réalisées par l'administration des Ponts & Chaussées, l'augmentation du trafic est de quelque 3 à 5% par an, de sorte que l'on peut estimer le trafic actuel à quelque 26.000 voitures par jour ouvrable non férié.

Une récente étude a montré qu'entretiens, 1/3 des passages nationaux, frontaliers et internationaux ne se font plus par l'avenue de Luxembourg, du fait de l'engorgement de celle-ci, mais passent par les localités de Linger et Hautcharage pour rejoindre l'avenue de Luxembourg à la hauteur de la boucherie Meyer. Les problèmes ne se concentrent plus sur l'avenue de Luxembourg uniquement, mais sont devenus un problème généralisé sur tout le territoire de la commune.

L'étude de trafic réalisée sous la régie de l'État quant à elle relève qu'en 2012 quelque 18.000 véhicules ont traversé le centre de Bascharage. En 2020, ce nombre passe à 21.300 sans contournement, et se réduit à 9.000 – 10.000 en cas de réalisation d'un contournement. Il importe de mentionner que la projection étatique ne saurait être pertinente qu'à condition de la réalisation de nombreuses infrastructures complémentaires dans le sud du pays, tels que le dédoublement partiel de la voie carrossable du tronçon de l'A13 entre Bascharage-Biff et Rodange-

Frontière, le réaménagement des rond points se situant sur la même route, le réaménagement de la jonction Lankeltz à Esch-sur-Alzette, et bien d'autres encore, énumérées par les responsables politiques et administratifs dans les documents à la base de l'étude actuellement en cours et lors de la présentation publique du projet de contournement.

A noter également que les différences des deux comptages s'expliquent par le fait que l'étude réalisée par l'État se base sur une moyenne annuelle, alors que celle de la Commune se base sur le trafic journalier lors des jours ouvrables hors les vacances scolaires.

Un problème majeur lié au trafic consiste dans le fait que depuis ses origines, l'accès à la ZI Bommelscheuer, devenue ZAE Robert Steichen entretemps, se fait par une seule entrée, qui est également sortie, et qui rallie également l'avenue de Luxembourg. Il avait été promis à l'époque que lors de la réalisation du contournement de Bascharage, cette zone aurait un accès direct à celui-ci. L'absence de contournement (et d'accès à celui-ci pour les entreprises de la zone) a comme conséquence que tous les voitures, bus et camions de la zone, qui se dirigent vers la collectrice du sud, doivent obligatoirement passer par le centre de Bascharage pour y arriver. La configuration de la zone d'activités avec un accent particulier sur les sociétés de transport autobus et camions, contribue largement à l'aggravation des problèmes de circulation et de santé des secteurs et populations concernés. Il n'est dès lors pas étonnant que les 76 entreprises de la ZAE Robert Steichen aient réclamé avec véhémence la réalisation d'un contournement de Bascharage (78% pour les variantes 1 et 2) et surtout d'un accès direct de la zone sur le contournement.

En ce qui concerne la « qualité de l'air », l'étude étatique a révélé que la valeur annuelle moyenne du dioxyde d'azote au centre de Bascharage s'élève à 57ug/m³ (valeur mesurée en 2012). Selon le pronostic pour 2020, cette valeur diminuerait, sans construction d'un contournement, à 45 ug/m³, donc toujours supérieure à la limite de 40 ug/m³ (directive européenne 2008/50/EG [20]) et avec un contournement, à 31-33 ug/m³.

La valeur annuelle moyenne des particules fines PM10 au centre de Bascharage s'élève à 29 ug/m³ (valeur mesurée en 2012) et diminuerait après la construction d'un contournement à 22-28 ug/m³. Ceci est une « Raison impérative d'intérêt public majeure » prévue par la législation européenne, justifiant la construction d'un contournement à travers une « zone Natura 2000 ».

Dans son avis, le département de l'environnement souligne qu'avec la réalisation d'une des trois variantes (1,2 et 3) il n'y aurait plus de dépassement de la limite de la valeur annuelle moyenne, contrairement à la variante « 0 ». La mise en place d'un système de gestion de trafic intelligente, sans autres mesures, telle que la construction d'un contournement, réduirait la valeur limite annuelle pour le dioxyde d'azote dans l'air ambiant au centre de la localité de Bascharage, mais resterait toujours au-dessus de la valeur limite.

En ce qui concerne le volet « bruit », le département de l'environnement constate que les variantes 1 et 2, combinées à la mise en place d'un système de gestion intelligente du trafic, permettent de réduire notablement l'exposition globale au bruit par rapport à la variante « 0 ». La variante 3 au contraire créerait un second couloir

bruit qui augmenterait considérablement l'exposition de la population de Bascharage sur les zones concernées. Cependant, une réduction notable de l'exposition au bruit ne pourrait être atteinte que si le système de gestion intelligente du trafic permettait effectivement de dévier une majorité du trafic de la route nationale N5 sur le nouveau contournement.

En résumé, contrairement à la variante « 0 », les variantes 1, 2 et 3 permettent de respecter la valeur limite fixée pour le dioxyde d'azote au centre de Bascharage, de même que les variantes 1 et 2 permettent d'améliorer la situation de bruit dans la zone d'étude.

Le conseil communal est parfaitement conscient du fait que la réalisation du contournement de Bascharage ne résoudra pas tous les problèmes de trafic dans la partie sud-ouest de notre pays. Le contournement n'en est pas moins une des mesures-clés à prendre par les instances étatiques et communales au cours de la prochaine décennie pour préparer cette partie de notre pays au futur accroissement de la population résidente et du trafic frontalier (700.000, voir 1.000.000 d'habitants à une échelle de 10 à 30 ans, 400.000 voire 600.000 emplois sur la même période).

Il devient donc patent que les améliorations prévues sur le réseau routier, combinées au développement des transports publics, l'installation de solutions Park & Ride aux frontières avec la Belgique et la France sont d'autant de mesures qui doivent être prises collectivement et successivement pour tenter de résoudre une situation qui devient de plus en plus intolérable.

C'est dans cet état d'esprit que les responsables communaux soutiennent également les efforts entrepris par la commune de Dippach pour voir se réaliser dans les meilleurs délais la continuation du contournement de Bascharage par la réalisation d'un contournement de Schouweiler et de Dippach.

Appréciation sommaire des différentes variantes

1) Variante « 0 » - avenue de Luxembourg

Compte tenu des développements repris dans la partie générale, le conseil communal se prononce avec détermination contre la variante 0.

Cette variante n'est soutenue que par 2% de la population et 5% des entreprises qui se sont prononcées lors de l'enquête publique.

2) Variante « 1 » - SUD : passe au sud du Bobösch, tunnel sous le CR 110, parcourt le massif forestier « Zämerbösch » sur 500 m

Cette variante, proposée par l'administration compétente depuis le milieu des années 90, traverse majoritairement le territoire de la commune de Sanem et sa réalisation est de ce fait contestée depuis toujours par les autorités communales et la population de la localité.

Elle présente néanmoins le meilleur équilibre en prenant en compte les différents aspects en relation avec l'environnement humain et naturel. La réalisation de cette

variante déleste le centre de Bascharage du trafic routier et permettrait, selon le pronostic pour 2020, de diminuer significativement les valeurs annuelles moyennes des particules fines et du dioxyde d'azote.

Pour cette variante, 60% des emprises nécessaires à la réalisation appartiennent au domaine public, alors que 40% se trouvent en mains privées.

33% des personnes et 27% des entreprises qui se sont prononcées au cours de l'enquête publique ont plaidé pour la réalisation de cette variante.

La réalisation de cette variante trouve l'assentiment du conseil communal.

3) Variante « 2 » - CENTRE :

- **PI : traverse le massif forestier « Bobösch » sur toute sa longueur, tunnel sous le CR 110, continue parallèlement à la voie ferrée en limite nord du « Zämerbösch »**

PS : traverse le massif forestier « Bobösch » sur toute sa longueur, tranchée couverte en dessus du CR 110, continue parallèlement à la voie ferrée en limite nord du « Zämerbösch ».

Compte tenu des blocages de la part de la commune de Sanem pour voir se réaliser la variante « 1 », la variante « 2 » constitue une alternative. Elle se situe presque exclusivement sur le territoire de la Commune de Käerjeng et ne traverse la commune de Sanem que sur la fin de son tracé au moment de rejoindre la collectrice du Sud. 88% des emprises nécessaires à sa réalisation sont déjà dans les mains des pouvoirs publics à l'heure actuelle.

61% des personnes et 50% des entreprises qui se sont prononcées au cours de l'enquête publique ont plaidé pour la réalisation de cette variante

Elle dégagerait également le centre de Bascharage d'une grande partie du trafic routier avec la même réduction de la pollution de l'air que la variante « 1 ». Elle présente cependant des aspects négatifs plus importants sur l'environnement naturel que la variante « 1 » et nécessite des efforts de compensation plus conséquents. Elle nécessite également la réalisation d'une étude « bruit » détaillée alors que son tracé longe une crête se situant sur les hauteurs de la localité de Bascharage. Contrairement aux variantes « 1 » et « 3 », elle n'aurait pas d'effet négatif pour le développement urbanistique futur des localités de Bascharage et de Sanem.

Le conseil communal peut se déclarer d'accord avec la réalisation de cette variante sous réserve des remarques qui seront formulées au chapitre des remarques particulières.

4) Variante « 3 » - NORD : passage entre les forêts Kuesselt et Bobösch, tunnel sous le CR 110, longe la zone d'activité au sud

De l'avis du conseil communal, cette variante n'est pas une option pour la commune de Käerjeng. Il ne s'agit ici pas d'un contournement, mais d'une

deuxième route parallèle à l'avenue de Luxembourg traversant la localité de Bascharage.

Bien que le centre de Bascharage soit délesté du trafic routier, la variante 3 créerait un second couloir bruit qui augmenterait considérablement l'exposition de la population de Bascharage sur les zones concernées.

Tout le quartier sud de Bascharage se verrait ainsi coupé du centre de la localité.

En matière d'urbanisme, la variante « 3 » aurait des effets préjudiciables pour le développement de la commune de Käerjeng. Ainsi, dans le cadre du nouveau PAG de la commune de Käerjeng, la commission d'aménagement, dans son avis du 27 janvier 2014, rend attentive à cette problématique. Elle note avec satisfaction que la majorité des différentes variantes à l'étude pour le tracé du contournement ne sont pas compromises par le projet de PAG soumis. Elle remarque cependant que *« toute variante traversant des quartiers existants ou à développer au nord de la Gare serait de nature à compromettre sensiblement le développement urbain cohérent de l'espace prioritaire d'urbanisation de la commune de Käerjeng »*.

Compte tenu des développements repris ci-devant, le conseil communal se prononce également avec détermination contre la réalisation de la variante « 3 », qui est soutenue par 4% de la population et 18% des entreprises ayant déposé leur avis dans le cadre de l'enquête publique.

Remarques particulières

Compte tenu des développements ci-devant, ni la variante « 0 » ni la variante « 3 » ne peuvent trouver l'assentiment des responsables politiques et des habitants de la commune de Käerjeng.

La variante « 1 », dite variante historique, présente le meilleur équilibre en prenant en compte les différents aspects en relation avec l'environnement humain et naturel et peut trouver l'assentiment du conseil communal.

En ce qui concerne la variante « 2 », et au cas où celle-ci serait retenue par le gouvernement, le conseil communal aimerait formuler les remarques suivantes en relation avec les études plus avancées qui doivent être réalisées dans les mois à venir pour faire avancer le projet du niveau actuel APS (avant-projet sommaire) vers un niveau APD (avant-projet détaillé), nécessaire pour pouvoir entamer la voie législative:

L'accès au futur contournement au niveau du « Bommelbösch », en venant de Luxembourg, devrait être aménagé de sorte que l'axe principal continue vers le contournement et qu'il faudrait le quitter pour se rendre au centre de Bascharage (solution identique à celle retenue pour le contournement de Junglinster).

Un accès direct du contournement vers la ZAE Robert Steichen est à prévoir et à réaliser impérativement en parallèle avec la réalisation du contournement.

Une clarification s'impose de façon urgente pour connaître les idées du gouvernement en relation avec les dépôts pétroliers au lieu-dit « Héierchen », projet présenté à la population par deux ministres en 2011 et au sujet duquel la commune n'a jamais été recontactée depuis. Pour le cas où cette idée est encore d'actualité, un accès doit être prévu.

Pour le cas où le projet des dépôts pétroliers est abandonné, le conseil communal plaide pour la suppression du bras de chemin de fer Käerjeng – WSA. Cette suppression permettrait une réalisation du contournement plus proche du niveau naturel actuel du terrain et plus proche de la ligne ferroviaire.

Pour des raisons écologiques et afin de réduire l'effet de coupure du massif forestier à un minimum, le tracé retenu devrait être rapproché le plus possible du chemin de fer partout où ceci est possible. Une adaptation de la géométrie et du profil en long pourrait également réduire les effets négatifs pour l'environnement.

Afin d'éviter de drainer du trafic supplémentaire et sur le CR 110 et en direction du parking de la gare, aucune liaison ne devrait être prévue avec le contournement à cet endroit.

Au vu des risques de pollution par le bruit pour une très large partie des habitants de la commune de Käerjeng, le conseil communal s'oppose à la réalisation d'une version 2 PS (passage supérieur).

Il est demandé aux instances étatiques de procéder à la réalisation d'une étude alternative à celles qui ont été présentées dans le dossier de consultation, à savoir celle d'une variante intermédiaire entre la variante tunnel et la variante haute en analysant la faisabilité d'une variante intermédiaire avec déplacement en profondeur du CR 110 et accès direct du CR 110 au parking à étages en voie d'études.

Compte tenu de la situation en crête de la variante « 2 », une étude de bruit et de pollution détaillée devra être réalisée par l'Administration des Ponts et Chaussées de manière à pouvoir comparer et prendre toutes les mesures appropriées afin de réduire au minimum les effets acoustiques et de pollution de toutes les sous-variantes de la variante « 2 » au niveau de la gare et des quartiers avoisinants.

Alors que la réalisation d'une nouvelle piste cyclable nationale – PC 38 – a été annoncée en 2015, il serait judicieux de profiter de l'occasion pour intégrer son tracé dans le projet du contournement.

Finalement, la Commune demande à être étroitement associée à l'élaboration et à la réalisation des mesures de compensation écologiques afin de rencontrer aux mieux les demandes exprimées tant par les responsables politiques que par la population. Les mesures devront être prises pour minimiser l'impact sur la nature. Les compensations seront prioritairement réalisées dans les alentours des zones impactées par le tracé du contournement et les milieux naturels doivent continuer à jouer leur rôle : habitat pour la faune et flore, ceinture verte entre Bascharage et Sanem et zone récréative de proximité.

Ainsi décidé en séance, même date qu'en tête

Suivent les signatures, Pour extrait conforme,

Bascharage, le 28 juin 2016

Le Bourgmestre,

Le Secrétaire,