

**Procès-verbal des votes**  
du Conseil Communal de Sanem  
de la séance publique  
du lundi, 4 juillet 2016

date de l'annonce publique:	27 juin 2016
date de la convocation des conseillers:	27 juin 2016
début:	14h10
fin:	15h10

Présents:

M. Engel Georges, président,  
Mme Arendt Patricia, Mme Asselborn-Bintz Simone, M. Bronzetti Denis, Mme Cecchetti Myriam, M. Cornély Alain, Mme Faber-Huberty Chantal, M. Goelhausen Marco, M. Lorang Mike, Mme Morgenthaler Nathalie, M. Piscitelli José, M. Schlessler Jean-Pierre, Mme Speck-Braun Patricia  
Mme Greven Manon, secrétaire communal

Absent(s) excusé(s): Mme Reuter-Bauler Carine, Mme Tornambé-Duchamp Nadine,

Premier votant: M. Bronzetti Denis

**Ordre du jour:**

1. Contournement de Bascharage – Approbation de l'avis proposé par le collège des bourgmestre et échevins.

**Le conseil communal a décidé d'approuver l'avis relatif au Contournement de Bascharage comme suit:**

**Point 1:**

**Contournement de Bascharage – Approbation de l'avis proposé par le collège des bourgmestre et échevins.**

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 certain 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:*

*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 ;*

*Considérant les avis du Département de l'aménagement du territoire, du Département de l'environnement et celui de l'Administration de la Gestion de l'Eau ;*

*Vu l'avis au public affiché du 10 mai 2016 au 8 juin 2016 inclus conformément à l'article 7 de la loi du 29 mai 2009 ci-mentionné, informant la population*

- du dépôt du dossier de consultation afin de pouvoir en prendre connaissance
- du délai des observations et objections à formuler par écrit au Collège des Bourgmestre et Echevins et
- de l'enquête publique du 28 juin 2016 lors de laquelle tous les intéressés sont entendus ;

*Vu l'avis au public du 30 mai 2016 distribué à chaque ménage, rappelant la population de la procédure de consultation du dossier relatif au projet du « Contournement de Bascharage » ;*

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

*Considérant qu'à l'expiration du délai de 30 jours, 79 personnes privées, la Commission de Circulation, la Commission de l'Environnement et le Mouvement Ecologique – Régionale–Sud ont introduit leurs observations et objections ;*

*Considérant la pétition de mai 2013 jusqu'en avril 2014 lors de laquelle 2.678 personnes se sont exprimé contre la variante 1 du projet du « Contournement de Bascharage » ;*

*Considérant la procédure consultative des plans sectoriels relatifs au logement, au paysage, au transport et aux zones d'activités lancée par le Gouvernement luxembourgeois en juin 2014, lors de laquelle 4.468 réclamations ont pu être recueillies ;*

*Considérant que lors de l'enquête publique du 28 juin 2016, 18 personnes se sont présentées devant le bourgmestre dont 8 personnes ont fait valoir leurs remarques ;*

*Considérant le procès-verbal de l'enquête publique dressé en date du 29 juin 2016 ;*

*Considérant que d'après la procédure, il est prévu que le collège des bourgmestre et échevins émet 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 émet un avis portant sur le projet et sur les observations formulées par le public :*

### **Historique :**

Depuis que le Gouvernement a lancé l'idée du contournement de Bascharage, la commune de Sanem s'est exprimée à plusieurs reprises contre ce projet démesuré et mal orienté. En sa séance du 31 mars 1999, le conseil communal de Sanem s'est opposé formellement au tracé du contournement de Bascharage tel que prévu dans un premier projet. Cette même position a été reconfirmée par le conseil communal de Sanem dans une résolution prise lors de la séance du 13 octobre 2003. Lorsque le projet de la maison d'arrêt au lieu-dit 'Uerschterhaff' près du site de W.S.A. fut proposé par le Gouvernement luxembourgeois, le conseil communal a rappelé dans sa motion n°2 lors de la séance du 28 avril 2008, qu'il maintiendra sa position négative relative à la variante actuelle du contournement de Bascharage. Lors de la séance du 1<sup>er</sup> avril 2011, le conseil communal de Sanem a maintenu sa position dans la motion relative au tracé. En mai 2013 jusqu'en février 2014, la commune de Sanem a lancé une pétition lors de laquelle 2.678 personnes s'exprimaient contre le projet du contournement de Bascharage. Lors de la procédure des plans sectoriels relatifs au logement, au paysage, au transport et aux zones d'activités lancée par le Gouvernement luxembourgeois en juin 2014, une totalité de 4.468 réclamations ont pu être recueillies auprès des habitants de la commune.

### **Problématique**

La localité de Bascharage, comme d'autres localités au sud-ouest du pays, souffre d'un trafic important augmentant d'année en année. Celui se compose en grande partie de travailleurs, frontaliers et résidents, employés surtout à Luxembourg-Ville et de poids lourds attirés par la zone commerciale et les grands commerces à Bascharage. Par ailleurs, les problèmes du trafic de transit de la commune de Käerjeng proviennent en partie des

décisions prises par leurs propres responsables politiques notamment l'implantation d'un supermarché, un restaurant fast-food, des stations-services, des écoles, un terrain de football, un hall sportif, ainsi qu'une maison de retraite projetée.

La commune de Sanem se montre compréhensive des problèmes de trafic de Bascharage et est consciente de la nécessité de faciliter le transit et la circulation, mais ceci doit se faire dans la perspective d'un développement équilibré et durable du territoire et d'un concept de circulation efficace. Nous tenons à souligner que les considérations ainsi développées dans cet avis dépassent donc le caractère purement local et communal et s'intègrent dans une optique régionale et même nationale voire transfrontalière.

En 2012, la valeur annuelle moyenne de dioxyde d'azote No2 mesurée au centre de Bascharage s'élevait à 57 ug/m<sup>3</sup>, alors que la directive 2008/50/CE impose une valeur limite de 40 ug/m<sup>3</sup>.

Afin d'assurer la conformité par rapport au droit européen, un projet de contournement routier comportant quatre variantes a été élaboré. Trois de ces variantes portent cependant atteinte à une zone faisant partie du réseau Natura 2000, protégé par la directive européenne 92/43/CEE.

L'article 6, paragraphe 4, de la directive 92/43/CEE dispose que l'atteinte à une zone de protection n'est possible que lorsque deux conditions cumulatives sont remplies. Il faut qu'aucune solution alternative n'existe et que l'atteinte soit justifiée par une raison impérative d'intérêt public majeur.

#### **S'agissant de l'évaluation des solutions alternatives :**

Lorsqu'un projet porte atteinte à l'intégrité d'un site « Natura 2000 », l'Etat a l'obligation d'évaluer les mesures alternatives susceptibles d'éviter ou de réduire une telle atteinte.

Par un arrêt en date du 26 octobre 2006 (**affaire C-239/04**), la deuxième chambre de la Cour de justice de l'UE a décidé que : « *En mettant à exécution un projet d'autoroute dont le tracé traverse la zone de protection spéciale de Castro Verde, malgré les conclusions négatives de l'évaluation de l'impact sur l'environnement et sans avoir démontré l'absence de solutions alternatives audit tracé, la République portugaise a manqué aux obligations qui lui incombent en vertu de l'article 6, paragraphe 4, de la directive 92/43/CEE* ».

Dans cet arrêt les autorités portugaises n'avaient pas du tout démontré l'absence de mesures alternatives, or il semble probable que la même solution est transposable à des situations où une alternative a certes fait l'objet d'une évaluation, mais de manière insuffisante.

En outre, l'avocat général Mme Juliane KOKOTT, dans ses conclusions relatives à l'affaire susmentionnée, présentées le 27 avril 2006, énonçait que : « *L'absence d'alternatives ne peut pas être constatée lorsque seules quelques alternatives ont été examinées, mais uniquement après que toutes les alternatives ont été exclues. Les exigences relatives à l'exclusion des alternatives augmentent parallèlement à l'aptitude de celles-ci à réaliser les objectifs du projet sans conduire – en l'absence de doutes raisonnables – à des atteintes disproportionnées manifestes.* »

Le dossier évalue de manière abondante les variantes 1, 2 et 3, sans jamais véritablement prendre en considération la variante 0.

Cette dernière est présentée comme une simple optimisation ponctuelle de la route (N5) existante. Des mesures comme le réaménagement de la route et la mise en place de

feux de signalisation sont évoquées. Cependant, il n'existe pas d'énumération concrète des mesures qui ont effectivement été prises en compte et, plus important, qui seraient possibles. Il existe encore une multitude d'autres mesures, au niveau local et surtout régional, qui n'ont pas été intégrées dans la variante 0 et dont l'effet n'a donc pas été évalué.

Ces mesures possibles sont entre autres reprises sous les points énumératifs suivants (liste non-exhaustive) :

- La réduction substantielle des voitures individuelles en général et notamment celles des véhicules Diesel (65% du parc automobile au Luxembourg sont des Diesel) et la réalisation des ouvrages favorisant la fluidité du trafic contribuent à l'amélioration des valeurs No2. 75% des émissions No2 proviennent des voitures à moteur Diesel, 10% des bus et 12% des camions. Monsieur Dornseiffer (du Ministère de l'Environnement) déclarait lors de la journée « Klimapakt 2016 » : dans les cas où les valeurs No2 mesurées dépassent les normes, les contournements et routes supplémentaires ne doivent pas être les premières mesures à envisager.
- La promotion et le développement des transports publics et de la mobilité douce – au Luxembourg et dans toute la région transfrontalière doivent être améliorés. Par ailleurs, il faudrait inciter et encourager les citoyens à utiliser les transports publics et d'utiliser la mobilité douce.
- Le Gouvernement devrait promouvoir davantage l'électromobilité, la technologie du futur tout en améliorant des avantages fiscaux, subsides, nouvelles bornes, etc.
- La mise en place d'une ligne de tram Ville de Luxembourg/centre vers le sud du pays est une option.
- Une ligne THNS de la Ville de Luxembourg/centre vers le sud-ouest du pays pourrait être mise en place. Cette initiative représenterait une solution adaptée pour les frontaliers et également pour les habitants futurs lesquels sont estimés à 1.2 millions.
- Un projet de co-voiturage dans la région transfrontalière pourrait être prévu éventuellement dans le cadre du syndicat intercommunal « Kordall ». Le projet INTERREG en France, par exemple, a prévu l'aménagement de petits parkings avec 10 à 30 places de stationnement pour co-voiturage aménagés par les communes elles-mêmes.
- Les prix des transports publics respectivement des tickets transfrontaliers doivent être rendus plus attractifs.
- Les frets à destination des zones d'activités doivent être transférés de la route vers le rail.
- Le concept 2020 de la CFL doit être révisé car l'augmentation des quais ne compte pas pour la ligne Pétange-Luxembourg.
- Des quais et gares devraient être rajoutés dans la périphérie de Luxembourg-Ville.
- La gare périphérique de Hollerich est absolument nécessaire
- Les horaires du bus et du train devraient être améliorés.
- La décentralisation de Luxembourg-Ville devrait être promue.
- Etc.

Le dossier révèle que la variante 0 ne permet pas d'améliorer de façon significative les problèmes relatifs au bruit et aux émissions (p. 74 « Etude d'évaluation des incidences sur l'environnement naturel et humain ; cartes 160 et 168 du dossier « Etude comparative des incidences acoustiques... » ; p. 24 et 25 « Etude sur la pollution de l'air »), et donc ne permet pas d'atteindre l'objet recherché. Or, si on prend en considération que cette variante n'a pas véritablement été étudiée, et qu'on n'a jamais précisé toutes les mesures ponctuelles prises en considération, on doit remettre en question le sérieux requis de ces évaluations.

Il y a tout d'abord lieu de constater que les données ayant servi à la base de l'étude sur la pollution de l'air et du trafic datent de 2012, or depuis le 7 décembre 2012 la ligne ferroviaire à double voie entre Luxembourg et Rodange a été mise en service.

Depuis cette date 99 trains par jour circulent en semaine sur la ligne, contre 49 trains avant la mise à double voie.

Puisque ce projet n'a été finalisé qu'à la fin de l'année 2012, l'étude n'a manifestement pas pu prendre en considération un éventuel effet de ce développement du transport public sur le trafic routier à Bascharage.

Avec cette mise à double voie, les arrêts de Bascharage-Sanem, Schouweiler, Dippach-Reckange et Leudelage ont de plus connu une reconstruction intégrale avec mise à disposition de parkings P&R.

Ces deux mesures, qui contribuent à l'attractivité du transport public, sont susceptibles d'influencer fortement les données sur la pollution de l'air et le trafic.

On doit donc mettre en doute l'actualité et partant le sérieux requis de cette étude.

Il s'y ajoute que de nombreuses autres mesures ponctuelles possibles, tel qu'un important développement du transport public au niveau régional, qui n'ont pas été pris en considération, notamment :

- la construction de P&R dans toute la région transfrontalière ;
- l'installation de feux rouges intelligents (voir modèle à Cologne) ;
- la limitation de la vitesse à 30 km/h au centre de Bascharage où les valeurs sont jugées trop élevées ;
- le développement du projet « Car-sharing » ;
- un rond-point à la hauteur de la brasserie et à la hauteur de la zone d'activités (Delphi) ;
- la priorisation du bus par la construction d'un couloir bus sur la N5 ;
- la construction d'un parking à étages pour compenser les places de stationnement perdues à cause d'un couloir réservé au bus au centre de Bascharage ;
- une augmentation des capacités du bus, d'un éventuel BHNS ou THNS et du transport en commun des CFL ;
- une interdiction de circuler pour les poids lourds au centre de Bascharage pendant les heures de pointes ;
- la limitation de l'agrandissement des zones d'activités économiques dans la commune de Käerjeng lesquelles se voient déjà confrontées au quotidien à des problèmes de trafic ;
- la possibilité de transformer des rues adjacentes à la N5 en des sens-uniques ;
- la promotion du transport public et de la mobilité douce ciblée sur les citoyens et les employés de la commune de Käerjeng ;
- une route de desserte menant au Cactus et au « Dribbel » ;
- imposer des catalyseurs aux entreprises installées dans la commune de Käerjeng pour filtrer leurs émissions ;
- etc.

Cependant, pour être conforme aux exigences légales et réglementaires en la matière, il est impératif d'étudier en tout premier lieu toutes les alternatives et variantes possibles et par la suite de les évaluer, avant de pouvoir songer à présenter une solution ayant une répercussion directe ou indirecte sur une zone Natura 2000 tenant compte du fait que nos deux communes sont parmi les communes possédant le moins d'espaces boisés par rapport à la moyenne nationale.

Il faudra donc une étude de l'impact de toutes ces mesures diverses avant même de pouvoir songer à présenter un projet empiétant dans une zone Natura 2000.

Les variantes 1 et 2 ont des impacts significatifs sur la « zone d'intérêt paysager » et la « zone de réserve naturelle communale » qui fait partie d'une zone classée « Natura 2000 »

Sanem-Grousebesch/Schouweiler-Bitschenheck et sur différentes espèces protégées au niveau national et européen.

Ces deux variantes vont également détruire la « coupure verte » entre les communes de Käerjeng et de Sanem, qui constitue un écran acoustique naturel et auront un impact négatif sur la forêt située entre Bascharage et Sanem puisque le tracé portera gravement atteinte au système écologique forestier. Cette approche est en contradiction avec les idées fondamentales du « Plan directeur sectoriel Paysage » lequel favorise au niveau national un maillage d'espaces verts afin d'éviter le mitage des zones naturelles et lequel a classé cette zone comme « zone d'importance particulière – Biodiversität » qu'il faut par conséquent protéger et permettre l'amélioration du développement de la diversité des biotopes et de la variété des espèces. Par exemple, les chênaies-charmaies (Eichen-Hainbuchenwälder) existantes doivent être préservées et comptent parmi les types d'habitat naturel prioritaires. Le corridor biologique et la biodiversité en milieu ouvert (Offenland) seront entravés par la construction d'une des deux variantes ci-mentionnées. Finalement, il s'avère important de mentionner que la forêt est un habitat, une zone de chasse et l'axe de liaison importante pour les chauves-souris et oiseaux de proie.

Le développement du réseau ferroviaire a même été totalement ignoré pour la variante 0, puisque le dossier « Contournement de Bascharage » de « efor-ersa, Ingénieurs-conseils » mentionne uniquement la priorisation des transports en commun sur l'avenue de Luxembourg et non pas les transports en commun de manière générale.

Les moyens préconisés afin de diminuer les émissions de dioxyde d'azote sont toutes exclusivement locales. Le problème est cependant régional et transfrontalier et non pas exclusif à la localité de Bascharage. Aucune mesure régionale n'a été envisagée, or ce seraient précisément de telles mesures régionales et transfrontalières qui pourraient améliorer non seulement le niveau de vie des habitants de Bascharage, mais aussi des autres localités qui se trouvent entre Rodange et Luxembourg et qui doivent subir le même trafic.

La construction des lignes de tram et de la gare ferroviaire « Kirchberg – Pfaffenthal » vont fortement contribuer à l'attractivité du transport public, ce qui a également été totalement ignoré.

Il serait partant impératif de poursuivre une telle politique et d'investir encore plus dans le transport public plutôt que d'investir une fortune dans un contournement ne résolvant le moindre problème. Monsieur le Ministre Bausch a affirmé lui-même à plusieurs reprises que le contournement ne résoudra pas le problème du trafic dans la commune de Käerjeng.

Les variantes 1, 2 et 3 font un pas en arrière concernant le développement du transport en commun en ne prévoyant aucune liaison entre le nouveau contournement et la gare de « Bascharage-Sanem », ce qui provoquera une rivalité entre les deux moyens de transport au lieu de favoriser encore davantage le train. Un nouveau contournement pourra ainsi inciter plus les gens à recourir à la voiture, ou de prendre dès à présent cette route au lieu d'une autre, et d'aggraver la situation sur le long terme et notamment pour les autres villages sur le tracé Pétange/Luxembourg et ne disposant pas d'un contournement ce qui est le cas de tous ces autres villages. A long terme, aucun des tracés envisagés ne saura solutionner la problématique de la mobilité locale et régionale, voire transfrontalière.

En plus, ce contournement n'aurait aucun attrait qui justifierait un détour d'au moins 2 km pour se retrouver à la fin dans le même embouteillage. En direction de Luxembourg-Ville, un rond-point marque la fin du contournement. Ce dernier dispose d'une sorte de « bypass » qui permet de contourner le rond-point et d'accéder directement à la N5 en direction de Schouweiler. Cependant les véhicules venant du contournement n'ont pas la priorité et doivent se ranger entre les véhicules venant du rond-point lui-même (donc de Bascharage). Même en utilisant le système de la tirette, ce rond-point va ralentir la

circulation et constitue un point susceptible de créer de nouveaux bouchons importants. De l'autre côté du contournement, il y aurait le même problème. Pourquoi prendre un contournement pour accéder à une autoroute surchargée ? Les véhicules circulant en direction de Pétange ou Athus n'ont aucun intérêt de prendre le contournement. Les véhicules en direction de Pétange et Rodange vont continuer à prendre la N5 pour éviter l'autoroute et ceux en direction d'Athus vont accéder à la N31 par le rond-point Biff, afin d'éviter environ 2km d'embouteillage sur la A13.

Par conséquent il faut douter de l'efficacité d'un tel contournement. D'un point de vue de la circulation ce contournement n'a aucun sens. Il rallonge le trajet des automobilistes sans présenter un réel avantage pour eux.

Puisque le contournement a pour objet de guider les véhicules à travers l'autoroute, il faut aussi se poser la question si le rond-point Biff ainsi que son passage souterrain sont encore adaptés à la nouvelle situation. Un contournement mènera nécessairement à augmenter le nombre de véhicules passant par le passage souterrain qui, avec sa voie unique, a aujourd'hui déjà atteint ses limites. Il faudra donc déjà prévoir l'agrandissement ou l'adaptation de celui. Ces travaux vont cependant encore s'ajouter aux coûts estimés du contournement.

Les variantes 1 à 3 sont évaluées à entre 58 et 87 millions d'euros, sans inclure les dépenses nécessaires pour la compensation des destructions de la zone protégée. Puisque le contournement n'est pas une solution durable mais atteindra lui-même aussi ses limites dans quelques années, il faudra compter avec une deuxième mesure pour réduire les émissions au centre de Bascharage. Il est donc probable qu'une variante contournement dépassera largement les 100 millions d'euros peu importe la variante choisie tout en détruisant une zone protégée. La réduction de la pollution et l'éventuelle amélioration de la qualité de vie pour les habitants des deux communes ne sont donc guère assurées.

Toutes ces variantes à contournement sont partant fondamentalement disproportionnées par rapport à une alternative qui ne touche en rien à la zone protégée, tout en étant moins chère.

Même en mettant en place diverses mesures ponctuelles (P&R ; plus de trains pendant les heures de pointe ; voie réservée au bus ; rond-point ; création de couloirs aérien ; etc.) on restera nettement en-dessous du coût d'un tel contournement. (A titre d'exemple : une rame tri-caisse coûte environ 8 millions d'euros ; un rond-point moins d'un million d'euros ; s'agissant des P&R, le coût est difficilement prévisible, or, le P&R de 2000 places près du futur stade national coûtera 25 millions d'euros, en prenant le budget d'un contournement on pourrait mettre en place plusieurs parkings plus petits près des différentes gares). Aucune raison financière ne justifie partant le recours à la construction d'un contournement, bien au contraire. Il serait nettement plus opportun d'investir dès à présent dans une solution qui est durable et qui améliore le niveau de vie des habitants de toutes les localités entre Rodange et Luxembourg-ville et non seulement de Bascharage.

Toutes ces mesures ponctuelles seraient d'ailleurs beaucoup plus rapidement réalisables qu'un contournement et permettraient donc d'obtenir une amélioration du niveau de vie à beaucoup plus brève échéance.

Selon le modèle de calcul de l'Administration des Ponts et Chaussées, le trafic augmentera chaque année. On pourrait donc conclure que la construction d'un contournement n'évitera pas que la N5 arrivera néanmoins à ses limites dans le futur. Les responsables politiques devraient à leur tour prendre toutes les mesures pour assumer davantage leur responsabilités envers la population et mieux planifier leur développement urbain et limiter considérablement l'agrandissement de la zone industrielle.

En outre, l'évaluation des trois variantes du contournement n'est pas complète. L'étude du bruit n'a pas pris en compte la rue « Nicolas Meyers » à Bascharage qui se poursuit parallèlement à l'A13. Cette rue pourrait être affectée sérieusement par la construction d'un contournement et l'augmentation du trafic, ce qui n'a cependant pas été analysé. Les bâtiments de cette rue se situent entre le rond-point Biff et le raccordement entre l'A13 et le contournement. Toute voiture qui prendra le contournement va désormais passer à côté de ces bâtiments et par conséquent augmenter considérablement les nuisances sonores directes sur les habitants.

Par ailleurs, les analyses concernant la « Dreckwiss » (emplacement de l'échangeur) semblent également insuffisantes et incomplètes dans le dossier.

Il résulte de ce qui précède que la variante 0 n'a fait l'objet d'aucune analyse et évaluation tant soit peu sérieuse et les mesures prises en compte sont trop réduites et ne reflètent en rien l'ensemble des mesures possibles. Cette évaluation réduite ne permet pas de déterminer avec certitude qu'il n'y aurait pas d'alternatives à la construction d'un contournement et que l'objectif d'une réduction des valeurs annuelles moyennes de No2 ne pourrait pas être atteint autrement.

A titre subsidiaire, on doit encore constater que la variante 3, à savoir la variante de contournement qui impacte le moins la zone Natura 2000, n'a pas été étudiée avec une réduction de la vitesse maximale y autorisée à 50 km/h au lieu des 90 préconisés.

Or, une telle réduction de la vitesse aurait permis un tout autre tracé et d'autres rayons de courbures des virages épargnant d'avantage la zone Natura 2000.

Une telle variante n'a pas non plus fait l'objet d'une évaluation.

En général, la commune de Sanem est d'avis que la proposition des différentes variantes est survenue assez tard vu que les premières analyses datent de 1999. En effet, si le gouvernement avait fait élaborer dès le début plusieurs variantes, des analyses et études plus approfondies auraient davantage pu enrichir les conclusions afin de faciliter la prise de décisions des deux communes. Ce n'est que suite à l'initiative, réalisée et financée par la commune de Sanem en 2011, que le gouvernement s'est à son tour investi en 2013 à trouver des alternatives.

Par conséquent le Ministère du Développement durable et des Infrastructures n'a pas étudié toutes les mesures alternatives et, donc, n'a pas respecté l'obligation de constater avec certitude l'absence de solution alternative.

Puisque l'absence de solution alternative et l'existence d'une raison impérative d'intérêt public majeur sont des conditions cumulatives pour permettre une atteinte à l'intégrité d'un site protégé, le fait que la première fait défaut rend la réalisation de tout contournement impactant la zone Natura 2000 légalement impossible.

Il s'y ajoute encore et à toutes fins utiles que la deuxième condition posée n'est non plus remplie en l'espèce.

#### **S'agissant des raisons impératives d'intérêt public majeur :**

L'article 6, paragraphe 4, alinéa 2, de la directive « Habitats » dispose que « Lorsque le site concerné est un site abritant un type d'habitat naturel et/ou une espèce prioritaire, seules peuvent être évoquées des considérations liées à la santé de l'homme et à la sécurité publique ou [...], après avis de la Commission, à d'autres raisons impératives d'intérêt public majeur. »

La formulation « à la santé de l'homme [...] ou à d'autres raisons impératives d'intérêt public », induit que la santé de l'homme est considérée comme une raison impérative d'intérêt public majeur.

L'objectif du projet est notamment de réduire la valeur annuelle moyenne du dioxyde d'azote No2 au centre de Bascharage. En même temps il aura comme effet de réduire le niveau de bruit et peut-être d'améliorer la sécurité routière.

Il convient cependant d'indiquer que la variante 1 réduit dans sa totalité le nombre de bâtiments exposés à un bruit >49 dB(A) de 595 à 570, ce qui constitue en termes de bruit la meilleure variante. Cependant cette réduction constitue un pourcentage totalement négligeable. A noter qu'il y aura une réduction des bâtiments exposés pour la commune de Käerjeng, alors que pour la commune de Sanem, le nombre de bâtiments exposés va augmenter considérablement.

En outre, il n'est pas démontré qu'un contournement permettra d'améliorer de façon significative la sécurité routière. Le seul argument lié à la santé de l'homme qui persiste sera donc la mauvaise qualité de l'air.

Puisque le dioxyde d'azote est un gaz toxique dont l'exposition pourrait surtout nuire à la santé des riverains, l'atteinte à la santé de l'homme est susceptible de constituer cette raison impérative d'intérêt public majeur.

A supposer que cette raison impérative d'intérêt public majeur devait être réelle, ce qui resterait à vérifier sur base d'une étude actualisée, il n'en reste pas moins qu'elle doit encore faire l'objet d'un examen de proportionnalité.

#### **L'examen de proportionnalité :**

« L'examen d'éventuelles raisons impératives d'intérêt public majeur et celui de l'existence d'alternatives moins préjudiciables requièrent en effet une mise en balance par rapport aux atteintes portées au site par le plan ou projet considéré. » (**affaire C-304/05**)

L'objectif, réduire la valeur annuelle moyenne du dioxyde d'azote No2, est légitime, cependant cet objectif doit revêtir un caractère proportionnel par rapport à l'atteinte au site protégé concerné. Par ailleurs, la méthode de calcul pour les valeurs mesurées à la N5 est mise en question vu l'analyse trop réduite des intervalles des points de mesurage.

Cependant, dans toute cette discussion, il ne faut pas perdre de vue l'origine du problème, qui est en partie un problème fait maison. L'implantation d'une grande surface, de plusieurs stations d'essence, ainsi que d'une grande zone industrielle sur l'axe principal d'un village à deux pas du centre de ce même village ont logiquement résulté en une augmentation du trafic.

La raison impérative d'intérêt public majeur sera la santé de l'homme. Or, un contournement ne va pas réduire l'émission du dioxyde d'azote, mais n'aura que pour effet de le délocaliser. De plus, le nombre de voitures circulant sur ces axes ne va certainement pas cesser d'augmenter. Le nombre de frontaliers, mais aussi de résidents, augmente d'année en année. A supposer qu'un contournement puisse avoir pour effet de réduire le trafic sur la N5, ce qui n'est en rien prouvé pour les raisons exposées ci-avant, au plus tard à partir du moment où le contournement sera lui-même saturé, le trafic sur la N5 va réaugmenter et il existera la même situation qu'aujourd'hui, pour aggraver encore d'avantages les atteintes tant à la santé humaine qu'à l'environnement. Les variantes 1, 2 et 3 vont donc porter atteinte à l'intégrité de la zone protégée sans permettre de manière durable d'améliorer la situation des riverains. Ainsi le contournement, et avec lui l'atteinte à la zone protégée, semble disproportionné par rapport au résultat qu'il peut

raisonnablement engendrer.

En outre, le contournement permet uniquement de contourner le centre de Bascharage, mais pas les autres villages. A partir de la sortie de Bascharage, le trafic de la N5 et du contournement va se rejoindre sur son trajet vers les autres localités de Schouweiler, Dippach et Bertrange. Le contournement ne fera qu'inciter les gens à prendre leur voiture et ainsi renforcer le trafic dans ces localités et y résulter en une augmentation des valeurs annuelles de dioxyde d'azote qui vont ainsi dépasser à ces endroits les valeurs limites (p.ex. près du feu rouge à Dippach).

La construction d'un contournement va tout au plus améliorer le niveau de vie de façon temporaire pour certains riverains au centre de Bascharage, mais ce au détriment du niveau de vie des habitants de Sanem (pour les variantes 1,2 et 3 considérées, l'échangeur avec l'A13 est très proche de la Cité Tornaco, ce qui entraîne des nuisances non-négligeables) et du sud de Bascharage selon la variante choisie, et certainement dans tous les cas des habitants des villages de Schouweiler, Dippach et Bertrange et même ceux de certains quartiers à l'entrée de la ville de Luxembourg à cause de l'augmentation du trafic.

Même si une des variantes du contournement sera réalisée, le problème persistera à partir de Dippach, car la continuation du contournement direction Luxembourg-Ville ne sera pas mise en place avant 2032 (selon les dires du Ministre François Bausch), par conséquent le contournement de Bascharage provoquera plus de trafic et plus de bouchons.

Les variantes 1 et 2 vont diminuer la qualité de vie dans la commune de Sanem et de ses environs immédiats voir même à Bascharage en termes de tranquillité, de sécurité et de santé publique. En outre, la variante 1 empêchera une éventuelle extension du périmètre de l'urbanisation de la commune de Sanem et entraînera une dévaluation des terrains affectés.

De plus, le niveau de vie de tous les habitants de la région sera diminué du fait du contournement qui détruira une zone de récréation et de loisirs.

Compte tenu du fait que les valeurs annuelles moyennes limites de dioxyde d'azote n'ont pas été dépassées à la sortie de Bascharage, mais uniquement à un endroit précis et isolé au centre, près du feu rouge, la construction d'un contournement est manifestement démesurée. L'objectif, la réduction des émissions de dioxyde d'azote ne pourra tout au plus être atteint que temporairement, et ce au détriment d'une autre partie de la population. Il semble difficile de justifier un projet ayant comme objet la protection de la santé de l'homme, qui portera en même temps atteinte à la santé d'une autre partie de la population.

Si la protection de la santé de l'homme doit être la raison impérieuse forçant d'agir, opter pour un contournement nécessitant des années de planification et de construction avant de pouvoir provoquer le moindre effet ne peut être sérieusement considéré.

Si la santé de l'homme est en cause, il faut agir immédiatement et présenter des solutions rapides et durables qui permettent de réduire les émissions dès à présent et non pas un contournement créant plus de problèmes qu'il n'en résout.

L'atteinte à l'intégrité d'un site protégé est partant manifestement disproportionnée compte tenu du fait que l'amélioration de la santé de l'homme ne sera que temporaire et se fera au détriment de la santé d'une autre partie de la population.

Ici encore, aucune évaluation sérieuse et circonstanciée des diverses mesures ayant trait à une variante 0 n'a été menée.

En conclusion de ce qui précède on doit constater que la variante 0 constitue la seule alternative raisonnable, ce qui rend son évaluation obligatoire. En ne présentant aucune évaluation complète, les obligations relevant de l'article 6, paragraphe 4, n'ont pas été respectées. L'absence d'alternative n'a pas été démontrée.

Cette variante 0 est la seule qui permet de respecter les limites européennes, sans être financièrement excessive. Elle doit partant être obligatoirement privilégiée, car elle ne porte aucunement atteinte à la zone protégée et constitue en même temps une solution plus durable qui s'intègre dans une série de développements en matière de transport public.

La commune de Sanem est d'avis qu'il existe des alternatives réalisables sans construction de nouvelles infrastructures routières coûteuses et sans destruction de zones vertes importantes.

La Commune de Sanem rejette donc toute construction d'un contournement sans cette analyse.

Ce n'est que sous cette réserve expresse que la Commune de Sanem aborde les autres hypothèses proposées (variantes 1, 2 et 3).

En ce qui concerne les variantes 1 et 2, toutes les deux sont à exclure et ne sauraient justifier une telle atteinte à une zone Natura 2000 – la variante 1 étant tout de même encore plus néfaste et plus contraignante pour les habitants de la commune de Sanem que la variante 2, vu la proximité par rapport à la localité de Sanem.

En outre, des deux versions proposées pour la variante 2 (la version « passage supérieur CR110 » et la version « passage inférieur CR110 ») la version « passage supérieur CR110 » est encore la plus défavorable et nocive.

La **variante 3** est en tout état de cause l'alternative à privilégier par rapport aux deux autres en **ce qui concerne le seul aspect d'atteinte à la zone Natura 2000**. Elle permet de réduire la valeur annuelle moyenne de dioxyde d'azote tout en étant moins attentatoire à l'intégrité de la zone protégée.

La variante 3 est selon l'évaluation cependant aussi la plus chère. Pourtant, si on prend en considération que les dépenses pour la compensation de la destruction de la zone protégée n'ont pas encore été pris en compte, et que les dépenses de compensation pour la variante 3 seront probablement les moins chères, puisque moins attentatoire, on constate que la variante 3 n'est au final probablement pas beaucoup plus chère que les autres. De plus, une raison financière ne saurait en aucun cas justifier une atteinte plus grave à l'intégrité d'une zone protégée. La variante 3 serait ainsi la seule alternative sous l'aspect de l'atteinte à la zone Natura 2000 à supposer qu'on puisse écarter la variante 0, quod non.

Dans ce contexte il y a lieu de constater que la variante 3 a exclusivement été étudiée pour une vitesse de croisière de 90km/h. Or, une réduction de cette vitesse aurait pour conséquence immédiate de voir diminuer non seulement les nuisances de bruit et de pollution émanant d'une telle variante, mais également le cas échéant d'en voir diminuer les coûts pour pouvoir adapter le tracé. Une telle limitation de vitesse permettrait encore de prévoir sur un tel contournement des accès à la zone industrielle et au centre commercial, voir même d'un futur quartier résidentiel. Un tel boulevard urbain ne serait pas relié par un nouveau rond-point entre Sanem et Bascharage, mais serait directement relié

au trafic local.

Une telle variante pourrait avoir pour effet de diminuer le trafic, surtout des poids lourds et clients du centre commercial, au centre de Bascharage pour être pour le surplus beaucoup moins attentatoire à la zone Natura 2000.

Cette alternative n'a d'ailleurs pas non plus fait l'objet d'une évaluation, bien qu'elle soit une véritable alternative dans le cas où la variante 0 ne permet effectivement pas de réduire les valeurs annuelles moyennes de dioxyde d'azote.

La Commune de Sanem se réserve de soumettre toute décision du Ministère à une étude juridique et technique de détail, et se réserve tous droits quant aux suites à donner.

**décide d'approuver à l'unanimité des voix, l'avis proposé par le collège des bourgmestre et échevins relatif au projet du « Contournement de Bascharage ».**

<b>Arendt Patrizia</b>	<b>Asselborn-Bintz Simone</b>	<b>Bronzetti Denis</b>
<b>Cecchetti Myriam</b>	<b>Cornély Alain</b>	<b>Engel Georges</b>
<b>Faber-Huberty Chantal</b>	<b>Goelhausen Marco</b>	<b>Lorang Mike</b>
<b>Morgenthaler Nathalie</b>	<b>Piscitelli Jos</b>	<b>Reuter-Bauler Carine</b>
<b>Schlessner Jean-Pierre</b>	<b>Speck-Braun Patricia</b>	<b>Tornambé-Duchamp Nadine</b>