

SEANCE N° 5/2016 DU 27 JUIN 2016

Début: 16.00 heures

Présents:

C S V

WOLTER Michel, Bourgmestre
STURM Richard, Échevin
PIRROTTE Frank, Conseiller, excusé
HAMES Joseph, Conseiller
SCHOLLER Guy, Conseiller

L S A P

CRUCHTEN Yves, Conseiller
THILL Jos, Conseiller
FUSULIER Lucien, Conseiller
REUTER Fred, Conseiller, excusé
RUCKERT Arsène, Conseiller
DUPREL Mireille, Conseillère

DÉI GRÉNG

SIEBENALER-THILL Josée-Anne, Échevine
HANSEN Marc, Conseiller

D P

FUNCK Nico, Conseiller, excusé

B I G K

JEANPAUL Jeannot, Echevin
ROBINET René, Conseiller

INDÉPENDANT

SCHMIT Danielle, Conseillère

ORDRE DU JOUR:

- 1) Communications du collège des bourgmestre et échevins.
- 2) Contournement de Bascharage – Avis à émettre par le collège des bourgmestre et échevins, conformément à 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 – Position commune du conseil communal.
- 3) Projet de règlement grand-ducal déclarant zone protégée d'intérêt national sous forme de réserve naturelle, la zone « Griechten » sise sur le territoire des communes de Käerjeng et Garnich – Avis du conseil communal.
- 4) Confirmation de règlements temporaires de la circulation, édictés par le collège des bourgmestre et échevins.
- 5) Questions et réponses.
- 6) Séance à huis clos - Personnel communal – Avancement en traitement de Monsieur Claude GRETHEN, instructeur de natation, au grade 7bis du cadre fermé de la carrière de l'artisan.

Point 1) Communications du collège des bourgmestre et échevins.

Bourgmestre Michel WOLTER (CSV) : Avec consternation nous avons reçu la nouvelle du décès de notre ami Gaston Freymann, lequel assistait pendant de longues années aux réunions du conseil communal en tant que rédacteur pour les quotidiens « Luxemburger Wort » et « Lëtzebuenger Journal ». Je vous invite à observer une minute de silence en son honneur.

Point 2) Contournement de Bascharage – Avis à émettre par le collège des bourgmestre et échevins, conformément à 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 – Position commune du conseil communal.

Bourgmestre Michel WOLTER (CSV) : La prise de position du collège des bourgmestre et échevin à émettre dans le cadre de la procédure en vue de la construction du contournement de Bascharage est d'une importance capitale pour la commune de Käerjeng. Il nous semble évident de la présenter au conseil communal et d'obtenir l'aval de tous les représentants politiques.

La réunion d'information publique du 28 avril, en présence des représentants gouvernementaux François Bausch et Camille Gira, a connu un succès énorme avec quelque 600 intéressés. À partir du 3 mai, le dossier complet a pu être consulté par le grand public. Dans une première phase, 1.161 citoyens et 76 entreprises de la zone d'activités économiques ont introduit leurs observations.

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 %

Dans une deuxième phase, 6 citoyens se sont présentés personnellement pour exprimer leur avis. Tous se sont exprimés pour la variante 1.

Lors d'une entrevue du 17 mai avec le collège des bourgmestre et échevins, nous n'avons malheureusement pas pu trouver un consensus. Dès que le Gouvernement aura fait son choix, nous entrons de nouveau en contact avec les responsables politiques de la commune de Sanem.

En date du 2 juin dernier, nos membres du conseil communal ont effectué, ensemble avec les experts de l'Administration des Ponts & Chaussées et de l'Administration de l'Environnement, une descente sur les lieux pour se faire une idée des tracés proposés.

Dans la séance d'aujourd'hui, le conseil communal est appelé à donner son avis à la prise de position 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'entretemps, 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.

À 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.

Conseiller Marc HANSEN (déi gréng) : Évidemment le contournement de Bascharage est un dossier complexe pour déi gréng, puisqu'il faut trancher entre deux éléments importants d'une politique écologique, d'un côté la qualité de nos habitants et l'autre côté la préservation de la nature. Nous avons donc toujours préconisé des solutions limitant au minimum l'impact sur l'environnement avec comme but final d'améliorer la qualité de vie des habitants du centre de la localité de Bascharage.

Nous avons toujours insisté sur l'élaboration d'un dossier complet comprenant tous les scénarios possibles. Tel n'était pas le cas en 2011, raison pour laquelle déi gréng se sont abstenus lors du vote de ladite résolution. Dans le temps, on ne parlait que de la variante 1 et l'analyse était assez sommaire. Aujourd'hui, nous disposons d'un dossier complexe, comprenant 4 variantes, dont également la variante 0, toutes les variantes prennent en compte la thématique des transports publics des Park & Ride. La variante 0 est extrêmement importante par le fait qu'elle permet de comparer l'impact des autres variantes par rapport à l'homme et à la nature.

Que représente la variante 0 ? Malgré la double voie ferrée avec ses trains bien fréquentés, l'extension du réseau des bus avec sa priorisation, les aménagements de Park & Ride à Rodange et Bascharage, le trafic routier ne cesse d'augmenter et les effets négatifs persistent (bruit et émissions NOX au-dessus des normes européennes).

Pour « déi gréng » il existe deux problèmes majeurs causant les importantes émissions en NOX et le manque de qualité de vie des riverains du centre de la localité, d'un côté l'immense trafic individuel, en majorité le trafic pendulaire et d'autre part la haute fréquence de poids lourds desservant nos zones d'activités économiques.

De toutes ces informations, nous concluons qu'aucune amélioration ne sera possible au centre de Bascharage sans dévier le trafic autour de la localité de Bascharage. Malheureusement cela aurait un effet négatif pour l'environnement la zone Natura 2000, mais nous priorisons cependant en abaissement des émissions en NOx au centre de Bascharage dans l'intérêt de la qualité de vie de nos citoyens. Des mesures de compensation pour la nature sont évidentes.

Se pose dès à présent le choix de la meilleure variante.

- 1) Comme déjà expliqué, la variante 0 ne constitue pas une solution réelle, puisqu'elle ne permet pas d'améliorer la qualité de vie de nos habitants.

- 2) Avec la variante 3, l'impact sur la nature est moins important que pour les variantes 2 et 3, mais elle comporte cependant une multitude d'inconvénients. Elle passerait près des quartiers résidentiels, cause des nuisances sonores et coupe la localité de Bascharage en deux. D'autre part, la majorité des terrains concernés se trouvent en possession privée. La variante ne constitue pas une solution réelle.
- 3) Pour « déi gréng » deux variantes entrent en ligne de compte :
 - a) La variante 1 qui passe par le territoire de la commune de Sanem. L'impact sur la nature est moins important que pour la variante 2. Elle est cependant inacceptable pour les responsables de la commune de Sanem puisqu'elle passe près d'un quartier résidentiel. Nous ne voulons donc pas insister sur ce tracé. Dans cette même optique, nous sommes satisfaits que les collèges des bourgmestre et échevins des deux communes aient discuté de cette problématique et espérons que d'autres entrevues permettent à trouver le bon consensus.
 - b) La variante 2, le long de la ligne ferroviaire, semble être une bonne alternative. Un avantage consiste dans le fait que la majorité des terrains concernés sont des propriétés étatiques, respectivement communales. Son impact sur la nature est cependant plus important et le niveau de bruit à la hauteur de la gare de Bascharage risque d'augmenter, des mesures de protection sont à prévoir. D'autre part, la connexion à la collectrice du sud ne peut se réaliser le long du chemin de fer, mais coupe la forêt à cet endroit.

Déi gréng veulent cependant formuler différentes revendications en relation avec la réalisation de la variante 2, une variante de consensus, approuvée par une large majorité de nos citoyens :

- 1) Il sera important de planifier le tracé de sorte qu'elle aura le moindre impact sur la nature et que la faune et la flore ne seront pas perturbées. Cette zone récréative entre les deux communes doit être préservée.
- 2) Le cadre verdoyant devra être préservé au maximum, il sera donc nécessaire d'adapter le tracé en conséquence entre la collectrice du sud et l'entreprise Norton.
- 3) Il nous semble évident que des mesures de compensation de la nature doivent être réalisées au moment où le tracé définitif sera fixé.
 - a) L'impact sur la zone tampon « Dreckswiss » pourrait être compensé par un projet de renaturation de la Chiers.
 - b) L'impact sur les forêts « Bobösch » et « Zämerbösch » pourrait se réaliser abords desdites forêts.
 - c) Une alternative intéressante consisterait à créer une liaison entre les zones verdoyantes « Bobösch » et « Kuesselt ».
 - d) Nous souhaiterions également qu'un concept de récréation soit planifié entre Bascharage et Sanem, ensemble avec le tracé du contournement.
- 4) Il serait également souhaitable de sonder la possibilité pour aménager une piste cyclable le long du contournement, reliant la zone industrielle, la halte de Bascharage, l'avenue de Luxembourg et la piste cyclable PC6 Bascharage – Sanem.
- 5) Une solution devra également être développée au niveau de la gare de Bascharage, où le futur contournement croise le CR 110.
- 6) Un autre point non négligeable de la variante 2 consiste à éviter au maximum les effets nocifs sonores. Des mesures spéciales s'imposent, afin que cette variante ait le moindre impact pour l'homme et la faune.

Déi gréng ont également des revendications au sujet l'amélioration de la qualité de vie des habitants du centre de la localité de Bascharage.

- 1) Après la réalisation du contournement de Bascharage, l'Avenue de Luxembourg devra être déclassé en CR avec tous les réaménagements qui s'imposent, tout en priorisant le transport en commun.
- 2) Le transit routier devra être banni sur toute la longueur de l'Avenue de Luxembourg, l'accès à la zone d'activités économiques devra se faire exclusivement par le contournement.
- 3) Le contournement seul n'apporte guère une meilleure qualité de vie. La Commune devra continuer à développer son concept des trajets courts. La mobilité douce est à prioriser.
- 4) L'Aménagement du Territoire prévoit un raccordement du contournement au parking « Park & Ride » à la gare de Bascharage. Déjà gréng ont une toute autre opinion. Ce parking devrait garder son caractère local, réservé aux habitants des communes de Käerjeng et Sanem.

Déjà gréng donnent leur aval à la présente prise de position du collège des bourgmestres et échevins au vu des argumentations précitées. Cela ne veut cependant pas dire que nous sommes d'accord avec tous les passages de texte, ceci vaut pour le contournement de la commune de Dippach, projet inscrit sur la 3^e phase du plan sectoriel « Transport ». Actuellement, nous ne disposons d'aucun détail.

Néanmoins, déjà gréng soutiennent la position du collège des bourgmestres et échevins.

Conseiller René ROBINET (BIGK) : Le 28 avril dernier a eu lieu une réunion d'information publique au HALL75, en présence des représentants gouvernementaux Monsieur François Bausch et Monsieur Camille Gira, ainsi que des représentants de l'Administration des Ponts & Chaussées. Monsieur le Ministre François Bausch a promis de nous communiquer avant les vacances d'été la variante favorite du Gouvernement et qu'en été 2017, le projet de loi pourra être déposé.

Depuis le 2 mai dernier, les documents relatifs au contournement de Bascharage étaient consultables au service du secrétariat communal. Les membres du conseil communal ont pu faire une descente sur les lieux pour se faire expliquer les 3 variantes. Il est bien connu qu'il existe des divergences entre les communes de Bascharage et de Sanem quant au choix du tracé. Après avoir visité la variante 2, le BIGK se pose cependant réellement la question pour lequel les habitants de Sanem s'opposent aussi vigoureusement contre ce tracé.

Plus de 600 citoyens au HALL75 nous ont fait savoir qu'il préconise la construction du contournement de Bascharage et au cours de l'enquête publique 1.162 personnes et 76 entreprises de la zone d'activités économiques ont introduit leurs observations et préférences par écrit.

La variante 0 n'est pas une alternative. Cette variante n'est soutenue que par 2% de la population et 5% des entreprises.

La variante 1 avait déjà été proposée par les ministres Marcel Schlechter et Robert Goebels dans les années 80 et 90. Son tracé passe presque exclusivement par le territoire de la commune de Sanem et n'est pas accepté par sa population et ses représentants politiques. 33% des personnes et 27% des entreprises ont plaidé au cours de l'enquête publique pour la réalisation de cette variante.

La variante 2, située du côté de Bascharage, est à 88% en propriété étatique et communale. Le bourgmestre de Bascharage d'antan, Monsieur Jean Christophe, avait déjà proposé cette variante en début des années 2000. Son tracé longe en grande partie la voie ferroviaire des

CFL. 61% des personnes et 50% des entreprises se sont prononcées en faveur de cette variante.

La variante 3 ne constitue pas une alternative pour la commune de Käerjeng. Elle ne remplit nullement la fonction d'un contournement, elle est située parallèlement avec l'Avenue de Luxembourg, traverse des terrains à bâtir, des champs et prés et coupe finalement en deux la localité de Bascharage. Seulement 4% de la population et 18% des entreprises ont soutenu cette variante.

Depuis une trentaine d'années on discute sur le contournement de Bascharage. Avec l'ouverture de la collectrice du sud, les localités de Pétange, Sanem, Mondercange et Schifflange ont connu une nette amélioration du trafic, alors qu'il n'a pas été ainsi pour la localité de Bascharage.

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.

Les problèmes du trafic ne se limitent désormais plus seulement à l'Avenue de Luxembourg, mais également à d'autres localités, comme Linger et Hautcharage, qui sont saturées par le trafic, essayant d'éviter les bouchons sur la RN 5. Même scénario pour Clemency et Fingig.

En plus, une grande majorité des poids lourds quitte l'autoroute A6 traversent Grass, Clemency, Hautcharage et Bascharage pour finalement rejoindre la zone d'activités économiques ou la collectrice du sud. Le BIGK s'inquiète de cette évolution, surtout que la « Rue de Grass » n'est pas aménagée pour accueillir ce type de véhicules. Des accidents graves sont à craindre.

Dans le cadre du futur contournement de Dippach, nous soutenons évidemment les responsables politiques avec leurs habitants dans cette cause. Il incombe cependant aux politiciens de ladite commune à parvenir à un accord sur une variante nord ou sud.

La commune de Käerjeng revendique la construction d'un contournement, sachant bien qu'il ne s'agit pas d'une solution miracle évitant tout bouchon à l'avenir. Nous sommes également conscients que le trafic devra toujours passer par les localités de Schouweiler et Dippach. Nous voulons cependant tout mettre en œuvre pour améliorer la qualité de vie de notre population.

Nous soutenons pleinement la prise de position du collège des bourgmestre et échevins et espérons que le dossier avance dans les meilleurs délais.

Conseiller Yves CRUCHTEN (LSAP) : C'est aujourd'hui une date importante pour notre Commune, car nous sommes appelés à nous prononcer sur les variantes proposées pour le futur contournement de Bascharage. Une date aussi importante sera celle du 27 juillet prochain, où le Gouvernement devra communiquer la variante finalement retenue.

Nous ne pouvons répéter qu'il y a un retard à rattraper dans ce dossier. Évidemment il s'agit d'une question de qualité de vie, mais également de santé, comme le prouvent les études réalisées. Avec la procédure lancée, le Gouvernement a su débloquer le dossier et nous propose 4 variantes différentes, alors que la variante 0 peut être négligée.

Pour le LSAP Bascharage, ni la variante 0 ni la variante 3 ne constituent une réelle alternative. La variante 0 n'apporte aucune amélioration à la situation actuelle et la variante 3 couperait

tout le quartier de Bascharage du centre de la localité et aurait des effets préjudiciables pour le développement futur de la commune.

La variante 1 est discutée depuis les années 90, sans avoir été développée dans les détails. Elle a le moindre impact sur l'environnement, elle passe par contre assez proche d'un quartier résidentiel à Sanem. La variante 2 semble être techniquement plus complexe et a un impact plus important sur l'environnement.

En tant que LSAP, nous avons une préférence pour la variante 1. Si celle-ci ne peut être réalisée pour une raison quelconque, nous pourrions également donner, sous différentes conditions, notre aval à la variante 2. Nous insisterons à ce que le tracé sera choisi à éviter toute nuisance de bruit pour le voisinage.

Le ministre du ressort vient d'expliquer lors de la réunion d'information publique que le contournement ne résoudra pas la problématique du trafic, mais contribuera à une réduction des émissions en NOX et à une amélioration de la qualité de vie des habitants du centre de Bascharage. Pour le LSAP, ce contournement constitue un premier élément de tout un concept à développer pour la région. A côté du contournement, nous nécessitions d'un raccordement direct de la collectrice du sud à l'autoroute vers Luxembourg (Lankëlz) et la collectrice menant de Bascharage-Biff et « Porte de Ladamelaine » devra être élargie.

La commune de Dippach souhaite une prolongation du contournement de Bascharage pour passer les localités de Schouweiler et Dippach, une proposition logique. Déjà en 1990, Monsieur Jos Thill, échevin du ressort trafic, avait déjà plaidé pour un contournement déboutant à « Helfenterbrück ». Nous soutenons donc l'initiative de la commune de Dippach dans le but d'une prolongation immédiate du contournement de Bascharage, une mesure qui profiterait à la fois aux communes de Bascharage, Pétange, Sanem et Dippach.

Nous avons développé un modèle split 25/75, nous devrions nous tenir à cet objectif ambitieux, un quart du trafic moyennant le transport public et la mobilité douce et 3 quarts en trafic individuel. Pour atteindre l'objectif des 25%, le Luxembourg devra investir considérablement dans le transport public avec ses infrastructures connexes et « Park & Ride ».

Il faut cependant rester réaliste et savoir que nous devons continuer à étendre notre réseau routier, car le trafic routier va croître dans les années à venir. Dans notre prise de position, nous constatons que nos diverses localités étouffent dans le trafic routier et cela surtout aux heures de pointe.

Le LSAP tient finalement à préciser qu'il soutient la prise de position du collège des bourgmestre et échevins, établi en collaboration avec tous les partis.

Conseillère Danielle SCHMIT (Indépendante) : En tant que médecin généraliste, je veux relever l'impact négatif que puisse avoir un trafic routier intense sur l'état de santé des riverains. Les habitants ne sont non seulement exposés aux oxydes d'azote, mais également aux petites particules, dites PM10. Ils souffrent en plus des émissions sonores des véhicules, sans oublier les valeurs d'ozone élevées en période de chaud.

Un surplus de 10 mg/m³ en oxydes d'azote augmente le taux de mortalité de 0,37%. Dans le cas de figure de Bascharage ceci équivaut, selon les normes européennes, à une augmentation du taux de mortalité de 0,74%.

En plus une forte concentration en NO₂ a les répercussions suivantes :

- taux élevé de crises d'asthmes et d'allergies, surtout chez les enfants
- taux élevé de maladies des bronchites chronique et d'emphysèmes

- des maladies cardio-vasculaires, c-à-d des risques d'infarctus et complications en cas de grossesse
- taux élevé de risque d'un cancer de poumon

Une autre substance non négligeable est le dioxyde de soufre, un polluant avec des conséquences similaires causant les maladies d'asthmes, des bronchites chronique et maladies pulmonaires.

Les variantes 0 et 3 ne constituent aucune alternative pour le bien-être de nos habitants. Comme déjà relevé par tous les partis politiques, les variantes 1 et 2 ont leurs avantages et désavantages, qui en fin de compte reviennent au même, c'est-à-dire une meilleure qualité de vie pour nos citoyens. Je pense que c'est la chose la plus importante à respecter dans toutes nos discussions.

Je soutiens la prise de position proposée par le collège des bourgmestre et échevins.

Echevin Richard STURM (CSV) : Permettez-moi quelques mots au nom de la fraction du CSV et ce en absence de notre porte-parole, Monsieur Frank Pirrotte. Depuis une quarantaine d'années, le contournement de Bascharage faisait l'objet de toutes sortes de discussion. Avec le passage journalier de quelque 23.000 véhicules, l'Avenue de Luxembourg touche à ses capacités et les effets nocifs pour les habitants du quartier deviennent intolérables.

Le dossier présenté par le ministre du ressort nous laisse conclure que le Gouvernement veut prendre la chose en mains et mettre en œuvre un contournement adéquat.

Comme l'a déjà précisé notre bourgmestre, la variante 1 est la plus historique et la plus logique. Mais également la variante 2, laquelle avait déjà été proposée par l'ancien bourgmestre, Monsieur Jean Christophe, est tout à fait acceptable, avec l'avantage qu'elle n'empiète pas le territoire de la commune de Sanem.

Les variantes 0 et 3 sont à négliger.

Le CSV donne son aval à la prise de position du collège des bourgmestre et échevins.

Bourgmestre Michel WOLTER (CSV) : Je tiens à vous informer que le représentant de la DP a également participé à l'élaboration de la présente prise de position. Puisqu'il n'a pas pu participer à la réunion d'aujourd'hui pour raisons de santé, je vous informe qu'il soutient également la présente prise de position.

Approbaton unanime.

Conseillère Mireille DUPREL (LSAP) quitte la séance.

Point 3) Projet de règlement grand-ducal déclarant zone protégée d'intérêt national sous forme de réserve naturelle, la zone « Griechten » sise sur le territoire des communes de Käerjeng et Garnich – Avis du conseil communal.

Bourgmestre Michel WOLTER (CSV) : Après de longues discussions, la zone « Griechten » devra être déclarée sous forme de réserve naturelle.

Echevine Josée-Anne SIEBENALER-THILL (déi gréng) : Le conseil communal est appelé à donner son avis dans le cadre de procédure déclarant zone protégée d'intérêt national sous forme de réserve naturelle, la zone « Griechten » sise sur le territoire des communes de Käerjeng et Garnich.

Nous discutons d'une zone de quelques 205 hectares, laquelle se trouve déjà dans une zone dite Natura 2000. 170 hectares se situent à Hautcharage, le restant se trouve du côté de Hivange. Ce paysage typique de canyon, unique au Luxembourg, mérite d'être classé. Des mesures seront prises pour préserver ce lieu unique.

Tout comme pour le dossier du contournement de Bascharage, une réunion d'information a eu lieu en présence du Secrétaire d'État, Monsieur Carlo GIRA, ainsi que des représentants du ministère du Développement Durable et des Infrastructures. Par la suite, le dossier a pu être consulté à la maison communale. Six réclamations ont été introduites.

Un point de critique majeur concernait le reclassement des « Griechten » en tant que tel. Le ministre a rassuré les exploitants qu'ils peuvent bien continuer à cultiver leurs terrains sous diverses conditions.

Un autre souci majeur était celui des abreuvoirs. Le ministère du Développement Durable des Infrastructures aidera à trouver une solution adéquate pour la pose de conduites d'eau. Cette promesse verbale fait partie intégrante de l'avis à émettre par le conseil communal.

Conseiller Jos THLL (LSAP) : J'approuve le fait que cette condition a été spécialement inscrite dans l'avis. À qui appartiennent les divers terrains ?

Echevine Josée-Anne SIEBENALER-THILL (déi gréng) : La Commune est en partie propriétaire des terrains. Les autres appartiennent à des personnes privées.

Conseiller Jos THLL (LSAP) : Est-ce que la Commune est intéressée par l'acquisition de terrain à cet endroit ?

Echevine Josée-Anne SIEBENALER-THILL (déi gréng) : Nous avons déjà fait des tentatives, mais sans succès jusqu'à présent.

Conseiller Jos THLL (LSAP) : Selon mes connaissances, un propriétaire ne veut pas vendre, mais échanger des terrains.

Bourgmestre Michel WOLTER (CSV) : Nous pouvons accepter un échange de terrains au cas où la valeur des propriétés soit égale.

Echevin Jeannot JEANPAUL (BIGK) : J'ai également assisté à la réunion d'information en tant que membre du collège des bourgmestre et échevins. Je veux rajouter au propos de Madame Siebenaler que la Commune dispose encore d'autres réserves naturelles, pour ne citer que : « Boufferdang Mouer », « Moukebrill », « Gielefeldchen » et « Mäerchen ».

Les « Griechten » sont un vrai paradis. Elles doivent être préservées à tout prix.

La Commune est toujours à la recherche de terrains à cet endroit et elle est disposait à en

acheter si le prix est correct.

Conseiller Lucien FUSULIER (LSAP) : Si les « Griechten » sont classées, est-ce qu'il sera encore permis de s'y promener ?

Echevine Josée-Anne SIEBENALER-THILL (déi gréng) : L'accès ne sera pas défendu, mais il ne serait pas recommandable que des grandes masses traversent la zone, des biotopes puissent être détruits.

Conseiller Marc HANSEN (déi gréng) : il s'agit surtout de maintenir l'équilibre entre la nature et la biodiversité.

Conseiller Guy SCHOLLER (CSV) : Le séneçon de Jakob pourrait devenir un problème dans cette région. Il peut être assez malsain pour les boeufs et vaches.

Conseiller Marc HANSEN (déi gréng) : Les collaborateurs du SICONA peuvent être contactés dans ces cas, ils prennent alors les mesures qui s'imposent.

Approbaton unanime.

Point 4) Confirmation de règlements temporaires de la circulation, édictés par le collège des bourgmestre et échevins.

Bourgmestre Michel WOLTER (CSV) : Le conseil communal est appelé à donner son aval à deux règlements temporaires de la circulation, édictés d'urgence par le collège des bourgmestre et échevins.

Point 5) Questions et réponses.

Conseiller Yves CRUCHTEN (LSAP) : On devrait procéder à coupe des herbes au lieu-dit « Am Schack ». En tant que cycliste, on manque de visibilité.

Echevine Josée-Anne SIEBENALER-THILL (déi gréng) : À cause des périodes de pluie, nos équipes de jardinage n'ont pas pu effectuer ces travaux.

Bourgmestre Michel WOLTER (CSV) : Toute la thématique du « fauchage tardif » est assez nouveau pour nos services, il incombe de trouver un équilibre sain entre préservation de la nature et sécurité routière.

Point 6) Séance à huis clos - Personnel communal – Avancement en traitement de Monsieur Claude GRETHEN, instructeur de natation, au grade 7bis du cadre fermé de la carrière de l'artisan.

Conformément aux dispositions de la loi communale en vigueur, ce point est traité à huis clos.

Fin de la séance : 18h45