

Séance du conseil communal du 17 juillet 2024

Résumé détaillé

Ordre du jour

Présences	2
Séance publique	2
1. Communications du collège des bourgmestre et échevins	2
2. Aménagement communal et environnement	2
2.1) Budget extraordinaire – 4/622/211000/99001 – Concept d'apaisement de trafic global sur le territoire de la commune de Käerjeng – Mesures d'apaisement du trafic	2
3. Projets et devis	9
3.1) Budget extraordinaire 4/626/221313/18002 – Réaménagement du cimetière à Bascharage – Approbation du projet avec devis	9
3.2) Budget extraordinaire – 4/624/221313/23004 – Réaménagement de la rue um Bechel et de la rue des Marguerites à Bascharage – Approbation du projet avec devis ...	10
3.3) Budget extraordinaire – 4/913/221311/19010 – Réaménagement de la cour d'école « Op Acker » à Bascharage – Approbation du projet avec devis	11
4. Questions et réponses	12

Mairie :
24, rue de l'Eau
L - 4920 Bascharage

Adresse postale :
B.P. 50
L - 4901 Bascharage

Présences

Présents: Michel Wolter, bourgmestre, Yves Cruchten, Frank Pirrotte et Mireille Duprel, échevins ; Danielle Schmit, Josée-Anne Siebenaler-Thill, Christian Kirwel, Louis Philippe, Nathalie Demeyer-Scholler, Tom Ferber, Jil Feipel, Jérôme Hautus et Vincenzo Turcarelli, conseillers ; Jean-Marie Pandolfi, secrétaire communal.

Excusé : Arsène Ruckert (délégation du droit de vote à Yves Cruchten), Fernand Kartheiser, conseillers.

Début de séance : 8h15

Lieu : Maison communale / salle des séances

Séance publique

1. Communications du collège des bourgmestre et échevins

Michel Wolter, bourgmestre : Le collège des bourgmestre et échevins n'a pas de nouvelles communications à annoncer, étant donné que celles-ci furent évoquées lors de la séance d'hier.

2. Aménagement communal et environnement

2.1) Budget extraordinaire – 4/622/211000/99001 – Concept d'apaisement de trafic global sur le territoire de la commune de Käerjeng – Mesures d'apaisement du trafic

Michel Wolter, bourgmestre : Après avoir principalement discuté hier des projets autour de la nouvelle mairie, nous nous concentrons aujourd'hui sur les projets d'aménagement de la voirie et le concept d'apaisement du trafic.

En novembre 2021, le collège des bourgmestre et échevins s'est demandé ce que la commune de Käerjeng pourrait entreprendre en matière d'apaisement du trafic, même sans que l'État ne fasse avancer le projet du contournement de Bascharage. Nous avons demandé au bureau d'études Schroeder & Associés de réaliser une étude afin de voir comment nous pourrions mettre en œuvre des mesures d'apaisement du trafic dans nos localités, en vue du plan national de mobilité « PNM 2035 ». En août 2022, des changements non négligeables ont été adoptés par l'État. Ces changements concernent les modalités relatives à la gestion de la circulation dans les communes. Depuis lors, il est par exemple possible d'introduire des zones 30 généralisées à l'intérieur des localités, y compris sur les routes nationales.

Un concept de transport peut être comparé à un puzzle. Pour parvenir au résultat final souhaité, il faut un certain nombre de pièces qui doivent s'imbriquer les unes dans les autres. Bien sûr, il se peut que le citoyen individuel soit gêné par l'une ou l'autre pièce du puzzle, mais il faut garder à l'esprit le résultat global.

Une fois le concept prêt à être présenté, nous l'avons rendu public en organisant des réunions d'information et des ateliers avec nos citoyens.

Le concept d'apaisement du trafic se divise en quatre domaines : l'aménagement des entrées de village, différentes mesures visant à ralentir le trafic à l'intérieur du village avec l'introduction partielle de zones 30, la réduction ou l'interdiction complète du trafic de transit dans les quartiers résidentiels et, pour finir, la transformation de certains centres de village en zones plus conviviales et largement libérées du trafic.

Pour l'instant, nous estimons que les coûts s'élèveront à environ 4 à 5 millions d'euros, sans compter l'aménagement des centres des villages. Nous chiffrons ces derniers dans un ordre de grandeur similaire.

La mise en œuvre du concept global se fait selon un certain ordre de priorité dans le temps. À court terme, nous mettrons en œuvre les mesures que nous pouvons prendre en charge nous-mêmes et pour lesquelles nous n'avons pas besoin d'autorisations. Les mesures qui nécessitent une autorisation de l'État seront réalisées à moyen terme, et à long terme, nous réaliserons les mesures pour lesquelles nous devons faire appel à l'Administration des ponts et chaussées et qui nécessitent un certain temps de préparation. Pour les entrées de localités, qui se trouvent pour la plupart en dehors du périmètre de construction, des études environnementales sont parfois exigées.

J'ai maintenant replacé le concept global dans son contexte. Les mesures d'apaisement du trafic à mettre en œuvre à court, moyen et long terme vont maintenant être présentées par Monsieur Jean-Luc Weidert du bureau d'études Schroeder & Associés.

Jean-Luc Weidert, ingénieur : Merci pour cette introduction. Lors des réunions d'information et des ateliers, notre objectif était d'obtenir des informations de la part des citoyens concernés, ce qui nous manque souvent en tant que personnes extérieures, et d'emmener les gens sur le chemin afin qu'ils comprennent les raisons d'éventuelles perturbations de leurs habitudes et qu'ils les acceptent. Il faut être conscient que la plupart des mesures ne satisferont pas tout le monde, car chacun a ses besoins individuels et sa propre façon de se déplacer.

La définition des objectifs de l'apaisement du trafic devrait faire l'objet d'un large consensus. La promotion du vélo et du piétonnier, la réduction du trafic de transit, le désengorgement des quartiers résidentiels, la décélération générale du trafic, ainsi que le développement d'un espace public de qualité dans la commune, tous ces objectifs devraient être favorables à la collectivité et assurer une meilleure qualité de vie et une sécurité routière accrue.

La réduction du trafic dans les différents quartiers permet de sécuriser les déplacements à vélo, et ce sans avoir à construire de nouvelles pistes cyclables.

À Bascharage, au sud de la N5, le principal problème est le trafic de transit à travers les quartiers résidentiels. Nous souhaitons y remédier en installant des filtres modaux dans la rue Boeltgen et la rue des Champs. Nous veillerons ainsi à ce que seuls les résidents, leurs visiteurs et leurs fournisseurs y circulent encore. Certes, l'un ou l'autre devra faire un détour, mais dans l'ensemble, la qualité de vie des riverains s'en trouvera considérablement améliorée. Une réduction aussi drastique du trafic devrait en fait rendre inutiles d'autres mesures telles que les coussins berlinois. Ces mesures sont peu coûteuses et peuvent être mises en œuvre à court terme.

La rue Pierre Schütz sera mise en sens unique entre le boulevard Kennedy et la rue Dicks Lentz. De même, la liaison entre le parking « Um Dribbel » et la rue du Stade ne servira plus que de sortie pour les voitures. Dans les deux cas, seuls les cyclistes pourront également circuler dans le sens inverse. Ces mesures nécessitent toutefois une modification du règlement général de la circulation, de sorte qu'elles ne pourront pas être mises en œuvre avant la fin de l'année.

Au nord de la N5, nous allons ralentir le trafic dans la rue de l'Eau. Il s'agit certes déjà d'une zone limitée à 30 km/h, mais de nombreux usagers de la route ont du mal à respecter la limitation de vitesse. Pour y parvenir, nous allons surélever le passage piéton entre la nouvelle école préscolaire et le « Parking du Centre », de sorte que les voitures passent sur un plateau élevé. Un passage piéton surélevé coûte en moyenne environ 55.000 €, ce qui permet de comprendre pourquoi cette mesure n'est pas mise en œuvre immédiatement à tous les endroits possibles. Ces travaux devraient être réalisés à l'été 2025.

De plus, il y aura une interdiction de tourner à gauche à la sortie de la rue de l'Eau pour s'engager sur l'avenue de Luxembourg. En conséquence, un nouvel arrêt de bus sera aménagé un peu en amont de la rue de la Résistance et l'arrêt devant l'école du centre sera utilisé pour le service régulier.

La rue de l'Église est déjà à sens unique, mais le cycliste doit pouvoir y circuler à double sens. Dans la rue de l'École, nous encouragerons les usagers de la route à respecter la limitation de vitesse en rétrécissant la chaussée.

À moyen terme, nous souhaitons prolonger la zone 30 dans la rue de la Résistance, de l'école de musique jusqu'aux feux rouges de la N5. Visuellement, cela sera représenté par un revêtement époxy éclairé. De plus, le passage piéton près de l'école du centre sera surélevé. Ces travaux devraient être terminés d'ici fin 2025. À long terme, l'environnement direct de la nouvelle mairie sera transformé en un « shared space ».

Toutes ces mesures conduiront à une priorisation de la circulation cycliste à l'intérieur de Bascharage.

La localité de Hautcharage souffre principalement d'une augmentation du trafic de transit, étant donné que la rue de Schouweiler et la rue de Bascharage sont utilisées comme raccourcis. La rue de Schouweiler deviendra à court terme une rue à 30 km/h, avec priorité à droite à chaque carrefour et un filtre modal dans la rue Closebiert. Mais comme ces mesures ne suffiront guère, la surface de la rue de Schouweiler sera entièrement réaménagée dans une deuxième phase. Bien qu'il ne soit pas prévu de travaux importants sur les réseaux souterrains, nous prévoyons un coût d'environ 2 millions d'euros en raison de leur longueur d'un peu moins d'un kilomètre. Ces travaux de voirie devraient pouvoir commencer début 2026.

Par ailleurs, on déplore souvent une vitesse élevée dans la rue du X Septembre et la Rue de la Gare. Nous souhaitons remédier à cette situation en surélevant six passages piétons

et trois autres ainsi qu'en créant une zone à 30 km/h entre la rue Eugène Mouschand et la rue de Bascharage. Nous estimons ces mesures à environ 570.000 €, là aussi les travaux devraient pouvoir commencer début 2026.

Nous souhaitons que le CR110a, la rue de Hautcharage à Bascharage et la rue de Bascharage à Hautcharage, soit déclassé en route communale. Une demande en ce sens a été adressée à l'Administration des ponts et chaussées. Cela était nécessaire pour pouvoir mettre en œuvre des mesures d'apaisement du trafic, car il s'agit encore aujourd'hui d'une route nationale. À moyen terme, la limitation de vitesse sur cette route doit être complètement réduite à 30 km/h et un filtre modal doit permettre le passage uniquement des cyclistes et des transports publics. À long terme, le centre du village de Hautcharage sera aménagé en un « shared space » dans une deuxième phase. La première phase devrait coûter environ 100.000 € et être réalisée d'ici mi-2026. Nous souhaitons que la deuxième phase soit terminée pour l'été 2028.

Michel Wolter, bourgmestre : Je voudrais intervenir brièvement ici. Il s'agit de la pièce maîtresse du projet, de la modification la plus complexe de toutes et du plus grand bouleversement dans la gestion du trafic. L'objectif est de supprimer complètement le trafic de transit de Hautcharage. Pour ce faire, différentes phases de mise en œuvre sont nécessaires. Au final, il ne doit tout simplement plus être intéressant de traverser Hautcharage, car toutes ces mesures font tout simplement perdre du temps.

Jean-Luc Weidert, ingénieur : Bien sûr, l'un ou l'autre usager de la route peut avoir tendance à chercher un autre chemin détourné, par exemple par la « Blummechté » ou par la rue du Chœur. Nous ne le pensons pas, mais nous allons suivre de près l'évolution de la situation et, le cas échéant, mettre en œuvre d'autres mesures.

Nous souhaitons instaurer une zone 30 dans le centre du village de Linger. Nous y parviendrons en installant deux plateformes et un passage piéton surélevé ainsi qu'un revêtement de sol époxy éclairé sur une longueur de 250 mètres. Le coût de ce projet à moyen terme est d'environ 255.000 €. La rue de la Libération en direction de Pétange sera ralentie par un plateau élevé. De même, le passage pour piétons et cyclistes du PC6 sera surélevé. Un autre passage piéton surélevé devrait ralentir le trafic dans la rue de la Chiers. La vitesse maximale autorisée dans la rue des Ateliers sera abaissée à 30 km/h pendant une courte période. Trois coussins seront installés sur la voirie. De plus, la chaussée sera rétrécie à deux endroits. Ce projet doit être considéré dans le contexte du carrefour avec la N5 qui doit être revu.

La rue Nicolas Meyers doit être quelque peu ralentie par trois passages piétons surélevés. Le passage de la piste cyclable PC12 au « Schack » doit être rendu plus visible par une meilleure signalisation.

Avec toutes ces pièces du puzzle, il devient progressivement moins intéressant de traverser la commune. Certes, cela reste possible, mais nous espérons ainsi que le transit passera à nouveau davantage par les axes principaux, c'est-à-dire l'autoroute. Nous sommes conscients qu'il y a encore des choses à mettre en œuvre pour fluidifier le trafic, mais la commune de Käerjeng a fait ses devoirs et servira d'exemple au reste du « Kordall ».

À Clemency, les discussions, souvent émotionnelles, ont porté sur les rues de Sélange et de Messancy et sur la question de savoir laquelle des deux était la plus importante. À court terme, nous souhaitons éliminer le transit de la rue des Jardins et de la rue de la Montagne à l'aide de filtres modaux. Nous souhaitons ralentir la rue Longue au moyen d'une bande de stationnement et surélever le passage piéton à la hauteur du « Bongert ». Deux autres passages piétons surélevés devraient ralentir la circulation dans la rue Haute, et la rue de Grass sera également quelque peu ralentie par quatre passages piétons surélevés. La rue d'Arlon sera ralentie à la hauteur de l'accès au « Huelegäertchen » au moyen d'un plateau élevé. La rue de Sélange sera fermée au transit par un filtre modal. Cette mesure implique que nous suivions de près l'impact que cela aura sur la rue de Messancy.

Jérôme Hautus, conseiller : Nous devrions alors également prévoir un filtre modal sur le chemin qui relie ces deux routes.

Jean-Luc Weidert, ingénieur : Nous ne pensons pas que quelqu'un fera le détour pour passer de la rue de Messancy à la rue de Sélange et traverser tout le centre du village.

Michel Wolter, bourgmestre : En outre, nous devons veiller à ne pas causer de désagréments supplémentaires inutiles aux agriculteurs.

Jean-Luc Weidert, ingénieur : Si les comptages montrent que c'est vraiment nécessaire, nous pouvons toujours ajouter un filtre modal.

À moyen terme, nous souhaitons réduire la vitesse à 30 km/h sur une partie de la rue de la Gare, ou rue de Fingig, à l'endroit où la piste cyclable nationale PC12 croise la route. Deux passages piétons surélevés et une plate-forme sur laquelle passerait le PC12 seraient prévus à cet endroit.

Ensuite, nous souhaitons également réduire la vitesse à 30 km/h au centre du village dans les rues de l'Église / Basse et y installer également des passages piétons surélevés.

Aucune modification de la limitation de vitesse n'est prévue à Fingig. Nous allons simplement installer des passages piétons surélevés à deux endroits dans la rue Nicolas Margue.

Au final, nous prévoyons d'aménager neuf entrées de ville au total. Mais ce n'est pas si simple à mettre en œuvre, car dans la plupart des cas, il faut d'abord clarifier les conditions de propriété. Il faut également souvent obtenir les autorisations du ministère de l'Environnement et de l'Administration de la gestion de l'eau, de sorte que ces mesures sont difficiles à estimer en termes de temps. Aux endroits où trop de propriétaires individuels entrent en jeu, nous aurons probablement recours à un plateau élevé plutôt qu'à un îlot.

Michel Wolter, bourgmestre : Merci pour cette présentation explicite de l'ensemble du concept. Je voudrais maintenant donner à chaque partie l'occasion de prendre position.

Yves Cruchten, échevin : Je vous remercie également pour cette présentation détaillée et pour le travail déjà effectué en amont. Le concept a déjà été élaboré il y a plusieurs mois par le collège des bourgmestre et échevins et les ingénieurs, et le résultat présenté aujourd'hui se base également sur les discussions et les ateliers au cours desquels nous avons répondu au mieux aux suggestions des citoyens. Nous sommes conscients que certaines mesures ne satisferont pas tout le monde, mais le conseil communal ne doit pas faire passer les besoins de l'individu avant le bien-être de la collectivité. Le concept global se compose de mesures individuelles qui, ensemble, font sens et qui, nous l'espérons, permettront d'atteindre les objectifs souhaités.

Nous vivons dans une commune où la priorité a toujours été donnée à la voiture, comme dans beaucoup d'autres communes. Nous souhaitons désormais rompre avec cette philosophie. La voiture est un usager de la route, sans doute même le plus important sur les axes principaux, mais à l'intérieur des villes, nous devons la mettre sur un pied d'égalité avec les autres usagers de la route, qu'il s'agisse des piétons, des cyclistes ou des transports publics. Les mesures présentées ici n'entraîneront pas inévitablement une diminution du trafic dans notre commune, mais elles permettront de ralentir la circulation, d'améliorer la sécurité dans son ensemble, et donc d'améliorer la qualité de vie des citoyens.

Tous les partis présents autour de la table aujourd'hui avaient fait de l'apaisement du trafic l'une de leurs priorités dans leur programme électoral respectif. Le LSAP l'avait déjà fait en 2011, en souhaitant un réaménagement des entrées de localités. Nous sommes d'autant plus satisfaits que cela ait également été retenu. Pour toutes ces mesures, nous nous sommes toujours demandé quel serait leur impact. Nous avons beaucoup réfléchi et n'avons pas tiré à la courte paille, mais nous sommes conscients qu'il est important de suivre l'évolution et de procéder à des ajustements si l'effet souhaité n'est pas atteint ou si des effets indésirables se produisent. Nous restons par conséquent ouverts à la discussion.

Outre tout ce qui nous a été présenté ici aujourd'hui, il y a encore toute une série de projets routiers qui contribueront à l'apaisement du trafic : le carrefour déjà mentionné à la « Bomicht, le réaménagement d'une grande partie de l'avenue de Luxembourg, l'entrée et la sortie de la zone d'activités à la hauteur du « Bommertbësch », la « rue de la Continentale » ou encore le « shared space » prévu devant la nouvelle mairie. Si nous parvenons à mettre tout cela en œuvre au cours de la législature actuelle, nous pourrions être fiers de nous en tant que commune. Les citoyens attendent un apaisement du trafic et, globalement, une sécurité accrue pour les piétons et les cyclistes, car il ne sert à rien d'accorder des subventions pour les vélos si les citoyens ne se sentent pas en sécurité et ne peuvent alors les utiliser que sur les pistes cyclables nationales. Je suis convaincu que notre concept contribuera à ce que les gens fassent à nouveau davantage de petits déplacements à pied ou à vélo.

Mon parti soutient ce concept à 100%, même si nous devons encore le peaufiner par la suite.

Josée-Anne Siebenaler-Thill, conseillère : Je voudrais moi aussi vous remercier pour cette présentation qui nous permet d'avoir une vue d'ensemble complète grâce au calendrier et au budget.

« déi gréng » saluent expressément le fait que les citoyens aient été impliqués en amont de l'élaboration du concept. Les gens ont également apprécié cette participation citoyenne et attendent les résultats des ateliers et les décisions qui en seront tirées.

Tous les citoyens impliqués ont brièvement pris connaissance des résultats de leur petit groupe respectif. Le jour même, un système d'attribution de points a permis de mettre en avant les meilleures idées, selon le point de vue de chacun. Il serait intéressant de publier des photos de ces tableaux sur le site Internet de la commune ou de les afficher lors de la présentation aux citoyens. Je suppose que c'est prévu dans un cadre adéquat ?

Nous pensons que c'est d'autant plus important que tout le monde n'a pas eu les mêmes idées et que maintenant chacun a droit à une explication sur les raisons pour lesquelles telle ou telle chose n'a pas été retenue. Je connais par exemple des personnes qui ont mis en garde contre la priorité à droite de la « Blummecité » vers la « rue de Schouweiler. Celle-ci incite en effet les automobilistes à prendre le raccourci à travers le quartier résidentiel pour contourner ainsi le « shared space » « Um Paesch ». Le fait que des priorités à droite soient désormais prévues partout dans la rue de Schouweiler a certainement du sens, mais il faut alors le faire savoir.

En principe, « déi gréng » sont d'accord avec les objectifs de ce concept, qui contribuent tous ensemble à une meilleure qualité de vie dans notre commune, ce qui est tout à fait dans l'esprit de la politique verte.

Avant les élections communales, « déi gréng Käerjeng » avaient établi une carte cyclable de la commune, et leurs idées se retrouvent en partie dans cette présentation, ce qui nous réjouit. L'idée de faire circuler les cyclistes en sens inverse à différents endroits est bonne, mais pour des raisons de sécurité, il faut à chaque fois délimiter la piste par des traits sur toute sa longueur et dessiner régulièrement des vélos avec des flèches en sens inverse sur la chaussée.

Les vélos peuvent également traverser les filtres modaux, mais il faut alors absolument placer partout des petits panneaux « sauf vélos » sous les panneaux indiquant l'impasse et l'interdiction de traverser. Ceux-ci sont souvent oubliés et ne sont pas non plus répertoriés ici. Selon le code de la route, les cyclistes sont sinon en infraction et les personnes qui ne connaissent pas ces rues ne les empruntent pas.

Sur les plans, on voit à Bascharage des pistes cyclables sécurisées jusqu'à l'avenue de Luxembourg, mais il n'y a pas de solution pour cette rue principale. Ne pourrait-on pas provisoirement faire du trottoir un chemin mixte ?

Les plateaux élevés prévus avec des passages piétons nous semblent être un bon investissement pour la sécurité de tous les piétons, par exemple dans la rue de l'Eau, où il sera enfin interdit de tourner à gauche et où un nouvel arrêt de bus sera aménagé un peu plus haut. Mais qu'en est-il des usagers de la route qui souhaitent aller tout droit à ce carrefour et qui bloquent tout autant la circulation ? N'aurait-il pas été préférable de mettre en place un panneau d'obligation de tourner à droite ?

Les « shared space » nous plaisent également, que ce soit près de la mairie ou au centre de Hautcharage, où la végétalisation prévue permet une vie de village agréable et où le vélo a également sa chance, si toutes les rues environnantes sont limitées à 30 km/h.

Il est très coûteux d'apaiser la rue de Schouweiler, mais ce n'est pas indispensable pour que la limitation de vitesse de 30 km/h soit respectée. À l'étranger, on voit de plus en plus souvent des radars qui flashent. Ne serait-ce pas une alternative d'installer quelques appareils de ce type à cet endroit ? Ce serait moins cher et certainement tout aussi efficace. En outre, ce serait plus agréable pour les services de secours, le ramassage des ordures et le service hivernal. Est-ce que ce serait possible ? On pourrait alors installer de tels appareils dans d'autres rues, notamment là où la vitesse est actuellement limitée à 50 km/h et dans les entrées de localité. Si cela ne devait pas être possible, je ne vois pas comment nous pourrions contrôler que la limitation de vitesse soit respectée partout et comment nous pourrions éviter qu'entre deux obstacles, par exemple à Fingig dans la rue Nicolas Margue ou à Linger à la sortie en direction de Pétange, on appuie à nouveau sur l'accélérateur.

Les filtres modaux permettent d'apaiser certains quartiers, mais en contrepartie, d'autres rues sont plus chargées. Par exemple, à Clemency, tout le trafic en provenance de la Belgique est dirigé vers les feux rouges de la rue Longue, où règne déjà le chaos. Il ne reste plus qu'à espérer qu'à l'avenir, de nombreux automobilistes chercheraient un moyen de contourner Clemency.

En ce qui concerne les entrées de localité, nous avons remarqué qu'aucun rétrécissement de la chaussée n'est prévu à l'entrée de Clemency en venant de Grass. Pourquoi ne pas en prévoir ?

Avec toutes les mesures prévues, nous voyons que beaucoup de choses sont possibles aujourd'hui, car le ministre vert Bausch a fait avancer les choses au niveau législatif. Par exemple, nous pouvons désormais prolonger la zone 30 de la rue de la Résistance jusqu'à

la rue principale. Nous pensons que partout dans la commune, on devrait profiter de l'occasion pour ne pas se contenter d'aménager des zones 30 à courte distance, mais de les étendre le plus possible. Qu'est-ce qui s'oppose à ce que, comme à l'étranger, la vitesse soit intégralement limitée à 30 km/h, et ceci dans toute la commune, c'est-à-dire les cinq localités ?

Pour l'instant, nous refoulons tout le trafic dans certaines rues, où la vitesse est limitée à 50 km/h. Nous pourrions également améliorer la situation de ces riverains en réduisant la vitesse. Rouler à 30 km/h n'est qu'une question d'habitude et ferait de toutes nos localités des lieux où il fait bon vivre et où les gens osent à nouveau marcher sur les trottoirs. Tout le monde comprend que tout cela ne peut pas être réalisé en même temps, mais on pourrait peut-être déjà penser à la réalisation.

En effet, avec ou sans le contournement qui, comme chacun sait, ne désengorge qu'une partie de la commune, ces mesures ont leur raison d'être. Et lorsque tous ces travaux seront réalisés, nous espérons alors réaménager l'avenue de Luxembourg pour en faire un « shared space ».

Nous sommes tout à fait d'accord avec toutes les mesures présentées.

Vincenzo Turcarelli, conseiller : Je serai bref. La présentation était très détaillée. Nous avons maintenant une vue d'ensemble qui nous montre le lien entre les différentes mesures. On a beaucoup réfléchi pour concevoir différents points séparément et ensemble. Les objectifs correspondent à ceux que chaque partie se serait certainement donnés. Bien sûr, tous les citoyens n'approuveront pas chaque mesure, mais j'espère que nous mettrons en œuvre les différents projets progressivement, en les améliorant si nécessaire. Dans l'ensemble, nous sommes très satisfaits de ce qui a été présenté.

Jérôme Hautus, conseiller : Je remercie également Schroeder & Associés pour son dossier détaillé et clair, ainsi que le collège des bourgmestres et échevins qui a beaucoup travaillé sur ce dossier au cours des dernières années.

En tant que « DP », nous saluons ce concept car, à nos yeux, nous agissons ici dans l'intérêt de nos citoyens, ce qui correspond à notre mission de conseil communal. Des ateliers ont été organisés avec les habitants des différents quartiers concernés, ils ont été bien fréquentés et ont donné lieu à un travail important. Ce que nous avons maintenant sous les yeux correspond au souhait de nos habitants. Bien sûr, il n'est pas possible de satisfaire tout le monde, notamment parce que la commune n'a pas d'influence sur chaque rue. Et pourtant, on a essayé d'apaiser les axes principaux de manière à freiner le trafic parasite.

Nous avons remarqué que dans chaque localité, un centre de village sera à nouveau créé, que ce soit par une zone 30 avec un revêtement de la voirie différent ou par un « shared space », ce que nous saluons vivement. C'est une condition préalable à l'amélioration de la qualité de vie de nos citoyens. Le projet de Hautcharage ne sera pas une mince affaire, mais nous pensons qu'il s'agira du cœur du concept, où, avec l'aire de jeux, un site très respectable sera créé.

Comme je l'avais déjà laissé entendre lors de la première réunion au « Käerjenger Treff », je crains que les mesures prévues au sud de la N5 ne prennent vraiment effet que lorsque le contournement aura été réalisé. Bien sûr, il faut travailler avec des phases de test pour ce concept global, faire un bilan après quelques mois et recueillir les données empiriques des citoyens.

Le site avec le « shared space » autour de la nouvelle mairie sera un projet d'envergure, dans lequel nous réaménagerons le centre du village de Bascharage, ce qui améliorera la qualité de vie de nos citoyens.

Nous saluons également les mesures qui seront mises en œuvre à Clemency. La fermeture de la rue des Jardins et de la rue de la Montagne est importante, car je crains qu'il ne faille plus attendre longtemps avant qu'un accident ne se produise ici. Ici aussi, je salue la création d'un centre de village, ce qui n'est pas facile, vu la longueur importante des tronçons à Clemency. Je pense toutefois qu'avec les bâtiments scolaires réaménagés et la salle des fêtes, le site sera complété.

Nous saluons le fait que des mesures d'apaisement du trafic soient réalisées non seulement dans les quartiers résidentiels, mais aussi sur les axes principaux. Je considère que les entrées de localité sont un peu plus problématiques, car, comme je l'ai déjà dit, nous risquons d'y rencontrer des problèmes de propriété. Dans les années à venir, nous devons chercher le dialogue avec les propriétaires fonciers concernés. Nous ne devons pas oublier les entrées de localité, car elles constituent un élément important du concept global, puisqu'elles permettent de ralentir la vitesse avant l'entrée dans la localité.

Je me permets encore de demander si des mesures sont prévues dans la rue de Guerlange.

En tant que « DP », nous tirons un bilan positif de ce concept, que nous continuerons à soutenir à l'avenir.

Frank Pirrotte, échevin : Je me permets de faire un bref retour en arrière. La plupart des partis avaient prévu la gestion de la problématique en relation avec le trafic dans la commune de Käerjeng dans leur dernier programme électoral. Or, indépendamment des élections, on travaillait déjà depuis des années sur ce projet.

Nous avons entrepris ce projet lorsqu'on nous a promis le contournement. Malheureusement, ce projet a été sans cesse retardé et nous nous sommes dit que si nous attendions le contournement, il se pourrait qu'il faille attendre encore longtemps avant de ressentir une amélioration. Nous ne pouvons pas imposer cela à nos concitoyens.

Comme la N5 doit également être réaménagée dans le cadre du contournement, nous sommes également arrivés à la conclusion que nous devons entreprendre ces travaux et rénover entièrement une partie de la N5. Bien entendu, cela aura un impact sur la circulation, et nous avons réfléchi à la manière de faire sortir le trafic des quartiers résidentiels et de réduire la vitesse. Au fil du temps, certains points sont apparus, auxquels nous ne nous attendions pas au départ. C'est pourquoi nous avons décidé d'avancer ces mesures, car nous ne savons pas dans quels délais les travaux de la N5 et le contournement vont se dérouler. Certaines mesures peuvent être mises en œuvre assez rapidement, d'autres sont plutôt réalisables à moyen terme, d'autres encore sont prévues à long terme. Je pars du principe que, sur le plan budgétaire, nous pourrions mettre en œuvre le concept global avant la fin de la législature. Il est vrai que nous ne connaissons pas encore le coût exact du réaménagement de la N5, que nous devons supporter.

Ce qui a été présenté ici est ce que le collège des bourgmestre et échevins a décidé de mettre en œuvre, après avoir travaillé avec le bureau d'études et les citoyens de toute la commune. Je tiens à remercier tout particulièrement ces derniers, car sans leur contribution, nous n'aurions pas pu mettre en place ce concept. Nous espérons que ce concept satisfera la majeure partie des citoyens et que nous essaierons d'améliorer au mieux la situation en matière de circulation.

Michel Wolter, bourgmestre : Tout d'abord, je voudrais dire que je suis très heureux que nous ayons ici un large consensus en ce qui concerne les grandes lignes du concept. Nous sommes maintenant pleins d'enthousiasme, mais il ne faut pas se leurrer. Il y aura aussi des vents contraires, à chaque fois que l'individu se sentira gêné dans sa liberté de mouvement. Il était donc d'autant plus important pour moi de présenter un concept qui, par l'assemblage de nombreuses petites pièces de puzzle, permet d'obtenir une vue d'ensemble. Cela permet à chaque membre du conseil communal d'expliquer aux citoyens, lors de discussions, que chaque mesure individuelle fait partie d'un concept plus général grâce auquel nous voulons provoquer un changement de paradigme sur la manière dont la circulation s'organisera à l'avenir dans notre commune.

Bien entendu, cela a pour conséquence de désengorger certaines rues et d'en charger d'autres. C'est tout à fait voulu, car il est important de canaliser le trafic à travers nos localités. Nous canalisons le trafic vers les axes principaux. Je voudrais répondre à Madame Siebenaler que nous ne réduisons volontairement pas la vitesse à 30 km/h sur les routes principales. Nous attachons plutôt de l'importance à la création de centres urbains dans lesquels la circulation est plus lente. En cela, nous sommes aussi absolument compatibles avec les idées de l'État, qui nous donne les moyens nécessaires. Il est donc important d'organiser la circulation sur les routes principales de manière à ce qu'elle puisse s'écouler assez rapidement à travers la localité, tout en sachant que nous ne parviendrons pas à réduire le volume du trafic.

Nous allons réaménager la N5 entre la brasserie et la sortie de la localité en direction de Dippach et créer un certain espace pour les cyclistes et les piétons.

Dans la rue de Guerlange, rien ne change, car la rue est déjà tellement étroite qu'il n'est pas vraiment possible de mettre en œuvre d'autres mesures.

Je ne vois absolument pas de chaos au carrefour à Clemency. Au contraire, je suis d'avis que les feux de signalisation ont apporté une amélioration substantielle de la circulation à Clemency. En fermant les voies de détournement mentionnées, nous obtenons une gestion du trafic qui n'est pas du tout comparable à celle de Bascharage, où l'on parle de 25.000 voitures, contre peut-être 5.000 voitures qui traversent Clemency. Ainsi, malgré une vitesse réduite, les gens traversent toujours la localité assez rapidement. Ce que nous ne pouvons pas influencer actuellement, ce sont les camions qui continuent à traverser Clemency. Nous allons présenter notre nouveau concept à la ministre compétente afin de voir s'il n'est pas possible de trouver une solution.

Maintenant que nous avons posé le cadre, nous reviendrons régulièrement au conseil communal avec des pièces de puzzle individuelles au cours des prochains mois. Afin de replacer le tout dans son contexte financier, j'ai essayé de tout lister tel que nous l'estimons à l'heure actuelle. J'estime le réaménagement de l'avenue de Luxembourg à environ 15 millions d'euros. Le concept global de modération du trafic s'élève à environ 5 millions d'euros. À cela s'ajoute l'aménagement du centre du village de Hautcharage, que j'estime à environ 5 millions d'euros. Avec les 33 millions d'euros de la séance d'hier, nous arrivons ainsi à environ 58 millions d'euros que nous investissons dans les grands projets de la législature actuelle. J'estime la capacité d'investissement de cette période à environ 90 millions d'euros, ce qui nous laisse environ 30-35 millions d'euros à disposition pour tous les autres projets. Au total, cela correspond à peu près à ce que nous avons investi au cours de la législature précédente.

Nous ne devons pas prévoir d'investissements importants dans les infrastructures scolaires, sportives et culturelles dans un avenir proche. Les stations d'épuration sont aujourd'hui à un bon niveau, après que nous ayons investi assez largement ces dernières années. Il reste les projets normaux de réaménagement de la voirie, que nous entreprenons progressivement.

Cela fait maintenant 40 ans que je fais de la politique et je dois dire que j'aime beaucoup tout ce que nous avons mis en place hier et aujourd'hui. Nous sommes en train de poser les dernières briques pour faire de Käerjeng une commune encore plus agréable à vivre. Je vous remercie pour toutes vos contributions.

Josée-Anne Siebenaler-Thill, conseillère : Je voudrais encore ajouter que je suis tout à fait d'accord avec le fait que la circulation sur les routes principales doit être fluide. J'ai simplement des doutes quant aux obstacles ralentissant la circulation sur les routes où l'on peut rouler à 50 km/h. Ceux-ci pourraient ainsi créer des arriérés si les usagers sont constamment ralentis à 30 km/h.

Jean-Luc Weidert, ingénieur : Les obstacles sur les routes principales doivent être franchissables à 50 km/h.

Josée-Anne Siebenaler-Thill, conseillère : Je parle des centres de localités. Les voitures roulent à 50 km/h et doivent ensuite ralentir au centre de la localité, ce qui pourrait provoquer des embouteillages. Nous sommes plutôt d'avis que la circulation serait plus fluide si la vitesse était limitée à 30 km/h dans toute la localité.

Michel Wolter, bourgmestre : Je respecte ce point de vue, mais il ne correspond pas au nôtre. Je ne vois pas non plus la formation d'embouteillages simplement parce que les voitures doivent ralentir légèrement. Le plus difficile sera de rendre la circulation plus fluide sur l'avenue de Luxembourg. Je reste d'avis qu'il faut avancer un peu plus vite sur les routes principales, car c'est là que nous dirigeons les gens. Mais il ne s'agit pas de rouler à 80 km/h sur les routes principales.

Jean-Luc Weidert, ingénieur : Je voudrais ajouter que le standard actuel pour les impasses prévoit une signalisation supplémentaire qui indique aux cyclistes et aux piétons qu'il ne s'agit pas d'une impasse pour eux.

Josée-Anne Siebenaler-Thill conseillère : Je n'ai pas encore reçu de réponse à ma question de savoir si une présentation publique est prévue pour les citoyens.

Michel Wolter, bourgmestre : Nous ne l'avons pas encore prévu. On pourrait éventuellement le prévoir en l'automne.

Prise de connaissance.

3. Projets et devis

3.1) Budget extraordinaire 4/626/221313/18002 – Réaménagement du cimetière à Bascharage – Approbation du projet avec devis

Michel Wolter, bourgmestre : Depuis quelques années déjà, nous nous préoccupons du réaménagement du cimetière. Le résultat des analyses nous est maintenant expliqué en détail par le collaborateur technique Jérôme Michels.

Jérôme Michels, technicien : Sur les axes principaux et secondaires, le revêtement sera renouvelé. Nous réaménagerons également les bordures de trottoir. Le jardin du souvenir, qui ne fait aujourd'hui qu'une dizaine de mètres carrés, sera étendu à 25 mètres carrés, avec une haie bien entretenue pour le délimiter, une pyramide commémorative et un banc. Dans la morgue, nous avons déjà remplacé la chambre froide et nous allons rafraîchir la peinture. Nous avons renoncé à faire appel à un bureau d'études, ce qui nous a permis d'économiser environ 10% sur les coûts. Le devis s'élève à 425.000 €. Nous souhaitons confier les travaux, qui devraient s'étaler sur une période assez courte de trois mois, à une entreprise qui a déjà une certaine expérience des cimetières.

Josée-Anne Siebenaler-Thill, conseillère : Je suis heureuse que nous puissions enfin nous pencher sur ce projet. Je trouve seulement dommage que la liaison initialement prévue avec le parking du LTPS ne soit pas faite. Mais cela n'est plus aussi important compte tenu de l'apaisement du trafic prévu.

Approbaton unanime.

3.2) Budget extraordinaire – 4/624/221313/23004 – Réaménagement de la rue um Bechel et de la rue des Marguerites à Bascharage – Approbation du projet avec devis

Michel Wolter, bourgmestre : Le projet de réaménagement des rues est présenté par Monsieur Tom Ziewers du bureau d'études Zolid. Au début, il ne s'agissait que de la rue Bechel, mais au cours de la planification, il s'est avéré qu'une intervention de nature technique est également nécessaire dans la rue des Marguerites. Le devis s'élève à 2.800.000 €. Le crédit que nous avons prévu dans le budget de cette année est suffisant pour la phase initiale.

Tom Ziewers, ingénieur : Au total, les rues seront réaménagées sur une longueur de 430 mètres. Lors de la conception des trottoirs, nous tenons compte de la législation récemment entrée en vigueur en ce qui concerne l'accessibilité de tous les lieux ouverts au public, des voies publiques et des bâtiments d'habitation. La chaussée aura une largeur de 5 mètres, tandis que les trottoirs auront partout une largeur d'environ 1,5 mètre. Le petit parking sera transformé en bande de stationnement.

La rue um Bechel est aujourd'hui entièrement à double sens. Nous allons aménager un trottoir qui reliera la rue um Bechel à la rue des Prés, ce tronçon devenant alors à sens unique.

Un petit parc est aménagé avec l'aide de Monsieur. Jacobs.

La rue des Marguerites sera également entièrement rénovée, car cela s'est avéré nécessaire lors de l'étude des canaux.

La majeure partie du poste de dépenses se compose de la rénovation des infrastructures souterraines. Dans la rue um Bechel, le canal est aménagé conformément au P.A.G., l'approvisionnement en eau potable est renouvelé, tout comme le réseau électrique de Creos, le réseau de gaz de SUDnergie et l'éclairage public. L'entreprise Eltrona ne procède qu'à des améliorations locales, tandis que la Poste ne participe pas.

Dans la rue des Marguerites, seuls le canal, la conduite d'eau potable et la conduite de gaz seront renouvelés. Le canal est en mauvais état, trop petit selon l'étude hydraulique et pas très profond, de sorte que certains raccordements n'ont pas pu être posés de manière tout à fait professionnelle. Nous profitons de l'occasion pour remédier à cet état de fait en posant le canal plus en profondeur.

Le coût total est estimé à 2.800.000 €. Les travaux devraient s'étendre de mars 2025 à septembre 2026.

Michel Wolter, bourgmestre : Au début du mois, nous avons informé les citoyens des rues concernées du projet. Ceux-ci se sont montrés tout à fait enthousiastes. Ils nous ont fait remarquer à cette occasion que le personnel de la crèche située à cet endroit occupait les quelques places de stationnement de la rue. Nous allons chercher le dialogue avec les responsables de la crèche et leur suggérer que leur personnel utilise le parking de la rue des Prés.

Nous pensons également qu'en aménageant ce petit parc, nous valorisons le quartier, car actuellement, cet espace vert ne sert qu'à soulager les chiens.

Josée-Anne Siebenaler-Thill, conseillère : Je suis ravie de constater que dans nos projets, nous veillons de plus en plus à créer des espaces verts bien entretenus qui invitent à la détente.

Jérôme Hautus, conseiller : Est-ce qu'il sera également permis de circuler à vélo en sens inverse sur le tronçon à sens unique ?

Michel Wolter, bourgmestre : Bien que Monsieur Ziewers n'ait pas répondu à cette question, c'est bien le cas.

Yves Cruchten, échevin : Je me rallie à la réflexion de Madame Siebenaler. Je pense que nous obtenons vraiment une revalorisation de l'espace vert existant, car aujourd'hui, il n'est pas très accueillant. Et à tous ceux qui craignent maintenant que nous perdions beaucoup de places de parking, je dois répondre que nous ne sacrifions pas plus de trois places, et qu'un parking de 24 places se trouve à moins de 100 mètres.

Approbation unanime.

3.3) Budget extraordinaire – 4/913/221311/19010 – Réaménagement de la cour d'école « Op Acker » à Bascharage – Approbation du projet avec devis

Michel Wolter, bourgmestre : Monsieur Stefan Jacobs du bureau Ernst + Partner Landschaftsarchitekten va procéder à la présentation du projet. La troisième phase du réaménagement de la cour de récréation avec des petits bosquets et des gradins entre les différents bâtiments est estimée à 620.000 €.

Stefan Jacobs, architecte paysagiste : La troisième phase du développement du concept global porte à présent sur une surface qui est aujourd'hui très pavée et comporte peu d'espaces verts. Notre concept, auquel nous avons pensé en 2018, se compose de différents domaines thématiques : le sport, les langues, l'art et les sciences naturelles, et entre les deux, un espace de récréation auquel nous nous consacrons aujourd'hui. Nous considérons la cour de récréation comme un lieu de détente et de communication, auquel nous ajoutons le thème de l'écologisation, en procédant à un désamiantage des surfaces revêtues.

Nous ne souhaitons pas, ne serait-ce que pour des raisons de coûts, supprimer tout le revêtement, mais le recouvrir de huit îlots composés de gradins, d'arbres, de plantes vivaces et de graminées. Nous y intégrerons les deux arbres existants. Pour soutenir le climat, nous planterons de petits bosquets. Nous avons volontairement renoncé aux chênes pour les bosquets en raison des problèmes liés à la chenille processionnaire du chêne. Néanmoins, nous souhaitons augmenter la biodiversité et recourir à des espèces indigènes. Nous souhaitons également valoriser l'espace autour de chaque arbre.

Les terrasses doivent offrir des sièges de différentes hauteurs et être en partie couvertes pour faire de l'ombre. Nous souhaitons poser un pavage perméable à l'eau.

Pour la mise en œuvre de la troisième phase, nous estimons le budget à 620 000 euros.

Josée-Anne Siebenaler-Thill, conseillère : Merci pour cette présentation. La cour de récréation avec ses nombreuses possibilités de s'asseoir me plaît vraiment beaucoup. Elle allège la grande surface en béton qui dégageait beaucoup de chaleur en été. Les petites îles avec la biodiversité créent un climat agréable, offrent de l'ombre et de l'humidité. En outre, je salue le fait que l'arbre isolé, un peu oublié, soit inséré dans l'ensemble.

Nathalie Demeyer-Scholler, conseillère : Quel revêtement de sol allez-vous choisir pour la zone sous l'arbre individuel ?

Stefan Jacobs, architecte paysagiste : Nous pourrions en fait conserver les gravillons, mais une alternative serait d'envisager des pavés drainants.

Louis Philippe, conseiller : Qu'en est-il du timing ?

Stefan Jacobs, architecte paysagiste : Le projet est terminé, nous pourrions commencer la planification de l'exécution. J'estime que nous pourrions commencer les travaux au printemps prochain.

Michel Wolter, bourgmestre : Nous allons encore coordonner cela autant que possible avec les vacances scolaires. La fin de cette phase nous permettra de clore le projet. Au départ, nous avons prévu une quatrième phase sur le thème du « jardin scolaire », mais dans la mesure où les structures d'accueil réaliseront ce projet, la troisième phase sera aussi la dernière.

Approbation unanime.

4. Questions et réponses

Jil Feipel, conseillère : J'ai remarqué qu'au boulevard J-F. Kennedy, près de la gare, le passage pour piétons n'est désormais plus indiqué. Y a-t-il une raison à cela ?

Michel Wolter, bourgmestre : Effectivement, le passage piéton en question a été supprimé pour des raisons de sécurité et sur l'avis de l'Administration des ponts et chaussées.

Josée-Anne Siebenaler-Thill, conseillère : Comme l'apaisement du trafic était le thème principal de la réunion d'aujourd'hui, je voudrais encore poser une question rapide concernant les boxes à vélos. À Bascharage, nous avons quatre boxes de ce type, dans lesquels chacun peut déposer son vélo en toute sécurité. À Clemency, un box à vélos était prévu lors de la planification du réaménagement du centre du village. Un abri a également été construit, mais à ce jour, il n'y a toujours pas de support pour les vélos, ni de porte. Pourtant, ce box devait être sécurisé par un jeton d'accès de la même manière que celui de Bascharage.

Michel Wolter, bourgmestre : Je crois me souvenir que le projet a été abandonné sous cette forme.

Josée-Anne Siebenaler-Thill, conseillère : Y aura-t-il alors un box à vélo sécurisé à un autre endroit dans le centre de Clemency ? Il serait important d'avoir ici aussi une possibilité de garer son vélo sans avoir à s'inquiéter.

Frank Pirrotte, échevin : Une enquête auprès des élèves a montré que le nombre de ceux qui se rendent à l'école à vélo n'est pas très important et que l'effort n'est donc pas vraiment justifié. Si cela devait changer, nous pourrions toujours y remédier.

Josée-Anne Siebenaler-Thill, conseillère : Il n'y a pas que les écoliers qui pourraient être concernés, mais aussi les visiteurs de la salle des fêtes lors de différentes manifestations. Cependant, beaucoup d'entre eux n'auront peut-être pas recours au vélo s'ils ne peuvent pas le garer de manière sécurisée.

Fin de la séance : 11h50