

PROJET DE LOI
relatif à l'aménagement du contournement routier de
Bascharage et portant modification de la loi modifiée du 16
août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de
communication et d'un fonds des routes

* * *

RAPPORT DE LA COMMISSION DU DEVELOPPEMENT DURABLE

(12.07.2018)

La commission se compose de : Mme Josée LORSCHÉ, Présidente-Rapporteuse ; Mme Sylvie ANDRICH-DUVAL, M. Gilles BAUM, Mme Tess BURTON, MM. Yves CRUCHTEN, Georges ENGEL, Gusty GRAAS, Max HAHN, Ali KAES, Henri KOX, Marc LIES, Marco SCHANK, David WAGNER, Serge WILMES, Membres.

* * *

I. Antécédents

Le projet de loi sous rubrique a été déposé à la Chambre des Députés le 18 avril 2018 par le Ministre du Développement durable et des Infrastructures.

Le Conseil d'État a émis son avis le 26 juin 2018.

Le 4 juillet 2018, la Commission du Développement durable a désigné Mme Josée Lorsché comme rapporteur. Elle a également examiné le projet de loi ainsi que l'avis du Conseil d'État lors de cette réunion.

La Commission du Développement durable a examiné et adopté le présent rapport au cours de sa réunion du 12 juillet 2018.

II. Considérations générales

La localité de Bascharage souffre d'un trafic important qui augmente d'année en année. Bascharage se situe sur le trajet de la route nationale / européenne N5 / E44, surchargée par les travailleurs, frontaliers et résidents qui se rendent du bassin de Pétange – Aubange – Longwy vers Luxembourg.

A l'heure actuelle, la valeur limite de dioxyde d'azote (NO₂) prévue de la directive européenne 2008/50/CE est nettement dépassée au centre de Bascharage. Selon le pronostic pour 2020, la valeur diminuerait, sans construction d'un contournement, mais resterait toujours supérieure au seuil autorisé.

Par ailleurs, près de 600 maisons dans la zone d'étude sont concernées par un niveau de bruit dépassant 49 dB(A) durant la nuit (22h00 – 6h00). Sans mise en place d'un contournement, ce nombre augmentera de 100 unités à l'horizon 2020 dû à l'évolution du trafic.

Ces conditions dégradent considérablement la qualité de vie des habitants dans la commune de Bascharage en termes de tranquillité, de sécurité et de santé publique. Dans l'optique du délestage du centre de Bascharage du trafic important de voitures et de poids lourds et notamment dans le but de réduire la pollution de l'air, surtout le long de la route N5 (avenue de Luxembourg), il est donc prévu de réaliser un contournement routier de la localité.

Le projet du contournement de Bascharage fait partie des mesures d'infrastructures routières proposées dans le cadre de la stratégie globale pour une mobilité durable d'avril 2012. Le projet y est inscrit en phase 1 de réalisation.

Le contournement de Bascharage avec piste cyclable est également repris dans la mise à jour de la stratégie pour une mobilité durable Modu 2.0 comme projet routier avec avancée significative de la planification.

Le projet du contournement de Bascharage (E44/N5) fait également partie des projets d'infrastructures du trafic individuel motorisé proposés dans le cadre du Plan Directeur Sectoriel « Transports » (PST) actuellement en procédure. Ledit projet y est inscrit comme infrastructure pouvant être déclarée d'utilité publique avec couloir superposé et en ordre de priorité 1. Le plan directeur sectoriel « Transports » (PST) s'inscrit stratégiquement et conceptuellement dans le cadre défini par la stratégie globale pour une mobilité durable (Modu 2.0) et il est donc complémentaire à la stratégie Modu 2.0.

III. Objet du projet de loi

Le présent projet de loi porte sur la réalisation du contournement routier de la localité de Bascharage et sur le financement de ce projet d'infrastructure. En conséquence, il poursuit également l'objectif à modifier la loi du 16 août 1967.

Quatre variantes de projet ont été analysées en détail dans le cadre de l'avant-projet sommaire et de l'évaluation des incidences sur l'environnement :

- Variante 1 « Zämerbësch » (variante Sud),
- Variante 2 « Bobësch » (variante Centre),
- Variante 3 « ZAE » (variante Nord),
- ainsi que la Variante « 0 », donc sans construction de contournement.

Les conclusions de l'évaluation des incidences sur l'environnement ont fait ressortir que la variante « 0 » ne permet pas de résoudre le problème du dépassement des valeurs limites de NO₂ dans le centre de Bascharage avec ses répercussions négatives sur l'environnement humain.

Dès lors, cette situation est à considérer comme une raison impérative d'intérêt public majeur vu le risque pour la santé humaine, qui nécessite la réalisation d'une des variantes 1, 2 ou 3 du contournement de Bascharage.

Suite aux résultats de la consultation du public sur le projet du contournement de Bascharage dans les communes concernées, le Gouvernement en conseil a décidé en séance du 29 juillet 2016 de retenir la variante 2 du contournement de Bascharage et de poursuivre l'étude d'avant-projet détaillé, sur la base du tracé supérieur.

La variante 2 a été choisie par le Gouvernement notamment pour ses possibilités de développement urbain et de transport, les disponibilités foncières (88% du tracé se trouvent sur le domaine public) et l'extension cohérente de la zone Natura 2000 respectivement de la zone de récréation située entre les localités de Bascharage et de Sanem.

La variante 3 n'a pas été retenue par le Gouvernement en conseil, essentiellement pour des raisons d'atteinte à la qualité de vie des riverains, par ailleurs soulevées dans les avis de consultation publique des habitants de Bascharage.

Quant à la variante 1, de toutes les variantes, il s'agit de celle qui entraîne la plus importante fragmentation de la zone « Habitats » LU0001027 « Sanem - Groussebech / Schouweiler - Bitcheneck » et la destruction directe de la plus grande surface d'habitats protégés à l'intérieur de cette zone.

Le projet d'infrastructure comprend la construction d'une route en rase campagne d'une longueur d'environ 4 200 mètres, à deux voies de circulation opposées en section courante. Il comporte 6 ouvrages d'art principaux en section courante et différents bassins de rétention.

La solution retenue se connecte à la collectrice du Sud A13 par un demi-échangeur (trompette simple) à mi-hauteur entre le passage de la ligne ferroviaire 70 « Pétange – Luxembourg » et l'échangeur Sanem. Ensuite, le tracé continue direction nord-est pour passer au-dessus de l'itinéraire cyclable PC6 « des trois cantons » et entrer dans le massif forestier « Bobësch ». La route traverse cette forêt sur toute sa longueur en passant au sud de l'usine Saint-Gobain et du parc relais P+R de la gare de Bascharage / Sanem et en passant par passage supérieur au-dessus du CR110. Puis, elle continue parallèlement à la voie de chemin de fer en limite nord de la bande boisée du « Zämerbësch » avant de franchir la voie ferroviaire desservant la zone de l'Agence de gestion de dépôts WSA à Sanem. Le contournement de Bascharage suit ensuite la voie ferroviaire longeant la zone d'activités de Bascharage et passe au-dessus de la voie ferrée Pétange - Luxembourg. La route continue vers le nord à l'est de la forêt « Bommel » avant de se connecter à la route nationale N5.

Un accès direct du contournement de Bascharage vers la zone d'activités économique ZAE Robert Steichen est prévu à hauteur du lieu-dit « Héierchen ». Cet accès est à réaliser en parallèle avec la réalisation du contournement afin d'offrir aux entreprises un 2^{ème} accès à la zone d'activités. Dans ce secteur, le projet se situe au niveau du terrain naturel. L'accès à la zone d'activités se fera par un carrefour giratoire.

L'accès au futur contournement au niveau du « Bommelbösch », en venant de Luxembourg, est aménagé de sorte que l'axe principal continue vers le contournement et qu'il faut le quitter cet axe pour se rendre au centre de Bascharage.

Pour des raisons écologiques et pour minimiser l'effet de coupure du massif forestier, le tracé du contournement routier a été rapproché le plus possible de la ligne ferroviaire. Afin de réduire au minimum les effets acoustiques et de pollution du projet au niveau de la gare et des quartiers avoisinants, l'implantation en plan à proximité de la gare Bascharage-Sanem a été adaptée avec un abaissement du niveau du CR110. Le nouveau profil projeté pour le CR110 entrainera une modification de la voie desservant le parking P+R. Cette voirie sera optimisée par rapport au P+R projeté tout en restant compatible avec l'aménagement du P+R existant. Ces optimisations du tracé en plan et en profil en long permettent de se rapprocher du terrain naturel et de limiter les entrées en terre et les mouvements de masse.

Un nouvel itinéraire cyclable « Bim Diederich » (PC38) est prévu dans le secteur d'étude en desservant les gares de Pétange, de Bascharage / Sanem et de Dippach ainsi que Bertrange (Helfenterbruck) et en assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC1 et PC6. Son tracé a été intégré au mieux dans le projet de contournement de Bascharage. La piste cyclable PC38 longera le contournement routier de Bascharage de la PC6 à l'ouvrage d'art franchissant la voie ferrée (OA2-500) avant de poursuivre son parcours le long de la ligne ferroviaire Pétange - Luxembourg vers la Gare de Schouweiler.

Le contournement de Bascharage est une route en rase campagne à deux voies de circulation opposées en section courante. La vitesse de conception est de 90 km/h. Le profil type retenu en section courante a un gabarit (hors talus) de 11,50 mètres, comprenant :

- deux voies de circulation d'une largeur de 3,50 mètres chacune,
- un espace séparant ces voies de 0,50 mètres,
- deux bandes dérasées de droite de 0,50 mètres de large comprenant le marquage au sol,
- un accotement d'une largeur de 1,50 mètres de part et d'autre de la chaussée.

Le chemin qui relie le CR110 à la piste cyclable PC6 à travers le massif forestier « Bobësch » sera coupé à plusieurs endroits par la nouvelle voie de contournement. Il sera rétabli et longera celle-ci du côté sud sur une longueur d'environ 350 mètres. Les chemins forestiers débouchant sur le CR110 seront rétablis un peu plus au sud de leurs débouchés actuels en raison de l'abaissement du CR110 dans le secteur de la Gare de Bascharage. Le chemin récréatif à travers la bande boisée du « Zämerbësch », touché par la route du contournement, sera également rétabli à proximité du lieu-dit « Mudderwiss » entre la voie WSA et le carrefour giratoire d'accès à la zone d'activités. Les liaisons piétonnes seront également rétablies par l'intermédiaire de deux ouvrages souterrains situés à proximité de la voie WSA et du carrefour giratoire.

L'accès et le traitement des limites du terrain de Saint-Gobain seront modifiés en raison de l'abaissement du CR110 et de l'accès au P+R de la Gare de Bascharage. Les différences de niveaux seront reprises par des talus, ou des murets. Le chemin vers le site de stockage des cuves gaz de Luxguard sera redressé depuis le carrefour giratoire d'accès à la zone d'activités.

La connexion du contournement de Bascharage à l'autoroute A13 est prévue par l'intermédiaire d'un échangeur situé au sud de la ligne ferroviaire Pétange - Luxembourg. La réalisation de l'échangeur ainsi que d'un passage à faune impliquent

la suppression de la bretelle existante (N31B) reliant la route nationale N31 (rue Nicolas Meyers) à l'autoroute A13. La connexion du contournement de Bascharage à la route N5 existante est prévue par l'intermédiaire d'un carrefour classique équipé de feux tricolores permettant une priorisation des bus du transport public. La réalisation du carrefour nécessite la suppression d'une partie de la N5 entre le carrefour existant avec la rue de Bascharage (CR106) et le raccordement au contournement.

Le nouveau tronçon de route prenant son origine à hauteur du raccordement avec la nationale N5 et prenant sa fin au point de jonction avec l'autoroute A13 adoptera le statut de route nationale. Après la mise en service du contournement de Bascharage, la traversée de la localité de Bascharage (N5) sera réaménagée dans le cadre d'un apaisement du trafic et sera reclassée.

La réalisation du projet implique un concept de mesures compensatoires visant à remédier, réduire ou compenser l'ensemble des impacts générés.

Les mesures de compensation écologique doivent notamment permettre de remplir les obligations qui découlent de la législation communautaire. Il s'agit, d'une part, d'assurer la cohérence du réseau Natura 2000 et, d'autre part, de respecter les contraintes en ce qui concerne les espèces à protection stricte. Les mesures assurant la cohérence globale du réseau Natura 2000 ont été définies en fonction des objectifs de conservation de la zone LU0001027 affectés par le projet. Des mesures importantes dans ce contexte seront notamment l'extension de la zone « Habitat » LU00001027 et la compensation des couloirs écologiques détériorés.

Au niveau national, l'ampleur des mesures de compensation a été définie notamment en fonction du calcul du bilan des biotopes selon le modèle « Oekobonus ». Afin d'équilibrer le bilan écologique il est notamment prévu de planter des forêts, des haies et des arbres, d'extensifier des prairies, de renaturer des cours d'eau et de créer des mares.

Au niveau procédural, la zone Natura 2000 LU0001027 « Sanem – Groussebesch / Schouweiler-Bitchenheck » sera agrandie en intégrant au moins huit hectares de forêt du type Stellario-Carpinetum. Le règlement grand-ducal déclarant zone protégée la zone humide « Dreckwiss » sera modifié (adaptation des limites et agrandissement de la zone vers le nord). A l'intérieur de cette zone, il est prévu de renaturer le cours d'eau de la Chiers et de mettre en œuvre le plan de gestion de l'Administration de la nature et des forêts.

En ce qui concerne l'environnement humain, il s'agit de mettre en place les mesures d'intégration paysagère et anti-bruit nécessaires, de compenser la destruction et la détérioration d'espaces de détente et de compenser les impacts sur les infrastructures agricoles et sylvicoles.

Financement

Les dépenses relatives au projet de la réalisation du contournement de Bascharage s'élèvent au montant de 139 000 000 €.

Le tableau des investissements comprend les éléments suivants :

- les coûts liés aux travaux d'infrastructures routières,
- les coûts liés aux ouvrages d'art,
- les coûts liés aux travaux complémentaires,
- les coûts liés à la déviation des réseaux,

- les coûts des mesures compensatoires,
- les coûts liés aux études et à la surveillance des travaux.

Il est expressément précisé que les coûts suivants (liste non exhaustive) ne sont pas compris dans l'enveloppe financière du présent projet de loi :

- tous les coûts à charge de tiers (comme par exemple des coûts de réseaux à charge des concessionnaires). [N.B. Les réseaux secs suivants, réalisés pour le compte de l'Administration des ponts et chaussées, font partie de la présente estimation budgétaire : assainissement des eaux pluviales, électricité [basse et moyenne tension], poste et télécommunications ; équipements CITA ; éclairage public du réseau routier étatique].
- les coûts des emprises, c'est-à-dire l'achat des terrains pour le projet proprement dit et les mesures compensatoires.

IV. Avis du Conseil d'État

Dans son avis datant du 26 juin 2018, le Conseil d'État reprend les motifs ayant poussé le Gouvernement à élaborer le projet de loi sous rubrique. En outre, il rappelle que, dans le passé, le contournement routier de Bascharage était déjà prévu dans divers instruments de planification de l'aménagement du territoire.

Quant au fond, le Conseil d'État note que le projet de loi sous revue ne donne pas lieu à observation et se limite à quelques remarques d'ordre légistique.

V. Commentaire des articles

Article 1^{er}

Cet article autorise le Gouvernement à faire procéder à la réalisation d'un contournement de Bascharage. Hormis une remarque d'ordre légistique, cet article n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État et se lit comme suit :

Art. 1^{er}. Le Gouvernement est autorisé à faire procéder à la réalisation d'un contournement de Bascharage. Le projet comprend les études, expertises et les travaux proprement dits de la réalisation du contournement de Bascharage, les travaux relatifs au système d'assainissement des eaux et aux déplacements de réseaux de même que les mesures pour la mobilité durable et les mesures compensatoires ainsi que les frais annexes.

Article 2

Cet article détermine l'enveloppe budgétaire servant au financement du projet, rattachée à l'indice semestriel des prix de la construction valable au 1^{er} octobre 2017. Il comporte en outre la clause usuelle d'adaptation des coûts à l'évolution de cet indice. Hormis deux remarques d'ordre légistique, cet article n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État et se lit comme suit :

Art. 2. Les dépenses occasionnées par les travaux visés à l'article 1^{er} ne peuvent pas dépasser le montant de 139 000 000 euros. Ce montant correspond à la valeur de 779,82 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1^{er} octobre 2017. Déduction

faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, le montant est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix de la construction précité.

Article 3

Cet article précise que les dépenses sont imputables sur les crédits du fonds des routes. Hormis une remarque d'ordre légistique, cet article n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État et se lit comme suit :

Art. 3. Les dépenses visées à l'article 2 sont imputables sur les crédits du Fonds des routes.

Article 4

Cet article précise que la réalisation des travaux est déclarée d'utilité publique. L'Etat est donc autorisé à poursuivre l'acquisition, voire si nécessaire, l'expropriation pour cause d'utilité publique des immeubles nécessaires à la construction du contournement. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État et se lit comme suit :

Art. 4. Les travaux visés à l'article 1^{er} sont déclarés d'utilité publique.

Article 5

Cet article assure l'application du cadre légal posé par la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes au projet de contournement. Le Conseil d'État se borne à émettre quelques remarques d'ordre logistique, que la Commission fait siennes. L'article se lit comme suit :

Art. 5. À l'article 6*bis* de la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un Fonds des routes, est ajouté un dixième tiret qui prend la teneur suivante :

« - le contournement de Bascharage entre le P.K. 14.250 sur la N5 et sa jonction avec l'A13. »

VII. Texte proposé par la Commission

Compte tenu de ce qui précède, la Commission du Développement durable recommande à la Chambre des Députés d'adopter le projet de loi sous rubrique dans la teneur qui suit :

PROJET DE LOI
relatif à l'aménagement du contournement routier de Bascharage et portant
modification de la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création
d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes

Art. 1^{er}. Le Gouvernement est autorisé à faire procéder à la réalisation d'un contournement de Bascharage. Le projet comprend les études, expertises et les travaux proprement dits de la réalisation du contournement de Bascharage, les travaux relatifs au système d'assainissement des eaux et aux déplacements de réseaux de même que les mesures pour la mobilité durable et les mesures compensatoires ainsi que les frais annexes.

Art. 2. Les dépenses occasionnées par les travaux visés à l'article 1^{er} ne peuvent pas dépasser le montant de 139 000 000 euros. Ce montant correspond à la valeur de 779,82 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1^{er} octobre 2017. Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, le montant est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix de la construction précité.

Art. 3. Les dépenses visées à l'article 2 sont imputables sur les crédits du Fonds des routes.

Art. 4. Les travaux visés à l'article 1^{er} sont déclarés d'utilité publique.

Art. 5. À l'article 6*bis* de la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un Fonds des routes, est ajouté un dixième tiret qui prend la teneur suivante :

« - le contournement de Bascharage entre le P.K. 14.250 sur la N5 et sa jonction avec l'A13. »

Luxembourg, le 12 juillet 2018,

La Présidente-Rapportrice,
Josée LORSCHÉ