



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère de l'Environnement, du Climat
et du Développement durable

CHAMBRE DES DÉPUTÉS

Entrée le :

07 OCT. 2019

Luxembourg, le - 7 OCT. 2019

Service central de législation

Monsieur Marc Hansen

Ministre aux Relations avec le Parlement

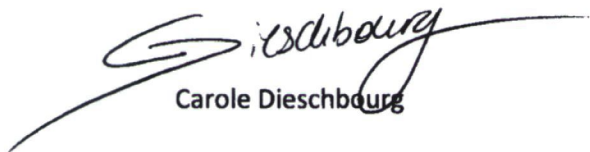
Objet : Question parlementaire n°969 – Réponse

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous communiquer en annexe la réponse à la question parlementaire n°969 tout en vous priant de bien vouloir en assurer la transmission à Monsieur le Président de la Chambre des Députés.

Recevez, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments distingués.

La Ministre de l'Environnement, du Climat
et du Développement durable,


Carole Dieschbourg

Réponse commune de la Ministre de l'Environnement, du Climat et du Développement durable et du Ministre de la Mobilité et des Travaux publics à la question parlementaire n°969 du 25 juillet 2019 de l'honorable député Monsieur David Wagner

1) Madame la Ministre n'est-elle pas d'avis que le gouvernement viole ainsi gravement les obligations qui sont les siennes en matière d'établissement d'un plan protégeant à court terme les personnes habitant à l'endroit nommé à Bascharage ? La Commission européenne a-t-elle été informée de ce manquement aux obligations du Luxembourg ?

Au cours de l'année 2016, l'Administration de l'environnement a mis en place une station de mesure de la qualité de l'air à Bascharage, 144, avenue de Luxembourg. Depuis lors, les concentrations en dioxyde d'azote (NO₂) dans l'air ambiant sont mesurées en continu à l'aide de la méthode de référence selon la norme EN14211 : 2012.

La directive européenne 2008/50/CE concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe prescrit les valeurs limites suivantes pour le NO₂ à respecter pour la protection de la santé humaine, à savoir 200 µg/m³ en moyenne horaire, à ne pas dépasser plus de 18 fois par année civile et 40 µg/m³ en moyenne annuelle.

Depuis le commencement des mesures en 2016, aucun dépassement de la valeur limite en moyenne horaire n'a été constaté. Néanmoins, un dépassement de la valeur limite en moyenne annuelle a été constaté en 2018. La moyenne annuelle en 2018 se situait en effet à 42 µg/m³.

Selon l'article 23 de la directive précitée, un plan relatif à la qualité de l'air pour la zone en question doit être établi et transmis à la Commission européenne au plus tard deux ans après la fin de l'année au cours de laquelle le premier dépassement a été constaté. Le premier dépassement officiel ayant été constaté fin 2018, le plan pour la zone en question doit être transmis à la Commission européenne au plus tard pour fin 2020.

Les mesurages réalisés en 2010/11 et 2015 indiquaient des valeurs supérieures à la valeur limite, à savoir 57 et 48 µg/m³ en moyenne annuelle. Elles ne peuvent toutefois pas être invoquées comme dépassements au titre de la directive 2008/50/CE. En effet, elles ont été réalisées à l'aide de mesures indicatives qui ne remplissaient pas les exigences de qualité de la directive (incertitude de mesure et couverture des données au cours d'une année). Elles servaient essentiellement à identifier les points critiques et de compléter les informations sur la qualité de l'air au Luxembourg dont l'évaluation se fait moyennant un réseau de stations de mesures fixes. Le cas échéant, le réseau des stations de mesures fixes est adapté afin d'assurer la conformité par rapport aux exigences de surveillance de la directive.

2) J'aimerais savoir notamment pourquoi le système intelligent de gestion de trafic avec priorisation des bus n'a pas encore été mis en place depuis 2016, alors qu'il faisait même partie du « scénario de base 2020 » (sans mesures supplémentaires) de la modélisation effectuée dans le prédit programme national de qualité de l'air et qu'il avait été annoncé comme « projet pilote » par ce programme: «La fluidité du trafic peut être améliorée par la mise en place d'un système de gestion du trafic intelligent. La gestion des feux devient ainsi efficace et intelligente, en synchronisant la mobilité douce, le trafic individuel motorisé et les transports en communs. Le système pourrait même permettre de limiter

l'accès du trafic individuel motorisé au tronçon de route sensible en cas de saturation. A titre d'exemple, un projet pilote d'amélioration de la fluidité est prévu à Bascharage. "(p.33)

L'idée de cette mesure, proposée par le groupe de travail « Couloirs pour bus » en 2014, a été approuvée au cours de l'année 2015. Les études y afférentes ont ensuite été entamées. Ce n'était qu'en 2017 que la planification du volet « génie civil » avait suffisamment avancé pour permettre d'aborder le détail des installations techniques. Bien que le projet soit limité à 11 installations de feux tricolores, le projet en question est parmi les premiers à s'intégrer dans les concepts et scénarios de gestion au niveau national. Dès lors, il est nécessaire de choisir les standards techniques appropriés pour tenir compte des questions relatives à la gestion de l'ensemble du parc d'installations. En parallèle, le système de gestion a dû être développé (« Lichtsignalsteuerungszentrale [LSZ] ») et vient récemment d'être présenté pour approbation. À l'heure actuelle, l'élaboration des dossiers de soumission est en cours.

3) Madame la Ministre peut-elle me confirmer et m'expliquer les mesures en N02 suivantes effectuées à la station fixe de Bascharage et publiées par vos services notamment ***sous***

https://www.aev.etat.lu/air_emwelt.dataReport/N02_sensorallStationTemp-2019-20190701_0617.pdf

2015 : 48 µg/m3 (rapport des mesurages de dioxyde d'azote (N02) effectués en 2017- 144 avenue de Luxembourg à Bascharage, MDDI mars 2018)

2016 : ±40 µg/m3 (estimation due à des mesures incomplètes, moins de 85%)

2017 : 38 µg/m3 (fermeture de la rue de la Résistance, adjacente)

2018 :42 µg/m3

2019 : ±40 µg/m3 (moyenne provisoire après 6 premiers mois)

Peut-on donc constater et conclure que les prévisions exprimées en 2016 (baisse à 45 µg/m3 en 2020) sont heureusement moins favorables que la réalité mesurée qui se rapproche et se rapproche d'ores et déjà, de manière substantielle et continue, des valeurs limites prescrites, sans qu'aucune mesure supplémentaire n'ait été mise en place ?

Les mesures réalisées avant 2016 étaient réalisées à l'aide de mesures indicatives qui ne remplissaient pas les exigences de qualité de la directive (incertitude de mesure et couverture des données au cours d'une année). Une station de mesure conforme aux critères de la directive a été mise en service vers la fin de l'année 2016. La première valeur directement opposable à la valeur limite a été constatée en 2017 mais la valeur limite n'a pas été dépassée. L'année 2017 a toutefois été fortement influencée par des chantiers d'envergure avec fermeture de routes. Les mesures en 2018 indiquent en moyenne annuelle un dépassement de la valeur limite tel que précité.

Les calculs de prévisions de la qualité de l'air sont basés sur les prévisions du trafic routier. Or, force est de constater que le comptage du trafic réalisé en juin 2018 sur l'avenue de Luxembourg (trafic journalier moyen (TJM)< 14000) montre des chiffres moins élevés que le trafic sous-jacent dans le scénario de base 2012 (TJM d'environ 17000) et dans le scénario de prévision 2020 (TJM> 20000). Il s'ensuit que les valeurs mesurées de la qualité de l'air sont également plus faibles par rapport aux valeurs calculées.

4) Quel serait l'impact supplémentaire à prévoir sur cette évolution à la baisse après la mise en place des mesures annoncées dans le projet pilote, à savoir la mise en place du système de gestion du trafic intelligent ?

L'impact supplémentaire à prévoir dépend bien sûr du paramétrage du système de gestion du trafic intelligent. En effet, le système de gestion du trafic pourrait théoriquement être configuré de façon à ce que seulement le volume du trafic tolérable en vue de maintenir la valeur limite pourrait passer le tronçon de route critique avec cependant comme conséquence le risque de provoquer des embouteillages aux limites du tronçon de route régulé. Selon les calculs de modélisation réalisés en 2017 dans le cadre de l'élaboration du programme national de qualité de l'air, une fluidification du trafic par la mise en place de systèmes de gestion du trafic intelligent, tout en maintenant le volume du trafic moyen journalier peut provoquer une baisse des niveaux NO₂ dans l'air ambiant jusqu'à 5% par rapport à la valeur limite ou de 2 µg/m³ en valeur absolue.

Selon les études menées dans le cadre de l'évaluation des incidences sur l'environnement humain et naturel et notamment de l'étude d'un bureau étranger spécialisé dans la matière, il ressort que la mise en place de toutes les mesures prévues par la variante zéro du Contournement de Bascharage, dont fait partie la mise en place d'un système de gestion du trafic intelligent ne permettront pas à elles- seules de faire passer les émissions de NO₂ en dessous des valeurs limites.

5) Quel serait l'impact des mesures de réduction locales du trafic supplémentaires, en dehors d'un contournement, énumérées dans le recours du 26.10.2016 de la commune de Sanem contre l'APS du 29.7.2016 (couloir de bus, aménagement du carrefour envisagé dans l'avis du 17.1.2016 du département du territoire du MDDI, réductions de vitesse, interdictions de circuler pour les camions pendant les heures de pointe, etc.) ?

Comme déjà évoqué, les simulations de trafic et d'émissions établies dans le cadre du projet du contournement de Bascharage tiennent compte de l'ensemble des stratégies nationales et régionales d'envergure en matière de transport, mais ne sont pas suffisantes pour améliorer la situation au centre de la localité de Bascharage de façon considérable.

Dans le cadre de l'élaboration du programme national de qualité de l'air, des modélisations ont été réalisées en 2017 pour calculer la réduction du trafic nécessaire pour pouvoir respecter en 2020 la valeur limite pour le NO₂ dans l'air ambiant au niveau de l'avenue de Luxembourg à Bascharage. Les calculs avaient révélé qu'une réduction du trafic total de 27% pour atteindre un TJM de 15200 serait nécessaire pour atteindre la valeur limite en 2020. Cette réduction pourrait encore être plus ou moins importante en fonction de la part des camions et bus dans le trafic total et en fonction de l'évolution de la composition des parcs de véhicules (normes Euro). La quantification de l'impact des mesures locales sur la qualité de l'air ne peut se faire que sur base d'une étude trafic qui détermine la réduction du trafic par chaque mesure concrète.

6) Quel sera l'impact de la mise en place des P&R le long de la ligne de chemin de fer entre frontières belge et française et Luxembourg-Ville, longeant le contournement prévu et permettant d'atteindre la gare centrale de Luxembourg en 20 minutes au plus à partir de la gare Bascharage-Sanem ?

La mise en place du P&R Rodange est une des mesures qui fait partie intégrante du modèle servant de base aux simulations effectuées par la Cellule Modèle de Transport (CMT). Dans le cadre de ces simulations, l'ensemble des mesures prévues est pris en compte. Il est clair qu'aucune des mesures prévues ne peut à elle seule répondre aux besoins en matière de mobilité, mais que la prise en compte de l'ensemble des mesures est nettement plus pertinente. Comme cette mesure isolée n'a donc pas fait l'objet d'une simulation à part, il n'est pas possible de donner des informations s'y rapportant.

7) Quelle sera l'évolution prévisible dans les années à venir du parc automobile (voitures individuelles, bus, camions) et son impact sur les émissions en NO₂ ?

Les projections d'émissions indiquent une baisse significative des émissions de NO_x (exprimées en NO₂) jusqu'en 2030. Ainsi, il est prévu que les émissions d'oxydes d'azote du transport routier national (calculées sur base du carburant utilisé sur le territoire national) vont baisser de 22% en 2020 par rapport à 2017 et de 71% en 2030.

Pour les voitures individuelles, une baisse de 18% des émissions NO_x est prévue pour 2020 par rapport à 2017 et de 75% en 2030. Cette baisse est principalement due à une pénétration accentuée de voitures diesel aux normes « EURO 6d-temp » (obligatoire à partir du 1.9.2019) et « EURO 6d » (à partir du 1.1.2021) dont la limite d'émission est de 80 mg NO_x/km mesuré sous conditions standards (WLTP) et de conduite réelle (RDE) ainsi que d'une certaine pénétration de voitures électriques dans le parc automobile national. En effet, bien que la norme EURO 6 (obligatoire depuis le 1.9.2015) préconisait déjà une limite d'émission de 80 mg NO_x/km, les mesures sous des conditions de conduite réelle montraient que les émissions réelles étaient 6 fois plus élevées que la norme (Umweltbundesamt, Pressemitteilung 16/2017).

Pour les véhicules lourds (bus et camions), une baisse de 38% des émissions NO_x est prévue pour 2020 par rapport à 2017 et de 63% en 2030, ceci dans l'hypothèse que d'ici 2030 tous les véhicules lourds roulent à la norme EURO VI.

Finalement, il est à noter qu'en 2017 les voitures individuelles étaient responsables de 72% des émissions NO_x du transport routier, alors que 11% étaient émis par les véhicules utilitaires et 16% par les véhicules lourds. En 2020, ces proportions seront, respectivement, 75%, 11%, et 13%, et en 2030, respectivement, 58%, 16%, et 25%.

8) Une nouvelle évaluation du programme qualité de l'air à l'horizon 2025 ne s'impose-t-elle pas à cet endroit, puisque le « Nationaler Luftqualitätsplan 2020 und Untersuchung der Wirkung von potentiellen Minderungsmaßnahmen, Müller-BBM Karlsruhe, Bericht vom 25.4.2017 » s'arrête à l'horizon 2020 et qu'il devrait-être rectifié et actualisé selon les nouvelles évolutions ?

Comme indiqué ci-dessus, un plan de qualité de l'air sera établi et transmis à la Commission européenne au plus tard pour fin 2020. Ce plan prendra en compte les nouvelles évolutions connues et qui peuvent avoir un impact sur la qualité de l'air.

9) Madame la Ministre n'est-elle pas d'avis qu'à l'heure actuelle un moratoire s'impose quant à la réalisation du contournement à Bascharage :

- vu l'évolution positive à la baisse des émissions NO₂ à cet endroit précis ;

- vu l'opportunité de conserver la zone Natura 2000 ainsi que ses territoires avoisinant Bobësch et Dreckswiss et leur biodiversité ;

- en attendant notamment l'effet sur les mesures NO2 après réalisation du projet pilote proposé par vos services pour la commune de Bascharage ?

Nonobstant les défis environnementaux, la gestion d'un projet routier relève des compétences du Ministre de la Mobilité et des Travaux publics.

Il reste à noter que le contournement de Bascharage ne se justifie pas seulement à cause des émissions NO₂ à l'intérieur de la localité. Dans ce contexte, il importe également de rappeler la problématique du bruit résultant du trafic routier. En effet, la charge de trafic routier actuelle à travers le centre de Bascharage est tellement importante qu'un développement urbanistique qualitatif et cohérent s'avère impossible sans le contournement de la localité.

Finalement, il y a lieu de préciser que la Chambre des Députés a voté à une large majorité le projet de loi afférent. Le gouvernement est dès lors dans l'obligation légale de respecter le vote du législateur.