



Réponse du Ministre de la Mobilité et des Travaux publics à la question parlementaire n° 8177 du 24 juillet 2023 de Madame la Députée Myriam Cecchetti.

Monsieur le Ministre peut-il m'informer si un nouveau projet pour le contournement à Bascharage a été présenté au conseil de gouvernement ? Dans l'affirmative, pouvez-vous me donner des informations sur le projet retenu ? Dans la négative, pouvez-vous m'expliquer les raisons et me donner un nouvel échéancier ?

Suite à un avis juridique sollicité par Madame la Ministre de l'Environnement, du Climat et du Développement durable, et dans un souci de limiter davantage l'impact du contournement projeté sur la nature, plusieurs idées alternatives concernant le tracé du contournement ont été analysées depuis l'été 2022. Parmi toutes les options étudiées, seule celle qui passe par un tunnel répondait tant bien que mal aux critères d'une conception routière conforme aux règles de l'art. Mais il s'est avéré que la faisabilité technique d'un tunnel n'était pas assurée. De plus, une telle conception ne permet pas d'assurer les fonctionnalités d'un contournement de proximité, nécessaires afin d'apaiser les localités adjacentes. Finalement, un impact sur la zone protégée Natura 2000 ne peut pas être exclu à ce stade des études.

Le Conseil de gouvernement a été informé de l'étude de ces différentes options et s'est finalement prononcé en faveur de l'optimisation de la variante 2 approuvée en 2016. En plus de l'intégration d'un raccord au chemin repris CR110 afin d'assurer la fonction de contournement de proximité, une diminution de l'impact sur le Bobësch et la zone Natura 2000 est également souhaitée.

L'option avec le tunnel a-t-elle définitivement été abandonnée, comme le laissent supposer différentes déclarations publiques ? Si oui, pouvez-vous m'en donner les raisons techniques ou autres ? Dans cette hypothèse, est-ce que la variante « A3 » de cette présentation, longeant le Bobësch au sud, côté Sanem, est-elle abandonnée aussi dans son intégralité ?

L'option d'un tracé souterrain n'a pas été approfondie pour des raisons géologiques, hydrogéologiques et géotechniques. En effet, les premières études géotechniques et les résultats des analyses du sol ont démontré que les moyens techniques à mettre en œuvre pour la réalisation d'un tunnel seraient démesurés et qu'il persisterait toujours un risque pour la protection de la forêt au-dessus.

En ce qui concerne la variante « A3 », celle-ci n'est également pas satisfaisante et fut abandonnée par la suite.

Comme la variante « A2 » de cette présentation (variante à travers le Bobësch) et la variante « A1 » (variante entamant le Bobësch le long de la ligne de chemin de fer au Nord (côté Bascharage), avec chaque fois un rond-point prévu au croisement avec le CR110 près de la gare, resteraient dans cette hypothèse comme variantes proposées, est-ce que Monsieur le Ministre peut préciser en quoi ces variantes constitueraient une amélioration par rapport au projet initial approuvé en 2016 ? Quelles seraient les incidences de ces deux sous-variantes sur le P&R prévu par les CFL, respectivement sur l'emplacement de la société Saint-Gobain ?

Le nouveau tracé, qui est actuellement étudié et dont l'avant-projet-détaillé est en train d'être finalisé, se rapproche d'avantage des voies CFL et permet un regroupement des couloirs. Cette variante a beaucoup moins d'impacts sur les surfaces forestières et présente aussi l'avantage de donner de l'espace pour un pôle d'échanges hautement efficient à la gare de Bascharage-Sanem.

L'emprise sur le site industriel de la société Saint-Gobain S.A, sera par contre plus importante et les pourparlers pour un déplacement de l'usine sont en cours.

Quelle est la variante privilégiée pour le moment par Monsieur le ministre ? Quelles seraient en particulier les raisons de ne pas choisir le parcours sans incidence sur la nature à travers une voirie existante et actuellement utilisée comme voie de délestage de la N5 à Bascharage ?

Les tracés alternatifs (D et E), analysés avec une route passant par la zone d'activités économiques Robert Steichen / Bommelscheier et la zone artisanale Op Zaemer, présentent un passage difficile sous les voies ferrées avec des carrefours à sens giratoire très rapprochés (raccordement au chemin repris CR110 et à la Rue Op Zaemer) de part et d'autre de la ligne ferroviaire. Une telle disposition est loin d'être conforme aux règles de l'art en matières de conception routière. En effet, les contraintes géométriques sur ce tronçon nécessiteraient de recourir à des rayons verticaux, des pentes longitudinales et autres éléments de conception routière qui dépassent de loin la réglementation en matière. Les conditions minimales de visibilité en approche des carrefours ne sont également pas garanties ainsi que celles en section courante avec le passage sous les voies ferrées.

De plus, ces deux tracés alternatifs qui passent par les zones d'activités de Bascharage ne permettent pas de dissocier les flux du contournement du trafic d'échanges avec le zoning.

Par ailleurs, pour le tracé alternatif D (contournement entre le Bobësch et les voies CFL), le niveau de sécurité du carrefour giratoire donnant accès au zoning est dégradé par le tracé des différentes branches contiguës, ne permettant pas de bonnes conditions de visibilité en approche du carrefour.

Comme la procédure en cours a débuté en 2016 par une EIE, un APS et une enquête publique, suivies de la décision du 29 juillet 2016 du Gouvernement en conseil, je voudrais savoir si elle sera suivie d'un APD à approuver par la Ministre de l'Environnement sur cette base ou s'il y aura commencement d'une nouvelle procédure en raison des changements effectués au projet ? Quand l'APD sera-t-il déposé le cas échéant et est-ce que M. le Ministre, en tant que maître d'ouvrage, veillera à ne pas faire commencer le délai d'un éventuel recours (40 jours) pendant les vacances d'été ?

L'avant-projet détaillée est en cours de finalisation et il est prévu de remettre un APD d'autorisation à Madame la ministre de l'Environnement, du Climat et du Développement durable au cours du mois de septembre.

Luxembourg, le 18 septembre 2023

Le Ministre de la Mobilité et des Travaux publics

(s.) François Bausch