

## NOTE explicative sur le Contournement de Bascharage

### 1) L'hypothèse de départ

Il y avait une procédure bien précise pour introduire et justifier le projet routier. C'est elle qui détermine les limites de la procédure qui va suivre (avant-projet définitif, APD).

Les conclusions contenues dans l'«Evaluation des Incidences sur l'Environnement » (EIE) réalisée en 2016 constituent les bases du projet:

*« La construction d'un contournement routier à Bascharage a des répercussions négatives sur différents éléments de l'environnement naturel et humain. Les impacts diffèrent selon la variante choisie. Le présent rapport et l'étude spécifique en relation avec la thématique Natura 2000 (efor-ersa 2016) ont analysé les incidences du projet sur l'environnement naturel et humain.*

*« Alors que la variante 0 a relativement peu d'effets négatifs sur l'environnement naturel, elle ne permet pas, sans mesures supplémentaires, de résoudre le problème du dépassement des valeurs limites de NO<sub>2</sub> dans le centre de Bascharage avec ses répercussions sur l'environnement humain.*

*Le projet de contournement peut donc seulement être réalisé pour des raisons impératives d'intérêt public majeur. La notion de « raison impérative d'intérêt public majeur » n'est pas définie de manière précise par la Commission Européenne et il est nécessaire de juger au cas par cas. La situation actuelle concernant la pollution de l'air au centre de Bascharage, situation qui ne respecte pas les dispositions de la directive européenne 2008/50/CE peut être considérée comme une telle raison impérative d'intérêt public majeur vu le risque pour la santé humaine.*

*En ce qui concerne l'impact sur les biotopes protégés, le bilan des biotopes permet de comparer les différentes variantes du contournement. A cause du passage par deux massifs forestiers, la variante 2 présente le bilan de loin le plus négatif avec entre – 3 mio et – 4 mio de points par rapport à – 1,6 mio pour la variante 1 et – 900.000 pour la variante 3.*

*Alors que les trois variantes du contournement ont donc des répercussions négatives sur l'environnement naturel, ce sont les variantes 1 et 2 qui ont les impacts les plus importants ce qui s'explique par leur tracé qui passe par les massifs forestiers Bobësch et/ou Zämerbësch. D'un point de vue urbanistique, la variante 3 se répercute sur une zone d'habitation et hypothèque le développement futur de la localité de Bascharage entre le centre et la Cité Charles de Gaulle. Finalement le raccordement du contournement routier à la collectrice du sud (variantes 1, 2 et 3) touche également la zone protégée nationale Dreckwiss, même si l'impact sur cette zone reste relativement limité (ce qui reste d'ailleurs contesté !). (...)*

*La présente étude ensemble avec les annexes qui en font partie intégrante ainsi que l'avant-projet sommaire du contournement sont soumis pour avis aux ministres ayant respectivement dans leurs attributions l'aménagement du territoire, l'environnement ainsi que la gestion de l'eau qui émettent leur avis endéans un délai de trois mois. Ces avis sont intégrés dans le dossier qui fera ensuite l'objet d'une consultation du public. Le dossier ensemble avec les résultats de ces consultations est soumis au Gouvernement en Conseil qui prend une décision quant à la variante et quant à l'envergure des mesures compensatoires. » (p. 85 de l'EIE)*

L'EIE avait auparavant retenu de façon précise comme motif du projet:

*« Actuellement (en fait en 2012), la valeur annuelle moyenne du dioxyde d'azote au centre de Bascharage, le long de l'avenue de Luxembourg (en fait près de la brasserie), s'élève à 57 µg/m<sup>3</sup>, et se situe donc substantiellement au-dessus de la valeur limite de 40 µg/m<sup>3</sup>. Sans construction d'un contournement (variante 0), cette valeur est estimée à évoluer vers 45 mg/m<sup>3</sup> à l'horizon 2020. Cette baisse est notamment due au progrès technique prévisionnel mais ne suffirait donc pas pour respecter la valeur limite actuelle. » (p. 54)*

L'avant-projet sommaire (APS, de caractère technique) et les avis ministériels se sont ensuite appuyés sur ces constats et le tout a été soumis à une consultation publique lors de laquelle 79 personnes privées et le conseil communal de la commune de Sanem à l'unanimité se sont prononcés de façon argumentée contre ce projet de contournement.

## 2) Le recours administratif de l'AC de Sanem

La commune de Sanem, dans son recours contre la décision du gouvernement en conseil du 29.7.2016, retenant la variante 2 du contournement, s'était basée sur la législation nationale et européenne de protection de la nature pour contester le projet de contournement non seulement au regard de son opportunité politique, mais de sa légalité.

L'EIE a en effet établi que le projet de contournement porte gravement atteinte à des zones protégées et notamment à la zone LU0001027 Sanem-Groussebësch/Schouweiler-Bitchenheck qui est une zone NATURA 2000. Le projet n'est donc en principe pas autorisable.

Une dérogation à ce principe n'est possible que pour deux raisons :

- absence de solutions alternatives
- nécessité de réaliser le projet pour des « raisons impératives d'intérêt public majeur ».

\* Quant au premier point, la commune de Sanem a développé toute une série de propositions tant au niveau local (feux rouges intelligents, rond-point près de la brasserie, couloirs de bus, limitations de vitesse, etc.) qu'au niveau régional et national (P&R, prix du ticket des transports en commun, réorganisation CFL, tram, bus régionaux) qui suffiraient à faire respecter la norme NO<sub>2</sub> à l'horizon 2020 sans passer par un

contournement. Une brochure avec ces alternatives a été distribuée dans les communes concernées de Sanem et de Bascharage.

\* La pollution de l'air indiquée au moment de la décision (57 µg/m<sup>3</sup> en 2012), estimée pouvoir évoluer vers tout-au-plus 45 µg/m<sup>3</sup> en 2020, n'a pas été considérée par la commune comme raison suffisante selon les critères légaux, comparée à la limite européenne de 40 µg/m<sup>3</sup> (µg = microgrammes), puisqu'il était déjà prévisible à ce moment que les chiffres publiés ne prenaient pas en compte tous les facteurs possibles. La preuve de la raison impérative d'intérêt public majeur ne ressortait donc pas du dossier.

\* Par ailleurs, l'atteinte à la zone naturelle protégée a été jugée totalement disproportionnée par rapport au problème existant uniquement au carrefour près de la brasserie et qui pouvait être réglé par d'autres moyens. Un contournement ne pourrait jamais être le premier moyen envisagé, or tel serait le cas ici. La raison en est que ce contournement correspond en fait à une planification de longue date des Ponts et Chaussées qu'on essaye de faire entrer de force dans le carcan étroit de la législation de protection de la nature.

\* La commune avait également contesté, dans son mémoire en réplique, l'absence d'étude des solutions alternatives au contournement :

*« L'administration communale critique que toutes les solutions alternatives possibles et ayant notamment trait à une simple amélioration du trafic sur la N5 (...) n'ont pas été analysées.*

*L'Etat essaye de contredire cette argumentation en renvoyant à l'étude trafic réalisée par le bureau Schroeder & Associés, de même que l'étude réalisée par le bureau d'études Müller-BBM et basée sur cette étude Schroeder&Associés. L'Administration communale conteste en tout premier lieu la pertinence de l'étude du bureau Schroeder et Associés, de même qu'elle conteste que cette étude ait effectivement pris en considération les différents scénarios énumérés (...), tel la mise en place du tram à Luxembourg-Ville et des différentes gares périphériques y relatives et notamment la nouvelle gare sous le pont-rouge.*

*Cette étude ne comporte en effet la moindre explication sur les incidences des mesures projetées y énumérées sur la situation à Bascharage.*

*Les nombreuses simulations (...) restent en l'état de pure allégation pour ne ressortir d'aucun des documents versés au débat. »*

### **3) L'évolution de la « raison impérative d'intérêt public majeur » retenue (pollution)**

Aujourd'hui, alors que l'horizon 2020 est atteint, l'évolution a donné raison aux arguments des adversaires du contournement. Voici l'évolution des émissions en NO<sub>2</sub> mesurées depuis la mesure de 57 µg/m<sup>3</sup> avancée à l'appui de l'APS:

2016 : 40

2017 : 38

2018 : 42

2019 : 38

Les valeurs ont baissé même sans mesures locales d'apaisement de la circulation comme des feux rouges intelligents ou des couloirs de bus, qui étaient annoncées dans l'EIE, mais que les responsables des Ponts&Chaussées se sont toujours refusés de mettre en vigueur. Elles se situent pendant les 4 dernières années à une moyenne de 39,5 µg/m<sup>3</sup>, donc en-dessous de la valeur limite européenne

Suivons donc en détail l'évolution de la pollution de l'air près du carrefour au centre de Bascharage (brasserie) :

**2012 = 57 µg/m<sup>3</sup>**

C'est la valeur sur laquelle s'est basé la première décision administrative qui a fait l'objet d'un recours de la part de la commune de Sanem en 2016.

Dans son recours en annulation du 26.10.2016 contre l'APS, la commune de Sanem avait fait plaider :

*« L'argument principal ayant apparemment conduit le Gouvernement à agir est qu'en 2012, la valeur annuelle moyenne de dioxyde d'azote NO<sub>2</sub> mesurée au centre de Bascharage s'élevait à 57 µg/m<sup>3</sup>, alors que la directive 2008/50/CE impose une valeur limite de 40 µg/m<sup>3</sup>.*

*Or, cette valeur est pour le moins discutable, ne serait-ce que du fait qu'elle date de plus de 4 années et qu'entretemps différentes mesures ont été prises pour améliorer la situation, notamment le dédoublement de la voie ferrée menant à Luxembourg ».*

**2015 = 48 µg/m<sup>3</sup>**

C'était la valeur mesurée avant l'EIE de 2016, mais que l'EIE n'a pas mentionné.

Cette valeur mesurée a été publiée une première fois lors d'un rapport de mars 2018 (!) de l'administration de l'environnement.

Or, on vient d'apprendre officiellement par Mme la Ministre de l'Environnement que les mesurages réalisés en 2012 et 2015 ne peuvent pas être invoqués comme dépassements:

*« Les mesurages réalisés en 2010/11 et 2015 indiquaient des valeurs supérieures à la valeur limite, à savoir 57 et 48pg/m<sup>3</sup> 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). »*  
(réponse du 7.10.2019 à une question parlementaire de M. le député D. Wagner)

Pourtant l'EIE était fondée sur ces mesures non valables !

Mais depuis que les mesures sont relevées conformément à cette directive (2016), elles respectent cette directive, sauf pour une année (2018).

**2016 = 40 µg/m<sup>3</sup>**

*« Une station de mesure conforme aux critères de la directive a été mise en service vers la fin de l'année 2016. »* (réponse Dieschbourg).

La mesure concerne les deux derniers mois de l'année 2016.

**2017 =38 µg/m<sup>3</sup>**

*« 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. »* (réponse Dieschbourg)

**2018 =42 µg/m<sup>3</sup>**

Cette valeur dépasse légèrement la valeur limite.

Pendant les 6 premiers mois de 2018 (la loi relative au contournement a été votée le 12.7.2018) la valeur mesurée était en moyenne de 44 µg/m<sup>3</sup>, donc déjà inférieure de 13 µg/m<sup>3</sup> à celle invoquée à la base du projet de contournement (EIE de 2016) ! L'EIE avait prévu d'atteindre le seuil de 45 µg/m<sup>3</sup> en 2020. Donc, à la mi-2018, on était déjà en avance (44 µg/m<sup>3</sup>).

Que le rapport de la commission parlementaire ait relevé en juillet 2018 que la valeur limite était *« nettement dépassée au centre de Bascharage »* n'était donc nullement adapté à la situation réelle.

Surtout alors que la réponse ministérielle ci-haut mentionnée nous apprend:

*« 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. »*

Donc il n'y avait aucune raison d'agir au moment de la décision en 2016 ou de la loi 2018. Il est par ailleurs évident qu'un tel plan contre la pollution devrait prioritairement comprendre des mesures alternatives de réduction de trafic comme (à titre tout-à-fait minimaliste) les feux intelligents, la piste d'autobus ... rendant à elles seules obsolète la nécessité d'un contournement.

**Mais la valeur allait encore diminuer rapidement par la suite pour s'élever pour la dernière année (12 mois complets) à:**

**2019 =38 µg/m<sup>3</sup>**

La commune de Sanem, dans son recours en annulation, a donc eu raison de relever que la prévision des évolutions de la pollution de l'air à l'origine du projet de contournement n'était pas basée sur des études réelles.

Il s'y ajoute, au niveau national, que les émissions polluantes au niveau national vont probablement encore baisser substantiellement durant les années à venir :

*« les projections d'émissions indiquent une baisse significative des émissions de Nox (exprimées en NO<sub>2</sub>) 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.** »* (réponse Dieschourg)

Tout laisse donc croire à des améliorations encore plus substantielles à l'horizon 2030 - et même plus rapidement, par les aboutissements prochains dans le domaine du transport en commun : gratuité du billet, nouveaux quais à la gare de Luxembourg, extension du tram jusqu'à la gare, P&R de la frontière jusqu'à Luxembourg.... (voir aussi les valeurs de juin 2020, annexe).

#### 4) Des contre-vérités pour faire adopter la loi

Proprement scandaleuses ont été par ailleurs les déclarations des défenseurs du contournement lors de la séance publique du 12.7.2018 qui entendaient défendre leur projet par des affirmations carrément fausses:

Josée Lorsché, rapportrice :

*« Am Laf vun de leschte Jorzéngten ass den Duerchgangsverkéier an der Uertschaft dowéinst massiv geklommen. D'Konsequenz ass déi, datt d'Stéckstoffwäerter, NO<sub>2</sub>, déi regelméisseg am Zentrum vu Bascharage gemooss ginn, d'Grenzwäerter vun der europäescher Loftschutzdirektiv aus dem Joer 2008 massiv iwwerschreiden. Zäitweis erreeche se iwwer 80 Mikrogramm pro Kubikmeter - woubäi ee muss wëssen, datt d'Grenzwäerter bei just 40 Mikrogramm pro Kubikmeter leien. D'Politik ass also opgefuerdert, ze handelen. »*

Michel Wolter, député-maire de Bascharage

*« D'Rapportrice huet gesot, dass d'NO<sub>x</sub>en däitlech iwwert der europäescher Norm leien, bis zu zweemol. » (...) D'lescht Joer hate mer iwwer 25.000 Bewegungen op der Avenue de Luxembourg.*

François Bausch, Ministre des Transports

*« Mä ech kann lech awer soen: Ech hunn d'Zuele vun deenen éischte sechs Méint vun dësem Joer, an déi sinn nach schlechter, wéi se virdu waren. An et ass och net, wéi hei vu Virriedner gesot gëtt, datt mer hei liicht iwwert dem Grenzwäert géife leien. De Grenzwäert ass 40 Mikrogramm. Mir leie bei 80. Mir leien um Duebelen! »*

Comment peut-on confondre valeurs moyennes (les seules prises en compte par la directive!) avec des pics de valeur pendant la journée, quand cela a une influence déterminante sur l'issue d'un projet ? Il s'agit à notre avis ou bien d'incompétence ou bien de désinformation volontaire !

La réponse à la question parlementaire sus-mentionnée a révélé une autre contre-vérité avancée lors des débats en juillet 2018, à savoir

« *Duerchgangsverkéier an der Uertschaft (...) massiv geklommen* » (Lorsché)

« *D'lescht Joer hate mer iwwer 25.000 Bewegungen* » (Wolter)

Contrairement à ce qui a été prétendu en séance publique de la Chambre des Députés, nous apprenons que le trafic aurait en réalité baissé sur l'avenue de Luxembourg.

*« 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. » (réponse Dieschburg)*

Nous ne disposons pas de ces comptages et nous ne connaissons pas les raisons de cette baisse quand-même substantielle (utilisation des transports en commun ? utilisation d'autres voies de délestage à travers la même commune ou d'autres communes voisines comme celle de Sanem ?). Mais force est de constater que l'avenue de Luxembourg, qui était surtout chargée aux heures de pointe, n'est plus autant chargée. Et c'était la raison invoquée à l'appui du contournement qui ne vise explicitement pas à régler le problème de la circulation dans la région.

Ce qui veut dire, en clair, que les valeurs limites à Bascharage près de la brasserie seront probablement respectées au moment du début des travaux prévu en 2020 et ne cesseront ensuite de dégringoler jusqu'en 2030.

Ce qui ne veut dire rien de moins que la raison essentielle d'intérêt public majeur invoquée (le problème de santé au centre de Bascharage) se sera volatilisée même avant le début des travaux !!!

## 5) Un lobbyisme sans gêne

Le député-maire de Bascharage a, lors de la séance du vote de la loi le 12.7.2018, donné un aperçu du lobbyisme sous-jacent à ce projet :

Il a dévoilé que le projet n'était pas basé sur des nécessités objectives (raison impérative d'intérêt public majeur rendant inévitable la destruction d'une zone NATURA 2000), mais sur une promesse politique :

*« An dofir sinn ech immens frou, dass dee Projet hei awer gestëmmt gëtt, dass de Minister Bausch de Courage hat, fir dat doten duerchzezéien. De Minister Bausch ass bei déi Käerjenger Leit komm an huet deene Käerjenger Leit versprach: „Ech suergen dofir, dass dese Projet virun dem Enn vun deser Legislatur duerch d'Chamber geet. Déi Käerjenger Leit, Här Bausch, soen lech haut villmools Merci, well Dir hutt Wuert gehalen. An et ass och net selbstverständlech, fir dat ze maachen.“*

Il a fait remarquer également à l'égard du député-maire Engel (ayant quitté la salle par refus de vote) qu'il fallait appuyer le projet si on voulait faire carrière :

*“Ass dat, Dir Dammen an Dir Hären, eng seriö Politik? A mengen Aen ass dat keng seriö Politik, well se einfach Abstraktioun mécht vum Fait, dass ee sech selwer natierlech fir seng Saache muss asetzen, mä sech iergendwann eng Kéier och an e regionalen an an en nationale Kontext vun engem Projet muss setzen, wann een d’Ambitioun huet, fir Nationalpolitik ze maachen.”*

M.Wolter a accusé les anciens Ministres Berger et Lux d'avoir triché lors de la procédure d'adoption de la zone NATURA 2000 et il a menacé implicitement les responsables actuels de l'environnement de demander l'annulation de la zone au cas où le projet de contournement serait contesté devant le tribunal:

*“Ech kann lech soen, wann 2006 eng Prozedur gemaach gi wier an aus där Prozedur wär erausgaangen, dass de Contournement vu Käerjeng, dee scho säit Mëtt de 70er Joren an der Diskussioun ass a fir deen et Tracéé gëtt vun 1997 un, net zrëckbehale gi wier, dann hätt d’Gemeng jo selbstverständlech e Recours deemools géint déi Aklasséierung gemaach. Et gëtt een also, Dir Dammen an Dir Hären, d’Impressioun net lass, wéi wann am Joer 2006 do eppes geschitt ass, wat bewosst geschitt ass, fir eppes aneres eventuell ze verhënneren. (...) An och déi Analyse scientifique, Dir Dammen an Dir Hären, elle est hautement contestable! An ech hunn och entre-temps en Dossier op der Gemeng leien, well et soll kee mengen, mir wären net do präsent, wann et misst sinn. »*

Ces menaces sont d'ailleurs sans fondement, car cette zone est reconnue au niveau européen.

D'ailleurs le scandale est plutôt à chercher dans la direction opposée : dans le règlement grand-ducal du 06.11.2009 transposant la reconnaissance de la zone Natura 2000 en droit luxembourgeois, seulement 258,44 ha ont été déclarés parce que le Ministre de l'époque Claude Wiseler (sous quelle pression ?) l'avait amputée de 17,35 ha, représentant le tracé du contournement à travers le Zämerbësch.

C'était contre la réglementation européenne qui prévoit qu'une zone doit être déclarée en y incluant les parties prévues pour des projets. Ce n'est qu'après que des dérogations peuvent être demandées. Le parti des Verts avait à l'époque soulevé le scandale et à la suite d'une intervention de la Commission européenne le Ministre Schank avait promis le 20.9.2010 d'amender le règlement grand-ducal et de rétablir les délimitations initiales.

Néanmoins, le projet de contournement avait été lancé en 2016 sans que le règlement n'ait été préalablement changé, ce qui constitue une irrégularité flagrante de la procédure.

Il en est de même du « Bobësch » qui faisait encore partie des plans d'une zone Natura en 2001, pour en être ensuite enlevé lors de la déclaration de la zone en 2006. L'EIE propose d'ailleurs de classer le Bobësch dans la zone Natura 2000 à titre de ... compensation. Nous estimons que selon la même logique il aurait dû être classé préalablement au projet contournement et une éventuelle demande de dérogation.



M. Wolter n'a-t-il pas dit lui-même à la même séance de la Chambre :

*« Zum Beispill de Bobësch, iwwert dee mer hei vir dru geschwat hunn, huet eng super Qualitéit. Or, deen ass net klasséiert ginn. »*

## 6) D'autres arguments pour justifier le contournement ?

Les protagonistes du contournement, conscients du fait que l'argument sur lequel le contournement était basé s'est entretemps volatilisé, prétendent maintenant que le projet serait basé aussi sur d'autres arguments : le bruit et le développement de Bascharage.

*«Et gëtt dräi Grënn, firwat datt dee Projet hei ganz wichteg ass. (...) Et gëtt hei ëmmer nëmme vun engem geschwat, an zwar deem vun der Loftqualität - wat zwar keen onwichtegen ass - a vun den NO<sub>x</sub>-Emissiounen. Mä et sinn dräi Grënn: Deen éischten ass d'Loftqualität, deen zweeten ass de Kaméidi an deen drëtten ass d'Entwécklungschancë vun der Gemeng Käerjeng. Den Urbanismus, d'gesamt Entwécklung vun der Uertschaft - och dat ass en Intérêt public majeur. » (François Bausch, Ministre des Transports, juillet 2018)*

Ces arguments ne résultent pas de l'Etude d'évaluation (EEI), soumise à la procédure publique, qui a été exclusivement axée sur la problématique des NO2 comme raison impérative d'intérêt public majeur (voir en haut).

Il est vrai que le dispositif de la décision gouvernementale du 29.7.2016 (non publique, versée seulement lors du procès) contient une formulation pour le moins très approximative pour ajouter des « arguments » en dernière minute, alors qu'il n'en était pas question ni dans l'étude d'évaluation, ni dans ses propres considérants, à savoir :

*«arrêter la pollution de l'air dans le centre de Bascharage, ainsi que l'amélioration substantielle de la qualité de vie des habitants et le développement urbain de la localité comme raison impérative d'intérêt public majeure».*

Cependant l'invocation d'une autre « raison impérative d'intérêt public majeur », non contenue dans la procédure de consultation publique, n'est actuellement plus recevable, du moins pas sans reprendre dès le début le dossier.

Venons-en néanmoins à ces arguments ajoutés :

### Bruit

On relèvera qu'en ce qui concerne le bruit, l'EIE précise que *«de manière générale, la zone d'étude est marquée dans son ensemble par une pollution sonore de niveau **modéré**, lié aux transports routiers et ferroviaires et à la présence de zones industrielles à Bascharage» (p.50)*

L'EIE conclut :

*« Les effets de la variante 2 avec passage supérieur au niveau du CR 110 sont moins positifs que pour les autres variantes avec moins de bâtiments pour lesquels le bruit tombera en-dessous des 49 dB(A) (58) et plus de bâtiments impactés négativement (30) ».*

Cette prospection se base sur les mêmes chiffres erronés d'évolution du trafic que nous avons mentionnés plus haut. Mais de plus on saurait difficilement prétendre qu'une amélioration nette pour  $58 - 30 = 28$  maisons constituerait une raison impérative d'intérêt public majeur pour un contournement long de 4 km., traversant des zones NATURA 2000 et des forêts. D'autant plus qu'il existe notamment l'alternative de limitations de vitesse sur les axes étudiés: A13, CR 110 et CR 175 pour Sanem, N 5 et CR 110 pour Bascharage.

### Développement urbain

Sauf erreur, il n'existe par ailleurs dans le dossier aucune étude ou conclusion relative au développement urbain qui serait entravé si le projet de contournement (variante 2) n'était pas réalisé. C'est seulement la variante 3 (qui n'a pas été retenue) qui aurait « hypothéqué le développement futur de la localité de Bascharage entre le centre et la Cité Charles de Gaulle », selon les conclusions de l'EIE.

D'ailleurs le développement économique de la localité de Bascharage se porte à merveille, il n'y qu'à voir la concentration de centres d'activités et commerces sur justement l'avenue du Luxembourg (2 grandes surfaces, plusieurs stations-services, restaurants et restaurant fastfood, bistrot, terrain de football, lieu de rencontre, école fondamentale, maison de retraite à venir...). Le terme d'« avenue » ne révèle-t-il d'ailleurs pas très bien le rôle quasi-urbain qu'ont voulu attribuer à cet axe de circulation les édiles de Bascharage et les Ponts&Chaussées ?

---

<sup>i</sup> **Pour les voitures individuelles, une baisse de 18% des émissions Nox 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 µg NOx/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 µg NOx/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 Nox 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 Nox 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%. » (idem)