déi gréng groupe parlementaire

CHAMBRE DES DÉPUTÉS
Entrée le:
19 AOUT 2019
1075

Monsieur Fernand Etgen
Président de la
Chambre des Député-e-s
Luxembourg

Luxembourg, le 19 août 2019

Monsieur le Président,

Par la présente et conformément à notre règlement interne, nous nous permettons de poser une question parlementaire à Monsieur le **Ministre de la Mobilité et des Travaux publics** concernant **le projet du contournement d'Hesperange.**

Le contournement d'Hesperange, également appelé « Module Sud » de la nouvelle N3 dans le cadre du concept global de mobilité du Gouvernement, n'est qu'un élément parmi plusieurs élaborés par l'ancien et l'actuel Ministre de la Mobilité et des Travaux publics pour Hesperange et le Sud-Ouest de la ville de Luxembourg. En effet, au cours des cinq dernières années, beaucoup d'efforts ont été menés afin d'améliorer la mobilité au Sud-Ouest de la ville de Luxembourg respectivement à Hesperange et dans ses alentours.

Bien que le projet du contournement d'Hesperange et d'Alzingen fasse débat déjà depuis plusieurs années, le sujet est revenu au centre de l'attention médiatique au cours des dernières semaines. Par conséquent, nous aimerions avoir plusieurs renseignements et précisions de la part de Monsieur le Ministre concernant le concept global de mobilité pour le Sud-Ouest de la ville de Luxembourg, y compris Hesperange et ses alentours, l'avancement du projet du contournement et son impact sur la zone de protection Natura 2000 de la vallée supérieure de l'Alzette.

1. **Quels sont les éléments qui font dorénavant partie du concept global susmentionné, compte tenu du fait que le développement important d'Hesperange et de ses alentours était déjà prévisible depuis le début de ce millénaire sans pour autant avoir été anticipé au niveau de la planification des infrastructures routières? Quels sont dans ce contexte les éléments qui ont été conçus et mis en place au cours de la législature précédente et quels sont ceux qui existaient déjà avant 2013 ?**

Au cours de la législature 2013-2018, la Chambre des Députés a voté deux lois de financement (« Module Nord » et extension de la Rue des Scillas) à hauteur de plus de 200 millions d'euros, qui avaient été déposés par l'actuel et l'ancien Ministre de la Mobilité et des Travaux publics.

2. **Où en est la réalisation des projets « Module Nord » et extension de la Rue des Scillas ? Quelle est leur importance pour le concept global de mobilité ?**

En plus de la construction de la gare d'Howald, dont la première partie a été réalisée au cours de la législature précédente et qui devrait être achevée ensemble avec son pôle d'échange d'ici 2023, l'élargissement prévu du réseau de tramway en direction d'Howald et de la Cloche d'Or est un élément important pour la mobilité. La loi de financement respective a été votée par la Chambre des Députés en décembre 2017.

3. **Quelles sont les prochaines échéances pour ces projets ?**

Le Sud-Ouest de la ville de Luxembourg ainsi que la commune d'Hesperange connaissent un développement économique et démographique extrêmement rapide, ce qui contribue sans doute à l'augmentation des problèmes de mobilité actuels. L'impact de la croissance future de la commune d'Hesperange ne devrait par conséquent pas être sous-estimé.

4. **Quel est, selon Monsieur le Ministre, l'effet probable du nouveau PAG de la commune d'Hesperange sur l'augmentation de la population dans la commune ?**
5. **Dans quelle mesure est-ce que la croissance prévisiblement engendrée par le nouveau PAG de la commune d'Hesperange contribue à une nouvelle détérioration du problème de mobilité susmentionné ?**

Au cours des dernières années, de nombreuses études et analyses ont été réalisées sur le « Module Sud », donc le contournement d'Hesperange/Alzingen.

6. **Monsieur le Ministre peut-il dresser une liste de toutes les études qui ont été réalisées ?**
7. **Quels sont plus précisément les éléments qui ont été étudiés et en quoi consiste la complexité du « Module Sud » ?**

Créée par la loi modifiée du 19 janvier 2004 concernant la protection de la nature et des ressources naturelles, la zone Natura 2000 de la vallée supérieure de l'Alzette se situe au Sud d'Hesperange et s'étend vers le Sud du pays passant par Roeser et Bettembourg jusqu'à Schifflange. Comme toutes les zones Natura 2000, cette zone a comme but le maintien de la biodiversité ainsi que la protection des habitats naturels, de la faune et de la flore et de l'environnement en général.

Dans cette zone de protection se trouve aussi une zone de protection spéciale pour oiseaux. En effet, avec ses prés humides grâce à des inondations régulières, la zone en question sert d'arrêt intermédiaire pendant plusieurs mois de l'année pour de nombreuses espèces d'oiseaux migratoires, comme par exemple la cigogne blanche ou encore le *Wuechtelkinnék*. La zone protégée est ainsi une source de nourriture indispensable pour la survie de ces oiseaux et beaucoup d'autres espèces.

8. **Considérant l'importance du site pour la faune et la flore, est-ce que les études déjà réalisées permettent de définir l'impact environnemental potentiel de chacune des différentes options pour la construction du contournement d'Hesperange ?**

Le découpage d'une zone Natura 2000 par un contournement engendre des défis de nature procédurale. En effet, selon les directives européennes en vigueur, qui elles ont été transposées en droit national, une route ne peut être construite à travers une zone de protection Natura 2000 et une zone couverte par le statut HFF (directive habitats faune flore) que dans le cas où au cours de la procédure, l' « intérêt public majeur » et l'absence d'autres alternatives peuvent être prouvés de façon détaillée.

9. **Quelles sont selon Monsieur le Ministre les implications concrètes qui en découlent pour le projet en question ?**
10. **À partir de quel moment d'une telle procédure Monsieur le Ministre et le Gouvernement peuvent-ils se prononcer en faveur d'une option qui implique une construction ?**
11. **Monsieur le Ministre a-t-il aussi pris en considération l'option d'un tunnel qui éviterait de découper la zone de protection Natura 2000 et la zone européenne de protection d'oiseaux, ce qui aurait un moindre impact environnemental et s'avèrerait plus facile du côté procédural ?**
12. **Quelle est la signification du calcul de la variante 0, qui doit être considérée comme une option à part entière ?**

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de nos salutations les meilleures.

François Benoy
Député

Carlo Back
Député

LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère de la Mobilité
et des Travaux publics

Luxembourg, le 8 octobre 2019

CHAMBRE DES DÉPUTÉS
Entrée le :
08 OCT. 2019

Monsieur Marc Hansen
Ministre aux Relations avec
le Parlement

Service Central de Législation
43, boulevard F.D. Roosevelt
L – 2450 Luxembourg

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous communiquer en annexe la réponse à la question parlementaire N°1075 du 19 août 2019 des honorables députés Messieurs Carlo Back et François Benoy, concernant le projet du contournement d'Hesperange, 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.

François Bausch
Ministre de la Mobilité
et des Travaux publics

Adresse postale: L-2940 Luxembourg
Bureaux: 4, Place de l'Europe
Luxembourg/Kirchberg
Téléphone: 247-83301
Téléfax: 247-93308

Réponse de Monsieur François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics, à la question parlementaire n°1075 du 19 août 2019 des honorables Députés Monsieur Carlo Back et Monsieur François Benoy

La nouvelle N3 est composée de 3 modules, à savoir le tronçon Nord entre la Gare Centrale et le Rangwee, le module Central Rangwee – rue des Scillas et le module Sud, contournement Hesperange/Alzingen, entre Howald et Alzingen. L'ensemble, tel que décrit en 2016 dans le projet de loi relatif à la réalisation du module Nord, est le fruit d'une conception initiée par le développement des quartiers Sud de la Ville de Luxembourg. Conscient des problèmes engendrés par cette urbanisation, le masterplan Ban de Gasperich, établi par les autorités étatiques en collaboration avec la Ville de Luxembourg et la Commune de Hesperange, suggérait déjà en 2004 d'approfondir la question du raccordement des zones d'activités du Howald et du Ban de Gasperich au Sud-Est du pays et de créer un axe délestant les localités de Hesperange et d'Alzingen.

La route nationale N3 actuelle draine le trafic à travers les localités d'Alzingen et de Hesperange vers les quartiers de Howald/Gasperich, de la Gare et de Bonnevoie. Cette longue artère d'approche doit ainsi supporter tout le trafic local et régional.

Partant du constat de l'insuffisance de l'état de service et de la structure du réseau routier actuels face aux développements urbanistiques engagés, l'idée de la nouvelle N3 consiste à contourner Alzingen et Hesperange, se greffer sur le triangle de desserte du Ban de Gasperich pour retrouver la route de Thionville et la nationale 3 à l'Est du Pont Büchler. La réalisation de cet axe principal permettra dans la suite le déclassement et réaménagement du tronçon Alzingen - Hesperange - Bonnevoie / route de Thionville en chemin repris, dont le caractère deviendra beaucoup plus urbain. Ce réaménagement de l'ancienne N3 intégrera des éléments d'apaisement de vitesse avec un accent sur les modes de mobilité active et des transports en commun. Il est également prévu de procéder à des adaptations du réseau routier adjacent et du réseau des pistes cyclables. Entre la Gare Centrale et la Gare de Howald, le tram longera le module Nord et le module Central en passant par le pôle d'échanges de Bonnevoie, le Rangwee et la rue des Scillas.

Les concepts relatifs à la réalisation de la nouvelle N3 et les transports en commun ont évolué dans le temps. Ainsi, le prolongement du tram de la Gare Centrale vers le pôle d'échanges Cloche d'Or a davantage été priorisé par le concept Modu 2.0, la mobilité durable et active est promue de façon offensive, et l'apaisement des vitesses à l'intérieur des localités sur le réseau routier étatique trouve une très forte résonance.

C'est en 2017 que le concept d'ensemble du réseau routier restructuré et des apaisements prévus, du réseau futur de la mobilité douce et des voiries à déclasser a été présenté par les représentants étatiques aux édiles communaux de Hesperange et de Roeser. Il en résulte une

multitude de mesures accompagnatrices à court, moyen et long terme, qui ont été retenues par tous les partis.

En ce qui concerne le module Sud proprement-dit, le contournement d'Alzingen a été élaboré dans l'optique de la création d'une connexion directe à la zone urbanistique en développement Ban de Gasperich/Midfield/Howald et constitue un élément structurant du maillage de desserte de ce futur quartier. Le projet contribuera à délester les centres d'Alzingen et de Hesperange d'un trafic important de voitures et de poids lourds, qui constituent une source de nuisance en termes de bruit et de pollution atmosphérique. A l'heure actuelle, ces localités souffrent également d'un trafic parasitaire important en cas de surcharge de l'autoroute.

Le tracé du contournement se raccorde à la N3 au Sud de la ligne ferroviaire à Alzingen, traverse la Vallée de l'Alzette pour monter vers Howald et rejoindre le carrefour CR231 – rue des Scillas. Le projet ne peut éviter la traversée de la Vallée de l'Alzette, qui est déclarée zone européenne de protection des oiseaux (LU0002007 « Vallée supérieure de l'Alzette »), entre le pont de Hesperange et les affluents de l'Alzette à Schifflange/Mondercange, ainsi que de la zone superposée de la réserve naturelle nationale du Roeserbann. Les procédures européennes et nationales en matière d'environnement sont donc d'application pour ce maillon de la nouvelle N3.

Revenons aux questions posées par les honorables députés :

1. ***Quels sont les éléments qui font dorénavant partie du concept global susmentionné, compte tenu du fait que le développement important d'Hesperange et de ses alentours était déjà prévisible depuis le début de ce millénaire sans pour autant avoir été anticipé au niveau de la planification des infrastructures routières ? Quels sont dans ce contexte les éléments qui ont été conçus et mis en place au cours de la législature précédente et quels sont ceux qui existaient déjà avant 2013 ?***

   Le projet initial était basé sur la stratégie Modu de l'époque. Dans la suite, les concepts ont été augmentés par les nouveaux éléments du Modu 2.0, présentés en 2018 par le ministère du Développement durable et des Infrastructures.

   Dans le cadre de l'élaboration du dossier procédural relatif à la zone Natura 2000, une nouvelle étude de trafic fut demandée en début de l'année 2018. C'est cette étude de trafic qui reflète au mieux les principales articulations du concept global au-delà d'un horizon 2030. Y ont été intégrés 11 éléments d'infrastructures ferroviaires et de transports en commun et 15 éléments de projets d'infrastructures routières impactant aussi bien le trafic individuel que les transports publics (la liste des projets d'infrastructures se trouve en annexe). Les objectifs en termes de transports publics ont été plus que doublés avec une croissance dépassant les 100% en nombre de passagers actuels.

2. ***Où en est la réalisation des projets « Module Nord » et « extension de la Rue des Scillas » ? Quelle est leur importance pour le concept global de la mobilité ?***

   Le suivi des projets se fait à base d'un Masterplanning, mis à jour régulièrement par l'Administration des ponts et chaussées. En ce jour, les travaux de la voirie du module Nord, de la Gare Centrale au pôle d'échanges Bonnevoie/Rangwee, sont en cours et il est prévu d'avoir terminé le module Nord pour fin 2021. Il s'agit des travaux de reconstruction du Pont Büchler et de l'ouvrage adjacent sur la Rocade de Bonnevoie, et du nouveau tronçon entre la route de Thionville et le Rangwee. La réalisation de ce projet routier est nécessaire pour la réalisation du tronçon C du tram.

   En ce qui concerne les aménagements de la rue des Scillas, les dossiers de soumission sont en préparation, et les discussions avec les propriétaires pour l'acquisition des emprises ont été entamées. Le dossier de déclaration de l'utilité publique a été déposé à la commune dans le contexte de la loi du 15 mars 1979.

3. ***Quelles sont les prochaines échéances pour ces projets ?***

   La finalisation des quais pour bus sur la Rocade de Bonnevoie, permettant l'avancée du chantier du tram en ville, est prévue pour novembre 2019. La mise en service du module Nord de la nouvelle N3 est actuellement prévue pour la fin de 2021 et le début des travaux du module Central est programmé pour printemps 2021. Tous les dossiers de soumission sont en cours d'élaboration et l'acquisition des emprises est en cours.

4. ***Quel est, selon Monsieur le Ministre, l'effet probable du nouveau PAG de la commune d'Hesperange sur l'augmentation de la population dans la commune ?***

   La Commune de Hesperange, tout comme les autres communes de la région du Développement Intercommunal Coordonné et Intégratif (DICI) – à savoir Bertrange, Hesperange, Leudelange, Strassen ainsi que les quartiers Sud-Ouest de la Ville de Luxembourg – ont programmé une certaine croissance au niveau des PAG, documentée et coordonnée notamment par les conventions successives relatives à un développement intercommunal coordonné et intégratif du Sud-Ouest de l'agglomération de la Ville de Luxembourg et le plan intégré de développement pluriannuel, arrêté par l' État et les communes.

   Cette croissance en termes d'emplois et de population crée naturellement un besoin en mobilité des personnes et des marchandises non-négligeable, en fonction duquel l'offre est à adapter, et ceci aussi bien au niveau des infrastructures qu'au niveau des services de transports publics. Par ailleurs, l'étude de trafic intègre le développement au niveau communal, régional et national reposant sur les éléments de croissance retenus par la Cellule Modèle de Transport (CMT) à base des éléments de croissance mis à disposition par les instances compétentes en matière de développement.

5. ***Dans quelle mesure est-ce que la croissance prévisiblement engendrée par le nouveau PAG de la commune d'Hesperange contribue à une nouvelle détérioration du problème de mobilité susmentionné ?***

Comme évoqué ci-dessus, cette croissance engendrera une demande en mobilité supplémentaire. Au-delà de ce constat général, l'effet de la croissance isolée prévue dans le PAG de la Commune de Hesperange, tout comme pour les autres communes, n'a pas été étudié de façon exclusive. Une telle démarche ne serait pas en phase avec la démarche de développement homogène et coordonné, arrêté pour toute cette région.

6. ***Monsieur le Ministre peut-il dresser une liste de toutes les études qui ont été réalisées ?***

Faire la liste de toutes les études réalisées dans ce contexte s'avère très difficile, au vu notamment des effets rétroactifs et l'approche itérative et récursive entre les sujets et thèmes, comme par exemple entre le développement urbain et les systèmes et infrastructures de transport, sujets qui sont très souvent effectués par des entités différentes et coordonnées à un niveau supérieur.

A part des études et analyses effectuées au niveau DICI, touchant au développement général de la région, il y a eu des études spécifiques au niveau des PAG des communes concernées (Ville de Luxembourg et Commune de Hesperange), ainsi que des études, projets et masterplans spécifiques pour le développement du Ban de Gasperich, du quartier de Hollerich et de la zone dénommée Midfield, située sur le territoire des communes de Luxembourg et de Hesperange.

Dans le cadre de ces projets, il y a eu plusieurs générations d'études de trafic, qui ont tenu compte notamment des différentes phases de réalisation du développement et des infrastructures et concepts de transports en commun.

En ce qui concerne la nouvelle N3 et son module Sud, le concept a été affiné à partir de 2008 pour aboutir en 2012 au concept retenu, illustré notamment dans le projet de loi relative à la nouvelle N3 en 2016 pour le développement du réseau routier à long terme, et repris dans le Plan directeur sectoriel « transports » (PST). L'étude stratégique environnementale « Strategische Umweltprüfung für den „PS-Transports" » mentionne dans son chapitre 6 des incidences notables sur les objectifs de protection tout en indiquant des pistes de compensation. Pour l'élaboration du dossier procédural, le contournement d'Alzingen a fait l'objet de toutes les études nécessaires, dontles études d'avant-projet sommaire et les études des incidences et des mesures compensatoires.

7. ***Quels sont plus précisément les éléments qui ont été étudiés et en quoi consiste la complexité du « Module Sud » ?***

Pour le projet du contournement (liaison N3 - Alzingen - CR231 Howald), l'Administration des ponts et chaussées a fait dresser l'avant-projet sommaire de plusieurs variantes traversant la vallée, à base desquelles les études environnementales ont été élaborées. Ceci en étroite concertation avec les instances concernées en matière d'environnement et d'aménagement du territoire.

Il s'agit en l'occurrence des analyses relatives à l'évolution du trafic et des études de tracé en phase d'avant-projet sommaire, couvrant les volets « conception routière » et « ouvrages de

génie civil » des variantes faisant partie du dossier. Les volets « restructuration du réseau routier » et « développement des pistes cyclables » ont fait l'objet d'une analyse complémentaire.

En ce qui concerne les incidences, toutes les questions touchant à la protection de la nature, des biotopes et des espèces ainsi que les facteurs touchant à l'environnement humain ont été étudiés et analysés. Des études complémentaires ont été effectuées pour déterminer des mesures compensatoires respectives. L'étude hydraulique et le volet de la renaturation de l'Alzette tiennent compte des questions relatives aux exploitations agricoles.

La complexité du module Sud résulte d'une part essentiellement des contraintes dues aux développements déjà entamés ou en cours (et dont le contournement est à considérer comme conséquence) et d'autre part de la présence de la réserve naturelle et de la zone de protection du patrimoine européen à protéger.

Comme il s'agit d'une infrastructure de transport empiétant sur une zone protégée, les critères pour une évaluation des incidences et une procédure de consultation du public sont donnés et l'autorisation du projet ne peut pas être accordée si les exigences réglementaires ne sont pas satisfaites.

Conformément à la législation en vigueur, il y a donc lieu de démontrer et de documenter la nécessité du projet, d'analyser plusieurs variantes et d'en étudier l'impact sur l'environnement en termes d'objectifs de protection et de conservation, d'analyser les conséquences de la non-réalisation du projet et d'une variante zéro et de déterminer les mesures compensatoires pour chaque variante. Il est de plus revendiqué de documenter les principales variantes de substitution, voire d'évitement.

En matière de procédure, le dossier de consultation du public a été soumis à l'avis des autorités compétentes en automne 2017, qui ont communiqué leurs avis respectifs en janvier 2018, en exigeant que le dossier soit augmenté et complété.

Afin d'amplifier l'argumentation de l'intérêt public majeur vis-à-vis des exigences européennes, une nouvelle étude de trafic a été exigée pour donner une réponse encore plus claire aux exigences relatives à l'intérêt public majeur, en mettant en évidence davantage la cohérence et la pertinence de la complémentarité du projet du contournement avec tous les autres projets de transport en planification, qu'il s'agisse de projets d'infrastructures (tram, nouvelle ligne ferroviaire, projets routiers) ou de concepts d'exploitation (concept de bus performant, parkings relais, extensions des pistes cyclables, etc.) et ceci à un horizon d'étude de 2030 (voir annexe).

Avant la mise à jour du dossier, les études étaient basées sur le modèle de transports CMT 2025+ qui comportait des scénarios de développements moins élaborés pour les horizons plus lointains. Comme ce modèle n'était pas encore calé sur les résultats de l'enquête nationale Luxmobil de 2017, il était nécessaire, en première phase, d'adapter le modèle national pour pouvoir ensuite réaliser les nouvelles simulations pour le contournement de Hesperange, dont les résultats ont été livrés en été 2019. La mise à jour de l'horizon du dossier (CMT 2025+

vers 2030) et de l'étude de bruit basée sur les chiffres précis du trafic est actuellement en cours.

Comme les nouvelles données relatives à la qualité de l'air ont entretemps été présentées au public, l'Administration des ponts et chaussées a très récemment été confrontée à la demande d'intégrer celles-ci dans le dossier et d'évaluer ces données également dans l'hypothèse de la non-réalisation du projet. Les études y relatives viennent d'être entamées en vue de compléter le dossier.

L'évolution continuelle de tous les domaines touchant au projet constitue donc un autre facteur qui rend le projet complexe et les études compliquées. Ce phénomène est amplifié par les délais très longs et les effets de décalage dans le temps.

8. ***Considérant l'importance du site pour la faune et la flore, est-ce que les études déjà réalisées permettent de définir l'impact environnemental potentiel de chacune des différentes options pour la construction du contournement d'Hesperange ?***

Oui. Le dossier actuel, soumis aux autorités compétentes et élaboré en application de la réglementation en vigueur, contient la description des éléments de l'environnement susceptibles d'être affectés de manière notable par le projet, une description des effets importants du projet sur l'environnement ainsi qu'une description des mesures envisagées pour éviter, réduire et, si possible, compenser les effets négatifs sur l'environnement. Toutes les variantes ont été analysées de façon objective et sans discrimination.

Suite à l'avis des autorités compétentes, le dossier a été augmenté pour tenir compte d'éléments nouveaux comme par exemple la présence du lézard des murailles à l'endroit des talus de la ligne de chemin de fer. Après l'application généralisée récente du nouveau « système numérique d'évolution et de compensation en éco-points » luxembourgeois, toutes les évaluations antérieures ont été mises à jour.

Il en résulte que le dossier actualisé ne laissera plus aucun doute sur les incidences du projet sur les objectifs de protection et les éléments à intégrer et correspond à l'état actuel des connaissances, des règles de l'art et de la réglementation.

Bien que l'analyse des variantes en termes de Natura 2000 ne fait pas de différence méthodologique entre l'une et l'autre variante, cette différence existe bel et bien au niveau de la réserve naturelle Roeserbann, vu que la variante Sud traverse la zone A, zone de protection proprement dite, tandis que la variante Nord empiète seulement sur la zone B, zone tampon de la réserve naturelle. C'est également la variante impactant le moins la zone Natura 2000.

Toutes les variantes étudiées présentent cependant un impact significatif sur les objectifs de protection.

9. ***Quelles sont selon Monsieur le Ministre les implications concrètes qui en découlent pour le projet en question ?***

Comme les études ont montré qu'aucune des variantes étudiées ne permet d'éviter un impact significatif, le projet ne peut être exécuté que pour des raisons d'intérêt public majeur (RIPM) en absence de solutions alternatives raisonnables et si l'état de conservation de l'espèce reste favorable même après la réalisation du projet. Sans entrer dans le détail du volet procédural (notification à la Commission européenne ou consultation de celle-ci en application des règles décrites dans le document « Évaluation des plans et projets ayant des incidences significatives sur des sites Natura 2000 : Guide de conseils méthodologiques de l'article 6 ... »), il est clair que l'autorisation, si le projet sera autorisé par la Commission au vu des incidences significatives et des justifications de l'intérêt public majeur, devra comporter des mesures compensatoires appropriées.

En application des directives européennes et notamment de la directive 2011/92/UE (anciennement 97/11), le projet en soi est soumis d'office à une évaluation des incidences sur l'environnement (EIE) impliquant une procédure participative de consultation du public et ceci en raison des caractéristiques du projet et de l'impact en termes d'objectifs Natura 2000, pour lesquels la directive habitats est d'application.

Pour toutes les variantes étudiées, l'impact sur l'environnement humain ainsi que l'évaluation des incidences sur le site et sur les espèces ont été déterminés et les mesures compensatoires ont été évaluées. Des mesures de compensation et d'atténuation respectivement des mesures préventives (CEF = measures that ensure the Continued Ecological Functionality) ont été intégrées dans le projet. Il est ainsi devenu possible de comparer les variantes de façon objective.

D'autres solutions de substitution et tracés alternatifs complémentaires ont brièvement été analysés avec la conclusion que soit l'objectif fonctionnel de la liaison routière n'est pas atteint, soit l'envergure du projet est augmentée sans en diminuer l'impact.

La non-réalisation du projet (variante « 0 ») et l'amélioration des transports publics (et autres mesures tangentes) sans réaliser le projet (variante 0+) sont discutées en réponse à la question 12. Ces options n'apportent pas une solution au problème.

En termes de compensation des fonctionnalités des systèmes écologiques et pour compenser un ordre de grandeur de 3 millions de points écologiques « Éco-Points », un vaste éventail de mesures compensatoires a été élaboré. Dans ce contexte, la renaturation de l'Alzette pourrait par exemple constituer un projet intéressant à tous les niveaux.

En ce qui concerne l'environnement humain, l'impact sur la population a également été analysé et les effets bénéfiques ont été déterminés, en ciblant notamment l'effet de la restructuration du réseau routier avec le déplacement du CR159 au-delà de la zone Natura 2000, l'extension du réseau cyclable et les apaisements des voiries à l'intérieur des localités. Toutes ces mesures ont fait l'objet de concertations avec les communes concernées en mars 2017.

Le dossier de consultation du public, annoncé depuis un certain temps, est actuellement en train d'être mis à jour, compte tenu des éléments évoqués ci-dessus. Dans la suite, celui-ci

sera présenté aux autorités compétentes pour avis complémentaire avant de pouvoir être transmis aux communes concernées pour la consultation du public proprement dite.

10. ***À partir de quel moment d'une telle procédure Monsieur le Ministre et le Gouvernement peuvent-ils se prononcer en faveur d'une option qui implique une construction ?***

    Le gouvernement se prononce au sujet de la variante à réaliser et concernant l'envergure des mesures compensatoires après la consultation du public.

11. ***Monsieur le Ministre a-t-il aussi pris en considération l'option d'un tunnel qui éviterait de découper la zone de protection Natura 2000 et la zone européenne de protection d'oiseaux, ce qui aurait un moindre impact environnemental et s'avérerait plus facile du côté procédural ?***

    Jusqu'à présent, le projet a été élaboré de sorte que l'impact sur l'environnement se concentre sur des corridors déjà existants. Dans cette logique, la traversée de la Vallée de l'Alzette a été accolée au corridor de la ligne de chemin de fer avec une variante « Sud » et une variante « Nord ». Ensuite, le corridor de l'autoroute A3 fut recherché pour regrouper les effets sur cette zone déjà fortement impactée (variante « Ouest »). Un deuxième tracé, passant à l'Est du Fennerholz au milieu d'un paysage jusque-là peu impacté, a également été étudié. Toutes ces réflexions avaient été menées dans le souci d'optimisation de l'impact et des coûts.

    Or, depuis peu et suite aux exigences croissantes liées à la justification de l'impact, l'idée d'analyser la faisabilité d'un passage de la route sous la zone de protection, qui propose de en creuser un tunnel pour éviter tout impact direct, est apparue. Une telle variante avait été écartée dans le temps pour des raisons d'économie et de coûts. A l'instar d'autres agglomérations à l'étranger et vu l'essor économique généré notamment dans les nouveaux quartiers, une telle variante plus coûteuse, si elle s'avérait économiquement viable et techniquement faisable, aurait le bénéfice du moindre impact sur l'environnement naturel en accomplissant le projet de restructuration du réseau routier et les réaménagements routiers respectifs, tout en améliorant les conditions de vie à l'intérieur des localités.

    Si l'on accepte une augmentation sensible des coûts de construction et d'exploitation, une variante en tunnel pourrait conduire à une évaluation environnementale « Natura 2000 » sans impact significatif et aboutir à une procédure allégée en termes d'autorisation par la Commission européenne. D'un point de vue technique, il faudrait envisager des méthodes d'excavation en galerie souterraine sous le Roeserbann sans rester fixé au corridor du chemin de fer. Le projet pourrait éventuellement éviter ou atténuer l'impact sur la coupure verte définie par le Plan directeur sectoriel « paysages » en dehors de la zone Natura 2000, tout en ménageant l'impact sur le bois du Fennerholz et le paysage caractéristique et rural de Géierwee/Séngerbaach.

    En fonction des résultats des études d'une telle variante, il devra être clarifié si le déroulement procédural au niveau de la réglementation européenne restera le même ou pourrait être simplifié. Le cas échéant, une solution « tunnel » devra être ajoutée au dossier

procédural, en acceptant à priori une augmentation conséquente des coûts de construction et d'exploitation et une revue des délais procéduraux.

Au vu du gain de temps de construction et de la réduction significative d'impact sur l'environnement naturel, le ministre de la mobilité et des travaux publics est largement favorable à une telle variante tunnel et a demandé à l'Administration des ponts et chaussées de l'étudier en détail.

12. ***Quelle est la signification du calcul de la variante 0, qui doit être considérée comme une option à part entière ?***

La non-réalisation du projet doit être analysée comme une des alternatives. En effet, le document d'interprétation de l'article 6 de la directive habitats de la Commission « Gérer les sites Natura 2000 ... » (abréviation GN2000) suggère, pour « solutions alternatives » : « *Elles peuvent vouloir dire autre position (ou routes en cas de projet linéaire), autre échelle ou autre développement ou autres procédés de production. La solution de ne rien faire doit aussi être considérée* » (GN2000 : 5.2.1. – citation d'après le document « Évaluation des plans et projets ayant des incidences significatives sur des sites Natura 2000 – Guide de conseils méthodologiques de l'article 6 ... »).

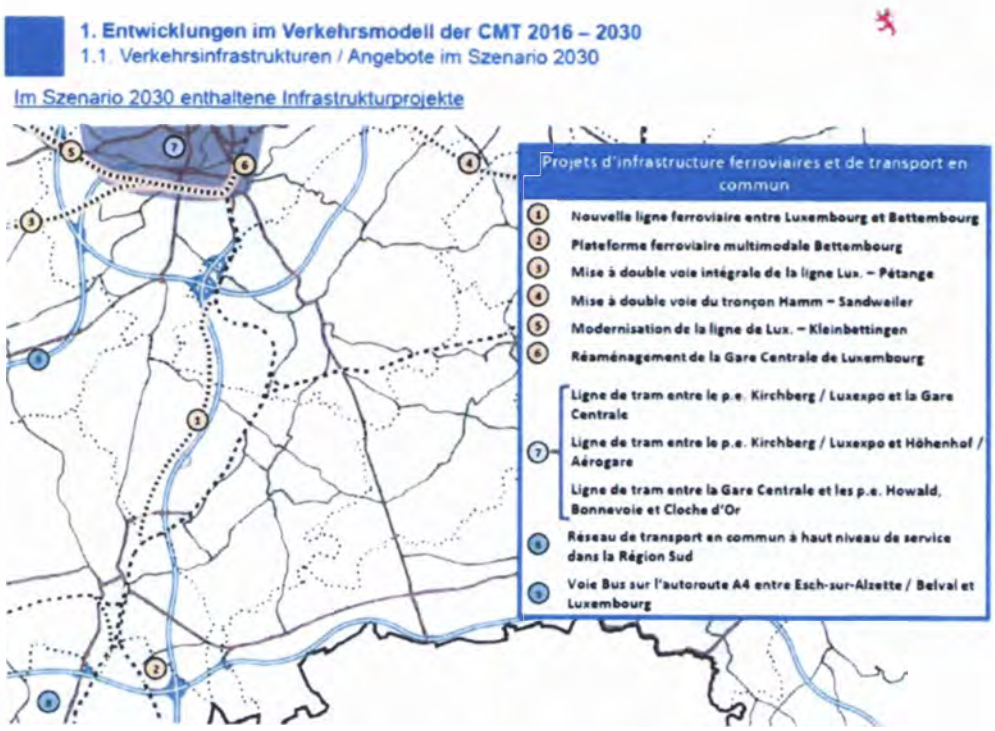
Dans ce cas-ci, « ne rien faire » voudrait tout simplement dire renoncer à l'option du contournement et au raccordement des zones d'activités de Howald vers le Sud-Est, idée déjà lancée en 2004 dans le masterplan Ban de Gasperich, comme énoncé ci-dessus.

L'interprétation stricte pourrait résulter dans une variante « 0 », dans laquelle les charges de trafic résultant du développement prévu sont appliquées aux infrastructures actuelles, sans tenir compte d'autres mesures d'atténuation ou de réduction du trafic individuel. Cette étude au fil de l'eau n'étant pas acceptée comme réaliste, il est nécessaire d'étudier le cas d'une non-réalisation du contournement en incorporant des mesures en faveur des transports en commun. Ce scénario est dénommé variante « 0+ » et constituera la base de comparaison pour le cas de non-réalisation du projet. En tenant compte de cette façon des effets positifs du report modal vers les transports publics et les modes alternatifs, le besoin de réaliser le contournement se trouve atténué en théorie.

Comme illustré plus haut, la variante « 0+ » fait preuve d'une augmentation significative du trafic sur la N3 existante malgré que l'offre en transports publics actuelle (tous modes confondus) sera plus que doublée.

Après ces éléments de réponse très condensés, j'aimerais encore attirer votre attention sur le fait que le dossier actuel fut élaboré à base des textes de la législation luxembourgeoise de 2004 (protection de la nature) et de 2009 (évaluation des incidences de certains projets d'infrastructures).

Comme la législation vient entretemps de changer en mai et juillet 2018, la lisibilité et la compréhensibilité du dossier à la lumière d'aujourd'hui se trouvent entravées.

Si la reprise du dossier de consultation prenait encore du temps, vu que les études restent à être finaliseées, il serait opportun d'entamer de suite la mise à jour.

Annexes : Projets d'infrastructures (projetsInfrastructures_NouveauModeleCMT.pdf)