

RAPPORT DE REUNION

<i>Sujet</i>	Réunion Ministère Développement durable et des du Infrastructures - d'Initiative et d'Intérêts Locaux Syndicat Fetschenhof-Cents Syndicat d'Intérêts Locaux Hamm- a.s.b.l. et Pulvermühle a.s.b.l.
<i>Date</i>	1 ^{er} décembre 2009
<i>Lieu</i>	Ministère du Développement durable et des Infrastructures

En présence de :

Monsieur Claude Wiseler (Ministre du Développement durable et des Infrastructures)
 Monsieur Marco Schank (Ministre délégué au Développement durable et aux Infrastructures)
 Madame Maryse Scholtes (MDDI - Département de l'Environnement)
 Monsieur Tom Weisgerber (MDDI - Département des Travaux Publics)
 Monsieur Frank Reimen (MDDI - Département des Transports)
 Monsieur Tom Schram (MDDI - Département de l'Environnement)
 Madame Caria Oliveira (MDDI - Département des Travaux Publics)
 Monsieur Georges Molitor (Administration des Ponts et Chaussées)
 Monsieur Georges Simon (Administration des Ponts et Chaussées)
 Monsieur Paul Mangel (Administration des Ponts et Chaussées)
 Monsieur Laurent Wolter (Administration des Ponts et Chaussées)
 Monsieur Jean Biver (Administration de l'Environnement)
 Monsieur David Glod (Administration de l'Environnement)
 Monsieur Jean-Marie Franziskus (CFL)
 Monsieur "Jean-Marie Hermès (SIIL Fetschenhof-Cents)
 Monsieur JHubert Marx (SIL Hamm-Pulvermühle)
 Monsieur Guido Raman
 Monsieur Martin Lammar
 Monsieur Alex Nicolas

1. Nuisances dues au trafic routier

Les représentants du SIIL Fetschenhof-Cents et SIL Hamm-Pulvermühle déplorent l'augmentation du trafic dans leurs quartiers et la saturation du réseau routier pendant les heures de pointe. L'augmentation du trafic se traduit par une augmentation du bruit pour les riverains qui doivent supporter les nuisances dues au trafic routier, ferroviaire et aéroportuaire.

Monsieur le Ministre est bien conscient du volume de trafic traversant les quartiers représentés par les deux syndicats d'initiative. Le rond-point Irrgarten constitue un goulot où des flux provenant de toutes les directions se rejoignent. Malgré son importance, le rond-point touche à ses limites de capacité et aux heures de pointe des files d'attente d'une longueur non négligeable se créent. Le MDDI en a conscience et tente par tous les moyens possibles de corriger le trafic et de favoriser les transports en commun.

Une fermeture d'un des deux tunnels autoroutiers implique inévitablement une fermeture totale du tronçon de l'autoroute concerné et la déviation du trafic par des routes alternatives. Il est actuellement possible de faire passer le trafic bidirectionnel par un seul tube du tunnel alors que le terreplein central installé à l'approche des tunnels n'est pas amovible. Lors des travaux projetés dans le tunnel Howald, il est prévu de réaménager le terreplein central de manière à pouvoir l'ôter en cas de besoin. Toutefois, Monsieur le Ministre donne à considérer que même si le passage du trafic dans les deux directions dans un seul tube du tunnel était possible, cette solution constituerait d'un point de vue de la sécurité une alternative peu recommandable.

En cas d'accident nécessitant la fermeture complète du tunnel, c'est la police Grand-ducale qui organise les déviations pour le trafic. D'un commun accord avec la Police trois itinéraires alternatifs ont été définis. Les flux sont séparés en fonction de la destination des automobilistes. Ainsi par exemple le trafic en direction de Thionville est dévié par Hamm et celui en direction de Esch est dévié par le Kirchberg en direction de l'autoroute d'Esch.

Le projet du Val de Hamm et la mise à deux voies de la ligne Luxembourg- Sandweiler, bien que constituant deux projets séparés, sont mis en relation en vue d'assurer une optimisation et de limiter les nuisances pour les riverains. Des protections anti-bruit seront installées aux endroits où les niveaux de bruit sont dépassés, mais la route étant plus éloignée des habitations que le train, il conviendra de protéger les habitations voisines des nuisances de ce dernier.

L'Administration des Ponts et Chaussées n'entend pas doter le Val de Hamm d'un tapis anti-bruit ("Flusterbelag") alors que la bordure d'une route nationale n'est pas conçue pour accueillir le drainage qu'un tel revêtement exige.

2. Nuisances dues au trafic ferroviaire

Suivant le règlement grand-ducal du 2 août 2006 portant application de la directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, un premier plan d'action de lutte contre le bruit ferroviaire a été établi sur base des cartes de bruit qui, dans une première phase se limitent aux tronçons du réseau ferroviaire existant accusant un trafic dépassant les soixante mille passages de trains par an. Ce plan d'action prévoit l'assainissement des zones prioritaires de gestion du bruit par des mesures anti-bruit adéquates. Pour le Grand-duché la seule ligne ferroviaire touchée dans cette première phase est celle reliant Luxembourg à Esch-sur-Alzette via Bettembourg. Dans une deuxième phase, des cartes de bruit et des plans d'action seront également établis pour les grands axes ferroviaires dont le trafic dépasse les trente mille passages de train par an.

Le projet de la mise à deux voies du tronçon Luxembourg- Sandweiler est actuellement encore en phase de planification et les études de variantes sont en cours. Le projet une fois finalisé sera présenté aux communes concernées. Il est prévu d'installer une protection antibruit ensemble avec le projet de la mise à deux voies.

Lors de l'aménagement de nouvelles lignes ou de la mise à deux voies des protections antibruit sont incorporées dans le projet de construction. Dans le cadre du projet de la mise à deux voies du tronçon Luxembourg-Sandweiler il est prévu d'aménager à l'arrêt « Cents » (Äppelwee, rue des Alouettes) une protection anti-bruit à l'instar de ce qui a été fait à

Bascharage ou à Leudelange. Aux abords des arrêts la protection anti-bruit est réalisée en matériaux translucides.

3. Nuisances dues au trafic aérien

Les revendications des deux syndicats d'initiative sont résumées dans un document établi par leurs soins annexé à la présente note.

Lors d'une réforme du régime des redevances aéroportuaires opérée le 1^{er} juin 2008, les redevances des vols de nuit ont été doublées pour les mouvements entre 23 et 24 heures et triplées pour ceux entre minuit et 6 heures du matin. Cette réforme a apporté de réelles améliorations et les statistiques récentes démontrent que les vols de nuit ont diminué de quelques 50%.

Les dérogations au couvre-feu la nuit entre 23 et 6 heures prévues par le règlement grand-ducal du 24 mai 1998 fixant les conditions d'exploitation technique et opérationnelle de l'aéroport de Luxembourg sont actuellement de la compétence de l'Administration de la navigation aérienne.

Il est vrai que la question des motivations écrites et formelles concernant les dérogations est sujette à amélioration. M. Reimen promet d'en parler avec l'Administration de la navigation aérienne (ANA), tout comme au sujet de la publication des statistiques y relatives.

M. Reimen donne à considérer qu'il ne faut pas confondre les heures de fermeture de l'aéroport (23-6 heures) avec le créneau horaire prévu par la directive 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, qui a pour objet l'évaluation des effets nuisibles du bruit sur la santé, notamment la perturbation du sommeil (23-7 heures).

La société Cargo lux Airlines International S.A. est en train d'effectuer des tests en vue de réduire au maximum les effets sonores produits par leur flotte aérienne. D'un point de vue sécuritaire cependant, les avions ne peuvent pas atterrir au milieu de la piste pour réduire le bruit causé par l'atterrissage. La longueur réduite et la géométrie de la piste d'atterrissage rendent la manœuvre trop périlleuse. Selon les informations reçues par la société Cargolux, les nouveaux Boeings commandés devraient générer jusqu'à 30% moins de bruit. M. Reimen s'enquerra si ceux-ci produisent moins de bruit en général ou uniquement par tonne.

Par ailleurs, un règlement grand-ducal fixant les trajectoires est en cours d'élaboration. Ce règlement prévoira des pénalités en cas de non respect de la trajectoire imposée.

Les syndicats d'initiative déplorent que le plan d'action se limite à prévoir l'isolation des maisons les plus touchées par les nuisances sonores sans prendre en considération qu'en été les gens aiment passer du temps dans leurs jardins.

4. Les plans d'action de lutte contre le bruit

Dans le cadre de l'enquête publique par rapport aux plans d'action de lutte contre le bruit, les deux syndicats d'initiative ont fait parvenir à la Ville de Luxembourg leurs commentaires relatifs au projet de plan d'action national. N'ayant pas encore eu d'échos, ils s'enquièrent de l'évolution du projet.

La procédure d'établissement des plans d'action est dans sa phase terminale. Le Département de l'environnement est en train de faire la synthèse des différents avis reçus afin d'en tenir compte dans la version finale du plan d'action. Une partie des revendications sera directement intégrée dans les plans d'action respectifs, d'autres commentaires seront repris sous forme de tableaux en annexe au plan d'action pour en prendre note. Ensuite, cette annexe prend position par rapport à un certain nombre de questions récurrentes afin d'y apporter des clarifications. Finalement, quelques points soulevés dépassent le cadre des plans d'action ou ne peuvent pas être pris en compte à court terme.

Les plans d'action devraient être finalisés pour début 2010 et devront être approuvés par le Conseil de Gouvernement avant d'être transmis à la commission européenne. Les plans d'action ne sont pas soumis dans leur intégralité au vote de la Chambre des Députés; seules les mesures nécessitant le vote d'une loi devront passer toutes les étapes de la procédure législative.

La mise en œuvre des plans d'action de lutte contre le bruit a d'ores et déjà été entamée et sera poursuivie au fur et à mesure, les plans d'action étant mis à jour régulièrement.

Les avant-projets des trois plans d'action (bruit des grands axes routiers concernés, bruit des grands axes ferroviaires concernée et bruit de l'aéroport) peut être consultées sur le site internet du département de l'Environnement.

Les syndicats d'incitative déplorent que les plans d'action contre le bruit traitent le bruit en provenance des routes, du rail et de l'aéroport individuellement. Les riverains subissent le cumul du bruit causé tant par l'aéroport que par l'autoroute, le trafic du Val de Hamm et le chemin de fer.

L'Administration de l'Environnement est bien consciente du cumul du bruit mais explique qu'à l'heure actuelle il n'y a pas de méthodologie harmonisée pour évaluer les différentes nuisances sonores, ce qui rend impossible leur addition.

Les syndicats d'initiatives demandent en tout cas que lors de la mise en œuvre des plans d'action de lutte contre le bruit, une priorité soit donnée aux quartiers qu'ils représentent alors qu'ils souffrent du cumul des nuisances.

5. Projets prévus pour délester le rond-point « Irrgarten »

Le MDDI est bien conscient de la saturation du rond-point Schaffner (« Irrgarten ») qui est arrivé aux limites de sa capacité. Pour améliorer la situation, le MDDI a établi tout un programme à réaliser en plusieurs phases en fonction à plus ou moins long terme selon les disponibilités financières de l'Etat.

Une première mesure est la réalisation du by-pass à partir de la N2 en provenance de la « Pulfermuhle » vers la bretelle d'accès à l'autoroute A1 en direction de la Croix de Gasperich. La réalisation de ce by-pass se fait ensemble avec le projet d'aménagement d'un couloir pour bus à l'approche du rond-point Robert Schaffner par une mise à 3 voies de la N2.

Une deuxième mesure, laquelle ne sera réalisée qu'à long terme, est la création d'un by-pass en sens unique en direction sortie de la ville sur la N2 contournant le giratoire au sud par une

grande boucle. Ce projet devra tenir compte du futur raccordement ferroviaire de l'aéroport de Luxembourg et du Plateau du Kirchberg.

Des discussions sont également en cours pour éviter le passage par le rond-point Schaffner du trafic venant de Sandweiler et bifurquant sur l'autoroute A1 en direction du Plateau du Kirchberg. Pour ce trafic des études sont en cours pour l'aménagement d'un by-pass supplémentaire entre la N2 et l'A1.

A très long terme, il est envisagé de réaliser un by-pass en dessous du rond-point Sandweiler pour le trafic de la zone industrielle, ceci dans un souci de fluidifier autant que faire se peut le trafic.

6. Suppression du PN56 à Cents

Le PN56 ne se trouvant pas sur une route étatique, l'Administration des Ponts et Chaussées n'est qu'indirectement touchée. Elle est associée aux travaux de planification alors que la nouvelle route de substitution est vouée à entrer dans le patrimoine étatique. Trois instances, à savoir le MDDI, les CFL et la Ville de Luxembourg, sont impliquées dans ce dossier.

La nouvelle route de substitution sera décalée vers l'Est (zone d'activités Mac Adam) par rapport au passage à niveau. Elle formera ensemble avec le bout de la NI A débouchant près du réservoir d'eau dans la NI Irrgarten - Senningerberg un by-pass du rond-point Schaffner. Ce déplacement de la route vers l'Est permettra de délester l'échangeur de l'Irrgarten, de faciliter la circulation des bus circulant entre l'aéroport et la gare ferroviaire de Luxembourg, et d'assurer la desserte de la zone d'activités. Des discussions sont actuellement en cours avec la Ville de Luxembourg concernant le point exact où la nouvelle route de substitution sera reliée à la route de Trèves. Cette nouvelle route permettra de délester la traversée du Cents du trafic de transit.

Une étude des variantes a démontré que la topographie du site ne permet pas de réaliser la route de substitution de manière plus rapprochée au passage à niveau existant. D'ailleurs, il ne serait pas opportun de rapprocher des quartiers résidentiels cette nouvelle route faisant fonction de petit « contournement ».

La suppression du PN56 se fera dans le cadre de la mise à deux voies de la ligne de Luxembourg à Sandweiler.

7. Ecole de la deuxième chance : site Hamm

L'Etat envisage de construire au centre du pays une « école de la deuxième chance » avec une capacité d'accueil de quelques 600 élèves. Le site pour l'implantation de cette école n'est pas encore défini de manière certaine mais des discussions sont en cours avec la Ville de Luxembourg concernant un terrain à Hamm à proximité de la St. George's International School Luxembourg. Le site de Hamm est intéressant alors qu'il offre aux élèves une bonne desserte des transports en commun.

L'implantation de l'école de la deuxième chance à Hamm ne devrait pas se traduire par une augmentation du trafic aux heures de pointe alors que par définition cette école devrait avoir des horaires compatibles avec une activité professionnelle.

Les syndicats d'initiative n'ont en principe pas d'objections avec la construction de cette école à Hamm mais ils souhaitent qu'un plan de mobilité soit établi au préalable.

8. Pollution de l'air

Les syndicats d'initiative déplorent que, non contents de subir les nuisances dues au cumul du bruit causé par l'aéroport, l'autoroute, du chemin de fer et du trafic du Val de Hamm, les habitants des quartiers concernés doivent supporter les odeurs du kérosène et de la zone industrielle Mac Adam. En plus des mauvaises odeurs, ils se retrouvent avec une poussière grasse sur les fenêtres et les meubles de jardin.

La pollution olfactive ne peut pas être mesurée mais un projet de plan de qualité de l'air a été élaboré au sein du département de l'Environnement. Après approbation ledit plan de qualité de l'air sera transmis à la Commission européenne. Une publication dudit plan est prévu, voire est une obligation conformément à la législation nationale et la directive relative à la qualité de l'air. La publication devrait intervenir début 2010.

On peut toutefois déjà dire que le plan de qualité de l'air ne renseigne aucun dépassement des valeurs-limites pertinentes dans le quartier de Cents.

Copie de la présente à :

Monsieur le Ministre

Monsieur le Ministre délégué

Mesdames Maryse Scholtes, Caria Oliveira, Chantai Collé

Messieurs Tom Weisgerber, Frank Reimen, Marcel Watry, Jean-Marie Franziskus, Pierre Winandy, Georges Molitor, Georges Simon, Jean Biver, David Glod

Messieurs Jean-Marie Hermes (SIIL Fetschenhof-Cents), Hubert Marx (SIL Hamm-Pulvermühle)

