



Régionale – Sud
b.p. 162
L – 4002 Esch/Alzette

Esch, le 25 janvier 2015

Communiqué de presse

**Contournement de Bascharage:
les raisons pour lesquelles la « variante zéro »
représente la seule véritable solution !**

Début janvier 2015, le ministre François Bausch et le secrétaire d'Etat Camille Gira avaient convoqué les membres des collèges échevinaux des communes de Sanem et de Bascharage afin de les informer des récents développements dans le dossier du projet de contournement de Bascharage. D'ici l'automne 2015, il est prévu d'étudier l'impact qu'exerce ce projet sur l'environnement, la nature et la protection des animaux (sites naturels classés « Natura2000 » et classés au titre de la Directive « Habitats »), ceci dans le cadre de l'analyse d'une « variante zéro » ainsi que de trois tracés différents.

La *Régionale Sud* du Mouvement Écologique est intimement convaincue qu'à long terme, aucun des tracés envisagés ne saura solutionner la problématique de la mobilité locale et régionale (voire transfrontalière).

De nombreux exemples, recueillis non seulement au niveau national mais également à l'étranger, témoignent du fait que le prétendu soulagement du trafic sur une route principale donnée ne s'établit point après la construction d'un axe de contournement, mais que bien au contraire, le trafic augmente sensiblement au bout d'un certain temps, surchargeant ainsi les deux routes. Ce qui signifie donc aussi qu'il n'y a guère de réduction de la pollution tant souhaitée, ni d'amélioration de la qualité de vie du côté de l'axe principal.

La conclusion qu'il faut en tirer est que les bénéfices escomptés du contournement sont plus qu'incertains! Les coûts en sont par contre plus que certains, déjà aujourd'hui: la construction du contournement détruit de précieux sites naturels et espaces de loisirs; elle induit un renforcement du trafic à travers les localités de Schouweiler, Dippach et Helfent et présente la continuation d'une politique de la mobilité qui mise sur le trafic individuel; sans parler des dépenses de plus de 75 millions d'euros ... une coquette somme qui ne sera plus à disposition pour le financement d'autres projets.

Du point de vue de la planification d'une mobilité durable, digne de ce nom, il n'y a qu'une seule option valable:

La « variante zéro » accompagnée de la transposition des mesures suivantes:

1. Planification d'une mobilité à vocation régionale, qui fait abstraction de toute solution ponctuelle isolée

Le temps des semeurs d'illusions mensongères, qui servent à faire croire que les mesures ponctuelles peuvent induire de réelles améliorations, devrait être révolu une bonne fois pour toutes! La circulation chaotique que

nous vivons chaque jour prend précisément sa racine dans cette tactique de saucissonnage. Par conséquent, le Mouvement Ecologique s'attend à ce que le gouvernement prenne, de concert avec les communes, les principales initiatives suivantes:

- **Élaboration et développement dynamique d'un concept de mobilité régionale – et à caractère transfrontalier en même temps** – qui peut servir de modèle au sein de cette région du « Dreilännereck »-densément peuplée et qui au-delà privilégie le transport public afin d'atteindre une réelle amélioration de la mobilité et de la qualité de vie dans la région;
- **Mise en place d'une ligne de tram régionale et transfrontalière, en direction sud du pays**, tel que proposé dans l'étude IVL (2004), mettant à profit une partie de la très bonne infrastructure ferroviaire existante.

2. Développement conséquent du transport public – aussi au profit des frontaliers!

- **Construction immédiate de la gare périphérique de « Hollerich »** offrant une correspondance directe aux lignes de bus et du tram de Luxembourg-Ville afin de rendre la chaîne de la mobilité bien plus attractive, également et surtout pour les usagers frontaliers.
- **Transposition des mesures dites SMOT¹** („Schéma de mobilité transfrontalière“) **ensemble avec la France et la Belgique** (e.a. en vue d'une meilleure connexion ferroviaire et de la création de nouvelles lignes de bus et de parkings P&R).
- **Renforcement sensible des capacités de transport des CFL.** Le doublement des voies de cette ligne a provoqué une nette augmentation du nombre d'usagers, conduisant malheureusement à une forte surcharge de nombreux trains, ce qui par ricochet s'avère préjudiciable au confort de voyage dissuadant de nombreux usagers potentiels de recourir au moyen de transport ferroviaire.

3. Mesures afin de réduire les nuisances générées par les zones d'activités existantes

- **Non au projet d'extension de la zone d'activités R. Steichen** (anc. « *Bommelscheier* ») dans le cadre du nouveau plan directeur sectoriel « Zones d'activités économiques ». Transfert d'entreprises à trafic dense établies dans cette zone vers d'autres zones d'activités nationales ou régionales (p.ex. Pafewee à Sanem, Crassier Differdange, Grand Bis à Rodange, PED).
- **Etablissement de concepts de mobilité pour les autres entreprises**, dans le but d'adapter l'offre en transports publics aux besoins spécifiques des salariés de la zone et de pouvoir offrir précisément de nouvelles solutions sur mesure;
- **Prise de mesures conséquentes afin de transférer le transport de marchandises de la route vers le rail** (la nouvelle plateforme multimodale à Bettembourg/Dudelange y pourra assurément être intégrée).

4. Prendre aujourd'hui des mesures concrètes dans la commune de Bascharage

- Adaptation (respectivement élimination) des feux de signalisation dans l'Avenue de Luxembourg.
- Mise en place d'un couloir de bus ainsi que d'une piste cyclable le long de l'Avenue de Luxembourg.
- Introduction des concepts du *carsharing* (« Kordall-move ») et du *bicycle-sharing*, de concert avec l'ensemble des communes du « Kordall ».
- Adaptation d'une grande partie du matériel roulant de la commune à l'électromobilité; encouragement d'autres services locaux à suivre cet exemple (transport scolaire, services de soins, « Repas sur roues » etc.).

Notons encore qu'au vu des procédures et compte tenu des délais de construction, le contournement serait terminé au plus tôt en l'an 2022, c.à d. au moment où et le tram de la Ville de Luxembourg sera déjà

opérationnel sur tout son réseau et que la gare périphérique de « Hollerich » (point stratégique important pour la région sud du pays) aura ouvert ses portes aux usagers. Accompagnés des mesures connexes appropriées, ces derniers auront entretemps contribué à soulager sensiblement la route principale de Bascharage.

Si la dite « variante zéro » était retenue, elle devrait tenir compte de toutes ces idées et mesures. Car seule une « variante zéro » détaillée et fondée permet de mener une discussion sereine et objective. Dans ce sens, le Mouvement Ecologique s'attend à ce que la « variante zéro » ne soit pas utilisée abusivement et uniquement à des fins d'alibi ! Nous sommes intimement convaincus que les initiatives exposées peuvent induire des améliorations substantielles réelles et qu'en temps de crise et de budgets serrés, une priorisation financière claire s'impose plus que jamais dans ce contexte.

Une demande d'entrevue à cet égard a été introduite auprès du ministre du Développement durable et des Infrastructures Monsieur François Bausch.

Soulignons encore que par principe, le Mouvement Ecologique ne s'oppose pas par principe à tout projet de construction routière. Or, il doit être garanti que tout nouvel axe fasse partie d'un concept de mobilité régional dont la vocation est d'améliorer durablement la qualité de vie des habitants sans porter atteinte outre mesure à la nature et à l'environnement.

Au vu de ce qui précède, la Régionale Sud du Mouvement Ecologique se prononce en faveur d'un moratoire pour toutes les variantes relatives au projet de contournement de Bascharage.

C'est un fait indéniable: une nouvelle ère de la mobilité commence, loin du transport individuel, ... vers le transport public et la mobilité douce! Vers la prévention conséquente du trafic par un meilleur aménagement de l'espace! L'actuel gouvernement devrait prendre son courage à deux mains pour suivre cette voie de la durabilité de manière déterminée.

Mouvement Ecologique
Régionale Sud

Personnes de contact:

Francis HENGEN	courriel: francis.hengen@education.lu	Mob. : 621 186416
Dany HERMES	courriel: dany_hermes@yahoo.fr	Mob. : 691 650391

¹ SMOT (F)

Les objectifs recherchés :

Pour faire face à la part croissante des lorrains travaillant au Luxembourg, le Ministère des Transports et le Conseil Régional de Lorraine ont décidé la mise en oeuvre d'un ensemble de mesures ferroviaires ayant pour objectif d'améliorer les capacités ferroviaires pour le trafic voyageurs et d'augmenter progressivement la part modale des transports alternatifs à la voiture individuelle de l'ensemble des déplacements Luxembourg-Lorraine.

Les mesures ont été inscrites dans le schéma stratégique de mobilité transfrontalière (SMOT), qui a été présenté en janvier 2009 et qui permettra de coordonner les orientations définies dans le cadre des documents de planification luxembourgeois (IVL, Mobil 2020 et Plan sectoriel « Transports ») et lorrains (Schéma Régional des Infrastructures et Transports, Contrat de Projets 2007-2013)