

# A V I S

## **de la Chambre des Fonctionnaires et Employés publics**

sur

**le projet de loi modifiant et complétant la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes**

Par dépêche du 30 mars 1995, Monsieur le Ministre des Travaux Publics a demandé l'avis de la Chambre des Fonctionnaires et Employés publics sur le projet de loi spécifié à l'intitulé.

L'objet principal de ce projet est l'inscription - à l'article 6 (programme général) de la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes - des derniers tronçons restant à construire pour parfaire l'axe routier communément dit "*Route du Nord*", à savoir:

- le contournement de Colmar-Berg;
- la liaison du contournement de Mersch, actuellement en construction, à la ceinture périphérique de la capitale, à hauteur de Senningerberg.

L'effet de cette inscription sera d'abord de conférer à ces deux tronçons le statut spécial de la voirie dont l'établissement, la modification et l'exploitation des voies elles-mêmes ainsi que des zones latérales de protection ressortissent exclusivement à l'Etat (article 2). En second lieu, cette inscription devra garantir la construction effective de ces deux tronçons, par le biais du Fonds des routes (article 16) et dans un délai raisonnable, "*selon l'ordre de priorités résultant de l'octroi des crédits nécessaires dans le cadre annuel du budget de l'Etat*" (article 7). De plus, la mention expresse des deux tronçons dans le programme général soumet le détail de leur réalisation aux mesures préalables devant sauvegarder, dans les limites du possible, l'environnement naturel et l'environnement humain (article 14bis). Enfin, cette inscription

permettra à l'Etat d'acquérir - sans manoeuvres procédurieres retardatrices et à des prix honnêtes - les surfaces ou les sous-sols (tunnels) nécessaires à la réalisation de cette liaison routière déclarée d'utilité publique (article 8).

Au fond, l'objet principal du projet sous avis est la suite logique de la décision de 1992 de la Chambre des Députés se prononçant à la majorité des deux tiers pour la "*variante Est*" du tracé de la liaison Mersch-Luxembourg.

Les autres dispositions du projet, à l'exception de son article III, prévoient des adaptations du programme, telles que les jonctions de la route d'Arlon et de la route de Longwy à la ceinture périphérique ou la suppression d'un projet abandonné (Pont Grande-Duchesse Charlotte à Strassen) résultant les uns et les autres de solutions plus simples s'offrant après la réalisation de la ceinture contournant la ville de Luxembourg à l'Est et au Sud. Ces dispositions ne devraient guère donner lieu à critique.

L'article III tend à mettre fin à une dispute concernant la question de savoir si la directive 87/337/CEE est applicable ou non à la "*Route du Nord*". Une disposition transitoire à ajouter à la loi de 1967 (article 40) dispensera des formalités inscrites à l'article 14bis les nouveaux projets pour autant que les études afférentes ont déjà été faites. En d'autres mots, toutes les conditions et formalités prévues à l'article 14bis qui ne se trouvent pas encore remplies devront l'être obligatoirement avant la réalisation des projets.

A ce sujet, il convient de souligner que les dispositions d'un règlement grand-ducal - dans le présent cas celui rendant applicable en droit luxembourgeois la directive 87/337/CEE - lient tout le monde et toutes les autorités, à l'exception du législateur, dont les décisions expriment la volonté de la nation souveraine et priment donc les conditions et modalités d'exécution décidées par le Gouvernement sous la sanction du Grand-Duc (= règlement grand-ducal). D'autre part, si le législateur impose au Gouvernement, et aux administrations qui en ressortissent, l'observation de certaines conditions lors de la poursuite d'un but précis - dans le cas en discussion les études et formalités de l'article 14bis avant la réalisation d'un projet de grande voirie - le même législateur, lors du vote d'une loi spéciale autorisant la réalisation d'un

nouveau projet de l'espèce, a évidemment le pouvoir de dispenser le Gouvernement de la répétition d'études et de publications déjà faites au cours de l'élaboration de ce même projet.

Il ne reste donc plus qu'à débattre la question essentielle, qui est de savoir si une nouvelle liaison routière de Mersch à Luxembourg, ou vice-versa, est utile, nécessaire, opportune, faisable et écologiquement défendable ou, au contraire, si elle est socialement et économiquement inutile, politiquement inopportune et aux suites catastrophiques en ce qui concerne l'environnement naturel.

Une opinion majoritaire défend essentiellement les deux thèses suivantes:

- le principe des "*chances égales*" dicte au législateur et à l'administration de permettre au nord du pays de profiter des mêmes infrastructures propices au développement économique que celles dont, avec largesse et sans opposition quant au principe, ont pu être dotées les régions du sud, du centre et de l'est du pays;
- la vallée de l'Alzette, notamment à la suite du non-respect décennal de la loi de 1937 sur l'aménagement des villes et autres agglomérations, tant par le Gouvernement que par les autorités communales, est devenue un goulot d'étranglement pour la circulation, et un enfer dangereux et pollué pour les milliers de concitoyens y vivant. Il y a urgence de réparer les fautes du passé, de normaliser la circulation et d'en débarrasser les localités et leur population.

Une minorité opine au contraire que la seule alternative au tout-économique ("*le plus possible de biens et de services pour le plus grand nombre possible de personnes*") est le tout-écologique, la croissance zéro ou moins x. La construction d'une nouvelle route, outre qu'elle détruirait l'équilibre de la faune et de la flore de la région qu'elle traverserait, polluerait le sous-sol et les sources d'eau potable, attirerait un plus de circulation et augmenterait donc la pollution atmosphérique. Les adhérents de cette idéologie s'opposent au projet d'une "*Route du Nord*"; ils prêchent le recours/retour aux transports publics et l'amélioration des moyens de transport collectif.

Dans ce contexte, la Chambre se doit d'attirer l'attention du Gouvernement sur une conséquence inévitable de la construction d'une nou-

velle route débouchant au Kirchberg, où elle ne manquera pas d'ajouter à l'intense concentration de véhicules empruntant déjà cet axe routier pour atteindre la capitale. Il est donc indispensable d'améliorer et d'étendre l'offre de transports publics, surtout à partir de ce quartier, et d'inciter les automobilistes à en faire effectivement usage. En effet, seuls des efforts considérables dans ce domaine pourront éviter que le délestage de l'actuel trajet Mersch-Luxembourg et le gain de temps et de confort résultant de la possibilité d'effectuer ledit trajet via une autoroute ne soient anéantis par des embouteillages quotidiens, surtout aux heures de pointe, s'étendant du plateau du Kirchberg au centre de la Ville.

### **Route du Nord?**

A noter d'abord que la route du nord se trouve pratiquement terminée ou en phase de finition pour sa plus grande partie. Il ne reste que les tronçons Schieren-Roost et Mersch-Luxembourg à réaliser. Or, c'est précisément sur ce dernier tronçon long de quelque 17 km que se focalise toute l'opposition, ceci malgré que, conjointement, un projet beaucoup plus ambitieux prévoit la liaison Luxembourg-Sarre par une nouvelle autoroute.

Luxembourg-Esch, Luxembourg-Dudelange et Luxembourg-Trèves n'ont pas posé problème, de même que la "*Collectrice du Sud*" et la "*Ceinture périphérique*" de la capitale. Ce n'est que le tronçon Mersch-Luxembourg (ou vice-versa) qui semble avoir été choisi par d'aucuns pour "*statuer un exemple*".

L'argument que ce tronçon serait une affaire purement "*interne*", alors qu'il ne ferait pas partie d'une liaison routière internationale, n'est pas convaincant pour deux raisons notamment. D'abord, la collectrice du sud, qui a été construite sans opposition quant à sa nécessité, est au même titre une liaison quasi purement "*interne*", conçue dans le but de contourner les localités du bassin minier et de les délester de la circulation intrarégionale de transit, le tout malgré l'existence de transports publics régionaux (CFL et TICE) presque séculaires, dont l'offre de services est toujours susceptible d'améliorations. Or, l'acceptation favorable d'une liaison "*interne*" Rodange-Dudelange par l'opinion générale commande de réserver une acceptation pareillement favorable à la nouvelle liaison "*interne*" Mersch-Luxembourg si d'aucuns

veulent éviter le reproche de poursuivre une politique de développement inégal et partant inéquitable de l'infrastructure routière du pays. En second lieu, tout comme d'ailleurs la "*Collectrice du Sud*", la "*Route du Nord*" n'est en réalité nullement une pure voirie interne alors que les deux subissent un certain trafic de transit international qui, pour la "*Route du Nord*", va d'ailleurs toujours croissant, celle-ci devant constituer un raccourci recherché par de plus en plus de conducteurs initiés sur l'axe Aix-la-Chapelle - Europe du Sud.

### Pollution atmosphérique

Selon les comptages effectués par l'administration des Ponts et Chaussées, la moyenne journalière (relevée pendant le premier semestre 1995) du nombre des véhicules venant du Nord et passant le point de comptage "Heisdorf" s'élève à 7.554. A titre de comparaison, on peut relever que la moyenne des véhicules pénétrant dans la ville de Luxembourg via l'autoroute du Kirchberg s'élevait, pendant la même période, à 10.460 par jour, c'est-à-dire un tiers de plus seulement.

Pour parcourir les quelque 20 km que mesure l'actuel trajet Merscherberg à Luxembourg-Glacis (ou dans l'autre sens), un véhicule automoteur met, compte tenu de la densité de base du trafic et selon qu'il se déplace aux heures de pointe ou en dehors de celles-ci, respectivement 30 et 45 minutes en moyenne. Tout dépassement étant pratiquement impossible, c'est le véhicule ou le conducteur le plus lent qui dicte la vitesse du "*convoi*". Au moins 24 "*feux rouges*" sont là pour l'arrêter et le relancer en cours de route. C'est dire que tous les moteurs tournent à leur plus mauvais régime, sinon au maximum lors des démarrages successifs, et émettent donc leur maximum de gaz polluants dans les huit localités que ce trajet traverse, le tout même sans considérer les autres nuisances et dangers que ce trafic engendre pour les populations concernées. Une nouvelle route, à deux voies dans chaque sens, permettant des vitesses "*de croisière*" moins polluantes et le dépassement des véhicules lents dans les montées, évitant l'éternel "*stop and go*" devant des feux rouges et contournant les localités, outre qu'elle augmenterait considérablement la qualité de vie des habitants de celles-ci, comporterait de plus l'avantage de diminuer de la moitié au moins la pollution générale de la vallée de l'Alzette. Sa construction est donc une sage décision politique qu'il échet de saluer comme telle.

Quant à l'argument qu'une nouvelle route engendre un surplus de circulation, que donc, dans quelques années, le niveau actuel de pollution atmosphérique de la région sera de nouveau égalisé sinon dépassé par la croissance de la circulation, il appartient aux gouvernants d'y obvier en poursuivant sur le plan de l'Union Européenne une politique obligeant les constructeurs d'automobiles à produire à moyen terme des moteurs sans émissions nocives. Les préalables scientifiques et technologiques étant remplis, ce progrès dans la bonne direction n'est, en effet, plus qu'une question politique.

D'autres diront que la décision de construire la nouvelle autoroute ne serait pas d'intérêt général puisqu'elle ne concerne qu'une région du pays. On leur répondra qu'il s'agit néanmoins du centre (géographique) du pays et d'une région que chacun doit obligatoirement traverser qui - pour quelque raison que ce soit - désire se rendre de sa demeure au bout opposé du pays.

### **Pollution des sources**

Le nouveau tronçon de voirie aura certainement un impact sur les réserves d'eaux souterraines alimentant différentes sources captées notamment par Luxembourg-Ville, Walferdange, Lorentzweiler et Lintgen.

Avant de discuter l'influence éventuelle du tracé retenu sur les sources Glaasburgrohn (Luxembourg), Kasselt (Lintgen) ou encore celles de Lorentzweiler (Weissbaach, Schanz, Grouft, rue Colbert), il importe de rappeler la définition de zones de protection telles que prévues par la loi du 29 juillet 1993 concernant la protection et la gestion de l'eau.

En effet, notre législation fournit sans équivoque les définitions à observer dans le Grand-Duché: l'article 18 de la loi précitée distingue des zones de protection immédiates, rapprochées et éloignées. La déclaration de ces zones de protection se fait sur proposition du ministre de l'environnement, de l'accord du Gouvernement en conseil, le Conseil d'Etat entendu en son avis, le tout accompagné d'une enquête publique (cf. article 19 de ladite loi).

Il s'ensuit que cette procédure est tellement longue qu'il n'est pas étonnant qu'aucune zone de protection n'est actuellement homologuée par

cette procédure, ce qui ne veut certainement pas dire que des zones de protection, amplement définies et justifiées par des experts du service géologique de l'Etat, ne seraient pas observées en pratique.

De l'avis de la Chambre des Fonctionnaires et Employés publics, c'est la mise en pratique qui compte autant que la procédure administrative à observer. Force est de constater que le ministre de l'environnement a affirmé, dans sa réponse du 19 juillet 1995 à la question parlementaire n° 534: "*Il n'existe pas encore de zones de protection réglementaires du 'Glaasburgronn', mais un dossier technique déclarant les zones d'alimentation et de protection des différentes sources captées a été établi selon les critères et modalités actuellement en vigueur.*

*La route du Nord traversera la zone de protection éloignée telle que délimitée dans le dossier technique prémentionné.*

*Comme seulement la zone éloignée sera affectée, le classement n'aura pas de conséquences sur le tracé ...".*

La Chambre des Fonctionnaires et Employés publics n'est pas sans savoir que la zone de protection rapprochée est définie jusqu'à une distance de quelque 500 (cinq cents mètres) d'une source afférente.

Aussi la Chambre est-elle d'avis que le tracé devra éviter la pénétration d'une zone de protection rapprochée pour évoluer de façon optimale et uniquement en zone éloignée.

En effet, notre législation ne prévoit pas d'interdiction dans cette zone, mais une réglementation éventuelle des activités, installations et dépôts de nature à nuire directement ou indirectement à la qualité des eaux.

De plus, il serait judicieux d'examiner l'évolution de la qualité (et non de la quantité!) des eaux de sources captées afin de répondre à la question suivante: Serait-il envisageable d'abandonner l'utilisation des sources les plus menacées et d'avoir recours à l'alimentation en eau potable par le SEBES?

La Chambre a pris connaissance des fluctuations considérables du débit de certaines sources, des variations d'un facteur 6 par exemple



de 200 à 1200 m<sup>3</sup>/jour ayant été enregistrées. Il est difficile d'imaginer que des variations pareilles restent sans influence sur la qualité bactériologique de ces eaux de sources. Si tel est le cas, le recours à une eau SEBES ne serait pas à dédaigner pour des raisons préventives.

Dans ce contexte, il échet d'ailleurs de tenir compte de l'évolution de la population des communes concernées:

<b>Commune</b>	<b>1978</b>	<b>1988</b>	<b>1995</b>
Steinsel	2.308	2.858	4.110
Walferdange	5.278	5.700	6.063
Lintgen	1.605	1.720	2.055
Lorentzweiler	2.253	2.721	2.869
Mersch	4.675	5.369	6.563
<b>TOTAL</b>	<b>16.119</b>	<b>18.368</b> + 14%	<b>21.660</b> + 34%

Source: STATEC

En ce qui concerne la commune de Mersch, elle atteint en 1995 avec 6.500 habitants environ 65% de ce que prévoit son P.A.G., qui table à 10.000. A moyen terme, sa population augmentera donc d'environ 35%. Les réserves foncières constructibles des autres communes de la vallée de l'Alzette admettent plus ou moins le même pourcentage d'augmentation. Or, actuellement déjà, la livraison d'eau potable dans lesdites communes approche périodiquement de la limite quantitative supérieure. Le moment viendra donc inévitablement - et ceci nonobstant toute politique de modération - où les sources captées ne suffiront plus à l'approvisionnement normal et où il faudra, de toute façon, avoir recours à un raccord au SEBES.

N'oublions pas que dans ce cas, les eaux de sources non utilisées se retrouveraient en milieu naturel sans avoir subi une consommation

humaine, donc non polluées pour servir comme apport à l'environnement naturel.

L'étude d'impact devra indiquer si une combinaison des deux propositions de la Chambre est indiquée, c'est-à-dire spécifier où un raccord au SEBES est respectivement préconisé ou non indiqué.

Par ailleurs, les capacités de traitement du SEBES ne seront guère le facteur limitatif puisque cette station de traitement a fourni plus de 70.000 m<sup>3</sup> d'eau par jour en maîtrisant ainsi même des facteurs de pointe supérieurs à 1,8.

Les considérations qui précèdent sont de nature à rendre obsolètes les problèmes suivants:

- la diminution des débits de sources due au recouvrement routier des terres;
- la pollution éventuelle des eaux souterraines par des métaux lourds, notamment par du plomb. Encore faudrait-il admettre une migration potentielle de ces composés à travers les différentes couches géologiques, migration d'autant moins évidente que les nombreux phénomènes d'absorption couplés à des variations du pH entraveront fortement la mobilité de ces composés;
- il en est de même par exemple pour les composés aromatiques polycycliques, actuellement de réputation notoire en chimie environnementale.

Le recours respectivement à l'eau SEBES ou à des traversées de zones de protection éloignées élimine les appréhensions formulées jusqu'à présent.

Nonobstant ceci, la Chambre propose de faire établir dans l'étude d'impact:

- les directions de flux préférentielles des eaux souterraines pour en tenir compte lors de la planification des tunnels;
- le détail du scénario à suivre lors du déversement accidentel de substances dangereuses pour les eaux souterraines et l'environnement naturel en général.

C'est avec un certain étonnement que la Chambre doit constater par ailleurs que les dangers de ces déversements sont invoqués notamment lors des discussions souvent émotionnelles relatives à la prétendue "*Route du Nord*".

Au vu du fait que cinq routes traversent actuellement le massif du Grëngewald, dont la route vers Echternach, la Chambre s'interroge sur les conséquences qu'auraient les mêmes déversements accidentels sur les tracés existant à l'heure actuelle.

Finalement, la Chambre propose d'installer, dès maintenant, des forages d'observation pour les nappes d'eaux souterraines.

En toute hypothèse, ils s'avéreront utiles afin de suivre l'évolution et - le cas échéant - les migrations des composantes aqueuses.

### **Le problème du "Grëngewald"**

Il est compréhensible que des gens qui aiment les balades forestières soient facilement mobilisables contre un projet de construction routière menaçant de traverser un massif forestier.

Il est tout aussi compréhensible et d'ailleurs en leur honneur que des gens qui ont la sauvegarde et l'entretien des bois dans leurs attributions professionnelles s'alertent en pareil cas et recommandent des solutions de rechange.

Il faut néanmoins essayer de faire la part des choses sans verser dans le poétique ou l'émotionnel.

Les terres que nos ancêtres n'ont pas défrichées ne se prêtaient pas à l'agriculture, dont ils assuraient leur subsistance, soit par leur situation (en pente) soit par leur qualité (maigre couche de terre sur fonds rocheux). Autrement dit, les parcelles boisées n'ont pas une valeur "*écologique*" intrinsèque. En cas de déboisement de quelques hectares à des fins d'intérêt public et général, les surfaces de compensation à reboiser ne pourront donc être que de qualité supérieure à celles sacrifiées. Comme l'agriculture "*européenne*", y compris celle du Grand-Duché, doit réduire de 10% les surfaces exploitées par elle,

des surfaces de compensation plus qu'égales en valeur écologique seront faciles à trouver.

Quant à la légende que le "*Grëngewald*" serait un massif forestier nous provenant quasiment intouché des temps anciens, ses auteurs doivent remercier MM. Thomas et Gilchrist dont les découvertes permettaient l'exploitation des gisements de "*minette*" au sud du pays à partir de 1875, sinon les charbonniers auraient - avant la fin du siècle passé - dévoré tout le "*Grëngewald*" pour fournir en énergie les hauts fourneaux des forges établies autour de Luxembourg-Ville et le long de la vallée de l'Alzette.

Enfin, et le fait a déjà été souligné dans le chapitre qui précède, le massif du "*Grëngewald*" est actuellement déjà traversé par cinq routes, dont la route vers Echternach. Ceci n'est certes pas un argument pour y ajouter une de plus, mais ce fait relativise l'assertion tant de fois répétée que le "*Grëngewald*" représenterait un tout cohérent que le projet sous avis couperait en deux.

Il ne reste donc qu'à rappeler au Gouvernement sa promesse de veiller à ce que le tracé et sa réalisation technique sauvegardent au maximum l'environnement naturel, notamment dans sa partie traversant le "*Grëngewald*".

\* \* \*

En conclusion des remarques et suggestions qui précèdent, la Chambre des Fonctionnaires et Employés publics se croit en mesure d'émettre un avis favorable sur le projet de loi sous examen.

Ainsi délibéré en séance plénière le 6 novembre 1995.

Le Secrétaire,

Le Président,

G. MULLER

J. DALEIDEN