

Annexe

FACTCHECKING sur la nouvelle étude du trafic

L'étude de trafic était déjà basée sur des simulations erronées en 2016 !

Le dossier "Etude de trafic Contournement de Bascharage, document final 02.12.2014" du bureau Schroeder&Associés (peut être communiqué sur demande), qui faisait partie du dossier de l'enquête publique de 2016, mentionne au chapitre 1.1. une série de comptages de trafic effectués de 2007 à 2010 et en 2013 en différents points de l'avenue de Luxembourg (N5).

Ces chiffres ont été repris dans le tableau récapitulatif 3/4 de cette étude (p. 75) sous une première colonne "Trafic 2012 [Véhicules/24h]". Pour le point de référence 5 (situé au centre de Bascharage), on comptait alors (il y a donc plus de 10 ans) 17.970 voitures en trafic journalier moyen.

Dans une deuxième colonne étaient reproduites des "simulations de trafic réalisées par la CMT à l'horizon 2020", basées sur une mise en service des différentes infrastructures de transport attendues (routes, voies ferrées et transports en commun) (p. III). Il était alors argumenté que tous les efforts en matière d'amélioration de la circulation au Luxembourg ne suffiraient pas à ramener les niveaux de NOx dans le centre de Bascharage en dessous des normes européennes sans la construction de la route de contournement.

La "variante 0" (pas de contournement), selon ces simulations par la Cellule mobile de transports (CMT) en 2014, devrait entraîner un trafic moyen de 21.280 véhicules au point 5 du centre de Bascharage à l'horizon 2020. Selon les mêmes simulations, la variante 2 du tracé de contournement réduirait le trafic à ce point à 9 800 voitures/jour. Ces valeurs varient légèrement en fonction des points considérés entre 4 et 6 pour la traversée de Bascharage.

Voici cet aperçu, basé sur les comptages de trafic de l'époque et les simulations de la CMT qui en découlent :



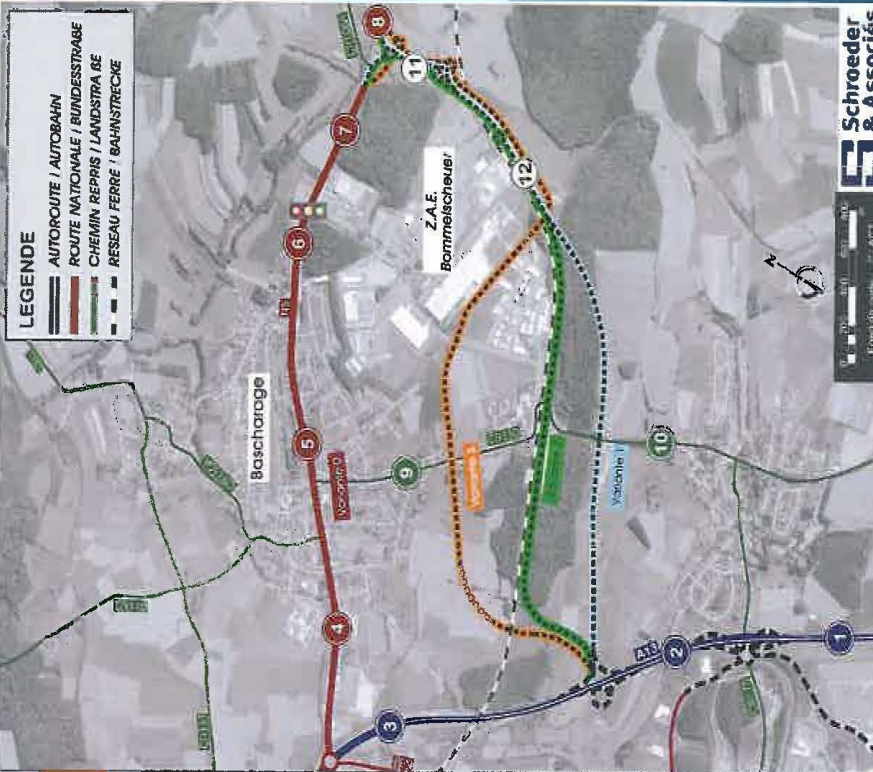
MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DES INFRASTRUCTURES
Administration des ponts et chaussées

7.3. Vergleich der einzelnen Szenarien - Synthèse

Trafic 2012 + Trafic 2020 (Varianten 0, 1, 2 & 3):
Kfz/24h + Evolution 2012/2020 in absoluten Zahlen [Kfz/24h]

Synthèse (3/4)

	Trafic 2012 [Kfz/24h]	Trafic 2020			
		Variante 0 Collectivité Canton	Variante 1	Variante 2	Variante 3
1 A 13	42380	46820 +4440	48070 +5690	48160 +5780	48140 +5760
2 A 13	35920	39060 +3140	44110 +8190	44010 +8090	43810 +7890
3 A 13	35310	37940 +2630	45800 +10490	46170 +10860	45200 +9890
4 N 5	16900	20620 +3720	10640 -6260	10370 -6530	11030 -5870
5 N 5	17970	21280 +3310	9300 -8670	8900 -9070	9800 -8170
6 N 5	19310	22510 +3200	10590 -8720	9730 -9580	10620 -8690
7 N 5	17070	19800 +2730	10120 -6950	9980 -7090	10210 -6860
8 N 5	17070	19800 +2730	23710 +5640	23310 +5240	21810 +4740
9 CR 110	6510	6730 +220	5330 -1180	5560 -950	5610 -900
10 CR 110	6520	6230 -290	4920 -1590	5170 -1340	5220 -1290
11 Variante 1 Variante 2 Variante 3	—	—	15280	14520	13860
12 Variante 1 Variante 2 Variante 3	—	—	18490	18860	16870



Les mêmes chiffres sont encore repris sans relativisation dans l'étude du même bureau du 26 juin 2023, qui fait partie du dossier publié, sur la "restructuration du réseau routier en relation avec le contournement de Käerjeng" (p.16).

Ces chiffres ont toutefois déjà été invalidés dans la réponse commune du 7 octobre 2019 de la ministre de l'Environnement, du Climat et du Développement durable et du ministre de la Mobilité et de la Construction à une question parlementaire :

"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. "

En 2018, le trafic était donc inférieur à 14.000 voitures dans le trafic journalier moyen (TJM) réellement comptabilisé. Le chiffre fantaisiste de 20.000 voitures est pourtant régulièrement utilisé dans le débat public comme chiffre encore actuel, dernièrement dans la présentation des Ponts&Chaussées par son directeur, Monsieur Roland Fox, pour le conseil communal et le groupe de travail contournement de la commune de Sanem le 22.04.2024 : "Charge de trafic **actuelle (SIC !)** s'élevant à pratiquement 20.000 véhicules/jour sur la N5 au centre de Bascharage", p. 8).

Une étude de trafic sans comptages récents n'est pas une preuve

Sur la base de nouvelles "simulations CMT", l'étude de 2023 élargit maintenant l'horizon de projection sur la base d'une "comparaison des charges de trafic jusqu'en 2035 (=ST 2-5)".

Le nouveau schéma ST2 part du principe que toutes les mesures d'infrastructure du PNM 2035 sont absentes, y compris le contournement de Bascharage (variante 0). Le schéma ST5 comprend en revanche toutes les mesures du PNM 2035, y compris les "filtres modaux".

	ST1 (2012)	ST2 (2035)	ST3 (2035)	ST4 (2035)	ST5 (2035)
MODULE (=nouvelle infrastructure de transport)					
1 Contournement de Bascharage	-	-	X Sans philosophie „cont. de proximité / raccord CR110“	X Sans philosophie „cont. de proximité / raccord CR110“	X Avec philosophie „cont. de proximité / raccord CR110“
2 Optimisation Biff et de la N31/Cont. de Pétange	-	-	-	X	X
3 Nouveau échangeur Hahneboesch	-	-	X Sans raccord autoroutier vers Hahneboesch	X Sans raccord autoroutier vers Hahneboesch	X Avec raccord autoroutier vers Hahneboesch
4 Desserte interurbaine Differdange / Sanem	-	-	-	X	X
5 Liaison N31/N32 et apaisement de Soleuvre/Belvaux	-	-	-	X	X
6 Apaisement de Sanem	-	-	-	X	X
7 Réaménagement de l'échangeur Sanem	-	-	-	X	X
Région Kordall: FILTRES MODAUX DE BASE REGIONAUX					
FM1 N5B rue d'Athus	-	-	-	X	X
FM2 CR175 Pétange – Niederborn	-	-	-	X	X
FM3 CR178 Belvaux – FR	-	-	-	X	X
FM4 CR110 Sanem – N32	-	-	-	X	X

Dans un tableau des simulations CMT reproduit en page 25, on arriverait en 2035 avec le schéma ST2 (sans contournement !) à 13.100 voitures au point 5 (centre de Bascharage). Avec le scénario ST5 (avec toutes les mesures, y compris les " filtres modaux ", mais sans doute sans mesures particulières pour éloigner le trafic de transit de l'avenue de Luxembourg), on arriverait à 7.900 voitures au même point. Donc 5.200 voitures - et pas 10 000 – en moins.

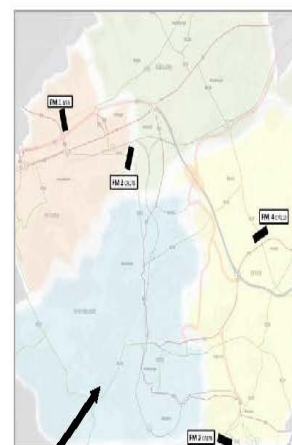
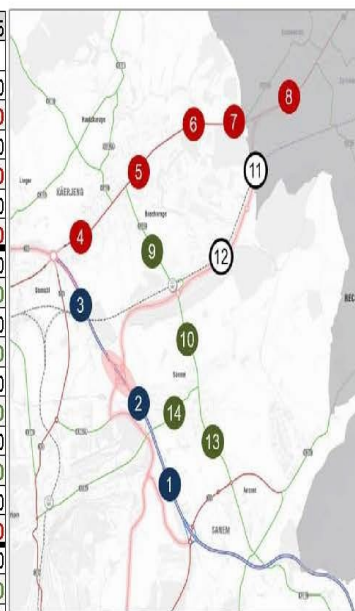
Voici ce tableau :

Point N°	ST1	ST2	ST3	ST4	ST5
1	42.380	51.300	55.300	57.800	51.100
		+8.920	+12.920	+15.420	+8.720
2	35.920	43.400	50.300	57.000	51.100
		+7.480	+14.380	+21.080	+15.180
3	35.310	41.700	48.300	54.900	53.100
		+6.390	+12.990	+19.590	+17.790
4	16.900	14.600	12.600	12.000	11.500
		-2.300	-4.300	-4.900	-5.400
5	17.970	13.100	7.700	8.300	7.900
		-4.870	-10.270	-9.670	-10.070
6	19.310	19.300	10.400	10.500	9.600
		-10	-8.910	-8.810	-9.710
7	17.070	18.600	10.800	11.300	10.000
		+1.530	-6.270	-5.770	-7.070
8	17.070	18.100	21.400	22.600	22.300
		+1.030	+4.330	+5.530	+5.230
9	6.510	8.300	7.900	5.800	3.900
		+1.790	+1.390	-710	-2.610
10	6.520	8.500	7.100	3.900	4.100
		+1.980	+580	-2.620	-2.420
11	-	-	12.300	13.500	13.600
12	-	-	18.200	19.400	18.900
13	tracé représentatif dans le dossier 2014	10.400	7.900	-	-
			-2500	-10.400	-10.400
14	tracé représentatif dans le dossier 2014	6.400	5.700	9.300	5.000
			-700	+2.900	-1.400

Unité: véh./24h

Schéma de trafic (ST1 - ST5)	Données structurelles		Offre transport en commun		Infrastructures		Contournement Bascharage	
	2012	2035	Existant	PNM2035	Existant	PNM2035	Classique initial	Proximité
ST1	X		X		X			
ST2		X		X		* hors kartell		
ST3		X		X		* hors kartell	X	
ST4		X		X		X	X	
ST5		X		X		X		X

Les charges de trafic des schéma trafic ST4 et ST5 sont simulées avec les FM de base, sans pose d'un filtre modal supplémentaire sur l'N5 sur la traversée de Bascharage.



Or, cette nouvelle étude semble toujours se baser sur les anciens comptages de trafic entre 2007 et 2013, puisque d'autres comptages ne sont pas mentionnés, pas même celui de 2018, pourtant cité dans la réponse ministérielle.

En se rendant sur la page "Comptage de trafic" du portail des travaux publics (<https://travaux.public.lu/fr/infos-traffic/comptage.html>) et en cherchant "N5", on comprend pourquoi : en effet, aucun compteur de trafic ne semble installé à Bascharage sur l'avenue de Luxembourg (N5), les compteurs les plus proches se trouvent à Pétange et à Dippach. Ce qui est quand même extraordinaire, alors que tout le débat public est encore axé sur le trafic insoutenable (20.000 véhicules) à cet endroit, qui justifierait un

contournement de Bascharage. On ne peut pas faire des projections sur des relevés de trafic qui datent de plus de dix ans.

Les projections de la cellule mobile de transport (CMT) ont déjà été qualifiées par la commune de Sanem dans sa plainte de *"pures allégations pour ne ressortir d'aucun des documents versés au débat"* (mémoire en réplique, p. 7, Me Steve Helminger). La CMT est une véritable "boîte noire".

Une grande partie du trafic dans le centre de Bascharage est due à la concentration de commerces et d'infrastructures publiques voulue et impulsée par la commune à cet endroit, auquel elle a délibérément donné le caractère et le nom d'une avenue. Ce trafic ne peut de toute façon pas être entièrement réduit sans mettre en danger les nombreux magasins et centres commerciaux situés le long de cette artère.

L'"axe radial" vers le Luxembourg est-il vraiment abandonné ?

En justifiant le Contournement de proximité, on veut solliciter des soutiens locaux.

Contrairement à l'affirmation officielle, le contournement de Bascharage est pourtant toujours planifié comme axe radial principal vers le Luxembourg. Selon les prévisions de l'étude de trafic de 2023, la N5 connaîtra, après le débouché de la rocade en direction de Dippach et de Luxembourg, une augmentation du trafic de 17.070 à 22.300 voitures/jour en 2035 au point de référence 8. Et le Contournement lui-même est prévu avec une charge de 18.900 véhicules/jour au niveau du Zämerbësch et de la zone Natura 2000 (au point de référence 12).

La projection suivante de l'évolution attendue du trafic, qui se trouve en annexe de l'étude de bruit du dossier public et qui a servi de base à celui-ci, montre la fonction toujours maintenue de la route de contournement comme "axe radial" vers Luxembourg et la région frontalière, fonction rejetée dans la justification officielle de la décision. (Le directeur de Ponts&Chaussée avait également déclaré devant le conseil communal il y a un an que c'en était fini du "contournisme").



Le futur contournement de Dippach est toujours considéré dans tous les documents de planification comme une possibilité de poursuivre le contournement de Bascharage en direction de Luxembourg-Ville (voir aussi p. 6 du PAD 2023).