

Contournement de Bascharage

**Entrevue entre M. le Ministre et le collège échevinal de la
commune de Sanem en date du 23 janvier 2013**

Version révisée du 24 janvier 2013



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

Division des travaux neufs



Sommaire

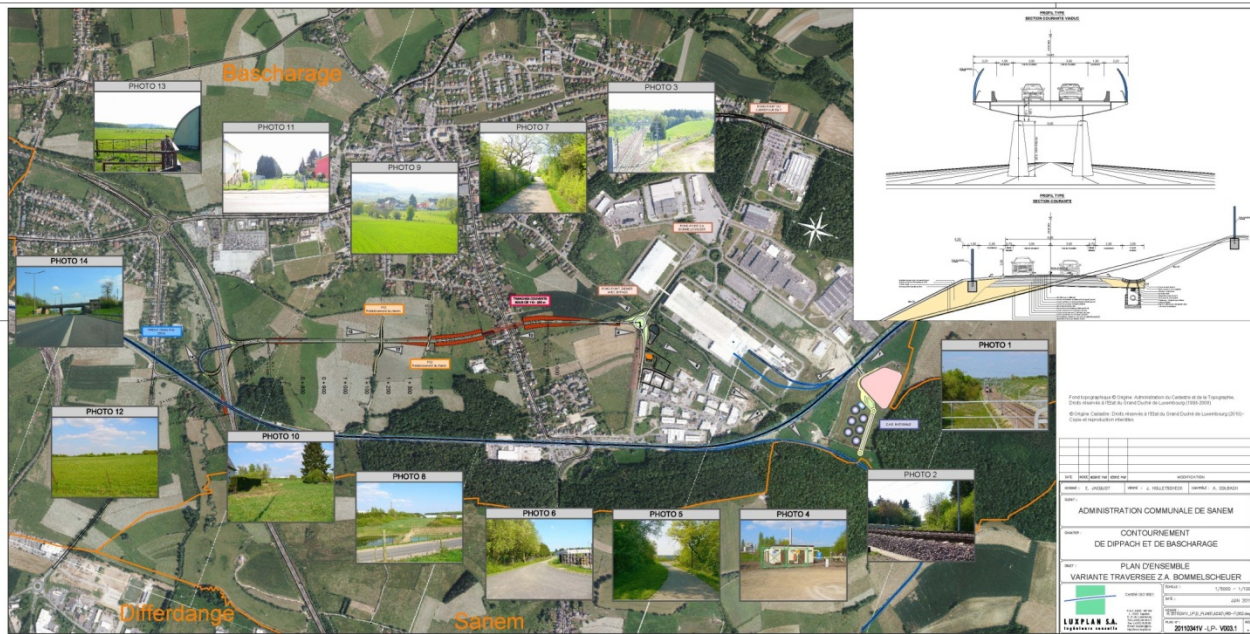
Analyse du tracé de l'AC Sanem (2011)

Procédures

Dossier EIE - APS

Mesures accompagnatrices

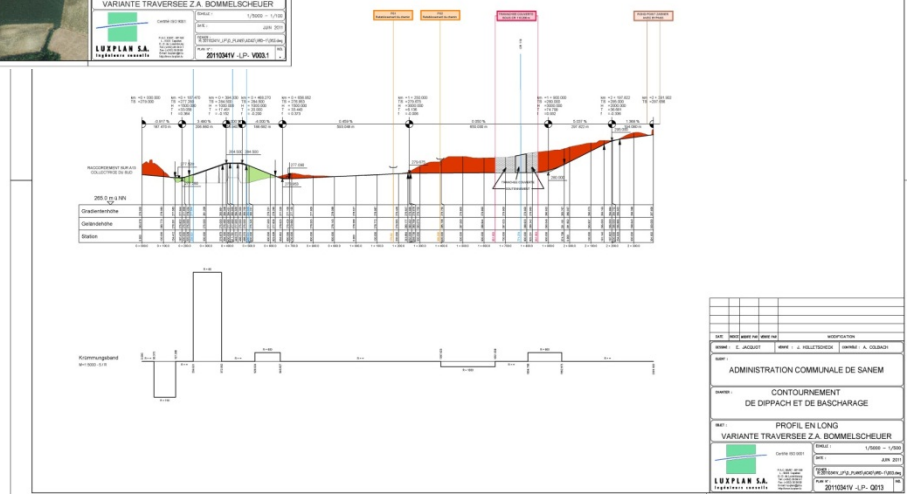
Tracé proposé par l'AC Sanem – Input du bureau LUXPLAN



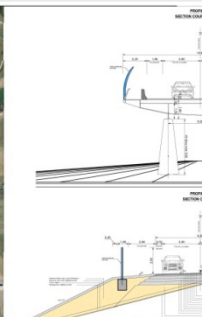
Variante «Traversée de la Z.A. Bommelscheuer»

Cette variante représente uniquement un accès à la zone d'activités et ne constitue pas un contournement pour la localité de Bascharage.

Variante non retenue dans le cadre de l'analyse



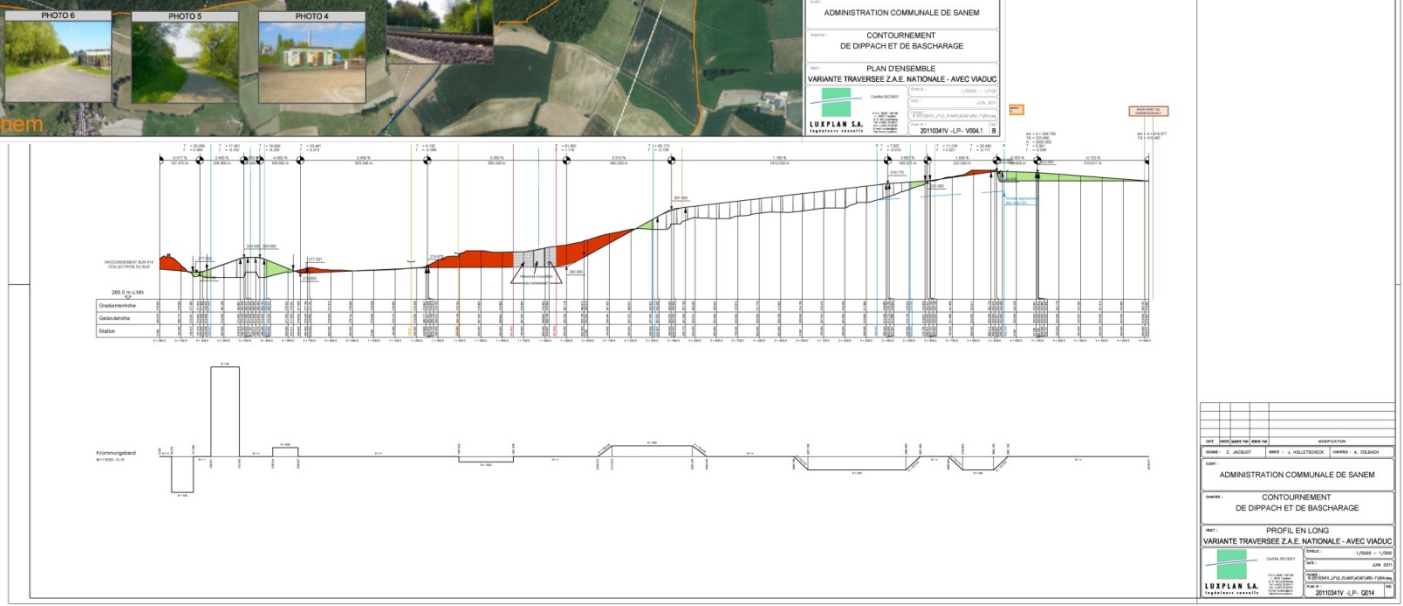
Tracé proposé par l'AC Sanem – Input du bureau LUXPLAN



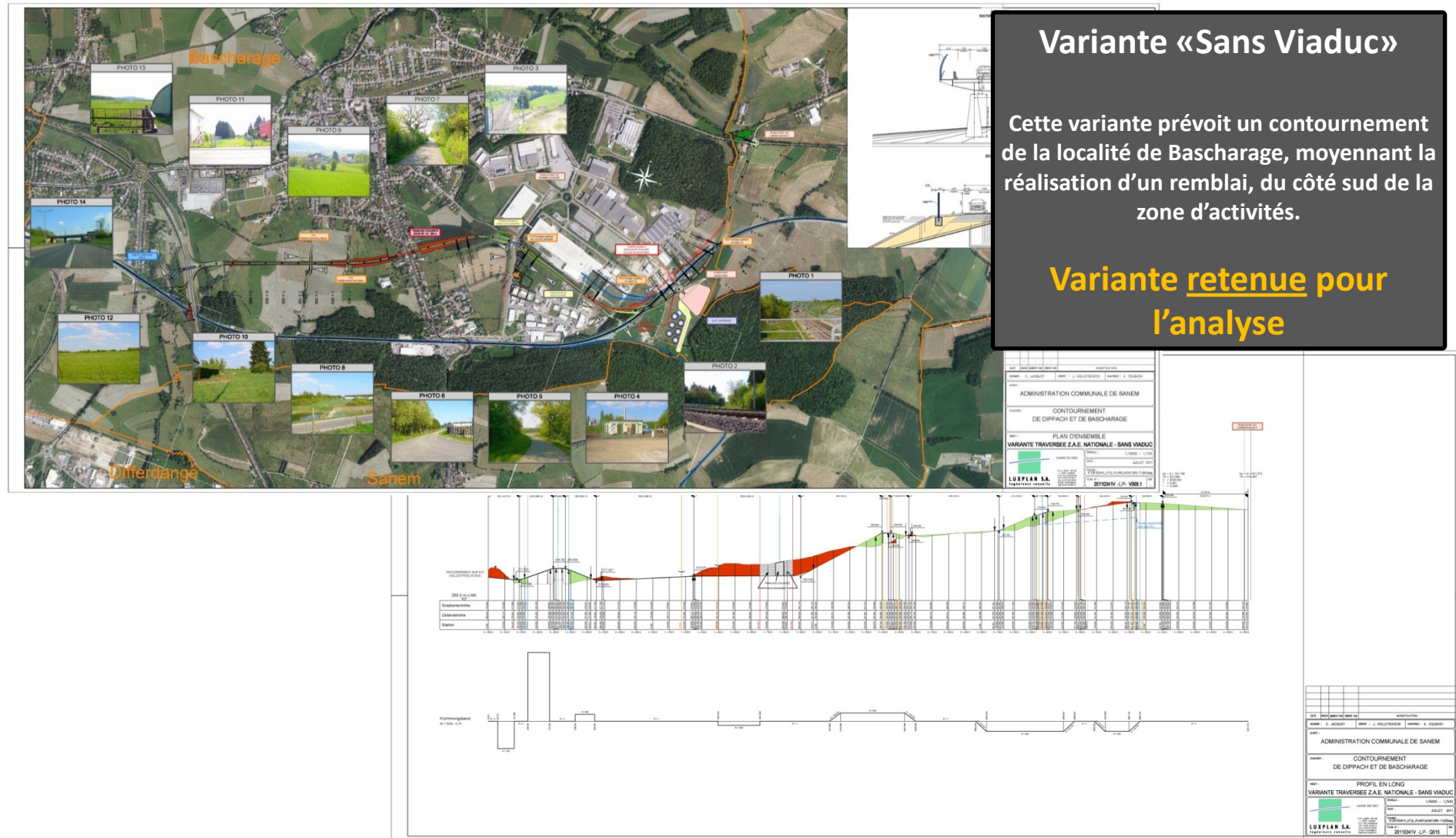
Variante «Avec Viaduc»

Cette variante prévoit un contournement de la localité de Bascharage, moyennant la réalisation d'un viaduc, du côté sud de la zone d'activités.

Variante retenue pour l'analyse



Tracé proposé par l'AC Sanem – Input du bureau LUXPLAN



Tracé proposé par l'AC Sanem – 2 dispositions proposées – vue en plan

Tracé avec viaduc ou remblai haut

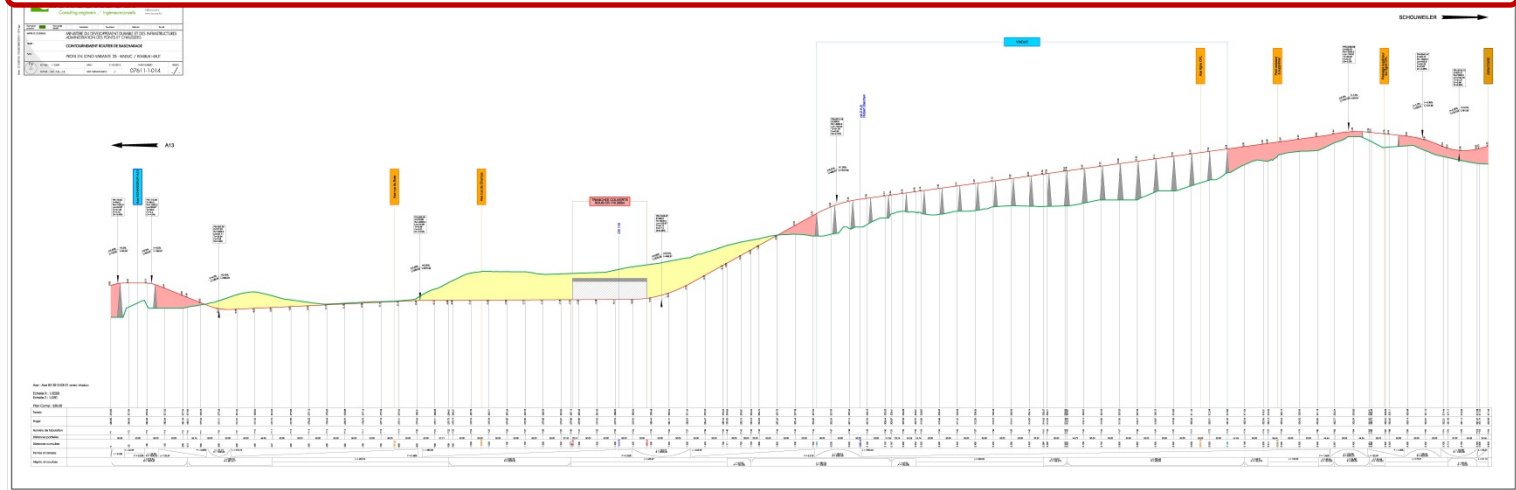


Tracé avec remblai bas

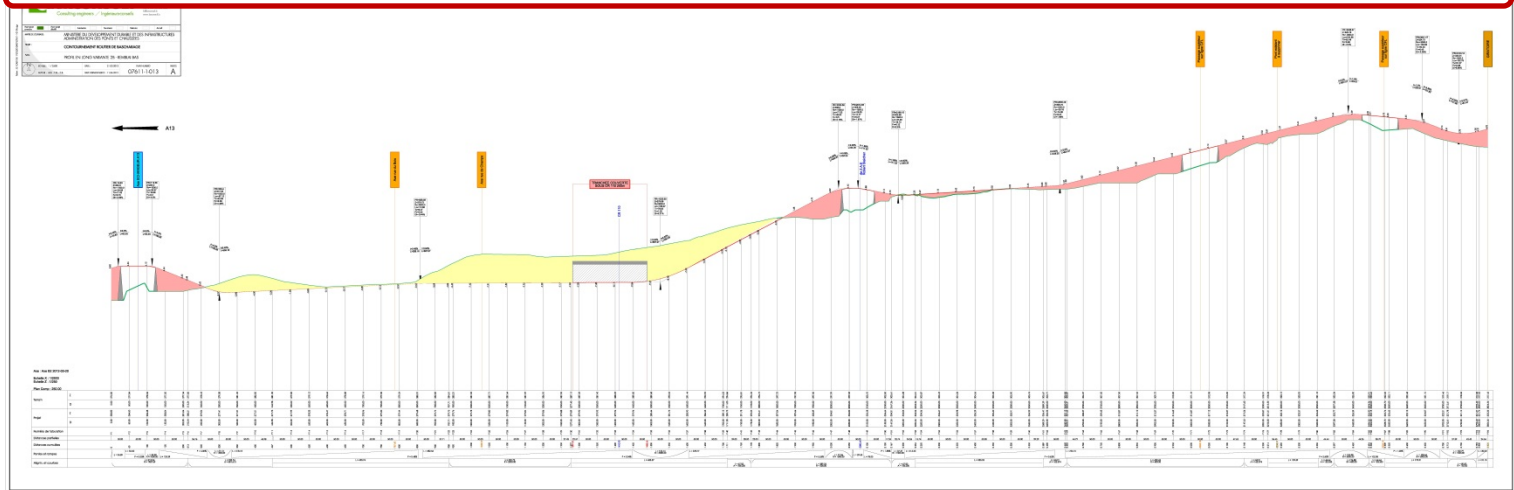


Tracé proposé par l'AC Sanem – 2 dispositions proposées – profil en long

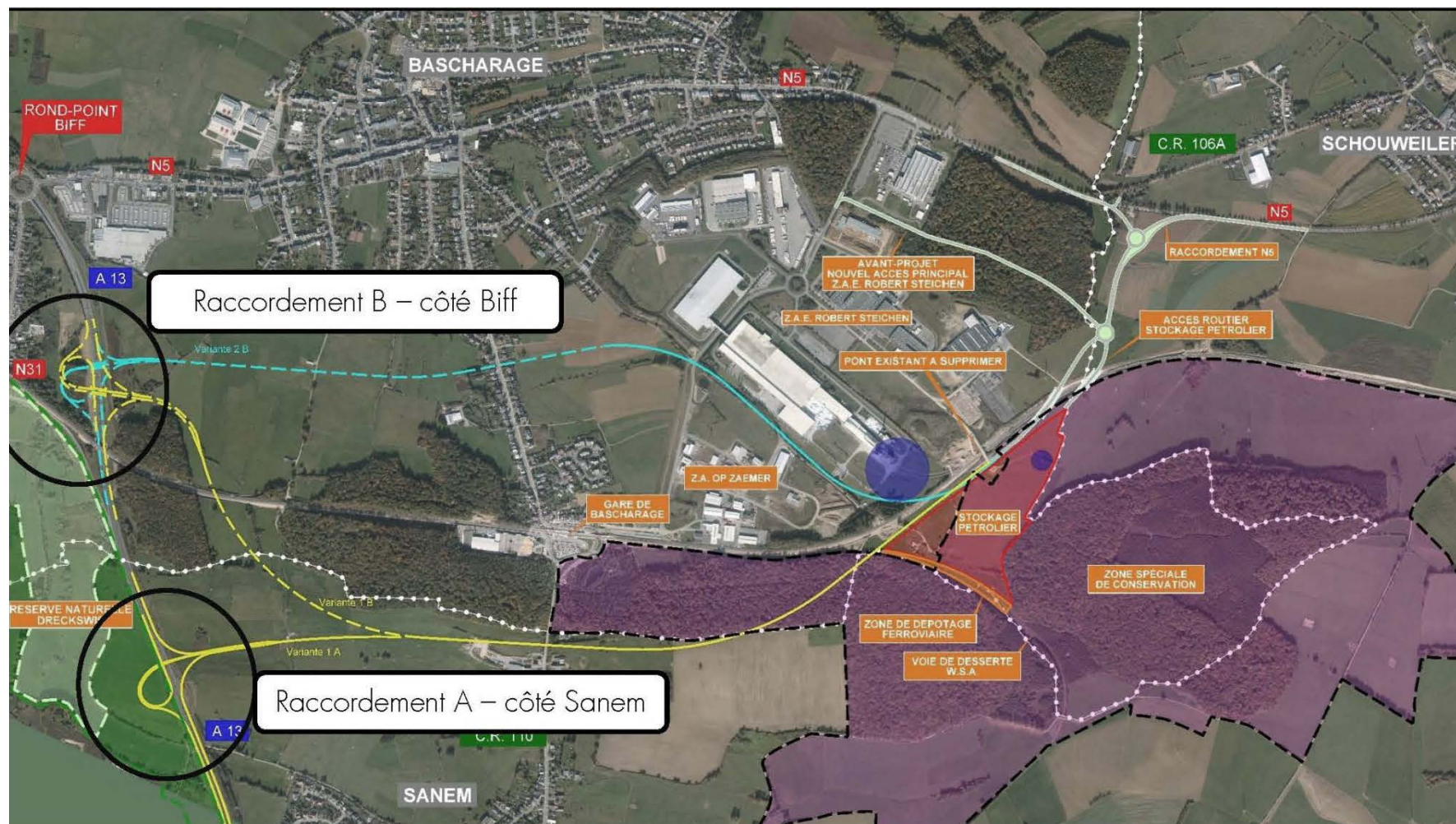
Tracé avec viaduc ou remblai haut



Tracé avec remblai bas



Tracé proposé par l'AC Sanem – analyse du raccordement à la A13



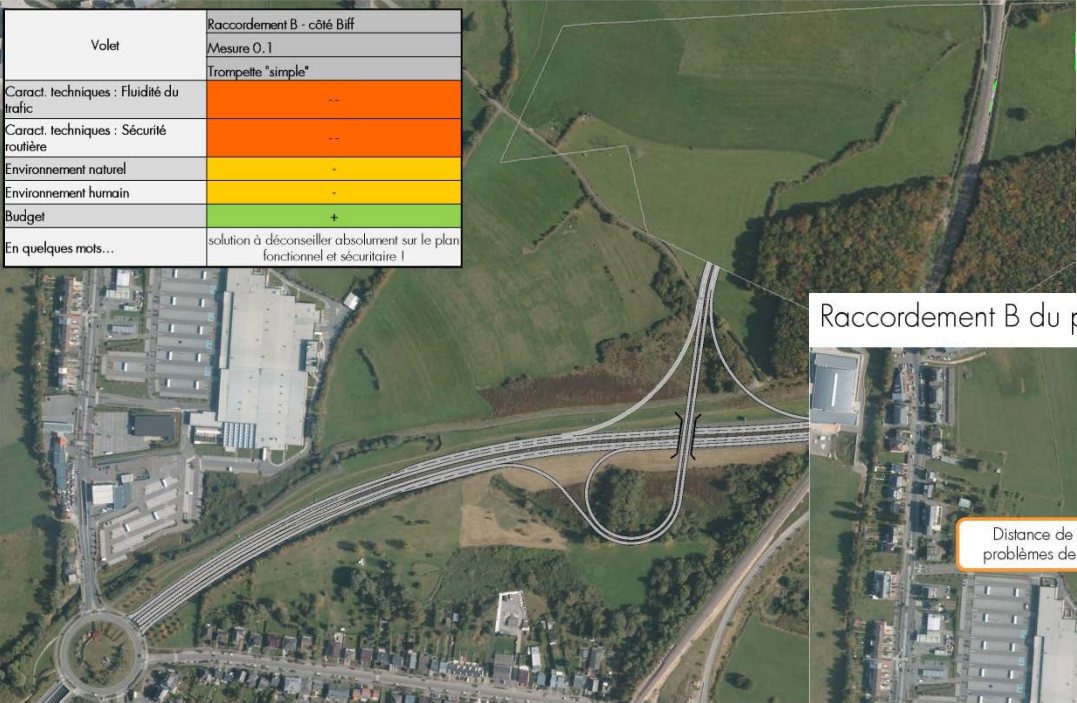
Tracé proposé par l'AC Sanem – analyse du raccordement à la A13 – raccordement B



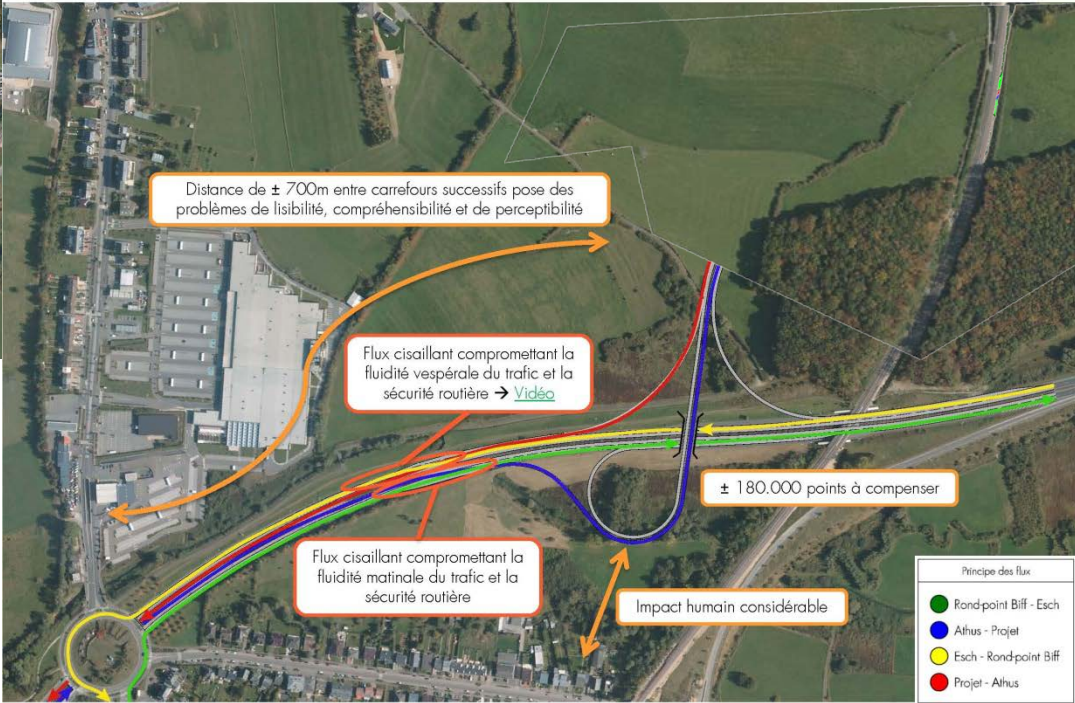
Tracé proposé par l'AC Sanem – analyse du raccordement à la A13 – raccordement B

Raccordement B du projet à l'A13 – côté Biff – Mesure 0.1 : Trompette « simple »

Volet	Raccordement B - côté Biff
	Mesure 0.1
	Trompette "simple"
Caract. techniques : Fluidité du trafic	---
Caract. techniques : Sécurité routière	---
Environnement naturel	-
Environnement humain	-
Budget	+
En quelques mots...	solution à déconseiller absolument sur le plan fonctionnel et sécuritaire !



Raccordement B du projet à l'A13 – côté Biff – Mesure 0.1 : Trompette « simple »

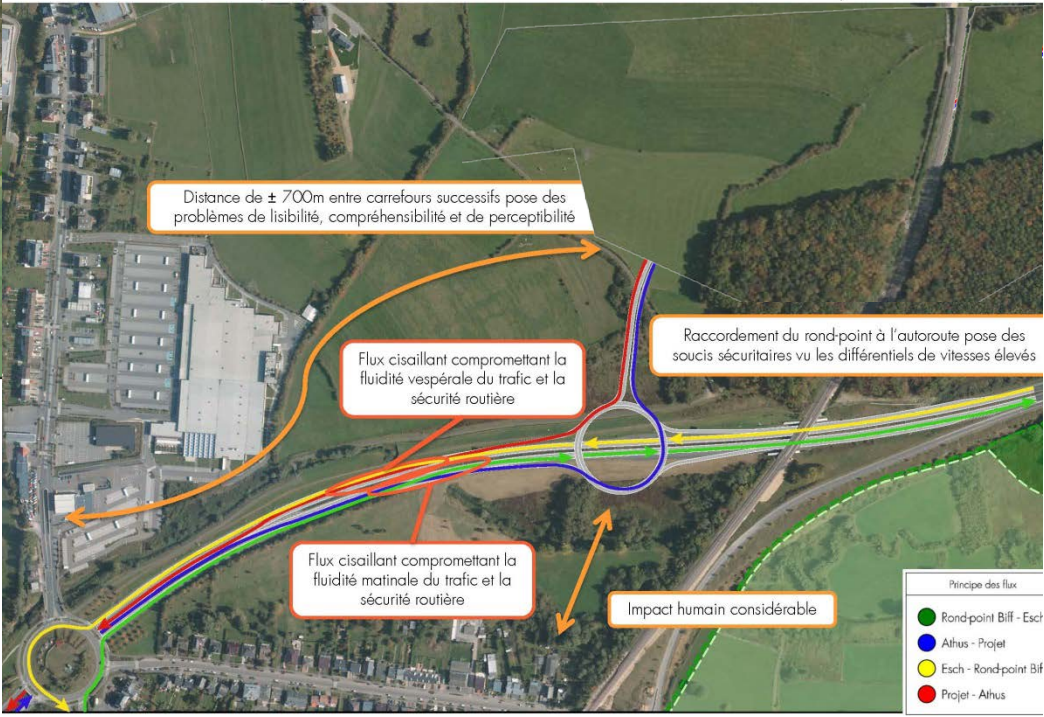


Tracé proposé par l'AC Sanem – analyse du raccordement à la A13 – raccordement B

Raccordement B du projet à l'A13 – côté Biff – Mesure 0.2 : Rond-point « simple »



Raccordement B du projet à l'A13 – côté Biff – Mesure 0.2 : Rond-point « simple »



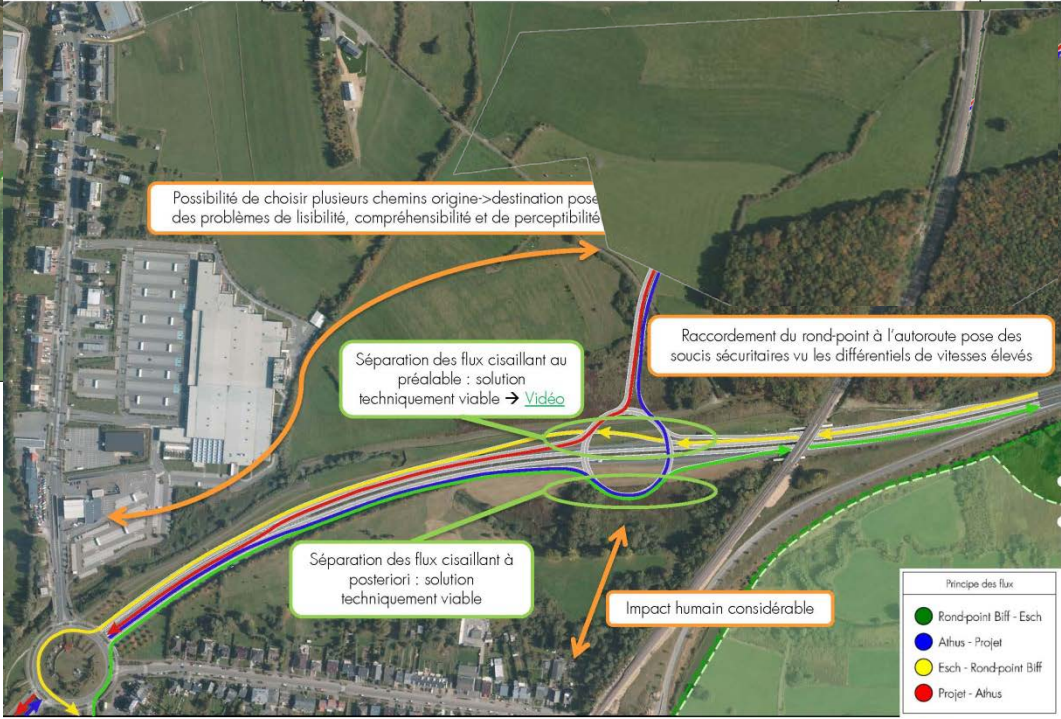
Tracé proposé par l'AC Sanem – analyse du raccordement à la A13 – raccordement B

Raccordement B du projet à l'A13 – côté Biff – Mesure 1.1 : Rond-point « complexe »

Volet	Raccordement B - côté Biff
	Mesure 1.1
	Rond-point "complexe"
Caract. techniques : Fluidité du trafic	+
Caract. techniques : Sécurité routière	-
Environnement naturel	++
Environnement humain	-
Budget	++
En quelques mots...	solution à déconseiller sur le plan sécuritaire, écologique et économique, mais techniquement viable



Raccordement B du projet à l'A13 – côté Biff – Mesure 1.1 : Rond-point « complexe »



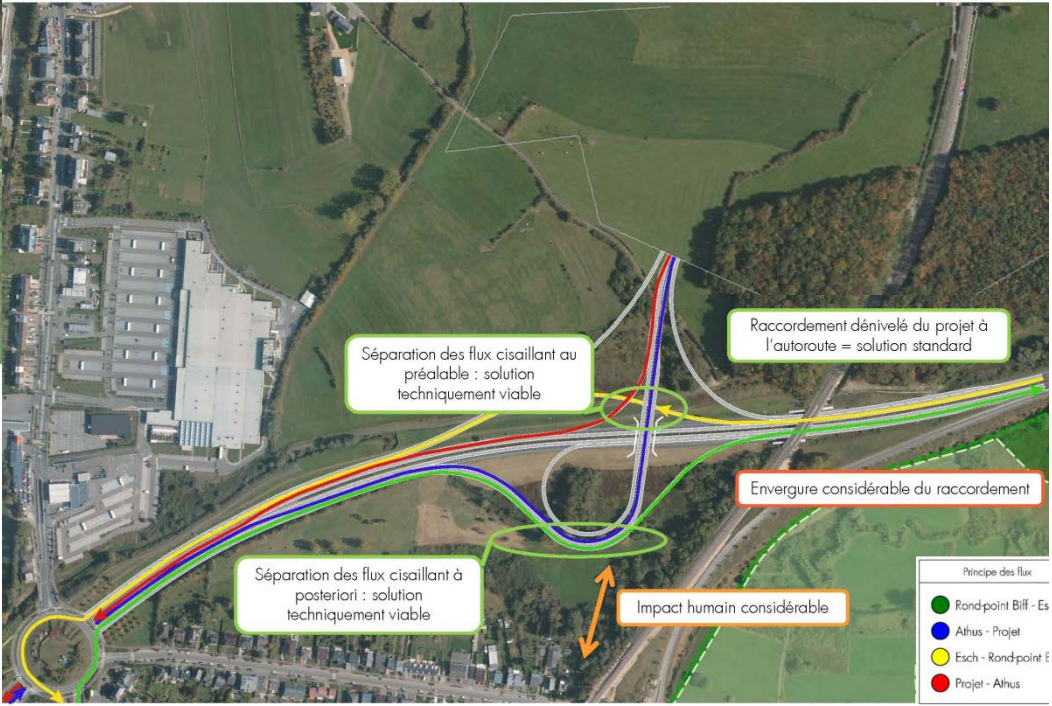
Tracé proposé par l'AC Sanem – analyse du raccordement à la A13 – raccordement B

Raccordement B du projet à l'A13 – côté Biff – Mesure 1.2 : Trompette « complexe »

Volet	Raccordement B - côté Biff
	Mesure 1.2
	Trompette "complexe"
caract. techniques : Fluidité du trafic	+
caract. techniques : Sécurité utilitaire	+
environnement naturel	--
environnement humain	-
budget	--
quelques mots...	solution à déconseiller sur le plan écologique et économique, mais techniquement viable



Raccordement B du projet à l'A13 – côté Biff – Mesure 1.2 : Trompette « complexe »



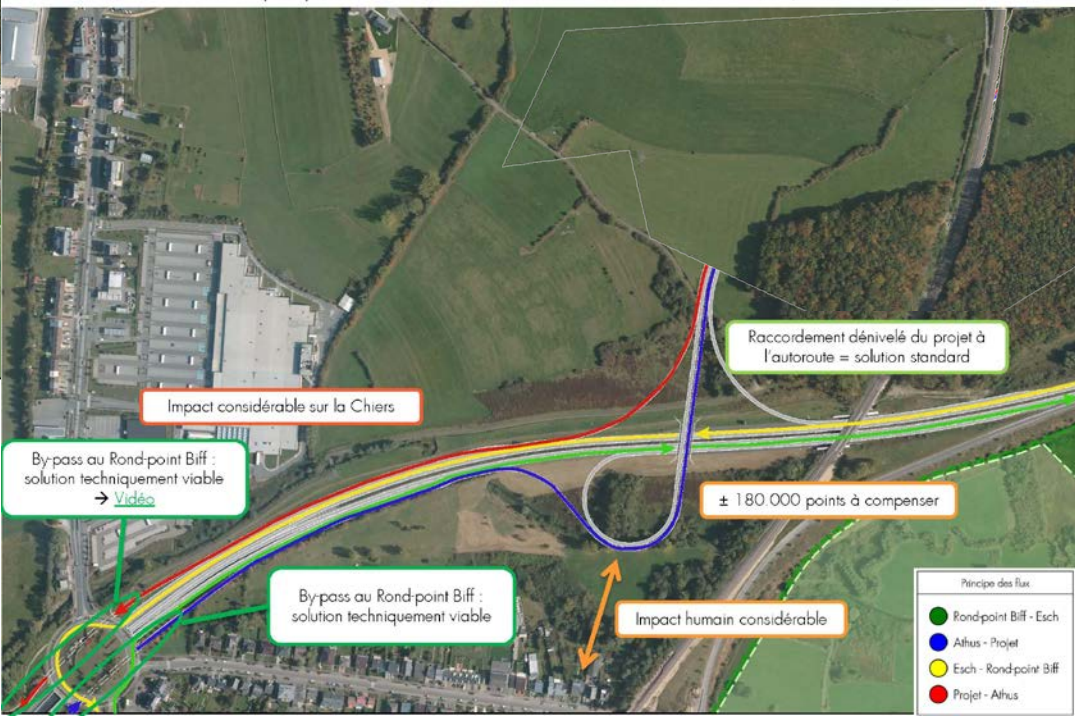
Tracé proposé par l'AC Sanem – analyse du raccordement à la A13 – raccordement B

Raccordement B du projet à l'A13 – côté Biff – Mesure 2.1 : Trompette « simple » + tunnels

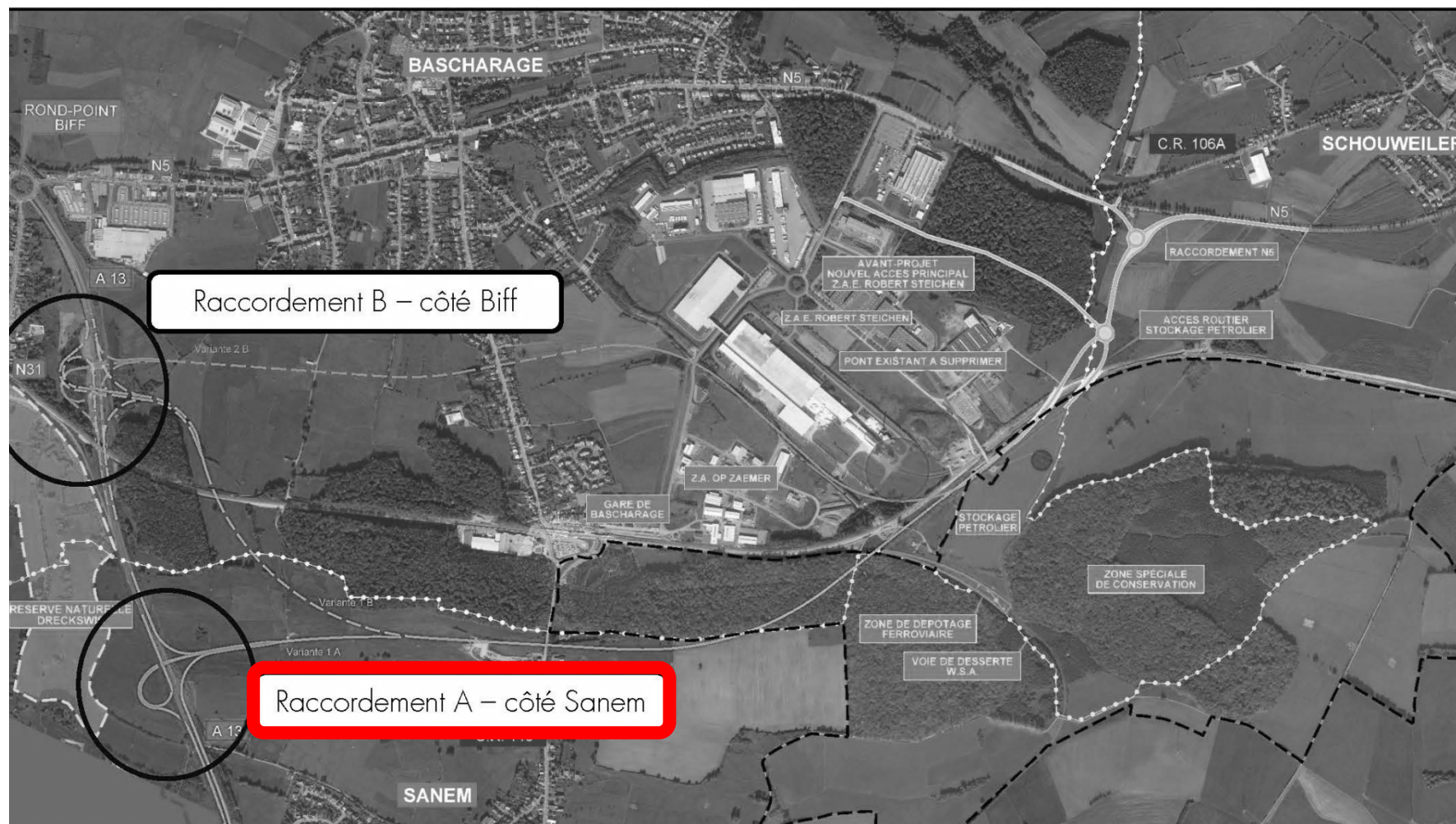
Volet	Raccordement B - côté Biff	
	Mesure 2.1	
	Trompette "simple" + 2 tunnels Biff	
Caract. techniques : Fluidité du trafic	++	
Caract. techniques : Sécurité routière	++	
Environnement naturel	--	
Environnement humain	-	
Budget	++	
En quelques mots...	solution techniquement la meilleure, mais n'est économiquement et écologiquement plus justifiable	



Raccordement B du projet à l'A13 – côté Biff – Mesure 2.1 : Trompette « simple » + tunnels



Tracé proposé par l'AC Sanem – analyse du raccordement à la A13 – raccordement A



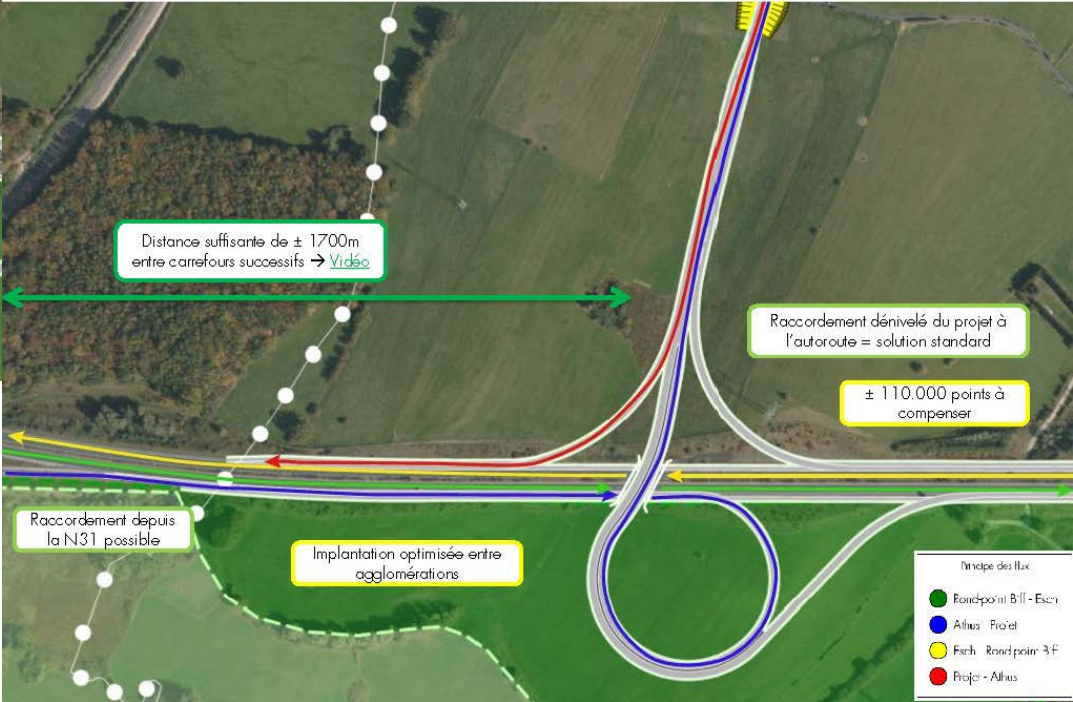
Tracé proposé par l'AC Sanem – analyse du raccordement à la A13 – raccordement A

Raccordement A du projet à l'A13 – côté Sanem – Mesure 3.1 : Trompette « simple »

Volet	Raccordement A - côté Sanem Mesure 3.1 Trompette "simple"
Caract. technique : Fluidité du trafic	+
Caract. technique : Sécurité routière	++
Environnement naturel	0
Environnement humain	0
Budget	++
En quelques mots...	la meilleure solution sur le plan social, économique et écologique; techniquement viable



Raccordement A du projet à l'A13 – côté Sanem – Mesure 3.1 : Trompette « simple »



Tracé proposé par l’AC Sanem – analyse du raccordement à la A13 – tableau de synthèse

	Raccordement B – côté Biff				Raccordement A – côté Sanem
	Mesure 0.1 – Trompette « simple »	Mesure 0.2 – Rond-point « simple »	Mesure 1.2 – Rond-point « complexe »	Mesure 1.2 – Trompette « complexe »	Mesure 3.1 – Trompette « simple »
Caract. techniques : Fluidité du trafic	--	--	+	+	+
Caract. techniques : Sécurité routière	--	--	-	+	++
Environnement naturel	-	-	--	--	0
Environnement humain	-	-	-	-	0
Budget	+	0	--	--	++
En quelques mots...	solution à déconseiller absolument sur le plan fonctionnel et sécuritaire !	solution à déconseiller absolument sur le plan fonctionnel et sécuritaire !	solution à déconseiller sur le plan sécuritaire, écologique et économique, mais techniquement viable	solution à déconseiller sur le plan écologique et économique, mais techniquement viable	la meilleure solution sur le plan social, économique et écologique; techniquement viable

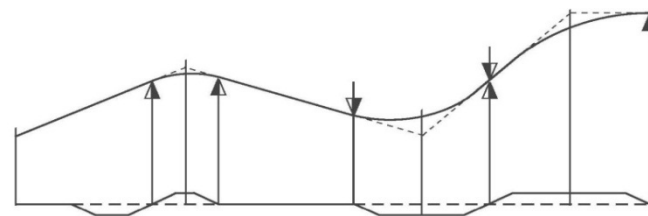
Tracé proposé par l'AC Sanem – analyse au niveau de la sécurité routière

L'analyse du tracé proposé par l'AC Sanem au niveau de la sécurité routière s'est fait par l'intermédiaire de 4 critères sur base d'une géométrie donnée:

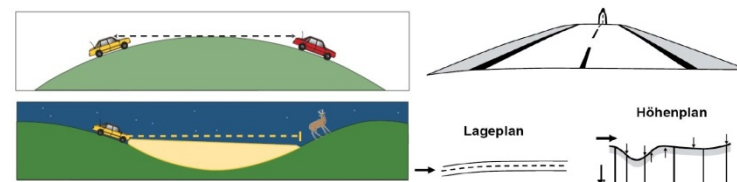
- Critère 1: analyse du tracé horizontal



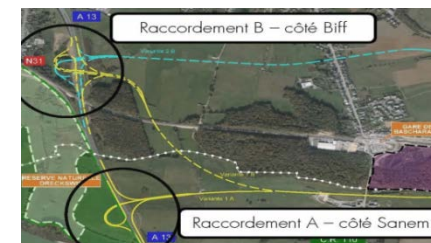
- Critère 2: analyse du profil en long



- Critère 3: analyse de la corrélation spatiale



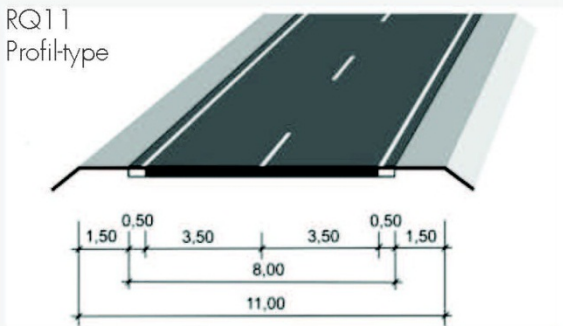
- Critère 4: analyse du raccordement à l'autoroute A13



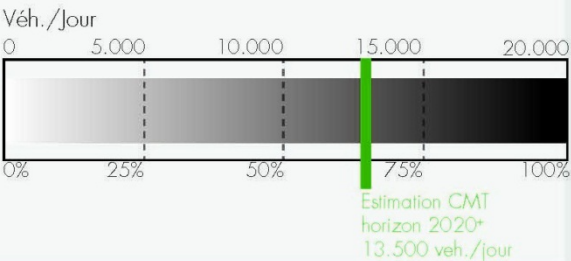
Tracé proposé par l'AC Sanem – analyse au niveau de la sécurité routière – géométrie

INFORMATIONS CONCERNANT LA ROUTE DE RASE CAMPAGNE

- / Classe de la route: EKL 3 suivant (RAL)
- / Profil-type: RQ1 1 (RAL)
- / Vitesse de projet: 90km/h
- / Trafic 24h (CMT-Horizon 2020+): +/- 13.500 véhicules/jour
- / Longueur approximative: 4.300 mètres
- / Ouvrages d'art:
 - 3 ponts de portée entre 30 et 50 mètres
 - option: 1 viaduc de longueur totale de 1 200 mètres
 - 1 tunnel de 230 mètres



Capacité théorique de la route:



Tracé proposé par l'AC Sanem – analyse au niveau de la sécurité routière – critère 1

Critère 1 : Tracé horizontal

NDS	Alignement droit			Rayons		
	Lgmax	Rmlg	LgminVMC	R	SRS	LmR
A	<1500m	"guter Bereich"	/	500m-600m	"guter Bereich"	>100m
B	<1800m	/	>540m, sinon rayons adjacents élevés	400m-500m et 600m-1500m	/	>70m
C	>1800m	"brauchbarer Bereich"	>360m, avec rayons adjacents faibles	350m-400m	"brauchbarer Bereich"	>50m
D	/	/	<360m, avec rayons adjacents faibles	300m-350m	/	>45m
E	/	/	/	250m-300m	/	>40m
F	/	"zu vermeiden"	/	<250m	"zu vermeiden"	<40m

NDS: Niveau de sécurité routière
Lgmax: Longueur maximale de l'A.D.
Rmlg: Rayon minimal adjacent à l'A.D.
LgminVMC: Longueur minimale de l'A.D. entre virages de même courbure
R: Rayon de courbure
SRS: Suite de rayons subséquents
LmR: Longueur minimale du rayon

Critère 1 : Tracé horizontal

Tracé à géométrie difficile à proximité de la
Z.A.E. Steichen



Tracé proposé par l'AC Sanem – analyse au niveau de la sécurité routière – critère 2

Critère 2: Profil en long

NDS	Déclivité		Raccordements verticaux		
	max	min	Hk	Hw	LmT
A	<4%	>1,5%	>6000m	>4000m	>100m
B	4%-4,5%	>1,0%	5000m-6000m	3000m-4000m	>70m
C	4,5%-5%	>0,5%	4200m-5000m	2400m-3000m	>60m
D	5%-5,5%	<0,5%	3600m-4200m	2000m-2400m	<60m
E	5,5%-6,5%	/	3000m-3600m	1600m-2000m	/
F	>6,5%	/	<3000m	<1600m	/

Hk: Rayon convexe minimal (point haut)
Hw: Rayon concave minimal (point bas)
LmT: Longueur minimale des tangentes

Critère 2: Profil en long

Géométrie critique;
Pente trop élevée et rayons convexes trop
faibles en section courante

F

Tracé proposé par l'AC Sanem – analyse au niveau de la sécurité routière – critère 3

Critère 3: Corrélation spatiale

- / Points d'inflexion des éléments horizontaux et des éléments verticaux plus ou moins aux mêmes endroits
- / Points d'inflexion du premier plan ne se retrouvent pas aux mêmes endroits que les points de tangence du deuxième plan, et vice-versa
- / Nombre de points d'inflexion du profil en long \leq nombre de points d'inflexion du tracé horizontal
- / Envergure des éléments verticaux (surtout les points hauts) ne doit, en principe, pas excéder l'envergure des éléments horizontaux
- / Zones «Sauter/Plonger» à éviter
- / Virages masqués (en aval de points hauts) à éviter

Critère 3: Corrélation spatiale

Virages «masqués» en aval des points hauts



Tracé proposé par l'AC Sanem – analyse au niveau de la sécurité routière – critère 4

Critère 4: Raccordement à l'autoroute A13

NDS	Raccordement à l'autoroute A13		
	Forme de base	Orthogonalité % N5 projeté	LCV
A	"linksliegende Trompete"	$80^{\circ} < \alpha < 120^{\circ}$	>250m
B			/
C	"rechtsliegende Trompete"	$80^{\circ} > \alpha$ oder $\alpha > 120^{\circ}$	200m-250m
D			150m-200m
E			100m-150m
F			<100m

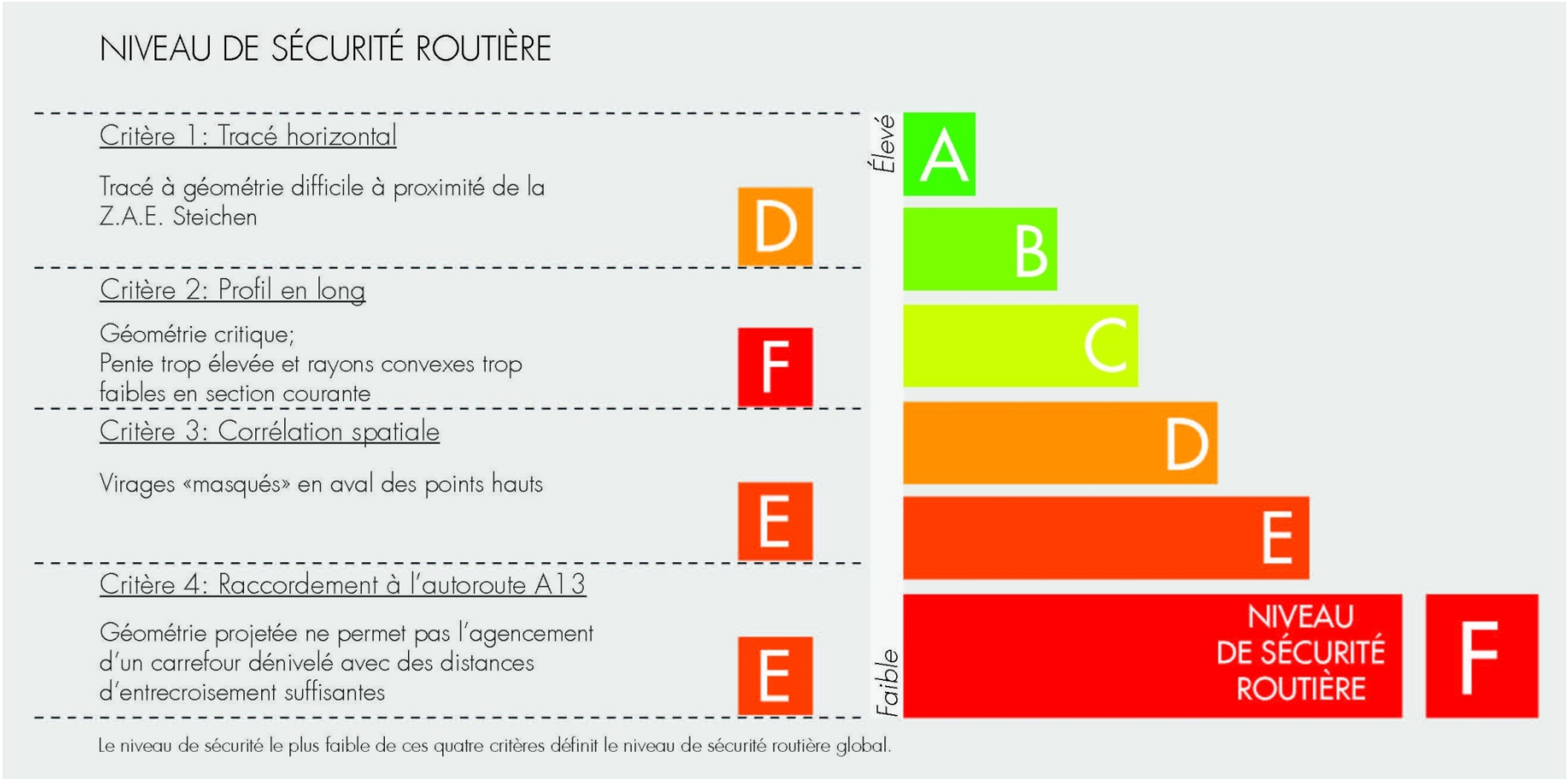
LCV: Longueur de la voie d'insertion/accélération/décélération disponible pour effectuer 1 seul changement de voie (sans modification substantielle au pont CFL existant à proximité du carrefour dénivelé projeté)

Critère 4: Raccordement à l'autoroute A13

Géométrie projetée ne permet pas l'agencement d'un carrefour dénivelé avec des distances d'entrecroisement suffisantes




Tracé proposé par l'AC Sanem – analyse au niveau de la sécurité routière – résumé




Tracé proposé par l'AC Sanem – analyse de l'impact du bruit



Tracé proposé par l'AC Sanem – prise de position du Ministère de l'Economie



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère de l'Economie
et du Commerce extérieur



Luxembourg, le 25 avril 2012

Direction des infrastructures
et des nouvelles technologies

Le Ministre de l'Economie et du Commerce extérieur
à
Monsieur le Ministre du Développement durable
et des Infrastructures

L-2940 LUXEMBOURG

PONTS ET CHAUSSEES
DIVISION DES TRAVAUX NEUFS

Entrée 03 MAI 2012
No. 2011/139
Fox


Ind. 222.03.236.02 ga/nw

Concerne: Contournement routier de Bascharage
- variante 2

Vous m'avez fait tenir le dossier de présentation de la variante 2 pour le tracé du futur contournement de Bascharage, variante proposée par les responsables de la Commune de Sanem.

Ledit dossier a été analysé de près par nos services et appelle les commentaires suivants:

- Le tracé en question couperait en deux la zone d'activités économiques "Robert Steichen".
- La route passerait à une hauteur de 10 mètres au-dessus du site de production de Luxguard - par un viaduc ou un remblai haut - à proximité immédiate de la zone de production de l'usine et en frôlant le rayon de sécurité SEVESO.
- Quels seraient les risques qui pourraient découler de la proximité des infrastructures en cas d'accident sur ledit tronçon routier ou en cas d'accident sur le site de l'usine?
- La solution appelée "remblai bas" entraînerait des dénivellés considérables au passage au dessus de la route de viabilisation de la zone d'activités économiques "Robert Steichen", freinerait nettement le flux de circulation et augmenterait le risque d'accidents routiers par un manque de visibilité au passage supérieur en "dos d'âne".




C61-08269

19-21, boulevard Royal
L-10469 Luxembourg
TVA LU 158 52 112

Tél. (+352) 247-84464
Fax (+352) 26 20 27 08


Adresse postale
L-1914 Luxembourg

e-mail: investments@gouvernement.lu
www.gouvernement.lu
www.eco.public.lu



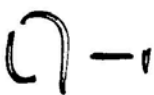
- La variante en examen compromettrait par ailleurs l'accès de secours et d'évacuation à aménager au sud-ouest du futur dépôt pétrolier de Bascharage - c'est-à-dire en direction opposée à l'accès principal.

Les considérations ci-dessus m'amènent à exprimer les très fortes réticences de mon département au sujet de cette variante 2 proposée.



Etienne SCHNEIDER

Les considérations ci-dessus m'amènent à exprimer les très fortes réticences de mon département au sujet de cette variante 2 proposée.



Etienne SCHNEIDER

24/01/2013

RF/FDO

27



Sommaire

Analyse du tracé de l'AC Sanem (2011)

Procédures

Dossier EIE - APS

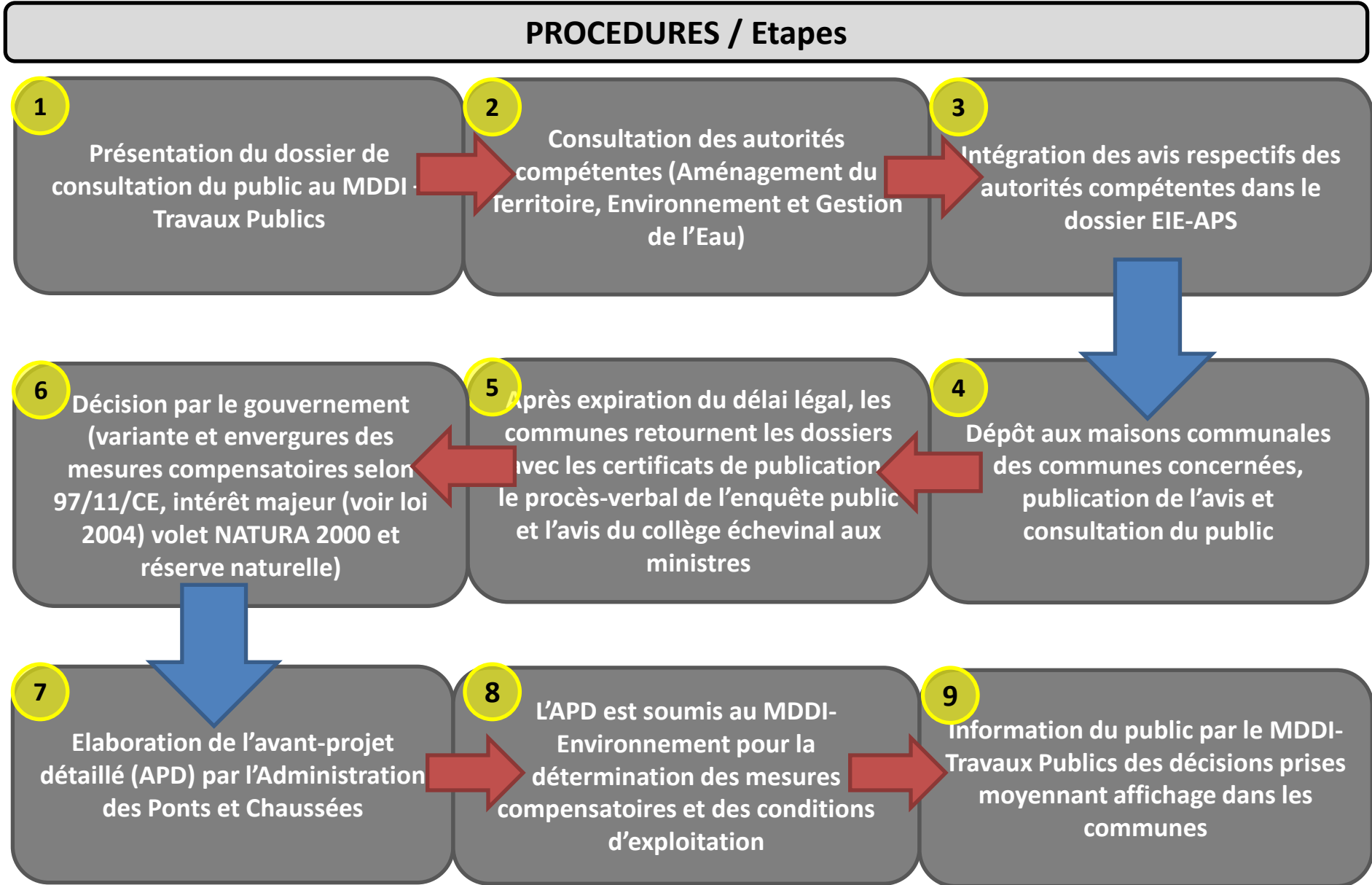
Mesures accompagnatrices



PROCEDURES / Base légale

Procédure d'autorisation sous la régie de la directive européenne 97/11/CE

- **Loi du 29 mai 2009 concernant l'évaluation des incidences sur l'environnement humain et naturel de certains projets routiers, ferroviaires et aéroportuaires**
- **Règlement grand-ducal du 22 janvier 2010 déterminant les critères sur base desquels les projets d'infrastructures de transports font l'objet d'une évaluation des incidences sur l'environnement**
- **Loi modifiée du 19 janvier 2004 concernant la protection de la nature et des ressources naturelles**
- **Directive européenne 92/43/CE – zones Habitats**
- **Directive européenne 79/409/CE – zones Oiseaux**





Sommaire

Analyse du tracé de l'AC Sanem (2011)

Procédures

Dossier EIE - APS

Mesures accompagnatrices



DOSSIER EIE-APS / Structure du volet EIE

- **Introduction**
- **Principales justifications légales**
- **Description des solutions de substitution analysées du projet**
- **Localisation et description des projets**
- **Description des zones protégées concernées**
- **Evaluation des impacts du projet sur l'environnement naturel et humain**
- **Bilan des biotopes**
- **Mesures compensatoires**
- **Résumé non technique**
- **Conclusion**
- **Bibliographie**
- **Annexes**



DOSSIER EIE-APS / Structure du volet APS

- **Introduction**
- **Réflexions conceptuelles**
- **L'avant-projet sommaire «APS»**
- **Impact principaux du projet (autres que ceux sur l'environnement)**
- **Résumé non technique**
- **Annexes**

Vue d'ensemble des corridors analysés

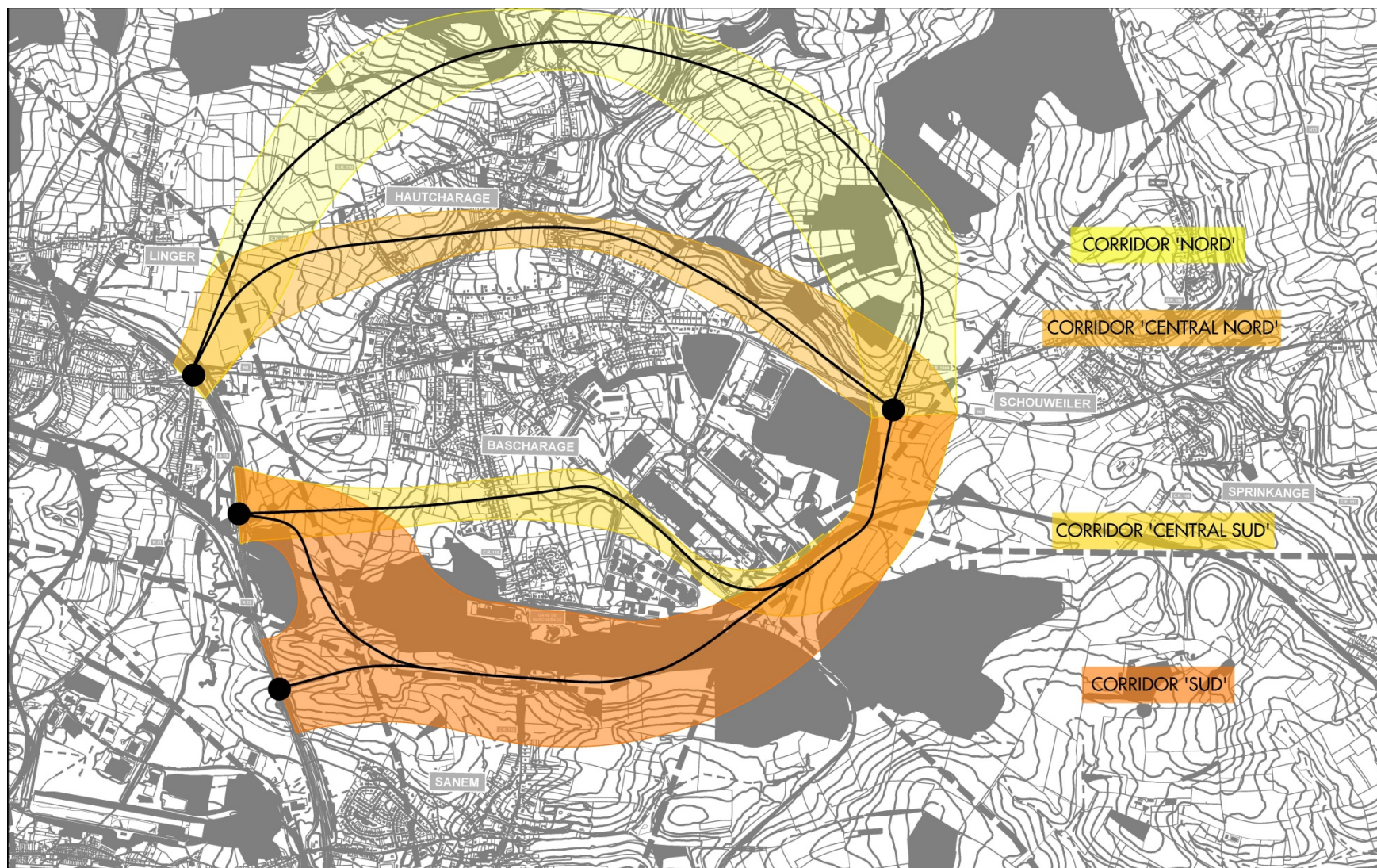
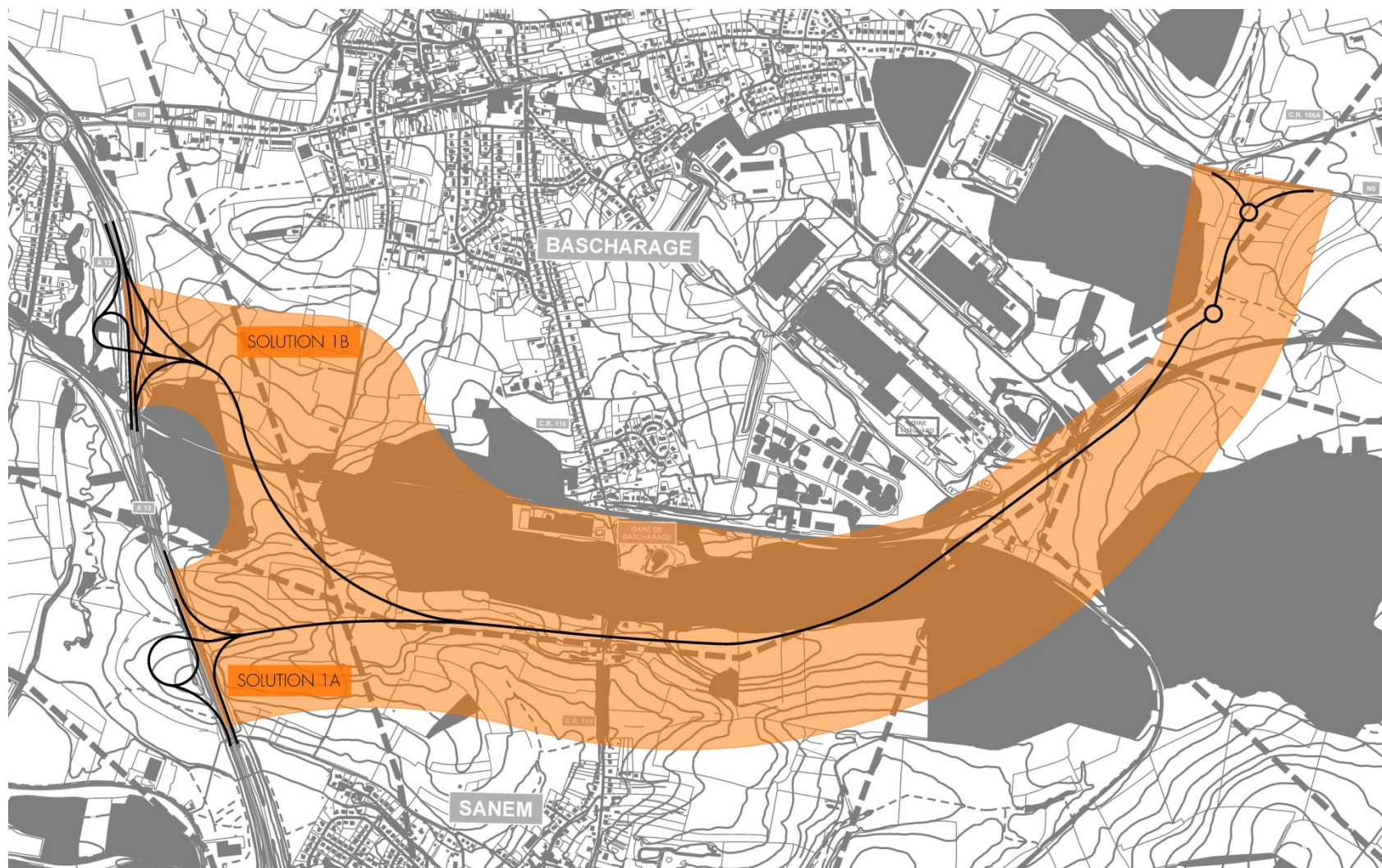


Tableau multicritères des corridors analysés

Critères		Corridor 'sud'	Corridor 'central sud'	Corridor 'central nord'	Corridor 'nord'	Option 'zéro'
Objectifs principaux	Délestage du centre de Bascharage	++	++	++	++	--
	Développement urbain	+	--	--	+	-
	Potentiel de sécurité industrielle	+	0	-	-	-
	Potentiel de sécurité énergétique	+	+	-	-	-
	Potentiel concernant deux points noirs	+	+	+	+	-
Impacts et incidences	Environnement naturel	-	0	0	-	+
	Environnement humain	-	--	--	-	--
	Intégration paysagère	-	-	-	-	+
Données techniques du projet	Qualité de circulation routière	+	-	0	0	sans objet
	Sécurité routière	+	--	-	-	sans objet
	Enveloppe budgétaire	+	0	--	--	sans objet

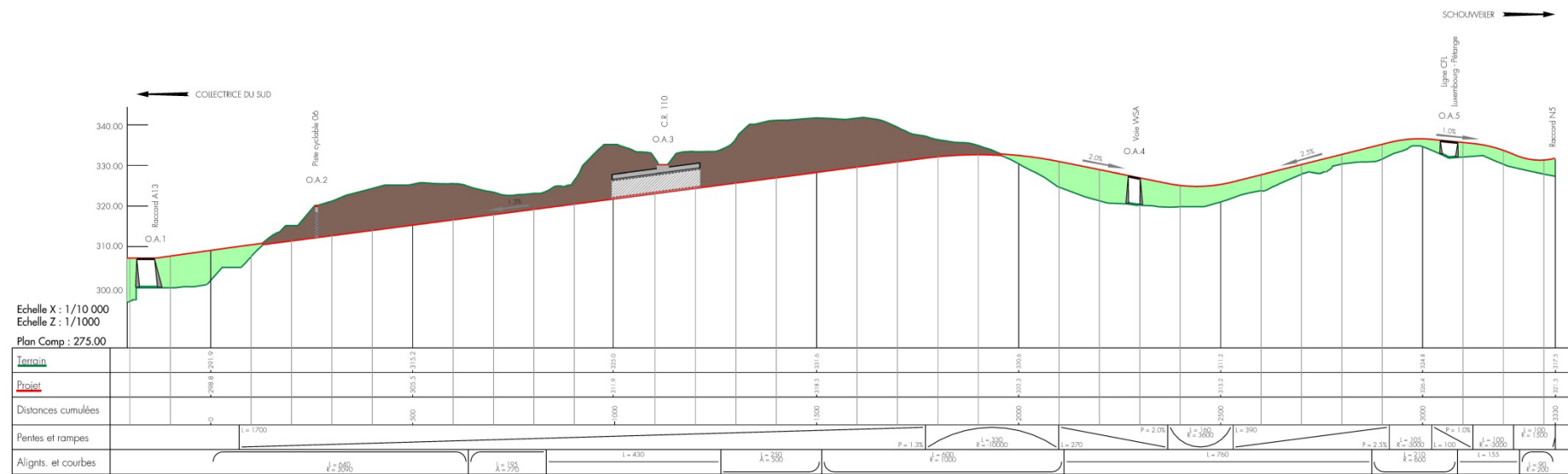
Vue en plan du corridor proposé



Vue en plan du projet proposé dans le cadre de la procédure



Profil en long du projet proposé dans le cadre de la procédure





Sommaire

Analyse du tracé de l'AC Sanem (2011)

Procédures

Dossier EIE - APS

Mesures accompagnatrices



Mesures accompagnatrices



Mesures accompagnatrices



Mesures accompagnatrices

