

EXTRAIT DU REGISTRE

aux délibérations du conseil communal



Séance publique du 17 décembre 2020

Date de l'annonce publique : 04/12/2020

Date de la convocation des conseillers : 04/12/2020

Présences	JUNGEN, bourgmestre ; PESCH-DONDELINGER, échevine ; REDING, échevin ; BALLMANN, conseillère ; BRIX, conseillère ; CARELLI, conseillère ; FISCH, conseiller ; FLAMMANG, conseillère ; LOURENÇO MARTINS, conseiller ; MICHELS, conseiller ; POMPIGNOLI, conseiller ; STOFFEL, conseiller ; STRECKER, conseiller ; INGLEBERT, secrétaire communal.
Procurations	Néant.
Absences	Néant.
Référence	CC.2020-12-17 - 1.3
Point de l'ordre du jour	1.3
Objet	Projet de plan d'action contre le bruit des grands axes routiers - Avis.

Le conseil communal,

Considérant que par notification communiquée par circulaire ministérielle n° 3906 du 29 septembre 2020, le ministère de l'Environnement a informé de la mise en procédure d'enquête publique relative aux projets de plans d'action contre le bruit aux fins d'affichage, de publication, d'enquête public et d'avis ;

Considérant que le dossier y relatif a été publié du 2 octobre au 2 décembre 2020 ;

Considérant que le dossier, avec les observations issues de l'enquête publique et l'avis du conseil communal est à retourner au ministère de l'Environnement au plus tard soixante jours après l'expiration du délai d'affichage ;

Considérant que la commune de Roeser est concernée par le plan d'action « Routes » et le plan d'action « Rail » ;

Considérant en effet que la commune de Roeser est traversée suivant un axe nord-sud par l'autoroute A3 et par la ligne ferroviaire Luxembourg-Esch-sur-Alzette, plus précisément la ligne LU82/Section ID 6 « Luxembourg-ville – Bettembourg », et qu'une nouvelle ligne ferroviaire Luxembourg-Bettembourg à grande vitesse est en cours de construction parallèlement aux deux voies de transport existantes ;

Vu la délibération du 22 juillet 2009 portant avis sur le plan d'action de lutte contre le bruit dans l'environnement soumis à enquête publique au début de l'année 2009 ;

Vu la délibération du 22 mai 2017 portant avis sur le plan d'action de lutte contre le bruit dans l'environnement soumis à enquête publique au début de l'année 2017 ;

Vu les plans d'action de lutte contre le bruit 2010 et 2017 ;

Attendu qu'il y a lieu de constater que les réflexions, observations et propositions formulées dans le cadre de cet avis n'ont pas trouvé de réel écho dans le plan d'action actuellement en vigueur ;

Vu la loi modifiée du 21 juin 1976 relative à la lutte contre le bruit ;

Vu 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 ;

Vu la loi du 19 juillet 2004 concernant l'aménagement communal et le développement urbain ;

Vu la loi communale modifiée du 13 décembre 1988 ;

Après délibération ;

Décide **à l'unanimité des voix**

D'émettre l'avis, figurant en annexe, sur les projets de plans d'action contre le bruit de septembre 2020.

■

Commune de Roeser

Extrait du registre aux délibérations du conseil communal

Séance publique du 17 décembre 2020

Référence

CC.2020-12-17 - 1.3

Point

1.3

Objet

Projet de plan d'action contre le bruit des grands axes routiers - Avis.



En séance à Roeser, date qu'en tête.

POUR
EXPEDITION
CONFORME

(Suivent les signatures)

Roeser, le vendredi 18 décembre 2020

Le bourgmestre,

Le secrétaire,



PROJETS DE PLAN D'ACTION CONTRE LE BRUIT

DES GRANDS AXES ROUTIERS DE PLUS DE TROIS MILLIONS
DE PASSAGE DE VEHICULES PAR AN
ET
DES GRANDS AXES FERROVIAIRES DE PLUS DE TRENTE MILLE
PASSAGES DE TRAINS PAR AN

AVIS CONJOINT

DES VILLES D'ESCH-SUR-ALZETTE ET DE DIFFERDANGE
DES COMMUNES DE
BETTEMBOURG, KAYL, MONDERCANGE, PETANGE, ROESER,
SANEM ET SCHIFFFLANGE

11 décembre 2020

Cadre général

Par la circulaire n° 3906 du 29 septembre 2020, la ministre de l'environnement, du climat et du développement durable invite les administrations communales à exprimer un **avis sur les projets de plan d'action contre le bruit**. Conformément à la loi modifiée du 21 juin 1976 relative à la lutte contre le bruit, l'enquête publique s'adresse à la fois aux citoyens (par voie d'affichage) et aux conseils communaux.

Comme lors de la phase précédente de 2016-17, le projet soumis à enquête publique se présente sous la forme de quatre volets dont seuls deux sont pris en considération ici, l'un portant sur les **grands axes routiers** et l'autre sur les **grands axes ferroviaires**. Notons que les deux autres volets concernent spécifiquement la ville de Luxembourg et l'aéroport du Findel. Les documents de l'enquête publique émanent de l'Administration de l'environnement et sont datés de septembre 2020.

Du plan d'action 2016 au plan d'action 2020

Les projets de plan d'action de septembre 2020 représentent, pour l'essentiel, une **mise à jour** des projets de décembre 2016, eux-mêmes fortement inspirés de ceux de février 2009. A la lecture de la nouvelle version, il faut constater que les réflexions, observations et propositions formulées dans le cadre de l'**avis conjoint des neuf communes** en date du 15 mai **2017** n'ont pas trouvé de réel écho dans le plan d'action actuellement en vigueur. L'**offre de participation active** en tant que territoire le plus exposé au bruit environnemental à l'échelle nationale n'a pas non plus suscité de réaction concrète de la part des autorités nationales.

Comme pour la phase précédente, les neuf communes signataires ont décidé en 2020 de se rassembler une nouvelle fois autour d'un avis conjoint. A ce titre, il est important de souligner que l'initiative n'est pas motivée par le confort d'un exercice répétitif, mais bien par une **réelle volonté de mettre en avant un intérêt commun dans la lutte contre les nuisances sonores** dans l'environnement. Afin d'être aussi convaincant que possible, l'enjeu consiste, dans un premier temps, à objectiver la représentativité et le caractère strictement concerné de nos communes. Une deuxième phase sera consacrée à l'analyse des documents avec formulation d'un certain nombre de propositions. Enfin, en troisième lieu, les priorités d'action à l'échelle locale seront présentées pour chacune des communes.

Deuxième avis conjoint et population totale concernée

Selon les données 2020 du STATEC, les neuf communes rassemblées dans le présent avis représentent une population d'environ 146.500 personnes (133.500 en 2016), soit près d'un quart de la population nationale. De façon concomitante, une large majorité des **zones prioritaires de gestion du bruit** (situations à améliorer), telles qu'elles sont définies à l'égard des axes routiers (pp. 32-40) et des axes ferroviaires (pp. 32-37), coïncident de manière précise avec un croissant qui s'étend de Roeser à Rodange, en passant par Bettembourg, Kayl, Schiffflange, Foetz, Esch-sur-Alzette, Belvaux, Differdange (Oberkorn et Niederkorn) et Pétange.

Pour souligner davantage le **caractère concerné des neuf communes**, il est pertinent de s'orienter, comme en 2016, aux données de l'indice UCE_{den} (Unité Comparative d'Exposition au bruit). Ainsi, au niveau des grands axes routiers, 12 des 20 zones prioritaires concernent les communes du présent avis conjoint. Dans le cas des grands axes ferroviaires, 5 des 9 communes (Schiffflange, Roeser, Pétange, Bettembourg et Differdange) occupent les cinq premières positions du classement et au total 8 des 21 zones prioritaires sont situées sur le territoire des communes signataires.

En terme de synthèse d'exposition aux deux types de sources de bruit environnemental - route et rail confondus -, chacune des neuf communes figure au moins une fois dans la liste des zones prioritaires à améliorer. Cette appréciation objective incontestablement le caractère concerné et justifie pleinement l'initiative concrète d'une **offre de collaboration avec les autorités nationales** en vue de mettre en œuvre les moyens les plus appropriés pour lutter contre les nuisances sonores.

Détérioration de la situation du bruit ambiant ?

Dans une approche d'ensemble, le **nombre de personnes exposées au bruit environnemental** estimé à partir de la cartographie stratégique de 2011 (plan d'action 2016) est comparé à celui obtenu en 2016 (projet de plan d'action 2020). En prenant appui sur les estimations suivant l'indice L_{den} , il faut constater que les chiffres ont **fortement augmenté**. Ainsi, le nombre total de personnes exposées au bruit routier dans les neuf communes est passé de 6.646 en 2011 à 20.114 en 2016. Dans le cas du bruit ferroviaire, la dégradation est moins importante, avec, sur la même base des neuf communes, 9.446 personnes en 2016 contre 7.377 personnes en 2011.

Les deux documents, route et rail, ne proposent **pas d'explication concrète** à l'égard de l'évolution des chiffres, si ce n'est une présentation plus détaillée des situations géographiques en ce qui concerne le bruit routier. Dans le cas de la localité de Bettembourg, par exemple, seul l'axe de l'A3 a visiblement été pris en compte en 2011 (1.673 personnes), alors que la cartographie stratégique a été étendue en 2016 pour porter l'estimation à 3.528 personnes. De façon évidente, les deux estimations établies à cinq ans d'intervalle (2011 et 2016) fournissent des **diagnostics très différents**, en ce sens que la part de la population (actuelle) de Bettembourg exposée au bruit routier passe de 15 % à 31 %, soit du simple au double.

Diagnostic clair et bilan de chaque cycle du plan d'action

Les difficultés et interrogations sur l'interprétation des données fondamentales d'exposition des populations au bruit environnemental illustrent bien la nécessité de disposer d'un **diagnostic clair, objectif et fiable** dans l'espace et dans le temps. Pourquoi y a-t-il une évolution aussi importante entre les estimations d'exposition de 2011 et de 2016 ? Quels sont les enseignements pratiques à en tirer, particulièrement en terme de priorité d'action ?

Un corollaire immédiat de la fragilité des données fondamentales est le constat de l'absence de **bilan concret à la fin de chaque cycle du plan d'action**, en l'occurrence en 2016 avec rétrospection sur la phase 2009-2015 et maintenant fin 2020 pour la phase 2016-2020. Il serait utile et agréable à la fois pour les responsables de la mise en oeuvre du plan d'action et pour le public (appelé à formuler un avis) de connaître aussi bien les fondements de la priorisation, la motivation des efforts déployés et le traçage des missions accomplies. Cette proposition est d'autant plus pressante que, dans le chapitre 6, parmi les actions envisagées pour les cinq années à venir figurent des mesures à des stades d'avancement très différents, y compris un certain nombre dont la réalisation est manifestement déjà achevée !

Dans une optique future, il serait particulièrement opportun d'appliquer une **concordance stricte** entre les relevés de terrain, *i.e.* cartographie stratégique, et les différents cycles du plan d'action. A la fois en terme de **diagnostic et de bilan**, il est peu opportun de travailler en 2016 sur des données de terrain de 2011 et d'élaborer un plan d'action pour la période 2020 à 2025 sur la base des cartographies stratégiques de 2016. Le décalage manifeste entre les relevés et la situation actuelle peut être illustré par le cas de l'agglomération de Schifflange qui se positionne en tête de classement vis-à-vis du bruit ferroviaire (sur la base de 2016), alors qu'entre-temps (fin 2020) les travaux de protection acoustique sur tout le tracé de la ligne de chemin de fer sont quasiment terminés.

En résumé, nous suggérons de **faire évoluer la version définitive** (publiée) du plan d'action suivant trois aspects principaux : (1) le diagnostic en terme de populations exposées au bruit ambiant, (2) le bilan du cycle 2016 à 2020 en associant un degré d'avancement au différents projets et (3) la mise en place d'une concordance future entre les relevés de terrain et le prochain cycle. Ce dernier aspects influence directement les projets n° 18 du volet rail (6.4, p. 52) et n° 29 du volet route (6.5, p. 61).

Bruits à partir de sources multiples et situations sonores complexes

Sur la thématique des nuisances sonores, les communes ont particulièrement à cœur de favoriser une approche d'ensemble qui prenne en considération non seulement **tous les types de bruit** dans l'environnement, mais également les situations de sources multiples, c'est-à-dire les **situations complexes de superposition de bruits**. Cette appréciation centrale non seulement avait déjà été exprimée à l'occasion de l'enquête publique précédente de 2016-17, mais ressort une nouvelle fois comme enjeu central du groupe de travail formé par les 9 communes signataires lors de la phase préparatoire au présent avis conjoint.

La pertinence et l'utilité d'un **concept d'ensemble des bruits dans l'environnement** s'appuient sur l'expérience des responsables des services écologiques, en ce sens que les autorités communales sont bien davantage sollicitées sur des types de nuisances sonores autres que la route et le rail. Pour cette raison, le groupe considère que le fait de fonder à la fois le diagnostic et les priorités d'action sur les seules sources de bruit des trois secteurs de la mobilité et du transport (route, rail, aérien) présente un caractère fortement réducteur à l'égard de la réalité vécue par les citoyens.

Dans les **projets de plan d'action**, le chapitre qui thématise les **sources de bruits multiples a évolué** vis-à-vis du cycle précédent (p. 30) : *Lors de l'enquête publique des précédents plans d'action en 2017, l'une des remarques récurrentes était que les cartes de bruit ne représentent qu'une source de bruit à la fois. En conséquence : [...] l'Administration de l'environnement a lancé une étude pour modéliser une exposition globale au bruit environnemental toutes les sources confondues (bruit aéroportuaire, bruit routier et bruit ferroviaire). L'initiative est toutefois tempérée par la remarque qui suit : [...] il faut savoir qu'il n'existe pas encore une approche harmonisée au niveau européen à appliquer. A ceci s'ajoute que la procédure reste cantonnée aux trois secteurs des transports.*

Indépendamment des obstacles de procédure et de méthode, dont l'importance et l'intérêt ne sont nullement contestés, il est raisonnable de considérer que les situations complexes de bruits doivent être prises en compte telle que la population concernée les vit au quotidien. Cette approche est d'ailleurs explicitement prévue dans la directive 2002/49/CE avec la possibilité de **caractériser la perception des bruits** dont certains sont objectivement ressentis comme plus pénibles à supporter que d'autres.

Pour leur caractère exemplaire et représentatif, nous maintenons ici les deux mêmes exemples que dans l'avis conjoint précédent. Ainsi, l'agglomération de Bettembourg est concernée sur de larges secteurs par une **situation sonore complexe** où au ronronnement plus ou moins intense du trafic automobile des axes (auto)routiers et aux passages de trains de personnes et de marchandises viennent s'ajouter les bruits de sifflement stridents et particulièrement désagréables de la **gare de triage**. A une fréquence nullement négligeable, le cocktail sonore terrestres est complété par le bruit aérien des passages d'avion. Concernant spécifiquement la gare de triage, il faut malheureusement constater que, malgré les investissements engagés dans le matériel, les nuisances sonores aiguës n'ont baissé au cours des dernières années ni dans leur intensité, ni dans leur fréquence d'apparition.

Un autre exemple complexe est celui des **bruits d'origine industrielle**. Ceci concerne particulièrement les agglomérations de Differdange et d'Esch-sur-Alzette (voir plus loin). Les témoignages reçus à la mairie font souvent état de personnes excédées par des bruits aigus ou sourds, récurrents, répétitifs ou rythmiques. En terme de réponse aux sollicitations de ces personnes soumises à une dégradation importante de leurs conditions de vie, le choix de la part des autorités compétentes de ne pas prendre en compte le secteur industriel est de nature à rendre le plan d'action contre le bruit manifestement lacunaire.

Au-delà de la stricte conformité aux exigences de la réglementation communautaire, l'intégration de sources de bruit autres que celles liées au secteur des transports répond à une réelle attente de la part d'une population directement concernée. Cette appréciation nous amène à suggérer que des **modélisations des zones à ambiances sonores complexes** soient réalisées aux endroits jugés les plus critiques et que les **critères de priorisation** des mesures de prévention et de protection soient redéfinis

en conséquence. La réalisation pratique pourrait être logée dans la mesure n° 19 du projet de plan d'action rail (p. 52) et n° 30 du projet de plan d'action route (p. 61).

Sur la base de l'expérience des agents communaux de terrain, un autre aspect en matière de bruit ambiant ne peut pas non plus être passé sous silence : il s'agit des nuisances liées aux **incivilités du quotidien**. Qui n'a pas été gêné, agacé, énervé ou même excédé par des voitures qui démarrent en trombe, des mobylettes qui pétardent au milieu de la nuit et réveillent un quartier entier, des aboiement incessants de chiens, des personnes qui hurlent dans leur téléphone, des chauffeurs de camion et de bus qui laissent tourner le moteur à l'arrêt, des tondeuses le dimanche, des engueulades dans la rue tard le soir ? Avec la multitudes et la diversité des incivilités, il est clair que les bruits et les nuisances sont à la fois difficiles à quantifier et difficiles à maîtriser. A côté de la répression des faits illicites par des moyens de police, les mesures à disposition sont clairement de nature préventive par l'intermédiaire de **campagnes de sensibilisation**. Un plan d'action qui ne prend pas en compte les nuisances sonores occasionnées par les actes d'incivilité risque de se retrouver en fort décalage avec le vécu au quotidien des citoyens.

Projets infrastructurels versus promotion de solutions douces et collectives

Même si le nombre et la diversité des projets de sensibilisation, de prévention et d'accompagnement décentralisé ont été étoffés, le **déséquilibre** des mesures de lutte contre le bruit **au bénéfice des projets infrastructurels** reste frappant dans les deux projets de plan d'action. Le sentiment d'une nette prévalence de mesures infrastructurelles est encore renforcé par le fait que les **mesures préventives** sont très majoritairement **d'ordre technique** (sensibilisation des bureaux d'études, agrément pour l'isolation thermique, brochure à l'attention du secteur de la construction, inventaire de zones calmes). Même si leur utilité et leur nécessité ne sont pas contestées, elles sont loin d'englober la totalité des potentialités.

Vis-à-vis des **projets destinés aux communes**, il faut également relever un certain **décalage**. Cette appréciation est illustrée au moyen d'un exemple concret. Alors que la refonte des PAG est achevée ou en phase de finalisation dans la plupart des communes, le projet n° 5 (rail : 6.1, p. 45 et route : 6.1, p. 48) relatif à l'élaboration de recommandations en matière de prise en compte du bruit dans la planification communale est, en 2020 comme en 2016, maintenu en suspens, en ce sens que l'échéancier correspondant est indiqué : **à déterminer**. Cette approche hésitante contraste avec la présentation autrement plus concrète des projets relatifs à de nouvelles infrastructures.

Dans notre avis conjoint de mai 2017, nous avons suggéré un certain nombre de mesures concrètes en faveur de la promotion de la **mobilité douce** et des **transports en commun**. Même s'il ne faut, bien évidemment, pas y voir de lien directe, il est réjouissant que constater que les quatre premières positions ont depuis été partiellement ou totalement mises en pratique. Il s'agit : (1) de la gratuité des transports en commun, (2) de l'encouragement du co-voiturage, (3) du vélo et (4) de la voiture électrique.

Le constat que nos réflexions sont manifestement en phase avec l'air du temps nous encourage à formuler d'autres propositions :

- la réduction généralisée de la vitesse sur autoroute à 110 km/h
- la réduction de la vitesse sur autoroute au droit des agglomérations à 90 km/h
- la réservation de la troisième voie d'autoroute au co-voiturage
- le maintien de la vitesse à 50 km/h entre des localités très rapprochées
- l'interdiction à la vente de motocyclettes à moteur thermique pour les petites cylindrées
- des contrôles inopinés d'émission de bruit de véhicules en dehors des centres techniques
- le déploiement de radars de bruit sur le réseau autoroutier et sur le réseau secondaire
- l'installation de dispositifs dissuasifs, tels des ralentisseurs ou des feux qui passent au rouge
- un accompagnement proactif par les autorités compétentes des sites industriels sensibles
- une information proactive en matière d'isolation acoustique des logements
- une sensibilité à large échelle contre les incivilités en matière de nuisances sonores au quotidien

Le référentiel de **réduction de la vitesse** sur autoroute s'appuie sur le modèle lorrain, précisément l'A31 entre Nancy et la frontière. Des initiatives fortes en faveur du **co-voiturage** sont actuellement en vigueur en Belgique. Entre des localités rapprochées, un **différentiel de vitesse** sur quelques centaines de mètres provoque des émissions de bruit strictement disproportionnées vis-à-vis du gain de temps. La proposition d'une interdiction des moteurs thermiques pour les **petites cylindrées de motos** s'inspire d'une pratique à Monaco. L'expérience vécue de voitures et de mobylettes qui dégagent un bruit infernal sont de nature à mettre en doute l'efficacité des seuls contrôles techniques programmés dans des centres agréés et motivent l'idée de **contrôles mobiles**, d'un déploiement de capteurs, de radars et d'installations dissuasives. A l'égard des **bruits industriels**, l'expérience depuis de nombreuses années des communes concernées (voir plus loin) montre que la seule réglementation des installations classées (commodo) n'est pas suffisamment efficace et qu'un accompagnement (pro-)actif des sites les plus sensibles est strictement indispensable. En matière d'**isolation acoustique**, des initiatives sont bien prévues (projet n° 3), mais elles sont formulées de façon timide, alors qu'il faudrait des actions fortes. Enfin, le confort et la qualité de vie en matière d'environnement sonore mérite des campagnes de sensibilisation visant à réduire les **incivilités inconscientes ou délibérées**.

Les communes pourraient s'impliquer non seulement dans la **promotion de leurs propositions**, mais également dans la participation à l'élaboration d'outils pour lesquels elles sont demandeuses. Ainsi, par exemple, un guide pratique en matière d'isolation acoustique pourrait être associé à chaque dossier d'autorisation à bâtir.

Notons encore que la plupart des propositions en matière de réduction des nuisances sonores formulées ci-dessus ont pour corollaire directe des **effets favorables dans d'autres domaines**, particulièrement sur la qualité de l'air ambiant et sur le climat. Au regard de l'intérêt multiple – bruit, air, climat –, nous proposons d'amender les projets de plan d'action dans ce sens.

Enjeux et spécificités dans les neuf communes

Dans le cadre de cette enquête publique, il ne s'agit pas de s'exprimer en faveur ou en défaveur de tel ou tel projet de nature infrastructurelle ou non, mais bien d'apprécier l'**accompagnement visant une meilleure maîtrise des nuisances sonores**. L'intérêt principal des communes consiste à préserver ou à améliorer la qualité de vie de leurs citoyens. A ce titre, des positions, commentaires et suggestions spécifiques sont présentés dans la suite.

Esch-sur-Alzette

La ville d'Esch-sur-Alzette appuie une approche globale du bruit dans l'environnement, en particulier en intégrant dans le diagnostic le bruit industriel et en promouvant des solutions décentralisées, comme par exemple des aides pour l'isolation acoustique des logements. Dans le cadre du projet de réaménagement multimodal de l'autoroute A4 (projet n° 10), y compris des échangeurs, des mesures de protection sonore de haut standard sont fortement encouragées. Un point critique est formé par le risque d'exposition accrue au bruit du Quartier Raemerich en lien avec l'axe autoroutier de la Liaison Micheville (projet n° 18). Dans ce contexte, les autorités compétentes sont appelées à appliquer les moyens de protection sonore les plus efficaces. Concernant le volet rail, les mesures mises en œuvre le long de la ligne de chemin de fer qui traverse l'agglomération eschoise ne peuvent actuellement pas être considérées comme entièrement satisfaisantes, particulièrement en comparaison avec les efforts déployés par les CFL dans d'autres localités. A cet égard, un diagnostic précis de la situation s'impose avec évaluation des possibilités d'amélioration aussi bien du côté des émissions que du côté des impacts de bruit sur les riverains. Enfin, la ville d'Esch-sur-Alzette se rallie à la position des autres communes au sujet de la réorganisation de l'offre des réseaux de transports publics collectifs.

Differdange

Avec une configuration géographique en forme de cuvette, l'agglomération de Differdange subit tout particulièrement l'impact du bruit environnemental. La plupart des plaintes reçues par les autorités communales émanent de riverains excédés par des bruits d'origine industrielle dont l'intensité, la fréquence et la durée peuvent être très variables. A tel point que des pétitions demandant une réduction d'ensemble des bruits et l'arrêt des nuisances sonores nocturnes ont circulé dans le passé. Des plaintes formalisées sont également déposées de façon récurrente auprès des services de l'Administration de l'environnement avec la perception que la tranquillité est perturbée jusque dans les sentiers récréatifs des massifs forestiers qui entourent l'agglomération de Differdange. Notons encore qu'aux émissions de bruit, il faut également associer les émissions de vibrations à l'égard des riverains les plus proches des installations industrielles. Concernant le bruit des infrastructures de transport, la situation de la voie de contournement de Differdange mérite d'être réexaminée au regard de la réalité de terrain.

Bettembourg

Les responsables de la commune de Bettembourg ont été fortement impliqué*e*s dans la phase préparatoire du projet visant la mise à 2 x 3 voies de l'autoroute A3 (projet n° 9). Les échanges ont pu

dissiper une grande partie des inquiétudes exprimées par le riverains en matière de gestion du bruit. En revanche, la gare de triage de Bettembourg reste un énorme point noir (voir plus haut) pour lequel il faudra absolument trouver des solutions, particulièrement vis-à-vis des quartiers résidentiels situés au sud de l'axe de la N13. Il est indispensable qu'un projet de réduction des émissions de bruits à partir de la gare de triage de Bettembourg soit inscrit dans le plan d'action du cycle 2020 à 2025. En matière de cumul des bruits ambiants, la commune de Bettembourg constate que son territoire ne figure pas dans les cartes stratégiques comme zone d'exposition au trafic aérien (volet aéroport), alors que cette source sonore qui vient s'ajouter à la multiplicité des nuisances sonores terrestres est loin d'être négligeable. Cette réalité à laquelle est confrontée la population au quotidien renforce la nécessité d'une approche harmonisée (européenne) visant à quantifier l'exposition globale au bruit environnemental, toutes sources confondues.

Kayl

La commune de Kayl est située en retrait des grands axes routiers et ferroviaires. Son intérêt réside avant tout dans la promotion de l'offre de mobilité douce et de mobilité multimodale, que ce soit en matière de fonctionnement ou d'infrastructures locales (P&R, pistes cyclables, véhicules électriques, co-voiturage). Alors qu'une réorganisation du réseau de bus régionaux figure dans le plan d'action (n° 17), il est fortement souhaitable qu'un projet équivalent soit lancé en vue d'une optimisation de la circulation des trains.

Mondercange

Avec la proximité à l'A4 des localités de Foetz et de Pontpierre, la commune de Mondercange est directement concernée par le projet de réaménagement multimodal de cet axe autoroutier (n° 10). Les responsables communaux entendent encourager toutes les mesures qui visent à diminuer les nuisances sonores vis-à-vis de la situation actuelle. Le chantier prévu devrait, par extension, être mis à profit pour assainir toute la partie sud de l'A4 d'un point de vue acoustique. Comme pour la commune de Kayl, Mondercange voit également un potentiel substantiel dans la réorganisation du réseau de bus régionaux (n° 17) et l'encouragement de la mobilité douce. Enfin, un autre aspect crucial représente le bruit généré au niveau de la zone industrielle de Foetz. Selon des témoignages de riverains concernés, les nuisances sonores des activités industrielles sont autrement plus insupportables que les bruits routiers ou ferroviaires.

Pétange

A l'échelle de la commune de Pétange, c'est incontestablement la collectrice du sud - l'axe de la N31 dans le prolongement de l'A13 - qui présente la situation acoustique la plus critique, amplement soulignée par les cartes stratégiques du bruit. Le paysage ouvert de la vallée de la Chiers favorise une large dispersion du bruit routier ; la dominante des vents en direction sud-ouest expose particulièrement la face nord de la localité de Pétange, le long de la Rue d'Athus. Les riverains concernés questionnent actuellement les dispositifs de protection sonore tout en réclamant des vérifications en vue d'apporter des améliorations en matière d'efficacité. Concernant le volet rail, les responsables communaux apprécient l'agrandissement du parking de la gare de Rodange et s'associeront à tous les efforts pouvant mener à une meilleure gestion des flux de déplacements (professionnels) trans-

frontaliers. Pour ce qui est de l'activité ferroviaire régulière, les services communaux ne réceptionnent pas de plaintes particulières.

Roeser

Même si les échéances ont été reculées, les responsables communaux de Roeser ont été impliqué*e*s de façon conséquente dans les projets infrastructurels que sont d'une part l'élargissement de l'A3 (projet n° 9) et la reconstruction de l'arrêt CFL de Berchem (projet n° 10). Dans le futur comme dans le passé, toute mesure qui consiste à améliorer la situation sonore dans la vallée du *Roeserbann* au bénéfice de la qualité de vie à l'échelle locale sera fortement soutenue. Dans le cadre de son PAG, la commune de Roeser a défini des zones de bruit, à l'intérieur desquelles sont rendues obligatoires des mesures d'isolation acoustique. Dans ce contexte, il est évident d'encourager toutes les mesures à caractère accompagnateur au plan national, particulièrement les projets relatifs aux aides financières (projet n° 3) et aux appuis techniques (projet n° 5). Sur les aspects de la réorganisation en terme d'efficacité de l'offre de transports publics collectifs (bus et train), Roeser rejoint les positions déjà exprimées par d'autres communs et considère ces missions comme strictement prioritaires. Enfin, une place centrale doit être réservée à la lutte contre les incivilités, sans quoi un plan d'action en matière de nuisances sonores se retrouve en décalage avec les aspirations légitimes au quotidien des citoyens.

Sanem

La commune de Sanem s'associe à l'ensemble des réflexions et suggestions en matière de transports collectifs, de mobilité douce, d'accompagnement technique et de mesures de protection sonore exprimées par les autres communes, tout en appuyant fortement l'appréciation de la ville d'Esch-sur-Alzette à l'égard d'une optimisation des mesures sur le projet de la Liaison Micheville (projet n° 18). En revanche, la position de la commune de Sanem à l'égard du projet de contournement de Bascharage (projet n° 12) est connue et n'appelle pas de commentaire supplémentaire, sinon que les riverains concernés devront faire face à une détérioration des conditions acoustiques vis-à-vis de la situation existante. Dès lors, les autorités nationales compétentes sont appelées une nouvelle fois à s'assurer de l'application des plus hauts standards en matière de protection sonore. Au droit de l'axe A13, les plaintes des habitants de la localité d'Ehlerange en matière de nuisances sonores se font de plus en plus pressantes ces dernières années, confirmant ainsi la situation dégradée telle qu'elle est visualisée sur les cartes stratégiques du bruit. La détérioration au fil du temps est interprétée comme la conséquence de l'affaissement des merlon de terre le long de l'accotement sud de l'axe autoroutier. Suivant cette hypothèse, il y a lieu d'appeler les autorités compétentes à réaliser les inspections nécessaires et, le cas échéant, à remédier aux déficits de protection sonore.

Schifflange

A la suite de travaux étendus le long de la ligne CFL qui traverse toute l'agglomération (projet n° 9), la commune de Schifflange se joint à la position favorable des autres communes riveraines vis-à-vis du réaménagement multimodal de autoroute A4 (n° 10) et particulièrement quant au choix d'un accès spécifique à la zone industrielle *Um Monkeler*. A ceci s'ajoute que la proposition, déjà formulée en 2017, d'élargir le projet vers l'A13 est maintenue dans le but de réduire de manière substantielle les nuisances sonores au niveau des quartiers de la partie est de Schifflange, notamment dans les lotissements *Op Soltgen et Op Hudelen*. Les autorités compétentes sont sollicitées en ce sens. Enfin, Schifflange soutient

toutes les mesures d'ordre général et de nature décentralisée proposées par les autres communes du groupe de travail.

Avis motivé et conséquences sollicitées

L'approche sous l'angle des populations soumises aux nuisances sonores de l'environnement ambiant implique une **conséquence pratique** qui consiste à solliciter de la part des autorités compétentes une réponse à toutes les questions, remarques, suggestions et propositions formulées suivant les différents aspects traités. Très concrètement, il y a lieu de considérer que l'élaboration d'un avis motivé n'a de réel intérêt que s'il suscite une motivation de la part du destinataire à une collaboration active dans le sens d'une **implication des communes concernées**. Les thématiques essentielles échelonnent, souvent de façon répétée, à travers tout le présent avis conjoint et pourront être repris point par point.