



Luxembourg, le 14 MARS 2022

Luxplan S.A.
Parc d'activités 85-87
L-8303 Capellen

N/Réf : 101492

Dossier suivi par : Mara Strzykala et Philippe
Peters
Tél. : 247 86874, 247 86827
E-mail : mara.strzykala@mev.etat.lu,
philippe.peters@mev.etat.lu

Concerne : Loi modifiée du 15 mai 2018 relative à l'évaluation des incidences sur l'environnement (EIE)

Evaluation du projet « LUXTRAM - Tronçon K2 » sur le territoire de la ville de Luxembourg – avis sur le champ d'application et le niveau de détail du rapport d'évaluation

Madame, Monsieur,

En application des dispositions de la loi modifiée du 15 mai 2018 relative à l'évaluation des incidences et du règlement grand-ducal du 15 mai 2018 établissant les listes de projets soumis à une évaluation des incidences sur l'environnement, le projet figure à la catégorie 7 de l'annexe II dudit règlement et est soumis d'office à une EIE.

La loi modifiée du 15 mai 2018 exige dans ce cas de figure l'élaboration obligatoire d'un avis des autorités sur le champ d'application et le niveau de détail du rapport d'évaluation.

Vous trouverez en annexe l'avis établi en vertu de l'article 5 de la prédite loi. L'avis est basé sur le document « LUXTRAM Tronçon K2 - Evaluation des incidences sur l'environnement – vérification préliminaire (screening) » du 09 décembre 2021 rédigé par le bureau d'études Luxplan S.A..

L'avis qui suit comprend également les avis des autres autorités avec des responsabilités spécifiques en matière environnementale (voir liste en annexe).

Une réunion de concertation entre les autorités ayant formulé des observations, le maître d'ouvrage et l'autorité compétente est organisée à ce sujet via visioconférence le 25 mars 2022 à 9h00.

Veuillez agréer, Madame, Monsieur, l'expression de mes sentiments distingués.

La Ministre de l'Environnement,
du Climat et du Développement durable



Carole Dieschbourg

N° Dossier: 101492		
LUXTRAM - Tronçon K2		
EIE Phase:	Scoping	
Autorité	Saisine	Avis
Administration de la nature et des forêts Arrondissement SUD	oui	03/03/2022
Administration de l'environnement	oui	11/03/2022
Administration de la gestion de l'eau	oui	23/02/2022
Ministère de la Santé	oui	02/02/2022
Inspection du Travail et des Mines	oui	07/02/2022
Département de l'aménagement du territoire	oui	03/02/2022
Institut national de recherches archéologiques (INRA)	oui	-
Institut national pour le patrimoine architectural (INPA)	oui	-
Ville de Luxembourg	oui	09/02/2022
Administration communale de Niederanven	oui	10/02/2022

Avis du Ministère de l'Environnement du Climat et du Développement durable sur le champ d'application et le niveau de détail du rapport d'évaluation

L'évaluation des incidences sur l'environnement (EIE) a comme objectif d'évaluer et de vérifier à un stade précoce de la planification et avant l'octroi d'une autorisation environnementale les incidences notables du projet sur l'environnement afin de déterminer les mesures à appliquer pour éviter, réduire ou compenser ces incidences.

Le projet sous avis tombe en tant que projet d'infrastructure de transport également sous les dispositions de la section 2 de la loi EIE. De ce fait, les mesures compensatoires (article 16 de la loi EIE) et les conditions d'aménagement et d'exploitation (article 17 de la loi EIE) seront fixées sur base d'un avant-projet détaillé (APD) du projet dans un arrêté à délivrer par le ministre ayant l'environnement dans ses attributions.

L'approche préventive est au centre de toute procédure EIE dont la pièce-maîtresse constitue l'élaboration d'un rapport d'évaluation par un/des expert(s) agréé(s). Afin d'orienter l'élaboration du rapport d'évaluation, l'autorité compétente doit formuler un avis sur le champ d'application et le niveau de détail du rapport d'évaluation à présenter par le maître d'ouvrage. En fonction du projet, l'autorité compétente demande également l'avis d'autres autorités avec des responsabilités spécifiques en matière d'environnement (voir article 5 de la loi EIE et le tableau sur la page 2).

1. Généralités

- 1.1. Le maître d'ouvrage qui prépare et présente le rapport d'évaluation des incidences sur l'environnement est obligé d'avoir un agrément suivant l'article 6.3 de la loi modifiée du 15 mai 2018 relative à l'évaluation des incidences sur l'environnement (ci-après loi EIE) : « *Afin d'assurer l'exhaustivité et la qualité du rapport d'évaluation des incidences sur l'environnement, le maître d'ouvrage s'assure que le rapport d'évaluation des incidences sur l'environnement est préparé par des personnes agréées en vertu de la loi du 21 avril 1993 relative à l'agrément de personnes physiques ou morales privées ou publiques, autres que l'État, pour l'accomplissement de tâches techniques d'étude et de vérification dans le domaine de l'environnement.* »¹
- 1.2. Les informations à fournir par le maître d'ouvrage dans le cadre du rapport d'évaluation sont précisées par les articles 3, 6 et 13 ainsi que l'annexe III de la loi EIE. Certaines thématiques y développées sont particulièrement importantes pour l'élaboration du rapport d'évaluation relatif au projet et nous revenons par la suite d'une manière plus précise à ces thématiques. Une attention particulière est à porter au contenu supplémentaire exigé par l'article 13 précité pour les projets d'infrastructures de transport.
- 1.3. D'une manière générale, le bureau d'études devra évaluer les incidences environnementales du projet sur tous les facteurs à analyser (article 3 de la loi EIE) et non seulement sur les facteurs susceptibles d'être impactés de manière notable par le projet, comme proposé dans le dossier soumis. Il importe que l'évaluation soit complète et transparente, bien que le degré de détail de l'évaluation puisse varier dans le sens que les incidences notables soient analysées de manière

¹ Article 6 paragraphe 3 de la loi modifiée du 15 mai 2018 relative à l'évaluation des incidences sur l'environnement

plus précise, compte tenu des exigences du présent avis (y inclus les avis des autres autorités consultées).

- 1.4. Il est à noter que le rapport d'évaluation est à soumettre à la consultation du public. Ceci présuppose que toutes les informations requises pour la compréhension du projet et de ses incidences sur l'environnement fassent partie intégrante du dossier à soumettre. Il ne peut être renvoyé à des informations complémentaires sans que celles-ci ne soient clairement décrites dans le rapport d'évaluation ou annexées à celui-ci. La présentation des informations dans le rapport d'évaluation sous forme matérielle et digitale doit être complète, cohérente et facile à retracer.
- 1.5. Les auteurs du dossier soumis proposent de diviser le tronçon « K2 » (projet N°2.9 du PST) en trois sections entre le *Boulevard Konrad Adenauer* et le *Boulevard Frieden* (via *Kuebebiertg*) et de procéder pour chaque tronçon à l'élaboration d'un rapport distinct à soumettre à une procédure à part. Le MECDD voit cette approche d'un œil critique. En effet, il est indiqué d'évaluer le projet d'extension dans son ensemble, de manière à pouvoir en connaître les incidences probables notables dans une perspective globale, à un moment précoce de la planification, tout en connaissance de cause d'éventuelles solutions de substitution et du phasage prévisionnel du projet. En principe, le rapport d'évaluation est à élaborer sur base d'un avant-projet sommaire qui sera précisé, e.a. en fonction des résultats de l'évaluation environnementale, et après la décision du Gouvernement en Conseil dans un avant-projet détaillé. Le dossier à soumettre dans cette phase devra clairement mettre en évidence comment les mesures requises sont intégrées dans le projet, respectivement mises en œuvre (p.ex. concept relatif aux mesures compensatoires). L'arrêté final portera sur l'ensemble du projet et devra, le cas échéant, en fonction du phasage du projet et du degré de détail de la planification pour les différentes sections, être adapté selon les modalités de l'article 17 de la loi EIE. Il est à noter que les concepts urbanistiques « PAP Laangfur » et « PAP Kuebebiertg » sont suffisamment avancés pour pouvoir servir de référence pour l'évaluation environnementale et que l'axe futur du tram y a été repris comme épine dorsale du développement urbanistique. L'EIE relative au « PAP Laangfur » est en cours d'élaboration (Réf. 94195, dossier publié sur www.eie.lu).
- 1.6. Le rapport d'évaluation ainsi que toutes les études complémentaires (p.ex. études sonores, études sur les vibrations, etc.) doivent prendre en compte et distinguer entre la ligne de tram existante, l'extension du tronçon projetée soumis pour avis et son phasage. Comme le projet s'insère dans un contexte urbanistique en transformation, il importe de se baser sur les planifications urbanistiques les plus récentes, de manière à pouvoir disposer d'informations les plus robustes possibles concernant le contexte/les alentours de la ligne de tram projetée. Le cas échéant, il importe de considérer des variantes concernant le tracé du tram, respectivement le développement urbanistique dans la zone d'étude dans la présentation et l'évaluation du projet et d'optimiser le tracé d'un point de vue environnemental, tout en mettant en évidence la flexibilité requise au niveau de la planification et les prémisses à respecter lors du développement des projets urbanistiques concernés.
- 1.7. En fonction des risques ou des incertitudes identifiées, le rapport d'évaluation devra présenter une stratégie de gestion sur base de mesures d'évitement, d'atténuation et de monitoring (voir point 7 de l'annexe III) qui est à décliner par rapport aux différents biens à protéger potentiellement touchés. La sensibilité du milieu environnant est à considérer dans ce contexte en fonction de l'étendue spatiale potentielle des nuisances. Des éventuelles modalités de suivi doivent également être proposées par le bureau d'études (p.ex. un suivi des émissions acoustiques, des vibrations, la gestion du chantier, etc.).

- 1.8. Il est pratique courante que le rapport d'évaluation comprenne une synthèse des résultats d'évaluation, des choix analysés et des mesures (p.ex. sous forme de tableau). Dans ce contexte, il est également indiqué que les auteurs du rapport d'évaluation se prononcent sur les mesures envisagées pour éviter, prévenir, réduire ou si possible, compenser les incidences négatives notables identifiés, du projet sur l'environnement et ceci en tenant compte des différentes variantes analysées conformément au point 7 de l'annexe III de la loi EIE.
- 1.9. Le bureau d'études est tenu de présenter dans le rapport d'évaluation d'une manière transparente les différentes étapes de la procédure d'évaluation et d'autorisation du projet, compte tenu des dispositions de la section 2 de la loi EIE. Conformément à l'article 19 de la loi EIE, le projet est dispensé des autorisations exigées par loi du 18 juillet 2018 concernant la protection de la nature et des ressources naturelles, la loi modifiée du 19 juillet 2004 concernant l'aménagement communal et le développement urbain, la loi modifiée du 19 décembre 2008 relative à l'eau, la loi communale modifiée du 13 décembre 1988 et la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés². Toute autre autorisation éventuellement requise et non couverte par l'arrêté à établir selon les articles 16 et 17 de la loi EIE est à mettre en évidence dans le rapport d'évaluation.
- 1.10. Le présent avis se limite sur la construction et l'exploitation du tronçon « K2 ». Les effets cumulatifs du projet avec le réseau existant, compte tenu des effets éventuels de l'extension du réseau par d'autres extensions, sont à considérer lors de l'élaboration du rapport d'évaluation (p.ex. en tenant compte d'une éventuelle adaptation de la fréquence des trams par rapport à la situation actuelle et/ou la situation autorisée, etc.). Dans ce contexte, le bureau d'études doit présenter d'une manière générale le fonctionnement actuel du tram et son fonctionnement après la réalisation des extensions projetés, compte tenu de leur phasage. Il importe également de mettre en évidence les raisons du choix de la variante du tracé et les éventuelles solutions de substitution considérées dans ce contexte.
- 1.11. En ce qui concerne la délimitation de la zone d'étude, la distance envisagée de 60m de part et d'autre du tronçon projeté, ou selon le cas de « façade à façade », peut servir comme première orientation. En effet, la zone d'étude peut varier en fonction du type d'incidence et devra être élargie le cas échéant.
- 1.12. En raison du lien étroit entre le projet soumis et les PAPs « Laangfur » et « Kuebebiert » et la construction du pont « Märtesgrond » les reliant, il est fortement recommandé que les maîtres d'ouvrage se concertent afin de coordonner les développements desdits projets, notamment en phase chantier et de fonctionnement du tram et de pouvoir se baser dans le rapport d'évaluation sur les informations les plus récentes. Selon le dossier soumis, l'existence du pont est présumée (maître d'ouvrage : Administration des Ponts & Chaussées), de manière à ce que le bureau d'études Luxplan propose de limiter l'évaluation à l'exploitation du pont par le tram. Cette approche n'est pas partagée par le MECDD, ce qui a d'ailleurs déjà été argumenté à plusieurs reprises (p.ex. courriel Luxtram du 30/06/2021 - « *EIE K2 -Kuebebiert-Luxexpo TRAM devra intégrer la problématique de l'ouvrage d'art à mobilité douce sous maîtrise d'ouvrage des Ponts et Chaussées* »). Le pont fait partie intégrante de l'infrastructure du tram et devra être décrit et évalué dans le rapport environnemental non seulement par rapport à son exploitation par Luxtram, mais également en ce qui concerne sa conception, le chantier, les mesures d'entretien (p.ex. nettoyage, contrôle, etc.) après sa mise en service, l'accès à la construction, etc. Il est

² Art.19 de la loi modifiée du 15 mai 2018 relative à l'évaluation des incidences sur l'environnement

indispensable de se concerter à ce sujet avec tous les acteurs concernés, notamment l'Administration des Ponts et Chaussées afin de présenter les informations les plus récentes à ce sujet et de valoriser les études déjà réalisées dans ce contexte.

2. Description du projet

- 2.1. Afin de cadrer l'évaluation dans le rapport, il importe d'identifier de manière précise les voies d'exposition (« Wirkungspfade ») et les aires d'exposition potentielles des incidences significatives liées au projet par rapport aux facteurs définis à l'article 3 de la loi EIE. Dans le cas du dossier soumis pour avis un accent particulier doit être mis sur les sujets « population, santé humaine », « sol », « biodiversité » et « eau ». L'évaluation devra se baser sur les voies d'exposition pertinentes et distinguer entre la phase chantier et la phase de fonctionnement normal (voir annexe III de la loi EIE, points 1.a. et 1.c.).
- 2.2. L'évaluation devra distinguer entre la phase « chantier » (p.ex. raccordements électriques, installations de chantier, construction d'un pôle échange provisoire section 1 « Adenauer », nuisances temporaires, etc.) ainsi que la phase « fonctionnelle », c.-à-d. le fonctionnement des installations (p.ex. émissions sonores, vibrations, champs électriques et magnétiques, risque d'accidents, etc.). Pour rappel, la phase « chantier » est à définir et évaluer déjà au niveau de l'avant-projet sommaire et devra faire partie intégrante de l'évaluation (voir également article 13 de la loi EIE). La description du chantier du projet doit également revenir sur les infrastructures techniques existantes (conduites d'eau, gaines électriques, pistes cyclables, trottoirs, etc.) situées le long du tracé du tram et analyser si celles-ci nécessitent à être déplacées dans le cadre de la réalisation du projet (essentiellement section 1 « Adenauer » et section 3 « Frieden »). Les incidences qui en découlent sont intrinsèques au projet et donc à intégrer dans le rapport d'évaluation.
- 2.3. La description du projet devra inclure les différents scénarios en termes d'installations possibles alors que certains détails du projet ne sont à ce stade pas encore définis. Cela comprend notamment a) les options d'emplacements des mâts des lignes aériennes de contact (LAC) et/ou, le cas échéant, des fixations à des bâtiments, b) le nombre et l'emplacement des transformateurs nécessaires, c) le matériel roulant pouvant être utilisé et d) la longueur projetée des trams (45m ou 55m en fonction du nombre de modules), etc. Dans le cadre de l'élaboration du rapport d'évaluation, il est essentiel de présenter une analyse de variantes afin de déterminer la variante la plus sensée en termes d'incidences sur l'environnement.
- 2.4. Le rapport d'évaluation devra comprendre une description précise du projet dans son ensemble. Ceci concerne d'abord, le tracé (avec d'éventuelles variantes), les pentes (profil en longueur, profils transversaux en des endroits caractéristiques), les rayons, les croisements avec d'autres voies de déplacement (voitures, bus, vélos, piétons), les plateformes, etc. A cela s'ajoutent une description du ou des modèles de rames projetés à circuler sur le réseau élargi avec ses / leurs caractéristiques spécifiques en vue de l'évaluation environnementale.
- 2.5. Une vue d'ensemble de l'alimentation électrique de la ligne de tram est à présenter dans le rapport d'évaluation (y inclus toute infrastructure connexe, par exemple, les transformateurs, etc.). Dans ce contexte, le bureau d'études doit présenter du moins approximativement l'emplacement et l'inter-distance des poteaux électriques respectivement des fixations murales compte tenu du contexte urbanistique existant / projeté. De plus, les auteurs du rapport

d'évaluation doivent se prononcer sur la question de la consommation moyenne en électricité du projet.

- 2.6. Toutes les infrastructures connexes requises pour le fonctionnement de la ligne de tram sont à présenter en détail, notamment les pôles d'échange, les accès, les assises, d'éventuelles constructions spécifiques (p.ex. ponts, etc.), et ce indépendamment du maître d'ouvrage responsable pour leur réalisation.
- 2.7. Le bureau d'études doit présenter et évaluer les différents concepts d'aménagement envisagés sur les différentes parties du tronçon. Afin de séparer les différentes voies (tram, vélos, voitures, etc.), le bureau d'études mentionne la construction de murs ou d'autres installations. Ces éléments structurels sont à décrire dans le rapport d'évaluation, tout en considérant des moyens de séparation naturels comme, par exemple, des haies avec effets environnementaux positifs. La mise en place d'éventuelles clôtures/barrières est à prendre comme sujet. Cette description devra également inclure un concept d'illumination du tracé adapté au contexte urbain spécifique.
- 2.8. La description est à compléter par un concept de fonctionnement (« Betriebskonzept ») du moins sommaire renseignant sur la fréquence de circulation (projetée, minimale, maximale), les horaires de service, la vitesse de circulation, etc. ainsi que sur l'intégration du nouveau tronçon dans le réseau global du tram existant/projeté.
- 2.9. La description du projet devra inclure différents scénarios en termes d'installations possibles alors que certains détails du projet ne sont à ce stade pas encore définis. Cela comprend notamment a) les options d'emplacements des mâts des lignes aériennes de contact (LAC) et/ou, le cas échéant, des fixations à des bâtiments, b) le nombre et l'emplacement des transformateurs nécessaires, c) le matériel roulant pouvant être utilisé et d) la longueur projetée des trams (45m ou 55m en fonction du nombre de modules), etc. Dans le cadre de l'élaboration du rapport d'évaluation, il est essentiel de présenter une analyse de variantes afin de déterminer la variante la plus sensée en termes d'incidences sur l'environnement.
- 2.10. Le rapport d'évaluation devra présenter la situation environnementale dans la zone d'étude, respectivement l'état initial du terrain sur lequel viendra se greffer la ligne de tram, compte tenu de la situation existante sur le terrain et la situation projetée dans les concepts urbanistiques des espaces dans lequel le projet s'insère. Au cas où des démolitions de constructions existantes, des déplacements d'infrastructures techniques existantes (conduites d'eau, gaines électriques, pistes cyclables, trottoirs, etc.) ou l'assainissement de sites pollués situés sur le tracé du tram devraient être réalisés, il importe d'en tenir compte dans le rapport d'évaluation (p.ex. dans le cas d'un scénario où l'axe du tram serait réalisé avant les projets urbanistiques urbanistiques concernés).
- 2.11. D'une manière générale, la description du projet devra être illustrée par des coupes, des plans d'ensemble et des plans détaillés à une échelle appropriée compte tenu du contexte urbain du projet (i.e. uniquement plan de situation projetée pour la section 3 « Frieden » annexée au dossier soumis pour avis).

3. Evaluation du projet

D'une manière générale, les auteurs du rapport d'évaluation devront se prononcer sur les incidences du projet sur tous les facteurs à analyser définis à l'article 3 de la loi EIE. L'avis qui suit se limite aux aspects nécessitant un traitement plus approfondi.

3.1. Population et santé humaine

Il est pour ce chapitre également référé à l'avis de l'Administration de l'environnement annexé et auquel je me rallie.

Bruit

- 3.1.1 En ce qui concerne l'évaluation des émissions sonores, une étude de bruit à réaliser par un expert agréé est à joindre et évaluer dans le rapport. Il importe de différencier entre la phase chantier qui présente des nuisances temporaires et la phase de fonctionnement qui présente des nuisances sonores continues durant la durée de vie du projet. Ladite étude devra évaluer les niveaux sonores provenant du chantier et leur durée en tenant compte des horaires de travail. Le dossier évoque qu'en fonction de l'état d'avancement des travaux, la plage d'horaire peut être étendue. De ce fait, ce scénario « worst-case » est également à considérer dans l'évaluation. Concernant, les émissions sonores du fonctionnement du tram, le bureau d'études doit, entre autres, s'exprimer sur le cumul des incidences sonores, p.ex., avec le trafic routier attendu après la réalisation du projet et les aménagements des environs (i.e. situation avec éventuels établissements classés). Comme mentionné au chapitre ayant la description du projet pour sujet, il est opportun de distinguer entre un fonctionnement normal et un fonctionnement maximal de l'extension du tram.
- 3.1.2 Au vu de l'intégration des sections 1 et 3 « Adenauer » et « Frieden » dans la voirie existante, la mise en service du tram est accompagnée par une réorganisation des réseaux bus. Il importe de modéliser la situation actuelle et la situation projetée avec l'intersection du tram afin de pouvoir concevoir la modification de l'environnement sonore dans ces sections.
- 3.1.3 En ce sens, le rapport d'évaluation devra intégrer et décrire les mesures efficaces à mettre en place pour éviter et réduire les nuisances sonores en milieu urbain. Par ailleurs, dans son avis annexé, la Ville de Luxembourg fait part de son intérêt à être impliqué dans les études et réunions relatives au bruit.

Vibrations

- 3.1.4 Les vibrations résultant de la mise en service du tram sont à évaluer dans une étude spécifique, tout en distinguant un scénario de fonctionnement normal et un scénario d'exploitation maximale. Cette évaluation doit par ailleurs permettre de s'exprimer sur les vibrations admissibles au niveau des utilisations avoisinantes et indiquer des mesures d'atténuation afin de réduire au strict minimum les vibrations. L'étude devra également analyser les vibrations potentielles en phase chantier.

Champs électriques et magnétiques

- 3.1.5 La méthodologie proposée dans le dossier soumis pour évaluer les incidences des champs électriques et magnétiques du projet est à compléter par une actualisation des valeurs présentées dans le cadre des études relatives au tronçon A et B du tram. Cette actualisation devra se baser sur des mesurages respectivement des modélisations, tenant compte aussi de la localisation des postes de transformateurs, des mâts de la LAC, respectivement des fixations aux bâtiments. Il importe de déterminer sur cette base, les distances et mesures à respecter dans le milieu urbain. La Ville de Luxembourg fait part de son intérêt à être impliqué dans les échanges concernant la planification de ces propos. Voir également l'avis du Ministère de la Santé ci-joint.

Déchets

- 3.1.6 Une estimation des types et des quantités de déchets produits durant la phase chantier, notamment en ce qui concerne les travaux d'excavation/de terrassement (voir point 1 de l'annexe III de la loi EIE) ainsi qu'une analyse des quantités de déchets attendus sur les arrêts sont à intégrer dans le rapport. Dans ce contexte le bureau d'études doit s'exprimer sur la gestion, le tri et le recyclage ou l'élimination de ces déchets. Voir également le point 3.3 ci-dessous et l'avis de la Ville de Luxembourg ci-joint.

3.2. Biodiversité

Il est pour ce chapitre également référé à l'avis de l'Administration de la nature et des forêts annexé et auquel je me rallie.

Natura 2000 et zones protégées d'intérêt national (ZPIN)

- 3.2.1. Bien que le tracé projeté « K2 » se situe en majeure partie en-dehors de la zone verte, il traverse néanmoins la zone verte faisant partie de la zone Natura 2000 « LU0001022 – Grünwald » et de la ZPIN « Kuebebiert » au moyen d'un pont reliant les sites respectifs des PAPs « Laangfur » et « Kuebebiert ». Dans le dossier soumis pour avis des propos sont avancés soulignant que l'analyse des incidences de l'ouvrage d'art pour mobilité douce et le tram « Märtessgrond », réalisé par un maître d'ouvrage autre que la société Luxtram, ne serait pas imputable au maître d'ouvrage de l'extension de la ligne de tram. Cette approche est rejetée. Etant donné que la raison d'être de cet ouvrage est étroitement liée à la réalisation du projet du tronçon « K2 », l'évaluation des incidences sommaire réalisée en vertu de l'article 32 de la loi modifiée du 18 juillet 2018 concernant la protection de la nature et des ressources naturelles (ci-après loi PN) doit obligatoirement être adaptée pour tenir compte de la conception du pont, de la phase « chantier », des mesures de suivi et de l'accès à réserver au pont (entretien), etc. (voir également point 1.12). Il est indiqué de se concerter avec le MECDD et l'ANF après l'adaptation de la prédite évaluation sommaire, afin de clarifier la nécessité d'élaborer une évaluation détaillée en vertu du même article 32. De même il est nécessaire de présenter dans le rapport d'évaluation les incidences probables du projet sur la ZPIN en vigueur au moment de la finalisation du dossier, tout en tenant compte de l'état d'avancement de la modification du règlement grand-ducal de la ZPIN en cours de procédure.

Biotopes et habitats d'espèces protégés (Art. 17, loi PN)

- 3.2.2. Au cas où, en fonction du phasage de la mise en œuvre du projet avec les projets urbanistiques concernés, la réalisation du projet exigerait la destruction de biotopes et/ou d'habitats d'espèces protégés selon l'article 17 de la loi PN, le rapport d'évaluation doit comprendre un bilan écologique, du moins sommaire, des éco-points à compenser.
- 3.2.3. D'une manière générale, les études et informations quant à la présence d'espèces d'intérêt communautaire (en occurrence pour la section 2 « Laangfur-Kuebebieng » l'alouette des champs) disponibles dans le cadre de l'EES pour le PAG de la Ville de Luxembourg et l'EIE relative au PAP « Laangfur » (Réf. 94195, dossier publié sur www.eie.lu) sont à valoriser.

Espèces protégées particulièrement (Art. 20 & 21, loi PN)

- 3.2.4. Les auteurs du rapport d'évaluation devront se prononcer, sur base des études existantes, sur la présence d'espèces particulièrement protégées sur le tracé, et notamment au lieu-dit « Määrtesgrond », et évaluer les incidences, compte tenu de la phase « chantier », de la conception du pont et des mesures d'entretien. Au cas où des mesures dites « CEF » devraient être réalisées afin de garantir la compatibilité du projet avec les dispositions de l'article 21 de la loi modifiée du 18 juillet 2018 concernant la protection de la nature et des ressources naturelles (la loi PN), il importe de préciser ces mesures d'une façon qualitative et quantitative dans le rapport d'évaluation et de se prononcer sur leur localisation. La faisabilité de ces mesures devra également être vérifiée.

Protection des arbres d'alignement (Art. 14, loi PN)

- 3.2.5. Dans l'hypothèse où le projet nécessite l'abattage ou le déplacement d'arbres (notamment les arbres d'alignement présents le long du *Boulevard Konrad Adenauer* dans le cadre de la réalisation de la section 1, page 66 et 67 du document soumis), des solutions de substitution pour pouvoir conserver le cas échéant les arbres existants sont à analyser, respectivement un concept pour remplacer les arbres dans l'espace urbain est à présenter et analyser en ce qui concerne sa faisabilité.

3.3. Terre et sol

- 3.3.1. En fonction du phasage du projet avec les projets urbanistiques concernés et de la situation du terrain sur lequel le projet viendra se greffer, respectivement de la modification de ce terrain initial pour la réalisation du tram, une qualification et quantification du sol respectivement du matériel à déblayer et à remblayer générés par le projet est à fournir ainsi que les mesures pour en assurer une gestion correcte afin de préserver les sols et d'éviter les nuisances liées à leur mouvement et leur transport (cf. point 3.1. bruit, poussières, etc.). Par ailleurs, le bureau d'études doit présenter en fonction de la nature des déchets, différentes mesures de réduction et de valorisation des déchets adaptées à la nature des déchets. Voir également l'avis de la Ville de Luxembourg ci-joint.
- 3.3.2. Dans ce contexte, et dans l'hypothèse où une pollution dans les sols fortement anthropisés des sections 1 et 3 est révélée lors des travaux de terrassement, celle-ci est à qualifier et la gestion de ces terres polluées est à prendre pour sujet dans le rapport.

- 3.3.3. En ce qui concerne l'imperméabilisation du sol du tronçon projeté, le rapport doit revenir sur le scellement du sol à l'état actuel et évaluer les moyens que se donne le maître d'ouvrage afin d'améliorer cette situation dans le cadre de la réalisation du projet (i.e. engazonnement des rails, plantation d'arbres et de haies, utilisation de matériaux perméables, etc.).

3.4. Eau

Il est pour ce chapitre également référé à l'avis de l'Administration de la gestion de l'eau annexé et auquel je me rallie.

Eaux souterraines et eau potable

- 3.4.1. Le tronçon dont est question se situe sur l'aquifère du Grès de Luxembourg affleurant et la section 3 « Frieden » est localisée en zone de protection. Bien que les sections 1 « Adenauer » et 2 « Laangfur-Kuebeberg » ne sont pas situées en zone de protection, il importe tout de même à porter une attention particulière et des mesures pour éviter et limiter le risque de dégradation de la nappe phréatique notamment par infiltration de substances dangereuses (phase chantier et de fonctionnement), sont à présenter pour l'ensemble du tronçon et les produits utilisés pour la maintenance des rails (p.ex. huiles biodégradables, etc.) sont à préciser. Voir l'avis de l'Administration de la gestion de l'eau ci-joint pour le détail et les mesures à mettre en place en phase chantier.
- 3.4.2. Les auteurs du rapport environnemental devront se prononcer sur les besoins en eau potable (p.ex. estimation, scénarios min/max/moyenne) en phase de fonctionnement du tram (p.ex. nettoyage, arrosage, etc.).

Eaux pluviales et eaux de surface

- 3.4.3. L'évaluation du projet doit aussi tenir compte du scellement du sol du projet et du risque de crues subites en cas de forte pluie. Dans ce contexte le bureau d'études doit en particulier s'exprimer sur la gestion des eaux pluviales sur le tronçon sous rubrique et fournir dans le rapport d'évaluation des plans reprenant les profondeurs de terrassement ainsi que le concept de gestion des eaux pluviales

Assainissement

- 3.4.4. En ce qui concerne les informations, plans et concepts à fournir dans le cadre de l'assainissement des eaux du tronçons « K2 », il est de manière générale renvoyé à l'avis de l'Administration de la gestion de l'eau pour le détail.

3.5. Air et Climat

- 3.5.1. La directive 2014/52 concernant l'évaluation des incidences transposée en droit national par la loi EIE vise l'intégration du changement climatique et l'adaptation au changement climatique dans la procédure d'évaluation. Conformément au point 5 de l'annexe III de ladite loi, les auteurs du rapport d'évaluation devront se prononcer de manière sommaire sur la vulnérabilité du projet au changement climatique (p.ex. en cas de forte pluie, lors des canicules, lors des tempêtes, etc.).

- 3.5.2. En outre, le bureau d'études est amené à évaluer les effets du projet sur le climat (p.ex. effets indirects, moyen et long terme, etc.). Dans ce contexte, il importe d'établir une analyse des besoins en énergie et de préciser la provenance de cette énergie en favorisant la couverture par des énergies renouvelables. Voir également l'avis de la Ville de Luxembourg ci-joint.
- 3.5.3. Le bureau d'études doit également s'exprimer au sujet des effets (négatifs/positifs) du projet sur la qualité de l'air et le climat local et indiquer les mesures possibles afin d'améliorer la situation actuelle.
- 3.5.4. Dans la logique de ce qui précède et dans une optique d'amélioration du climat urbain, les auteurs du rapport d'évaluation sont amenés à présenter les effets bénéfiques et la gestion d'un tracé végétalisé en milieu urbain (à savoir la régulation hygrométrique par évaporation, la limitation du risque de surchauffe urbaine et son impact sur la santé humaine, la réduction du bruit, la rétention de particules fines, infiltration des eaux pluviales, etc.) et proposer d'autres mesures que se donne le maître d'ouvrage pour rendre la projet viable et adapté au aléas climatiques futures. Voir également les avis du Ministère de la Santé et de la Ville de Luxembourg ci-joints.

3.6. Biens matériels et patrimoine culturel

- 3.6.1. Le rapport d'évaluation devra situer l'ensemble du tracé de tram projeté quant au patrimoine architectural (sites, monuments ou ensembles protégés aux niveaux national et communal) et patrimoine archéologique. Les auteurs devront d'une manière générale mettre en évidences les points sensibles et les incidences respectives en terme de biens matériels et de patrimoine culturel à la fois en phase chantier et en phase de fonctionnement. Considérant que le tracé « K2 » prévoit de parcourir une zone rouge en matière de patrimoine archéologie au niveau de l'intersection entre le *Boulevard Konrad Adenauer* et l'*Avenue J. F. Kennedy*, la faisabilité du projet conformément aux dispositions pour la protection du patrimoine culturel est à vérifier. Il est en ce sens requis de se concerter avec les instituts nationaux pour le patrimoine architectural (INPA) et de recherches archéologiques (INRA) ainsi que de consulter le PAG de la Ville de Luxembourg et les études y relatives (étude préparatoire, évaluation environnementale stratégique).

3.7. Paysage

- 3.7.1. D'une manière générale, le rapport d'évaluation devra intégrer des plans, coupes et illustrations afin de prendre pour sujet l'intégration du projet dans le paysage urbain et l'environnement existant/planifié, tout en considérant la hauteur des mâts de la LAC.
- 3.7.2. En ce qui concerne la pollution lumineuse liée au projet, le détail de l'éclairage est à présenter (spectre de lumière, intensité, émissions spécifiques des installations envisagées, etc.) et des mesures pour limiter la pollution lumineuse³ sont à proposer. Il est recommandé de planifier concept d'éclairage en concertation avec le Service Eclairage public de la Ville de Luxembourg.
- 3.7.3. La végétalisation du projet présente une opportunité afin d'optimiser l'intégration du projet dans la ville et de contribuer ainsi également à améliorer la santé et le bien-être humains. Ainsi, il

3

revient au bureau d'études de présenter un concept le long du tracé sous rubrique dans l'optique de végétaliser le projet le plus possible au moyen de surfaces aménagées de manière écologique, de haies indigènes et d'arbres adaptés au centre-ville. En ce qui concerne le choix des plantes et arbres adaptés, le bureau d'études devra se prononcer sur leur aptitude à se développer dans le micro-climat urbain, tout en anticipant les effets connus du changement climatique (p.ex. vagues de chaleur et sécheresse).

3.8. Effets cumulés

- 3.8.1. Selon l'annexe III de la loi EIE point 5.e), la cumulation avec les incidences de projets existants et/ou approuvés est à évaluer dans le rapport. Vu le lien étroit du projet avec les PAPs « Laangfur » et « Lycée Michel Lucius » (Réf. 94195 et 93364, dossiers publiés sur www.eie.lu) ainsi que les projets en cours de planification soit le PAP « Kuebebiorg » ainsi que la construction de l'ouvrage d'art à mobilité douce « Märtessgrond », le bureau doit intégrer les effets cumulatifs des phases chantier et de fonctionnement des projets mentionnés.
- 3.8.2. D'une manière générale, le rapport d'évaluation devra considérer la situation de cumul avec le milieu urbain et les installations de voiries existantes (voies réservées à la circulation d'automobiles et/ou des transports en commun, pistes cyclables, aménagements pour piétons, etc.).



Administration
de la nature et des forêts



CN Dossier: 101492

Leudelange, 03/03/2022

Concerne : Loi modifiée du 15 mai 2018 relative à l'évaluation des incidences sur l'environnement (EIE)

Dossier 101492 – Evaluation du projet « LUXTRAM – Tronçon K2 » sur le territoire de la ville de Luxembourg – Demande d'avis sur le champ d'application et le niveau de détail du rapport d'évaluation

Madame la Ministre,

Suite à votre demande du 22 décembre 2021, je me permets de vous fournir par la présente mon avis sur les informations à fournir par le maître d'ouvrage dans ledit rapport d'évaluation.

Le rapport soumis et intitulé « EIE-Screening Luxtram tronçon K2 » stipule à la page 3 : « *Ce présent document constitue le screening EIE pour la ligne dite « K2 ». Un rapport EIE sera établi par phase, en premier lieu pour la section 1. Les autres sections seront traitées ultérieurement en raison du phasage des travaux.* » Il est à rectifier que le présent projet est soumis d'office à une EIE et donc le présent avis tient à préciser le niveau de détail du rapport d'évaluation (scooping). S'y ajoute le fait que l'extension K2 est à considérer comme un projet cohérent ; la séparation en plusieurs sections est certes opportune pour des raisons de phasage des travaux, mais n'est pas applicable pour l'évaluation des incidences sur l'environnement. Le présent avis s'applique donc au projet complet.

Le projet se situe presque entièrement en dehors de la zone verte, mais traverse la zone verte à hauteur des lieux-dits « Laangfur » et « Märtessgrond » par moyen d'un pont. Cette zone fait partie de la zone Natura 2000 LU0001022 Grünwald ainsi que de la zone protégée d'intérêt nationale « Kuebebiert ».

Le rapport précise que le pont susmentionné ne fait pas partie de la présente EIE. Une EIE propre à ce pont sera réalisée (avec l'Administration des Ponts et chaussées en tant que maître d'ouvrage). Cette approche ne peut pas être validée d'un point de vue de l'évaluation des incidences sur l'environnement. L'analyse sur les incidences sur l'environnement doit forcément considérer l'ouvrage d'art du pont « Märtessgrond ». Les impacts sur la zone Natura 2000 LU0001022 Grünwald ainsi que de la zone protégée d'intérêt nationale « Kuebebiert » doivent obligatoirement être analysés à ce stade. Un screening de l'impact du pont sur la zone Natura 2000 est à élaborer et la modification du règlement grand-ducal de la ZPIN « Kuebebiert » doit être accomplie afin de pouvoir autoriser le présent projet.

Protection des biotopes (Art 17 de la loi PN)

Il reste à noter que le projet traverse les futurs quartiers « Laangfur » et « Kuebebiërg » et donc l'aspect compensation de biotopes Art. 17 est étroitement lié à ces projets de construction. Le projet du tram est programmé en aval de ces projets et donc la thématique de destruction de biotopes ne se pose point. En plus, les surfaces des deux PAP « Laangfur » et « Kuebebiërg » ont été examinées dans le cadre de l'Evaluation environnementale stratégique pour le PAG de la Ville de Luxembourg.

Protection des habitats d'espèces d'intérêt communautaire (Art 17 de la loi PN)

Dans le même ordre d'idée, la présence d'habitats d'espèces d'intérêt communautaire est étroitement liée aux projets de construction et d'aménagement des quartiers. Ainsi ces aspects ont déjà été examinés dans le cadre de l'EES pour le PAG de la Ville de Luxembourg.

Protection des espèces (Art 20 & 21 de la loi PN)

Concernant les espèces protégées, il est à noter que le tram se déplacera dans une zone urbaine après la réalisation du tronçon et que l'on s'attend à des vitesses de circulation adaptées ; il ne faut pas s'attendre à un risque accru de collision.

Néanmoins les arrêts de tram devront adopter des mesures appropriées pour éviter la collision des oiseaux et chauves-souris avec celles-ci (vitres troubles, stickers, etc..)

Etant donné que l'extension traverse la zone protégée Natura 2000 « LU0001022 Grünewald », un screening y relatif a été réalisé. Celui-ci mentionne qu'aucun impact sur cette zone et sur ses objectifs de conservation ne sont à prévoir par la création et l'exploitation du tram. Cela est dû notamment au fait que le pont en lui-même ne fait pas partie du projet LUXTRAM, mais sera traité dans le cadre d'une EIE propre au pont. Comme évoqué en amont, cette approche ne peut pas être validée.

Protection des arbres d'alignement (Art 14 de la loi PN)

Quant aux arbres d'alignement, il est clair que tout arbre abattu pour la construction de la ligne de tram sera à compenser 1:1 in situ conformément à l'Art 14 de la loi PN.

La construction du tram nécessitera l'abattage de certains arbres du boulevard Konrad Adenauer. Une estimation sommaire de ma part basée sur les plans fournis revient à +/- 110 arbres.

Le requérant devra présenter un plan exact des arbres à abattre ainsi que les compensations prévues.

Intégration paysagère

Quant à l'intégration paysagère, il est à relever que les arbres d'alignement ainsi que le revêtement pour les voies sous forme de pelouse s'avèrent comme mesures favorables pour intégrer les rails dans ce paysage urbain.

En résumé, je suis d'avis que les aspects suivants sont à considérer :

- Ouvrage d'art « Märtessgrond » : Le pont « Märtessgrond » fait partie intégrante du dossier et doit donc être incorporée dans le présent dossier. Les analyses nécessaires sur les zones protégées doivent être réalisées.
- Plantes, animaux, biodiversité : Les vitres des stations doivent être suffisamment opaques et l'abattage des structures vertes doit se faire en période hivernale.
- Paysage : La ligne du tram doit être accompagnée de nombreux arbres d'alignement.
- Arbres d'alignement : Un plan exact des arbres à abattre ainsi que des compensations prévues sont à élaborer.

Le Chef-adjoint de l'Arrondissement
de la nature et des forêts Sud

Michel

Digitally signed by
Michel Krischel

Krischel

Date: 2022.03.03
14:45:14 +01'00'

Michel KRISCHEL



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère de l'Environnement, du Climat
et du Développement durable

Administration de l'environnement

Ministère de l'Environnement, du Climat et du
Développement durable

4, place de l'Europe
L – 1499 Luxembourg

V/Réf. : 101492

N/Réf. : 83bx36db

Dossier traité par : MM Carlo Hippe et Luc Buttel

Esch-sur-Alzette, le 9 mars 2022

Concerne : EIE - demande d'avis concernant le champ d'application et le niveau de détail du rapport d'évaluation ;

Projet : « LUXTRAM - Tronçon K2 ».

Madame, Monsieur,

Par courrier du 22 décembre 2021, le Ministère de l'Environnement, du Climat et du Développement durable sollicite l'avis de l'Administration de l'environnement sur le champ d'application et le niveau de détail des informations à fournir par le maître d'ouvrage dans le rapport d'évaluation des incidences sur l'environnement conformément aux dispositions de l'article 5 de la loi du 15 mai 2018 relative à l'évaluation des incidences sur l'environnement. Les informations fournies par le maître d'ouvrage en vertu de l'article 5, paragraphe 2, de la loi précitée ont été communiquées le même jour par voie électronique.

L'avis qui suit se limite aux domaines de l'environnement suivis par l'Administration de l'environnement tout en considérant les dispositions des articles 3, 6 et 13 de la loi du 15 mai 2018 susmentionnée et de l'annexe III de la même loi. L'avis se réfère au document établi par LUXPLAN S.A. en date du 9 décembre 2021 et ayant la référence 20211979-LP-ENV. Le présent avis précise et remplace notre avis du 4 février 2022.

Le projet sous analyse se résume en vertu du règlement grand-ducal du 15 mai 2018 comme suit:

Annexe II, point 7 « tramways, métros aériens et souterrains, lignes suspendues ou lignes analogues de type particulier servant exclusivement ou principalement au transport des personnes » A partir d'une longueur	Nouvelle extension de la ligne tramway dite « K2 » constituant un second axe au Kirchberg entre les stations « Pafendall » et « Luxexpo » via le boulevard Konrad Adenauer et le nouveau quartier « Op der Schleed (Kuebebiert et Laangfur) » ; extension d'une longueur totale de 4,5 km et se composant de 3 sections appelées « Adenauer », « Laangfur-Kuebebiert » et « Frieden ».
---	---



> 1 km à l'intérieur d'un tissu urbanisé composé principalement de zones d'habitation et de zones mixtes > 2,5 km (sans limitation)	Selon le chapitre 2.1 du document soumis pour avis, un rapport EIE sera établi par section, en premier lieu pour la section 1. Les autres sections seront traitées ultérieurement en raison du phasage des travaux. Les longueurs approximatives des 3 sections peuvent être résumées comme suit : • Section 1 : 1,9 km • Section 2 : 1,4 km • Section 3 : 1,2 km Toutes les sections sont prévues avec une ligne aérienne de contact (LAC). L'existence d'un pont à réaliser en section 2 est présumée.
---	--

D'une manière générale, l'Administration de l'environnement est d'avis que le document sous analyse résume d'une manière correcte l'approche à observer pour élaborer l'évaluation des incidences du projet sur l'environnement. Toutefois, le document donne lieu à quelques observations quant aux domaines de l'environnement suivis par l'Administration de l'environnement.

A. Informations spécifiques du projet à fournir

Selon le chapitre 2.1 du document soumis pour avis, un rapport EIE sera établi par section, en premier lieu pour la section 1. Les autres sections seront traitées ultérieurement en raison du phasage des travaux. Considérant que le document soumis pour avis fournit des informations relatives aux 3 sections, il y a lieu de présumer que la présente étape vise les 3 sections. L'élaboration de trois rapports distincts nécessite selon notre avis la définition d'une enveloppe permettant de qualifier dès le premier rapport les incidences finales du projet sur la section considérée. L'Administration de l'environnement recommande l'élaboration d'un seul rapport évaluant les trois sections de l'extension projetée.

Vu la définition du projet, l'état de l'assise sur laquelle se greffe le présent projet au niveau de la section 2 doit être précisé, notamment en ce qui concerne l'état du sous-sol et les travaux d'excavations encore nécessaires, tout en indiquant la profondeur des travaux.

En vertu des dispositions de l'article 19 de la loi modifiée du 15 mai 2018 relative à l'évaluation des incidences sur l'environnement, les projets autorisés en exécution de cette loi sont dispensés, entre autres, de l'autorisation exigée par la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés. Cette dispense se limite aux éléments faisant partie intégrante de l'avant-projet détaillé. Conscient que



l'évaluation des incidences sur l'environnement peut être réalisée sur base de l'avant-projet sommaire, il y a lieu de qualifier au niveau des études à réaliser les incidences des procédés de travail susceptibles d'être mis en œuvre lors de la phase chantier. Le cas échéant, il y a lieu d'identifier les procédés nécessitant des études supplémentaires avant leur mises en œuvre.

Selon le chapitre 2.4.1, l'emplacement des installations de chantier n'est connu que lors de la phase APD. Ce manque d'information ne devrait pas justifier d'exclure ces activités de l'évaluation des incidences.

La même remarque vaut pour le revêtement de voies. Il est jugé opportun de porter une attention particulière sur les effets occasionnés en fonction du type de la plateforme choisi.

L'évaluation des incidences devra tenir compte du matériel roulant projeté. Selon les indications fournies aux chapitres 2.4.2 et 2.4.3, le matériel roulant projeté ne se limitera pas seulement à celui exploité actuellement sur le réseau autorisé. L'évaluation devra en tenir compte. Il y a lieu de noter que le changement de matériel roulant aura aussi une répercussion sur le réseau déjà autorisé.

L'Administration de l'environnement n'a pas connaissance d'une telle modification sur ce réseau.

Le document sous analyse omet de se prononcer quant à l'évolution du trafic considérée pour évaluer les incidences du projet sur l'environnement. L'horizon observé doit être suffisamment long pour permettre une analyse pertinente et pérenne des incidences du projet. L'horizon retenu est à indiquer dans le rapport à élaborer. L'impact de l'ensemble du projet sur le réseau autorisé est à évaluer.

La fréquence de circulation du matériel roulant projetée est à indiquer en considérant la réalisation finale du projet et les étapes intermédiaires avec un terminus provisoire. Les incidences de ces cadences sur le réseau autorisé sont à qualifier.

B. Incidence probable sur l'environnement

Facteur « population et santé humaine »

1. Bruit

En ce qui concerne les incidences sonores du projet, le chapitre 3.2.1 précise que la réalisation d'une étude acoustique n'est prévue qu'au cours de la planification détaillée. Il en résulte que le rapport à élaborer ne semble pas vouloir se baser sur les résultats d'une telle étude. Cette approche serait à déplorer.

Une autre méthodologie d'évaluation pour pouvoir qualifier les effets du projet sur le facteur sous analyse n'est pas présentée.

Selon notre avis, le rapport à élaborer devra comporter une étude acoustique démontrant la compatibilité du projet avec son environnement humain ; étude à élaborer par un organisme agréé par



le ministre ayant l'Environnement dans ses attributions dans le cadre de la loi du 21 avril 1993 relative à l'agrément de personnes physiques ou morales privées ou publiques, autres que l'Etat pour l'accomplissement de tâches techniques, d'études et de vérification dans le domaine de l'environnement. Il y a lieu de noter qu'en vertu de la législation précitée, l'Administration de l'environnement a été contactée par un organisme agréé pour aviser le plan méthodologique pour l'élaboration d'une telle étude. Toutefois, l'organisme agréé n'a pas précisé sur quel degré de planification l'étude se basera (niveau avant-projet sommaire ou avant-projet détaillé).

L'étude en question est à élaborer selon le guide publié en 2018 par l'Administration de l'environnement et intitulé « Approche systématique de la réalisation des études acoustiques sur l'environnement humain ». Pour la phase chantier, il y a lieu d'observer le guide pour la réalisation d'études d'impact sonore environnemental pour les établissements et chantiers – octobre 2018, publié également par l'Administration de l'environnement.

A défaut d'une législation luxembourgeoise en la matière, l'Administration de l'environnement juge opportun de considérer les seuils appliqués en Allemagne (16. BlmschV) comme valeur d'orientation pour évaluer les incidences sonores du projet. En outre, il y a lieu de vérifier si les incidences sonores du projet sont comparables à celles considérées par le développeur du quartier « Op der Schleed (Kuebebiert et Laangfur) » (voir sous C). A défaut d'information, une classification de ce nouveau quartier en zone V d'après le règlement grand-ducal modifié du 13 février 1979 concernant le niveau de bruit dans les alentours immédiats des établissements et des chantiers ne peut être soutenue actuellement (voir page 93).

Il y a lieu de faire une distinction nette entre les indicateurs utilisés par le règlement grand-ducal modifié du 13 février 1979 précité (niveau de bruit équivalent L_{eq} spécifique pour les périodes jour et nuit) et les indicateurs (L_{den} et L_{night}) définis par le règlement grand-ducal modifié 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.

En ce qui concerne les sections 1 et 3, il y a lieu de noter que la mise en service du tram s'accompagne, entre autres, d'une réorganisation des réseaux de bus (p.92). Afin de pouvoir juger la modification de l'environnement sonore dans ces sections, il est jugé opportun de modéliser pour ces sections tant la situation actuelle que la situation projetée avec l'insertion du tramway tout en tenant compte des données du trafic routier.

2. Vibrations

L'approche proposée pour évaluer les vibrations est similaire à celle pour évaluer le bruit. Par conséquent, nos observations du chapitre préalable valent aussi pour le présent chapitre.

En ce qui concerne l'évaluation des incidences des vibrations générées par le projet, l'Administration de l'environnement a également été contacté par un organisme agréé pour aviser le plan méthodologique



pour l'élaboration d'une étude. Toutefois, l'organisme agréé n'a pas précisé sur quel degré de planification l'étude se basera (niveau avant-projet sommaire ou avant-projet détaillé).

En ce qui concerne la qualification des vibrations, il y a lieu de se référer à défaut d'une législation luxembourgeoise en la matière aux normes allemandes DIN4150-2 « Erschütterungen im Bauwesen Teil 2 : Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden » et DIN4150-3 « Erschütterungen im Bauwesen Teil 3 : Einwirkungen auf bauliche Anlagen » pour les phases « exploitation » et « chantier » du projet.

Pour la phase exploitation du projet, il y a lieu de considérer également les valeurs d'orientation issues de la VDI 2719 « Schalldämmung von Fenstern und deren Zusatzeinrichtungen » pour qualifier le bruit solidien.

En effet, nous jugeons opportun d'évaluer le projet sous analyse sur base des mêmes valeurs d'orientation que les tronçons déjà autorisés (A, B, C, D et E).

3. Champs électromagnétiques

L'évaluation à réaliser ne peut écarter complètement les postes de transformateurs de l'évaluation sous prétexte qu'une procédure d'autorisation en vertu de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés sera entamée. Afin de qualifier les incidences de l'extension projetée, il y a lieu d'actualiser les informations issues du document établi par le bureau Obermayer pour les tronçons initiaux du tramway (A et B) et intitulé « Elektromagnetische Felder hervorgerufen durch die neue Stadtbahn in Luxemburg ». Une actualisation sur base de valeurs mesurées ou calculées est à favoriser.

Facteur « terres et sol »

Le chapitre 4.3 qualifie la probabilité de mettre à jour une pollution sur les surfaces des sections 1 et 3 déjà fortement anthropisées et imperméabilisées comme très faible. En ce qui concerne la section 2, le chapitre renvoi aux acteurs de l'urbanisation. Ces indications sont à préciser et à justifier au niveau des rapports à élaborer.

A toutes fins utiles, nous attirons l'attention aux dispositions du règlement grand-ducal du 19 juin 2020 relatif à la prévention et à la gestion de matériaux et de déchets routiers.

C. Information appropriée pour l'élaboration du rapport d'évaluation

L'Administration de l'environnement juge utile de considérer dans le cadre de l'élaboration des rapports aussi les informations fournies lors des procédures EIE relatives au PAP Laangfur et PAP Lycée Michel Lucius ; informations publiées sur le portail www.eie.lu (dossiers 91495 et 93364).

L'Administration de l'environnement ignore si une procédure EIE pour le projet PAP Kuebebiert a déjà été engagée.



En outre, il y a lieu de se baser lors de l'élaboration des rapports sur les informations les plus récentes publiées en matière de

- cartes de bruit stratégiques et des zones prioritaires de gestion de bruit (hotspots) en découlant ;
- plans d'action contre le bruit ;
- cadastre des sites potentiellement pollués (CASIPO) ;
- plan national relatif à la qualité de l'air.

Veuillez agréer, Madame, Monsieur, l'expression de mes salutations distinguées.

**Marianne
Mousel**

Marianne MOUSEL

Responsable d'unité

Digitally signed by
Marianne Mousel
Date: 2022.03.11
07:22:25 +01'00'



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère de l'Environnement, du Climat
et du Développement durable
Administration de la gestion de l'eau

Direction
Référence : EAU/EIE/21/0077 - scoping
Votre référence : 101492
Dossier suivi par : Service autorisations FGA
Tél. : 24556 920
E-mail : autorisations@eau.etat.lu

Madame Carole DIESCHBOURG
Ministre de l'Environnement
L-2918 Luxembourg

Esch-sur-Alzette, le **10 FEV. 2022**

Objet : Loi du 15 mai 2018 relative à l'évaluation des incidences sur l'environnement.
 **Evaluation du projet « LUXTRAM - Tronçon K2 » sur le territoire de la ville de Luxembourg.**
Demande d'avis concernant le champ d'application et le niveau de détail du rapport d'évaluation (« scoping »).

Madame la Ministre,

En réponse à votre demande d'avis du 22 décembre 2021 relative au dossier sous rubrique, veuillez trouver ci-dessous l'avis de l'Administration de la gestion de l'eau.

Volet « assainissement »

Le rapport devra présenter :

- le concept de la gestion des eaux au niveau des tronçons du tram ainsi que pour les stations prévues,
- les plans de principe de l'assainissement de la voie ferrée, des appareils de voie et des stations,
- un plan de principe du raccordement au réseau d'assainissement,
- les mesures d'atténuation projetées, telles que la mise en œuvre de voies végétalisées.

De plus, les pièces suivantes devront faire partie intégrante du dossier APD :

- plans de principe de l'assainissement de la voie ferrée et des appareils de voie complétés par une note détaillée,
- plans de détail pour les stations du tronçon reprenant le principe d'évacuation des eaux pluviales,
- si présence d'ouvrages hydrauliques, alors les plans de principe et de détail de ces ouvrages hydrauliques (fossés, bassins de rétention, etc.).

Pour les tronçons souterrains couverts (route d'Arlon, coupes B-B', C-C', F-F', et G-G', Annexe_4) les éventuelles eaux y recueillies seront à raccorder au réseaux des eaux usées (eaux de lavage, eaux de pluies venant des rampes). Les eaux pluviales venant des surfaces à ciel ouvert de la station « Wunnequartier Stade » peuvent être raccordées aux axes pluviales existantes. Les calculs hydrauliques ainsi que les plans d'assainissement y relatifs sont à ajouter au plus tard au dossier APD.



Volet « eaux souterraines et eau potable »

Effectivement, le tronçon est localisé sur l'aquifère du Grès de Luxembourg affleurant, et de plus, la Section 3 « Frieden » est située en zone de Protection.

Pour la Section 1 « Adenauer » et la Section 2 « Laangfur », le tronçon ne se trouve pas en zone de protection, cependant en raison de la présence de l'aquifère du Grès de Luxembourg affleurant, une attention particulière doit être portée à la phase chantier. Les mesures projetées sont à présenter dans le rapport, par exemple utilisation d'huiles biodégradables.

Dans le rapport EIE, plus d'éléments concernant les tronçons sont à fournir, notamment un plan de situation, des coupes reprenant les profondeurs de terrassement et le concept de gestion des eaux pluviales (pour la Section 3 « Frieden »).

Il est à noter que pour la Section 3 « Frieden », il faudra fournir une carte reprenant le tronçon du tram et la zone de protection traversée. Dans le rapport, la profondeur du terrassement prévu sera également à préciser.

Des restrictions seront d'application pour la phase chantier et pour la phase d'exploitation.

Pour la phase chantier, les mesures suivantes sont à mettre en place :

- suivi par un expert en géologie,
- contrôle quotidien d'absences de fuites de liquides dangereux,
- stockage et remplissage de produits dangereux interdits et installations de chantier interdites en zone de protection rapprochée,
- pour les engins l'utilisation de produits biodégradables (huile, etc.) est requise.

Pour la phase d'exploitation, le rapport EIE devra lister les produits utilisés pour la maintenance des rails (graisseur automatique, etc.) et évaluer leur dangerosité vis-à-vis des eaux souterraines.

Si le revêtement du tronçon nécessite l'utilisation de produits d'entretien spécifiques, l'utilisation de produits phytosanitaires est interdite.

De plus, aucun arrosage artificiel est autorisé.

Volet « eaux de surface »

Comme mentionné dans le rapport le projet ne se trouve pas à proximité directe d'un cours d'eau.

Du point de vue hydrologique, les éléments présentés sont suffisants et à reprendre dans le rapport EIE.

Veuillez agréer, Madame la Ministre, l'expression de ma haute considération.

Luc ZWANK
Directeur adjoint



02 FEB. 2022

No

25

Luxembourg, le 2 février 2022

Réf. : 83cx60038

**Retourné à Madame la Ministre de l'Environnement, du Climat et du Développement durable
l'avis demandé et auquel je me rallie.**

Pour la Ministre de la Santé,



Claire ANGELSBURG
Conseiller de Gouvernement 1^{ère} Classe





LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère de la Santé

Direction de la Santé

27 JAN. 2022

27 JAN. 2022

Direction de la Santé

Transmis

MISA

Pour
Luxembourg, le 27/01/22

Direction de la Santé

le Directeur,

Luxembourg, le 27 janvier 2022

Concerne: Evaluation du projet « LUXTRAM » (3 tronçons) sur le territoire de la ville de Luxembourg —
Demande d'avis sur le champ d'application et le niveau de détail du rapport d'évaluation

En date du 23 décembre 2021, le Ministère de la Santé a été sollicité pour donner un avis sur les informations à fournir par le maître d'ouvrage concernant le projet « Luxtram » sur le territoire de la ville de Luxembourg, ceci dans le cadre de la loi modifiée du 15 mai 2018 relative à l'évaluation des incidences sur l'environnement.

Dans ce contexte, trois documents à évaluer ont été fournis au Ministère de la Santé, notamment les documents « Screening-EIE Extension Hollerich », « EIE-Screening LUXTRAM Tronçon CHL » et « EIE-Screening LUXTRAM Tronçon K2 ». Cet avis concerne l'ensemble des trois documents.

D'après les informations fournies au Ministère de la Santé, LUXTRAM S.A. fera réaliser une étude acoustique et une étude vibratoire sur les trois tronçons différents. Les facteurs environnementaux « bruit » et « vibration » et leur impact seront donc étudiés en détails et par conséquent le Ministère de Santé attendra les résultats qui seront inclus dans les rapports finaux pour une évaluation détaillée.

Concernant les champs électromagnétiques, il a été noté que tous les détails de l'alimentation électrique ne sont pas encore complètement définis et que la localisation des mâts n'est pas connue ni si des fixations à des bâtiments seront nécessaires. Dans le cas où des installations directement sur le mur des maisons seront réalisées, la mise en place de mesures d'atténuation dans les zones résidentielles pour les lignes d'alimentation électrique est prévue selon les informations.

Dans le but de protéger la santé humaine et de réduire l'exposition aux champs électromagnétiques au maximum, il est préférable d'éviter des fixations sur le mur des maisons. Dans le cas où une telle installation est envisagée, il faudra fournir des détails précis sur les mesures d'atténuation prévues et l'exposition possible attendue concernant la population générale.

Il faut noter que des installations sur le mur des maisons pourront affecter des lieux sensibles comme des chambres d'enfant ou lieux de séjours de personnes vulnérables. Dans le cas où des fixations sur le mur des maisons ne pourront pas être évitées, il est recommandé de respecter, à côté des normes officiellement en vigueur, les valeurs d'orientation recommandées par la « Baubiologie » concernant l'exposition de personnes vulnérables à des champs électromagnétiques de basses fréquences.

La littérature épidémiologique portant sur la leucémie chez l'enfant montre une association statistique avec l'exposition aux champs électromagnétiques de basses fréquences pour une exposition moyennée sur 24 heures à des champs magnétiques supérieurs à 0,4 μ T. Sur la base des résultats de ces études

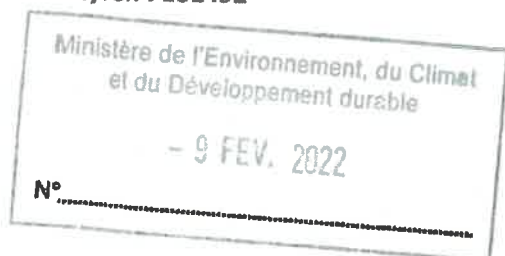
épidémiologiques et du principe de précaution, il est donc recommandé de garantir des valeurs des champs magnétiques de basses fréquences inférieur à 0,4 μ T à l'intérieur des maisons, dans le cas où des fixations sur les façades des maisons ne pourront pas être évitées.

D'autre part, dans le contexte de l'adaptation au changement climatique et des vagues de chaleur plus fréquentes et longues, la problématique de surchauffe urbaine et l'impact sur la santé humaine devraient aussi être pris en compte. D'après les documents fournis, Le tram sera a priori accompagné d'arbres d'alignement pour faire face aux îlots de chaleur urbains. Il serait bien d'avoir plus d'informations concernant ces mesures et autres mesures envisagées à réduire la surchauffe urbaine inclues dans les rapports finaux.

Carole EICHER
Service Santé environnementale



n/réf. : ESA-EIE-2021-79572-160
v/réf. : 101492



Ministère de l'Environnement, du Climat
et du Développement durable

08 FEV. 2022

La Ministre de l'Environnement, du Climat et du
Développement durable
4, Place de l'Europe
L - 1499 Luxembourg

Concerne : Loi du 15 mai 2018 relative à l'évaluation des incidences sur l'environnement (EIE)

- Evaluation du projet « LUXTRAM – Tronçon K2 » sur le territoire de la Ville de Luxembourg
- Demande d'avis concernant le champ d'application et le niveau de détail du rapport d'évaluation.

Madame la Ministre,

Par courrier, l'Inspection du travail et des mines (ITM) a été saisie d'un avis concernant le projet « LUXTRAM – Tronçon K2 » conformément à la catégorie 7 de l'annexe II du règlement grand-ducal du 15 mai 2018 établissant les listes de projets soumis à une évaluation des incidences sur l'environnement en application la loi du 15 mai 2018 relative à l'évaluation des incidences sur l'environnement.

Pour l'établissement du présent avis, l'ITM s'est basée sur le document élaboré par le bureau d'études « LUXPLAN SA » et intitulé « LUXTRAM Tronçon K2 Evaluation des incidences sur l'environnement : vérification préliminaire (screening) » y compris ses annexes.

L'ITM étant dans le cadre de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés et de la loi du 28 avril 2017 concernant la maîtrise des dangers liés aux accidents majeurs impliquant des substances dangereuses l'autorité compétente pour la sécurité du public et du voisinage en général ainsi que la sécurité et la santé sur le lieu de travail, n'a à ce stade pas de remarques particulières à faire et les informations reçues dans le cadre de l'EIE du « LUXTRAM – Tronçon K2 » peuvent être considérées comme suffisantes.

.../...

Inspection du travail et des mines

Adresse postale: B.P. 27
Bureaux: 3, rue des Primeurs
Site internet: <http://www.itm.lu>

L-2010 Luxembourg
L-2361 Strassen
Email: contact@itm.etat.lu

Tel.: +352 247-76100
Fax: +352 247-96100

Nous vous rendons attentifs que le dossier présenté a uniquement été analysé au titre de l'article 7 de la loi du 15 mai 2018 relative à l'évaluation des incidences sur l'environnement et que le présent avis ne renseigne pas sur l'état d'un dossier par rapport aux dispositions d'autres législations actuellement en vigueur.

En restant à votre disposition pour toutes informations complémentaires, nous vous prions d'agréer, Madame la Ministre, l'expression de notre très haute considération.



Marco Boly
Directeur

MEV Eval. des incidences environn.

From: Daniel Martin
Sent: Thursday, February 3, 2022 12:33
To: MEV Eval. des incidences environn.
Cc: Renée Hostert
Subject: Projets_LUXTRAM-

Madame, Monsieur,

En ce qui concerne les projets de LUXTRAM ayant comme référence les numéros 101407 ; 101492 et 101491, la présente pour vous informer que le Département de l'aménagement du territoire n'a pas d'observations à formuler.

Bien à vous,

Daniel Martin

Attaché

Division des affaires nationales

LE GOUVERNEMENT DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Ministère de l'Énergie et de l'Aménagement du territoire

Département de l'aménagement du territoire

Bureaux : 4, place de l'Europe . L-1499 Luxembourg

Adresse postale : L-2946 Luxembourg

Tél. (+352) 247-86950 . Fax (+352) 247-83506

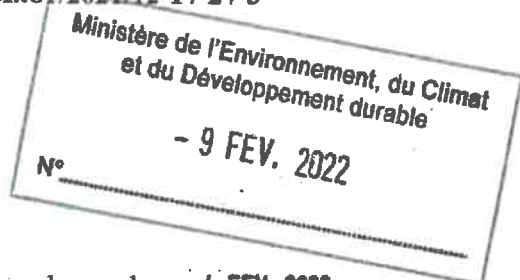
E-Mail: daniel.martin@mat.etat.lu

www.amenagement-territoire.lu

www.gouvernement.lu . www.luxembourg.lu



Réf.:81/2021/12-1 /-2 /-3



Ministère de l'Environnement, du Climat et du
Développement durable
Monsieur Charel Gleis
4, place de l'Europe
L-1499 Luxembourg

Luxembourg, le - 4 FEB. 2022

Concerne : Loi modifiée du 15 mai 2018 relative à l'évaluation des incidences sur l'environnement (EIE)

- v. réf. 101491 > Evaluation du projet « LUXTRAM – Tronçon Hollerich »
- v. réf. 101492 > Evaluation du projet « LUXTRAM – Tronçon K2 »
- v. réf. 101407 > Evaluation du projet « LUXTRAM – Tronçon CHL & Pafendall »

Monsieur,

Me référant à vos lettres envoyées en date du 22 décembre 2021 concernant les dossiers sous rubrique, et par lesquelles vous sollicitez l'avis de la Ville de Luxembourg conformément à l'article 5 de la loi modifiée du 15 mai 2018, j'ai le plaisir de vous soumettre nos observations quant au rapport et informations ayant trait à la vérification préliminaire de l'évaluation des incidences sur l'environnement exposés par le Maître d'ouvrage « Luxtram », pour la mise en place de la ligne de tram régional sur le tronçon Hollerich (Nei Hollerich – Porte de Hollerich), tronçon K2 (Roud Bréck – Op der Schled), tronçon CHL & Paffenthal (Place de l'Etoile au CHL).

Après analyse des dossiers nous soumis, la Ville propose de demander, dans le cadre de la phase « scoping », que les thèmes énumérés ci-dessous soient approfondis au niveau de l'étude des incidences sur l'environnement (EIE).

Déblais/Remblais

Etant donné que la Ville de Luxembourg souhaite préserver les sols et éviter les nuisances liées à leur mouvement et leur transport (bruit, poussières), la quantité et qualité du matériel à déblayer et à remblayer est à analyser, de même que la destination du matériel enlevé, les possibilités de réutilisation et de recyclage, ainsi que l'origine du matériel remblayé. Le nombre de transports de matériaux serait à limiter. Les risques de « pollution » des terres de remblais par des restes de plantes invasives sont à analyser en particulier, étant donné les problèmes rencontrés dernièrement dans l'espace public en relation avec leur propagation difficilement maîtrisable.

Biotopes

De manière générale, il est renvoyé au Ministère de l'Environnement, du Climat et du Développement durable et à son Administration de la nature et des Forêts concernant le bilan des biotopes et éventuelles mesures de compensation (p. ex.: alouette des champs Laangfurt/Op der Schleed (surtout Tronçon K2)). La Ville de Luxembourg souhaite éviter toute compensation de biotopes qui serait à sa charge.

Sols pollués (surtout tronçon Hollerich)

Etant donné qu'une partie de la zone figure au cadastre des sites potentiellement pollués, il est renvoyé à ce propos au Ministère de l'Environnement, du Climat et du Développement durable, autorité compétente en matière d'assainissement.

Biodiversité et climat local

Un tracé engazonné présente plusieurs effets bénéfiques conjoints pour l'environnement en milieu urbain ; à savoir une amélioration du climat urbain par une limitation des amplitudes thermiques et une régulation hygrométrique par évaporation, une infiltration naturelle des eaux pluviales, une rétention de particules fines et une atténuation du bruit. L'inconvénient technique étant celui de l'arrosage en période de sécheresse prolongée, la Ville propose de vérifier que la végétation prévue soit viable, sans besoin de raccordement à un nouveau réseau d'eau potable.

Au sujet de l'emploi de pesticides, il peut être souligné que la Ville de Luxembourg s'est déclarée « commune sans pesticides » et que l'utilisation de produits phytopharmaceutiques est de toute façon interdite dans l'espace public, d'après la loi modifiée du 19 décembre 2014 relative aux produits phytopharmaceutiques. La Ville propose que l'EIE confirme ce fait.

Bruit

Les émissions de bruits devront être évaluées le long du tracé de tram. Des mesures efficaces pour réduire le bruit sont à élaborer. Il serait utile que les études détaillées et réunions relatives au bruit puissent être suivies par le délégué à l'environnement de la Ville de Luxembourg (environnement@vdl.lu).

Vibrations

Les vibrations générées par le tram doivent être évaluées le long du tracé du tram. La Ville propose que des études soient faites qui se concentreraient sur toutes sortes de bâtiments (habitations, parcs/zones de récréation, bureaux, écoles, etc. sur le parcours du tram). Il serait utile que les études détaillées et les réunions relatives au bruit dans le cadre de ce projet puissent être suivies par le délégué à l'environnement de la Ville de Luxembourg (environnement@vdl.lu).

Pollution lumineuse

Le détail de l'éclairage concernant le spectre de lumière, l'intensité, émissions spécifiques des luminaires serait à planifier en concertation avec le Service Eclairage public (chef de service : Pascal Van Dyck pvandyck@vdl.lu), ce dans le respect des prescriptions du guide : « Leitfaden für gutes Licht im Aussenraum ». <https://environnement.public.lu/dam-assets/actualites/2018/06/Leitfaden-fur-gutes-Licht-im-Aussenraum.pdf>

Lignes aériennes de contact (LAC)

Il est question d'une fixation de lignes aériennes aux bâtiments à certains endroits. La Ville demande à ce que le Service Espace Public, Fêtes et Marchés soit impliqué dans le cadre des planifications à ce propos, ce suffisamment à l'avance (chef de service : M. Laurent Schwaller, lschwaller@vdl.lu).

Energie

Compte tenu des objectifs climatiques de la Ville de Luxembourg pour son territoire, tout nouveau projet ne devrait plus produire d'émissions de CO2 supplémentaires. Une analyse des besoins en énergie et de la couverture par des énergies renouvelables devrait avoir lieu dans le contexte de l'EIE, en concertation avec le Service Energétique de la Ville de Luxembourg (chef de service : Vincent Mousel, vmousel@vdl.lu).

Gestion des déchets

Etant donné la compétence de la Ville en matière de salubrité et de gestion des déchets, une analyse des quantités de déchets attendus sur les arrêts ainsi que des mesures (infrastructurales et incitatives) favorisant la prévention, le tri et le recyclage des déchets devrait avoir lieu en concertation avec le Service Hygiène de la Ville de Luxembourg (chef de service : Gilles Rob, grob@vdl.lu).

Utilisation de matériaux de construction d'origine locale (ou régionale)

Le Ville de Luxembourg promouvant l'économie circulaire, notamment dans le cadre du Pacte climat 2.0, la Ville propose de vérifier si des matériaux de construction pourront être recyclés/réutilisés ou recyclables/réutilisables et être de provenance locale ou régionale.

Circulation

Du point de vue de la circulation, la Ville n'a pas d'objections à formuler quant aux détails et analyses soumises. A noter toutefois que dans le cadre de la planification des nouveaux quartiers au Plateau Kirchberg (tronçon K2), la desserte par le tramway constituait un enjeu majeur et par conséquent l'élaboration des plans urbanistiques s'est faite en tenant compte du futur tracé prévu pour le tramway. Il sied de rappeler également que pour le tronçon Hollerich, le tracé a été établi dans le cadre de l'élaboration du projet visant à développer le nouveau quartier « Nei Hollerich », et ce donc à bon escient par rapport aux futurs besoins du point de vue mobilité et développement urbain.

Canalisation

Une analyse détaillée des interférences de la nouvelle ligne de tram - tronçon CHL et tronçon Hollerich avec les réseaux existants et projetés s'avère indispensable.

Le passage en souterrain projeté du tramway à la route d'Arlon rendra nécessaire la pose de nouvelles canalisations de part et d'autre du tunnel dans un gabarit très réduit, voir insuffisant avec la répartition actuellement prévue.

Pour d'éventuelles questions je me tiens à votre disposition.

Je vous prie de croire, Monsieur, à l'assurance de ma considération distinguée.

Le Bourgmestre,



Le Secrétaire





Gemeng
NIDDERAANWEN

Lundi 8h00 - 11h30 / 13h00 - 19h00
Mardi-Jeudi 8h00 - 11h30 / 13h00 - 16h30
Vendredi 8h00 - 14h00 (sans interruption)

Votre correspondant:

Alain Wagner – Service Urbanisme

☎ 34 11 34 – 54 ✉ alain.wagner@niederanven.lu

Référence à rappeler:

0131-54-Environnement avis EIE Luxtram
tronçon K2.0700AUTCON

Ministère de l'Environnement, du Climat
et du Développement durable

Entré le

10 FEV. 2022

Madame Carole DIESCHBOURG

Ministre de l'Environnement, du Climat
et du Développement durable

Niederanven, le 2 février 2022

Concerne : Loi modifiée du 15 mai 2018 relative à l'évaluation des incidences sur
l'environnement (EIE)
Evaluation du projet « LUXTRAM – tronçon K2 » - Demande d'avis sur le
champ d'application et le niveau du détail du rapport d'évaluation
V/ réf. : 101492 - Charel Gleis

Madame la Ministre,

Nous revenons à votre courrier du 22 décembre 2021 par lequel vous avez sollicité notre avis au
sujet du dossier émarginé.

Après analyse des pièces fournies par vos soins, nous avons le plaisir de vous informer que le
collège des bourgmestre et échevins, en sa séance d'aujourd'hui, n'a pas d'objections à formuler
quant aux conclusions du bureau d'études.

Veuillez agréer, Madame la Ministre, l'expression de nos sentiments distingués.

Pour le collège des bourgmestre et échevins,

le bourgmestre,

Raymond Weydert



le secrétaire,

Charel Jacoby

