



Résumé des décisions centrales

Sujet :	rapport d'évaluation des incidences sur l'environnement
Motif :	concertation des avis des autorités ayant des responsabilités spécifiques en matière environnement (art. 7 de la loi EIE)
Date :	30.04.2025, 15.00h
Lieu :	MECB

Participant(e)
M. Philippe Peters Ministère de l'Environnement, du Climat et de la Biodiversité (MECB)
Mme Nadia Finck Ministère de l'Environnement, du Climat et de la Biodiversité (MECB)
M. Adriano Orlando Ministère de l'Environnement, du Climat et de la Biodiversité (MECB)
M. Jérôme Meyers Administration de l'environnement (AEV)
M. Carlo Hippe Administration de l'environnement (AEV)
Mme Fabienne Gass Administration de la gestion de l'eau (AGE)
M. Sebastian Olschock Institut national de recherches archéologiques (INRA)
Mme Mei Duong Institut national de recherches archéologiques (INRA)
Mme Michèle Risch Institut national de recherches archéologiques (INRA)
M. Eric Pauly Inspection du Travail et des Mines (ITM)
Mme Carole Eicher Ministère de la santé (MS)
Mme Laurence Wurth Ministère de la santé (MS)
Mme Annick Leick Ville de Luxembourg

M. David Wolter Ville de Luxembourg
M. Marc Gilson Ville de Luxembourg – Service Canalisation
Mme Claire Corre Folia
M. Hugues Mangin INGEROP
M. David Meganck A-tech acoustic technologies
Mme Camille Feraud Schroeder&Associés
M. Thomas Jacqmin SGI Ingenierie
Mme Maria Luna Luxtram
M. Andrea Pagano Luxtram
M. Sebastian Behrensmeyer Oeko-Bureau

Le présent document contient un résumé des principaux points abordés lors de la réunion.

Après un tour de table, les bureaux d'études et Luxtram présentent les principaux points abordés dans une note complémentaire en cours d'élaboration répondant aux principales remarques reçues (voir présentation en annexe).

Les remarques suivantes des autorités compétentes sont discutées :

1. Planning procédure

Les bureaux d'études et Luxtram expliquent qu'après la réunion, le complément sera mis à jour au cours des deux prochaines semaines. Ensuite, il est prévu que le rapport d'évaluation, le complément et toutes les informations définies sont à soumettre à une consultation du public selon l'article 14 de la loi EIE. Le maître d'ouvrage est responsable de l'organisation et de la coordination de celle-ci avec les communes concernées.

Les autorités compétentes rappellent que cette approche comporte des risques et recommande de transmettre dans un premier temps le complément aux autorités compétentes pour avis. Si la procédure prévue est maintenue, le maître d'ouvrage est seul responsable des éventuelles incertitudes liées au projet. L'approche proposée ne correspond pas à la pratique administrative en matière d'EIE.

2. Phase chantier

Les bureaux d'études et Luxtram expliquent la phase chantier et le raccordement à la ligne existante.

Les autorités compétentes soulignent l'importance d'analyser l'impact de la phase de construction sur les quartiers résidentiels voisins. Une étude a été demandée dans l'avis de scoping 2022 point 1.15 et dans l'avis du rapport 2025 point 2.3. Les études de trafic manquantes ne doivent pas seulement être annexées, mais également évaluées. Une prise de position claire de la part du bureau d'études concernant les répercussions de l'aménagement du tramway sur le trafic de la route d'Arlon et de ses alentours, notamment en phase chantier, est nécessaire. Les autorités compétentes doutent de l'affirmation suivante « il n'y a pas lieu de s'attendre à des perturbations importantes », p.112, rapport EIE. Des mesures d'évitement et de réduction des impacts doivent être identifiées. Il convient d'éviter une augmentation significative des flux de circulation dans les quartiers voisins. Une 1^{ère} concertation avec le service circulation de la ville a déjà été réalisée et de nouvelles concertations seront à réaliser dans les prochaines phases du projet. Le service hygiène a demandé que pendant la phase chantier l'accès au centre de tri soit garanti

3. Fréquences de l'exploitation

Les bureaux d'études et Luxtram expliquent les fréquences actuelles et futures de l'exploitation des tronçons. Les fréquences doivent être adaptés à long terme avec l'extension du réseau. Toutes les infrastructures, les systèmes et les études menées (bruit, vibrations) sont déjà conçus pour augmenter la fréquence jusqu'à 4 min.

Les autorités compétentes font remarquer qu'une adaptation de la fréquence implique également une adaptation des autorisations existantes. Cela vaut également pour d'autres tracés. Les autorisations existantes doivent être mises à jour.

4. Matériel roulant

L'AEV remarque que le changement du matériel roulant nécessite également une actualisation des conditions d'aménagements et d'exploitation fixées pour le réseau existant.

Les bureaux d'études et Luxtram expliquent que pour l'ajout d'un tramway de 9 modules une actualisation des autorisations du réseau existant sera introduite. Dans l'optique d'une optimisation du réseau existant, les infrastructures existantes (notamment la longueur des quais de station et le dimensionnement des installations électriques de traction) sont déjà adaptées à un tramway de 9 modules.

5. Eaux de surfaces

Les bureaux d'études et Luxtram expliquent que deux bassins de rétention sont prévus par le Projet Silver Etoile avec 670m³ et 60m³.

Les autorités compétentes notent qu'une concertation et une coordination de la mise en œuvre des projets sont nécessaires notamment en termes de planning pour garantir une évacuation ordonnée des eaux pour l'exploitation du tram.

6. Patrimoine culturel

Les bureaux d'études et Luxtram expliquent qu'une demande pour avoir les documents mis à jour de l'INRA à savoir le cahier des charges et la liste actualisée d'opérateurs archéologiques a été faite par le maître d'ouvrage à l'INRA pour prendre en compte les derniers documents. Il conviendra lors de la préparation des soumissions de refaire la demande afin d'avoir les dernières versions des documents pour la phase d'exécution.

En raison de sa situation au sein d'une zone archéologiquement intéressante, mais aussi densément urbanisée, avec une route très fréquentée, les autorités compétentes proposent d'organiser une réunion de concertation séparée. Les sondages nécessaires aux endroits sensibles, notamment dans la zone du tunnel, peuvent ainsi être coordonnés. Conformément aux dispositions de la loi de l'EIE, les sondages archéologiques doivent être réalisés dans le cadre de l'EIE et les résultats des sondages doivent être annexés au rapport de l'EIE. Etant donné que les sondages archéologiques n'ont pas été effectués au niveau de l'EIE avant l'approbation du projet, ils devront être réalisés dans les meilleurs délais. Les autorités compétentes ont informé le maître d'ouvrage qu'en cas de découverte de sites archéologiques lors des sondages, le Ministère de la Culture peut décider de faire classer le site en tant que monument national, ou d'y effectuer une fouille archéologique dont les délais pourront s'étendre jusqu'à 6 mois. Les risques et les coûts sont supportés par le maître d'ouvrage.

7. Terres polluées

Les bureaux d'études et Luxtram expliquent que pour préciser le volume de terre excavé et les possibilités de réutilisation sur site ou la nécessité d'évacuation, un rapport complémentaire précisant les estimatifs des volumes pollués a été élaboré.

L'AEV remarque qu'il ne faut pas seulement tenir compte de la qualité des matériaux routiers, mais également des couches plus profondes vu les aménagements projetés. Dans ce contexte il y a lieu de considérer également les incidences possibles des surfaces avoisinantes figurant dans le cadastre des sites potentiellement pollués. De plus, des zones de stockage doivent être mises à disposition pour effectuer un sondage des masses de terre.

8. Bruit

L'AEV remarque que certains points présentés dans l'étude acoustique sont à affiner, notamment la situation dans les environs de la rue Pierre Federspiel étant donné la proximité du CHL et les maisons au nord du rond-point. En outre, les alentours des points les plus exposés du tronçon, à savoir les points IP 2, 51 et 52, sont également à analyser. L'AEV rappelle que l'étude acoustique classe tous les points récepteurs situés aux abords

du nouveau tracé dans la même zone. De ce fait aucune différence est faite entre les habitations situées le long de la route d'Arlon et celles situées plus éloignées de cet axe routier principal ; approche à justifier, entre autres, pour la rue Federspiel (maisons au nord du rond-point).

Les bureaux d'études et Luxtram confirment que la méthodologie, les résultats et les mesures nécessaires seront examinés. Les réponses sont fournies dans le complément.

9. Vibration

L'AEV note que l'étude sur les effets vibratoires ne présente pas une analyse quantitative des effets vibratoires avec le voisinage et que l'évaluation des propositions concernant les types de dalles flottantes pour chaque section du tram devra se faire au plus tard au niveau de l'APD.

Les bureaux d'études et Luxtram confirment que la méthodologie, les résultats et les mesures nécessaires seront examinés. Les réponses sont fournies dans le complément.