

22 AVR. 2022

Luxembourg, le 20 avril 2022

Nos réf. : III-0590-22

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

Concerne : loi modifiée du 5 mai 2018 relative à l'évaluation des incidences sur l'environnement (EIE) :
évaluation des projets LUXTRAM – tronçons « CHL et Pafendall », « Hollerich » et « 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 :

v/réf. : dossiers nos 101407, 101491 et 101492

Madame la Ministre,

En vertu de la loi du 25 février 2022 relative au patrimoine culturel, j'ai l'honneur de vous informer que le Service des sites et monuments nationaux est devenu l'Institut national pour le patrimoine architectural – INPA. L'équipe et la plupart de nos procédures n'ont pas changé.

Pour des raisons de simplification, les avis relatifs aux projets LUXTRAM - Tronçons « CHL & Pafendall », « Hollerich » et « K2 » ont été réunis en un seul avis.

Veuillez ainsi trouver les commentaires de l'INPA quant au champ d'application et le niveau de détail du rapport d'évaluation.

➤ **Evaluation du projet « LUXTRAM – Tronçon CHL & Pafendall » sur le territoire de la Ville de Luxembourg**

Pour l'avenue de la Porte-Neuve, les plans indiquent un élargissement partiel de la voirie ainsi que la création d'un arrêt de tram qui auront pour conséquence la suppression d'une rangée de haies le long du site de la Fondation Pescatore, la modification de la configuration typique de l'avenue et la destruction d'une partie du parc de la Ville de Luxembourg.

Surtout la déformation de l'avenue de la Porte-Neuve et la destruction d'une partie du parc auront indubitablement un impact négatif sur les biens protégés « paysage » et « biens culturels et matériels ».

Les origines du parc public, devenu parc municipal, remontent à l'année 1871 quand l'architecte-paysagiste, de renommée internationale, Edouard André avait présenté son avant-projet. L'Etat luxembourgeois lui avait confié la création d'un parc public sur les anciens vestiges des fortifications, en cours de démantèlement depuis 1867.

Le projet de parc public, développé par Edouard André permettait, d'une part, de doter le centre de la Ville de Luxembourg d'une couronne verte qui servirait de promenade publique, et d'autre part, de réaliser l'ouverture de la Ville vers l'Ouest et de promouvoir le développement urbain de ce côté.

Le parc d'Edouard André se caractérise ainsi, entre autres, par la mise en place d'un réseau routier suivant un plan radioconcentrique, matérialisé par des percées (avenue Marie-Thérèse, avenue Monterey, avenue Emile Reuter et avenue de la Porte-Neuve) et des connexions transversales (boulevard Royal, boulevard Prince Henri, boulevard Joseph II, ...).

L'avenue de la Porte-Neuve est une des percées de l'ancienne couronne fortifiée et du futur parc, qui se dégage déjà sur l'avant-projet présenté par Edouard André en 1871 et dont la mise en œuvre est confirmée par le plan de situation de 1894.

Une avenue est par définition une voie urbaine large, droite et généralement longue. Elle a une direction plutôt rayonnante, par opposition aux boulevards et elle se trace souvent « a posteriori » comme dans le présent cas, où il s'agit d'une percée à travers les anciennes fortifications.

Ce caractère typique et rectiligne, grande caractéristique des avenues entrant en ville, va être bouleversé et le résultat hypothéquera l'espace-rue.

Le rapport d'évaluation devra analyser cette problématique et proposer des solutions qui permettent d'éviter un impact négatif.

Le plan de situation de 1894 confirme également que le parc avec son réseau de chemins des côtés oriental et septentrional de la « Kinnekswiss » est resté inchangé jusqu'à nos jours.

Il indique qu'une bande verte, ayant une largeur d'environ une douzaine de mètres et comprenant des arbres remarquables qui pourraient remonter jusqu'à la seconde moitié du XIX^e siècle, s'est toujours située entre le chemin oriental du Parc et la limite occidentale de l'avenue de la Porte-Neuve.

L'élargissement et la déformation de l'avenue va de pair avec la destruction quasi totale de cette bande verte et l'impact négatif peut donc être qualifié de très significatif.

Le rapport devra analyser cette problématique et décrire l'envergure des destructions projetées. De surcroît, celui-ci devra dresser une liste des arbres du parc à abattre avec une documentation photographique et une description succincte de chaque arbre.

Des adaptations du projet tendant à éviter une dégradation du parc sont à proposer dans le rapport.

En ce qui concerne le projet d'aménagement de l'avenue de la Porte-Neuve en lui-même, l'INPA estime que le gabarit de la voirie est surdimensionné avec 30,97 mètres. Des économies de 5 à 6 mètres pourraient déjà être réalisées si on supprimait le couloir bus et si les bus s'arrêtaient uniquement sur la voie de circulation générale.

Dans ce contexte, l'INPA conseille également de faire une analyse des flux d'autobus dans l'avenue en question. En effet, tous les bus qui empruntent la même direction que le tram sur une distance de deux arrêts de tram ou plus, seraient à évaluer quant à leur utilité. Il peut y avoir un potentiel de réduction du nombre de bus traversant l'avenue de la Porte-Neuve et par conséquent une nécessité réduite de disposer d'un couloir bus.

➤ **Evaluation du projet « LUXTRAM – Tronçon Hollerich » sur le territoire de la Ville de Luxembourg**

En ce qui concerne le tronçon « Hollerich », les remarques suivantes sont à retenir et à mettre en œuvre dans le rapport d'évaluation.

Le tram passera à proximité de la limite méridionale du parc faisant partie du site de l'ancienne manufacture de tabac Heintz van Landewyck, classée comme patrimoine culturel national.

Dans le rapport d'évaluation, il est à vérifier si les travaux d'aménagements relatifs aux infrastructures de tram produisent des dégradations au niveau de la partie méridionale de ce parc, qui présente un mur de soutènement et un bâtiment avec façade affichant architecture représentative et annonçant un espace souterrain de cave.

Tout impact négatif attendu sur la substance bâtie protégée est à mettre en exergue par le rapport.

Dans ce cas de figure, le projet d'aménagement des infrastructures sur cette tranche de la ligne de tram sera à présenter de manière détaillée et, en collaboration étroite avec l'Institut national pour le patrimoine architectural (INPA), des mesures appropriées visant la conservation de ce patrimoine culturel sont à développer et à exposer dans le rapport.

Finalement, il convient de rappeler, qu'en vertu du paragraphe (1) de l'article 30 de la loi du 25 février 2022 relative au patrimoine culturel, un immeuble classé comme patrimoine culturel national ne peut être l'objet d'un travail de réparation, de restauration ou de modification quelconque, autres que l'entretien, à faire réaliser à l'extérieur et à l'intérieur de l'immeuble classé comme patrimoine culturel national, sans une autorisation écrite du Ministre de la Culture.

Le paragraphe (2) du même article stipule encore qu'aucune construction nouvelle ne peut être adossée à un bien immeuble classé comme patrimoine culturel national sans une autorisation écrite du ministre.

➤ **Evaluation du projet « LUXTRAM – K2 » sur le territoire de la Ville de Luxembourg**

Du point de vue du patrimoine architectural, aucun impact négatif est à attendre pour ce tronçon du réseau de tram.

Je vous d'agréer, Madame la Ministre, l'expression de mes salutations distinguées.



**Patrick Sanavia,
directeur**