

Projet	Tram Rapide 1	Affaire	20240872
Objet	Réunion de concertation – Compléments au rapport EIE	Lieu de réunion	MECB
Rédacteur	Jean-Marc BOURTON	Date rédaction	25/09/2025
Modifié par	Jean-Marc BOURTON	Date modification	20/11/2025

SOCIÉTÉ	INITIALES	NOM	E-MAIL	TÉLÉPHONE	PRÉSENT	DIFFUSION
MECB						
	PPS	Philippe PETERS	philippe.peters@mev.etat.lu	247-86827	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	AOO	Adriano ORLANDO	Adriano.Orlando@mev.etat.lu	247-86866	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
LUXTRAM						
	ESA	Elodie SERRA	Elodie.Serra@luxtram.lu	621 886 243	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	NNN	Norry NEYEN	norry.neyen@luxtram.lu	621 356 419	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	MCE	Mohamed CHAFINE	Mohamed.Chafine@luxtram.lu	621 567 892	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	NWZ	Nicolas WALMETZ	Nicolas.Walmetz@luxtram.lu	621 858 039	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
AEV						
	CHE	Carlo HIPPE	carlo.hippe@aev.etat.lu	405656-600	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	JMS	Jérôme MEYERS	Jerome.Meyers@aev.etat.lu	405656-600	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	LBL	Luc BUTTEL	Luc.Buttel@aev.etat.lu	405656-537	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
ANF						
	PMK	Philippe MERK	Philippe.Merk@anf.etat.lu	247-56776	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	MST	Marc SCHMIT	Marc.Schmit@anf.etat.lu	247-56703	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	KKR	Kelly KIEFFER	Kelly.Kieffer@anf.etat.lu	247-56783	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
AGE						
	FGS	Fabienne GASS	Fabienne.Gass@eau.etat.lu	247-50922	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
INRA						
	MRS	Michèle RISCH	Michele.Risch@inra.etat.lu	260281-79	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
COMMUNE DE MONDERCANGE						
	NBR	Nadine BRACONNIER	nadine.braconnier@mondercange.lu	55 05 74-430	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	GRN	Guy ROSEN	guy.rosen@mondercange.lu	55 05 74-1	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	JFS	Jeannot FURPASS	jeannot.furpass@mondercange.lu		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
COMMUNE DE LEUDELANGE						
	MST	Marc SCHMIT	marc.schmit@leudelange.lu	37 92 92 223	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
COMMUNE DE RECKANGE						
	CMR	Carlo MULLER	carlo.muller@reckange.lu	37 00 24 - 25	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	MLG	Marc LUDWIG	marc.ludwig@reckange.lu		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	SKU	Savas KOROGLANOLOU	savas.koroglanoglou@reckange.lu	37 00 24 - 20	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
VILLE DE LUXEMBOURG						
	ALK	Annick LEICK	anleick@vdl.lu	4796-4779	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	MGN	Marc GILSON	mgilson@vdl.lu	4796-2517	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
PONTS & CHAUSSEES						
	CKR	Claude KNEPPER	Claude.Knepper@pch.etat.lu	2846-1151	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

ITM					
	PTE	Paula TRINDADE	Paula.Trindade@itm.etat.lu	247-76100	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>
LSC360					
	JKN	Joséphine KLEIN	josephine.klein@lsc360.lu	621 653 715	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>
	BJC	Jean-Marc BOURTON	jeanmarc.bourton@lsc360.lu	621 591 986	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>

REMARQUES PRÉALABLES

Sans remarque notifiée par écrit de votre part endéans les 7 jours, ce compte-rendu est accepté comme tel.

Le rapport de réunion précédent est accepté par tous les participants.

La diffusion différée du rapport ne dispense pas les participants d'entreprendre les actions discutées dans les délais retenus.

Les nouvelles informations par rapport au compte-rendu précédent sont marquées en bleu.

Les informations barrées sont finalisées ou remplacées.

LISTE DES DOCUMENTS ANNEXES AU PRÉSENT COMPTE-RENDU

Liste de questions abordées lors de la réunion de concertation

OBJECTIF DE LA RÉUNION

Concertation à propos des compléments à apporter au rapport d'évaluation EIE du projet Tram Rapide 1

N°	SUJET	CONCERNE	DÉLAI
1	GENERALITES - Planning : les mesures CEF peuvent-elles être anticipées ?		
	<p>Le MECB indique que les EIE Infrastructures sont particulières et qu'il n'a pas beaucoup de recul sur ce sujet (contournements de Käerjeng et de Dippach essentiellement). En tout état de cause, ces mesures ne peuvent être appliquées que sur la base d'une autorisation. En principe, il convient d'attendre la réception de l'arrêté d'exploitation et d'aménagement.</p> <p>La possibilité de les anticiper n'est toutefois pas écartée et le MECB reviendra vers le maître d'ouvrage et LSC360 à la suite d'une consultation interne.</p>	MECB	10/10/25
2	DESCRIPTION PROJET - Impact sur le réseau de tram urbain		
	<p>Il s'agit d'un point déjà abordé dans d'autres procédures EIE liées au tramway.</p> <p>Le tram rapide étant imbriqué dans le réseau urbain, des précisions sont à apporter sur les incidences de ce raccordement notamment en ce qui concerne le principal paramètre : la fréquence et les impacts potentiels, notamment en ce qui concerne le bruit et les vibrations générés par une augmentation de la fréquence. Ainsi la fréquence actuelle du réseau de tramway urbain ainsi que son évolution à venir avec la mise en service du tram rapide 1 sont à détailler.</p> <p>Il conviendra également de démontrer le respect des autorisations délivrées pour les autres tronçons du tramway (par exemple en termes de bruit, vibrations ou horaires). Le MECB mentionne toutefois qu'il n'est pas nécessaire de procéder à des mises à jour des études relatives au réseau urbain.</p>	Luxtram	Introduction compléments
	<p>Luxtram indique qu'une adaptation de l'autorisation existante des lignes du réseau urbain est en cours. Concernant le tram rapide 1, des informations complémentaires seront apportées au rapport d'évaluation à propos de l'insertion de ce dernier dans le réseau urbain.</p>	Luxtram	Introduction compléments
3	DESCRIPTION PROJET - Les pôles d'échanges		
	<p>L'AEV relève que les pôles d'échanges, qualifiés « d'éléments clés » dans le rapport, sont au final peu développés. Il n'y a pas beaucoup d'informations disponibles à l'heure actuelle sur ces aménagements mais certains aspects auraient dû être présentés (leur localisation envisagée au minimum).</p>	LSC360	Introduction compléments
4	BRUIT - Ecrans et mesures anti-bruit		
	<p>Certains aspects doivent être décrits de façon plus détaillée. En premier lieu, donner les hypothèses (données d'entrée) de l'étude acoustique de l'Administration des Ponts & Chaussées. Il faudra alors justifier la cohérence</p>	P&C/Luxtram	31/10/2025

N°	SUJET	CONCERNE	DÉLAI
	entre l'étude acoustique des P&CH et celle de Luxtram (phase chantier et phase d'exploitation), notamment concernant le classement des différentes zones en application de l'article 2 du RGD du 13/02/1979 concernant le niveau de bruit dans les alentours immédiats des établissements et des chantiers ainsi que de la 16. BImSchV dont les valeurs ont été reprises par le guide publié en 2023 par l'Administration de l'environnement et intitulé « Approche systématique de la réalisation des études acoustiques sur l'environnement humain ». De plus, la localisation précise et les caractéristiques des mesures anti-bruit liées à l'autoroute ainsi qu'au tram rapide devront être fournies et expliquées. Des pièces graphiques, entre autres coupes détaillées, doivent être fournies.		
5	BRUIT - Norme utilisée dans le cadre de l'étude acoustique D2S		
	Ce point a été abordé lors d'échanges entre l'AEV et D2S et peut être considéré comme clarifié.		
6	NATURA 2000 - Etude MILVUS		
	L'étude Milvus ne doit pas se limiter aux sites de reproduction et être complétée avec des cartes des habitats de chasse/repos des oiseaux. Le MECB confirme que la qualité fonctionnelle des habitats à cette fonction doit être évaluée et présentée dans le rapport d'évaluation.	Milvus/LSC360	Introduction compléments
7	NATURA 2000 - Compensations		
	L'ensemble des surfaces de forêts affectées par le projet doivent être compensées. Les surfaces en conifères n'échappent pas à cette règle. Une compensation qualitative et quantitative équivalente en nombre écopoints est nécessaire. Bien que pour la compensation de forêts de conifère, des essences ayant une qualité environnementale plus importante serait appréciée. Les boisements compensatoires liés au déboisement en zone Natura 2000 devront être classés et intégrés à la zone Natura 2000 concernée. C'est pourquoi les boisements compensatoires doivent se situer idéalement à proximité et en lien fonctionnel avec la zone Natura 2000 impactée. La localisation des mesures compensatoires doit être fournie au stade complément EIE.	Luxtram	Introduction compléments
8	NATURA 2000 – Concepts de mesures compensatoires		
	S'il est vrai que l'aspect Natura 2000 doit être mis en évidence et être facilement identifiable dans le rapport, il n'est pas nécessaire de réaliser deux bilans. L'ANF confirme qu'un seul bilan est préférable. Une proposition concertée sera faite avant l'introduction des compléments. La façon de procéder n'est pas standardisée mais le volet compensatoire du concept Natura 2000 doit effectivement pouvoir être isolé du reste du bilan. Le MECB confirme que la Directive Européenne demande l'équivalence qualitative et quantitative de la compensation par rapport à l'existant. La compensation concerne les objectifs de conservation (habitats, espèces) impactée de manière significative par le projet.	Luxtram	Introduction compléments
9	NATURA 2000 – Compensation in situ		
	La recherche des surfaces nécessaires doit être faite par le maître d'ouvrage, avant proposition au ministère. On privilégiera la proximité entre la zone impactée et la zone de compensation. L'ANF indique qu'elle est disponible pour des échanges préalables et une validation à ce propos. Elle possède également quelques pistes concernant des terrains adaptés à l'objectif recherché. L'objectif est de fournir un dossier robuste pour la justification du projet.	Luxtram	Introduction compléments
10	NATURA 2000 – Analyse d'alternatives / variantes		
	Il est préférable de ne pas rédiger des dossiers complets sur les alternatives mais de les intégrer au rapport d'évaluation. Dans le dossier Tram Rapide 1, il n'est pas demandé de variantes supplémentaires que celles déjà abordées dans le rapport (implantation à l'Est et implantation à l'Ouest de l'autoroute) mais de donner précisément tous les	Luxtram	Introduction compléments

N°	SUJET	CONCERNE	DÉLAI
	arguments ayant conduits au choix de retenir la variante Est au sein du corridor de l'A4. Une pièce graphique à plus grande échelle, montrant les avantages de ce tracé et le fait qu'une autre variante (contournement des sites Natura 2000) n'apporte aucun gain environnemental voir un impact plus élevé sur la zone de protection, sera appréciée. Le mécanisme dérogatoire en matière de Natura 2000 ne pourra uniquement être appliqué sur base d'un constat objectif de l'absence d'alternatives. Le recours au mécanisme dérogatoire doit être signalé à la Commission européenne.		
11	NATURA 2000 – Flux de trafic Il n'y a pas de chiffres disponibles. Le MECB regrette de ne pas disposer de chiffres plus précis sur les évolutions attendus du trafic routier avec la mise en service du projet, notamment les reports vers les transports publics et l'incidence sur la fluidité du trafic de l'A4 et du réseau routier en général.		
12	NATURA 2000 – Intérêt public majeur Il y a lieu de fournir tous les arguments permettant de qualifier les raisons impératives d'intérêt public majeur du projet, qui permettent au Gouvernement en Conseil de décider de l'application du mécanisme dérogatoire (article 33 de la loi modifiée du 18 juillet 2018). En exemples, on peut citer le concept de mobilité durable, les incidences sur les interactions entre les 2 plus grandes agglomérations du pays, sur les déplacements au sein de la capitale ou encore en termes de distribution (plus fine) sur le territoire du Luxembourg.	LSC360	Introduction compléments
13	BIODIVERSITE – Mesures CEF L'ANF ne dispose pas de données relatives à des emplacements recommandés pour l'implantation des mesures CEF des espèces nicheuses. Des propositions doivent être faites par le maître d'ouvrage et seront accompagnées/validées par l'ANF.	Luxtram/ANF	Introduction compléments
	Il n'est pas nécessaire d'être exagérément précis dans la localisation des nichoirs mais pour les mesures relatives aux plantations, il faudra lister les parcelles concernées pour pouvoir évaluer leur fonctionnalité au travers d'une étude de faisabilité.	Luxtram/LSC360	Introduction compléments
14	BIODIVERSITE – Guide CEF L'ANF confirme qu'il est possible de réduire les superficies des mesures CEF pour des espèces présentant les mêmes besoins. Une validation préalable sera toutefois nécessaire.	LSC360/ANF	Introduction compléments
15	BIODIVERSITE – Habitat de chasse des oiseaux nicheurs dans bilan écopoint Les habitats de chasse des oiseaux sont aussi à inclure dans le bilan écopoints. Etant donné que le logiciel Ecopoints ne permet que pour une certaine liste d'espèces la compensation in situ, il est demandé si un bilan a part au titre de l'article 63 §3 peut être réalisé pour ne pas réduire le potentiel de compensation in situ. L'ANF se concertera avec le service compensation et revient vers LSC360 avec une validation définitive.	ANF	10/10/25
16	BIODIVERSITE – Forêts publiques L'arrêté ne suffira pas à autoriser le défrichement d'une telle surface de forêt publique. Un RGD d'application, spécifique à cet aspect sera nécessaire. La durée de préparation de ce RGD est estimée à environ 1 an, délai débutant à partir de la prise de décision du gouvernement en Conseil (selon l'art. 15 et 16 de la loi EIE).		
17	BIODIVERSITE – Ajustement de la valeur des biotopes Il convient effectivement d'ajuster la valeur du biotope en fonction de sa localisation. Dans le cadre du dossier Tram Rapide 1, la présence de l'autoroute et de ses nuisances a été considérée conformément au guide Ecopoints. L'ANF revient vers LSC360 avec une validation définitive.	ANF	10/10/25

N°	SUJET	CONCERNE	DÉLAI
18	EAU – Zones de protection		
	L'AGE confirme que la distance de sécurité de 20 m entre le fond des terrassements et la nappe phréatique concerne uniquement les ZPS (zones de protection de captages/sources d'eau potable) et leur aire d'alimentation. Dans ce cas, des coupes justifiant du respect de cette distance sont à présenter.	LSC360	Introduction compléments
	Le projet Tram Rapide 1 concerne une ZPS au travers d'une aire de stockage de chantier. Il n'y aura cependant aucun terrassement réalisé sur cette surface et une coupe n'est donc pas nécessaire. Le cas échéant, une coupe de principe serait suffisante.		
	De la même manière, l'interdiction de l'infiltration des eaux pluviales ne provenant pas des toitures s'applique uniquement dans les zones de protection.		
19	AIR & CLIMAT – Photovoltaïque sur les talus		
	Luxtram précise que ces installations ne seront finalement pas réalisées et que seules celles des toitures verront le jour.		
	Dans ce cas, seules les incidences sur le concept énergétique sont à évaluer selon le MECB.	Luxtram	Introduction compléments
20	PAYSAGE – Ecrans de verdure		
	Le MECB considère que les écrans de verdure actuels au sein de la zone verte interurbaine du corridor de l'A4 et de la route nationale menant de la cloche d'Or à Leudelange, sont plutôt réussis et performants. L'environnement champêtre est conservé et l'objectif du MECB est de s'assurer que la qualité des écrans sera maintenue.	LSC360/MOE APS-APD	Introduction compléments
	Il convient de décrire, par tronçons, les vues existantes (dans lesquelles l'intégration de l'autoroute est bien réalisée) puis de montrer les modifications qui seront apportées dans ces vues (par ex. exposition plus importante de l'autoroute ? de la RN ?). Il faudra également développer en conséquence les mesures d'atténuation paysagère aussi bien du point de vue tram que dans une perspective cumulée avec les routes existantes.		
21	PAYSAGE – Vues en perspective		
	Selon le MECB, les vues en perspective de vol d'oiseau fournies dans le rapport d'évaluation ne permettent pas une perception des incidences à hauteur d'homme. Il convient également d'intégrer des coupes suffisamment larges permettant de tenir compte de la topographie qui permet parfois, à elle-seule, de cacher l'autoroute et la route nationale entre la Cloche d'Or et Leudelange.	LSC360/MOE APS-APD	Introduction compléments
	La Ville de Luxembourg indique regretter que la qualité d'usage du Veloexpresswee n'ait pas été prise en compte et se prononce donc en faveur de la mise en place de plantations.		

Questions relatives au contenu de l'avis du 09/07/25 (Réf. 108104) sur le contenu du rapport EIE du tram rapide pour la réunion de concertation du 22/09/25

Généralités et description projet:

- **Planning procédure** : la mise en place des mesures CEF est-elle possible avant l'obtention de l'arrêté ?
- **Impact du tram rapide sur le réseau urbain** : quelles informations sont attendues (fréquence, horaires, autres éléments) ?
- **Nouveaux pôles d'échanges** : quelles informations sont attendues pour les 5 pôles supplémentaires (cf. avis AEV p. 38) ?

Bruit:

- **Bruit à Pontpierre** : Concernant les compléments à apporter à propos de la définition des mesures antibruit à Pontpierre considérées dans l'étude acoustique D2S, s'agit-il bien de fournir les bases de calcul et caractéristiques détaillées des aménagements projetés (issues de l'étude acoustique des Ponts & Chaussées) ?
- **Norme** : Concernant la remarque au sujet du schéma décisionnaire, faut-il ajouter plus d'informations sur les dispositions spécifiques de la norme au sujet du trafic ferroviaire et faut-il faire référence à la nouvelle norme d'août 2025 ?

Natura 2000:

- **Étude Milvus** : elle ne fournit pas suffisamment de données sur les habitats (seuls les sites de reproduction). Milvus va pouvoir transmettre de nouvelles informations au sujet des habitats de chasse/repos des oiseaux. Est-ce bien l'information manquante attendue ?
- **Compensations** : faut-il recréer uniquement les 21 395 m² d'habitat 9130 ou également les autres habitats (bk13 et conifères, soit env. 4 ha au total) ?
- **Concepts de mesures compensatoires** : faut-il établir un concept spécifique pour Natura 2000 et un autre pour le reste du tracé, avec deux bilans écopoints et deux plans de synthèse ?
- **Compensation in situ** : si la compensation intégrale in situ est difficile, faut-il prévoir des terrains supplémentaires adjacents à la zone Natura 2000 ? Qui identifie/propose les terrains disponibles ?
- **Analyse d'alternatives** : des critères spécifiques sont-ils attendus (longueur du tracé, durée, superficie détruite, superficie de biotopes concernés, etc.) ?
- **Variantes** : convient-il d'analyser uniquement les variantes déjà mentionnées (contournement au sud de la ZPS et au nord de l'autoroute) ou d'autres alternatives supplémentaires ?
- **Flux de trafic** : "Développer l'importance stratégique de la réorganisation des flux de trafic et de l'augmentation des capacités du transport public entre les principales régions du pays, dans la mesure du possible de manière quantifiée" : est-ce que des données peuvent être fournies ?
- **Intérêt public majeur** : des éléments ou arguments valables peuvent-ils être transmis à ce sujet ?

Biodiversité

- **Mesures CEF** : des terrains sont-ils déjà disponibles pour leur mise en œuvre ou peuvent-ils être proposés ?
- **Guide CEF** : superficie des mesures CEF pour oiseaux nicheurs : est-il possible de s'écarter de la valeur de 250 m de long indiquée dans le guide pour la fauvette grisette puisqu'il peut y avoir des partages d'habitats entre les différentes espèces concernées ?

- **L'habitat de chasse des oiseaux nicheurs** est à intégrer dans le bilan écopoints. Or, cela réduit le potentiel de compensation *in situ* étant donné que le logiciel Ecopoints ne permet que pour une certaine liste d'espèces la compensation *in situ* puisque, selon le guide écopoints, la compensation d'HEIC relève généralement du pool compensatoire. Pour éviter de diminuer le potentiel de compensation *in situ* et comme le projet se trouve en zone verte, un bilan devrait donc être établi au titre de l'article 63 §3 Est-ce bien cela ?
- **Forêts publiques** : comment procéder au regard de l'interdiction de défrichement (pt 3.2.16) ?
- **Ajustement de la valeur des biotopes** : nous nous sommes basés sur le tableau 3 du guide écopoints (pt 4 « Peuplements ligneux et buissons : circulation routière » et pt 8 « Bruit excessif »). Cette approche n'est-elle pas correcte ?

Terres

- Pas de question spécifique

Eau:

- **Zone de protection** : la distance minimale de 20 m avec la nappe et les terrassements concerne-t-elle uniquement les terrains situés en zone de protection d'eau potable ?
- **Infiltration des eaux pluviales** : la restriction (« pas d'infiltration sauf toitures, bassins/fossés étanches ») s'applique-t-elle uniquement aux ZPS ?

Air et climat:

- **Photovoltaïque** : faut-il évaluer uniquement les installations prévues sur les talus, et non celles en toiture de station ? Finalement, des panneaux photovoltaïques ne sont plus envisagés sur les talus, uniquement sur les toitures de stations.

Paysage:

- Dans les secteurs TR1 et TR2, le projet prévoit des arbustes bas pour préserver une vue dégagée vers la plaine agricole. Le MECB semble souhaiter des écrans de verdure sur l'ensemble du tracé : pouvez-vous préciser l'attente ?
- Pour les vues en perspective, pouvez-vous préciser celles qui sont attendues ? Les coupes ne seraient-elles pas suffisantes ? Dans le secteur de la Cloche d'Or jusqu'à la forêt de Leudelage, il n'y a pas d'habitations au sud ; faut-il donc plutôt prévoir une visualisation depuis la N4 ?