

Ce compte-rendu annule et remplace le compte-rendu  
n° 1 fait le 28.10.2025.

Compte rendu de la réunion du 27.10.2025

N° EIE-01a

## Phase étude

AFFAIRE	<b>LUXTRAM S.A.</b>	CODE	<b>24/0904</b>
			25cso19682
OBJET	<b>Evaluation des incidences environnementales pour le tronçon de tramway « route d'Esch »</b>	LIEU	4, place de l'Europe L-1499 Luxembourg
FAIT PAR	LeDo / sb	FAIT LE	12.01.2026

SOCIÉTÉ :	NOM :	EMAIL:	PRÉSENT	DIFFUSION	
LUXTRAM S.A.	[Luxtram]	Monsieur A. MOPTY Madame M. LUNA Monsieur A. PAGANO Monsieur J-C. WIART	anthony.mopty@luxtram.lu maria.luna@luxtram.lu andrea.pagano@luxtram.lu jean-charles.wiart@luxtram.lu	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	
Ingérop		Monsieur G. BRELLE MONDESERT	gregoire.brellemondesert@ingerop.com	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	
SGI Groupe	[SGI]	Monsieur T. JACQMIN	t.jacqmin@sgigroupe.com	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	
Folia		Madame C. CORRE	claire.corre@folia-up.com	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	
D2S International	[D2S]	Monsieur B. STALLAERT	bert.stallaert@d2sint.com	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	
Ville de Luxembourg	[VDL]	Assistante déléguée à l'environnement Service canalisation	Madame A. LEICK Monsieur R. MOELTER Monsieur M. GILSON	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	
Institut national de recherches archéologiques	[INRA]	Monsieur S. OLSHOK Madame E. MICHELS	sebastian.olschok@inra.etat.lu estelle.michels@inra.etat.lu	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	
Institut national pour le patrimoine architectural	[INPA]	Monsieur S. FIEDLER	sven.fiedler@inpa.etat.lu	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	
Administration de l'environnement	[AEV]	Monsieur J. MEYERS	jerome.meyers@aev.etat.lu	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	
Administration de la gestion de l'eau	[AGE]	Madame F. GASS	fabienne.gass@eau.etat.lu	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	
Administration des ponts et chaussées	[PCH]	Monsieur C. KNEPPER	claude.knepper@pch.etat.lu	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	
Ministère de l'environnement, du climat et de la biodiversité	[MECB]	Monsieur P. PETERS Monsieur A. ORLANDO Monsieur M. LAVANA	philippe.peters@mev.etat.lu adriano.orlando@mev.etat.lu matthew.lavana@mev.etat.lu	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	
Schroeder & Associés S.A.	[S&A]	Ouvrage d'art Eau et assainissement	Madame C. FERAUD Monsieur M. SCHOUBRENNER Madame M. JAVERSCH Madame S. BOUILLON Madame A. HERRIG Madame L. DOETSCH	camille.feraud@schroeder.lu mathieu.schoubrenner@schroeder.lu martine.jauersch@schroeder.lu sarah.bouillon@schroeder.lu anne.herrig@schroeder.lu lea.doetsch@schroeder.lu	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>



Lors de la réunion, les points suivants ont été retenus

A	Extension de la ligne de tramway – Tronçon route d'Esch	
A1	Généralités	
A1.1	Contexte	
1-A1.1-1	<p>L'objectif de la réunion était de présenter, à l'aide d'un support PowerPoint, les principales remarques formulées dans l'avis des autorités (reçu le 10.09.2025) nécessitant des approfondissements et d'en discuter directement avec les représentants concernés.</p> <p>Une note complémentaire est en cours de rédaction afin d'intégrer l'ensemble des observations émises dans ledit avis.</p> <p>La présentation a été assurée par le groupement momentané composé des bureaux Ingérop, Folia, SGI et S&amp;A et par le service eau et assainissement de S&amp;A en charge de la rédaction de l'EIE.</p>	
A1.2	Présentation du groupement	
1-A1.2-1	<p>M. Peters fait un rappel de l'art. 5.1 de la <i>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'étude et de vérification dans le domaine de l'environnement</i>.</p> <p><i>Art. 5.1. :</i></p> <p><i>Sauf disposition légale ou réglementaire contraire, les personnes physiques ou morales de droit privé ou public déjà titulaires d'un agrément ne sont pas autorisées à effectuer une tâche technique d'étude ou de vérification.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <i>lorsqu'elles sont le concepteur, le fournisseur, le réalisateur ou l'exploitant du projet ou</i></li> <li>▪ <i>lorsqu'elles sont le mandataire d'une des personnes dénommées ci-dessus</i></li> </ul> <p>Il est alors précisé que la cellule environnement ne prend pas part dans la conception du projet. Les services au sein de S&amp;A sont indépendants les uns des autres.</p> <p>Le MECB rend attentif par rapport à cette problématique : l'agrément est au nom du bureau, donc pour la totalité de S&amp;A pas que pour l'unité environnement.</p> <p>De plus, sur tous les plans de l'APS figurent le même bureau d'étude que dans le rapport EIE.</p>	
A2	Description du projet	
A2.1	Intégration des pistes cyclables	
1-A2.1-1	<p>L'aménagement de la piste cyclable est-il un projet connexe ou sous la responsabilité de Luxtram?</p> <p>En ce qui concerne la piste sur le tronçon, elle sera réalisée par Luxtram étant donné que le périmètre du projet couvre de façade à façade (de propriété privée à propriété privée). Ce point doit être mentionné clairement au rapport EIE.</p> <p>Les aménagements nécessaires pour raccorder les itinéraires cyclables existants et les itinéraires cyclables projetés sont également prévus dans le cadre du projet. Si des modifications sont à réaliser au-delà du périmètre du projet, des réunions avec PCH et VDL sont réalisées afin de définir plus précisément la gestion des interfaces et des raccordements.</p>	

A3	Patrimoine culturel et matériel	
A3.1	<b>Evolution au niveau de la croix Hollerich</b> <p>1-A3.1-1 Une évolution depuis le dépôt du dossier EIE est la suppression d'un débranchement au niveau de la croix ferroviaire Hollerich. Après une étude de l'exploitation, Luxtram n'a pas trouvé pertinent de conserver la liaison Hollerich HOA à l'Est avec l'extension de la route d'Esch au Nord. La suppression de ce débranchement a permis d'éloigner la plateforme tram du garage existant Goedert qui a été considéré présent et fonctionnel à l'horizon de la mise en service. Le déplacement de la piste cyclable sur le côté Est de la voirie et partiellement sur la place Sts Pierre et Paul a permis d'améliorer l'aménagement devant le bâtiment du presbytère. Le trottoir a été déplacé le long de la plateforme et éloigné de la façade.</p> <p>Luxtram indique que le mur et la clôture pourront être restitués en limite d'intervention s'il s'avère que le choix a du sens par rapport à l'aménagement prévu entour le bâtiment et avec le futur projet urbain « Porte d'Hollerich ». L'INPA souligne que les évolutions du projet intégrées depuis la remise du dossier EIE vont dans le bon sens, et mentionne toutefois qu'il y a deux protections au niveau du presbytère qui devront être considérées : <b>la maison (numéro cadastral 81/2760)</b> est classée <del>monument national</del> patrimoine culturel national et le jardin (<b>numéro cadastral 81/7138</b>) est inscrit à l'inventaire supplémentaire <del>des objets dignes de protection</del>. L'INPA informe qu'il faudra contacter le ministère de la culture via un courrier afin d'obtenir l'autorisation nécessaire. <b>Les effets juridiques liés au statut de classement comme patrimoine culturel national sont ceux énumérés aux articles 29 à 40 de la loi modifiée du 25 février 2022 relative au patrimoine culturel. Les effets juridiques liés au statut d'inscription à l'inventaire supplémentaire sont ceux énumérés à l'article 17 de la loi modifiée du 18 juillet 1983 concernant la conservation et la protection des sites et monuments nationaux. Un projet de démolition et de restitution du mur et de la clôture délimitant le terrain du presbytère, inscrit à l'inventaire supplémentaire, doit être soumis au Ministre de la culture.</b></p> <p>Il sera nécessaire de préciser les procédures mentionnées aujourd'hui concernant le presbytère dans le rapport. Pour information, l'EIE ne dispense pas d'autorisations concernant les bâtiments culturels.</p> <p>Le projet porte d'Hollerich prévoit un réaménagement de la parcelle concernée par le presbytère, une concertation avec le projet devra se faire suivant les éléments disponibles par le projet Porte Hollerich.</p>	
A3.2	<b>Alignement des arbres du bd. Joseph II</b> <p>1-A3.2-1 L'alignement des arbres existants n'est pas compatible avec les enjeux de sécurité du tramway, des cônes de visibilités, des zones limites d'obstacles fixes, des entrées/sorties, des piétons. Dans le cadre du projet, il est prévu de maintenir au mieux les alignements en les restituant pour conserver le caractère de boulevard arboré sur cet axe.</p> <p>Les plans ont évolué depuis le stade APS. Des échanges sont possibles sur les essences à restituer.</p> <p>De plus, une étude phytosanitaire de PCH a été réalisée et démontre qu'une majorité des arbres sur place sont dans un état affaibli.</p> <p>Le groupement va également examiner quels arbres, en raison de leur âge, taille et de leur état, peuvent être transplantés plutôt que d'être abattus.</p>	

	<p>L'INPA mentionne que même s'il y a eu des remplacements d'arbres sur le Bd. Joseph II, le Bd. est très représentatif du secteur Centre-Ville et [l'INPA n'a pas reçu de confirmation de la part de PCH concernant l'état phytosanitaire des arbres.]</p> <p>[Remarque : La deuxième partie de la phrase mise entre crochets est fausse et elle n'apporte aucune information utile. INPA recommande de la biffer]</p> <p>INPA souligne que l'allée d'arbres du bd. Joseph II est très représentative à l'échelle du quartier et à l'échelle de la ville, même s'il y a eu certains remplacements d'arbres au fil du temps.</p> <p>L'INPA indique que dans son avis ils ont exprimé leur préférence pour un tracé passant par le boulevard G.D. Charlotte, mais qu'ils comprennent que le choix du tracé par Joseph II répond à une autre série de contraintes et de facteurs et que l'abattage des arbres est nécessaire au projet de tramway, même s'ils le regrettent.</p> <p>Vu les facteurs ayant mené au choix du tracé par le bd. Joseph II et vu les contraintes et exigences en relation avec la réalisation du tracé sur le boulevard, l'INPA peut comprendre la nécessité d'abattre les arbres existants.</p> <p>Toutefois, ce choix est regrettable et l'INPA aurait favorisé une solution alternative ayant assuré la sauvegarde de l'allée existante.</p>	
A3.3	<b>Système LAC et SCIE</b>	
1-A3.3-1	<p>Concernant l'alimentation électrique : SCIE ou LAC.</p> <p>Il est prévu d'avoir la ligne aérienne de contact de la station 7 jusqu'à la station 8 au niveau de l'avenue Monterey puis les rames circuleront sur batterie de la station 8 au raccordement à la ligne existante.</p> <p>Luxtram indique que le rail de recharge en station n'est pas compatible avec la circulation routière prévue sur les secteurs pour l'accessibilité de tous les riverains. De plus les problématiques liées à la fiabilité du système n'ont pas permis d'aller vers une suppression de la ligne aérienne de contact supplémentaire sur le réseau tram. LXT indique que l'insertion des poteaux LAC se fera de manière harmonieuse sur le boulevard. Avec une attention particulière au respect de l'alignement avec les arbres.</p> <p>Le MECB indique qu'il est important que le rapport explique les contraintes fonctionnelles et montre les avantages et désavantages de ceci et la justification du choix.</p> <p>[L'INPA rend attentif sur la gestion des flux dans d'autres villes le tram est plutôt une substitution, ici ce serait une combinaison de plusieurs modes de transport. A long terme on devrait avoir un apaisement de toute la ville.] [Remarque : biffer car hors contexte]</p>	
A4	<b>Population et santé humaine</b>	
A4.1	<b>Phase d'exploitation</b>	
1-A4.1-1	<p>Il est important est de concorder les fréquences calculées avec les études acoustiques et vibratoires.</p> <p>Il ne faut pas seulement fournir une description de la modification mais également une évaluation. Evaluer de manière qualitative /argumenter les conséquences sur le réseau existant et projeté. S'il y a impact, développer les mesures de suivi à mettre en place. Il faut favoriser l'information existante et mettre également en avant d'éventuelles incertitudes.</p>	

	Les fréquences utilisées dans les études acoustiques et vibratoires représentent un scénario maximaliste par rapport aux objectifs d'exploitation connu aujourd'hui. Cette méthode permet d'avoir une marge de manœuvre sur les futures modalités d'exploitation. Le MECB conseille de mieux expliciter les marges.	
<b>A4.2</b>	<b>Concept de sécurité</b>	
1-A4.2-1	<p>Selon l'Art 13. de la <i>loi modifiée du 15 mai 2018 relative à l'évaluation des incidences sur l'environnement</i>.</p> <p>Il faut développer de manière plus précise le concept de sécurité car c'est exigé par la loi. La description du concept de sécurité peut être sommaire. On peut faire un lien avec <i>loi modifiée du 13 juin 2017 ayant pour objet la sécurité du tramway</i>. Luxtram rappelle que le processus de sécurité est suivi et maîtrisé selon la Loi Sécurité Tramway au Luxembourg et il propose d'ajouter en annexe le « Plan de Management de la Sécurité » qui explique la méthode.</p>	
<b>A4.3</b>	<b>Concept et étude de trafic</b>	
1-A4.3-1	<p>Le MECB regrette qu'il n'y pas de simulation de trafic à échelle plus large dans l'EIE. Cela permettrait de simuler de manière plus poussée les déviations et reports de trafic et d'estimer l'impact sur les quartiers résidentiels.</p> <p>Il y a des difficultés pour réaliser les études macroscopiques notamment à cause des nombreux projets connexes (P+R, etc.). Cette étude macroscopique est à faire avec l'ensemble des acteurs concernés à une échelle plus large.</p> <p>Le projet vise à réduire les flux de transit mais permet toujours les déplacements des locaux.</p> <p>Luxtram indique que des études de trafic ont été réalisées le long de l'axe du projet afin de vérifier le fonctionnement par rapport au comptage réalisé en 2024. Une attention particulière a été portée sur les flux de trafic vers le centre-ville.</p> <p>Il faut montrer qu'il y a une amélioration de la situation initiale. Notamment via un apaisement du bd. Joseph II et en donnant un nouveau caractère d'espace vert à la place Winston Churchill au lieu du caractère de rond-point retrouvé actuellement.</p> <p><b>L'AEV souligne l'importance de vérifier si le présent projet peut contribuer à l'amélioration de la situation globale vu que le tronçon traverse une zone prioritaire de gestion du bruit routier de 2021</b></p>	
<b>A4.4</b>	<b>Etudes acoustiques et vibratoires</b>	
1-A4.4-1	<p>La présentation des résultats des mesures et des calculs pour les phases chantier et exploitation du projet diverge de celle fixée par la norme DIN 4150-2. C'est accepté de réaliser les calculs en dB, mais il faut ensuite comparer les résultats aux valeur limites de la DIN, donc dans l'unité correspondante (<math>\text{K}_{\text{BKB}}</math>).</p> <p><del>La valeur <math>A_o</math> de la norme DIN 4150-2 est indépendante de la zone, la valeur est toujours de 0,6.</del></p> <p><b>L'AEV rappelle que la nuit, pour des projets ferroviaires, la valeur <math>A_o</math> définie par la norme DIN 4150-2 est indépendante de la zone. La valeur est toujours de 0,6.</b></p> <p>Les nouveaux quartiers cités en chapitre 3.11 du rapport EIE (p. ex. PAP Nei Hollerich) ne sont pas pris en considération pour déterminer les incidences du projet en phase exploitation. D2S International confirme que des calculs supplémentaires seront réalisés pour l'APD et que les conclusions incluront les zones actuellement non bâties.</p>	

A5	Terres/Sol	
A5.1	Volume de terres polluées	
1-A5.1-1	<p>La norme mentionnée concerne les excavations et non les déchets routiers. Le point de nomenclature du règlement grand-ducal modifié du 10 mai 2012 portant nouvelles nomenclature et classification des établissements classés mentionné (051201) concerne seulement les excavations de terres polluées et non les déchets routiers. Pour ces derniers, le règlement grand-ducal du 19 juin 2020 relatif à la prévention et à la gestion de matériaux et de déchets routiers est applicable.</p> <p><del>Il est nécessaire de bien faire la distinction entre les deux, une autre nomenclature est concernée si des déchets routiers sont présents, celle-ci est à discuter avec l'Administration de l'environnement (AEV).</del></p> <p>Une référence aux lois suivant a été faite :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <del>Loi modifiée du 21 mars 2012 relative à la gestion des déchets</del></li> <li>• <del>Loi du 11 mars 2020 modifiant la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés.</del></li> </ul> <p>Il faut clarifier ce qui est possible de réutiliser sur le projet pour que l'AEV puisse délivrer les autorisations nécessaires appliquer la procédure d'autorisation adéquate (il n'y a pas de dispense pour la loi modifiée du 21 mars 2012 relative aux déchets).</p>	
A5.2	Zones de stockage	
1-A5.2-1	<p>Il faut clarifier la distinction entre les zones de stockage et les aires de chantier dans la note complémentaire.</p> <p>La zone de stockage actuellement utilisée par Luxtram le long du bd. Pierre Dupong pourrait être réutilisée dans le cadre de ce projet pour la livraison des fournitures et matériaux de construction. Des démarches administratives sont en cours avec VDL pour encadrer son utilisation. Il n'est pas envisagé d'utiliser cette zone pour le stockage de terres polluées. Les besoins en surface sont identifiés et la recherche de surfaces libres est en cours. L'utilisation de surfaces en zone de captage des eaux est exclue.</p> <p>L'AEV rend attentif que d'autres points de nomenclature du règlement du 10 mai 2012 précité pourraient être applicables pour le stockage de déchets, ce qui sera à discuter avec le service des "sites pollués et cessations d'activités" de l'AEV.</p>	
A6	Eau	
A6.1	Ouvrage sur la Drosbach et la Pétrusse	
1-A6.1-1	<p>Entre la remise de l'EIE et aujourd'hui, des concertations avec l'AGE et VDL-Service Canalisation se sont déroulées afin de convenir sur la conception de l'ouvrage sur la Pétrusse. Des simulations hydrauliques sont en cours pour confirmer la section utile et la hauteur de l'ouvrage. Des échanges ont eu lieu également avec l'expert biologique concernant les sujets de continuité écologique.</p> <p>L'AGE affirme ce qui est dit dans la présentation. Veiller à ce que la démarche soit bien explicitée au rapport complémentaire, car représente une évolution majeure depuis le dépôt de l'EIE. Il faudra parler des avantages et désavantages des variantes des ouvrages de la Pétrusse et de la Drosbach pour appuyer le choix et pour mettre en lumière qu'une amélioration d'un point de vue environnemental est attendue.</p>	

	<p>Il ne faut pas renvoyer tout vers la phase APD, mais mettre en avant ce qu'il faut considérer et respecter. Bien cadrer la planification, notamment par des mesures. D'un point de vue environnemental, ce sont la renaturation et la situation en zone inondable qui sont importantes. Des mesures peuvent être évoquées, notamment en termes de hauteur pour les niveaux d'inondations.</p>	
<b>A6.2</b>	<b>Assainissement</b>	
1-A6.2-1	<p>Il faut mettre plus en lumière l'impact environnemental positif et l'impact hydraulique en plus des alternatives.</p> <p>Donc les projets connexes (notamment Nei Hollerich) sont bien pris en compte sommairement dans la note complémentaire mais ça sera plus détaillé dans l'APD. Clarifier en ce sens que le projet route d'Esch est indépendant des bassins d'assainissement du projet Nei Hollerich.</p> <p>Le projet de réaménagement de l'espace urbain porté par Luxtram n'augmente pas la surface imperméable comparé à l'existant. Le dévoiement et le renforcement de l'ensemble des réseaux sur les secteurs concernés sont toutefois intégrés dans le projet Luxtram. Le Service Canalisation (VDL) a ainsi communiqué ses besoins en renforcement du réseau d'eau pluviale au début des études, en fonction des divers développements urbains en cours et projetés.</p>	
<b>A7</b>	<b>Plantes, animaux et biodiversité</b>	
<b>A7.1</b>	<b>Aménagements végétalisés</b>	
1-A7.1-1	<p>Madame Leick confirme ce qui est dit lors de la présentation et précise que le service parc ne souhaite pas devoir intervenir la nuit ou dans des zones inaccessibles. La VDL confirme que des solutions ont été trouvées pour garantir l'arrosage et l'accès des différents services aux cellules vertes.</p> <p><b>En tant que Service des Parcs de la VDL, responsable de la gestion des arbres en milieu urbain et pleinement conscient des problématiques liées à leur plantation et à leur entretien, notamment dans le contexte des changements climatiques observés ces dernières années, le Service souhaite préciser que le bon développement des jeunes arbres ne peut être garanti que si un arrosage régulier est assuré durant les périodes de sécheresse.</b></p> <p><b>Cet arrosage est particulièrement essentiel au cours des premières années suivant la plantation. Il dépend toutefois des ressources humaines et matérielles disponibles.</b></p> <p><b>Le long de la ligne du tram, les interventions d'entretien sont en outre soumises à des contraintes supplémentaires liées aux horaires de circulation du tram. Ces interventions sont souvent limitées aux heures de nuit ou nécessitent des demandes spécifiques afin de bloquer temporairement le passage du tram pendant les travaux.</b></p> <p><b>Compte tenu du nombre très élevé de nouveaux arbres à entretenir, le Service des Parcs préconise la mise en place de systèmes d'arrosage automatique. Sans cette solution, il ne sera pas possible de garantir un entretien adéquat et durable de ces plantations.</b></p>	
<b>A7.2</b>	<b>Plan de synthèse des mesures</b>	
1-A7.2-1	<p>Il y a plusieurs types d'immeubles protégés, certains sont au niveau national et d'autres au niveau communal. Il faut faire la distinction entre les deux.</p> <p>Il faut avoir une vue d'ensemble et comprendre l'ensemble du projet avec les mesures les plus importantes. Une illustration sur un plan d'ensemble convient.</p>	

A8	Prochaines étapes et objectifs	
A8.1	Planning	
1-A8.1-1	<p>Lors de l'envoi de l'APS au MECB, le MECB demande de bien retracer les mesures de l'EIE dans la mise en œuvre du projet.</p> <p>Par exemple, avec un document à part qui liste les évolutions, où et comment elles sont mises en œuvre dans le projet accompagnant le dossier APD.</p> <p>Le MECB précise que Luxtram décide de procéder directement à l'enquête publique et que c'est sous la responsabilité de Luxtram. Ce moyen de procéder est légal mais non conseillé.</p> <p>Les avis feront partie intégrante de la consultation du public.</p> <p>Luxtram indique qu'il y a une contrainte imposée au niveau politique qui fixe une feuille de route et un planning sur le dépôt du projet de loi.</p> <p>Pour les prochaines extensions, plus de marge sera laissée dans le planning pour permettre d'inclure l'avis sur la note complémentaire du MECB dans l'affichage au public.</p>	

Sans remarques formulées endéans les 8 jours, le compte rendu est considéré comme accepté.



8 / 8