



CourrierEntrant
2513007



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère de la Mobilité
et des Travaux publics



Référence :

306147 / 043057

V/réf. : D3-24-0032

Réf. APC : 20240476

Dossier suivi par :
Service Voirie
voirie@mmtp.etat.lu
247-83326

Luxembourg, le 25 SEP. 2025

Concerne : Evaluation du projet « LUXTRAM - Tronçon Route d'Esch » sur le territoire de la commune de la Ville de Luxembourg

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

Transmis à Monsieur le Ministre de l'Environnement, du Climat et de la Biodiversité avec en annexe l'avis de Monsieur le Directeur de l'Administration des ponts et chaussées du 12 septembre 2025, auquel je me rallie.

Pour la Ministre de la Mobilité
et des Travaux publics

Jean-Paul Lickes
Premier Conseiller de Gouvernement

Adresse postale :
L-2940 Luxembourg

Bureaux :
4, Place de l'Europe
Luxembourg

tél. : (+352) 2478-2478

voirie@mmtp.etat.lu
www.travaux.public.lu



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère de la Mobilité
et des Travaux publics

Administration des ponts et chaussées

Luxembourg, le 12 septembre 2025



* C 1 1 - 1 1 8 1 2 1 *

Réf. : FH * DIR - 20240476
À rappeler dans toutes correspondances!



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

Objet : Evaluation du projet « LUXTRAM – Tronçon Route d'Esch » sur le territoire de la Ville de Luxembourg

- Avis des PCH sur le rapport d'évaluation

Transmis à Madame la Ministre de la Mobilité et des Travaux Publics une demande d'avis en vertu de la loi modifiée du 15 mai 2018 relative à l'évaluation des incidences sur l'environnement (EIE) pour le projet sous rubrique, avec les informations suivantes :

La variante retenue prévoit un tracé débutant à l'intersection de la rue Emile Reuter (N6) et du boulevard Joseph II (CR211), puis empruntant ce dernier jusqu'à la route d'Esch (N4) via l'avenue Marie-Thérèse (N4).

Le boulevard Joseph II serait ainsi réservé à la circulation locale des riverains, tandis que le trafic de transit serait reporté sur le boulevard Grande-Duchesse, qui passerait en double sens. Ce réaménagement impliquerait donc le passage d'un système à deux axes de transit à un seul. Le rapport ne fournit cependant aucune donnée chiffrée concernant l'impact sur le trafic : flux aux heures de pointe, longueurs des files, temps d'attente supplémentaires aux carrefours, ni comparaison avec la situation actuelle.

Par ailleurs, le tracé dit « Route d'Esch » franchit deux cours d'eau : le Drosbech et la Pétrusse.

Le franchissement de la Pétrusse est actuellement assuré par l'ouvrage OA774, dont la largeur (16 mètres) est insuffisante pour accueillir toutes les nouvelles fonctionnalités prévues (plateforme tramway, voirie à deux voies, trottoirs et piste cyclable), estimées à environ 29 mètres. Compte tenu du projet de renaturation de la Pétrusse porté par le service canalisation de la Ville de Luxembourg, ainsi que des exigences de l'Administration de la gestion de l'eau, le prolongement de l'ouvrage actuel n'est pas possible et un nouvel ouvrage devra être envisagé. Il est ainsi prévu de réaliser deux structures distinctes : l'une pour la plateforme tramway et l'autre pour le

Direction de l'Administration des ponts et chaussées
Adresse bureaux

38, bd de la Foire
L-1528 Luxembourg

Tél.: +352 2846 - 1100
Fax: +352 262 563 - 1100

direction@pch.etat.lu
www.pch.public.lu

trafic motorisé. Cette configuration permettrait également l'aménagement d'un puits de lumière entre les deux ouvrages afin de laisser passer la lumière naturelle jusqu'au cours d'eau.

S'agissant de la section située sous l'ouvrage, celle-ci devra intégrer non seulement les contraintes liées au projet de renaturation, mais aussi le souhait de la Ville de créer une promenade reliant la vallée de la Pétrusse au futur projet de la Porte Hollerich.

Concernant le franchissement du Drosbech, actuellement assuré par l'ouvrage d'art OA790, le rapport précise qu'il ne présente pas de contrainte particulière. Contrairement à la Pétrusse, aucun élargissement ne serait nécessaire, bien qu'un prolongement du busage – c'est-à-dire le recouvrement du cours d'eau, soit envisagé.

Cependant, selon le service canalisation de la Ville, des études hydrogéologiques sont en cours pour améliorer la situation dans la rue Guillaume Kroll, régulièrement sujette à des crues. Il est donc probable que des travaux plus conséquents devront être envisagés, incluant possiblement le remplacement de l'OA790.

En ce qui concerne l'ouvrage d'art OA1063 franchissant l'autoroute A6, et dans l'hypothèse que la plateforme mutualisée tram/bus tout comme la piste cyclable bidirectionnelle prévue pourraient être réalisées sur l'ouvrage d'art existant, aucun impact fonctionnel sur l'exploitation de la grande voirie n'est à prévoir à ce niveau.

Le réseau d'éclairage public du Service Electro-Mécanique (SEM) sera à maintenir en service et l'ensemble des réseaux devra donc être soit dévié soit réorganisé. Le déplacement des réseaux enterrés devra impérativement être réalisé avant le démarrage des travaux proprement dits liés à la plateforme du tramway et aux aménagements en surface. Ces travaux devront être réalisés en étroite collaboration avec le SEM.

Ce qui est pour la croix ferroviaire complète au niveau du carrefour formé par le tronçon nord-sud « Route d'Esch » et le tronçon « Hollerich » (cf. plan APS_476E_REA_ARC_T5110_PLA_000030_B » du dossier APS, une telle intersection, qui permet toutes les bifurcations possibles, nécessite un carrefour très élargi avec des lignes d'arrêts très espacées et des temps de rangement excessivement longs. Réduire le nombre de bifurcations possibles serait bénéfique à la capacité globale du carrefour et une reconsidération du concept d'exploitation du tram serait de mise.

De façon générale, pour l'ensemble de la voirie impactée par le tram, les caractéristiques géométriques de la voirie réduite sont à maintenir conformes aux règles de l'art. Remarquons encore, qu'en cas où des modifications aux infrastructures seraient nécessaires, celles-ci seront réalisées soit en concertation avec les services des Ponts et Chaussées, soit à être traitées par le biais de la procédure des permissions de voirie, soit à réaliser par l'Administration elle-même.

En cas d'accord, je vous prie de bien vouloir transmettre la présente à Monsieur le
Ministre de l'Environnement, du Climat et de la Biodiversité aux fins voulues.

Le directeur des Ponts et Chaussées,

