

Hesperange, le 4 février 2021

***Lettre ouverte recommandée***

Monsieur le Ministre,

Nous nous adressons à votre personne en qualité de Ministre de la Mobilité et des Travaux publics. Nous représentons la Biergerinitiativ Contournement asbl, ainsi qu'une grande partie des membres du groupe facebook « Fir en Hesper / Alzenger Contournement ».

Votre présentation du 28.01.2021, portant le sujet « Den Tram kënn 2023 op den Houwald », nous a amené à vous adresser quelques questions au sujet du chantier en question proprement dit, ainsi que quelques questions en lien plus ou moins direct avec ce chantier.

- 1) Dans votre présentation vous dites, que le Contournement ne serait qu'une suite logique du projet de la mobilité multimodale dans son ensemble. Pouvez-vous confirmer que la consultation publique, ainsi que la procédure « Natura 2000 », en relation avec le Contournement, seront lancées avant les congés d'été 2021?
- 2) Si le Contournement est à considérer comme étant la suite logique, la question qu'on peut se poser dans ce contexte est : pourquoi le réaménagement de la rue des Scillas ne se fait pas jusqu'au bout, à savoir jusqu'au rond-point près du Cactus, en un seul chantier, au lieu de provoquer dans une nouvelle phase une seconde perturbation majeure du trafic à ce niveau ? D'autant plus que le tracé du Contournement à ce niveau semble figé pour la plus grande partie.
- 3) A différents endroits vous avez fait allusion à des emprises de sol manquantes ; est-ce qu'on peut en conclure, que : qui dit emprises manquantes dit solution provisoire, dit expropriation à moyen terme ?  
Une des solutions présentées, la variante sans emprises, propose que la circulation des voitures ainsi que celle du tram soit réduite chacune à une voie, et que le trafic serait réglé par des feux rouges. Une telle variante est non seulement une solution non avantageuse pour tout le monde, mais c'est une variante inadmissible ayant des conséquences désastreuses sur le trafic à ce niveau et environs.
- 4) Suivant notre compréhension, le Pôle d'échange Howald n'est pas accessible directement par les lignes RGTS en provenance de Roeser, Alzingen, Altwies, région de la Moselle,...
  - a. Ces lignes visent le Pôle d'échange Bonnevoie, depuis lequel les passagers rejoignent alors le Pôle d'échange Howald avec le Tram. Merci de confirmer ou corriger notre compréhension, le cas échéant.
  - b. Dans ce même contexte, merci de nous confirmer que les lignes en question n'emprunteront pas la rue de Bettembourg, voire la rue de Gasperich, rue avec les concentrations de NOx les plus élevées du pays.
  - c. Dans le cas d'une réponse affirmative sub a., quelles lignes RGTS viseront le Pôle d'échange Howald ?

- 5) Concernant la déviation de la Drosbach, quelles en sont les incidences écologiques ?
  - a. La Drosbach, étant un ruisseau, qui présente à intervalles plus ou moins réguliers, des pollutions causées par autrui. Au moment où le ruisseau passe sous le sol, quels seront les moyens mis en œuvre pour la surveillance de la qualité de l'eau ?
  - b. Cette déviation qui passe, par endroits jusqu'à -10m en-dessous du sol, n'est-elle pas contradictoire à la façon de faire des dernières années, à savoir la re-naturalisation des ruisseaux et des fleuves ?
  - c. Est-ce que l'avis du Ministère de l'Environnement a été demandé et quel a été cet avis, le cas échéant ?
- 6) Bien que nous sommes conscients que la question vient trop tard, nous souhaitons tout de même la poser :

Etant donné que le passage par la rue des Scillas pose de nombreux problèmes (Drosbach, emprises du sol, ....) avait-on envisagé au moment des études, de faire passer le Tram du Rangwee, par un tunnel ou bien un pont, directement par-dessus/dessous le rond-point Gluck afin de rejoindre le nouveau quartier Cloche d'or ? Une telle solution aurait moins importuné les riverains, elle aurait probablement été moins coûteuse, et les problèmes d'emprises du sol auraient pu être contournés, en imposant au promoteur, maître d'ouvrage, de céder une partie du terrain pour le passage du Tram.

Si une telle solution avait été envisagée, quelles sont les raisons pour lesquelles elle n'a pas été retenue ?

Sinon, quelle est la raison pour qu'une telle solution n'a pas été envisagée ?
- 7) Dans la même logique, à savoir la réduction probable des coûts :
  - a. Pourquoi les rails pour le Tram n'ont pas été posés avec l'infrastructure routière Cloche d'Or → nouveau Stade de Luxembourg ?
  - b. Est-ce que d'autres préparations, non apparentes, ont été mises en place (sur le tronçon Cloche d'or – Stade de Luxembourg), comme par exemple les fondations pour les rails et le passage du Tram ?
- 8) Dans votre présentation, vous parlez d'un groupe de travail se composant de collaborateurs du Ministère et l'Administration Communale de Hesperange dans le cadre de la planification du Contournement. Or selon nos informations, dans ce groupe de travail d'autres sujets, comme le réaménagement de la rue de Bettembourg et de la rte de Thionville, sont à l'ordre du jour, et non pas le Contournement proprement dit. Pouvez-vous confirmer nos informations ? Si ce serait le cas, est-ce qu'un tel groupe de travail ayant comme objet, le Contournement est-il prévu à l'heure actuelle ?

Dans l'attente de vous lire, veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de nos meilleurs sentiments.

Le Comité de la Biergerinitiativ Contournement

- Fabienne Even
- Isa Schwamberger
- Thierry Kreins
- Frank Ries