

Le contournement d'Alzingen



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Présentation publique du 01 juillet 2021



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

Administration des ponts et chaussées



1. Le mot d'introduction de Monsieur le Ministre
2. Pourquoi un contournement pour Hesperange/Alzingen?
3. Le projet dans son contexte
4. Mobilité et trafic
5. Les études des variantes
6. L'aspect environnemental EIE
7. L'aspect financier
8. Les prochaines étapes
9. Questions/Réponses





1. Le mot d'introduction de Monsieur le Ministre
2. Pourquoi un contournement pour Hesperange/Alzingen?
3. Le projet dans son contexte
4. Mobilité et trafic
5. Les études des variantes
6. L'aspect environnemental EIE
7. L'aspect financier
8. Les prochaines étapes
9. Questions/Réponses





Place Jomé – Situation existante





Place Jomé - Première réflexion du concept Shared Space





1. Le mot d'introduction de Monsieur le Ministre
- 2. Pourquoi un contournement pour Hesperange/Alzingen?**
3. Le projet dans son contexte
4. Mobilité et trafic
5. Les études des variantes
6. L'aspect environnemental EIE
7. L'aspect financier
8. Les prochaines étapes
9. Questions/Réponses



2. Pourquoi un projet de contournement pour Hesperange /Alzingen?



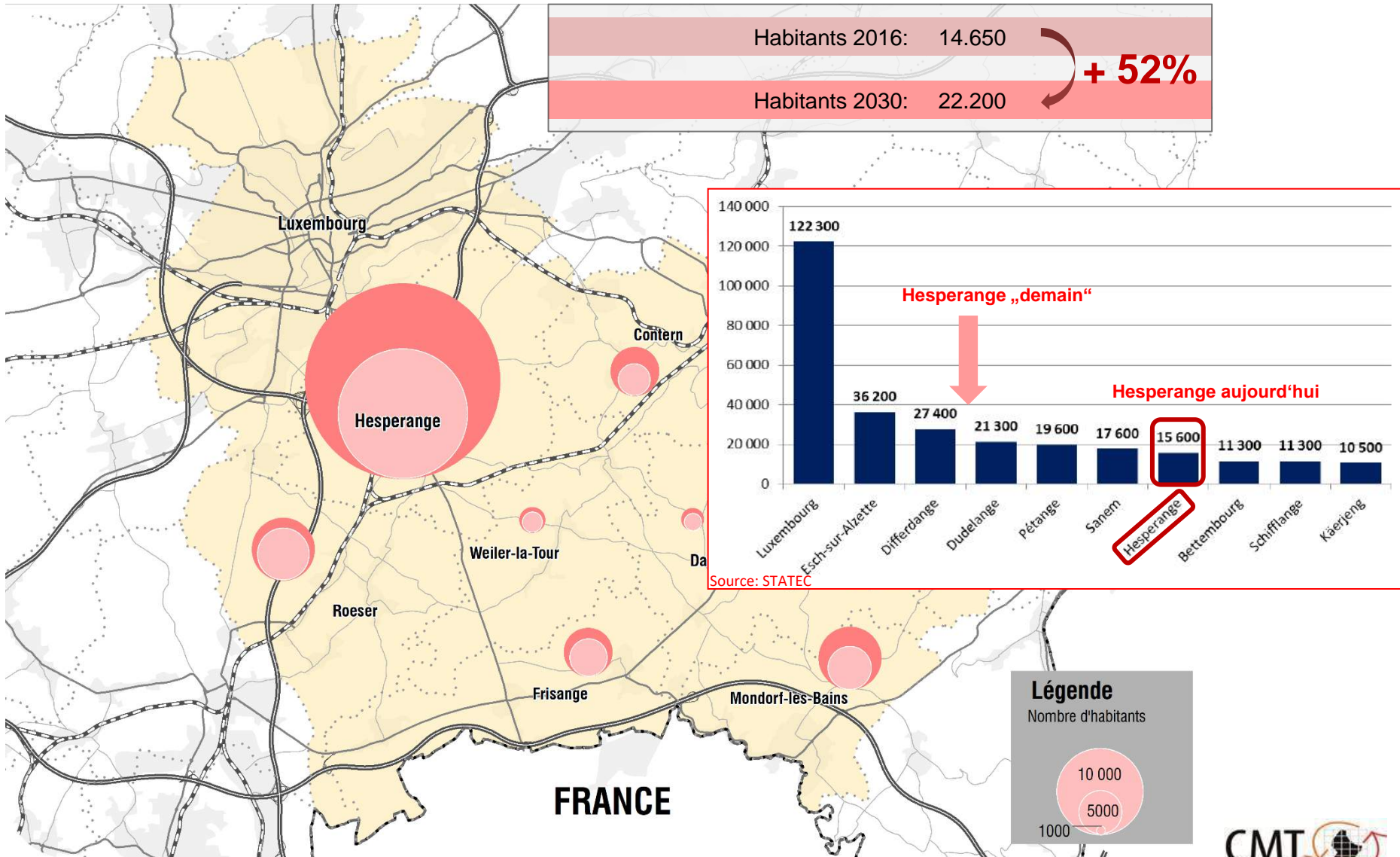
Charges de trafic très élevées dans le centre de Hesperange [22.400 véh./24h]



2. Pourquoi un projet de contournement pour Hesperange /Alzingen?



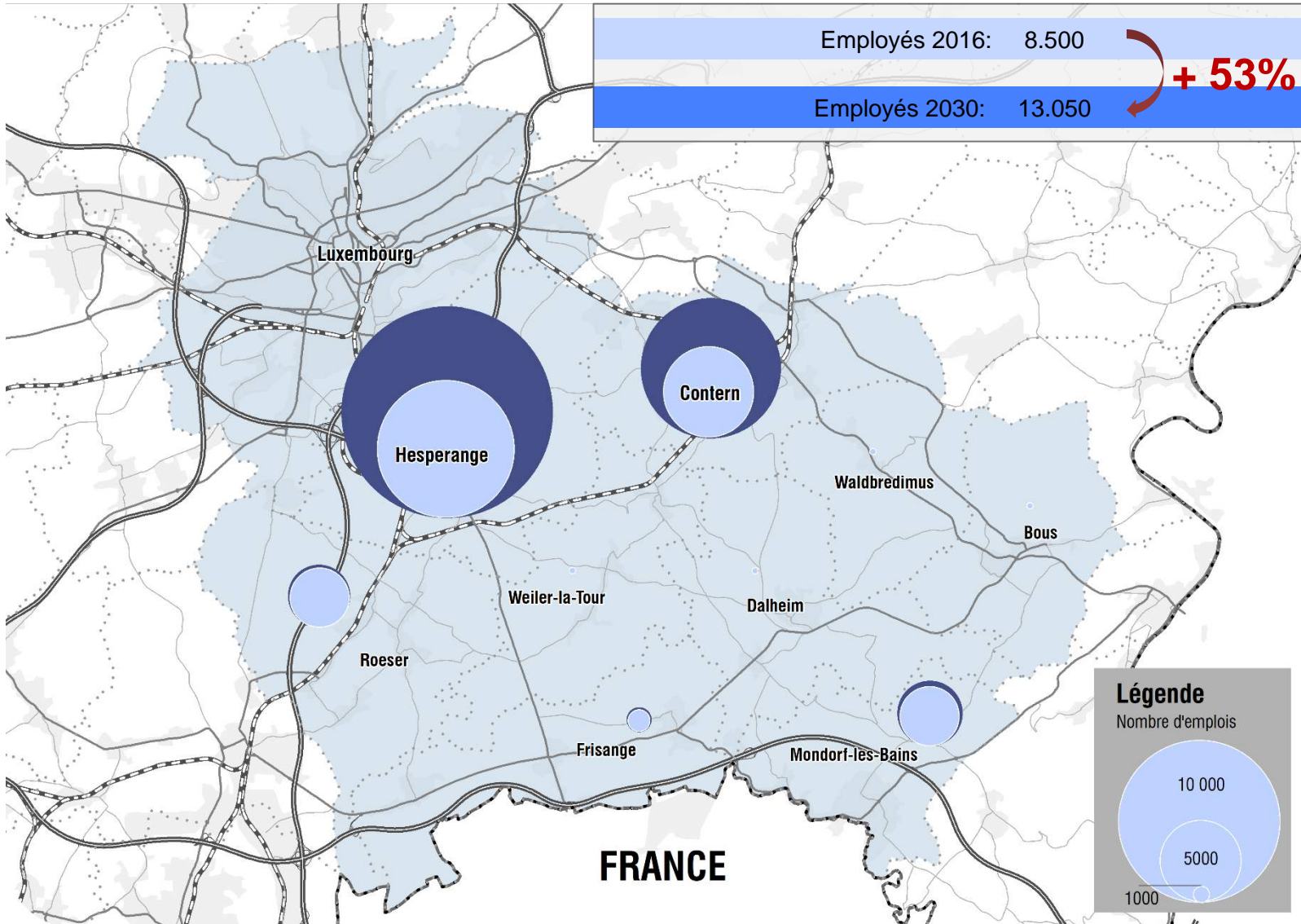
Développement des données structurelles 2016 → 2030

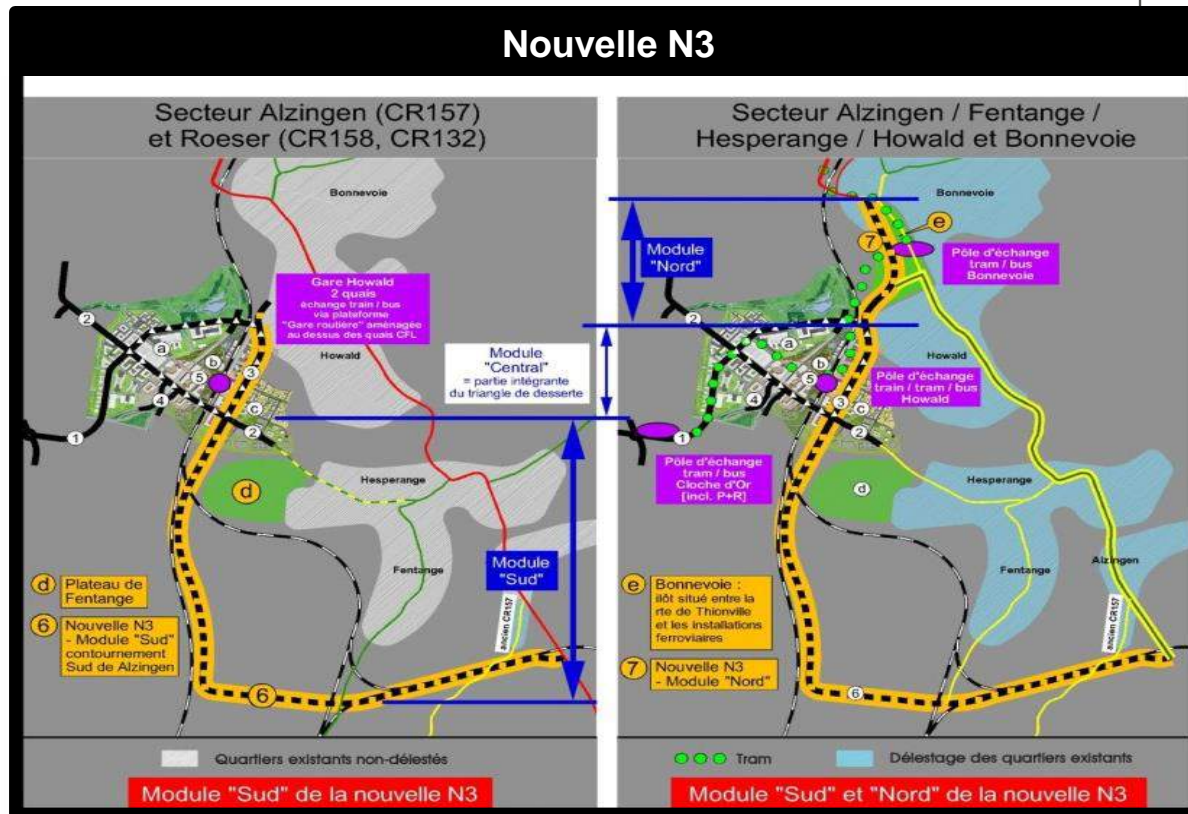


2. Pourquoi un projet de contournement pour Hesperange /Alzingen?



Développement des données structurelles 2016 → 2030



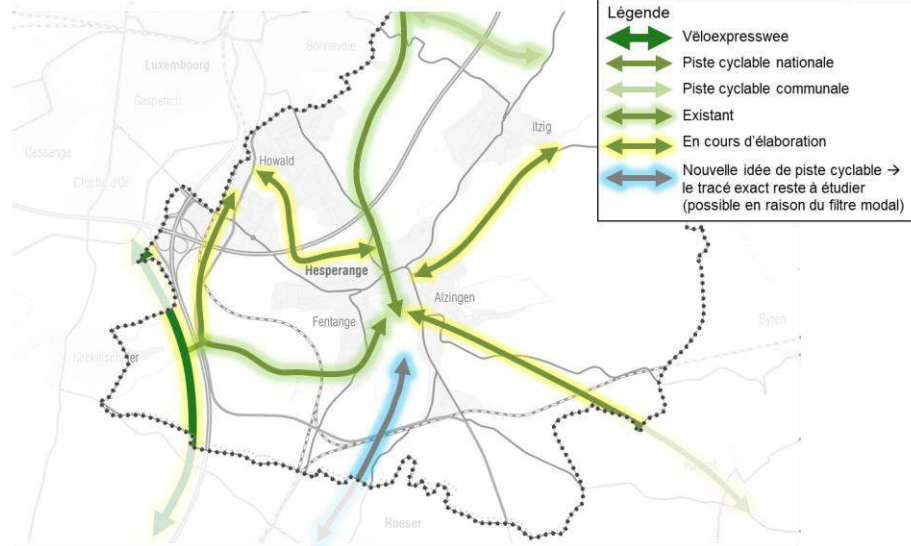


- Délestage des localités de la commune de Hesperange et du quartier de Bonnevoie
- Connexion directe à la zone urbanistique en développement Ban de Gasperich/Midfield/Howald (en cohérence avec le projet tram)
- Intégration du projet d'ensemble comme élément structurant du maillage de desserte du futur quartier Ban de Gasperich / Midfield / Howald (en cohérence avec le projet tram)
- Evitement de tout trafic clandestin en cas de surcharge du réseau autoroutier

2. Pourquoi un projet de contournement pour Hesperange /Alzingen?



Pistes cyclables Réflexions conceptuelles



- Un réseau cyclable performant et sécurisé
- Une priorisation conséquente des transports en commun en faveur d'une multimodalité optimale

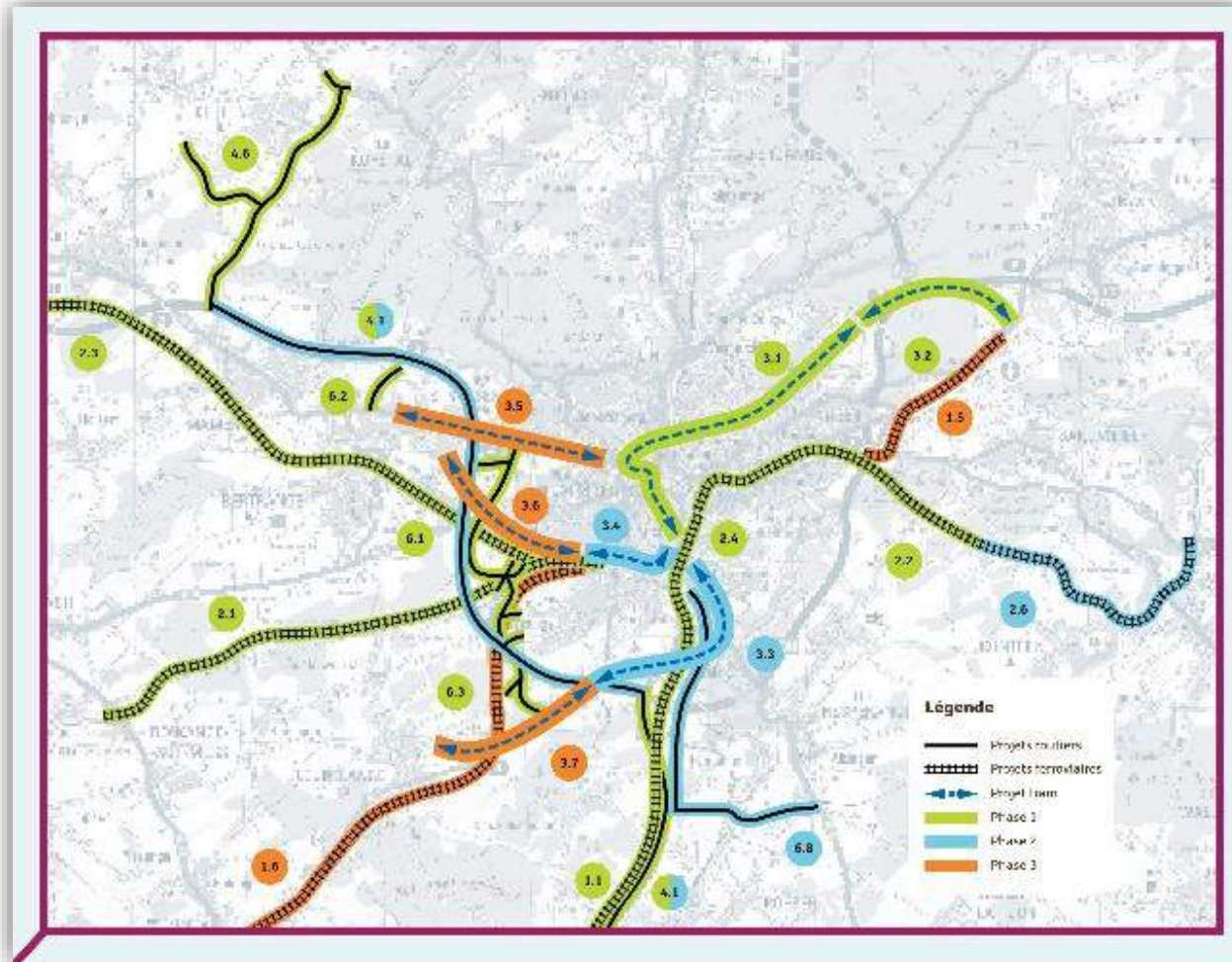


1. Le mot d'introduction de Monsieur le Ministre
2. Pourquoi un contournement pour Hesperange/Alzingen?
- 3. Le projet dans son contexte**
4. Mobilité et trafic
5. Les études des variantes
6. L'aspect environnemental EIE
7. L'aspect financier
8. Les prochaines étapes
9. Questions/Réponses





Stratégie globale pour une mobilité durable [MODU]



Les réseaux routiers régionaux

- 6.1 Boulevard de Merl (N6-N5-A4)
- 6.2 Voies de déstassement de Strassen
- 6.3 Contournement de Cessange (A4-N4)
- 6.4 Pénétrante de Differdange (N32)
- 6.5 Corridor multimodal de transport Ettelbruck-Dickirch
 - Liaison N27/Dreieck - Patton - Gare - Wark
 - Liaison N27/Dreieck - Ingeldorf - Dickirch
- 6.6 Contournement d'Ettelbruck (N7-N15)
- 6.7 Desserte interurbaine Differdange - Sanem
 - Liaison CR175 - N32
 - Liaison N32 - CR178 rue de France
 - Liaison CR178 - Rond-point Michévillie
- 6.8 Nouvelle N3
- 6.9 Contournement de Dickirch-Nord
- 6.10 Déviation CR175 (Niederborn)



Stratégie globale pour une mobilité durable [MODU 2.0]

82

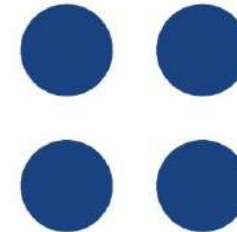
LES PROJETS ROUTIERS

Même si la saturation du réseau routier aux heures de pointe par des voitures à trois quarts vides met en évidence la nécessité et le potentiel d'un changement de paradigme, la voiture a vocation à rester un moyen de transport important. Ce chapitre offre un aperçu de l'avancement de projets routiers prévus dans le MoDu de 2012 et de nouveaux projets. A titre d'exemple, cinq projets sont présentés plus en détail.

- 1 Transversale de Clervaux avec piste cyclable
- 2 Contournement de Hosingen
- 3 Sécurisation de la N7 entre Fridhaff et Wemperhardt avec itinéraire cyclable
- 4 Couloir multimodal Ettelbruck-Diekirch avec piste cyclable
- 5 Pôle d'échange Ettelbruck, tunnel de la N7 et pont Patton avec infrastructure cyclable
- 6 Sécurisation de la B7 entre Colmar-Berg et Ettelbruck
- 7 Voies de déstasse à Echternach
- 8 Réaménagement de la traversée de Junglinster avec infrastructure cyclable
- 9 Contournement de Junglinster
- 10 Réaménagement de la N7 entre Bereldange et Rollingen avec infrastructure cyclable
- 11 Route du Nord A7 entre Lorentzweiler et Waldhaff
- 12 Voie de bus entre Gonderange et Waldhaff
- 13 Pôle d'échange Hoerhenhof et réaménagement de la N1 avec pistes cyclables
- 14 Réhabilitation du pont Adolphe et du pont Grando-Duchesse Charlotte pour le tram avec piste cyclable
- 15 A1 Réaménagement de l'échangeur Hamm et du rond-point « Schaeffer » dit « Irrgarten »
- 16 A6 Réaménagement de l'échangeur Helfent
- 17 Nouvelle N3, rue des Scillas et pôle d'échange Howald pour le tram avec piste cyclable
- 18 Ban de Gasperich et Cloche d'Or
- 19 Pôle d'échange Cloche d'Or avec pistes cyclables
- 20 Contournement sud d'Alzingen
- 21 Contournement de Bascharage avec piste cyclable
- 22 A4 Echangeur Pontpierre
- 23 Mise à trois voies de l'A3 pour le covoiturage et les bus
- 24 Couloir de bus sur la N2 à Remich
- 25 Rociade de Differdange
- 26 Optimisation de l'A4 entre Lankelz et Foetz avec couloir pour bus
- 27 Liaison Micheville phase II
- 28 Liaison Micheville phase I
- 29 A13 Echangeur de Burange avec piste cyclable et raccordement à la plateforme multimodale
- 30 A31-A13 Echangeur Hollange

83

Principaux projets routiers
depuis 2012.
(MODU, 2018)

**Modu 2.0***Stratégie pour une mobilité durable***Mobilität
zusammen erreichen***www.modu.luxembourg

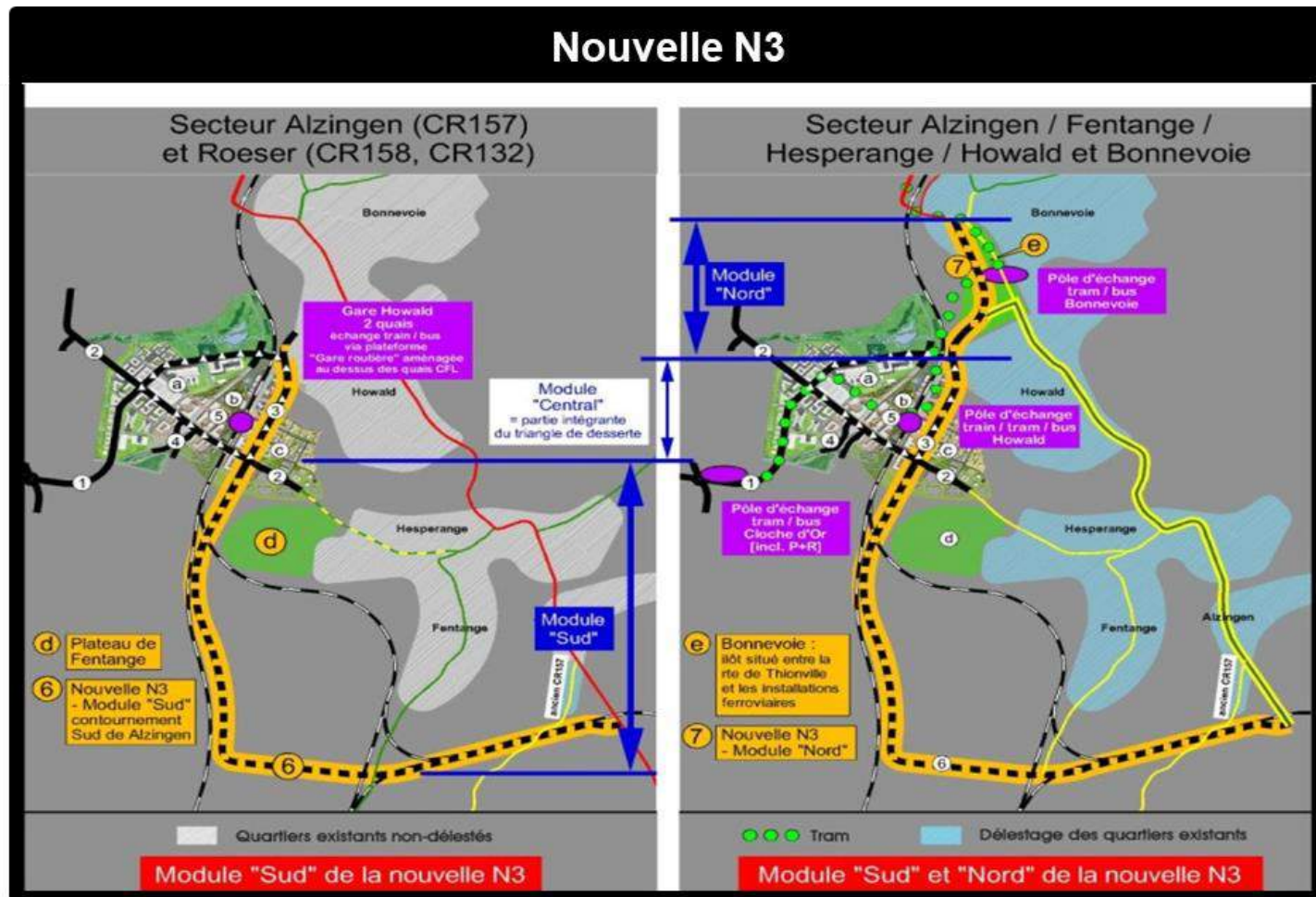


Plan directeur sectoriel « transport » [PST]

Plan directeur sectoriel « Transports » (PST)
Annexe 2b, cartes à échelles variables indiquant des projets ou parties de projets sans couloir ni zone superposés attribués à l'axe 1
5.12 - Contournement d'Alzingen



	Projets	Couloirs et zones superposés	Projets ou parties de projets sans couloir ni zone superposés	Ordre de priorité
5.6	Voie de délestage à Echternach (N10/E29/N11)	X		1
5.7	Contournement de Hosingen (E421/N7)	X		1
5.8	Contournement de Heinerscheid (E421/N7)	X		2
5.9	Contournement de Dippach (E44/N5)		X	2
5.10	Contournement d'Ettelbruck (N7-N15)	X		2
5.11	Contournement de Feulen (N15- N21- N15)		X	2
5.12	Contournement d'Alzingen		X	2
5.13	Route de substitution N7-CR123 à Mersch	X		2
6.1	Boulevard de Merl (N6-N5-A4)	X		1
6.2	Voies de délestage de Strassen	X		1
6.3	Boulevard de Cessange (A4-N4)	X		1
6.4	Desserte interurbaine Differdange – Sanem		X	2
6.5	Nouvelle N3 à Bonnevoie/Howald	X		1
6.6	Route de desserte à Redange		X	2



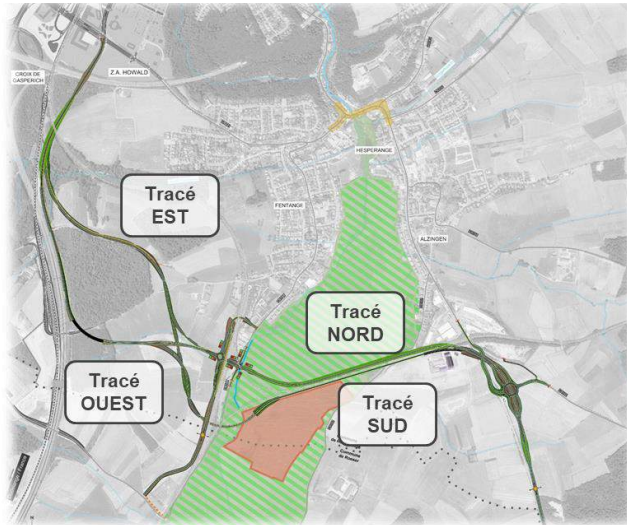
- Développement urbain coordonné avec les projets d'infrastructures (tram, triangle de desserte Gasperich / Midfield / Howald, Nouvelle N3...)



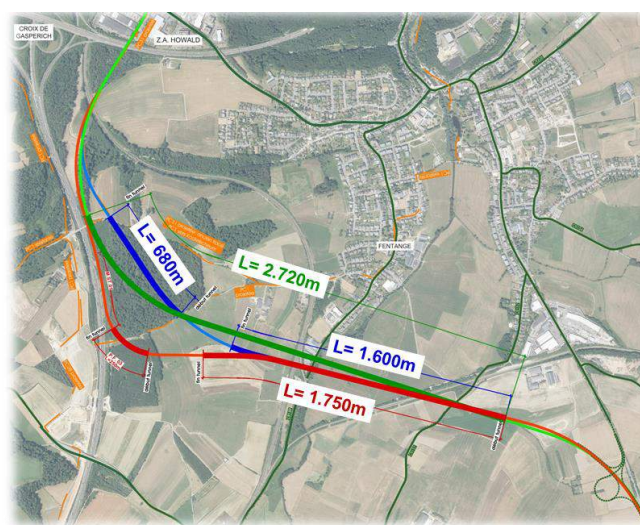
➤ **Partant de ces objectifs stratégiques plusieurs variantes ont été étudiées:**

- Variante « zéro » [sans contournement]
- 4 variantes en surface
- Famille des variantes « tunnel »

4 variantes en surface



Famille des variantes « tunnel »



- L'approche du « **Plan National de Mobilité 2035** », en cours d'élaboration, et déjà appliquée avec la Ville d'Esch-sur-Alzette, laisse entrevoir une solution pour la commune de Hesperange qui combinerait un **apaisement du trafic significatif et durable** avec une mise en procédure du projet de contournement dès 2021.



1. Le mot d'introduction de Monsieur le Ministre
2. Pourquoi un contournement pour Hesperange/Alzingen?
3. Le projet dans son contexte
- 4. Mobilité et trafic**
5. Les études des variantes
6. L'aspect environnemental EIE
7. L'aspect financier
8. Les prochaines étapes
9. Questions/Réponses





« Ortsumfahrung » / Contournement classique

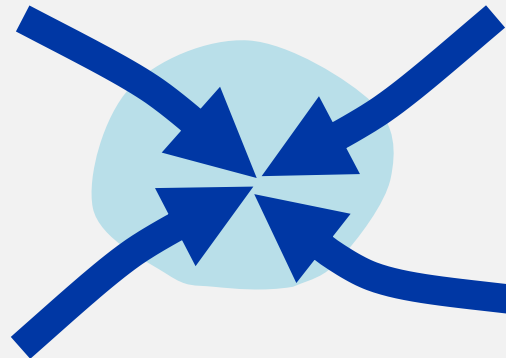
Trafic transitaire



Trafic traversant le cordon de Hesperange sans destination dans les localités de la commune

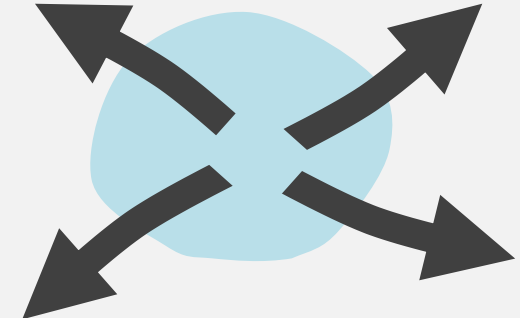
« Gestion locale / hausgemachter Verkehr »

Trafic à destination



Trafic avec destination dans le cordon Hesperange et point de départ à l'extérieur

Trafic en provenance



Trafic avec point de départ dans le cordon Hesperange et destination à l'extérieur

- Délestage des localités de la commune de Hesperange et du quartier de Bonnevoie
- Connexion directe à la zone urbanistique en développement Ban de Gasperich/Midfield/Howald (en cohérence avec le projet tram)
- Intégration du projet d'ensemble comme élément structurant du maillage de desserte du futur quartier Ban de Gasperich / Midfield / Howald (en cohérence avec le projet tram)
- Evitement de tout trafic clandestin en cas de surcharge du réseau autoroutier



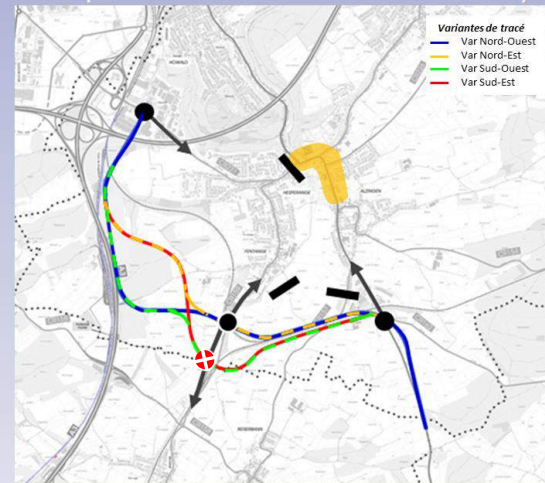
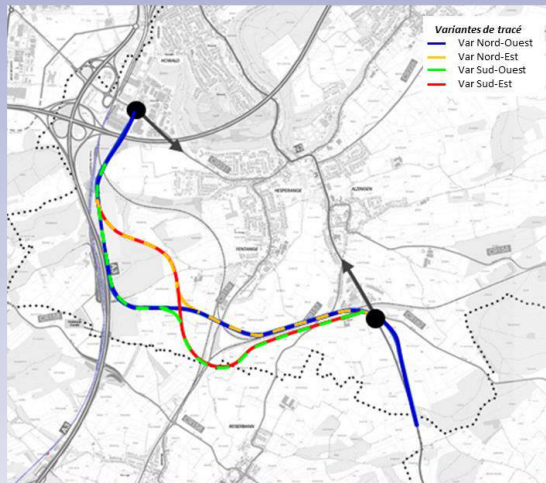
Situation existante

Horizon 2030:
SANS contournement (Variante 0)

Horizon 2030:
AVEC contournement

Scénario SANS filtres modaux
(contournement de base)

Scénario AVEC filtres modaux
(contournement de base
+ raccord Fentange/Bivange CR159
+ filtres modaux
+ apaisement de trafic dans le centre)





Situation existante



Légende

- < 5.000 Véh/24h
- 5.001 – 10.000 Véh/24h
- 10.001 – 20.000 Véh/24h
- 20.001 – 50.000 Véh/24h

Situation existante

Horizon 2030:
SANS contournement (Variante 0)

Horizon 2030:
AVEC contournement

Scénario SANS filtres modaux
(contournement de base)

Scénario AVEC filtres modaux
(contournement de base
+ raccord Fentange/Bivange CR169
+ filtres modaux
+ positionnement de trafic dans le centre)





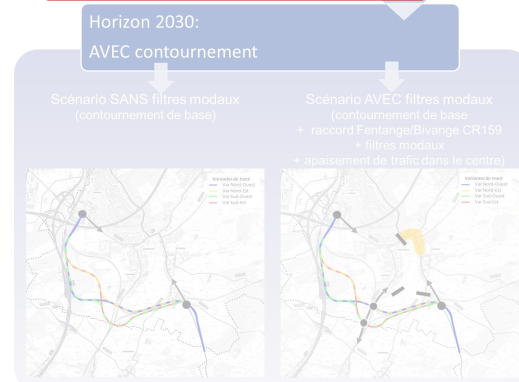
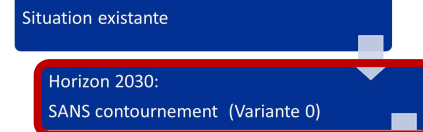
Horizon 2030: SANS contournement

■ Variante 0



Légende

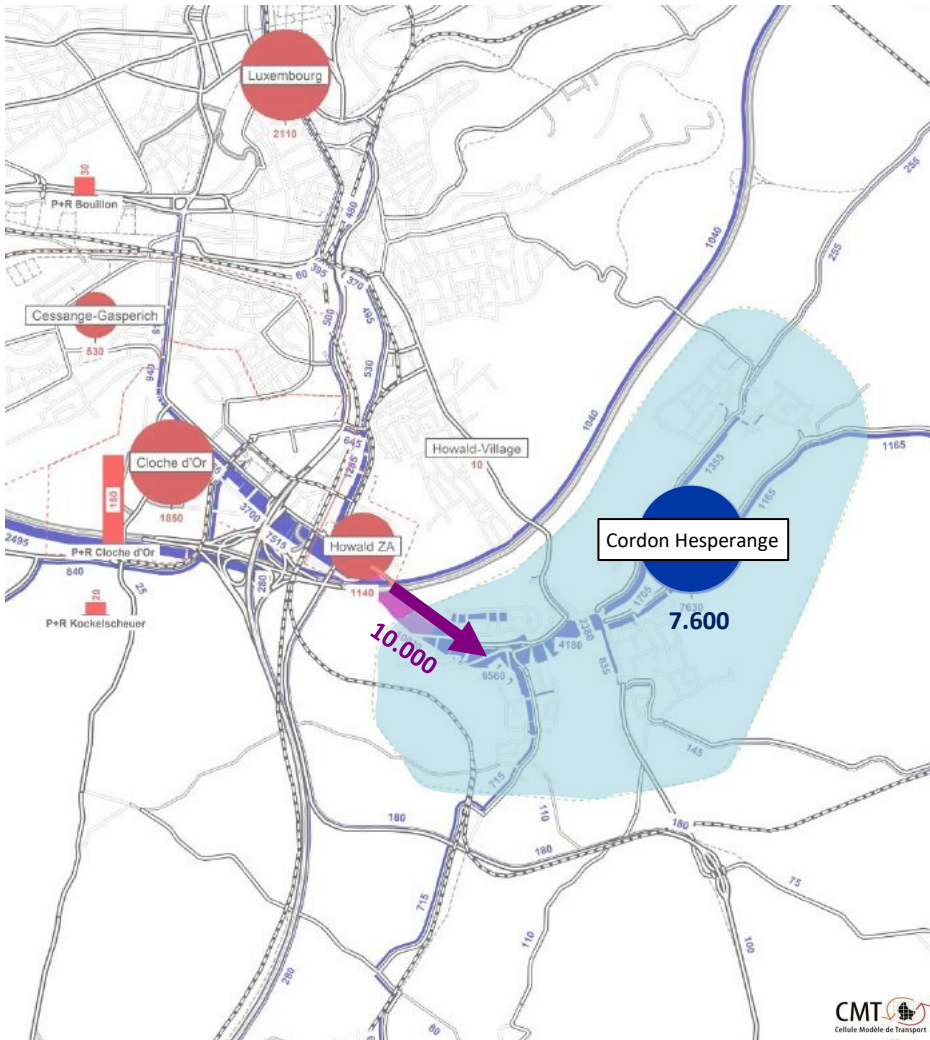
- < 5.000 Véh/24h
- 5.001 – 10.000 Véh/24h
- 10.001 – 20.000 Véh/24h
- 20.001 – 50.000 Véh/24h





Horizon 2030: AVEC contournement (contournement de base)

■ Scénario sans filtres modaux



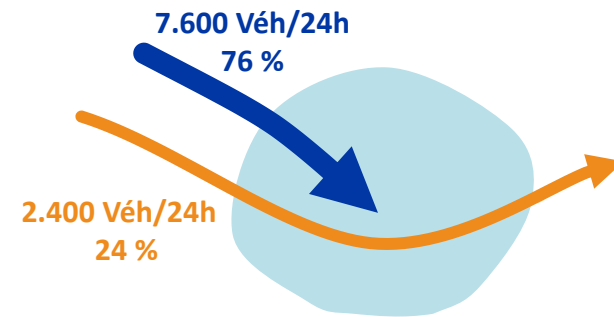
« Ortsumfahrung »



« Gestion locale / hausgemachter Verkehr »



Part trafic transitaire resp. trafic à destination du trafic entrant dans le cordon de Hesperange (1 direction) via le CR231 en provenance de Howald





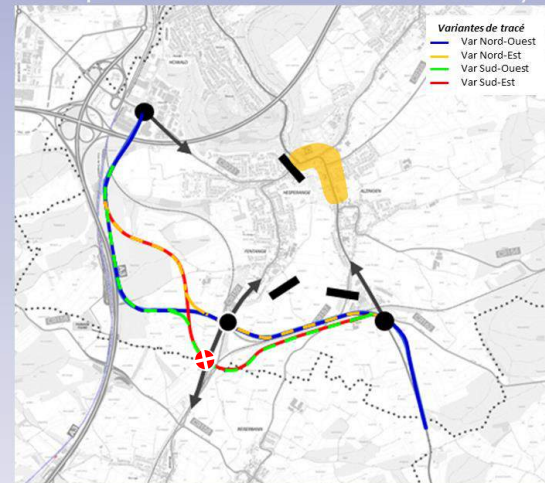
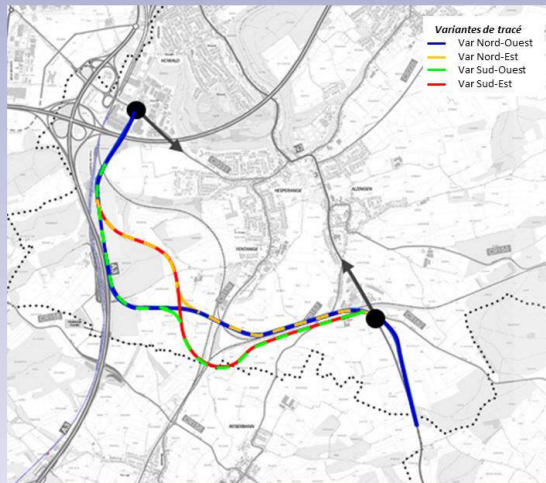
Situation existante

Horizon 2030:
SANS contournement (Variante 0)

Horizon 2030:
AVEC contournement

Scénario SANS filtres modaux
(contournement de base)

Scénario AVEC filtres modaux
(contournement de base
+ raccord Fentange/Bivange CR159
+ filtres modaux
+ apaisement de trafic dans le centre)

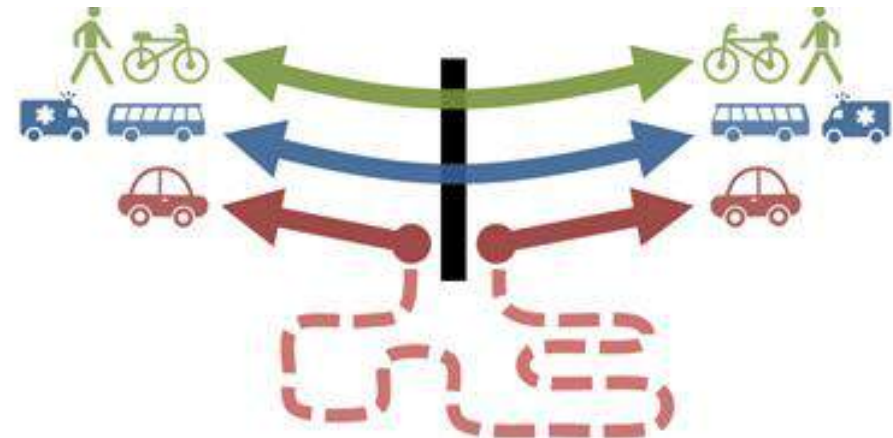




- **Contournement de proximité** permettant à la fois un apaisement des localités au-delà de 2030, une priorisation conséquente des transports en commun et du vélo, et de relier les différents quartiers en voiture avec des temps de trajets semblables aux heures de pointes actuelles

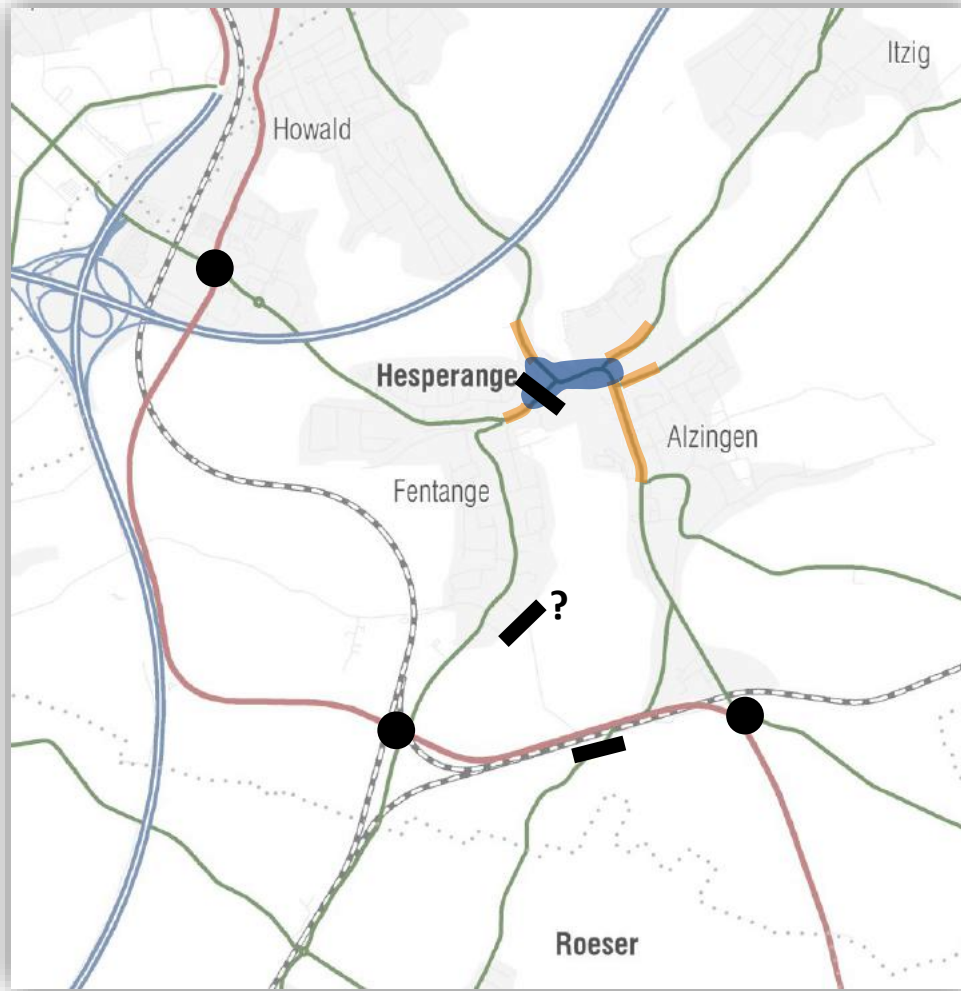


Schéma filtre modal

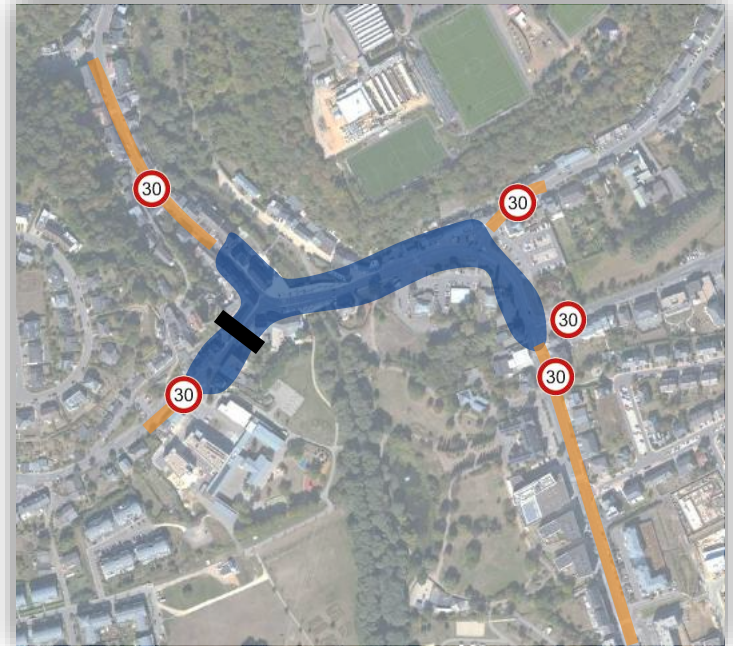




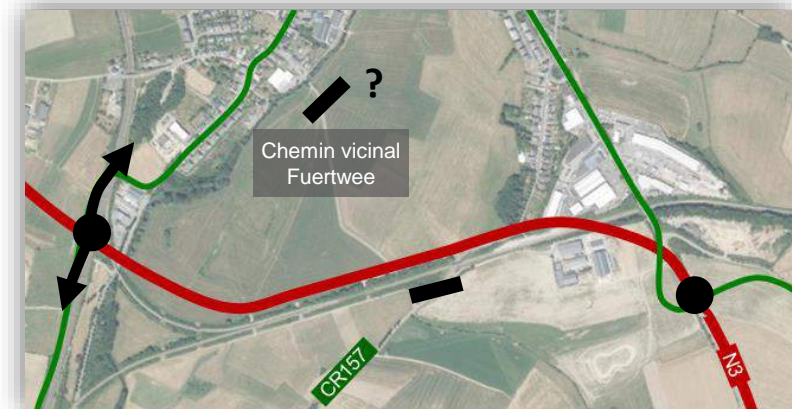
Scénario avec filtres modaux



Shared Space + filtre modal „Um Lomperang“



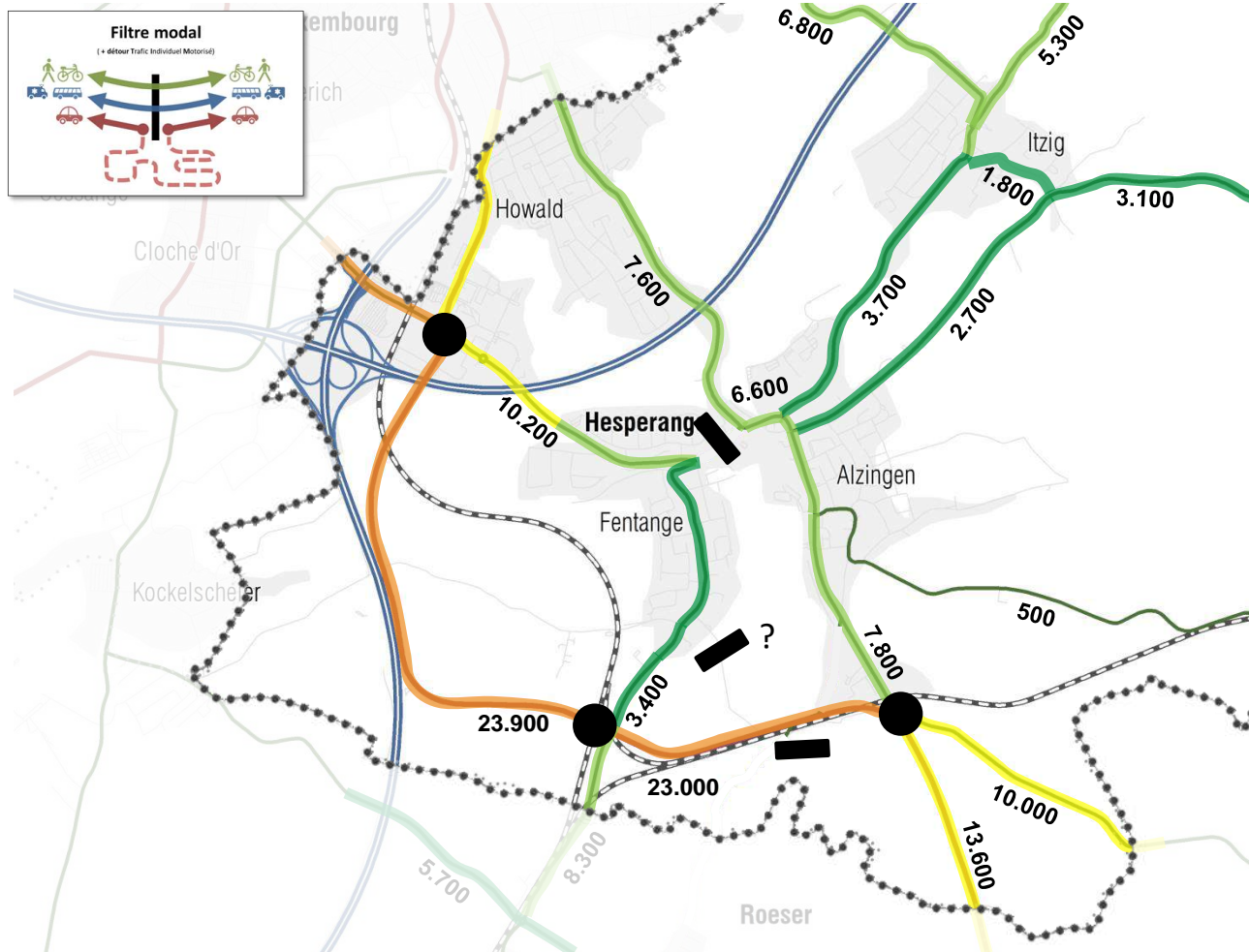
Raccord Fentange/ Bivange + filtre modal





Horizon 2030: AVEC contournement

- Scénario avec filtres modaux
- Contournement de base + raccord Fentange/Bivange CR159 + filtres modaux + apaisement de trafic dans le centre



Légende

- < 5.000 Véh/24h
- 5.001 – 10.000 Véh/24h
- 10.001 – 20.000 Véh/24h
- 20.001 – 50.000 Véh/24h

Situation existante

Horizon 2030:
SANS contournement (Variante 0)

Horizon 2030:
AVEC contournement

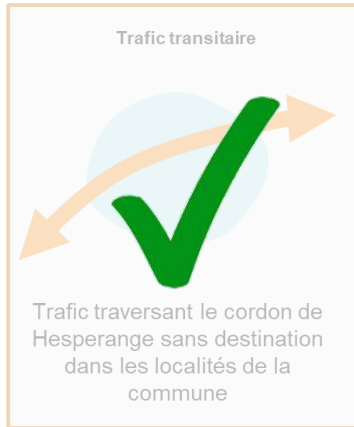
Scénario SANS filtres modaux
(contournement de base)

Scénario AVEC filtres modaux
(contournement de base
+ raccord Fentange/Bivange CR159
+ filtres modaux
+ apaisement de trafic dans le centre)

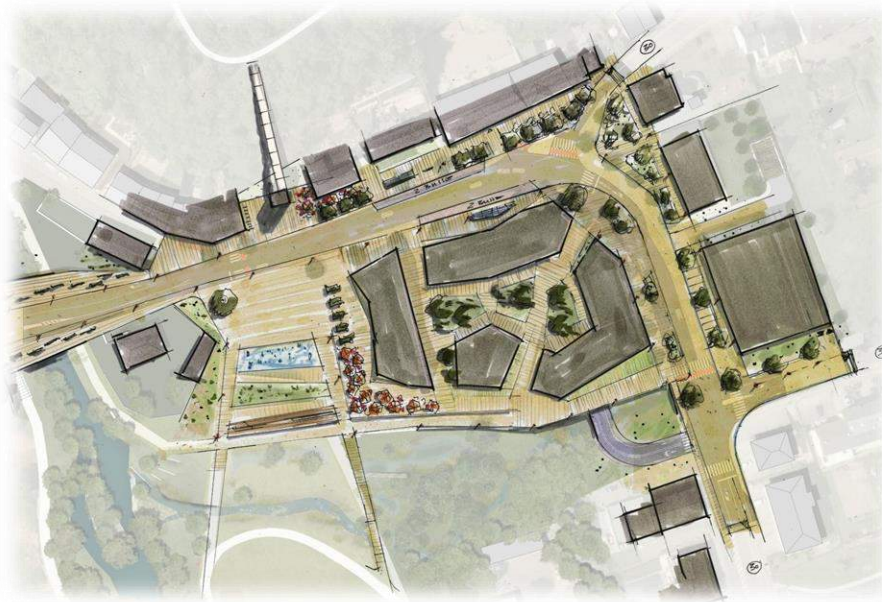
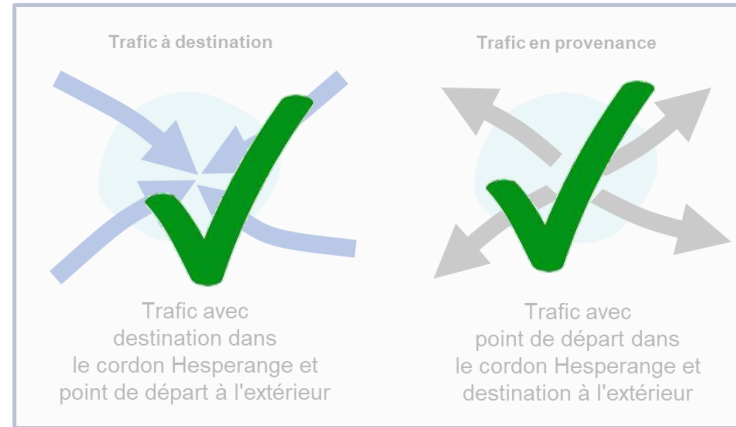




« Ortsumfahrung »



« Gestion locale / hausgemachter Verkehr »



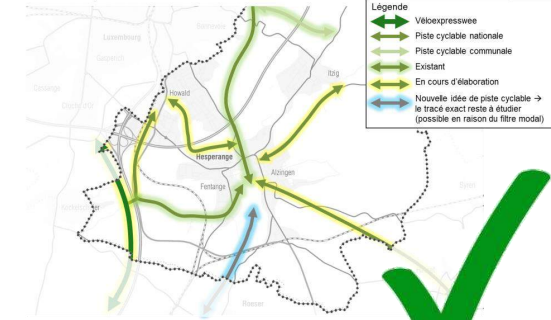
- Réduction conséquente du trafic à l'intérieur de la localité pour une meilleure qualité de vie



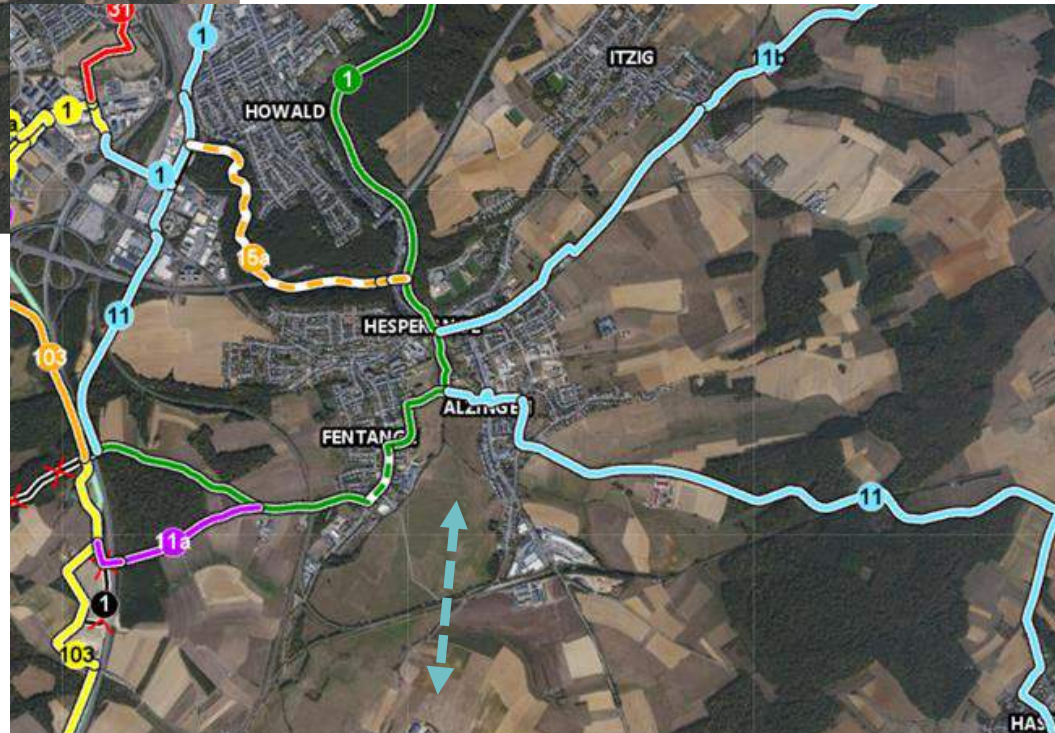
Pistes cyclables Réseau existant

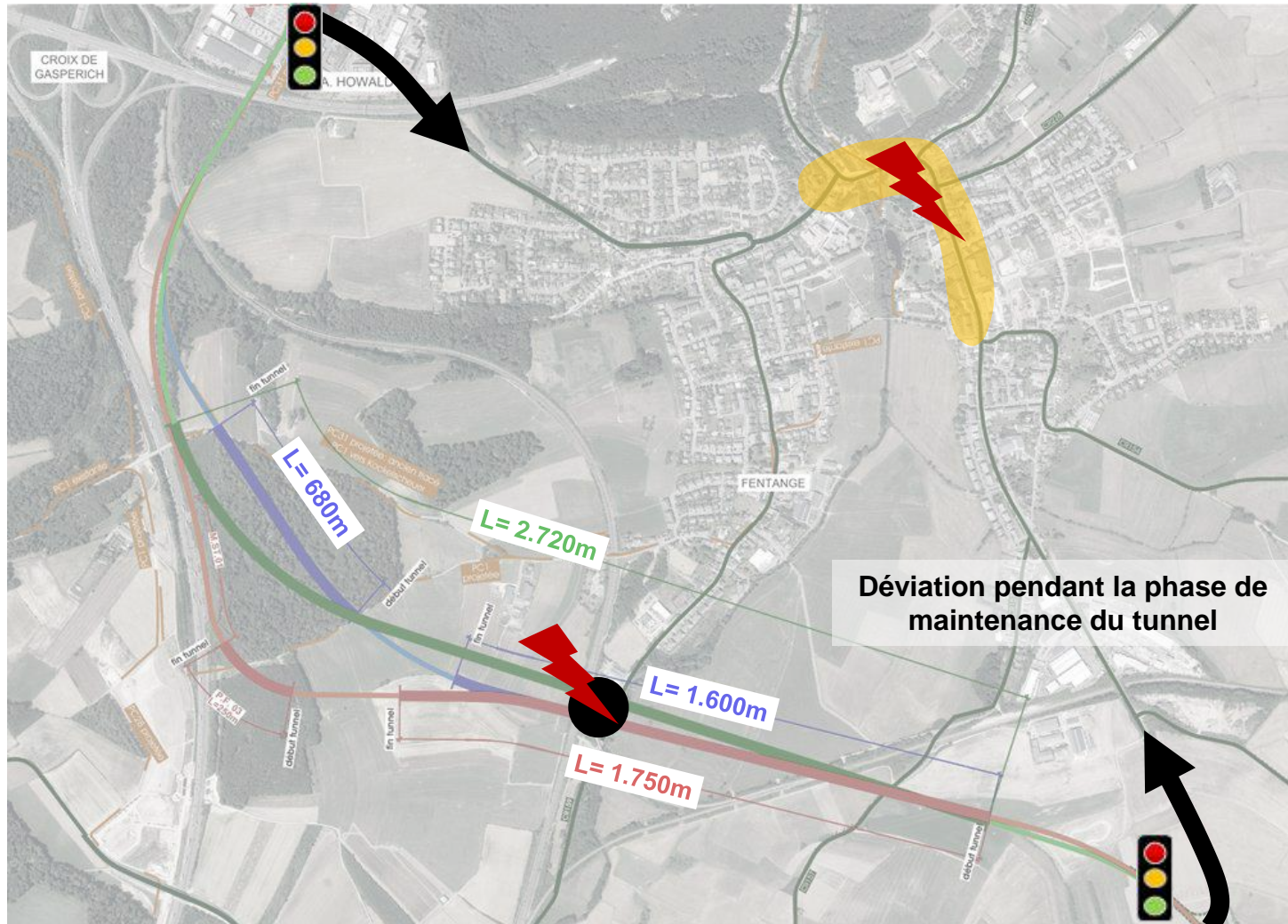


Pistes cyclables
Réflexions conceptuelles



Pistes cyclables Planifications actuellement en cours



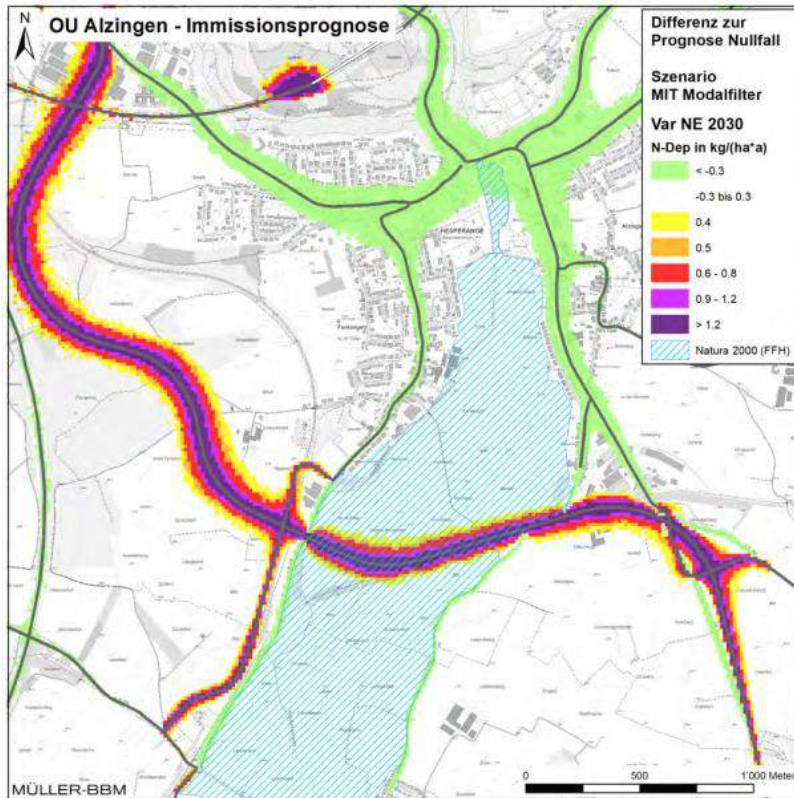


Pour assurer la connexion de toutes les localités, un raccord du CR159 de Fentange/Bivange au contournement est nécessaire. La variante du tunnel ne le permet pas et n'est donc pas compatible avec le nouveau concept.

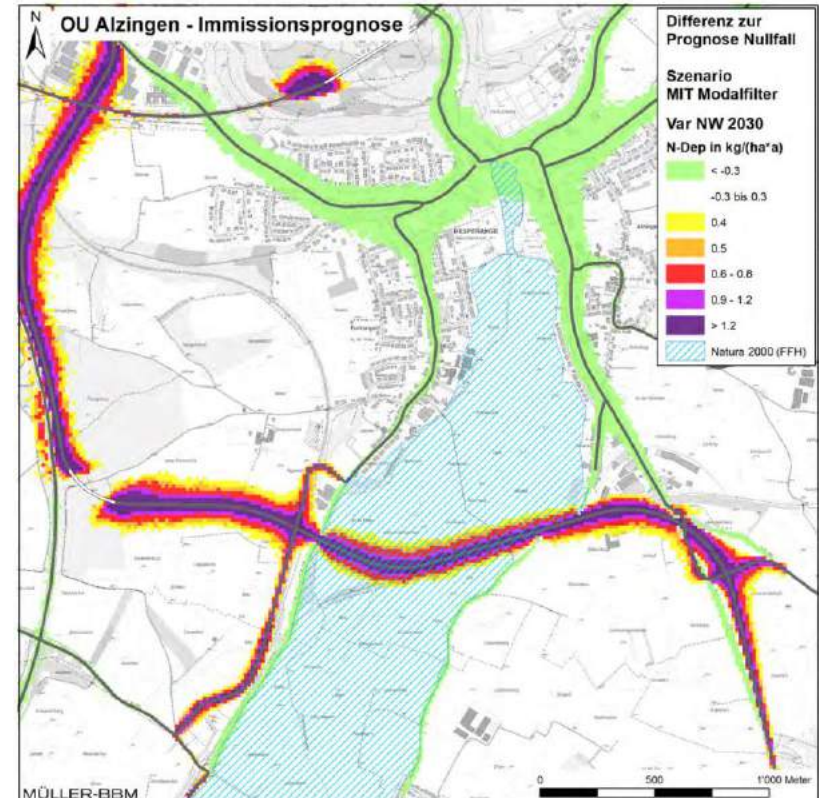


Horizon 2030 AVEC contournement: scénario AVEC filtres modaux

Variante nord-est



Variante nord-ouest



Le contournement permettra de soulager considérablement les routes de transit traversant aujourd'hui les zones d'habitation et, dans le même temps, n'entraînera pas de pollution élevée inacceptable le long du nouveau contournement.

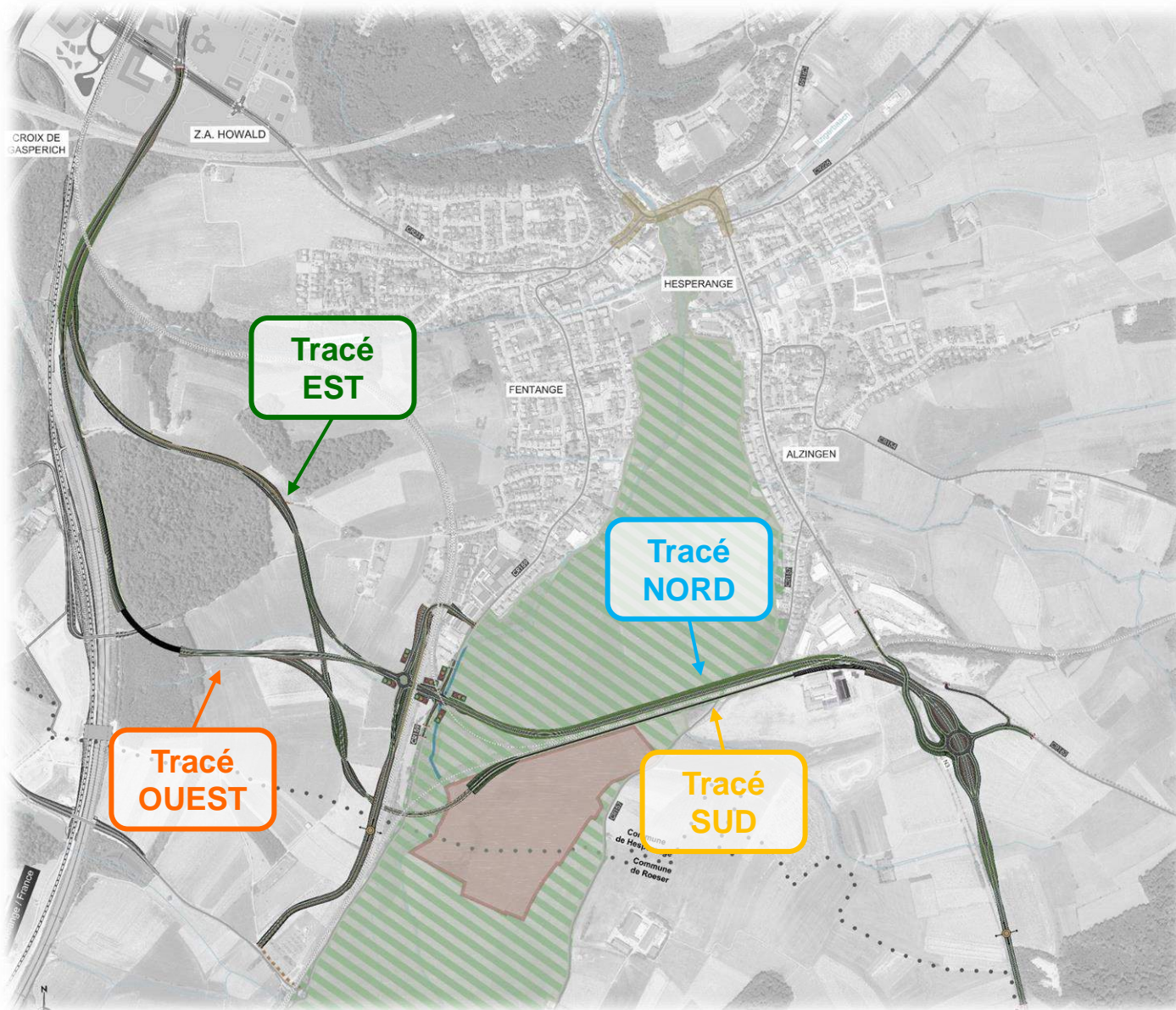
Les immissions dans le "scénario AVEC filtres modaux" sont clairement plus faibles dans les zones d'habitation de Hesperange et d'Alzingen que dans le "scénario SANS filtres modaux".

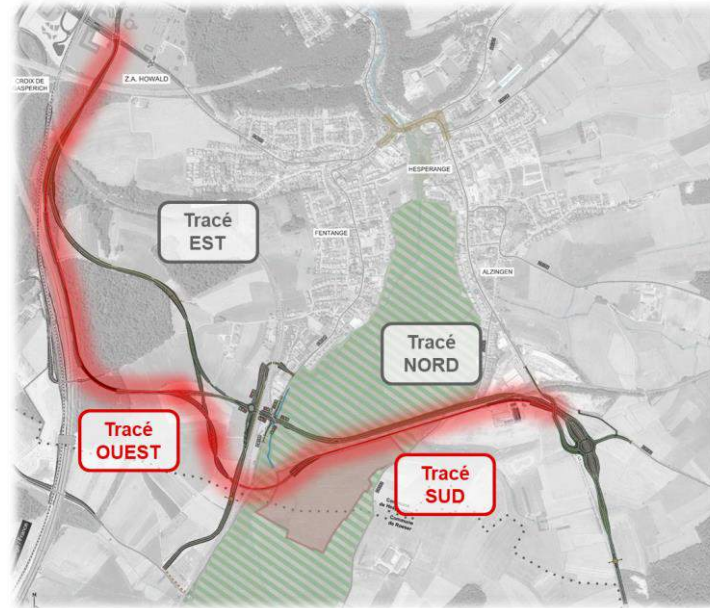
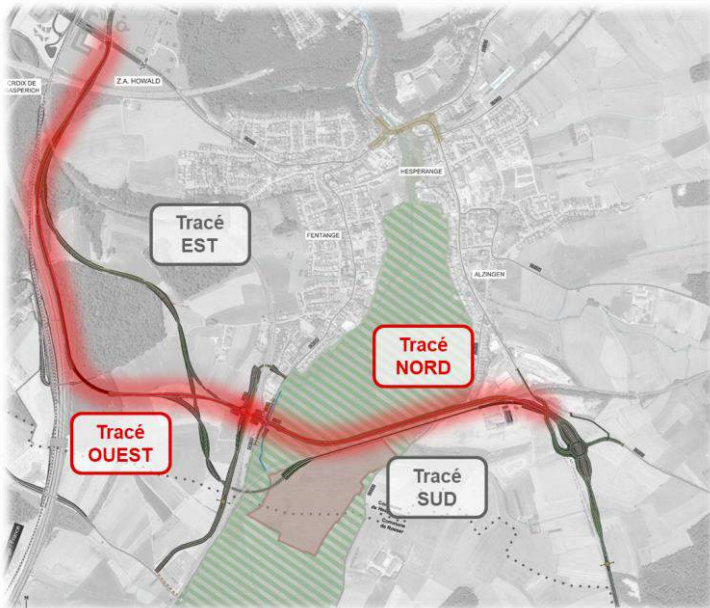
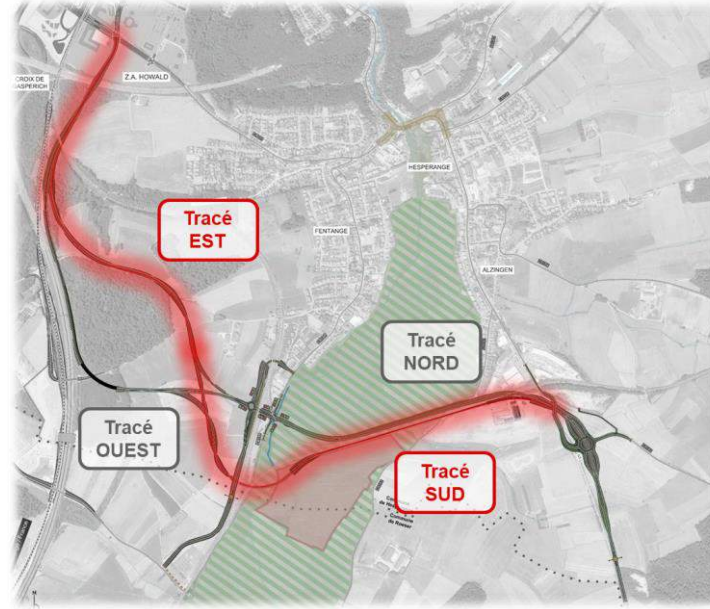
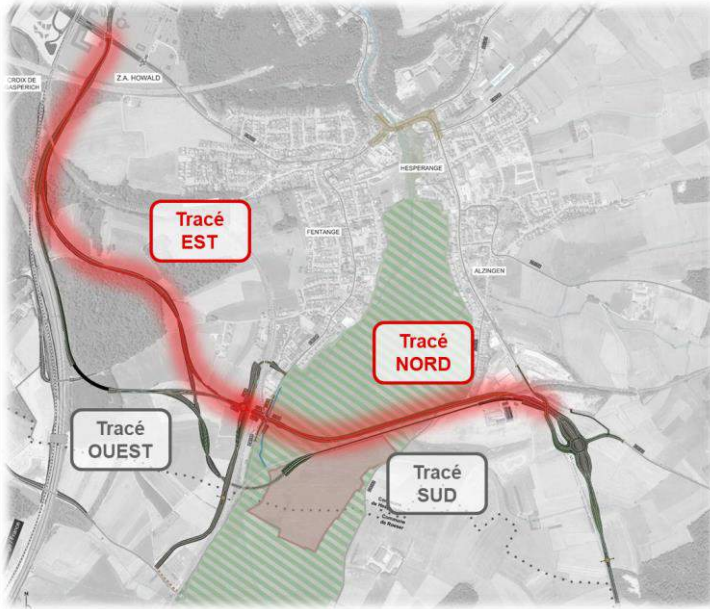
Inversement, les immissions sur les routes projetées du contournement sont plus élevées dans le "scénario AVEC filtres modaux" que dans le "scénario SANS filtres modaux".

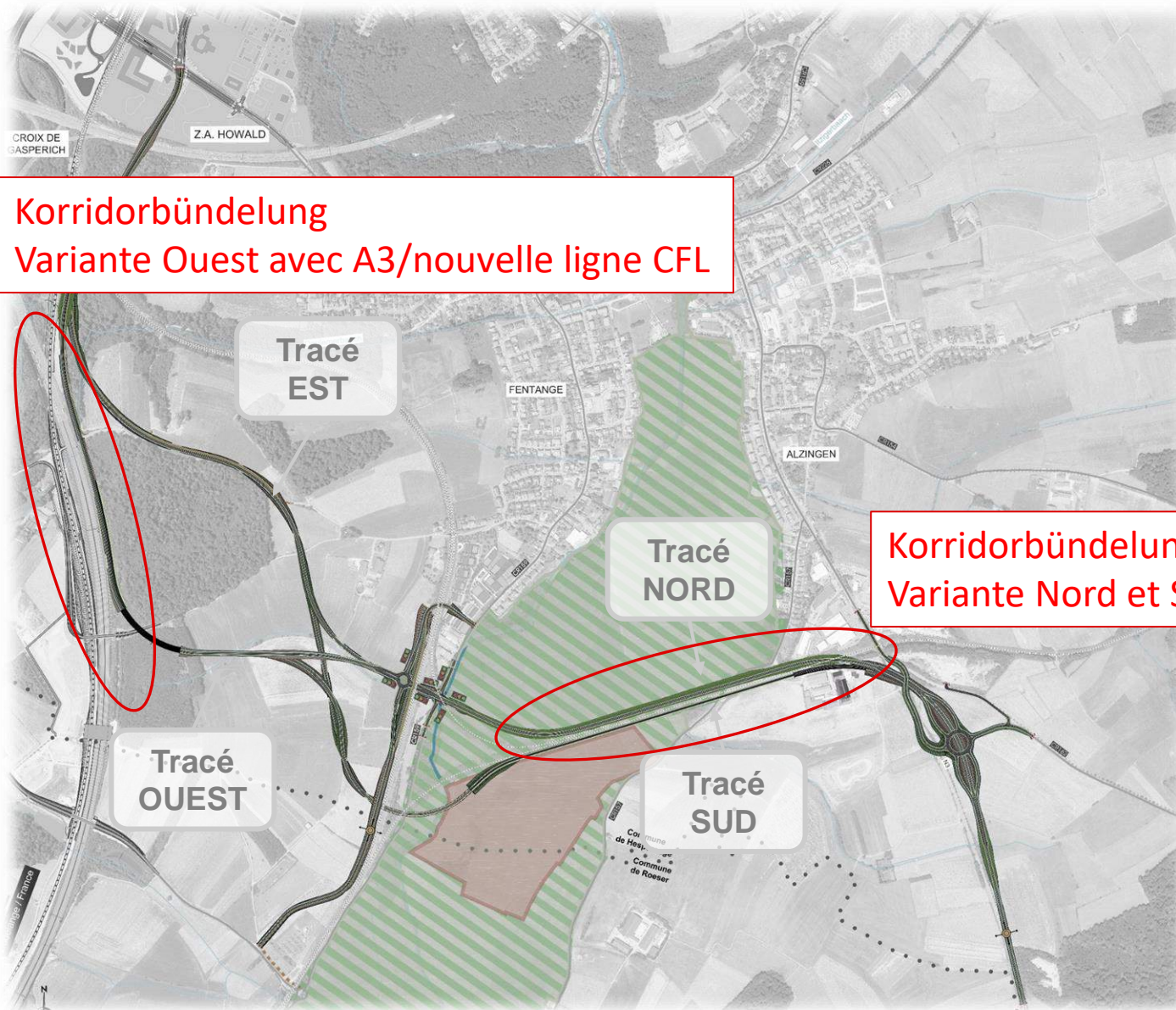


1. Le mot d'introduction de Monsieur le Ministre
2. Pourquoi un contournement pour Hesperange/Alzingen?
3. Le projet dans son contexte
4. Mobilité et trafic
- 5. Les études des variantes**
6. L'aspect environnemental EIE
7. L'aspect financier
8. Les prochaines étapes
9. Questions/Réponses









**Korridorbündelung
Variante Ouest avec A3/nouvelle ligne CFL**

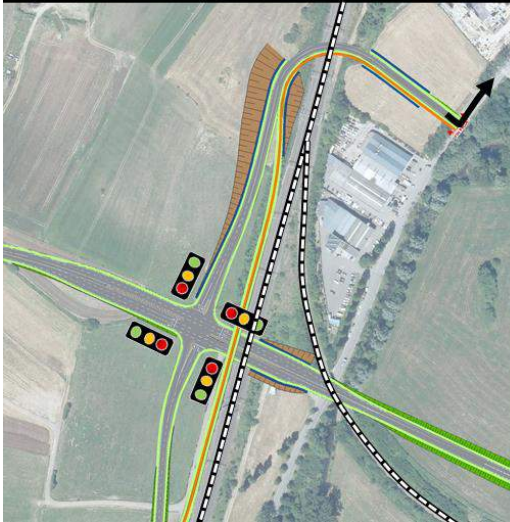
**Korridorbündelung
Variante Nord et Sud avec CFL**



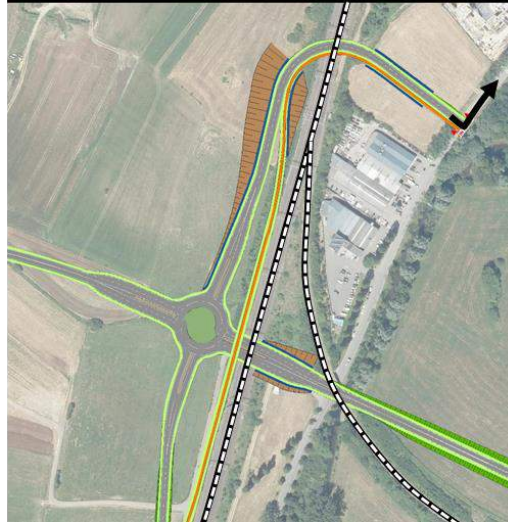




**Variante 1-A:
Carrefour à feux tricolores**



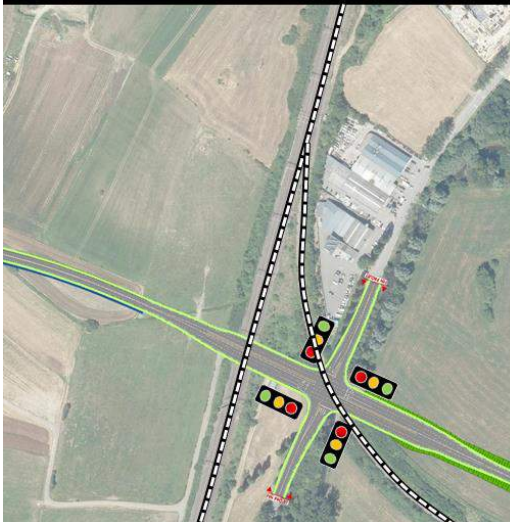
**Variante 1-B:
Turbo-Giratoire**



Raccordement au contournement
de proximité:

- Raccord Fentange/Bivange CR159

**Variante 2-A:
Carrefour à feux tricolores**

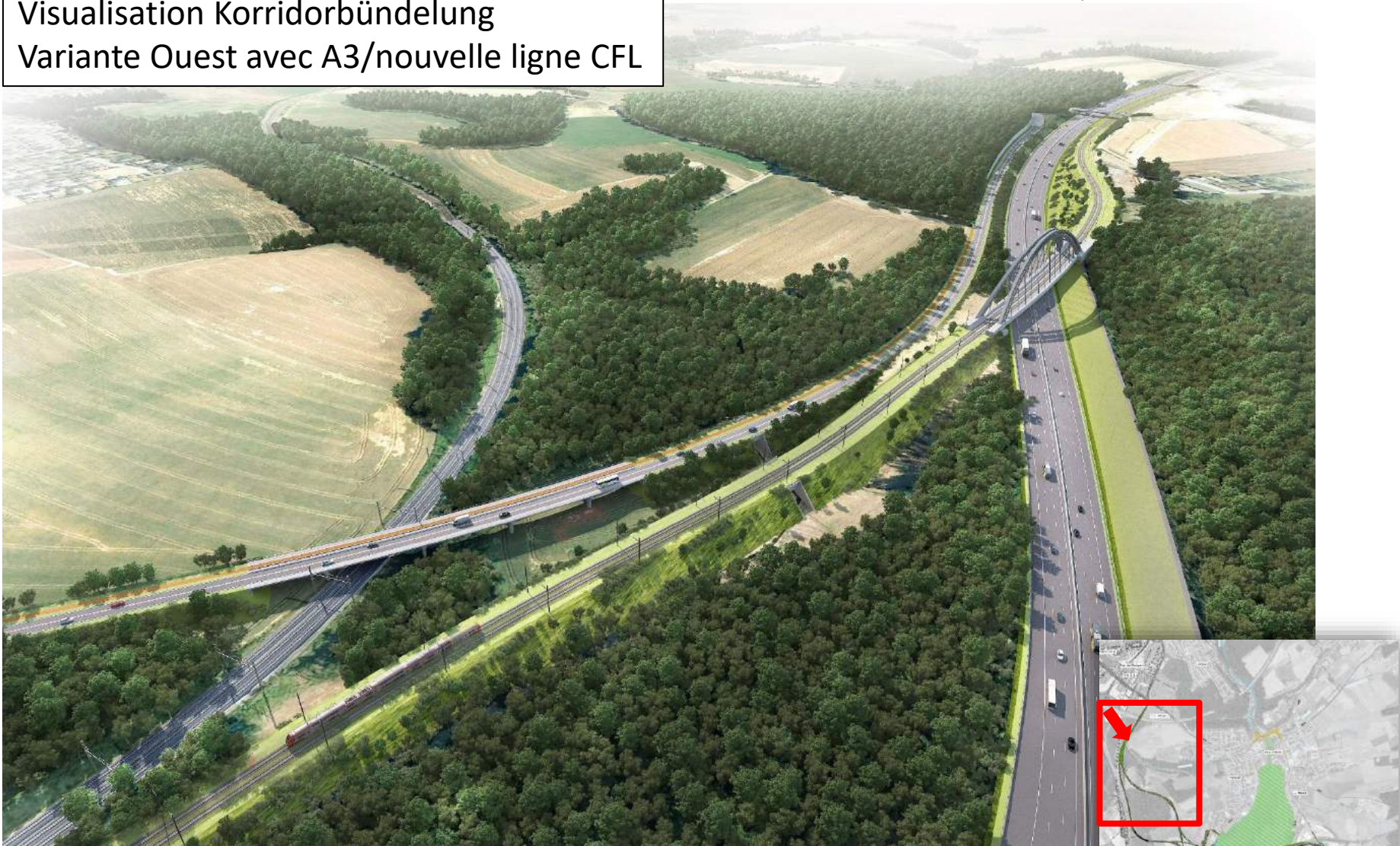


**Variante 2-B:
Turbo-Giratoire**





Visualisation Korridorbündelung
Variante Ouest avec A3/nouvelle ligne CFL





Horizon 2030 AVEC contournement: scénario AVEC filtres modaux

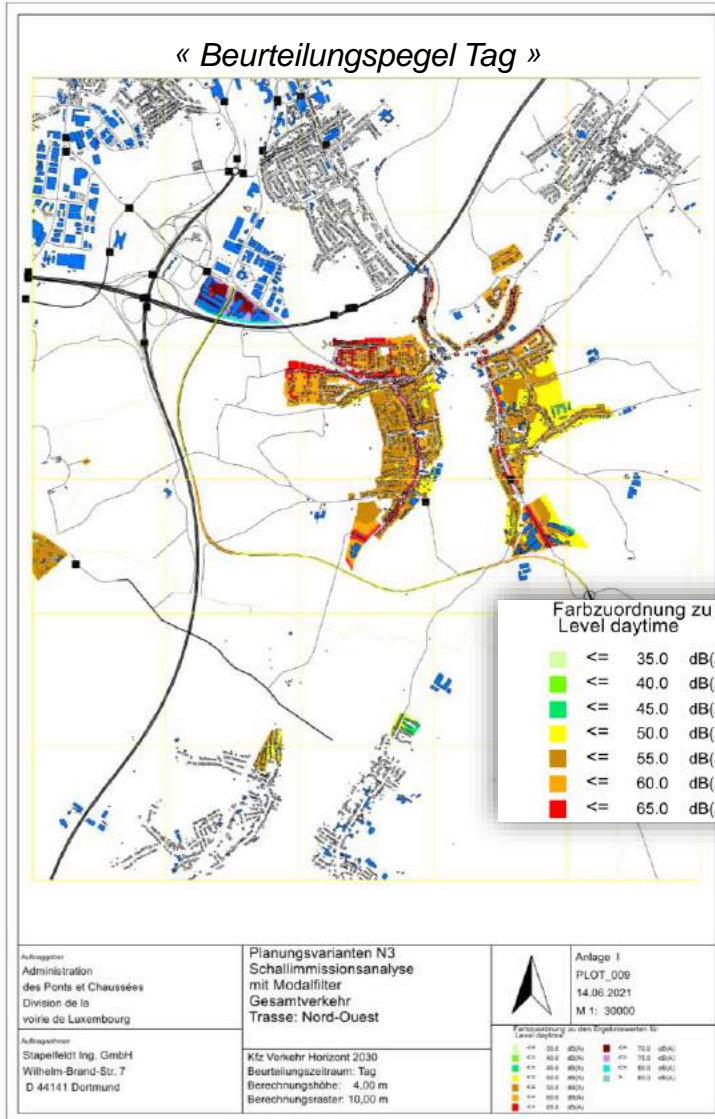


Abbildung 35 Variante Nord-Ouest - Gesamtverkehr bei modalem Filter - Immissionspegel Tag

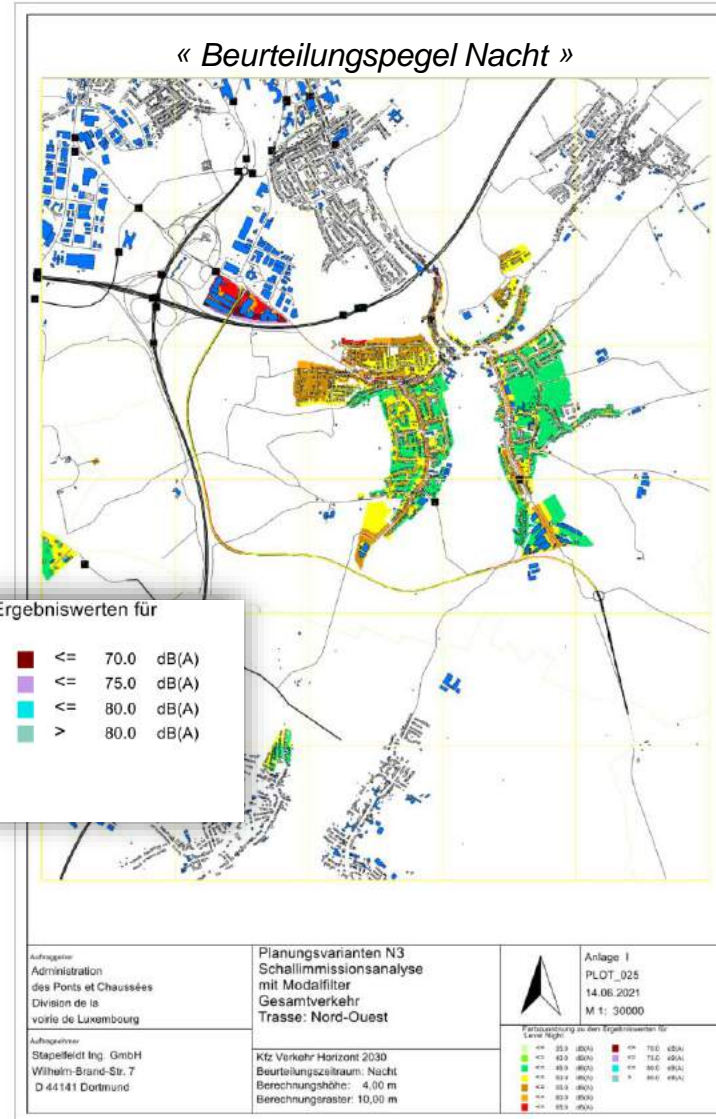


Abbildung 36 Variante Nord-Ouest Gesamtverkehr Immissionspegel – Nacht



1. Le mot d'introduction de Monsieur le Ministre
2. Pourquoi un contournement pour Hesperange/Alzingen?
3. Le projet dans son contexte
4. Mobilité et trafic
5. Les études des variantes
- 6. L'aspect environnemental EIE**
7. L'aspect financier
8. Les prochaines étapes
9. Questions/Réponses





Aspects procéduraux:

Comme il s'agit d'un projet routier d'envergure, impactant des éléments protégés également au niveau européen, la réglementation européenne y relative doit être respectée.

Il y a lieu d'appliquer les règles méthodologiques émises par la Commission européenne.

Les dossiers d'autorisation sont à établir en conséquence.

Sont applicables notamment les règles et consignes en matière de consultation du public et en matière de protection et de conservation de l'environnement humain et naturel

6. L'aspect environnemental: EIE



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Aspects procéduraux:

Dans le cadre de l'autorisation, le projet est soumis à une procédure comportant la Consultation du public.

Le dossier de Consultation du public en comportera les éléments demandés, dont en outre la description des variantes (à un niveau APS), et les analyses concernant leur impact sur l'environnement humain et naturel.





Loi du 29 mai 2009 concernant l'évaluation des incidences sur l'environnement humain et naturel de certains projets routiers, ferroviaires et aéroportuaires

L'étude d'évaluation des incidences sur l'environnement naturel et l'environnement humain (EIE) doit identifier, décrire et évaluer de manière appropriée les effets directs et indirects du projet sur :

- l'homme, la faune et la flore
 - le sol, l'eau, l'air, le climat et le paysage
 - les biens matériels et le patrimoine culturel
- ainsi que l'interaction entre ces facteurs.





Climat:

- Effets négatifs sur le microclimat, surtout pour les tronçons des variantes Est et Ouest situés en forêt.

Géologie, hydrogéologie et hydrologie:

- Risque de pollution (sol et eaux) surtout en phase chantier.
- Réduction du volume de rétention dans la vallée de l'Alzette.
- Impacts négatifs potentiels sur trois cours d'eaux temporaires.

Pédologie:

- Mouvement important de masses (49.000 – 120.000 m³).
- Compactage du sol.
- Impact sur au moins un site repris au cadastre des sites potentiellement contaminés.



Agriculture:

- Perte de surfaces agricoles pour le projet (\pm 14,5 ha NO – 18,7 ha SE) et une partie des mesures compensatoires.
- Réduction supplémentaire temporaire des surfaces pour accès, aires de chantier, ... Interruption temporaire de chemins ruraux. Compactage du sol.
- 12 exploitations concernées par le projet routier ou les mesures de compensation potentielles.

Sylviculture:

- Perte directe de surfaces forestières (2,8 ha SE – 6 ha NO) + effet lisière!
- Fragmentation supplémentaire et effets cumulatifs.
- Effets de drainage potentiels (variante Ouest).



Paysage:

- Effets négatifs par la perte de structures naturelles, la fragmentation et l'augmentation du bruit et de la lumière.

Récréation:

- Détérioration par la fragmentation du paysage, la réduction de surface et les impacts visuels de la route. S'y ajoute l'effet du bruit.
- Effets surtout sur des espaces au sud respectivement à l'est du *Fennerholz*.

Biens matériels et patrimoine:

- Impacts (potentiels) sur les différents réseaux enterrés et aériens (gaz naturel, électricité).
- Etudes archéologiques spécifiques nécessaires avant le début du chantier.



Santé humaine: Pollution de l'air

- Charges élevées de dioxyde d'azote avec dépassement de la valeur limite de $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ à Hesperange dans la rue de Gasperich ($56 \mu\text{g}/\text{m}^3$) et dans la route de Thionville ($43 \mu\text{g}/\text{m}^3$).
- En dehors de ces points, il n'y a pas de dépassement de la valeur limite.
- Immissions de NO_2 calculées pour 2030 sans construction du contournement : pas de dépassements de la valeur limite à l'intérieur des localités: 38 resp. $28 \mu\text{g}/\text{m}^3$.
- Pour toutes les variantes du contournement, les valeurs limites seront respectées nettement: 29 resp. $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Avec filtre modal: 23 resp. $24 \mu\text{g}/\text{m}^3$



Santé humaine: Bruit

- Pour les zones résidentielles, des dépassements des valeurs limites sont pronostiquées en limite sud de la localité d'Alzingen dues au contournement.
- D'autres conflits sont à attendre au niveau des zones d'activités au sud d'Alzingen et au nord de la zone d'étude (Howald).
- Si l'on tient compte du trafic global à l'échéance 2030, le contournement aura comme effet une réduction minimale des personnes soumises à une gêne importante à cause du bruit.



Biotopes, flore et faune protégés au niveau national:

Destruction/détérioration de biotopes protégés:

- entre 6 ha (SE) et 9,3 ha (NO)
- ± 60 arbres





Biotopes, flore et faune protégés au niveau national :

Incidences négatives sur des espèces de plantes protégées au niveau national comme p.ex. sur l'oenanthe fistuleuse (Röhriger Wasserfenchel) et sur la scille à deux feuilles (Zweiblättriger Blaustern)





Biotopes, flore et faune protégés au niveau national :

Faune protégée au niveau national: incidences négatives sur différents groupes d'espèces:

- Insectes
- Amphibiens
- Reptiles
- Oiseaux
- Mammifères



Les zones protégées

Le projet de contournement traverse la zone protégée nationale *Roeserbann*.

Projet non compatible avec le règlement grand-ducal de 1994

Nécessité d'adapter le RGD/les limites de la zone protégée: même procédure prévue que pour la création d'une nouvelle zone protégée!





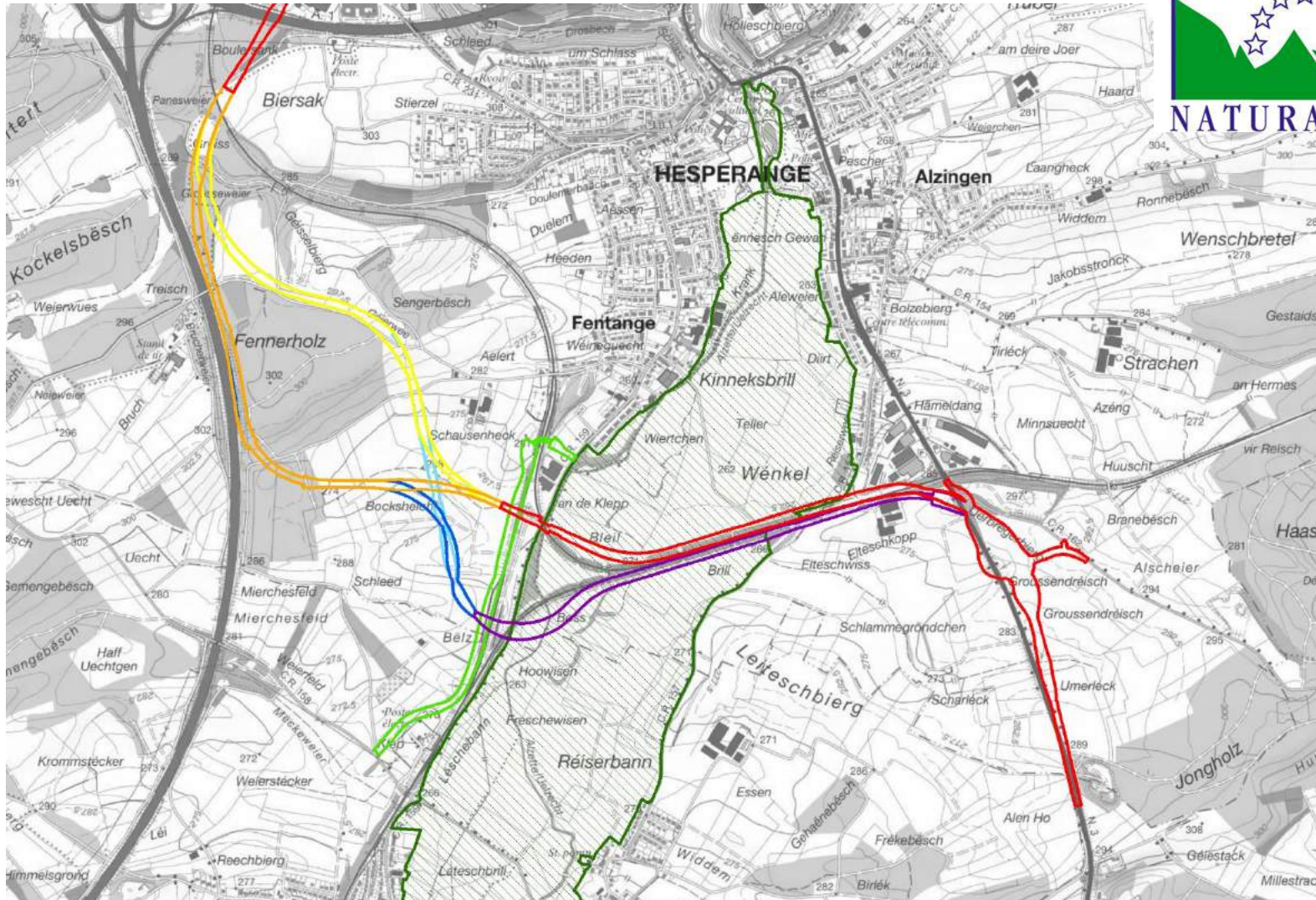
Les zones protégées

- Le projet de contournement traverse la zone « Oiseaux » LU0002012 Vallée supérieure de l'Alzette
- Zone protégée au niveau européen: réseau NATURA 2000
- Variantes Nord et Sud: Incidences significatives sur plusieurs objectifs de conservation de la zone





Les zones protégées





Les zones protégées

Espèce	Variante Nord	Variante Sud
Alouette des champs, Feldlerche		
Bergeronnette printanière, Schafstelze		--
Bruant des roseaux, Rohrammer		
Milan noir, Schwarzmilan		
Milan royal, Rotmilan (par effets cumulatifs)		
Pie-grièche écorcheur, Neuntöter		--
Pipit farlouse, Wiesenpieper		--
Râle des genêts, Wachtelkönig		--
Rousserole effervate, Teichrohrsänger		--
Tarier des prés, Braunkehlchen		
Vanneau huppé, Kiebitz		
Maintien/restauration pâturages et prairies humides et friches humides, quiétude en période de reproduction		--
Maintien et extension des roselières et des mégaphorbiaies		

6. L'aspect environnemental: EIE



Feldlerche



Rotmilan



Schwarzmilan



Wachtelkönig



Schafstelze



Teichrohrsänger



Neuntöter



Braunkehlchen



Rohrammer



Wiesenpieper



Kiebitz

**Phase 1
Screening**

Le projet/programme est-il directement lié ou nécessaire à la gestion du site aux fins de conservation de la nature?

Non

Oui

Le projet/programme est-il susceptible d'affecter le site de façon significative?

Oui

Non

**Phase 2
Evaluation des incidences**

Evaluation des incidences, eu égard aux objectifs de conservation du site.

Le projet/programme portera-t-il atteinte à l'état de conservation du site?

Oui

Non

**Phase 3
Recherche d'alternatives**

Y-a-t-il des solutions alternatives?

Oui

Non

Nouvelle conception du plan et/ou du programme

Le site abrite-t-il un habitat ou une espèce prioritaire?

Oui

Non

L'autorisation peut être accordée

**Phase 4
Evaluation si le projet/programme est autorisable**

Y-a-t-il des raisons impératives d'intérêt public majeur?

Non

Oui

Y-a-t-il des considérations liées à la santé, à la sécurité publique ou à des avantages importants procurés à l'environnement?

Non

Oui

L'autorisation ne doit pas être accordée

L'autorisation peut être accordée pour d'autres raisons impératives d'intérêt public majeur, après consultation de la commission. Des mesures compensatoires doivent être prises.

L'autorisation peut être accordée. Des mesures compensatoires sont prises. La commission est informée.





Espèces à protection stricte

Infractions par rapport aux dispositions des textes européens pour différentes espèces d'oiseaux et différentes espèces de l'annexe IV de la directive « Habitats »

- Interdiction de détruire/détériorer des sites de reproduction ou des aires de repos
- Interdiction de tuer des individus
- Interdiction de perturber les populations locales durant des périodes sensibles





Espèces à protection stricte

Nécessité de réduire et/ou de compenser les effets négatifs par des mesures d'atténuation et/ou de compensation anticipées



Mesures de réduction, d'atténuation et de compensation (1)

- Décompactage du sol sur les aires de chantier, réinstallation des infrastructures agricoles
- Concertation avec les exploitations agricoles concernées
- Compensation des surfaces forestières défrichées
- Optimisation des lisières forestières
- Structuration du paysage en dehors de la zone Oiseaux (haies, bosquets, vergers, arbres isolés)
- Intégration paysagère de la route
- Compensation du volume de rétention perdu (crués)
- Mesures adaptées pour limiter la pollution du sol et de l'eau en phase chantier et en phase d'exploitation
- Prévoir les prospections archéologiques nécessaires
- Concertation avec CREOS notamment en ce qui concerne la conduite de gaz naturel haute pression
- Analyses poussées concernant le site (potentiellement) contaminé « Ablagerung *Uebricherbierg* », suivies, le cas échéant, d'un assainissement du site avant la réalisation du contournement



Mesures de réduction, d'atténuation et de compensation (2)

- Ponctuellement, mise en place de murs anti-bruit
- Installation de bassins de rétention
- Renaturation de l'Alzette
- Renaturation des cours d'eau (temporaires) concernés
- Création de zones humides et de plans d'eau
- Extensification de prairies dans la zone Oiseaux
- Mesures spécifiques pour espèces protégées
- Installation de bandes herbeuses extensives
- Adaptation du RGD de la zone protégée Roeserbann
- Atténuation des incidences négatives sur les corridors écologiques: Tranchée couverte au sud du *Fennerholz*



1. Le mot d'introduction de Monsieur le Ministre
2. Pourquoi un contournement pour Hesperange/Alzingen?
3. Le projet dans son contexte
4. Mobilité et trafic
5. Les études des variantes
6. L'aspect environnemental EIE
- 7. L'aspect financier**
8. Les prochaines étapes
9. Questions/Réponses





Estimation des coûts des différentes variantes du contournement

	VARIANTE Nord-Ouest L=6.032m	VARIANTE Nord-Est L= 5.780m	VARIANTE Sud-Ouest L=6.375m	VARIANTE Sud-Est L=6.233m
TOTAL Arrondi TTC Voirie + Ouvrages	93 Mio €	75 Mio €	102 Mio €	82 Mio €

Le présent devis estimatif sommaire ne tient pas compte des coûts pour les prestations suivantes :

- Coûts pour missions spéciales par exemple coûts pour études géotechniques, de bruit et environnementales.

Les prestations (honoraires) fournies pour la planification ne sont également pas comprises ;

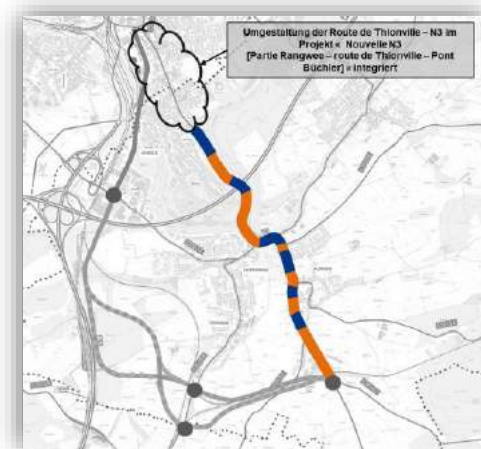
- Coûts d'emprises nécessaires au déplacement des chemins agricoles et du CR ;
- Coûts éventuels pour mesures compensatoires.

Estimation des coûts du réaménagement de la traversée N3 entre Alzingen et Howald

Les coûts totaux pour le projet s'élèvent à environ **9 Mio. €** [longueur du projet : 3 550m]

Les coûts sommaires comprennent les travaux suivants :

- Renouvellement du coffre de chaussée ainsi que la mise en œuvre des couches d'enrobés ;
- Pose de nouvelles bordures en granit ;
- Pose de nouveaux siphons et raccordement de ceux-ci à la canalisation.





1. Le mot d'introduction de Monsieur le Ministre
2. Pourquoi un contournement pour Hesperange/Alzingen?
3. Le projet dans son contexte
4. Mobilité et trafic
5. Les études des variantes
6. L'aspect environnemental EIE
7. L'aspect financier
8. Les prochaines étapes
9. Questions/Réponses





Etapes du projet

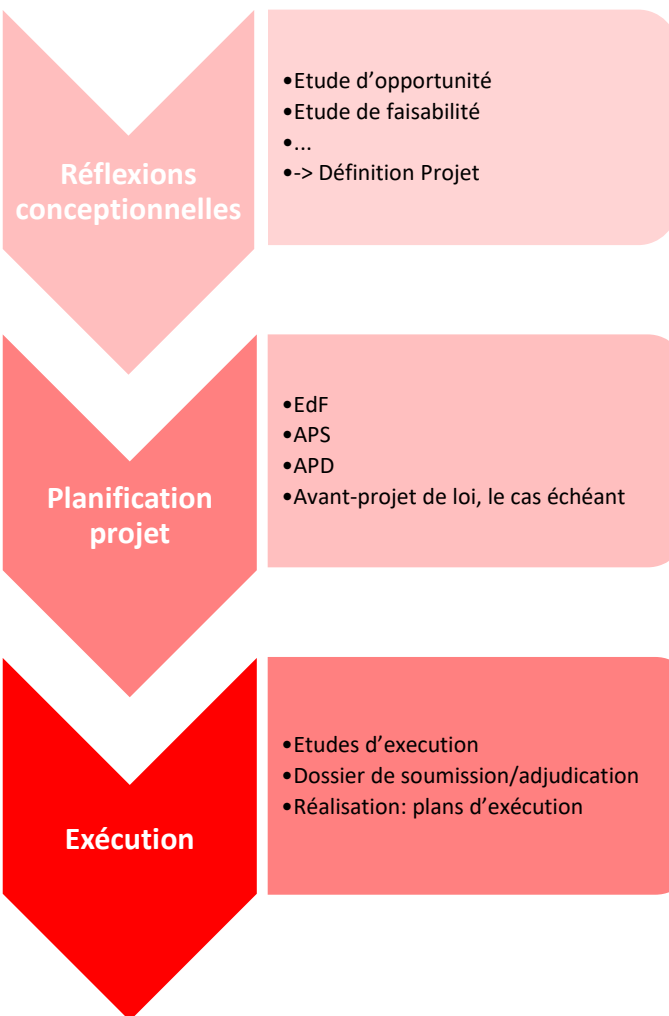
Conception → réalisation

Etudes/Analyses préparatoires en vue des autorisations à solliciter
Phase de concertation préalable avec les différents acteurs concernés

Procédure publique (projets d'envergure)

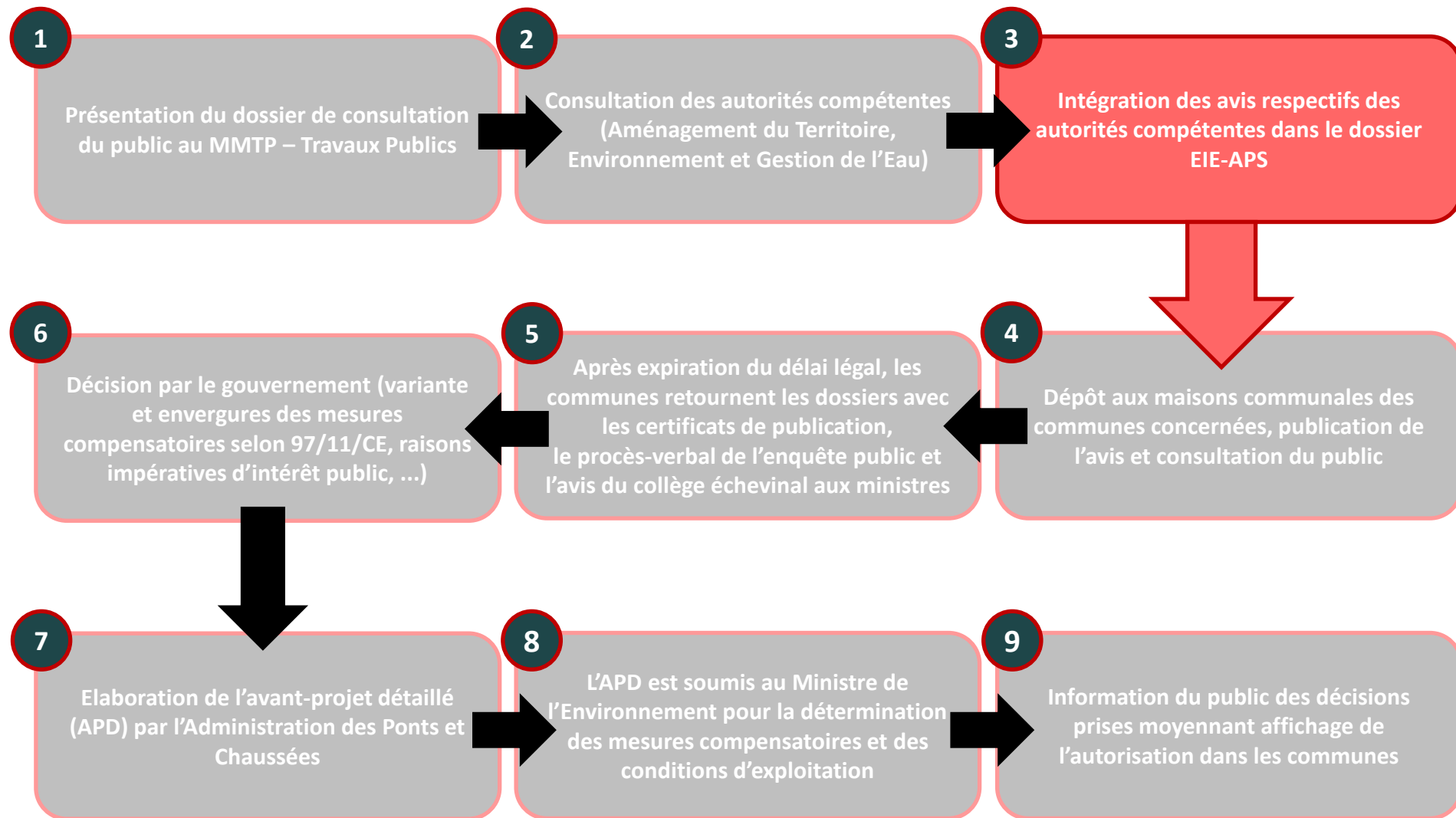
Demande/ Octroi de toutes les autorisations nécessaires

Procédure d'acquisition
Définition, mise en oeuvre projet "définitif" mesures compensatoires avec mesures CEF





Etapes Procédure d'autorisation EIE





Planning prévisionnel

Procédure publique
(Objectif Consultation automne 2021)

Etudes/Analyses préparatoires en vue des autorisations à solliciter
Phase de concertation préalable avec les différents acteurs concernés

Procédure publique (projets d'entreprise)

Demande/ Octroi de toutes les autorisations nécessaires

Procédure d'acquisition
Définition, mise en oeuvre projet "définitif" mesures compensatoires avec mesures CEF



Détails

Consultation du public

- Présentation du dossier adapté aux autorités compétentes
- Avis des autorités
- Publication/information/Consultation

Saisine du gouvernement en conseil

- Décision par le conseil de gouvernement

Projet de loi

- Elaboration de l'avant-projet de la variante retenue
- Présentation de l'avant-projet de loi

Loi de financement
(objectif CHD début 2023)



1. Le mot d'introduction de Monsieur le Ministre
2. Pourquoi un contournement pour Hesperange/Alzingen?
3. Le projet dans son contexte
4. Mobilité et trafic
5. Les études des variantes
6. L'aspect environnemental EIE
7. L'aspect financier
8. Les prochaines étapes
9. Questions/Réponses





Place Jomé – Situation existante





Place Jomé - Première réflexion du concept Shared Space





Place Jomé - Première réflexion du concept Shared Space

