

EXTRAIT DU REGISTRE AUX DÉLIBÉRATIONS DU CONSEIL COMMUNAL

Séance publique n° 2022/04 du 26.04.2022

Date de l'annonce publique : **20.04.2022**

Date de la convocation des conseillers : **20.04.2022**

Présents :

a) physiquement : **MM. et Mmes Lies, bourgmestre, Adehm, Beck, échevins, Feyder, Goerens, Huberty, Keller, Lamberty, Leven, Pleimling, Tex, Theis, Wester, conseillers, Britz, secrétaire**

b) par visioconférence : **///**

Absents :

a) excusé : **M. Juncker, échevin, Mme Velazquez, conseiller**

b) sans motif : **///**

Votants par
procuration : **M. Juncker (mandataire : Marc Lies), Mme Velazquez (mandataire : Myriam Feyder)**

Point de l'ordre du jour : **1**

Objet : **Contournement d'Alzingen – avis**

Le Conseil Communal,

Vu la loi communale modifiée du 13 décembre 1988 ;

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

Vu la loi modifiée du 15 mai 2018 relative à l'évaluation des incidences sur l'environnement ;

Vu le dossier de consultation du public déposé par Monsieur le Ministre de la Mobilité et des Travaux publics à la maison communale en date du 22 février 2022 en application de l'article 7 de la loi du 29 mai 2009 relative à l'évaluation des incidences sur l'environnement humain et naturel de certains projets routiers, ferroviaires et aéroportuaires ;

Considérant que le dossier se compose de six classeurs :

- Classeur 1/6 EIE
Évaluation sur les incidences sur l'environnement et annexes
Dossier Natura2000, mesures compensatoires, bilan des biotopes, données ornithologiques, etc.)
- Classeur 2/6 EIE
Luftschadstoffgutachten
Schallschutz
PAG de Hesperange et Roeser
Plans d'emprises
- Classeur 3/6 APS
Rapport – Avant-projet sommaire
Plans de situation des variantes
- Classeur 4/6 APS
Plans coupes-types
Assainissement
Ouvrages d'art

Classeur 5/6	EIE Rapport – principales solutions de substitution Rapport – étude de trafic Rapport évaluation de niveau de sécurité routière Rapport – Voranalyse einer landwirtschaftlichen Machbarkeitsstudie hinsichtlich der Umgehungsstraße Hesperange und deren Kompensationsmaßnahmen Rapport mouvement des masses Correspondance autorités compétentes Présentation publique du 01.07.2021
Dossier 6/6	EIE Rapport d'évaluation – Avis Compléments fournis

Vu l'avis au public du collège des bourgmestre et échevins du 25 février 2022 informant la population

- du dépôt du dossier de l'étude d'évaluation des incidences sur l'environnement dans le contexte du futur contournement Alzingen ;
- que les observations et objections contre le projet doivent être présentées par écrit au collège des bourgmestre et échevins sous peine de forclusion dans le délai de trente jours de l'affichage dudit avis ;
- de l'enquête publique du 30 mars 2022 dans laquelle sont entendus tous les intéressés qui se présentent ;

Considérant que le dépôt du projet fut en outre porté à la connaissance du public par voie de publication dans quatre journaux quotidiens imprimés et publiés au Grand-Duché de Luxembourg en date du 25 février 2022 ;

Vu le certificat de publication du 31 mars 2022 attestant que les prédites publications ont été faites conformément à l'article 7 de la loi du 29 mai 2009 concernant l'évaluation des incidences sur l'environnement humain et naturel de certains projets routiers, ferroviaires et aéroportuaires ;

Considérant qu'endéans du délai de trente jours à partir du 25 février 2022, 194 observations ou objections ont été introduites ;

Considérant que lors de l'enquête publique du 30 mars 2022, une personne s'est présentée et a réitéré ses observations présentées par écrit endéans le délai de trente jours précité ;

Vu le procès-verbal de ladite enquête publique ;

Vu les observations et objections présentées endéans le délai imparti ;

Considérant que le collège des bourgmestre et échevins a décidé de consulter le conseil communal avant d'émettre son avis en application de l'article 7.2 de la loi du 29 mai 2009 susmentionnée ;

Après en avoir délibéré conformément à la loi, avec quatorze voix pour et une abstention

Décide

d'émettre l'avis qui suit :

1. Historique et considérations générales

Située aux portes de la Ville de Luxembourg, la commune de Hesperange se voit confrontée quotidiennement à une sursaturation de ses axes routiers principaux, à savoir :

- la route de Thionville (route nationale N3) ;
- la rue de Bettembourg (chemin repris CR159) ;
- la rue de Gasperich (chemin repris CR231) ;
- l'Allée de la Jeunesse Sacrifiée 1940-1945 (chemin repris CR226) ;
- la rue de Bonnevoie à Itzig (chemins repris CR226) ;

- la rue de Syren à Alzingen (chemin repris CR154).

Cette surcharge de trafic, s'aggravant d'année en année en raison de la croissance démographique et du dynamisme économique du pays, a son origine dans les déplacements pendulaires de la population tant nationale que transfrontalière, qui souhaite rejoindre la capitale. Ce trafic pendulaire créé par manque d'une alternative, impacte fortement la qualité de vie et la santé des habitants de la commune de Hesperange, vu la pollution sonore et de l'air engendrée. La sécurité des usagers de l'espace public se voit fortement dégradée, car les conducteurs restés bloqués en permanence dans embouteillages, essaient de s'en échapper par tout moyen, ce qui engendre des situations à risque. Ces effets négatifs ne se limitent pas au territoire communal, mais prennent une dimension nationale, si l'on tient compte des pertes financières, par le fait que divers acteurs économiques nationaux se retrouvent régulièrement bloqués dans les embouteillages au centre de Hesperange. S'y ajoute la diminution d'attractivité des transports en commun.

L'idée d'envisager la construction d'un contournement de Hesperange n'est pas nouvelle. Un premier projet, élaboré à la demande de Monsieur Albert Bousser, ministre des Travaux publics, remonte à l'année 1966.

En 1987, Monsieur Marcel Schlechter, ministre des Travaux publics, présenta aux autorités communales le projet d'un contournement de la Ville de Luxembourg, notamment l'actuelle autoroute A1 reliant la zone artisanale et commerciale à Howald au Kirchberg. Les autorités étatiques prévoyaient l'aménagement d'un échangeur au lieu-dit « op Baarken » à Hesperange. Le conseil communal de Hesperange, en sa séance du 21 mai 1987, dans le cadre d'une résolution relative au contournement de la Ville de Luxembourg, exigea entre autres « [e]n vue de décongestionner les localités d'Alzingen, Fentange et Hesperange de la circulation de passage, une voie transversale reliant la route de Thionville au lieu-dit « Alzinger Kopp » à l'autoroute de Thionville ». Une initiative citoyenne « Biergerinitiativ Hesper » se constitua et s'engagea contre la réalisation dudit échangeur au lieu-dit « op Baarken » et proposa comme alternative la réalisation d'une liaison routière entre le lieu-dit « Alzinger Kopp » et la rocade de Bonnevoie/collectrice du Sud ainsi que le déclassement de la route de Thionville. Cette liaison correspond donc en grandes lignes aux variantes analysées dans le cadre de la présente procédure.

Toutefois, ce n'est qu'au cours des années 2005 à 2006, dans le cadre de la coopération du « Développement Intercommunal Coordonné et Intégratif pour le Sud-Ouest de l'agglomération de la Ville de Luxembourg » (DICI) et dans le cadre du développement de multiples projets d'envergure, tels que par exemple le « Ban de Gasperich », la viabilisation du « Midfield », la reconversion progressive de la « Z.A.C. Howald » ou encore de la « Porte de Hollerich », que les différents acteurs nationaux et locaux ont reconnu l'impérative nécessité d'aménager des infrastructures de transport capables de desservir la forte expansion urbaine prévue pour les territoires situés au sud de la capitale et par conséquent l'absolue importance du contournement d'Alzingen dans cette stratégie de mobilité coordonnée.

En 2008, le Gouvernement intègre pour la première fois le projet de contournement d'Alzingen dans son plan directeur sectoriel « transports ». Le projet qui gagne en relevance suite à son inscription dans la liste des grands projets d'infrastructures d'intérêt national adoptée par le gouvernement en conseil en octobre 2011. Dans sa publication « Stratégie globale pour une mobilité durable pour les résidents et les frontaliers » (MODU) d'avril 2012, le ministère du Développement durable et des Infrastructures précise sa stratégie pour le réseau routier national et présente le projet de la « Nouvelle N3 ». Ce projet, composé de 3 modules, à savoir le module « Nord » entre la Gare Centrale et le Rangwee, le module « Central » Rangwee - rue des Scillas et le module Sud, dénommé de contournement d'Alzingen, projetant l'aménagement d'une nouvelle liaison routière entre la Z.A.C. de Howald et Alzingen, a pour but de déclasser la route de Thionville et de délester les localités d'Alzingen, Fentange, Hesperange et Howald.

Le 19 juillet 2010, le conseil communal, par décision unanime, invita le gouvernement à considérer le projet du contournement d'Alzingen comme projet prioritaire et à élaborer les projets y relatifs dans les meilleurs délais.

Afin de souligner l'importance stratégique du contournement d'Alzingen, le conseil communal de la commune de Hesperange, adopta, à l'unanimité des voix, en date du 10 février 2014, une résolution invitant les autorités compétentes d'accorder la même priorité au module « Sud » – Contournement d'Alzingen de la nouvelle N3 qu'aux modules « Nord » et « Central » et d'entamer dans les meilleurs délais les procédures requises à sa planification et à sa réalisation. Lors d'une entrevue entre le ministère de la Mobilité et des Travaux publics et les conseils communaux de Hesperange et de Roeser, Monsieur le Ministre François Bausch annonce la réalisation de la consultation du public pour fin 2017. En raison d'études environnementales supplémentaires nécessaires et non prévisibles, le lancement de la consultation du public a été reporté, ce qui a amené le conseil communal, en délibération du 11 juin 2018, à réitérer l'urgence d'entamer la consultation du public relative à l'aménagement du contournement d'Alzingen. Cette délibération fut renforcée par l'adoption, à l'unanimité des voix, par le conseil communal lors de sa séance du 26 octobre 2020, d'une nouvelle résolution en faveur de la construction du contournement d'Alzingen.

2. Appréciation des différentes variantes

2.1 Variante « zéro »

Tenant compte des dernières prévisions publiées en janvier 2021 par l'Observatoire interrégional du marché de l'emploi, la population résidente au Luxembourg devrait augmenter à quelques 923.650 résidents d'ici 2050, soit une hausse d'environ de 48% par rapport au niveau de 2020. Cette prévision indique une tendance claire à l'aggravation de la charge de trafic au niveau du réseau routier tant national que local. Or, actuellement les principaux axes routiers passant par le centre de Hesperange ne sont plus en mesure de répondre au trafic pendulaire croissant qui traverse la commune de Hesperange. Cette situation, de plus en plus difficile à vivre pour les habitants et à gérer par les autorités compétentes, se reflète dans les embouteillages réguliers pendant les heures de pointe. Ce constat constitue une preuve irréfutable de l'urgente nécessité de délester les principaux axes routiers de Hesperange.

Cette sursaturation a une forte répercussion sur la qualité de l'air dans la commune. Dans son plan national de la qualité de l'air, datant de mai 2021, le ministère de l'Environnement, du Climat et du Développement durable (MECDD), classe la rue de Gasperich comme étant la rue du Grand-Duché de Luxembourg dont les valeurs de concentration annuelle en dioxyde d'azote (NO₂) sont les plus élevées, dépassant les 40 µg/m³ réglementaires (directive européenne 2008/50/EG [20]). Une exposition à des valeurs NO₂ supérieures aux seuils fixés a des conséquences néfastes sur la végétation et la santé humaine, et en particulier sur l'appareil respiratoire. La construction du contournement, par la réduction de ces émissions, constitue un intérêt majeur pour la santé publique. Ce constat est également appuyé par les considérations de l'étude sur la qualité de l'air du MECDD, où parmi les mesures énoncées, il est conclu que le contournement permettrait de réduire d'environ 25% le taux de NO₂ dans la rue de Gasperich par rapport aux taux enregistrés en 2018, le réduisant à une valeur estimée de 34 µg/m³, valeur qui respecterait le seuil réglementaire recommandé.

Commune	Emplacement	Zone	NO2 (µg/m³) 2018	NO2 (µg/m³) 2018	Méthode de Mesurage
Hesperange	4-6, rue de Gasperich	LCPU	49.2	45.7	Tubes passifs

Esch-sur-Alzette	50-52 boulevard Kennedy	CES	48.8	45.7	Tubes passifs
Echternach	57, rue des Remparts	RAL	48.4	46.1	Tubes passifs
Differdange (Niedercoorn)	144, avenue de la Liberté	CES	46.0	42.9	Tubes passifs
Luxembourg	30, boulevard Royal	LCPU	43.6	43.2	Tubes passifs
Luxembourg	22, avenue de la Liberté	LCPU		43.2	Tubes passifs
Luxembourg	43, boulevard Royal	LCPU		43.1	Tubes passifs
Remich	10, rue Enz	RAL	42.0	44.0	Méthode de référence et tubes passifs
Luxembourg	2-4, avenue de la Liberté	LCPU	38.7	38.1	Tubes passifs
Bascharage	144, avenue de Luxembourg	RAL	42.0	38.0	Méthode de référence

Tableau 1 - Emplacements avec confirmation du dépassement de la valeur limite annuelle (source: Plan national de la qualité de l'air, mai 2021)

Par ailleurs, le délestage du centre de Hesperange, résultant de la construction du contournement d'Alzingen, favoriserait un déclassement de la route de Thionville (N3) et par conséquent un complet déploiement dans la commune de Hesperange de la vision stratégique pour une mobilité multimodale telle que défendue par la stratégie de mobilité « Modu 2.0 », adoptée en Conseil de Gouvernement du 23 mai 2018. Des couloirs dédiés à la mobilité douce pourraient être réalisés entre les différentes localités de la commune ainsi que vers les communes limitrophes. Aussi, l'attractivité de transports publics sortirait améliorée. L'aménagement de couloirs continus dédiés aux transports en commun, permettant d'établir des connexions directes avec le Centre-Gare ou encore le pôle d'échange de Howald et d'en garantir la fluidité. Il importe de souligner le potentiel économique que la construction du contournement pourrait apporter aux acteurs économiques nationaux qui ne resteraient plus bloqués dans les embouteillages.

La non-réalisation du contournement d'Alzingen, à savoir le module « Sud » de la nouvelle N3, empêcherait la finalisation du projet de la nouvelle N3 et engendrerait un grave problème de mobilité dans la Z.A.C. Howald, vu que l'infrastructure routière existante ne permet pas d'évacuer le flux de trafic provenant des modules achevés (effet d'entonnoir).

Au vu de l'exposé, le conseil communal estime que la variante « zéro » ne constitue en aucun cas une option et s'y oppose formellement. Elle n'apporte aucune réponse aux défis d'une mobilité durable et de santé publique que le dynamisme économique du pays nous impose. Ce fait est également corroboré par la vaste majorité des participants à la présente enquête publique, uniquement 10 participants sur 194 s'étant exprimés en faveur de la variante « zéro ».

2.2 Variante « Sud »

Aussi bien la variante « Sud » que la variante « Nord », présentent un tracé favorisant leur regroupement avec le tracé d'autres infrastructures de transport déjà existant, générant ainsi des corridors d'infrastructures de transport (Korridorbündelung), minimisant l'impact sur l'espace paysager et l'environnement naturel. Cependant et contrairement au tracé « Nord », la variante

« Sud » présente le grand désavantage de venir percer une toute nouvelle ouverture à travers la zone de protection Natura 2000 - Vallée supérieure de l'Alzette (LU0002007) ainsi qu'à travers la zone protégée d'intérêt national ZH49 « Roeserbann », engendrant des impacts négatifs plus importants sur l'environnement naturel que la variante « Nord ».

Le tracé de la variante « Sud » nécessiterait également la réalisation d'ouvrages coûteux et techniquement très complexes, tel que l'ouvrage d'art O.A. 01 pour enjamber le tracé ferroviaire à la hauteur de la localité de Fentange, dénaturant le paysage naturel local par son impact visuel et engendrant des nuisances sonores à l'ouest de la commune de Hesperange. En outre, cet ouvrage ne rendrait pas uniquement compliqué l'établissement d'une connexion vers la localité de Fentange, mais mettrait en cause la viabilité de ce tracé vu la complexité du passage inférieur P.I. 02 à hauteur de l'exploitation agricole Thull à Alzingen.

Par ailleurs, la viabilisation de cette variante obligerait à une consommation plus intense des ressources foncières disponibles pour contourner le triangle ferroviaire, ce qui engendrerait un impact indésirable sur les exploitations agricoles locales et par conséquent sur l'économie circulaire locale.

Compte tenu des considérations susmentionnées, le conseil communal se déclare fortement défavorable à la réalisation du tracé proposé par la variante « Sud ».

2.3 Variante « Nord »

La variante « Nord » profite en grande partie de l'emprise du chemin existant « Fuertwee », minimisant ainsi l'impact sur l'environnement naturel et paysager, notamment la zone de protection Natura 2000 - Vallée supérieure de l'Alzette (LU0002007). De surcroît, ce tracé ne nécessiterait pas de devoir traverser la zone protégée d'intérêt national ZH49 « Roeserbann ».

Cette variante promeut la réalisation d'un « corridor d'infrastructures de transport », par le rassemblement de différentes voies de transport en un seul corridor en vue de minimiser l'impact sur l'environnement naturel et sur l'espace paysager.

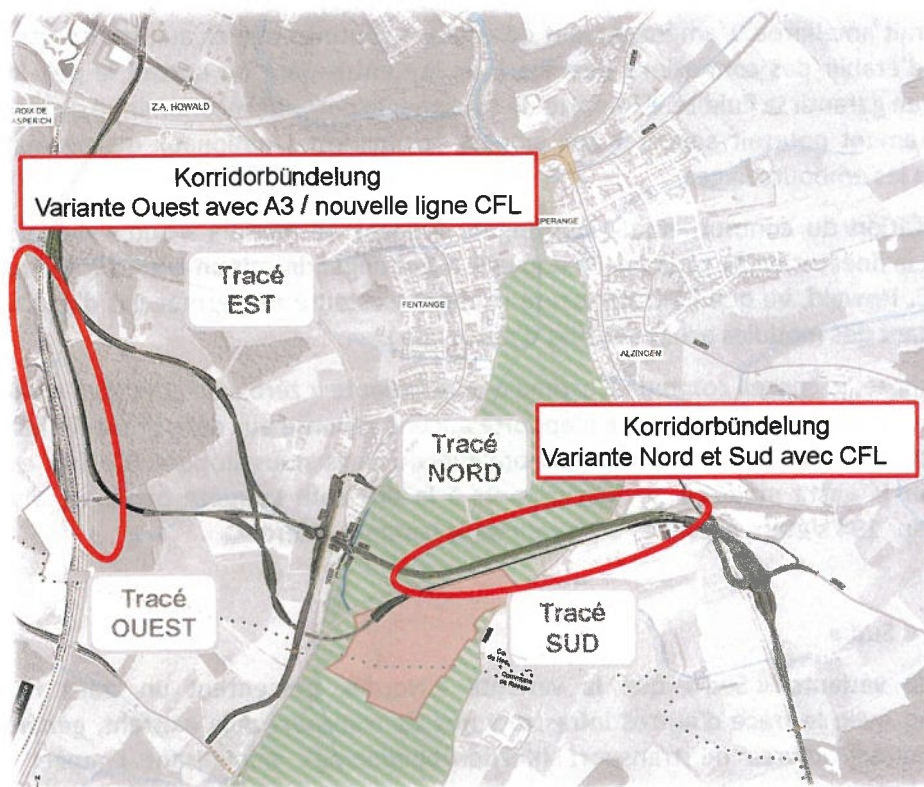


Illustration 1 – « Korridorbündelung » (extrait de la présentation du MMTP du 24.02.2022)

La consommation des ressources foncières est moins importante que dans le cadre de la variante « Sud » et l'impact sur les exploitations agricoles locales est plus réduit.

Le tracé « Nord » s'intègre mieux à la topographie locale facilitant la réalisation d'une liaison vers la localité de Fentange. L'aménagement de l'ouvrage d'art O.A. 01 ne serait plus nécessaire et l'impact visuel est réduit.

Cette variante comporte également des risques de nuisances sonores pour les habitations de la rue de Roeser. En conséquence, une étude détaillée « Bruit » devra être réalisée afin de déterminer les mesures à mettre en place en vue d'apaiser ces nuisances, comme par exemple l'installation d'un mur antibruit. Il est toutefois souligné que ces mesures (mur antibruit) auraient l'avantage de venir améliorer la situation actuelle, en permettant de réduire par les mesures à réaliser la pollution sonore engendrée par le passage des trains sur la ligne ferroviaire existante.

De plus, le conseil communal recommande de limiter la vitesse à 70 km/h à proximité des agglomérations pour réduire le bruit causé par la circulation.

En comparant les variantes « Nord » et « Sud », il reste évident que le tracé « Nord » est celui qui présente globalement plus d'avantages, raison pour laquelle le conseil communal se prononce en faveur de la variante « Nord ».

2.4 Variante « Est »

Cette variante présente d'innombrables inconvénients. De prime abord, le tracé découpe le territoire de la section de Fentange en deux, engendrant un obstacle difficile, voire même impossible à traverser. Ce sectionnement serait ainsi préjudiciable non seulement pour les habitants de la localité de Fentange, qui resteraient exclus de la zone récréative forestière « Fennerholz ». De plus, la faune sylvicole se verrait privée de l'accès aux ressources d'eau de la vallée de la « Duelemerbaach ».

Le tracé « Est » constitue un important impact paysager pour la localité de Fentange, exigeant également un réaménagement significatif de la piste cyclable PC1 et hypothéquant tout de développement urbain futur à l'ouest de la localité de Fentange.

Par ailleurs, le tracé tant altimétrique que planimétrique sinueux proposé par cette variante, présente clairement une topographie défavorable à la réalisation de ce tronçon de voirie, car il comporte des montées et descentes bien plus prononcées que la variante « Ouest ».

La construction de cette variante impliquerait un découpage plus important des terrains agricoles, constituant ainsi un désavantage supplémentaire majeur pour les exploitations agricoles.

Finalement, ce tracé est susceptible d'engendrer des nuisances sonores plus importantes parce qu'il se retrouve nettement plus proche à la localité de Fentange que la variante « Ouest ».

En conséquence, il est conclu que cette variante n'est pas une option viable et le conseil communal se prononce fermement en défaveur de son adoption.

Par ailleurs, on constate qu'uniquement deux personnes sur 194 se sont prononcées en faveur de la variante « Est ».

2.5 Variante « Ouest »

Cette variante longeant le tracé de l'autoroute A3, favorisant le regroupement des corridors d'infrastructures de transport de manière à minimiser son impact sur l'environnement et sur le paysage local (cf. illustration 1 du point 2.3 du présent document), présente un tracé en plan majoritairement rectiligne et bénéficie également d'un profil en long moins sinueux, en raison d'une topographie du terrain naturel avec des dénivellements moins importants.

En combinaison avec la variante « Nord » le passage à travers les surfaces exploitées par les agriculteurs est plus court, ce qui constitue un plus faible impact sur les ressources foncières agricoles.

La présente variante prévoit également la construction du passage P.F. 03 (tranchée couverte) à hauteur de la zone forestière « Fennerholz », qui permettrait de restaurer une continuité écologique pour la faune et la flore.

Le conseil communal se prononce favorablement à la réalisation de cette variante, qui est soutenue par une large majorité des participants ayant formulé des observations dans le cadre de la consultation du public.

3. Observations et objections présentées

Le conseil communal constate que la grande majorité des personnes ayant présenté des observations ou objections s'expriment en faveur de la variante « Ouest ». Uniquement 2 personnes plaident pour la variante « Est ».

Bien qu'une partie des observations fournit des arguments en défaveur de la variante « Nord », il convient de relever que l'impact sur l'environnement naturel est considérablement plus important pour la variante « Sud ». Par ailleurs, la faisabilité technique semble plus difficile. La protection contre les nuisances sonores sera à garantir pour chacune des deux variantes.

Dix observations contiennent des arguments en faveur de la variante « zéro ».

Il va de soi que l'impact sur l'environnement naturel doit être réduit au minimum. Les alternatives proposées telles que le développement des transports publics et de la mobilité douce sont à mettre en place en complément à la construction du contournement, mais ne suffisent pas à elles-mêmes de réduire suffisamment le nombre de véhicules qui traverseront la commune dans les années à venir. La sécurité et la santé de la population incombant au conseil communal, celui-ci ne peut accepter qu'il soit renoncé à la construction d'un contournement.

Les soucis des agriculteurs, à savoir la perte de terrains exploitables, d'une part par l'emprise du contournement, et d'autre part par les mesures de compensation, ainsi que le fractionnement des ensembles exploités, sont à prendre au sérieux. La variante « nord-ouest » constitue la variante la moins consommatrice en terrains agricoles et est à préconiser. Des ouvrages démesurés tels que l'échangeur à Alzingen sont à éviter et des aménagements de taille plus réduite sont à préférer. La nécessité de la réalisation de mesures de compensation n'est pas mise en question, mais il s'impose d'éviter de léser davantage les exploitants agricoles par des compensations touchant des terrains présentant une grande valeur agricole.

4. Conclusions

Compte tenu de qui précède, il est clair que la variante « zéro » ne répond pas aux besoins actuels de la commune et nuirait fortement à la mise en œuvre la stratégie de mobilité défendue par le « MoDu 2.0 ». Cet avis est partagé et soutenu par une large majorité des habitants de la commune, tel comme le mouvement citoyen « Biergerinitiative Contournement a.s.b.l. ». Par conséquent, la variante « zéro » ne constitue pas une option acceptable pour le conseil communal.

L'analyse des variantes « Sud » et « Est » permet de conclure qu'elles présentent des aspects environnementaux, techniques, sociaux et économiques plus défavorables que leurs pairs respectifs, à savoir les variantes « Nord » et « Ouest ». En plus ces deux variantes, de tracé sinueux, exigent une consommation plus importante de terrains agricoles. Par conséquent, les variantes « Sud » et « Est » sont formellement rejetées.

Au regard de l'exposé ci-devant, le conseil communal se prononce clairement en faveur de la variante dite « Nord-Ouest ». Cette combinaison propose dans son ensemble un tracé plus harmonieux, car sa trajectoire est moins sinueuse, tant en planimétrie qu'en altimétrie. De plus, ce tracé suit majoritairement des infrastructures existantes, ce qui réduit fortement les incidences paysagères et environnementales. Il garantit également une moindre utilisation des ressources foncières agricoles. La possibilité d'établir une connexion directe de la localité de Fentange au contournement, présente un autre avantage de cette variante.

Outre le tracé du contournement, l'échangeur d'Alzingen constitue un élément clé du contournement. En effet, son type d'aménagement est d'une extrême importance dans le guidage de la circulation. Il est ainsi primordial que le type d'aménagement de cet échangeur encourage une continuité du flux routier vers la nouvelle N3 au détriment des chemins repris adjacents. La traversée du centre de Hesperange doit devenir désavantageuse. Un autre critère important à tenir en compte lors de la conception de sa géométrie finale est la sauvegarde de l'intérêt privé en garantissant une utilisation des ressources foncières privées aussi réduite que possible.

Le réaménagement du chemin repris CR159 entre Fentange et Bivange dans le cadre du présent projet de contournement est extrêmement important. Il représente une nette amélioration d'un tronçon de route dangereux avec des accidents réguliers. Ce réaménagement permettrait également un déclassement de l'ancien tracé pour y réaliser une piste cyclable vers la commune de Roeser.

Il convient également de mentionner l'importance de la réalisation de l'échangeur dit « Hesperange » à Howald, qui en combinaison avec le contournement vient contribuer à la restructuration du réseau de transport urbain et complète ainsi la stratégie de mobilité routière des territoires situés au sud de la capitale.

En séance à Hesperange. Date qu'en tête.

Suivent les signatures.

Pour extrait conforme.

Hesperange, le 26.04.2022.

Le Bourgmestre,

Le Secrétaire,