

Guy Wilmes
24, rue Renaudin

L-4304

TR

12.2.2021

ESCH

ADMINISTRATION DE L'ARCHITECTE
DIRECTION - SECRETARIAT

ENTREE LE : 15.02.21

☒ POUR SUIVI ☐ POUR INFO

☐ Division de l'Architecte
☒ Division de l'Urbanisme
☐ Service des Espaces Verts
☐ Police des Bâtisses



Ville d'Esch-sur-Alzette
Collège des Bourgmestre et Echevins
B.P. 145
L-4002 Esch-sur-Alzette

Esch-sur-Alzette, le 10 février 2021

Reçu en date du

15 FEV. 2021



Concerne: réclamation dans le cadre de l'enquête publique du PAP Rout Lëns

Recommandé AR

Monsieur le Bourgmestre, Messieurs les Echevins,

Je voudrais vous faire part ci-dessous de mes préoccupations concernant le PAP Routlëns:

1.

Le projet "Routlëns" s'inscrit dans un cadre de **crise du logement**. Cette crise a été renforcée par le rôle de l'immobilier comme objet de placement de fonds et de spéculation, une tendance qui peut s'expliquer en bonne partie par la dégradation récente du secret bancaire au Grand-Duché.

L'augmentation radicale de la densité de nouveaux quartiers et la construction en hauteur ne peut donc pas non plus être considérée comme la seule solution face à la demande réelle de citoyens se voulant loger décemment à un coût encore abordable.

La tentative d'agir de cette façon a été largement expérimentée dans la France d'après-guerre, ce qui s'est révélé plus tard comme échec. Les exemples sont nombreux de cités délaissées, qui sont démolies 60 ans plus tard, faute d'entretien et de politique de logement cohérente.

Puis la privatisation de l'aménagement du territoire d'Esch et la passation d'une bonne partie de la responsabilité de la Commune à un acteur économique, pour construire l'avenir de la ville, devrait au moins pouvoir être mis en question.

2.

D'un **point de vue écologique**, un tel style de construction est très discutable :

- L'ascenseur rendant la construction en hauteur possible est considéré comme moyen de transport le plus énergivore et inefficace existant.
- Un bâtiment conçu dans une optique de durabilité devrait pouvoir être démonté ou réaffecté après 40 ans d'utilisation. À cet égard, les énormes bâtiments collectifs qui comptent des centaines de co-propriétaires posent un problème presque insurmontable.
- En outre, au-delà d'un certain nombre d'étages, l'emploi de matériaux écologiques pour la structure, comme le bois par exemple, devient de moins en moins probable.

3.

Le résultat présenté par le biais de la petite maquette dans le cadre de l'enquête publique obligatoire du PAP semble **strictement contradictoire à l'image véhiculée et médiatisée** pendant deux ans par les développeurs et le Collège Echevinal :

- Le projet « Routlëns » se veut convivial et à l'échelle humaine, alors que la densité et la construction en hauteur aboutissent à l'anonymat.
- Il se veut proche de la nature, alors que les zones naturelles et de conservation de la nature adjacentes vont souffrir de cette forte urbanisation.
- Il a été déclaré que le projet « Routlëns » reliera les quartiers existants alors que suivant Masterplan la ligne de train longeant la rue Barbourg sera remplacé par 2 voies routières, 2 voies de circulation, 2 voies pour le BHNS et une piste cyclable.
- Les tours d'habitation et énormes bâtiments collectifs dépassant les 6 étages représentent une rupture radicale avec le tissu urbain, crée des préjudices de vue sur les quartiers limitrophes dont le quartier Hiehl.

4.

Sans insister sur les inconvénients naturellement engendrés par un chantier d'envergure sur 10,5 ha, prévisiblement pendant la période de 15-20 ans, générant pollution d'air, pollution acoustique, etc. il me semble important de persévérer sur la situation projetée et notamment la **problématique des accès et du trafic** à laquelle on peut s'attendre en toute logique à court et moyen terme.

Ce problème connu par les urbanistes de la ville, a été discuté une première fois en 2017 lors de l'assemblée générale de la Biergerinitiative Esch/Hiehl avec les 3 échevins actuels du CSV, aujourd'hui dans la responsabilité du ressort de la mobilité. A l'époque on était félicité pour notre pétition soutenue par presque 700 signataires, visant une modification de la rue d'Audun en sens unique.

Aujourd'hui, trouver une solution viable est primordiale pour l'accessibilité et la qualité de vie des habitants des quartiers existants Grenz et Hiehl, des usagers du Ellergronn ainsi que les futurs habitants du nouveau quartier 'Routlëns'.

La multiplication de la population envisagée dans ce périmètre, ayant comme seul accès la rue d'Audun pour se rapprocher de leur logement en automobile individuelle, risque d'impacter le trafic de toute la ville d'Esch durablement.

Même s'il semble que le parti déi Grèng aurait déclaré la guerre au trafic individuel et promeut le transport en commun, nous n'avons aucune garantie qu'un BHNS verra le jour à temps, ni qu'il aura l'effet souhaité. Sur un territoire comme le Grand-Duché, à l'heure actuelle avec une densité de population modérée et l'ambition d'augmenter considérablement le nombre d'habitants, le transport en commun fera certes partie, mais n'apportera pas une solution salvatrice et suffisante.

La Commune d'Audun prévoit actuellement d'urbaniser les friches frontalières. La station de service Esso dont la concession a été prolongée pour les prochaines 40 années, restera avec les commerces situés rue d'Audun, un pôle d'attraction pour nos voisins français. Et même si le lien Micheville de l'autoroute pourrait soulager partiellement le trafic transfrontalier, la rue d'Audun sera condamnée à être saturée fréquemment.

Le seul accès envisageable par le crassier pour accéder le quartier Routlens aurait pu être une piste à exploiter, mais a toujours été rejetée par le Collège Echevinal.

Une étude de circulation promise à maintes reprises par le Collège Échevinal, pour analyser et trouver des solutions viables fait toujours défaut.

Un projet à grande échelle présenté par le ministre Bausch, basé sur les plans sectoriels n'est pas satisfaisant et ne pourra en aucun cas remplacer une étude de la situation locale. Par contre, le ministère semble avoir reconnu que la trace par le crassier soit possible en y projetant piste cyclable et BHNS...

La projection du ministère de fermer le bvd Kennedy à moyen terme ne fera qu'amplifier le trafic bvd Prince Henri et prolongera pour bon nombre d'actifs, les chemins et le temps passé dans leurs véhicules pour atteindre alternativement lieu de travail et foyer.

5.

Vient se rajouter à la problématique de l'accès pour les riverains, ainsi que adhérents aux commerces, lieu de travail etc., le **stationnement**. Pour le projet Routlens il n'y a pas d'emplacement extérieur prévu sur le terrain du projet.

Il paraît d'autant plus absurde que le promoteur essaye de déroger du nombre minimal demandé par le PAG, réclamant ainsi carte blanche quant à la création d'emplacements ou non. Maximum 1 emplacement par logement ou par 40m² de commerce, etc ne veut rien dire. Le nouveau PAG prévoit déjà ces exigences en manière de stationnement vers la baisse, ce qui est louable, vu que la contrainte en matière de stationnement constituait la contrainte par excellence, limitant ainsi la création du nombre d'unités de logement et de commerces sur certaines parcelles.

Dans le cas précis, il serait de rigueur de respecter au moins le nouveau PAG et d'imposer un minimum réaliste pour éviter de créer un cas de précédence et en occurrence d'inonder les quartiers limitrophes avec les véhicules des futurs habitants.

Vu que les voitures électriques sont en voie de remplacer celles à moteur à combustion, il irait de soi, de prévoir des bornes de recharges en nombre suffisant.

Si quiconque prétendait que la voiture individuelle va disparaître avant l'exploitation des immeubles prévus, des structures de parking extérieures seraient certes une alternative plus efficace, permettant de changer d'affectation plus tard, si elles s'avèreraient non utiles. Dans le même sens une reconversion des parking souterrains sera à prévoir dès le départ.

Un changement de paradigme et l'abolition de la voiture ne se réalisera pas en 10 ans, même si certains le souhaitent.

Puis je suis d'avis qu'imposer des faits établis, au lieu de convaincre les consommateurs avec de réelles alternatives pour tous, est un procédé dangereux de manière générale.

6.

Quant aux **commerces** prévus, qui sont censés ne pas faire concurrence aux commerces de la rue de l'Alzette, il est difficile d'imaginer comment les surfaces de 4000m² (2x cactus brill) par immeuble prévues dans le PAP pourraient être gérées, afin de définir la qualité ou de limiter ces commerces.

7.

L'article sur les scellements est difficilement compréhensible et on a du mal à s'imaginer ce qui restera réellement des **surfaces végétales**.

Ainsi sont définis la plantation des arbres suivant le principe d'éco-points, contrairement à la déclaration initiale lors des workshops de planter 1.000 arbres. Lors de la présentation du masterplan, il était encore question de 700, sur la partie graphique on en trouve finalement une centaine, soit une dizaine par hectare...

8.

Des **maisons unifamiliales**, réclamées par la cellule d'évaluation dans le cadre de la modification ponctuelle du PAG ont été projetées à l'extrémité ouest du projet. Comme celles-ci feront certainement partie de la dernière phase de construction, on peut se poser la question s'il y a une intention réelle de les réaliser.

9.

Il est très étonnant de voir un bâtiment en longueur projeté, qui remplace le bâtiment historique dit '**Keeseminnen**', reproduisant la position et le gabarit presque identique. Ce bâtiment a été démoli avec comme argument principal, de vouloir éliminer la barrière visuelle entre les quartiers...

Malgré l'opposition fervente du groupe d'experts CNCI contre cette démolition, aucune étude n'a été menée au préalable pour évaluer l'état du bâtiment, dans l'objectif de le sauvegarder, voire reconvertir.

Il ne restait donc plus qu'à insister que les 'Keeseminnen' soient au moins relevées en 3D, pour que les traces historiques ne soient pas perdues à jamais pour les générations futures.

10.

Enfin, on peut se poser la question, si l'**approche prétendument participative** du promoteur n'était rien d'autre qu'une simple mesure de marketing.

Le plan du quartier été montré pour la première fois, lors de la présentation du masterplan et ceci furtivement lors d'une présentation vidéo. Ce plan n'a jamais été vraiment rendu disponible pour consultation. A la découverte des éléments déposés pour le PAP adhoc, on n'est pas étonné, mais quand même choqué.

Des arguments comme des tours, faisant un clin d'œil à Belval semblent anodins, après que le promoteur se voulait rassurant en déclarant ne pas vouloir reproduire les mêmes erreurs qu'à Belval.

Lors des ateliers participatifs organisés au printemps 2019, il était aussi question d'identifier ces erreurs et d'expliquer comment les éviter. A ce jour aucune réponse n'a été réservée à ces questions.

Contrairement aux promesses faites lors de la présentation du masterplan fin 2020, de nombreuses questions envoyées pendant celle-ci sont restées sans réponse.

Curieux de lire la réaction de la cellule d'évaluation et de la réaction du Conseil Communal, j'espère que le Collège Echevinal prendra ses responsabilités pour garantir une qualité de vie et une bonne co-habitation pour tous les habitants de la Ville d'Esch.

En vous remerciant pour votre attention, je vous présente Monsieur le Bourgmestre, Messieurs les Echevins, ma considération-respectueuse.

Guy Wilmes, habitant du quartier Esch/Hiehl

