

N° 8448⁵

CHAMBRE DES DEPUTES

PROJET DE LOI

**relative à la construction du centre de remisage et de maintenance
du tramway au quartier de la Cloche d'Or**

* * *

AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE

(13.1.2025)

Le projet de loi sous avis (ci-après le « Projet ») a pour objet d'autoriser le financement de la construction du nouveau centre de remisage et de maintenance Tramsschapp Cloche d'Or et son raccordement au réseau existant, qui inclut les travaux de construction, les travaux d'infrastructure de la ligne ainsi que les études associées.

En bref

- La Chambre de Commerce salue la construction du nouveau centre de remisage et de maintenance Tramsschapp Cloche d'Or, qui est indispensable pour le bon fonctionnement et le développement du réseau tramway au Luxembourg.
- La Chambre de Commerce déplore l'absence d'une répartition plus détaillée de l'enveloppe budgétaire au niveau des sous-postes dans la fiche financière.
- La Chambre de Commerce est en mesure d'approuver le projet de loi sous avis.

*

CONTEXTE

Le Plan national de mobilité (PNM) 2035 a pour objectif d'organiser la mobilité et de mettre en place des projets visant à augmenter la capacité des transports de 40% par rapport à 2017. Dans ce plan, l'intermodalité est un élément essentiel pour le développement des offres de mobilité. Dans cette optique, Luxtram S.A. a conçu son projet de réseau à l'horizon 2035, en ligne avec les objectifs fixés par le PNM 2035. Les travaux du PNM 2035 et les enquêtes associées ont permis d'anticiper et d'organiser les flux, afin de définir les évolutions du réseau de tramway à l'horizon 2035. À partir de ces analyses, deux grands secteurs de déplacements ont été identifiés comme les axes principaux de développement pour le tramway : la Ville de Luxembourg et le secteur de Esch-sur-Alzette et Belval.

Le réseau de Luxtram S.A. transporte actuellement plus de 100.000 personnes par jour. L'objectif pour 2035 est d'atteindre 300.000 passagers transportés quotidiennement sur l'ensemble du réseau. Dans cette perspective, des projets de développement du tramway sont proposés, par étapes successives d'ici 2035, afin de répondre aux besoins croissants en mobilité. Luxtram S.A. a orienté le développement de son schéma d'exploitation selon deux principes majeurs pour favoriser l'attractivité des transports publics : d'une part, mailler le réseau pour multiplier les points de correspondance près du centre-ville, et d'autre part, offrir aux utilisateurs des trajets optimisés.

Deux axes Est-Ouest structureront le maillage du réseau en intégrant les flux suburbains et frontaliers, avec plusieurs points de connexion : la ligne Hollerich – Gare Centrale (Ligne HO) et la ligne P+R Ouest – Pont Rouge (Ligne CHL). Un axe Sud-Nord complétera ce maillage, soutenant les flux suburbains du Sud et frontaliers français grâce à un tram rapide. Cet axe reliera les deux principaux pôles du Grand-Duché (Esch-sur-Alzette/Belval et Luxembourg). L'axe Sud-Nord sera prolongé pour desservir les quartiers en développement avec la ligne Rout Bréck-Pafendall – Luxexpo (ligne K2).

Cependant, le centre de remisage et de maintenance (CRM) de Kirchberg, conçu pour accueillir et entretenir 32 rames urbaines de 45 mètres (version courte), ne permet pas d'assurer la maintenance et le remisage des rames pour les extensions prévues. Donc, pour garantir la maintenance et le remisage du matériel roulant des extensions, notamment les rames du tram rapide pour l'axe Sud/Nord et les rames urbaines longues, un nouveau CRM, au sud de la Ville de Luxembourg, est indispensable pour le bon fonctionnement et le développement du réseau tramway, selon l'exposé des motifs. L'ensemble de la flotte prévue pour les futures extensions passera par ce centre. Afin de respecter les échéances prévues, notamment la mise en service du tram rapide en 2030 jusqu'à Foetz, le projet Tramsschapp Cloche d'Or doit dès maintenant entrer dans une phase d'étude approfondie.

À terme, le Tramsschapp sera conçu pour accueillir une flotte d'environ vingt rames rapides et une vingtaine de rames urbaines. Le Tramsschapp Cloche d'Or comprendra trois bâtiments : un bâtiment de remisage (pour 40-50 rames en fonction de la longueur des rames), un atelier de maintenance et un bâtiment administratif.

Le Tramsschapp Cloche d'Or, couvrant une superficie bâtie de 4,9 hectares, sera aménagé sur une parcelle de 8,5 hectares. Cette parcelle se trouve au sud de la Ville de Luxembourg, dans une zone récemment construite entre l'autoroute A6 et le futur boulevard de Cessange. La construction se déroulera en deux phases, en adéquation avec le développement progressif du réseau. La première phase permettra le remisage des rames destinées à exploiter les extensions vers Leudelange, K2A et HOA d'ici 2028. La deuxième phase permettra au Tramsschapp d'accueillir la flotte des rames rapides d'ici 2030, une fois la liaison Foetz – Ville de Luxembourg achevée. Les bâtiments, y compris l'atelier de maintenance, seront construits lors de cette dernière phase.

Luxtram S.A. est le maître d'ouvrage du projet et, de manière générale, la société a « *la mission de poursuivre la conception du réseau de tramway du Luxembourg mais aussi sa réalisation et son exploitation du réseau.* »

Selon la fiche financière, le montant total du Projet est estimé à 152,4 millions d'euros HTVA, dont la part de l'État représente 131,3 millions d'euros HTVA. Cette répartition est basée sur la clé de partage entre l'État et la Ville de Luxembourg¹, ainsi que sur l'indice semestriel des prix de la construction en vigueur en octobre 2023 (valeur de 1.140,51). Le nouveau matériel roulant n'est pas inclus dans ce budget, qui définit la répartition des coûts des infrastructures liées aux extensions urbaines et au tram rapide. Un projet de loi dédié au financement de l'acquisition des rames de tramway rapide sera proposé en 2025.

*

CONSIDERATIONS GENERALES

Concernant la description de l'allocation des coûts

La fiche financière présente une allocation du budget total à trois grands postes : « *A) Etudes et contrôles, travaux et investigations préalables ; B) Travaux, surveillances, fournitures et prestations accessoires ; C) Divers et imprévus : environ 6%.* ». Bien qu'une description des trois postes soit présentée dans la fiche financière, la Chambre de Commerce déplore l'absence d'une répartition plus détaillée des coûts au niveau des sous-postes.

Concernant l'acquisition de nouvelles rames

Selon l'exposé des motifs et la fiche financière, le matériel roulant, qui sera stationné dans le nouveau Tramsschapp, n'est pas inclus dans ce budget. Cependant, comme les principaux fabricants de tramways rencontrent des difficultés de livraison à cause d'une demande élevée, le projet de loi dédié au matériel roulant sera proposé l'année prochaine afin d'assurer la mise en opération des extensions. La Chambre

¹ Sous l'hypothèse d'une occupation de 17 rames urbaines et de 24 rames rapides, soit une capacité totale de 41 rames, la répartition des coûts d'infrastructure liés aux extensions urbaines et rapides se fait de la manière suivante : 58,5% du montant total des investissements est lié aux infrastructures du tram rapide (24 rames rapides pour un total de 41 rames), et 41,5% du montant total est lié aux extensions urbaines (17 rames pour un total de 41 rames). Les infrastructures pour le tram rapide sont entièrement à la charge de l'État (89,2 millions d'euros). Pour les infrastructures liées aux extensions urbaines, l'État prend en charge 2/3 (42,1 millions d'euros) et la Ville de Luxembourg 1/3 (21,2 millions d'euros).

de Commerce souligne l'importance de suivre attentivement ces évolutions sur les marchés internationaux, afin de garantir que la mise en opération se déroule dans les délais prévus.

Finalement, la Chambre de Commerce salue le Projet sous avis, car l'extension du tramway constitue un élément essentiel pour relever le défi de la coordination de la mobilité autour de Luxembourg-Ville et de Esch-sur-Alzette / Belval, les deux principales régions du pays à organiser, afin de gérer les enjeux de la mobilité au Luxembourg. Le nouveau CRM Tramsschapp Cloche d'Or représente une base indispensable pour permettre le développement du réseau, notamment vers Esch-sur-Alzette / Belval. Le développement et la connexion des autres modes de transport autour des pôles d'échange du tramway constituent un élément clé à codévelopper pour garantir une mobilité intermodale réussie.

*

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce est en mesure d'approuver le projet de loi sous avis.

BJI/NSA

2 Sous l'hypothèse d'une occupation de 17 rames urbaines et de 24 rames rapides, soit une capacité totale de 41 rames, la répartition des coûts d'infrastructure liés aux extensions urbaines et rapides se fait de la manière suivante : 58,5% du montant total des investissements est lié aux infrastructures du tram rapide (24 rames rapides pour un total de 41 rames), et 41,5% du montant total est lié aux extensions urbaines (17 rames pour un total de 41 rames). Les infrastructures pour le tram rapide sont entièrement à la charge de l'État (89,2 millions d'euros). Pour les infrastructures liées aux extensions urbaines, l'État prend en charge 2/3 (42,1 millions d'euros) et la Ville de Luxembourg 1/3 (21,2 millions d'euros).

