

N° 8688³

CHAMBRE DES DÉPUTÉS

PROJET DE LOI

**relative à la construction de l'extension de la ligne de tramway
entre la place de l'Étoile et le pôle d'échange « CHL »**

* * *

RAPPORT DE LA COMMISSION DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS

(2.7.2026)

La Commission se compose de : Mme Corinne CAHEN, Présidente-Rapporteur ; Mme Francine CLOSENER, M. Yves CRUCHTEN, Mme Claire DELCOURT, M. Emile EICHER, M. Félix EISCHEN, M. Paul GALLES, M. Marc GOERGEN, M. Gusty GRAAS, M. Marc HANSEN, M. Michel LEMAIRE, M. Marc LIES, Mme Mandy MINELLA, M. Meris SEHOVIC, M. Charles WEILER, Membres.

*

I. ANTÉCÉDENTS

Le projet de loi sous rubrique a été déposé à la Chambre des Députés le 16 janvier 2026 par la Ministre de la Mobilité et des Travaux publics.

Le texte du projet de loi était accompagné d'un exposé des motifs, d'un commentaire des articles, d'une fiche financière, d'un check de durabilité ainsi que d'une fiche d'évaluation d'impact « mesures législatives, réglementaires et autres ».

Le projet de loi a été avisé par le Conseil d'État en date du 21 avril 2026.

La Chambre de Commerce a rendu un avis en date du 13 mai 2026.

Lors de sa réunion du 4 juin 2026, la Commission de la Mobilité et des Travaux publics (ci-après « la commission parlementaire ») a examiné le projet de loi ainsi que les avis précités. Au cours de la même réunion, Mme Corinne Cahen a été désignée comme Rapporteur.

La commission parlementaire a adopté le présent rapport au cours de sa réunion du 2 juillet 2026.

*

II. OBJET DU PROJET DE LOI

L'ensemble des projets de LUXTRAM S.A. s'inscrit dans le cadre du Plan national de mobilité 2035 (PNM 2035), qui vise à augmenter de 40 % la capacité du réseau de transport par rapport au niveau de 2017 grâce à de nouvelles infrastructures. Le développement du réseau du tramway repose sur l'intermodalité et un réseau mieux connecté afin d'augmenter les points de correspondance et d'optimiser les déplacements.

Le projet de loi 8688 vise à permettre le financement de la construction de l'extension du tramway « Route d'Arlon » entre la Place de l'Étoile à Luxembourg-Ville et le futur pôle d'échange du Centre hospitalier de Luxembourg (CHL) sur le territoire de la commune de Strassen. L'extension « Route d'Arlon » est projetée à l'horizon 2032.

L'extension « Route d'Arlon » constitue une première étape vers une future liaison du réseau tramway avec le P+R Ouest situé près du futur Boulevard de Merl. Cette connexion vise à faciliter l'accès au centre-ville pour les usagers venant de l'autoroute A6. L'extension jusqu'au P+R Ouest ne fait toutefois pas partie du présent texte et sera étudiée ultérieurement.

*

III. CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES

Historique LUXTRAM S.A.

Depuis 2015, LUXTRAM S.A., est chargée de la conception, de la réalisation, de la maintenance et de l'exploitation du réseau de tramway du Luxembourg. Le cadre légal relatif à la sécurité du tramway a été fixé par la loi du 13 juin 2017.

LUXTRAM S.A. contribue au développement des transports publics et à la mise en œuvre du PNM en assurant notamment les missions suivantes :

- Réalisation des travaux d'infrastructures de lignes de tramway ;
- Commande des rames de tramway ;
- Construction des centres de remisage et de maintenance ;
- Réalisation des mesures compensatoires nécessaires en matière environnementale ;
- Gestion et maintenance de l'infrastructure et des rames de tramway ;
- Exploitation du réseau tramway.

La première ligne

La première ligne de tramway, réalisée grâce à plusieurs lois de financement successives, constitue aujourd'hui la colonne vertébrale des transports publics dans l'agglomération de Luxembourg entre le Stade national et l'Aéroport de Luxembourg.

Elle mesure 16,2 km et compte 24 stations, dont 10 pôles d'échange. En service depuis décembre 2017, le tramway transporte aujourd'hui plus de 125 000 voyageurs par jour. Le « Tramsschapp Kirchberg » assure le remisage et la maintenance des 32 rames nécessaires à son exploitation.

Stratégie du réseau

1. Le tramway dans le contexte du Plan national de mobilité

2.

En 2017, un total de 2 millions de déplacements a été recensé au Grand-Duché. En 2035, les infrastructures en devront absorber près de 2.8 millions. La Ville de Luxembourg et le secteur Esch-sur-Alzette/ Belval font davantage face au défi de la mobilité. La Ville de Luxembourg concentre un déplacement sur sept effectué au Grand-Duché et 49 % de l'ensemble des déplacements ont leur origine ou leur destination dans la Ville de Luxembourg ou dans la ceinture suburbaine. En 2035, plus de 590 000 entrées et sorties de personnes dans ou de la ville sont attendues chaque jour, auxquelles s'ajouteront plus de 430 000 déplacements internes à Luxembourg-Ville. Voici pourquoi l'organisation des flux en rapport avec la Ville de Luxembourg constitue le principal défi du PNM 2035.

La région Esch-sur-Alzette/Belval se caractérise également par une forte densité urbaine et d'importants flux de déplacement. Plus de 70 % des déplacements y sont actuellement effectués en voiture. Le développement des transports en commun est dès lors essentiel pour atteindre les objectifs du PNM 2035. L'axe Esch-sur-Alzette/Belval – Luxembourg-Ville supporte également l'un des flux majeurs de travailleurs frontaliers.

3. Le développement du réseau tramway

LUXTRAM S.A. a développé son projet de réseau à l'horizon 2035 afin de répondre aux objectifs du PNM 2035 et à l'augmentation prévue de 89 % du nombre de passagers dans les transports en commun. Le développement du réseau tramway repose dès lors sur l'intermodalité. Le succès de la première ligne fait du tramway un élément central de la stratégie de mobilité. L'objectif est d'atteindre 300 000 voyageurs transportés par jour à l'horizon 2035. Pour répondre à ces exigences de développement, le réseau LUXTRAM S.A. constituera le principal vecteur de connexion entre les pôles de mobilité de la capitale. Son développement repose sur deux principes : multiplier les points de correspondance à proximité du centre-ville et proposer des trajets optimisés avec au maximum une correspondance dans le système tram.

Le réseau tramway s'articulera autour de deux axes Est-Ouest, reliant d'un côté la Gare centrale au quartier Hollerich et de l'autre côté la station Stäreplaz/Étoile au futur P+R Ouest. Il sera complété par un axe Sud-Nord reliant les deux pôles du Grand-Duché, Esch-sur-Alzette/Belval et Luxembourg-Ville par un tram rapide. Cet axe sera prolongé par l'extension du tramway sur la Route d'Esch entre le nouveau Stade de la Cloche d'Or et la station Stäreplaz/Étoile, puis vers les futurs quartiers Laangfur et Kuebebiërg sur le plateau du Kirchberg. Certaines extensions du réseau ont déjà fait l'objet d'une loi adoptée en février 2024, d'autres projets sont en cours d'étude.

Le projet « Route d'Arlon »

1. Un enjeu de mobilité et d'urbanisme

L'extension « Route d'Arlon » constitue un élément important pour le développement urbanistique de Luxembourg et du secteur ouest de l'agglomération. Le projet permettra de desservir le quartier Belair, les secteurs en renouvellement urbain ainsi que le CHL, qui ne dispose actuellement pas d'une desserte structurante en transports collectifs.

2. Aspect environnemental

LUXTRAM S.A. a procédé aux vérifications préliminaires (screening) sur toute la section entre la station Stäreplaz/Étoile et le futur pôle de mobilité CHL. À la suite des études, le rapport EIE a été transmis aux autorités compétentes. Il conclut que le projet est compatible avec la protection de l'environnement et qu'il présente même des effets positifs sur l'environnement. Une consultation publique a été organisée en date du 16 mai 2025 et une enquête publique le mardi 24 juin 2025 conformément à la législation applicable. Le dossier complet et le résumé ont été transmis au ministère de l'Environnement, du Climat et du Développement durable, au ministère de la Mobilité et des Travaux publics, au ministère des Affaires intérieures et au ministère du Logement et de l'Aménagement du territoire.

Les mesures indiquées par l'Administration de l'environnement ont été prises en compte dans le développement du projet. Le Gouvernement en conseil a approuvé les travaux à réaliser ainsi que les mesures compensatoires le 28 novembre 2025.

3. Présentation du projet

Le tronçon « Route d'Arlon » aura une longueur d'environ 2,1 km et comprendra quatre stations : Étoile, Wunnquartier, CHL et Pôle de mobilité CHL (cf. table 1). Le projet prévoit un réaménagement de l'espace public de façade à façade sur l'ensemble du tronçon, à l'exception des zones de la Place de l'Étoile et du pôle de mobilité CHL, où les interventions se limitent aux infrastructures du tramway.

Le projet prévoit notamment une tranchée couverte d'environ 600 mètres entre les stations Wunnquartier et CHL, permettant l'intégration du tramway dans un espace étroit tout en favorisant la revalorisation de l'espace public et l'aménagement d'une piste cyclable sécurisée.

Les essais sont prévus pour fin 2032 et la mise en service commerciale pour le premier trimestre 2033.

Table 1 : La future extension de 4 stations

<i>Étoile</i>	La station Étoile s'intègre à la future place piétonne du projet « Silver Etoile ». Le tramway circulera au-dessus de la gare routière souterraine et les véhicules seront déviés au sud du site par une tranchée couverte.
<i>Wunnquartier</i>	La station Wunnquartier accompagnera le développement du futur « Wunnquartier Stade » et offrira un accès direct à ce nouveau quartier par le tramway.
<i>CHL</i>	La station CHL améliorera l'accessibilité du Centre hospitalier de Luxembourg pour les patients, le personnel et les visiteurs.
<i>Pôle de mobilité CHL</i>	Facilite les déplacements entre l'ouest de l'agglomération et le centre-ville et assure l'interconnexion entre les bus régionaux et le tramway.

4. Le programme

Les principes d'insertion du projet et les interactions entre les différents modes de circulation ont été définis en concertation avec le ministère de la Mobilité et des Travaux publics, l'Administration des Ponts et Chaussées ainsi que la Ville de Luxembourg, notamment le Service Circulation.

L'aménagement s'insère dans la logique périurbaine fortement végétalisée déjà mise en œuvre sur le tronçon A de la ligne. Le réaménagement du tronçon « Route d'Arlon » prévoit une conservation maximale des espaces verts existants, la création de 8 785 m² d'espaces verts supplémentaires ainsi que la plantation de 140 arbres.

Ce projet s'inscrit dans un cadre plus large d'enjeux environnementaux. La plateforme végétalisée et les espaces plantés contribuent à la continuité écologique et favorisent les déplacements des espèces entre différents réservoirs de biodiversité.

5. Stratégie d'exploitation de l'extension « Route d'Arlon »

L'extension « Route d'Arlon » sera intégrée à la ligne 1 existante. Les rames circuleront du Stade de Luxembourg jusqu'au futur pôle de mobilité CHL en rejoignant l'embranchement à la Place de l'Étoile par la ligne 1 existante ou, sous réserve de validation, par la future extension tramway dans la Route d'Esch.

Dans l'attente de la réalisation du Boulevard de Merl et de l'extension vers le futur P+R Ouest, le pôle de mobilité CHL fonctionnera comme terminus provisoire.

L'acquisition des rames nécessaires à l'exploitation de cette extension fera l'objet d'un projet de loi spécifique.

Données d'entrées

Dans le cadre du projet, plusieurs études d'insertion, de faisabilité, de mobilité, de géotechnique et de topographie ont été réalisées afin d'évaluer l'intégration du tramway sur le tronçon Route d'Arlon.

Présentation de l'aménagement

1. L'insertion

L'insertion du tronçon « Route d'Arlon » varie selon les secteurs traversés. Le projet prévoit également l'aménagement d'une piste cyclable bidirectionnelle sécurisée sur l'ensemble du tracé. Sur le tronçon situé entre la Rue des Foyers et la Rue Val Fleuri, le tramway circulera dans une tranchée couverte d'environ 600 mètres, permettant l'aménagement de cheminements piétons et cyclistes, d'espaces verts ainsi que la plantation d'alignements d'arbres contribuant à la valorisation de l'espace public.

Les solutions d'insertion adoptées dans les différentes séquences dans lesquelles le tronçon peut être divisé sont présentées plus en détail dans le tableau ci-dessous.

Table 2 : les insertions adoptées dans les différentes séquences

<i>Séquence « Place de l'Etoile »</i>	La future place de l'Étoile deviendra un pôle de mobilité regroupant le tramway, une gare routière souterraine et la future tranchée couverte de déviation de la Route d'Arlon. Le projet s'inscrit dans le développement du projet privé Silver Etoile, qui prévoit la construction de 600 logements et de commerces. La tranchée couverte et la gare routière souterraine seront réalisées par l'Administration des Ponts et Chaussées afin de garantir la réalisation du projet de tramway indépendamment du projet privé. Le tramway passera au centre de la future place piétonne.
---------------------------------------	---

<i>Séquence « Rue Rollingergrund – Stade »</i>	L'implantation du projet a été conçue de manière à limiter les impacts sur les parcelles privées et à respecter l'alignement des façades existantes au sud. Dans le périmètre du futur projet UPSIDE, les aménagements suivent la nouvelle limite de propriété définie dans ce cadre. Si des acquisitions foncières limitées sont nécessaires sur certains tronçons, elles sont cependant réduites au strict minimum. L'emprise du projet est élargie à l'entrée du secteur du projet Wunnquartier Stade afin de permettre l'aménagement d'espaces publics plus généreux.
<i>Séquence « Stade »</i>	Autour de l'ancien stade Josy Barthel, le projet prévoit la création d'un espace public majeur en lien avec le futur quartier résidentiel Wunnquartier Stade développé par la Ville de Luxembourg. Les aménagements du tramway et les espaces publics du nouveau quartier formeront une nouvelle place publique majeure. À la sortie de la station Stade, le tramway s'insérera progressivement en sous-sol. Le projet prévoit également la piétonnisation de la Rue d'Ostende actuelle et le report de la circulation dans la continuité de la Rue des Foyers afin d'améliorer l'aménagement urbain, d'apaiser le trafic et de préserver l'alignement d'arbres existant sur la Route d'Arlon.
<i>Séquence « Rue de Foyer – Val Fleuri »</i>	Entre la Rue des Foyers et le Val Fleuri, le tramway circulera en souterrain. Cette solution permet un aménagement de qualité de façade à façade sans empiéter sur les parcelles privées adjacentes, à l'exception de certaines emprises requises au niveau des carrefours pour permettre le passage souterrain. Elle favorise également la création d'espaces dédiés aux mobilités douces, avec des trottoirs confortables, des espaces verts et une piste cyclable bidirectionnelle.
<i>Séquence « CHL »</i>	À l'ouest du carrefour Val Fleuri, le tramway revient en surface avant de rejoindre la station située devant le CHL, sur la Rue Federspiel. L'implantation de cette station vise à améliorer l'accessibilité du centre hospitalier tout en préservant son fonctionnement actuel. Les aménagements ont été étudiés afin de minimiser les impacts sur le CHL et ont fait l'objet d'une coordination avec le Service Circulation de la Ville de Luxembourg pour analyser leurs effets sur le trafic de la Rue Federspiel. Des mesures pourront être mises en place afin de limiter le trafic de transit aux abords de l'hôpital sans pénaliser l'accès à l'établissement.
<i>Séquence « Pôle de mobilité-CHL »</i>	Le pôle de mobilité CHL est porté par l'Administration des Ponts et Chaussées. Il s'agit de créer un pôle de mobilité tram/bus concentrant les flux de passagers en provenance de l'ouest de la ville. Le pôle intégrera également des bâtiments à usage mixte combinant logements, commerces, activités et équipements publics. Un terminus provisoire sera aménagé afin d'assurer l'exploitation de la ligne avant son extension vers le futur P+R Ouest.

2. La plateforme

La plateforme tramway a été dimensionnée en fonction des caractéristiques des rames utilisées sur le réseau de Luxembourg.

La plateforme est généralement séparée de la voirie routière et des espaces piétons par des aménagements dédiés afin de garantir la sécurité des usagers.

3. Les revêtements de la plateforme

Le projet prévoit une végétalisation majoritaire de la plateforme du tramway en surface au moyen de sedum. Ce choix vise à créer un nouveau « ruban vert » dans l'espace urbain tout en garantissant de bonnes conditions d'exploitation du tramway et en limitant les risques d'intrusion sur la plateforme.

Cette surface végétalisée contribue également à la régulation et à l'amélioration de l'environnement urbain. En cas de validation définitive de cette solution, les espèces végétales seront sélectionnées en concertation avec l'Administration de la Nature et des Forêts afin de tenir compte des spécificités du site. Aucun système d'arrosage n'est prévu, conformément aux recommandations de l'Administration de l'environnement.

Au niveau des stations et des zones de traversée, le projet prévoit des plateformes minérales dont les revêtements seront adaptés au contexte environnant afin d'assurer une continuité avec les espaces publics et les aménagements avoisinants.

4. Les stations

Les stations sont implantées de manière à assurer une desserte optimale des zones urbaines et les meilleures correspondances possibles avec les autres modes de transport. Elles seront aménagées en position latérale afin d'améliorer le confort des usagers et de conserver un tracé aussi rectiligne que possible.

Les stations sont composées des éléments décrits ci-dessous dans la table 3 :

Table 3 : Éléments prévus dans les stations du tramway

<i>Les quais</i>	Les quais seront aménagés selon des standards uniformes intégrant notamment des dispositifs de guidage pour les personnes atteintes de déficience visuelle et garantissant une accessibilité de plain-pied aux rames.
<i>Les abris</i>	LUXTRAM S.A. a lancé un marché portant sur le mobilier des stations afin d'assurer une continuité dans le design des nouvelles stations du réseau et de réaliser des économies d'échelle. Comme pour la première ligne, la fourniture et la pose des abris de l'extension CHL seront financées par les recettes de la régie publicitaire.
<i>Le mobilier sur les stations</i>	Afin d'assurer une cohérence à l'échelle du réseau tramway, l'extension CHL sera équipée d'une gamme de mobilier similaire à celle de la première ligne.

5. La ligne aérienne de contact et les bâtiments en ligne

Le tramway sera alimenté par une ligne aérienne de contact (LAC) sur les sections en surface et par un profil aérien de contact (PAC) dans la tranchée couverte. Une attention particulière sera portée à l'intégration des infrastructures dans l'environnement urbain. Les mesures réalisées sur la ligne 1 ont confirmé le respect des normes européennes en matière de champs électromagnétiques.

Le projet prévoit également la création d'un local technique sous la station « Wunnquartier Stade » ainsi que d'une nouvelle sous-station électrique au terminus PE-CHL pour assurer l'alimentation du réseau et des équipements associés.

Modalités de réalisation

1. Mesures compensatoires

Une évaluation des incidences sur l'environnement (EIE) a été réalisée pour le projet. Si des nuisances sonores et vibratoires sont attendues durant la phase de travaux, différentes mesures d'atténuation et de suivi sont prévues afin d'en limiter leurs impacts. En phase d'exploitation, le projet tramway présente des effets positifs sur l'environnement par rapport aux modes de circulation actuels. Le projet prévoit par ailleurs la conservation maximale des arbres existants ainsi que des mesures de compensation par de nouvelles plantations et la végétalisation des espaces périphériques. La réalisation de la tranchée couverte permet également de réduire l'emprise du projet sur le domaine public et de favoriser un aménagement urbain qualitatif en surface.

2. Organisation des travaux

LUXTRAM S.A. assurera la réalisation des travaux liés aux infrastructures et aux équipements du tramway. Bien que la phase de chantier puisse engendrer des nuisances temporaires pour les riverains et les usagers, différentes mesures seront mises en œuvre afin d'en réduire au maximum les effets. L'organisation précise et la planification détaillée des travaux permettront d'optimiser les interventions et de limiter les impacts.

3. Les travaux nécessaires à la construction

Les travaux du tronçon Route d'Arlon seront réalisés par sections afin de limiter les perturbations pour la circulation. La réalisation de la tranchée couverte nécessitera des adaptations progressives du trafic durant les différentes phases du chantier.

Plusieurs mesures d'atténuation sont prévues afin de limiter les nuisances et un dispositif de médiation de chantier sera également mis en place par LUXTRAM S.A. afin d'assurer un contact permanent entre les riverains et les entreprises de construction.

4. Calendrier général du projet

La mise en service du tramway est estimée à environ six ans après le vote de la loi de financement. Le début des travaux est prévu pour le printemps 2029, notamment en raison des contraintes liées aux projets connexes dans le secteur de la Place de l'Étoile. La présente loi permettra de procéder à la déclaration d'utilité publique des travaux et d'engager l'acquisition des emprises nécessaires, portant sur une quinzaine de propriétés privées. Il est également rappelé que les études relatives à ce tronçon ont débuté dès 2020.

Mesures d'accompagnement

1. Réorganisation des bus

L'extension de la ligne de tram Route d'Arlon s'accompagnera d'une réorganisation des lignes de bus AVL et RGTR afin d'assurer leur complémentarité avec le tramway, notamment autour des futurs pôles de mobilité CHL et de la Place de l'Étoile.

2. Cyclistes et piétons

Le projet prévoit des aménagements favorisant la mobilité douce, notamment des trottoirs larges et accessibles ainsi qu'une piste cyclable bidirectionnelle continue. Il vise à encourager le recours à des modes de transport alternatifs aux véhicules motorisés tout en intégrant la sécurité des traversées cyclistes.

3. Le confort et la sécurité des personnes à besoins spécifiques

Le projet accorde une attention particulière à l'accessibilité des personnes à besoins spécifiques. La conception des rames et des aménagements a été pensée afin de proposer des solutions adaptées à tous et de respecter les dispositions relatives à l'accessibilité des lieux ouverts au public. Depuis le premier tronçon de la ligne de tramway, LUXTRAM S.A. est accompagnée par l'ADAPTH pour l'analyse de l'accessibilité.

4. Les riverains et le tram

Le projet Route d'Arlon prévoit différentes mesures visant à limiter les nuisances, notamment grâce à des dispositifs anti-vibrations. En comparaison avec les bus, le tram est beaucoup plus silencieux dans son utilisation. Pendant les travaux, l'accès des riverains, des services de secours et du CHL sera garanti. Le projet prévoit également l'adaptation des aménagements de voirie afin d'intégrer les différents modes de déplacement et de garantir l'accès aux bâtiments existants et futurs projets situés le long du tracé.

Coûts

Le coût du projet est fixé à 114 000 000 euros hors TVA, calculé sur la base de l'indice semestriel des prix de la construction d'avril 2025 (1164,15) et adapté semestriellement en fonction de l'évolution de cet indice.

Pour tout détail complémentaire, il est renvoyé au commentaire des articles et aux documents parlementaires.

*

IV. LES AVIS

1. L'avis du Conseil d'État

Le Conseil d'État a émis son avis le 21 avril 2026.

Il recommande d'utiliser le terme « mesures compensatoires » au lieu de « compensations environnementales », afin d'assurer une cohérence avec la terminologie employée dans d'autres lois relatives à l'approbation de grands projets d'infrastructure. Outre cette suggestion, le Conseil d'État n'a pas de remarques quant au fond du texte sous projet.

2. L'avis de la Chambre de Commerce

La Chambre de Commerce a émis son avis le 13 mai 2026.

Elle soutient l'extension du tram sur la Route d'Arlon. Elle considère que ce projet est important pour le développement du secteur ouest de l'agglomération et pour la future liaison avec le P+R Ouest.

La Chambre de commerce regrette que la fiche financière ne contienne pas de répartition détaillée des coûts par sous-postes.

*

V. COMMENTAIRE DES ARTICLES

À titre liminaire, il y a lieu de noter que la commission parlementaire décide de faire siennes toutes les suggestions d'ordre légistique du Conseil d'État dans son avis du 21 avril 2026.

Dans ses observations générales, le Conseil d'État note que, en ce qui concerne les noms de rue et adresses, les mots génériques visant le type de voie s'écrivent avec une lettre minuscule, la dénomination de la voie s'écrivant avec une majuscule au premier substantif. Par exemple, il y a lieu d'écrire « route d'Arlon » et « place de l'Étoile ».

Les mots génériques s'écrivent en minuscules. Le Conseil d'État suggère de viser le « pôle d'échange « CHL » », en entourant le sigle « CHL » de guillemets.

La commission décide de suivre toutes les suggestions du Conseil d'État.

Intitulé

Le Conseil d'État note qu'il convient de remplacer le mot « relatif » par celui de « relative ». Par ailleurs, il convient d'insérer le mot « la » avant ceux de « place de l'Étoile ».

La commission décide de suivre toutes les suggestions du Conseil d'État.

Article 1^{er}

L'article 1^{er} établit le principe de l'autorisation gouvernementale de procéder à la mise en œuvre du projet de loi. La partie des travaux concernée par la présente loi, à savoir la réalisation de l'extension de la ligne de tramway dans la route d'Arlon à Luxembourg entre la place de l'Étoile et le futur pôle d'échange « CHL » dans la Commune de Strassen et son raccordement au réseau existant, est avancée jusqu'au stade de l'avant-projet détaillé.

Dans son avis du 21 avril 2026, pour la désignation des compensations environnementales, le Conseil d'État suggère de s'en tenir à la terminologie de « mesures compensatoires », par analogie avec d'autres lois ayant pour objet l'approbation par le législateur de grands projets d'infrastructure.

La commission parlementaire décide de reprendre la suggestion du Conseil d'État.

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État note, en renvoyant aux observations générales, qu'il est suggéré de remplacer les mots « dans la Route d'Arlon » par les mots « par la route d'Arlon ».

La commission parlementaire décide de suivre le Conseil d'État.

Article 2

L'article 2 fixe l'enveloppe budgétaire destinée au financement du projet, rattachée à l'indice semestriel des prix de la construction valable en avril 2025 (valeur 1 164,15). Il comprend en outre la clause usuelle d'adaptation des coûts à l'évolution de cet indice. Cet article renvoie à la société LUXTRAM S.A., en charge de la conception, de la réalisation et de l'exploitation du tram et dont l'État est membre depuis sa création en octobre 2014.

Cet article n'appelle ni d'observations de la part du Conseil d'État quant au fond ni d'observations de la part de la commission parlementaire.

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État note que, à la deuxième phrase, il convient de séparer les tranches de mille par une espace insécable, pour écrire « 1 164,15 ».

La commission parlementaire décide de suivre le Conseil d'État.

Article 3

L'article 3 prévoit que les crédits budgétaires en question seront inscrits à la charge du Ministère ayant la Mobilité sous ses attributions, à savoir actuellement le Ministère de la Mobilité et des Travaux Publics.

Cet article n'appelle ni d'observations de la part du Conseil d'État quant au fond ni d'observations de la part de la commission parlementaire.

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État note que pour la désignation du ministère, il y a lieu de recourir à la dénomination officielle du « Ministère de la mobilité et des travaux publics », et non pas à la formule « Ministère ayant la Mobilité dans ses attributions ».

La commission parlementaire décide de suivre le Conseil d'État.

Article 4

L'article 4 déclare d'utilité publique, les travaux relatifs à la construction de l'extension de la ligne de tramway dans la route d'Arlon à Luxembourg entre la place de l'Etoile et le futur pôle d'échange « CHL » dans la Commune de Strassen.

Cet article n'appelle ni d'observations de la part du Conseil d'État quant au fond ni d'observations de la part de la commission parlementaire.

*

Sous le bénéfice des observations qui précèdent, la Commission de la Mobilité et des Travaux publics recommande à la Chambre des Députés d'adopter le projet de loi n° 8688 dans la teneur qui suit :

*

VI. TEXTE PROPOSÉ PAR LA COMMISSION**PROJET DE LOI****relative à la construction de l'extension de la ligne de tramway
entre la place de l'Étoile et le pôle d'échange « CHL »**

Art. 1^{er}. Le Gouvernement est autorisé à réaliser la construction d'une extension de la ligne de tramway par la route d'Arlon entre la place de l'Étoile à Luxembourg et le futur pôle d'échange « CHL » dans la commune de Strassen, qui comprend les travaux nécessaires à la construction des infrastructures de la ligne à proprement parler, les mesures compensatoires et les études y relatives.

Art. 2. Les dépenses occasionnées ne peuvent pas dépasser le montant de 114 000 000 euros sans préjudice des hausses légales. Ce montant s'entend hors TVA et correspond à la valeur 1 164,15 de l'indice semestriel des prix de la construction d'avril 2025. Déduction faite des dépenses déjà engagées par LUXTRAM S.A., maître d'ouvrage du projet et désigné comme l'entité adjudicatrice, ce montant est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix de la construction précité.

Art. 3. Les dépenses visées à l'article 2 sont imputées à charge des crédits du Ministère de la mobilité et des travaux publics.

Art. 4. Les travaux visés à l'article 1^{er} sont déclarés d'utilité publique.

Luxembourg, le 2 juillet 2026

La Présidente-Rapporteur,
Corinne CAHEN

