

N° 8448¹

CHAMBRE DES DEPUTES

PROJET DE LOI

**relatif à la construction du nouveau Tramsschapp Cloche d'Or
et son raccordement au réseau existant**

* * *

AVIS DE LA CHAMBRE DES METIERS

(24.3.2025)

Par sa lettre du 30 octobre 2024, Madame la Ministre de la Mobilité et des Travaux publics a bien voulu demander l'avis de la Chambre des Métiers au sujet du projet de loi repris sous rubrique.

Le projet de loi prévoit le financement pour la réalisation d'un centre de remisage et de maintenance (ci-après, le « CRM »)¹ dénommé « Tramsschapp » (ci-après, le « CRM Tramsschapp »), dans le quartier de la Cloche d'Or au sud de Luxembourg-Ville.

Actuellement le CRM Kirchberg, situé près du Circuit de la Foire Internationale permet l'accueil du parc complet des tramways nécessaires à l'exploitation du parcours actuel qui couvre vingt-quatre arrêts entre les stations dites « Stadion » et « Findel ».

Il est envisagé que le CRM Tramsschapp agit comme deuxième centre de remisage et de maintenance. Il s'inscrit dans la mise en place d'un axe Sud-Nord complémentaire à la ligne actuelle par un tram rapide qui permettra la jonction des deux pôles Esch-sur-Alzette/Belval et Luxembourg.

Le CRM Tramsschapp est en même temps un maillon du Plan national de mobilité 2035, qui vise à organiser la mobilité et à lancer les projets pour augmenter la capacité de transport de 40 % par rapport à 2017, notamment en développant le réseau du tramway à l'horizon 2035. En prévision du futur maillage du réseau, le présent projet de loi porte donc sur le financement et la réalisation du CRM Tramsschapp dans le quartier de la Cloche d'Or au sud de Luxembourg-Ville.

La Chambre des Métiers note avec satisfaction que dans le passé, la construction et réalisation des infrastructures existantes du tram ont pu être attribuées à des petites et moyennes entreprises (ci-après, les « PME ») grâce à une division raisonnée des marchés en plusieurs lots à taille variable. Elle encourage le pouvoir adjudicateur à continuer à attribuer les futurs travaux de construction et d'équipement du CRM Tramsschapp en petits lots autant que faire se peut.

Le partage des marchés publics en plusieurs lots à taille variable permet en effet à un plus grand nombre d'entreprises, notamment les PME, de soumissionner. La division en lots favorise à la fois, un accès plus équitable aux marchés publics et renforce le tissu économique national ; ce qui à son tour peut conduire à la fois, au soutien de l'économie local par la création d'emplois et à des offres plus compétitives dans l'optique d'une meilleure utilisation des fonds publics.

Par ailleurs, la division des marchés en lots peut réduire les risques associés à une dépendance trop importante envers un seul fournisseur. En diversifiant les prestataires, le pouvoir adjudicateur peut mieux gérer les risques liés à la performance et à la continuité des services. Aussi, les PME disposent souvent d'une plus grande réactivité en raison de leur structure décisionnelle fine, qui promet une plus grande flexibilité et adaptabilité.

La Chambre des Métiers soulève par ailleurs une évidence, à savoir que la mobilité est un facteur déterminant de la productivité nationale, que ce soit par des moyens de transports individuels ou les transports en commun. Dans la mesure où la mobilité individuelle atteint ses limites, surtout aux heures de pointe, voire même au-delà, il importe de développer un modèle de mobilité adéquat pour maintenir la compétitivité économique tout en maîtrisant l'impact écologique et en maintenant la qualité de vie.

¹ La fonction d'un CRM est, d'une part d'assurer le remisage nocturne du matériel roulant et la mise à l'abri des rames inutilisées et, d'autre part, d'offrir une zone technique d'entretien et de maintenance des rames.

Le développement des transports publics et en l'espèce le tramway s'avèrent être respectivement, incontournable et une stratégie gagnante. L'exploitant du tramway affiche un nombre de 31,7 millions d'utilisateurs en 2024 (28,7 millions en 2023). La Chambre des Métiers se rallie à ce titre à cette stratégie et elle n'a pas d'observation particulière à formuler quant à la déclaration d'utilité publique des travaux relatifs à la construction du nouveau CRM Tramsschapp à la Cloche d'Or et son raccordement au réseau existant.

La Chambre des Métiers rappelle que depuis le 1^{er} mars 2020, le Grand-Duché de Luxembourg est le premier pays du monde², à introduire le transport public gratuit³ sur l'ensemble du réseau national. Ainsi, à ce jour les services offerts par CFL⁴, Luxtram⁵, AVL⁶, RGTR⁷ et TICE⁸ sont entièrement subventionnés par la main publique. La perte de recette en raison de l'absence de ventes de tickets se chiffre à 41 millions d'euros⁹ par année ; ce qui pourrait sembler proportionnellement faible par rapport au volume des dépenses en matière de mobilité¹⁰ budgétisées pour 2025 à un montant de 1 842 millions d'euros. Nonobstant le manque à gagner, la Chambre des Métiers invite le Gouvernement à repenser et évaluer régulièrement le principe de la gratuité du transport public, notamment en dressant périodiquement un bilan global en termes économiques, environnementales et sociales à ce sujet.

*

A l'exception des remarques formulées ci-dessus, la Chambre des Métiers n'a aucune observation particulière à formuler relativement au projet de loi lui soumis pour avis.

Luxembourg, le 24 mars 2025

Pour la Chambre des Métiers

Le Directeur Général,
Tom WIRION

Le Président,
Tom OBERWEIS

² Certaines grandes villes ont déjà donné l'exemple, tels que Châteauroux (FR) depuis 2001, Tallin (EE) depuis 2013, Dunkerque (FR) depuis 2018.

³ Sauf pour la 1^{ère} classe dans les trains.

⁴ Société nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois.

⁵ Luxtram S.A., société anonyme à capitaux publics par l'Etat du Grand-Duché de Luxembourg et l'Administration communale de la Ville de Luxembourg.

⁶ Service des autobus de la Ville de Luxembourg.

⁷ Régime Général des Transports Routiers.

⁸ Syndicat des tramways intercommunaux du canton d'Esch.

⁹ Réponse du Ministre de la Mobilité et des Travaux publics à la question parlementaire n° 6057 du 11 avril 2022 : « *Le coût de la gratuité, qui correspond à la perte des recettes tarifaires, a été chiffré à 41 millions d'euros par année.* ».

¹⁰ Budget 2025 : Planification de la mobilité, Transports publics ferroviaires : 1.211.767.353 € ; Transports publics routiers : 581.986.748 € ; Mobilité/Transports, Dépenses générales : 48.502.370 €