

N° 7209²**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2017-2018

PROJET DE LOI**portant sur la construction du prolongement
de la ligne de tramway à Luxembourg entre la
Gare Centrale et la station Cloche d'Or**

* * *

RAPPORT DE LA COMMISSION DU DEVELOPPEMENT DURABLE

(7.12.2017)

La commission se compose de : Mme Josée LORSCHÉ, Présidente-Rapportrice ; Mme Sylvie ANDRICH-DUVAL, MM. Gilles BAUM, Yves CRUCHTEN, Georges ENGEL, Gusty GRAAS, Max HAHN, Ali KAES, M. Henri KOX, Marc LIES, Roger NEGRI, Marco SCHANK, David WAGNER, Serge WILMES, Membres.

*

I. ANTECEDENTS

Le projet de loi sous rubrique a été déposé à la Chambre des Députés le 14 novembre 2017 par le Ministre du Développement durable et des Infrastructures.

Le Conseil d'État a émis son avis le 28 novembre 2017.

Le 30 novembre 2017, la Commission du Développement durable a désigné Mme Josée Lorsché comme rapportrice. Elle a également examiné le projet de loi ainsi que l'avis du Conseil d'État lors de cette réunion.

La Commission du Développement durable a examiné et adopté le présent rapport au cours de sa réunion du 7 décembre 2017.

*

II. CONSIDERATIONS GENERALES**Le tramway comme élément clé de la mobilité durable**

La construction d'une ligne de tramway s'inscrit dans la stratégie « MoDu » qui a été élaborée par le Ministère du Développement durable et des Infrastructures et qui a été approuvée par le Conseil du Gouvernement le 17 février 2012. Ce concept de mobilité durable est fondé sur une approche intégrative des différentes mesures permettant de donner une réponse aux défis croissants de la mobilité au Grand-duché et de favoriser l'utilisation des transports en commun ainsi que la mobilité douce. À cette fin, il s'agit de définir les priorités infrastructurelles pour garantir que l'offre en mobilité durable évolue au même rythme que le développement économique, démographique et urbain de notre territoire.

Une des mesures principales de cette stratégie consiste en la création de chaînes de mobilité efficaces permettant de combiner différents modes de transport au sein d'un réseau intégré et fortement maillé. Son épine dorsale doit être un système de transport en commun de haute qualité, qui, au niveau des différents pôles d'échange de la capitale et de sa périphérie, puisse prendre en charge les voyageurs train et bus afin de les transporter vers les principaux pôles de développement de la Ville de Luxembourg et des communes avoisinantes.

La combinaison train-tram-bus a été choisie comme la mieux adaptée pour remédier aux problèmes de congestion de la Ville de Luxembourg et de sa proche périphérie, puisqu'un tramway moderne est capable de concilier la double nécessité de rattachement efficace, rapide, confortable et de grande capacité. Il est évident que, dans une telle combinaison, un rôle important revient aux pôles d'échange qui, en tant que pôles de connexion entre les différents modes, dynamiseront l'ensemble des flux du réseau des transports en commun.

Cadre politique

Le présent projet de loi porte sur le financement du prolongement vers Cloche d'Or de la 1^{ère} ligne de tramway qui relie initialement la Gare Centrale et le Circuit de la Foire Internationale à Luxembourg et dont la participation financière de l'Etat a été adoptée par la loi du 24 juillet 2014 portant sur la construction entre la Gare Centrale et le Circuit de la Foire Internationale à Luxembourg. La décision a été prise par les pouvoirs publics de réaliser cette 1^{ière} ligne en deux temps afin de pouvoir concrétiser la réalisation d'une partie du projet à court terme tout en permettant à ses concepteurs et réalisateurs de préparer au mieux les phases ultérieures des travaux. Ainsi, la partie desservant la Gare de Luxembourg est à considérer comme tributaire du projet de loi sous rubrique qui prévoit notamment le prolongement de la ligne vers la Cloche d'Or via le Lycée Technique de Bonnevoie et Howald à partir de la Gare de Luxembourg.

Reste à noter qu'en raison de la forte évolution démographique, économique et urbanistique qu'a connue la région du centre aux cours de la dernière décennie, l'accélération du phasage de la stratégie « MoDu » a été confirmée par les pouvoirs publics en 2015 de façon à réaliser déjà à l'horizon 2021 l'extension de la ligne du tramway tant vers Howald et la Cloche d'Or que vers l'Aéroport du Findel et le P&R Héienhaff, et non pas à l'horizon 2030 comme initialement prévu. Ce dernier prolongement fait l'objet du projet de 7210.

Dates clés

- 2 avril 2014 : Déclaration de politique générale sur l'Etat de la Nation confirmant la réalisation des extensions du tram d'une part vers l'aéroport du Findel, d'autre part vers la Cloche d'Or à l'horizon 2020/2021.
- 4 juin 2014 : Vote de la loi portant sur la construction d'une ligne de tramway à Luxembourg entre la Gare Centrale et le Circuit de la Foire Internationale au Kirchberg.
- Juin 2015 : Début de la construction du Centre de Remisage et de Maintenance.
- Février 2016 : Début des travaux en ligne entre la Place de l'Etoile et le Circuit de la Foire internationale.
- 13 juin 2017 : Vote de la loi ayant pour objet la sécurité du tramway fixant un cadre légal au fonctionnement du tram.
- Janvier 2017: Consultation des autorités compétentes dans le cadre de la procédure EIE sur base des dossiers de consultation des projets d'extension du tram et selon les dispositions légales en vigueur.
- Juillet 2017 : Avis au public qui est appelé à se prononcer sur le projet, toujours dans le cadre de la procédure EIE, sur base des dossiers de consultation complétés des avis des autorités compétentes.
- Juillet 2017: Transmission de l'avis de la Ville de Luxembourg et de la commune de Hesperange au Ministre de l'Intérieur.
- 20 septembre 2017 : Décision définitive du Gouvernement en conseil quant au choix du tracé à l'envergure des mesures compensatoires et déclaration de l'intérêt général du projet de prolongation.

La réalisation de la liaison Gare Centrale – Cloche-d'Or

La première phase de réalisation du tram entre la Gare Centrale et le Circuit de la Foire Internationale est à la base du projet global reliant les principaux pôles d'attraction actuels de la capitale et de sa périphérie tout en desservant les pôles d'échange prévus aux abords et au centre de l'agglomération.

La mise en œuvre de ce réseau passe par la réalisation de plusieurs extensions à partir de cette première ligne. Celles-ci sont destinées à la desserte de nouvelles zones de développement. Comme décrit ci-dessus, les premières extensions consistent à prolonger la ligne initiale d'une part depuis le Kirchberg vers l'aéroport au Findel et d'autre part de la Gare à la Cloche d'Or. Pour ce dernier prolongement, il faut noter que le tracé est destiné à traverser deux projets d'aménagement urbain de grande ampleur :

- Midfield : Dans le contexte de la coopération DICI, les communes de la Ville de Luxembourg et de Hesperange et les acteurs étatiques concernés ont élaboré un projet de plan directeur préconisant une solution urbanistique de haute qualité, reliant les deux futurs centres urbains périphériques du Ban de Gasperich et de Howald à la gare CFL.
- Ban de Gasperich : L'aménagement de ce nouveau quartier vise à accueillir une zone d'activité, des commerces, des logements et des institutions telles que le nouveau Lycée français, le nouveau Centre de secours et d'incendie de la Ville de Luxembourg et le nouveau Stade National.

Organisation et sécurité

Depuis le 1^{er} janvier 2015, Luxtram S.A. est chargée par ses deux actionnaires, l'Etat et la Ville de Luxembourg, de planifier, concevoir, réaliser et exploiter le réseau tramway sur le territoire de la Ville de Luxembourg et de ses communes avoisinantes. Tout comme en matière de sécurité ferroviaire, l'exploitation du tramway nécessitait de prévoir des exigences en matière de sécurité y compris la gestion sûre de l'infrastructure et du trafic. La loi du 13 juin 2017 fixe le cadre légal dans le domaine de sécurité du tramway avant sa mise en service.

Reste à noter que suite à l'opposition de la commission nationale pour la protection des données (CND), il n'est à l'heure actuelle pas possible d'installer des caméras de supervision sur le réseau tramway afin de signaler d'éventuels dangers, tels des obstacles, voitures égarées ou d'autres risques de sécurité aux postes de surveillance. Les membres de la commission du développement durable de même que le Ministre en fonction ont déploré que contrairement à tous les autres pays dotés de lignes de tramway dans leurs grandes villes, le Grand-Duché ne soit pas encore en mesure d'optimiser la sécurité des usagers par la mise en place d'un système de caméras qui pourrait bel et bien fonctionner de façon à pseudonymiser les données personnelles de même que l'immatriculation des voitures recensées et à en faire usage que pour la seule et unique raison de sécurité et de surveillance immédiate du réseau entier.

Description sommaire du projet

1. Tracé

La liaison Gare-Centrale – Cloche d'Or à financer par le projet de loi sous-rubrique est découpée en deux tronçons, à savoir le tronçon C et le tronçon D.

Tracé du tronçon C: Gare Centrale - Lycée technique de Bonnevoie (LTB): Le tracé commence au pied de la rampe du Pont Jean-Pierre Büchler côté Place de la Gare, passe le Pont en position latérale le long du parking de la gare Centrale, puis continue sur la route de Thionville avant de tourner sur la droite au niveau de l'emprise du bâtiment à marchandises petites vitesses des CFL où une station sera créée. Le tracé longe ensuite les voies ferrées, en position latérale côté Est, et débouche sur le pôle d'échange Lycée Technique de Bonnevoie. Des voies en tiroir sont ainsi positionnées de part et d'autre des quais tram pour permettre à la station d'être un terminus partiel. Le tram entame son tracé vers le tronçon D rue d'Orchimont.

L'assise du tram sur le tronçon C a été autorisée dans le cadre de la loi du 24 août 2016 relative à la réalisation de la phase 1 de la route Nouvelle N3 entre la Gare Centrale et le Pôle d'échange Bonnevoie qui comprend :

- L'élargissement du Pont Büchler et de sa rampe d'accès depuis la place de la Gare Centrale ;
- L'aménagement de la route de Thionville entre le Pont et la bifurcation vers la Nouvelle N3 ;
- La construction de la nouvelle N3 - Module Nord (Construction d'un boulevard urbain route de Thionville-Rangwee) ;
- La construction du pôle d'échange à hauteur du Lycée Bonnevoie.

Ces travaux seront réalisés sous maîtrise d'ouvrage de l'Administration des Ponts et Chaussées.

Tracé du tronçon D: Cloche d'or - Lycée Technique de Bonnevoie (LTB): Sur le tronçon D, le tram commence son tracé rue d'Orchimont, tourne sur le chemin vicinal Rangwee en position latérale côté Sud, avant de rejoindre la rue des Scillas et de desservir une station près du Tennis Club Howald. Le tracé continue avant de tourner et de remonter la rampe d'accès au pôle d'échange Howald qui franchit le faisceau de voies ferrées, puis l'A3, pour ensuite rejoindre la rue Albert Einstein et la station située devant le Lycée Vauban au Ban de Gasperich. Il tourne enfin sur le boulevard Kockelscheuer en position centrale et dessert une nouvelle station avant le franchissement de l'A6. Le tracé longe ensuite le futur stade national pour prendre son terminus près du pôle d'échange Cloche d'Or.

2. Travaux à réaliser par l'Administration des Ponts et Chaussées

L'Administration des Ponts et Chaussées est maître d'ouvrage des aménagements suivants qui seront dimensionnés pour accueillir le tram :

- La construction de la nouvelle N3 – Phase 2 (section Rangwee – rue des Scillas – Howald) ;
- La construction du pôle d'échange Howald et de sa rampe d'accès depuis la Rue des Scillas, y compris l'ouvrage d'art sur le faisceau ferroviaire des CFL ;
- La construction de l'infrastructure routière et de l'ouvrage d'art pour le franchissement de l'auto-route A3 (nécessaire au passage du tram et à la continuité d'une nouvelle liaison de mobilité douce), y compris modifications des bretelles d'échangeur ;
- La réalisation des infrastructures relatives au Ban de Gasperich (lots 1, 2 et 3), y compris l'ouvrage d'art sur l'A6, autorisée par la loi du 16 décembre 2010 ;
- La construction du pôle d'échange Cloche d'Or ainsi que du P+R associé.

3. Plateforme

Les caractéristiques de la plateforme sont déterminées avant tout par les dimensions des rames. Pour le tram de Luxembourg, les dimensions retenues sur la ligne en service correspondent à une largeur de rames de 2,65 m.

De façon générale, la plateforme réservée au tram se trouve en position latérale exceptée sur le boulevard Kockelscheuer et son emprise inclut le Gabarit Limite d'Obstacle (GLO), qui est le volume à l'intérieur duquel ne doit se trouver aucun obstacle.

Cette emprise est généralement surélevée par rapport aux voiries qui la longent de façon à bien marquer sa limite. Elle est en grande partie isolée de la voirie routière et piétonne par des bordures ou terre-pleins de largeur variable. Outre la fonction de sécurité, ces dernières supportent une partie de la signalisation. Elles servent également de refuges pour les piétons au droit de certaines traversées.

4. Revêtements de la plateforme

Deux types principaux de revêtements ont été retenus.

- La plateforme engazonnée: Le présent projet prévoit que la plateforme du tram sur les tronçons C et D sera majoritairement engazonnée. Cette approche crée la possibilité de développer un nouveau « ruban vert » dans des espaces urbains très minéraux. Cela permet de donner un geste continu fort entre les stations du tram.
- Les plateformes minérales: Sur les surfaces des ouvrages d'art, aux stations et sur les zones de traversées (voiture, piétons, vélos), il est privilégié un revêtement circulaire en enrobé ou en béton traité (ex : béton désactivé). Un béton de qualité ou un pavage en pierre naturelle pourra être mis en place localement afin d'harmoniser la plateforme avec les aménagements avoisinants (continuité de places, programmes architecturaux).

5. Ligne aérienne de contact et bâtiments en ligne

Sur la totalité du tronçon, les rames sont principalement alimentées depuis une Ligne Aérienne de Contact (LAC). Les poteaux supports de la ligne aérienne seront en position centrale, à l'exception des virages serrés et des grands carrefours où ils seront implantés à l'extérieur du GLO en raison des contraintes liées aux obstacles fixes.

Pour éviter l'accrochage en façade de la LAC au carrefour du boulevard Kockelscheuer et de la rue Albert Einstein, Luxtram a élaboré une solution permettant d'effacer la LAC entre les deux stations Lycée Vauban et Ban de Gasperich. Deux sous-stations électriques d'une surface d'environ 120 m² seront construites respectivement près des stations Lycée Technique de Bonnevoie et Ban de Gasperich.

Les stations terminus (Lycée Technique de Bonnevoie et Cloche d'Or) seront équipées de bâtiments d'exploitation avec salle de repos et toilettes.

6. Stations

Les stations sont implantées de manière à assurer une desserte optimale des zones urbaines tout en assurant les meilleures correspondances possibles avec les autres modes de transport aux pôles d'échange notamment (P+R, gare, bus urbains et régionaux). L'interdistance moyenne entre deux stations est généralement de 500 m.

7. Matériel roulant

La sélection du constructeur du matériel roulant a fait l'objet d'un appel d'offres en 2015. Dans la définition du cahier des charges, une attention toute particulière a été portée à la capacité offerte par le matériel roulant, à son intégration dans l'environnement urbain, à son design et à son confort pour les usagers. Le tram circulera sans ligne aérienne de contact entre le Pont Rouge et la Gare Centrale. Les rames de la ligne d'extension seront alimentées électriquement, en principe, par une Ligne Aérienne de Contact (LAC).

De façon à permettre une exploitation optimale du tram, le véhicule est réversible. Il comporte une cabine de conduite à chaque extrémité ainsi que des portes d'accès sur les deux côtés des voitures : aux extrémités de la ligne, les rames n'ont pas à se retourner au moyen d'une boucle et n'effectuent qu'un rebroussement.

Selon les dimensions indiquées plus haut, une rame peut accueillir environ 450 passagers, en tenant compte de 78 places assises, dans de bonnes conditions de confort (6 personnes par mètre carré).

8. Mesures compensatoires

Conformément à la loi du 29 mai 2009 et de son règlement grand-ducal du 22 janvier 2010, une évaluation des incidences sur l'environnement (EIE) a été réalisée pour le projet du tram entre la Gare Centrale – Cloche d'Or.

En ce qui concerne les tronçons C et D, la présence éventuelle d'espèces protégées dans les bâtiments ou ponts à démolir a été constatée. Il s'agit de chauve-souris, de lézards des murailles et de muscardins.

Des mesures d'atténuation et des mesures compensatoires seront le cas échéant prises. À cette fin, un contrôle des bâtiments sera effectué avant leur démolition pour éviter la dégradation, voire la destruction des habitats en question (article 17 et 20 de la loi modifiée du 19 janvier 2004 relative à la Nature).

L'abattage des arbres d'alignement sera compensé par des plantations en dehors du tracé dans des zones urbanisées. La création d'une nouvelle surface de forêt feuillue de 345 à 480 m² sera également réalisée en privilégiant le boisement en limite de la Zone Spéciale de Conservation Grüneward (LU0001022) à laquelle s'ajoute la compensation des arbres qui seraient amenés à disparaître le long de la rue du Rangwee et de la rue d'Orchimont.

9. Organisation des travaux

Contrairement aux travaux de la ligne initiale, les travaux concernent uniquement la plateforme du tram, les stations et les équipements associés. Les déviations de réseaux, les travaux de voiries et trottoirs avoisinants et réalisations des ouvrages d'art sont à la charge de l'Administration des Ponts et Chaussées.

Bien que temporaire et itinérante, la phase de construction de la ligne de tram, et en particulier tout ce qui concerne les emprises du chantier ainsi que les différentes installations qui lui sont associées, engendreront des nuisances et des gênes pour lesquelles le maître d'ouvrage Luxtram définira et mettra en œuvre de nombreuses mesures afin réduire au maximum les effets négatifs.

Le projet présente la caractéristique de s'inscrire dans les projets de réaménagement urbain qui sont (ou seront) réalisés par l'Administration des Ponts et Chaussées. Les interphases techniques ont été concertées dès les études d'avant-projet sommaire en vue d'optimiser le calendrier par la suite. Ainsi, au ban de Gasperich, la plateforme pourra être déroulée sur l'espace réservé entre les bordures. Pour les secteurs qui seront en chantier en même temps pour les deux maîtrises d'ouvrage, les plans de circulation provisoires seront coordonnés. La sous-station Howald sera installée dans le pôle d'échange de la gare réalisée sous la maîtrise d'ouvrage de l'Administration des Bâtiments Publics.

10. Calendrier

L'ensemble des étapes préalables à la mise en service du tram devrait s'étaler sur une durée d'environ 4 années à partir de l'accord de financement. Cette période servira à :

- La finalisation détaillée des différents aspects techniques et à l'organisation du projet ;
- La préparation puis l'exécution des travaux, en particulier la désignation des entreprises ;
- Les procédures administratives nécessaires, qu'elles soient liées à l'environnement, la sécurité ou à la mise à disposition des emprises du projet;
- La préparation puis le redéploiement des réseaux bus.

Ce calendrier est étroitement lié à la réalisation des projets sous maîtrise d'ouvrage de l'Administration des Ponts et Chaussées.

Mesures d'accompagnement

1. Réorganisation des bus

Le prolongement de la ligne de tram vers le Lycée Technique de Bonnevoie puis vers la Cloche d'Or s'accompagnera de la restructuration des lignes de bus AVL et RGTR venant et en direction du Sud et du Sud-Ouest de l'agglomération de la Ville de Luxembourg.

Les lignes de bus seront ainsi complémentaires au tram et non en concurrence. Le pôle d'échange Bonnevoie permettra de délester celui de la Gare Centrale et améliorer l'intermodalité et la ponctualité des lignes.

2. Promotion de la mobilité douce

Les aménagements portés par l'Administration des Ponts et Chaussées prévoient des cheminements pour le trafic cyclable en parallèle du tram.

Des emplacements sécurisés mBox et des emplacements de stationnement pour bicyclettes compléteront les pôles d'échange.

3. Confort et la sécurité des personnes à besoins spécifiques et à mobilité réduite

Une large partie de la population est confrontée à des questions relatives à l'accessibilité de notre environnement physique. Le projet prend en considération que tout un chacun peut à un moment de sa vie être affecté par une difficulté à se déplacer. La conception des rames de tramway a donc été menée afin de trouver des solutions adaptées à tous.

Dans ce contexte, LUXTRAM S.A est accompagnée par l'ADAPTH, dès le premier tronçon de la ligne de tram, pour l'analyse de l'accessibilité des bâtiments du centre de remisage et de maintenance, de l'insertion urbaine (traversées de la plateforme, cheminements piétons et quais de station) ainsi que de l'aménagement intérieur des rames. Les infrastructures tiennent ainsi compte de tout type de déficiences.

4. Circulation routière et parking-relais

La nouvelle N3 et les voiries du ban de Gasperich, du Midfield et du plateau de Howald s'inscrivent dans un contexte global. La nouvelle N3 est un élément structurant du réseau routier dans le sud-ouest de la capitale. Elle permettra à terme de délester l'actuelle route de Thionville et une augmentation de la qualité de vie des riverains directs mais aussi du quartier de Bonnevoie. Les usagers venant de la

région sud et rejoignant le centre par véhicules particuliers seront invités à changer de mode de transport grâce au nouveau parking relais d'environ 2000 places à la Cloche d'Or avec liaison directe au pôle d'échange Howald.

5. Riverains du tram

Le projet intègre de nombreuses mesures visant à limiter au maximum des nuisances lors de la circulation du tram. Ainsi, des dispositifs anti-vibrations seront mis en œuvre tout le long du tracé, selon des techniques variables en fonction de la sensibilité des tronçons traversés. À l'égard des nuisances sonores, il faut savoir le tram est beaucoup plus silencieux que les bus en ligne.

Quant aux accès, ils seront rétablis systématiquement à l'identique. En phase chantier, des mesures sont prévues pour les garantir en permanence. Une vigilance particulière sera apportée dans ce cadre au droit des accès aux commerces.

*

III. OBJET DU PROJET DE LOI

Par le projet de loi sous-rubrique, le Gouvernement sera autorisé à réaliser le prolongement de la ligne de tramway entre la Gare Centrale et la station Cloche d'Or à Luxembourg-Ville qui comprend les travaux nécessaires à la construction des infrastructures de la ligne à proprement parler, les mesures compensatoires, l'acquisition des rames de tramway et les études y relatives.

Les dépenses occasionnées par la présente loi ne peuvent pas dépasser le montant de 114.900.000 € (hors TVA). Ce montant est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix de la construction en question. Les dépenses sont imputées à charge des crédits du Ministère du Développement durable des Infrastructures.

Les travaux relatifs à la construction de la ligne de tram sont déclarés d'utilité publique.

*

IV. AVIS DU CONSEIL D'ETAT

La Haute Corporation a proposé d'ajouter à l'énumération des travaux à réaliser spécifiée dans l'article 1^{er} les études et mesures compensatoires prévues par le projet. En ce qui concerne les articles 2 et 3, elle a présenté des formulations légèrement modifiées, qui sont celles couramment employées dans d'autres lois du même type.

Le Conseil d'Etat a en outre exprimé certaines objections d'ordre légistique dont la Commission du Développement durable a tenu compte.

*

V. COMMENTAIRE DES ARTICLES ET TRAVAUX EN COMMISSION

Intitulé

L'action de prolonger dans l'espace étant désignée par le terme de « prolongement », alors que la « prolongation » désigne l'action de prolonger dans le temps, le Conseil d'Etat propose d'intituler le projet de loi de la façon suivante :

« Projet de loi portant sur la construction du prolongement de la ligne de tramway à Luxembourg entre la Gare Centrale et la station Cloche d'Or »

La Commission fait sienne cette proposition.

Article 1^{er}

Cet article vise l'autorisation du Gouvernement à réaliser la ligne de tramway et énumère les différents travaux nécessaires. Dans sa version initiale, il se lit comme suit :

Art. 1^{er}. Le Gouvernement est autorisé à réaliser la prolongation de la ligne de tramway à Luxembourg entre la Gare Centrale et la station Cloche d'Or à Luxembourg Ville qui comprend les

travaux nécessaires à la construction des infrastructures de la ligne à proprement parler, l'acquisition des rames de tramway et les études y relatives.

Le Conseil d'État demande que les travaux relatifs aux mesures compensatoires soient inclus dans cette énumération. Il propose le libellé suivant :

« **Art. 1^{er}.** ... l'acquisition des rames de tramway, les études et les mesures compensatoires y relatives. »

La Commission fait sienne cette proposition ; l'article se lira donc comme suit :

Art. 1^{er}. Le Gouvernement est autorisé à réaliser le prolongement de la ligne de tramway à Luxembourg entre la Gare Centrale et la station Cloche d'Or à Luxembourg Ville qui comprend les travaux nécessaires à la construction des infrastructures de la ligne à proprement parler, l'acquisition des rames de tramway, les études et les mesures compensatoires y relatives.

Article 2

L'article 2 détermine l'enveloppe budgétaire servant au financement du projet, rattachée à l'indice semestriel des prix de la construction valable en avril 2017. Dans sa version initiale, il se lit comme suit :

Art. 2. Les dépenses occasionnées par la présente loi ne peuvent pas dépasser le montant de cent quatorze millions neuf cents mille euros (114.900.000 €) sans préjudice des hausses légales. Ce montant s'entend hors TVA et correspond à la valeur 775,93 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1^{er} avril 2017. 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 précitée.

Par analogie avec d'autres lois ayant pour objet l'approbation par le législateur d'investissements ou d'autres engagements financiers importants à charge de l'État, le Conseil d'État propose la formulation suivante :

Art. 2. Les dépenses engagées au titre du projet visé à l'article 1^{er} ne peuvent pas dépasser le montant de 114.900.000 euros. Ce montant correspond à la valeur 775,93 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1^{er} avril 2017. Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, ce montant est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix de la construction précité.

La Commission fait sienne cette proposition.

Article 3

L'article 3 précise que les crédits budgétaires en question seront inscrits à la charge du Ministère du Développement durable et des Infrastructures. Dans sa version initiale, il se lit comme suit :

Art. 3. Les dépenses sont imputées à charge des crédits du Ministère du Développement durable et des Infrastructures.

Par analogie avec d'autres lois ayant pour objet l'approbation par le législateur d'investissements ou d'autres engagements financiers importants à charge de l'État, le Conseil d'État propose la formulation suivante :

Art. 3. Les dépenses sont imputables sur les crédits du ... »

D'un point de vue légistique, il suggère d'écrire « Ministère du développement durable et des infrastructures ».

La Commission fait siennes ces propositions ; l'article se lira donc comme suit :

Art. 3. Les dépenses sont imputables sur les crédits du Ministère du développement durable et des infrastructures.

Article 4

Par cet article, les travaux relatifs à la construction d'une ligne de tramway sont déclarés d'utilité publique. Dans sa version initiale, il se lit comme suit :

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

Le Conseil d'État propose d'omettre l'expression « ci-dessus », car superflue. La Commission fait sienne cette proposition ; l'article se lira donc comme suit :

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

VII. TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

Compte tenu de ce qui précède, la Commission du Développement durable recommande à la Chambre des Députés d'adopter le projet de loi sous rubrique dans la teneur qui suit :

*

PROJET DE LOI**portant sur la construction du prolongement
de la ligne de tramway à Luxembourg entre la
Gare Centrale et la station Cloche d'Or**

Art. 1^{er}. Le Gouvernement est autorisé à réaliser le prolongement de la ligne de tramway à Luxembourg entre la Gare Centrale et la station Cloche d'Or à Luxembourg Ville qui comprend les travaux nécessaires à la construction des infrastructures de la ligne à proprement parler, l'acquisition des rames de tramway, les études et les mesures compensatoires y relatives.

Art. 2. Les dépenses engagées au titre du projet visé à l'article 1^{er} ne peuvent pas dépasser le montant de 114.900.000 euros. Ce montant correspond à la valeur 775,93 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1^{er} avril 2017. Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, ce montant est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix de la construction précité.

Art. 3. Les dépenses sont imputables sur les crédits du Ministère du développement durable et des infrastructures.

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

Luxembourg, le 7 décembre 2017

La Présidente-Rapportrice,
Josée LORSCHÉ

