

N° 7210²**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2017-2018

PROJET DE LOI**portant sur la construction du prolongement de la
ligne tramway à Luxembourg entre de Circuit de la
Foire internationale et l'aéroport du Findel**

* * *

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 le Findel 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.

En raison de la forte évolution démographique, économique et urbanistique qu'a connue la région du centre aux cours de la dernière décennie, il a été confirmé par les pouvoirs publics en 2015 de réaliser à l'horizon 2021 l'extension via l'Aéroport du Findel et desservir le P&R Héienhaff d'un côté et via le Lycée Technique de Bonnevoie, Howald et la Cloche d'Or de l'autre côté, les deux extensions n'ayant initialement été prévues que pour 2030. Le financement de la prolongation de la ligne via Howald et Cloche d'Or fait l'objet du projet de loi 7209.

Dates clés

- 2 avril 2014 : Déclaration de politique générale sur l'Etat de la Nation confirmant la réalisation des extensions du tramway 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 des travaux 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.
- Août 2017: Transmission de l'avis de la commune de Niederanven et du bilan de la consultation du public au Ministre de l'Intérieur.
- 20 septembre 2017 : Décision définitive du Gouvernement en conseil quant au choix du tracé et à l'envergure des mesures compensatoires et déclaration de l'intérêt général du projet de prolongation.

La réalisation de la liaison Luxexpo-Aéroport de Findel

La première phase de réalisation d'une ligne tramway, entre la Gare Centrale et le Circuit de la Foire Internationale est à la base du projet global destiné à relier les principaux pôles d'attractions 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 afin d'assurer la desserte des nouvelles zones de développement.

La liaison Luxexpo – Aéroport de Findel a une longueur d'environ 4 km et comprend deux stations, à savoir la station de l'Aéroport et celle du Héienhaff. Cette dernière est intégrée dans le futur pôle d'échange Héienhaff permettant ainsi de faire le lien avec la gare routière RGTR. Elle dessert le futur P&R avec près de 4 000 places, formant ainsi un pôle d'échange important dans la périphérie nord-est de la capitale. Le tracé est réalisé en grande partie en zone non-urbanisée le long de l'autoroute A1.

Cette extension se situe entièrement sur le territoire de la commune de Niederanven. Cependant, sa vocation relève de l'intérêt national, compte tenu de l'importance de l'Aéroport pour l'économie luxembourgeoise.

Organisation et sécurité

Depuis le 1^{er} janvier 2015, Luxtram S.A. est chargée par ses deux actionnaires, à savoir 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 a fixé 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 (CNPD), il n'est à l'heure actuelle pas possible d'installer des caméras de supervision sur le réseau du tramway afin de signaler d'éventuels dangers, tels des obstacles, des voitures égarées ou d'autres risques de sécurité aux postes de surveillance. Les membres de la commission 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 du Luxembourg 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 de la ligne entre le Circuit de la Foire Internationale et l'Aéroport du Findel

Le tronçon à financer par ce projet de loi est d'une longueur d'environ 3,9 km et prend son origine au Centre de remisage et de maintenance, traverse l'autoroute A1, longe l'autoroute dans le couloir fixé par le Plan d'Occupation des Sols « Aéroport et environs » avant de passer, par deux tranchées couvertes, sous la bretelle Ouest de l'échangeur de Senningerberg, puis sous la route nationale 1 et rejoindre le parking relais du Héienhaff. Le tracé emprunte ensuite le futur boulevard de Héienhaff et prend son terminus sur le parvis de l'Aéroport du Findel.

2. 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.

Entre le Circuit de la Foire internationale et la N1, la plateforme est construite de façon à être indépendante des voiries se trouvant à proximité, dont l'autoroute A1, et à ne pas être liée à des accès riverains latéraux.

Sur le boulevard Héienhaff, la plateforme réservée au tram se trouve en position latérale 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 manière 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.

Le présent projet prévoit ainsi que la plateforme du tram sur le tronçon en question reste réservée au tram en site propre et n'est donc pas circulaire. Elle sera majoritairement engazonnée entre le pôle d'échange Héienhaff et l'aérogare du Findel. Cette hypothèse est l'opportunité de développer un nouveau « ruban vert » dans cet espace urbain très minéral. Cette approche permet de donner un geste continu fort entre les stations du tram. Entre le CRM et le pôle d'échange, la plateforme est également non circulaire et recouverte de concassé pour assurer la transition entre le massif forestier, le mur végétal et l'emprise autoroutière.

3. Ouvrage d'art sur l'A1

Luxtram réalise un ouvrage d'art en sortie du Centre de Remisage et de Maintenance. Cet ouvrage franchit l'ensemble des voies existantes de l'autoroute A1 et des bretelles de l'échangeur de la route du Nord. D'une longueur d'environ 100 m, il est constitué de deux travées prenant appui sur une pile centrale. Il permettra le passage de 2 voies ferrées pour la circulation bidirectionnelle des rames.

Pour une meilleure insertion urbaine, l'ouvrage sera habillé d'une tôle en acier irisé.

4. Ligne aérienne de contact et bâtiments en ligne

Sur le tronçon en question, les rames sont alimentées depuis une Ligne Aérienne de Contact (LAC). Les poteaux supports de cette LAC seront en position centrale, exceptés pour les virages serrés et les grands carrefours pour les contraintes des obstacles fixes où ils seront implantés à l'extérieur du GLO. Une sous-station électrique d'une surface d'environ 120 m² sera construite près du pôle d'échange Héienhaff. La station terminus de l'Aéroport sera équipée d'un bâtiment d'exploitation d'environ 16m² disposant d'une salle de repos et de toilettes.

5. Stations

Les stations sont implantées de manière à assurer une desserte optimale des zones urbaines tout en offrant 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, exceptée entre les stations Luxexpo et Héienhaff qui sont séparées de 2,7 km en raison de la traversée de la forêt du Grünewald.

6. Matériel roulant

La sélection du constructeur du matériel roulant a fait l'objet d'un appel d'offre 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 devait également être en mesure de pouvoir circuler sans ligne aérienne de contact entre le Pont Rouge et la Gare Centrale. Les rames seront alimentées électriquement, en principe, par une Ligne Aérienne de Contact (LAC).

Afin de 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). Sur le tronçon en question, le tram pourra atteindre une vitesse maximale de 70km/h qui sera donc largement supérieure à celle prévue pour les autres tronçons.

7. 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 ce projet entre le Circuit de la Foire internationale et l'aéroport du Findel.

Les mesures compensatoires suivantes sont prévues :

- La création de 6,97 à 9,68 ha de nouvelle forêt feuillue (hêtraie du type 9110, 9130) destinée à renforcer la cohérence du réseau Natura 2000 au Luxembourg avant le début du chantier ;
- La création/l'amélioration de structures d'habitats en faveur de l'espèce Oreillard roux et revalorisation de son territoire de chasse à l'intérieur de la forêt sur une surface comprise entre 4 et 6ha, en fonction de la qualité des surfaces considérées à l'intérieur du massif du Grünewald ;
- La construction d'un pont écologique reliant les parties sud et nord de la Zone Spéciale de Conservation (ZSC) « Grünewald » afin de promouvoir l'état de conservation du Grand murin et du Murin de Bechstein, deux objectifs de conservation de ladite ZSC ;

- La revitalisation anticipée sur une surface d'un hectare pour le muscardin à proximité du site où il a été détecté sans entraver les objectifs de conservation de la zone de protection communautaire ;
- La réalisation de plantations de protection contre le bruit et la lumière entre la ligne du tram et la forêt au sud à l'intérieur de la ZSC et entre la ligne du tram et l'autoroute ;
- Le monitoring de l'efficacité des plantations de protection.

8. Organisation des travaux

Pour le tronçon en question, les travaux concernent uniquement la plateforme du tram, les stations et équipements associés. Les déviations de réseaux, les travaux de voiries et trottoirs avoisinants ainsi que la construction de la trémie sous la bretelle de sortie de l'autoroute A1 sont réalisés par l'Administration des Ponts et Chaussées. Le financement de la trémie est cependant supporté par Luxtram. Quant au pont qui franchit l'autoroute A1, Luxtram assure la maîtrise d'ouvrage (financement et construction). Celle du pont écologique prévu au titre des mesures compensatoires est assurée par l'Etat.

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 de réduire au maximum les effets négatifs.

Le projet dans le boulevard Héienhaff présente la caractéristique de s'inscrire dans le projet de réaménagement urbain qui sera réalisé par l'Administration des Ponts et Chaussées.

L'ensemble des travaux 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. Ce délai est étroitement lié à la réalisation des projets se trouvant sous la 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 P+R Héienhaff s'accompagnera de la restructuration des lignes de bus RGTR en provenance de et en direction de l'Est et Nord-Est de l'agglomération de la Ville de Luxembourg.

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 le pôle d'échange.

3. Confort et 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 puisse 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 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 déficience.

4. Circulation routière et parking-relais

Les usagers venant des régions est et nord qui rejoignent le centre du Grand-Duché par véhicules particuliers seront invités à changer de mode de transport grâce au nouveau parking relais d'environ 4 000 places à Héienhaff. Ils pourront ainsi emprunter le tramway et éviter les problèmes quotidiens de circulation pour accéder à la capitale et ses différents quartiers.

5. Riverains de la ligne

Le projet intègre de nombreuses mesures visant à limiter au maximum des nuisances causées par 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.

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 à Luxembourg entre le Circuit de la Foire Internationale à Luxembourg Ville et l'Aéroport du Findel à Niederanven. Le financement comprend les travaux nécessaires à la construction des infrastructures de la ligne à proprement parler ainsi que des infrastructures connexes, l'acquisition des rames de tramway, les mesures compensatoires et les études y relatives.

Les dépenses occasionnées par la présente loi ne peuvent pas dépasser le montant de 99 100 000 € (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 propose d'ajouter au texte du projet de loi l'énumération des travaux à réaliser de même que les études et mesures compensatoires y relatifs. En ce qui concerne l'intitulé de même que les articles 2 et 3, elle présente des formulations légèrement modifiées, qui sont celles couramment employées dans d'autres lois du même type. Finalement, le Conseil d'Etat formule quelques observations d'ordre légistique.

*

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 de se référer à la construction du prolongement de la ligne de tramway. En outre, par analogie au projet de loi portant sur la construction de la prolongation de la ligne de tramway à Luxembourg entre la Gare Centrale et la station Cloche d'Or (projet de loi n°7209), il demande d'insérer les termes « à Luxembourg » après le terme « tramway ». Le Conseil d'Etat propose donc 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 de Circuit de la Foire internationale et l'aéroport du Findel »

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 le Circuit de la Foire Internationale à Luxembourg Ville et l'aéroport du Findel

à Niederaanven 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 le Circuit de la Foire Internationale à Luxembourg Ville et l'aéroport du Findel à Niederaanven 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 quatre-vingt-dix-neuf millions cent mille euros (99.100.000 €) 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 99.100.000 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 superfétatoire. 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 de Circuit de la Foire internationale et l'aéroport du Findel

Art. 1^{er}. Le Gouvernement est autorisé à réaliser le prolongement de la ligne de tramway à Luxembourg entre le Circuit de la Foire Internationale à Luxembourg Ville et l'aéroport du Findel à Niederanven 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 99.100.000 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-Rapporteuse,
Josée LORSCHÉ