



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère de la Mobilité
et des Travaux publics

Luxembourg, le 28 août 2023

**Monsieur Marc Hansen
Ministre aux Relations avec
le Parlement**

**Service Central de Législation
Luxembourg**

Objet : Pétition n° 2843 – Terminus du tram dans la gare fantôme souterraine à l'aéroport de Findel

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous communiquer en annexe la prise de position du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics, concernant la pétition N° 2843 de Monsieur Ryan Shepherd, tout en vous priant de bien vouloir en assurer la transmission à Monsieur le Président de la Chambre des Députés.

Recevez, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments distingués.

**François Bausch
Ministre de la Mobilité
et des Travaux publics**

Prise de position du Ministre de la Mobilité et des Travaux publics à la pétition n° 2843 : Terminus du tram dans la gare fantôme souterraine à l'aéroport de Findel

Par rapport à la proposition de la pétition 2843, il a lieu de constater qu'une utilisation de la cavité souterraine construite en 2003 pour les besoins du futur tram présente plusieurs inconvénients.

Tout d'abord, la gare souterraine était prévue comme arrêt ferroviaire du projet d'un raccordement ferroviaire de Kirchberg et de Findel au réseau ferré existant, projet présenté au début de l'année 2002. Cette nouvelle ligne de chemin de fer devait passer par un souterrain sous le projet routier du boulevard de Hoehenhof entre l'aéroport et l'autoroute A1.

Ainsi, il ne s'agirait en aucun cas d'un « recyclage » de l'argent des contribuables, car il est beaucoup plus onéreux d'amener le tramway dans le sous-sol sur de longues rampes et tranchées couvertes à construire que de l'amener en surface jusqu'au Terminal A de l'aéroport de Luxembourg. En effet, afin de respecter les contraintes techniques du tramway, par exemple la pente en long maximale autorisée de 7 %, le tracé devrait être adapté sur quelques centaines de mètres sur le nouveau boulevard de Hoehenhof, en prolongeant la cavité souterraine par une tranchée couverte et une trémie. A cela s'ajouteraient aussi des frais d'entretiens et d'exploitation nettement plus élevés que pour un tracé en surface.

En résumé, l'abandon de ce projet au profit d'une arrivée en surface classique et urbaine est donc plus rentable que de creuser une nouvelle trémie et tranchée couverte de plusieurs centaines de mètres pour pouvoir accéder à la cavité initialement prévu comme gare souterraine ferroviaire.

On peut se demander pourquoi un tramway souterrain serait une *"stratégie de marque nationale du Luxembourg qui démontre de manière visible sa préférence pour des solutions propres et intégrées"*. Le tramway est un moyen de transport urbain et serait certainement beaucoup plus visible et symbolique s'il se trouvait à la lumière du jour et non dans un tunnel souterrain. De plus, une arrivée du tram au niveau du rez-de-chaussée, c'est-à-dire au niveau des départs du terminal est à privilégier, car les passagers sont en général souvent pressés au moment du départ. Il n'y a pas de changement de niveau perturbateur, l'arrêt du tram, l'enregistrement et le contrôle de sûreté se trouvant au même niveau. En cas d'arrêt dans la gare souterraine, il y aurait plusieurs changements de niveaux à prendre en compte et l'arrêt ne serait alors ni au niveau du départ ni au niveau de l'arrivée. En bref : du point de vue de l'exploitant de l'aéroport, l'arrêt du tram dans la gare souterraine n'apporte aucun avantage opérationnel ou autre par rapport à la position en surface actuellement prévue.

Concernant les perturbations potentielles causées par un chantier de construction en surface devant l'aéroport, les zones de travaux occupées par LUXTRAM ne débordent pas l'assise du futur tram. Les travaux n'entraîneront donc pas de perturbations majeures pour les piétons, bus et voitures se rendant à l'aéroport de Luxembourg-Findel.

Ci-dessous un extrait de perspective du futur tram devant l'aérogare (Source : Luxtram S.A.).



Les travaux d'infrastructures de l'Administration des ponts et chaussées sont déjà en cours d'exécution depuis novembre 2022 afin d'achever le nouveau boulevard de Hoehenhof et la plateforme accueillant le tram.

En terme de confort, la distance entre la station du terminus de tram et le hall couvert du Terminal A est d'une cinquantaine de mètres à plat. Bien que la météo nous incite à construire des abris, cette distance est plus courte pour accéder au hall du Terminal A par rapport à celle de la cavité de la gare souterraine. De plus, un projet de couverture du cheminement piétons du terminus du tram vers le Terminal A de l'aéroport est en élaboration.

En outre, le niveau actuel de la cavité de la gare souterraine ne correspond pas au niveau -1 du Terminal A (arrivée des passagers), comme illustré dans la coupe-type ci-après de l'année 2002.



Donc, afin de faire sortir les passagers du tramway vers le niveau utile du Terminal A, l'ensemble de l'aménagement intérieur de la gare souterraine devrait encore être réalisé (escalator, évacuation de secours, etc.). Des perturbations à l'intérieur de l'aéroport seraient à prévoir afin de réaliser les percements et les jonctions entre la cavité de la gare souterraine et le niveau -1 du Terminal A. Il s'y ajouterait l'équipement technique de la cavité souterraine (ventilation, désenfumage, etc.), qui serait encore à aménager.

Finalement, les retards de construction occasionnés par une mise en place hypothétique du terminus de tramway dans la cavité souterraine pourraient être estimés à 36 mois entre la décision d'adapter le projet de tram et la mise en service. En effet, 12 mois sont déjà estimés pour réaliser les études sur l'ouvrage existant et sur la réécriture du tracé du tram. Y s'ajouterait les délais en vue d'une adaptation de la loi du 15 décembre 2017 portant sur la construction du prolongement de la ligne tramway à Luxembourg entre le Circuit de la Foire internationale et l'aéroport de Luxembourg-Findel pour ajuster les budgets vers le haut, la modification des études d'impact environnemental et finalement la réalisation des travaux.

En résumé, outre les contraintes techniques supplémentaires, la proposition d'un tramway souterrain entraînerait une multiplication des dépenses publiques sans pour autant apporter de plus-value en termes de mobilité et de qualité urbanistique par rapport au projet actuel d'un tramway en surface. L'utilisation de la cavité souterraine comme terminus de la ligne de tramway n'est donc nullement justifiée.