

## **Commission de la Mobilité et des Travaux publics**

### **Procès-verbal de la réunion du 11 janvier 2024**

#### Ordre du jour :

1. 8224    Projet de loi portant sur la construction des extensions de la ligne de tramway à Luxembourg entre les stations Rout Bréck-Pafendall et Laangfur au Kirchberg et entre les stations Gare Centrale et Hollerich
  - Désignation d'un rapporteur
  - Présentation du projet de loi
  - Examen du projet de loi et de l'avis du Conseil d'État
  
2.           Divers

\*

Présents :    Mme Diane Adehm remplaçant M. Emile Eicher, M. Gilles Baum remplaçant M. Gusty Graas, M. Jeff Boonen remplaçant M. Charel Weiler, Mme Corinne Cahen, Mme Francine Closener, M. Yves Cruchten, M. Félix Eischen, M. Luc Emering, M. Georges Engel remplaçant Mme Claire Delcourt, M. Jeff Engelen, M. Fernand Etgen, M. Marc Goergen, M. Christophe Hansen remplaçant M. Paul Galles, M. Marc Lies, M. Meris Sehovic

M. David Wagner, observateur délégué

Mme Yuriko Backes, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics

Mme Félicie Weycker, M. Frank Vansteenkiste, M. Max Dörner, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

M. André Von der Marck, Directeur général, M. Helge Dorstewitz, Directeur Nouvelles Lignes, de Luxtram

M. Yan Sales, du groupe politique démocratique

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

\*

Présidence :    Mme Corinne Cahen, Présidente de la Commission

\*

**1. 8224    **Projet de loi portant sur la construction des extensions de la ligne de tramway à Luxembourg entre les stations Rout Bréck-Pafendall et Laangfur au Kirchberg et entre les stations Gare Centrale et Hollerich****

À la suite des mots de bienvenue de Madame le Président de la commission parlementaire, la commission procède à la désignation d'un rapporteur du projet de loi.

Madame le Président Corinne Cahen (DP) est désignée rapporteur du projet de loi sous examen.

Suite aux mots d'introduction de Madame la Ministre de Mobilité et des Travaux publics, il est procédé à la présentation du projet de loi concernant la construction des extensions de la ligne de tramway à Luxembourg entre les stations Rout Bréck-Pafendall et Laangfur au Kirchberg (K2A) et entre les stations Gare centrale et Hollerich (HOA), présentation pour le détail de laquelle il y a lieu de se référer à la présentation Powerpoint annexée à la présente, présentation qui est également parvenue aux membres de la commission parlementaire par courriel.

Ces extensions s'inscrivent dans la ligne du Plan National de la Mobilité 2035, qui vise une augmentation de la capacité des transports de 40% par rapport à celle établie en 2017. À noter que le présent projet est également crucial dans une période où certaines branches d'activités du secteur de la construction connaissent une période de crise. Il est impératif en tant que maître d'ouvrage public de poursuivre des projets significatifs, tels que l'extension du réseau de tramway. À souligner dans ce contexte que la majorité des investissements publics dans le cadre du présent projet bénéficieront aux entreprises luxembourgeoises.

Aujourd'hui, entre 100 000 et 110 000 voyageurs utilisent le tram au quotidien en journée pendant la semaine. De ce point de vue, le tramway est devenu un outil quotidien de transport pour de nombreuses personnes. Le souhait est d'augmenter encore davantage ce nombre, tout en renforçant la résilience du réseau. Des quartiers importants seront connectés au tramway, ce qui permettra d'atteindre un public encore plus large. En aménageant l'espace public, que ce soit par la construction de plateformes végétalisées, la plantation d'arbres ou l'optimisation des voies piétonnes et des pistes cyclables, le tramway contribuera à améliorer le bien-être des personnes.

Le souhait de Madame la Ministre est qu'il devienne systématique que lorsque de nouveaux quartiers d'habitation sont construits le tram y soit intégré. C'est également le cas en l'occurrence. En effet, dans les quartiers respectifs visés par le présent projet, de nouveaux emplois et logements seront créés. À noter encore que les terrains concernés par l'extension appartiennent déjà en grande partie à l'État.

Le prolongement vers le stade de Luxembourg sera terminé en été 2024 et le prolongement vers Luxexpo/Findel devrait être mis en service début 2025. La commission est dans ce contexte informée que l'on est dans les délais.

Les deux nouveaux tronçons constitueront une nouvelle ligne. En 2028, date de mise en service de l'ensemble du dispositif, on estimera à 160 000 le nombre de voyageurs journaliers du tramway.

L'extension du tram depuis la Gare Centrale vers le quartier de Hollerich (ligne HO) sera réalisée en deux étapes. Une première étape (A), mise en service planifiée pour 2028, s'embranchera sur la ligne existante après la station Gare centrale et vise à assurer la desserte du futur quartier « Nei Hollerich » ainsi que de son pôle d'échange Hollerich. Ce tracé, constitué de deux voies sur une longueur de 1,1 km, comprend deux nouvelles stations, la plateforme du tramway, les stations et l'ensemble des systèmes et équipements du tramway, incluant l'alimentation aérienne de contact (LAC). Le coût de cette extension s'élève à 29 000 000 € HTVA.

L'extension du tram vers le quartier « Laangfur » au Kirchberg (ligne K2) sera également réalisée en deux étapes. La première étape (A) en voie double s'étend sur 2,3 km et comprend 3 nouvelles stations. Celle-ci s'embranchera sur la ligne existante à proximité de la station Rout Bréck-Pafendall afin de rejoindre le futur quartier mixte « Laangfur ».

Le début des travaux est prévu l'année prochaine et la mise en service en 2027. L'insertion du tramway sur ce tronçon entraîne une refonte complète de l'aménagement de l'espace public, de façade à façade. Le coût de cette extension est estimé à 106 000 000 € HTVA.

Dans une deuxième étape, le tramway reliera le futur quartier Kuebebiérg avant de rejoindre, via le boulevard Pierre Frieden, le pôle d'échange « Luxexpo ».

Le financement total pour la construction des tronçons K2A et HOA s'élève à 135 000 000 € HTVA, dont 90 000 000 € HTVA proviendront de l'État et 45 000 000 € HTVA proviennent de la Ville de Luxembourg.

Dans une étape ultérieure, cette nouvelle branche sera prolongée au futur quartier « Porte de Hollerich » et le P&R Bouillon.

De l'échange de vues consécutifs, il y a lieu de retenir ce qui est :

Madame le Président partage le point de vue que le tramway est une « success-story », néanmoins elle regrette qu'il ne s'agisse pas toujours d'un embellissement de la ville au sens propre du terme à ses yeux. Elle estime qu'il est important de tirer des conclusions du réseau existant afin de pouvoir y apporter des améliorations. Pour ce qui est de la plateforme végétalisée/engazonnée, l'oratrice souhaite savoir s'il existe des alternatives pour que les plateformes demeurent plus vertes.

En outre, l'oratrice estime qu'il y a encore des améliorations à apporter concernant le bruit. En effet, lorsqu'un tram passe, on ne comprend pas toujours ses propres mots en matière d'impact acoustique. Elle souhaite savoir si des études sont envisagées pour améliorer cet aspect, notamment pour les futures extensions du tramway. Elle se demande s'il existe d'autres systèmes au niveau sonore des trams, notamment en s'inspirant d'autres pays/villes. L'exemple de la ville de Bern est cité.

Elle aimerait encore recevoir des explications plus détaillées sur les bifurcations du tram, notamment où l'on peut changer de tram. Qu'en est-il du projet d'une

ligne de tram respectivement de la gare de Luxembourg ville à l'aéroport et du stade de Luxembourg à l'aéroport ?

Il est répondu que le tramway évolue au fil du temps. Une fois par an, la finition du profil de rail est façonnée profondément au plat et cela réduit considérablement le bruit. Au niveau sonore, le tramway baisse le niveau sonore global, parce qu'il diminue le niveau du trafic. En effet, sur les sections où la voie du tram remplace voire réduit le nombre de voies routières, le bruit qu'il émet est plus faible que celui de la circulation routière.

La commission est encore informée qu'à l'étranger on n'utilise pas d'autres techniques pour diminuer le bruit du tramway. En effet, au Luxembourg, les meilleures techniques européennes connues sont utilisées pour réduire le bruit du tram.

La nouvelle ligne utilisera les rails existants à partir de la « Rout Bréck » ; les nouveaux rails seront reliés aux rails existants ; ce sont par conséquent des systèmes complémentaires. On parle d'un tronç commun. On n'aura plus à faire des correspondances au centre-ville, mais en amont, avant d'arriver dans le centre. Un véritable réseau sera mis en place.

En effet, l'optimal d'un tramway - quel que soit l'endroit d'où l'on part et vers où l'on veut aller - est que l'on n'a qu'une seule correspondance. Le nombre de correspondances est limité au minimum pour trouver le trajet de tramway le plus efficace.

Monsieur le député Yves Cruchten (LSAP) salue l'extension vers le quartier Hollerich et souhaite savoir pour quelle raison on n'a pas profité de ce projet pour relier déjà le tramway au P&R Bouillon.

Il est expliqué qu'entre le plan d'aménagement particulier (PAP) « Nei Hollerich » à l'est et le plan d'aménagement particulier (PAP) du Bouillon, se situe le plan d'aménagement particulier (PAP) « Porte de Hollerich » à l'ouest qui est en cours d'élaboration.

Monsieur le député Meris Sehovic (déi gréng) salue le projet de loi présenté. Au niveau de la signalisation du tramway, lorsque le tramway luxembourgeois passera d'une à plusieurs lignes, l'orateur souhaite savoir si les lignes seront numérotées.

L'orateur rappelle, en ce qui concerne le prolongement de la ligne en direction du Centre hospitalier de Luxembourg (CHL), qu'une réunion du conseil échevinal de la Ville de Luxembourg a été annoncée fin janvier 2024. Il souhaite savoir si la réunion a eu lieu et, le cas échéant, quelles en ont été les conclusions. En ce qui concerne la « ligne tram rapide » de la Cloche d'Or jusqu'au nouveau quartier d'Esch-Schifflange, il souhaite savoir si un calendrier a déjà été établi. Finalement, il souhaite encore savoir quel serait le maximum en termes de fréquentation de l'axe principal du tram.

Il est répondu que dès qu'il y aura plusieurs lignes de tramway au Luxembourg, il faudra effectivement mettre en place une signalisation spécifique, les dénominations des différentes lignes de tramway ne sont pas encore décidées. On travaillera également avec différentes couleurs pour une différenciation des différentes lignes.

En ce qui concerne le maximum en termes de fréquentation de l'axe principal du tram, il est répondu que le réseau de tramway actuel permet une cadence de 2 minutes et demie. Pour des occasions spéciales, cela pourrait encore être réduit.

En ce qui concerne le prolongement de la ligne en direction du Centre hospitalier de Luxembourg, Madame la Ministre informe la commission parlementaire que le comité politique de la Ville de Luxembourg ne pourra pas se réunir en janvier, la réunion est planifiée pour le 2 février. En ce qui concerne la « ligne tram rapide », la réunion devra encore être planifiée.

Les correspondances multiples dans le tram constituent un frein majeur à l'utilisation, raison pour laquelle il n'y a qu'une seule correspondance qui est envisagée.

Pour ce qui est du tronçon pôle d'échange Lycée Bouneweg et le stade de Luxembourg, Monsieur le député Marc Lies (CSV) aimerait recevoir plus de détails concernant le timing, et notamment savoir quand auront lieu les premiers essais. Par ailleurs, il renvoie à sa question parlementaire n°8147, qu'il a adressé avec Madame la députée Diane Adehm (CSV), le 12 juillet 2023, à Monsieur le Ministre de la Mobilité et des Travaux publics concernant l'indemnisation des commerces dans le cadre du chantier du tram Luxexpo /gare Centrale.<sup>1</sup>

Concernant le tronçon pôle d'échange Lycée Bouneweg et le stade de Luxembourg, il est répondu que le tronçon devrait être opérationnel cette année ; les premiers essais sont prévus pour le mois de mai. Pour ce qui est de l'indemnisation des commerçants dans le cadre dudit chantier, Madame la Ministre informe la commission parlementaire que rien n'est encore prévu à ce sujet.

## **2. Divers**

Pour ce qui est de l'annonce dans la presse luxembourgeoise ce matin que la construction du contournement de Bascharage devrait encore être retardée, Monsieur le Député Marc Goergen (Piraten) souhaite en recevoir plus d'informations de Madame la Ministre. Monsieur le député Meris Sehovic souhaite dans ce contexte encore savoir si l'expropriation pour cause d'utilité publique pourrait, le cas échéant, être évoquée dans ledit dossier.

Madame la Ministre informe la commission parlementaire de ne pas disposer d'informations à ce sujet à l'état actuel.

---

<sup>1</sup> <https://www.chd.lu/fr/question/25850>

**Procès-verbal approuvé et certifié exact**

Annexe : Présentation PowerPoint