

Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Procès-verbal de la réunion du 27 septembre 2024

Ordre du jour :

1. 8347 Projet de loi portant approbation du quatrième Protocole portant amendement à la Convention du 27 octobre 1956 entre la République fédérale d'Allemagne, la République française et le Grand-Duché de Luxembourg au sujet de la canalisation de la Moselle, fait à Schengen, le 18 septembre 2023
- Rapporteur : Monsieur Gusty Graas

- Présentation et adoption d'un projet de rapport
2. Avenir du tram
- extension du réseau conformément au Plan national de mobilité 2035
- demande de la sensibilité politique Piraten du 29 mars 2024
3. Divers

*

Présents : Mme Corinne Cahen, Mme Francine Closener, Mme Claire Delcourt, M. Félix Eischen, M. Jeff Engelen, M. Paul Galles, M. Marc Goergen, M. Patrick Goldschmidt remplaçant M. Fernand Etgen, M. Gusty Graas, Mme Paulette Lenert remplaçant M. Yves Cruchten, M. Marc Lies, Mme Mandy Minella, M. Meris Sehovic, M. Charles Weiler

Mme Lydie Polfer, observateur

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

M. Jean-Paul Lickes, M. Max Dörner, M. Frank Vansteenkiste, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

M. Helge Dorstewitz, Directeur général LUXTRAM S.A.

Mme Sara Agostino, du groupe politique DP

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Emile Eicher

M. David Wagner, observateur délégué

*

Présidence : Mme Corinne Cahen, Présidente de la Commission

1. 8347 Projet de loi portant approbation du quatrième Protocole portant amendement à la Convention du 27 octobre 1956 entre la République fédérale d'Allemagne, la République française et le Grand-Duché de Luxembourg au sujet de la canalisation de la Moselle, fait à Schengen, le 18 septembre 2023

À la suite d'une brève présentation du projet de rapport, ce dernier est adopté à l'unanimité des membres présents de la commission parlementaire.

La commission parlementaire propose à la Conférence des Présidents comme temps de parole le modèle 0.

**2. Avenir du tram
- extension du réseau conformément au Plan national de mobilité 2035
- demande de la sensibilité politique Piraten du 29 mars 2024**

À la suite des propos introductifs de Madame la Présidente puis de ceux de Madame la Ministre, une présentation PowerPoint relative à l'extension du réseau, conformément au Plan national de mobilité 2035 et annexée à la présente, est effectuée par le Directeur général LUXTRAM S.A.. Pour plus de détails, il y a lieu de se référer audit plan, annexé à la présente.

Soulignant l'importance pour elle d'aborder cette question de manière proactive, Madame la Ministre rappelle que l'extension du réseau s'inscrit dans une collaboration étroite entre l'État et la Ville de Luxembourg, représentée par Madame la Bourgmestre et les responsables en charge de la mobilité, ainsi qu'en présence du nouveau directeur de LUXTRAM.

Elle affirme que le développement d'une mobilité multimodale demeure une priorité absolue, impliquant à la fois l'augmentation des capacités de transport et la mise en place d'alternatives attractives. Ce développement repose sur le Plan national de mobilité 2035 (PNM 2035), adopté par le précédent gouvernement, dont les travaux se poursuivent dans un esprit de continuité, tout en amorçant en parallèle une réflexion vers un futur Plan 2040.

Ce mode de transport, désormais bien ancré dans les habitudes, transporte quotidiennement environ 100 000 usagers, avec des pics allant jusqu'à 120 000 personnes pendant des événements comme la Schueberfouer. L'exemple de la récente extension jusqu'au stade de football, avec cinq nouvelles stations, illustre la dynamique en cours ; plus de 4 000 usagers descendent déjà chaque jour au niveau du Lycée Vauban. Le tram joue ainsi un rôle de lien entre les nouveaux quartiers et le reste de la ville et constitue également une solution précieuse pour les usagers venant de l'extérieur, notamment en interconnexion avec le rail.

Madame la Ministre exprime sa volonté de maintenir un rythme soutenu, prévoyant le dépôt de six à sept projets de loi de financement au cours de la présente législature. Un effort budgétaire conséquent est ainsi inscrit dans le futur budget annuel et pluriannuel, en cours de finalisation par le ministre des

Finances, dans lequel des crédits spécifiques pour le tram sont prévus, traduisant l'engagement du gouvernement.

Elle évoque notamment le développement du tram rapide, les extensions précitées, ainsi que la nécessité d'un nouveau centre de remisage, le site actuel ne suffisant plus. Un projet de loi pour ce nouveau dépôt a été approuvé en Conseil de gouvernement le 11 septembre et sera prochainement soumis à la Chambre.

Madame la Ministre rappelle que des priorités ont été définies, notamment l'extension vers l'ouest via la route d'Arlon jusqu'au CHL, ainsi que la ligne nord-sud reliant la route d'Esch à la Cloche d'Or. Elle se rejouit de la qualité des plans élaborés en concertation avec la Ville de Luxembourg, mettant en avant une innovation majeure : l'introduction, pour la première fois, d'un tronçon souterrain sur le parcours du tram, permettant une requalification urbaine importante, intégrant davantage d'espaces verts, des aménagements pour les piétons, les cyclistes et une cohabitation harmonieuse avec les autres modes de transport. Elle mentionne également la création d'une piste cyclable continue entre la Place de l'Étoile et le CHL.

Concernant le calendrier, elle précise que les nouveaux plans permettront d'avancer la mise en service de la ligne de la route d'Arlon à 2032 au lieu de 2035. En revanche, le dépôt du projet de loi initialement prévu avant la fin de l'année est reporté, afin de tenir compte des optimisations récentes.

Elle aborde encore l'état d'avancement des études sur la route d'Esch, ainsi que sur le tracé dit « K2A », reliant le pont rouge du Pfaffenthal à l'École européenne, via le boulevard Konrad Adenauer, avec un lancement des travaux prévu en mai prochain.

Enfin, Madame la Ministre annonce qu'une première circulation test sur l'extension vers le Findel est programmée pour le 10 décembre, en vue d'une inauguration officielle en mars 2025.

Dans le cadre du développement du réseau de tramway à Luxembourg, un nouveau tronçon est prévu en direction de la route d'Arlon. Le tracé, qui part du Pôle d'Échange CHL, empruntera dans un premier temps la rue Federspiel. À partir de là, le tramway entrera dans un tunnel, situé juste avant le Centre Hospitalier de Luxembourg (CHL). Ce tunnel prendra la forme d'une tranchée couverte sur une longueur totale de 550 mètres. À la sortie de ce tunnel, le tram retrouvera la surface à hauteur du stade Josy Barthel afin d'assurer le raccordement avec le réseau existant ou avec son extension.

Du point de vue de la planification, le processus d'Évaluation des incidences sur l'environnement (EIE) est prévu pour être lancé en octobre 2024. Parallèlement, les études préalables et les documents de planification sont en cours de finalisation ou d'accélération, en vue de préparer le projet de loi de financement à la même échéance. L'objectif affiché est une mise en service du tronçon en 2032, en parfaite coordination avec les autres infrastructures prévues sur l'axe stratégique de la route d'Arlon.

Trois variantes de tracé ont été étudiées : une variante en tunnel intégral, une variante en surface et une variante mixte combinant tunnel et surface. Après évaluation, la variante mixte a été retenue. Elle combine les avantages

techniques des deux autres options, tout en maintenant des coûts maîtrisés et un impact foncier modéré.

La variante en tunnel intégral était initialement estimée à 202 millions d'euros, avec une emprise foncière d'environ 600 m². La variante en surface, bien que la moins coûteuse avec 115 millions d'euros, nécessitait jusqu'à 2 000 m² de terrains privés, ce qui a été jugé trop intrusif. La variante mixte, pour sa part, présente un coût intermédiaire de 140 millions d'euros et nécessite une emprise de 750 m², tout en permettant une mise en service avancée de 2035 à 2032 grâce à ses avantages techniques et son intégration plus fluide dans l'environnement urbain. Ce choix de la variante mixte résulte d'un équilibre entre les aspects techniques, les coûts, les contraintes foncières et la faisabilité du calendrier.

Il est à noter que les montants évoqués ne tiennent pas compte de l'acquisition foncière, cette dernière étant difficile à estimer précisément, compte tenu de sa nature volatile et des incertitudes du marché immobilier.

Ce tronçon s'insère dans une stratégie globale de développement progressif et coordonné du réseau de tramway. Le Ministère de la Mobilité et la Ville de Luxembourg assurent une concertation régulière sur les financements et la planification des différentes phases. Ce phasage continu permet de maintenir un rythme soutenu et cohérent des travaux et des mises en service.

Le calendrier prévisionnel des tronçons est structuré comme suit :

- l'extension vers Kirchberg, déjà en cours,
- suivie de la connexion vers Hollerich,
- puis vers le CHL (anciennement CRM),
- ensuite vers la route d'Esch,
- et enfin la route d'Arlon.

Chaque étape est mise en œuvre avec un projet de loi de financement spécifique, soumis à la Chambre des Députés dans les délais requis, ce qui garantit la continuité du projet à long terme.

En parallèle, concernant le projet de tram rapide, les études avancent également à un bon rythme. Selon les discussions récentes en « Comité Tram Rapide », le planning est confirmé comme suit :

Leudelange : mise en service en 2028

Foetz : 2030

Metzeschmelz : 2032

Belvaux-Mairie : 2035

Les projet de loi de financement correspondants seront déposés de manière échelonnée : en 2026 pour le premier tronçon ; d'ici fin 2027 pour le deuxième tronçon ; et en 2030 pour les derniers tronçons vers Belvaux.

L'ensemble de ces projets structurants répond à une stratégie de mobilité cohérente, progressive et ambitieuse, s'inscrivant dans une perspective à long terme. Elle vise à renforcer l'offre de transport public, à désengorger les axes routiers et à assurer une interconnexion fluide entre les différentes zones urbaines et périurbaines du pays.

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

Tout d'abord, Madame la Présidente félicite d'avoir réussi à concevoir un tracé sans emprise sur les maisons privées. Elle salue cette approche comme une réussite en matière de cohabitation urbaine, soulignant que ce genre d'intégration respectueuse est rare et doit être reconnue.

Elle soulève toutefois un point critique concernant les nuisances sonores générées par le tram actuellement en service à Luxembourg. Elle fait notamment référence à l'Avenue de la Liberté sur le plateau du Limpertsberg, où le bruit généré par le tram lors des virages est jugé excessif. Elle compare cette situation à celle observée dans d'autres pays, où les tramways semblent globalement plus silencieux.

Elle formule donc une demande explicite à ce que cette problématique soit prise en compte à l'avenir, aussi bien pour réduire le bruit des trams existants que pour intégrer cette exigence dans la conception des futurs tronçons, notamment lorsqu'ils traversent des quartiers résidentiels. Elle insiste pour que cette question reste à l'ordre du jour, tant qu'aucune amélioration tangible n'aura été constatée.

Ensuite, sa deuxième question porte sur l'extension future vers Strassen. Elle s'interroge sur la continuité potentielle du tracé après 2032, une fois que le tram sera en service au CHL et sur la rue Federspiel. Plus précisément, elle voudrait savoir si des réflexions ont déjà été menées concernant une extension ultérieure en direction de Strassen.

En réponse, concernant la question du bruit, le Directeur général LUXTRAM S.A. s'engage à ce que ce sujet soit pris au sérieux. Il assure que l'équipe examinera les sources du bruit, les possibilités de réduction sur les rames existantes et des solutions pour l'atténuer dans les nouveaux tronçons, notamment via les matériaux, les rayons de courbe ou encore le système de freinage.

Concernant la prolongation en direction de Strassen, il est expliqué que, pour l'instant, aucune planification concrète n'existe. Le tracé actuel s'arrête effectivement au Pôle d'Échange CHL, et ce point constitue la fin officielle du projet tel qu'il est conçu aujourd'hui. Toutefois, la possibilité technique d'un prolongement est préservée : le tracé prévoit un rayon de courbe compatible, sans installation irréversible, de sorte que si une extension devait être décidée à l'avenir, elle pourrait s'intégrer sans obstacle au réseau. Il s'agit donc d'une réserve stratégique, intégrée au plan directeur, même si aucune décision politique ni calendrier n'ont encore été fixés.

Monsieur Marc Goergen (Piraten) exprime son soutien au choix du tunnel dans le cadre du projet de prolongement du tram, le qualifiant de bonne option. Néanmoins, il soulève des critiques concernant le tracé du tram rapide vers le Sud du pays.

Il rappelle une discussion antérieure à la Chambre, six mois auparavant, au sujet de la pertinence du passage du tram rapide par le Stade de Luxembourg. Il estime qu'une connexion directe par Hollerich aurait été nettement plus efficace. En effet, bien que le tram rapide permette d'atteindre rapidement Leudelange et le Stade, les usagers doivent changer de ligne et perdre du temps pour ensuite rejoindre la Gare Centrale ou le Kirchberg, qui sont des

destinations majeures. Il est d'avis que la majorité des voyageurs ne s'arrêteront pas à la Cloche d'Or, mais poursuivront leur trajet vers ces zones.

Selon lui, cette conception affaiblit la promesse d'un « tram rapide » réellement efficace pour les usagers venant du sud. Une connexion directe à Hollerich aurait non seulement mieux intégré les besoins des usagers, mais aurait aussi permis une meilleure interconnexion avec la nouvelle ligne de tram actuellement en construction dans ce secteur.

Il soulève également une question sur le financement du tram rapide, en se basant sur des déclarations de la ministre dans la presse. D'après ce qu'il a compris, le financement de cette infrastructure serait totalement pris en charge par l'État pour les communes du Sud. Or, concernant la Ville de Luxembourg, où se réalisent actuellement de nombreux tronçons du tram, il lui semble qu'elle serait contrainte de cofinancer certains segments, alors que d'autres communes en bénéficieraient gratuitement. Par conséquent, il demande des clarifications sur cette disparité et comment celle-ci pourrait être justifiée.

En réponse, le Directeur général LUXTRAM S.A. confirme que le tracé par Hollerich fait bien partie du PNM 2035. Il précise que le tram rapide ira jusqu'à la Cloche d'Or, mais que le plan prévoit aussi une connexion directe vers Hollerich à partir de ce point. Cette liaison permettrait ensuite de continuer vers le Kirchberg, ce qui répondrait à la préoccupation évoquée. Il est ajouté que ce tracé élargi est déjà intégré dans les fondements de la planification actuelle.

Madame Lydie Polfer (DP) complète la réponse en soulignant que le choix de prioriser la route d'Esch dans les projets actuels est directement lié à cette volonté de connecter efficacement le tram rapide aux lignes permettant une connexion vers Hollerich ou la Place de l'Étoile, et de là au Kirchberg. Elle estime que de nombreux travailleurs du sud de notre pays sont employés sur le plateau du Kirchberg, ce qui renforce la nécessité d'un accès fluide et direct. Concernant l'accès à la gare, il a expliqué que les voyageurs auront deux options: soit un changement à Cloche d'Or, soit une poursuite du trajet jusqu'à Hollerich puis correspondance.

Madame la Ministre souhaite encore clarifier un point soulevé précédemment concernant les emprises sur des propriétés privées, notamment en lien avec le tronçon situé sur la route d'Arlon. Il est précisé que les affirmations évoquant une absence totale d'emprises ne sont pas entièrement exactes. En effet, s'il est vrai que le projet prévoit considérablement moins d'emprises qu'initialement et que des solutions techniques ont permis de réduire au minimum l'impact sur les propriétés privées, cela ne signifie pas qu'il n'y aura strictement aucune emprise. Il subsisterait en effet quelques cas, notamment au début de la route d'Arlon en direction du centre-ville.

Concernant l'avenir du prolongement du tram au-delà du CHL vers Strassen, Madame la Ministre a précisé qu'une étude régionale est en cours, avec des réunions prévues en automne avec les communes concernées. L'objectif est d'envisager les scénarios de continuité du réseau du tramway vers l'ouest, en concertation étroite avec les acteurs locaux, mais aucune décision définitive n'est encore prise à ce stade.

Enfin, en réponse à une remarque sur le fait que certaines communes n'auraient aucun coût à supporter pour le passage du tram, contrairement à la Ville de Luxembourg, la Ministre a rappelé que cette différence est

formellement encadrée par le Pacte des Actionnaires : pour tout projet concernant la Ville de Luxembourg, cette dernière contribue à hauteur d'un tiers (1/3) du financement. Pour les autres sections du tram rapide en dehors de la ville, l'État prend en charge la totalité des coûts.

Monsieur Meris Sehovic (déi gréng) soulève plusieurs interrogations concernant le nouveau calendrier de réalisation du tram sur la route d'Arlon. Il demande où exactement se situe le gain de trois ans annoncé dans ce nouveau planning et quelles justifications détaillées soutiennent cette affirmation. Il souhaite savoir jusqu'où l'option tunnel a été analysée et si l'on peut la considérer comme avancée dans sa conception technique. Il questionne encore la compatibilité des travaux du tram avec ceux prévus ou en cours sur la Place de l'Étoile (Stäreplaz), notamment en lien avec les projets d'urbanisme et de construction immobilière. Il s'interroge aussi sur le tracé exact prévu à travers la Place de l'Étoile – notamment si le tram la traversera en ligne droite – et souhaite savoir où débutera le chantier, s'il commencera du côté du CHL, du centre-ville, ou simultanément sur plusieurs points.

En réponse, le Directeur général LUXTRAM S.A. explique qu'à ce stade, aucune décision ferme n'a été prise quant à l'ordre précis des travaux. L'objectif reste de minimiser les perturbations en coordination étroite avec tous les acteurs concernés. Il évoque la possibilité de travailler simultanément sur plusieurs tronçons, comme cela avait été fait pour l'avenue de la Liberté, mais cela dépendra des conditions concrètes et des autres chantiers en parallèle. Une collaboration spécifique aura lieu avec les services de la circulation et les autres départements municipaux, afin d'éviter un blocage complet de la route d'Arlon. Il précise encore que la variante en tunnel n'est pas simplement une première idée, mais qu'elle a fait l'objet d'études approfondies dès le début du projet. Il insiste sur le fait que les analyses techniques sont bien plus avancées que ne le laisse entendre son statut administratif actuel (« APS »).

Madame Polfer complète la réponse en précisant que le dossier relatif à la Place de l'Étoile sera voté lundi prochain en conseil communal. Cependant, après ce vote communal, des recours ou réclamations peuvent encore être introduits auprès du ministère de l'Intérieur. Elle affirme que l'objectif est de réaliser les deux projets – tram et développement immobilier – de manière aussi étroitement coordonnée que possible. Elle soutient que même dans le pire des cas, si le projet immobilier de la Place de l'Étoile n'était pas encore lancé, la réalisation du tram doit et pourra avoir lieu indépendamment.

Monsieur Gusty Graas (DP) salue la variante mixte concernant la route d'Arlon. Concernant le tronçon de Hollerich vers la route d'Esch, il estime que cette montée est actuellement assez raide. Il se demande si cela ne risque pas de poser un problème pour faire passer un tram par cette montée et se demande si cela ne pourrait pas justifier une autre variante, notamment une variante d'un tracé souterrain.

Le Directeur général LUXTRAM S.A. confirme que la pente est notable, cependant, il rassure sur le plan technique que les trams modernes peuvent fonctionner normalement sur des pentes allant jusqu'à 8–9%, ce qui est le cas ici. Donc, le passage du tram sur cette montée est tout à fait faisable. Concernant l'hypothèse d'un tracé souterrain pour cette section, il écarte cette option, expliquant que le relief du secteur ne s'y prête pas efficacement. La topographie de la route d'Esch est telle qu'un tunnel dans ce secteur devrait malgré tout suivre une pente, ce qui annule en grande partie les avantages

attendus. Il ajoute que la géométrie du relief obligerait à creuser profondément, ce qui rendrait le projet beaucoup plus complexe et coûteux, sans gain technique réel.

Monsieur Félix Eischen (CSV) exprime son appréciation pour le projet. Concernant le tronçon de la route d'Arlon, il estime qu'elle est appelée à devenir très fréquentée, non seulement par le transport public, mais aussi par des usagers privés, notamment ceux se rendant en ville ou au CHL.

Par conséquent, il se demande si un parking relais (P+R) est prévu à proximité de cette entrée de ville, notamment dans la zone du CHL, afin de capter ces flux.

Le représentant du Ministère répond qu'effectivement un P+R majeur est prévu dans le cadre du PNM 2035 et précise qu'il sera implanté à l'ouest de la Ville de Luxembourg, dans une zone actuellement non urbanisée, qui correspond au futur Boulevard de Merl. Ce P+R comptera 3 000 places et sera directement connecté à un nouvel échangeur autoroutier, ce qui facilitera l'accès pour les automobilistes venant du Grand Ouest du pays et de la Belgique.

Monsieur Sehovic exprime des doutes quant à la crédibilité du calendrier annoncé pour la réalisation de la nouvelle ligne de tram, en particulier sur la route d'Arlon, dont la mise en service est prévue à l'horizon 2032. Alors qu'il est affirmé que l'on ne dispose pas encore d'un phasage détaillé du chantier en raison de la complexité des collaborations avec d'autres maîtres d'ouvrage, une échéance de 2032 est annoncée. Il s'interroge donc sur les éléments concrets qui justifieraient un gain de trois ans par rapport à l'échéance initiale de 2035 telle qu'évoquée dans le PNM 2035. Monsieur Sehovic a également soulevé la question de la priorité donnée récemment à la ligne passant par la route d'Esch, dont la mise en service est désormais prévue pour 2030. Il a voulu savoir où en étaient précisément les études pour cette branche et dans quelle mesure ce calendrier, lui aussi très ambitieux, était réaliste. Enfin, il a rappelé que le PNM 2035 prévoit une cadence moyenne de 3 km de voies de tram posées par an jusqu'en 2035 et a demandé combien de kilomètres avaient été posés en 2024 et quelles étaient les prévisions concrètes pour 2025.

En réponse, le Directeur général LUXTRAM S.A. a tenu à clarifier que l'absence de détails sur le phasage ne signifiait pas un manque de planification. Les équipes de LUXTRAM disposent bien d'une idée précise des étapes à venir, mais préfèrent ne pas les présenter publiquement à ce stade, car elles restent sujettes à évolution. Il a insisté sur le fait que ce projet se construit en coordination avec d'autres acteurs comme la Ville de Luxembourg et les maîtres d'ouvrage de projets connexes. Il ne s'agit pas d'avancer indépendamment, mais de veiller à une cohérence entre les différents chantiers. Tout en reconnaissant l'impossibilité de garantir l'absence totale d'imprévus à un horizon aussi lointain, il a assuré que les échéances actuelles sont fondées sur des plans techniques sérieux et sur l'expérience acquise lors des phases précédentes du réseau.

Le représentant du Ministère a complété ces propos en précisant les raisons concrètes qui expliquent le raccourcissement du calendrier pour la ligne de la route d'Arlon. Deux éléments sont déterminants : d'une part, la réduction importante des emprises foncières nécessaires, notamment par l'abandon d'une variante en surface qui aurait nécessité des acquisitions jusqu'au pied

des maisons, rendant l'accès aux garages impossible. Ces procédures auraient pris entre trois et quatre ans. La version actuelle du tracé permet de limiter les acquisitions à des zones moins sensibles, ce qui accélère considérablement le processus. D'autre part, le nouveau scénario permet une articulation plus efficace avec le projet immobilier de la Place de l'Étoile : contrairement à la version précédente, il n'est plus nécessaire d'attendre que le chantier immobilier démarre ou se termine pour débiter les travaux du tram. Le tracé actuel permet donc de commencer les travaux de manière autonome. Ces deux ajustements permettent, selon le Ministère, de justifier raisonnablement une avance de trois années sur l'échéance initialement prévue dans le PNM 2035.

Monsieur Patrick Goldschmidt (DP) souhaite apporter quelques précisions relatives au calendrier du projet de tramway : il confirme que LUXTRAM avait bien analysé en amont la durée estimée des travaux et qu'un phasage réaliste avait été établi. Si l'on considère que nous sommes actuellement en 2024 et que le début des travaux est envisagé pour 2029, cela laisse une période de cinq ans de préparation, dont quatre années sont pleinement consacrées à la coordination avec les multiples acteurs impliqués. Il a souligné que la Ville de Luxembourg aura un rôle central dans cette phase préparatoire, notamment en ce qui concerne le déplacement ou la rénovation des réseaux d'infrastructure souterrains. Il n'est pas encore possible aujourd'hui de donner des détails précis sur le déroulement du chantier à venir sur la route d'Arlon, car plusieurs solutions restent à étudier d'ici 2029. Cependant, il affirme avec conviction que toutes les décisions nécessaires seront prises d'ici là, permettant ainsi un démarrage fluide des travaux à la date prévue. Il souligne encore que pour la Ville de Luxembourg, un des objectifs majeurs à long terme reste le réaménagement du Boulevard de Merl, rendu possible grâce au passage du tram. Il s'est dit confiant quant à l'atteinte de l'échéance 2032 pour l'arrivée du tram au CHL, objectif jugé tout à fait réalisable, avant d'envisager les étapes suivantes de l'extension du réseau.

Monsieur Meris Sehovic souhaite encore obtenir des précisions sur le nombre de kilomètres de voies qui ont été posés en 2024, ainsi que les prévisions pour l'année 2025.

Le Directeur général LUXTRAM S.A. rappelle que l'essentiel des travaux sur le tronçon E avait été finalisé en 2024. Une petite portion du tronçon D faisait également partie des travaux réalisés cette même année. Globalement, cela représente entre 3,5 et 4 kilomètres de voies posées en 2024. Il a précisé que ces chiffres ne sont pas encore définitifs et nécessiteraient une vérification exacte.

Sur ces 3,7 kilomètres posés sur le tronçon E, environ 80% ont été réalisés en 2024, ce qui confirme une moyenne avoisinant les 3,5 à 4 kilomètres.

Concernant les prévisions pour 2025, l'orateur a évoqué la poursuite des travaux sur le tronçon K2, qui comporte à lui seul environ 2,3 kilomètres, auxquels s'ajoutent encore quelques centaines de mètres nécessaires à la réalisation du système de retournement à l'arrière-gare. Il a conclu en affirmant que l'objectif annuel fixé par le PNM 2035 – à savoir environ 3 kilomètres de voies posées par an – est réaliste. Certaines années permettront même de dépasser cette moyenne, en fonction de l'avancement et de la nature des chantiers.

Dans ce contexte, Madame la Ministre souligne l'importance de faire avancer rapidement le développement du réseau de tram, tout en insistant sur le fait que cela devrait se faire de manière réaliste. Elle a rappelé que personne n'a intérêt à annoncer des échéances irréalistes et que la planification doit s'inscrire dans une perspective à long terme, souvent au-delà de la législature en cours.

Elle a précisé qu'après avoir suivi de près l'évolution du projet depuis près de onze mois, elle a pu constater que les dates avancées par LUXTRAM jusqu'à présent ont toujours été respectées. Les échéanciers ne sont donc pas présentés à la légère, mais s'appuient sur des bases concrètes.

En conclusion, elle a réaffirmé que l'objectif commun reste d'avancer aussi vite que possible, tout en maintenant une approche réaliste et pragmatique en matière de délais et de planification.

Madame la Présidente estime par conséquent que la demande initiale de la sensibilité politique Piraten, formulée le 29 mars 2024, avait donc trouvé une réponse satisfaisante à travers les échanges de la séance et demande à Monsieur Goergen si la demande de sa sensibilité pouvait dès lors être considérée comme traitée.

Monsieur Goergen, suite aux explications fournies lors de la réunion, le confirme.

Cependant, il soulève encore une série de questions liées au matériel roulant. Se référant aux retards importants rencontrés par la CFL dans la réception de ses nouveaux trains, il souhaite savoir si des commandes concrètes avaient déjà été passées pour les trams nécessaires aux futurs tronçons. Il a mis en garde contre un scénario similaire à celui de la CFL, où l'absence d'anticipation avait engendré des délais problématiques.

Il s'est également interrogé sur les longueurs des rames évoquées, à savoir des trams qui pourraient être 10 ou 15 mètres plus longs. Il a demandé si ces nouvelles rames viendraient en complément ou en remplacement des actuelles.

Enfin, concernant la future ligne sud, il a rappelé que les trams actuels ne sont pas conçus pour circuler à grande vitesse, ce qui soulève la question de l'acquisition d'un matériel roulant différent ainsi que des licences spécifiques que cela impliquerait pour le personnel. Il s'est demandé si le projet maintenait l'objectif initial d'un tram traversant la ville de Luxembourg (permettant de voyager de Belval jusqu'au Findel sans changement), ou si un changement de matériel et de conception risquait de remettre cela en cause.

Madame la Ministre précise qu'un projet de loi est d'ores et déjà prévu pour l'année à venir en vue de procéder à la commande du matériel roulant nécessaire à l'extension du réseau de tramway.

Le représentant du Ministère confirme que des difficultés d'approvisionnement en matériel roulant existent également dans le secteur du tramway, à l'instar du rail classique. Conscient de cette problématique, LUXTRAM a engagé dès à présent des démarches auprès des principaux constructeurs européens – au nombre de quatre ou cinq – afin de les informer de l'ampleur du marché à venir et de les sensibiliser à la future commande publique de matériel roulant. Ces échanges en amont visent à anticiper les délais de livraison, estimés entre deux et trois ans à compter de la commande.

S'agissant des spécificités techniques, il a été précisé que les nouvelles rames de tramway devraient être plus longues de huit à neuf mètres par rapport aux modèles actuels. Toutefois, les quais ont été conçus de manière à pouvoir accueillir ces véhicules plus longs sans compromettre l'accessibilité : l'ensemble des portes demeurera accessible depuis les quais, à l'exception de la cabine de conduite, qui pourrait légèrement dépasser.

En ce qui concerne les différences entre les futurs trams à haute capacité, appelés à circuler sur la future ligne rapide, et les trams urbains existants, celles-ci seront minimales. Le Ministère attache une importance particulière à assurer l'interopérabilité entre les différentes lignes du réseau, de sorte qu'un tram rapide en provenance d'Esch/Alzette puisse, à terme, continuer son trajet vers le Kirchberg, sans rupture de charge et avec le même matériel roulant. Cette continuité vise à garantir une expérience fluide pour les usagers, tout en maximisant l'efficacité du réseau.

Il est également précisé que le futur tram rapide, dont l'ouverture jusqu'au Findel est prévue pour mars prochain, empruntera déjà en partie des tracés longeant l'autoroute, avec des vitesses atteignant 70 km/h. Le tram rapide pourrait à terme rouler jusqu'à 80 km/h. Le matériel roulant restera de type urbain, semblable à celui actuellement en service.

La principale adaptation envisagée concerne le confort à bord, en particulier en raison de la durée des trajets. Par exemple, un passager effectuant le parcours de Belval au Findel passera environ une heure dans le tram. Pour cette raison, les nouvelles rames seront probablement équipées de davantage de sièges, afin d'améliorer le confort sur les longues distances.

Sur le plan technique, il a été rappelé que le tram fonctionnera selon les principes habituels du réseau : il roulera à vue, sur les mêmes voies que les trams actuels, et sous la même tension électrique.

Madame la Ministre complète la réponse en précisant que le développement du réseau de tramway nécessitera l'acquisition de nouvelles rames. Si l'on projette l'évolution d'ici 2035, le nombre quotidien d'usagers du tram ne sera probablement pas de 100 000, mais pourrait être trois fois supérieur. Par conséquent, LUXTRAM devra également renforcer ses effectifs en recrutant de nouveaux collaborateurs et collaboratrices pour répondre à cette croissance.

Elle a tenu à souligner une fois encore l'importance du volet économique de ce projet. Le tramway représente en effet un levier significatif pour l'économie nationale : plusieurs entreprises luxembourgeoises sont aujourd'hui fournisseurs de LUXTRAM ou impliquées directement dans les travaux d'infrastructure. Ces activités génèrent des emplois et stimulent des filières locales, ce qui constitue un impact positif non négligeable, qu'il convient également de valoriser dans l'approche globale du projet.

3. Divers

Aucune séance de commission n'est actuellement prévue pour la semaine suivante, sous réserve d'un événement urgent ou imprévu. La prochaine

réunion est donc planifiée pour le 10 octobre, une séance conjointe de la Commission des Pétitions et de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics se tiendra autour de la pétition publique n°3111 intitulée « Non à la fermeture de la route entre Redange et Belvaux ».

Procès-verbal approuvé et certifié exact
--

Annexes : - Avenir du tram – extension du réseau conformément au Plan National de Mobilité 2035 (Présentation PowerPoint)
 - Plan national de mobilité 2035

Avenir du tram - extension du réseau conformément au Plan National de Mobilité 2035



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



27 septembre 2024



Finalisation
de la ligne 1

Stadion
—
Findel

Réseau Luxtram

Ligne 1

En service
Luxexpo – Stadion

Ligne 1

En travaux
Luxexpo – Findel



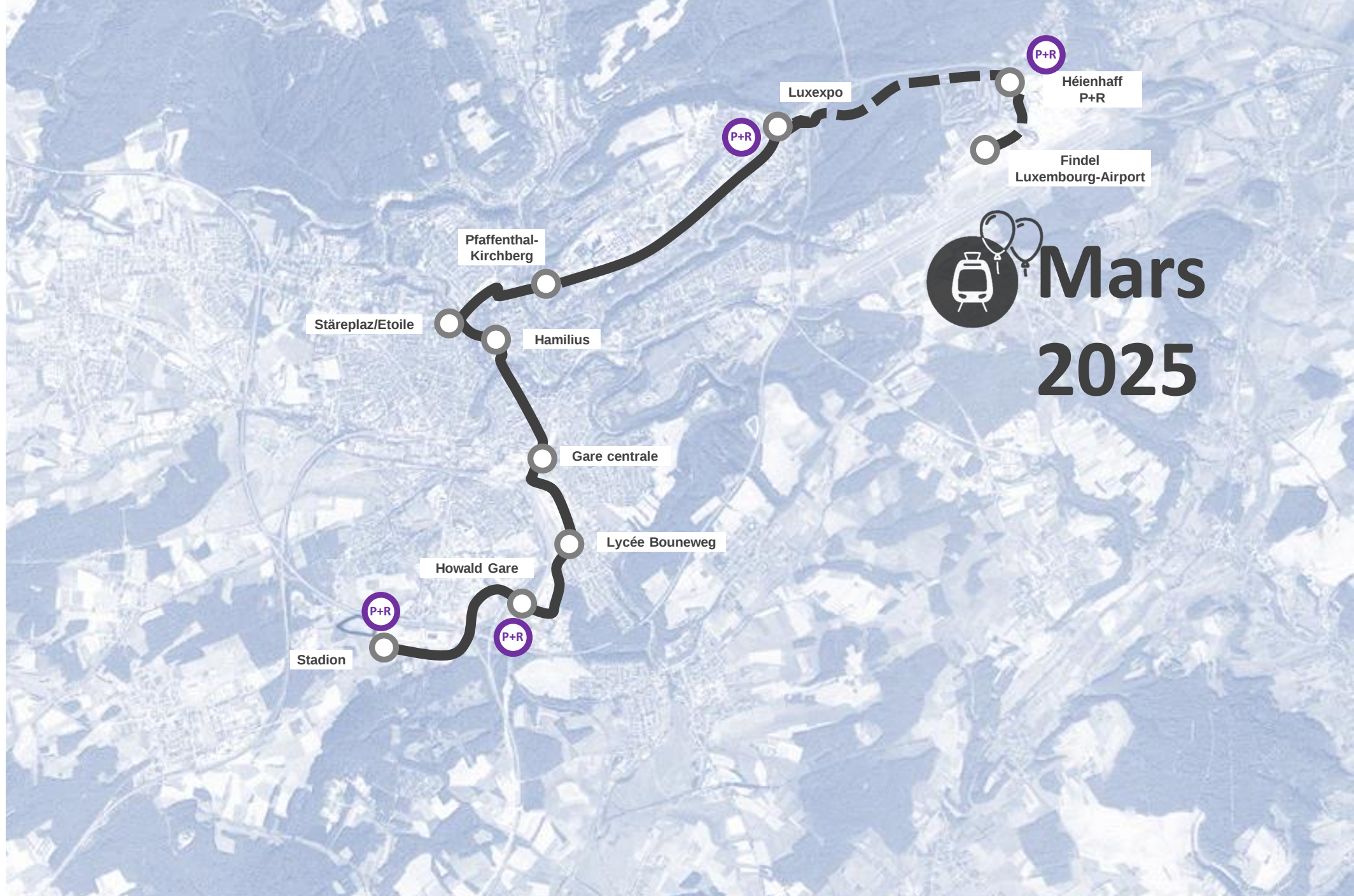
En construction
Luxexpo –
Findel / Luxembourg-
Airport



Station Tram
Pôle d'échange



P+R



Tronçon E

Luxexpo - Findel



Tronçon E

Luxexpo - Findel

Linéaire

3,9 km

Envergure travaux

GLO + Forêt

Travaux en cours



Mise en service



Mars 2025

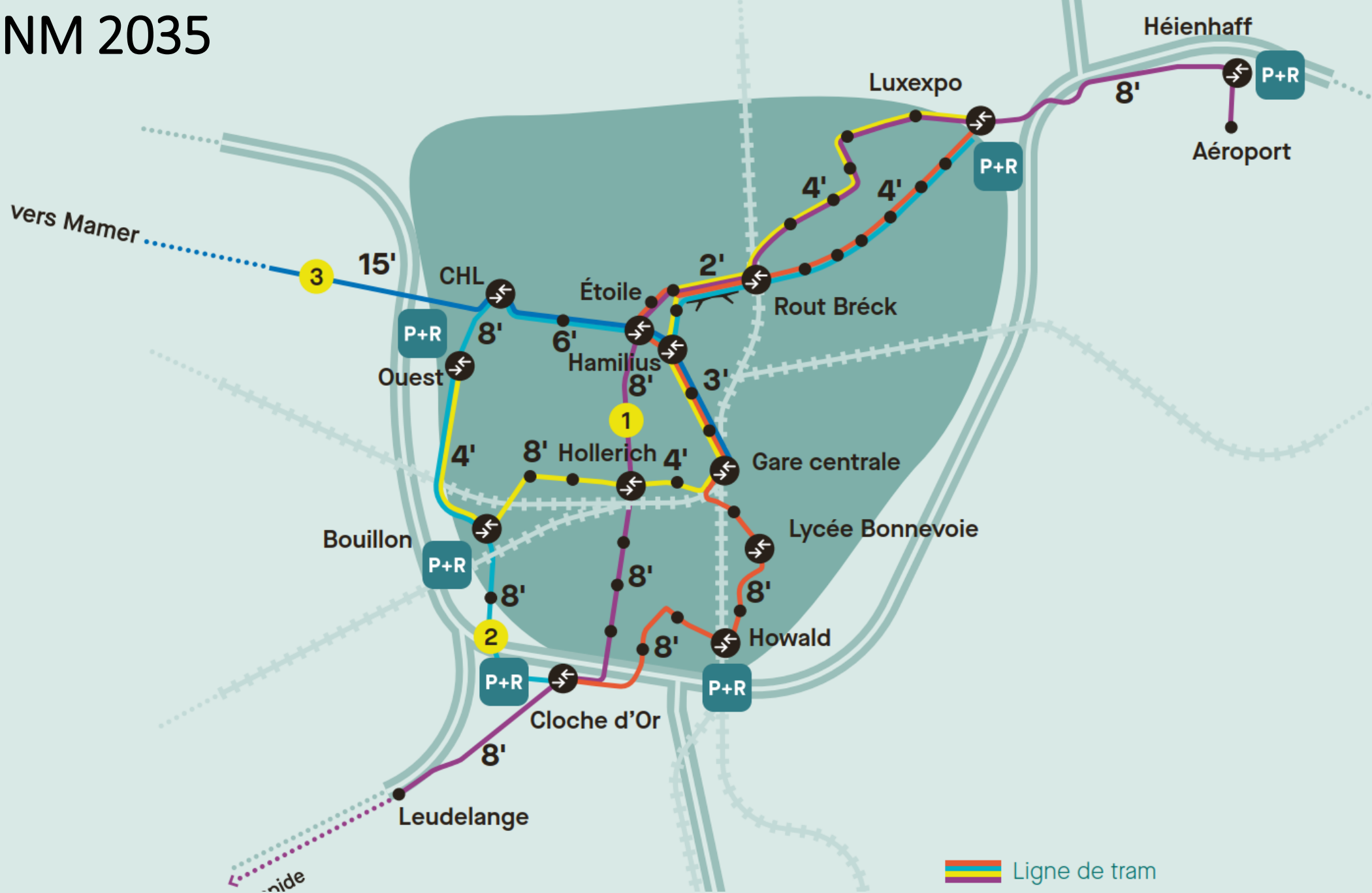




Avenir du tram

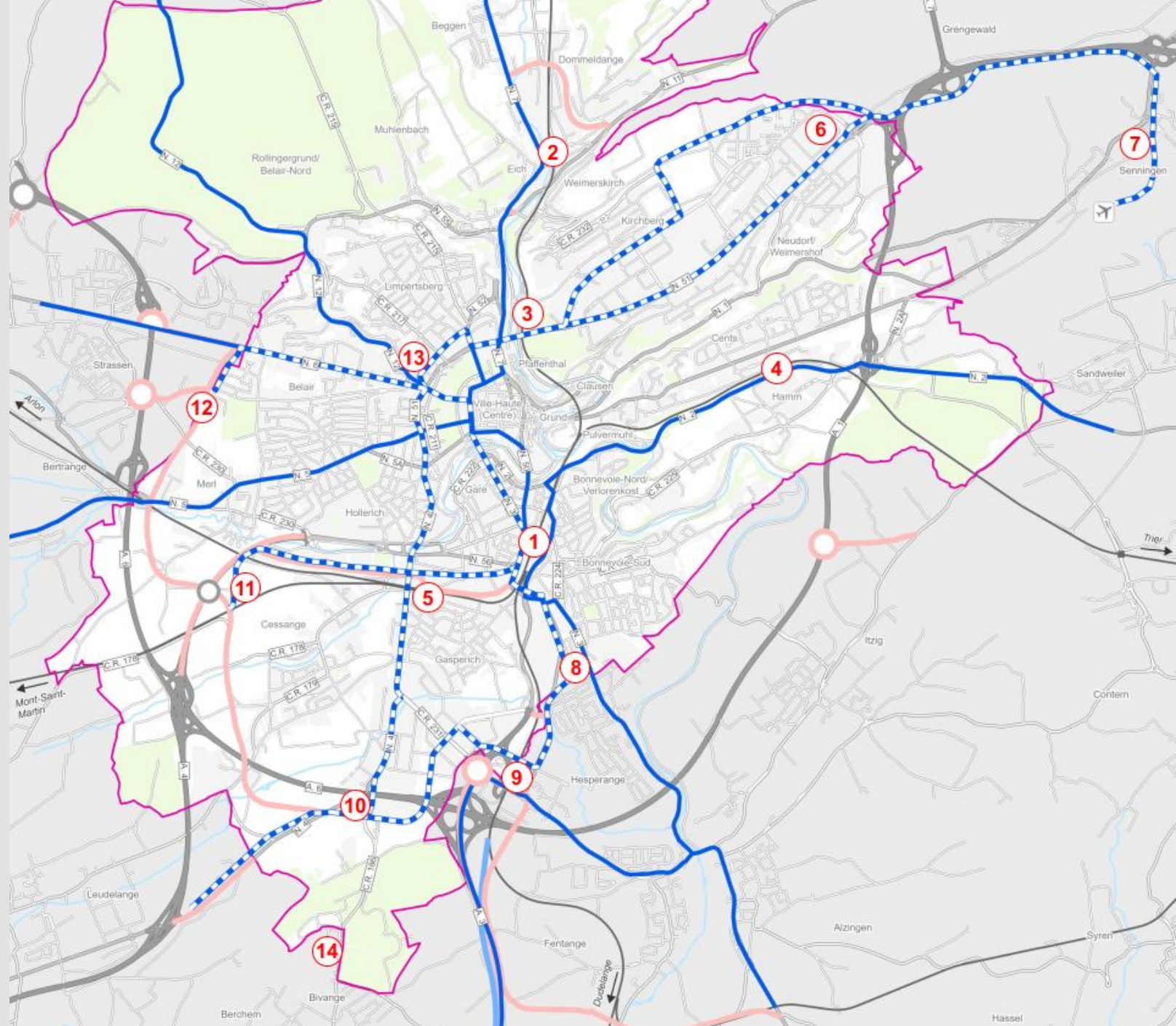
Extension du réseau
conformément au
Plan National
de Mobilité 2035

PNM 2035



Plan de Mobilité

Ville de Luxembourg





Du plan
à
la réalité...

Priorités Réseau Tramway

Ligne 1 —

Cloche d'Or -
Aéroport/Findel

Extensions

Kirchberg —

K2

Hollerich —

Rte d'Esch —

Rte d'Arlon —

Tram rapide —

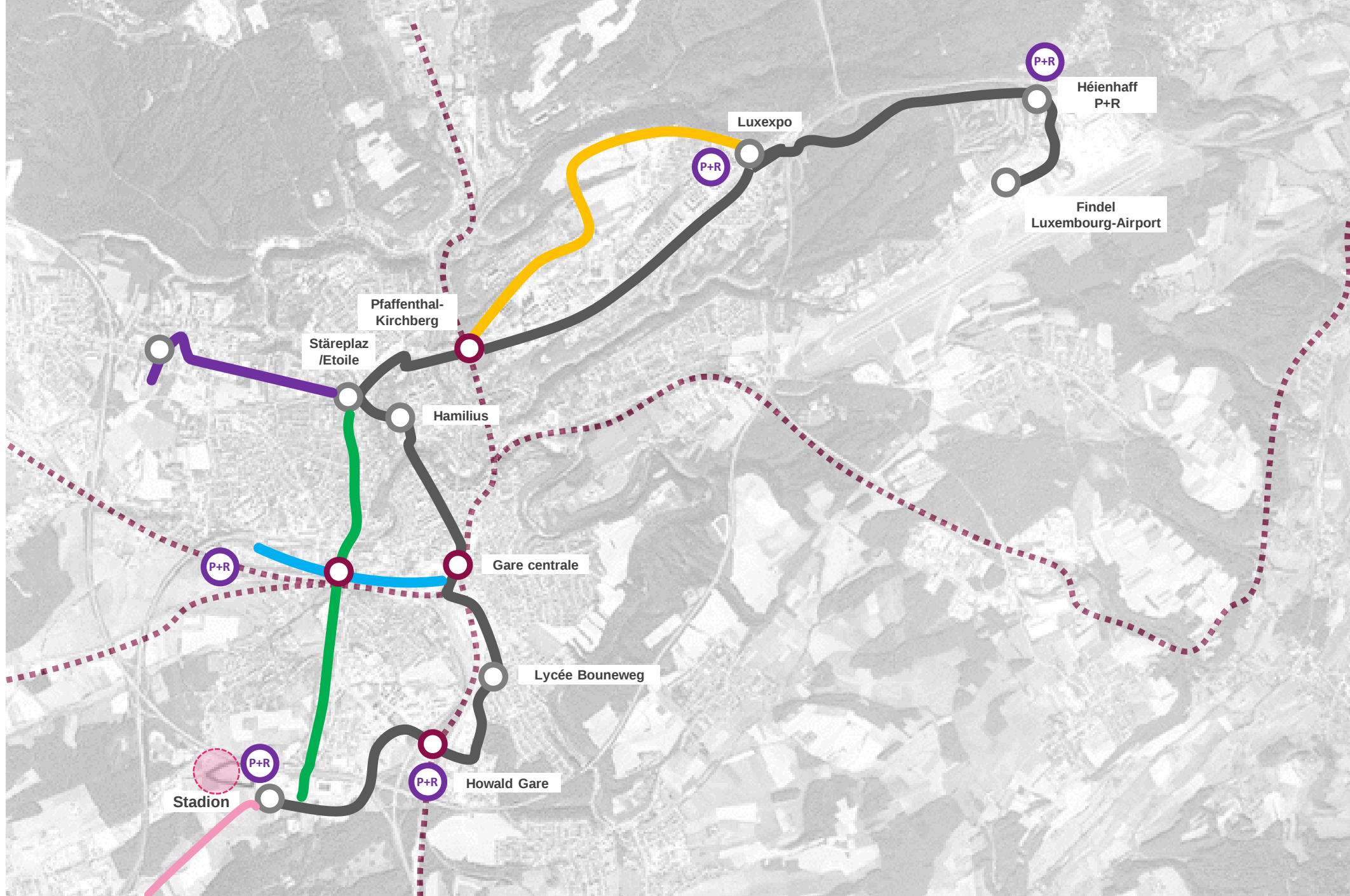
Tramsschapp
Cloche d'Or

Station Tram
Pôle d'échange

P+R

Lignes CFL

Gare CFL /Luxtram





Démarrage des Travaux

Extensions Tramway

Ligne 1
Stadion - Findel

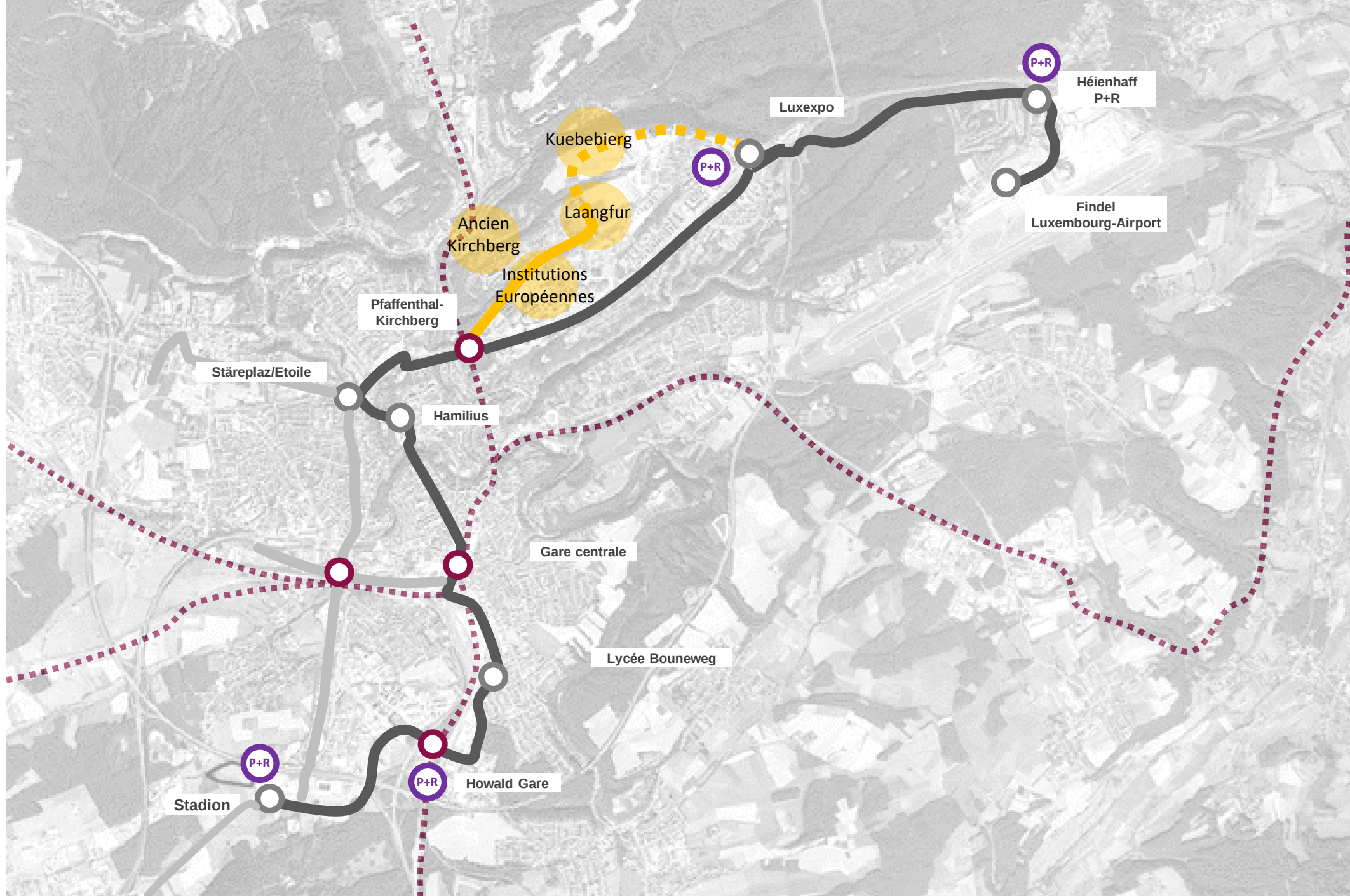
Extensions

Kirchberg

Station Tram
Pôle d'échange

P+R

Gare CFL /Luxtram



Extension Kirchberg K2A bd Konrad Adenauer

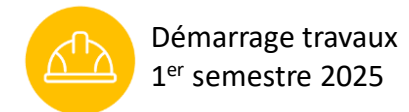
Linéaire

2,3 km

Envergure travaux

Façades à façades

Prochaine étape



Mise en service



Extension Kirchberg K2A bd Konrad Adenauer

Linéaire

2,3 km

Envergure travaux

Façades à façades

Prochaine étape



Démarrage travaux
1^{er} semestre 2025

Mise en service



Rentrée 2027



Extensions Tramway

Ligne 1 —

Cloche d'Or -
Aéroport/Findel

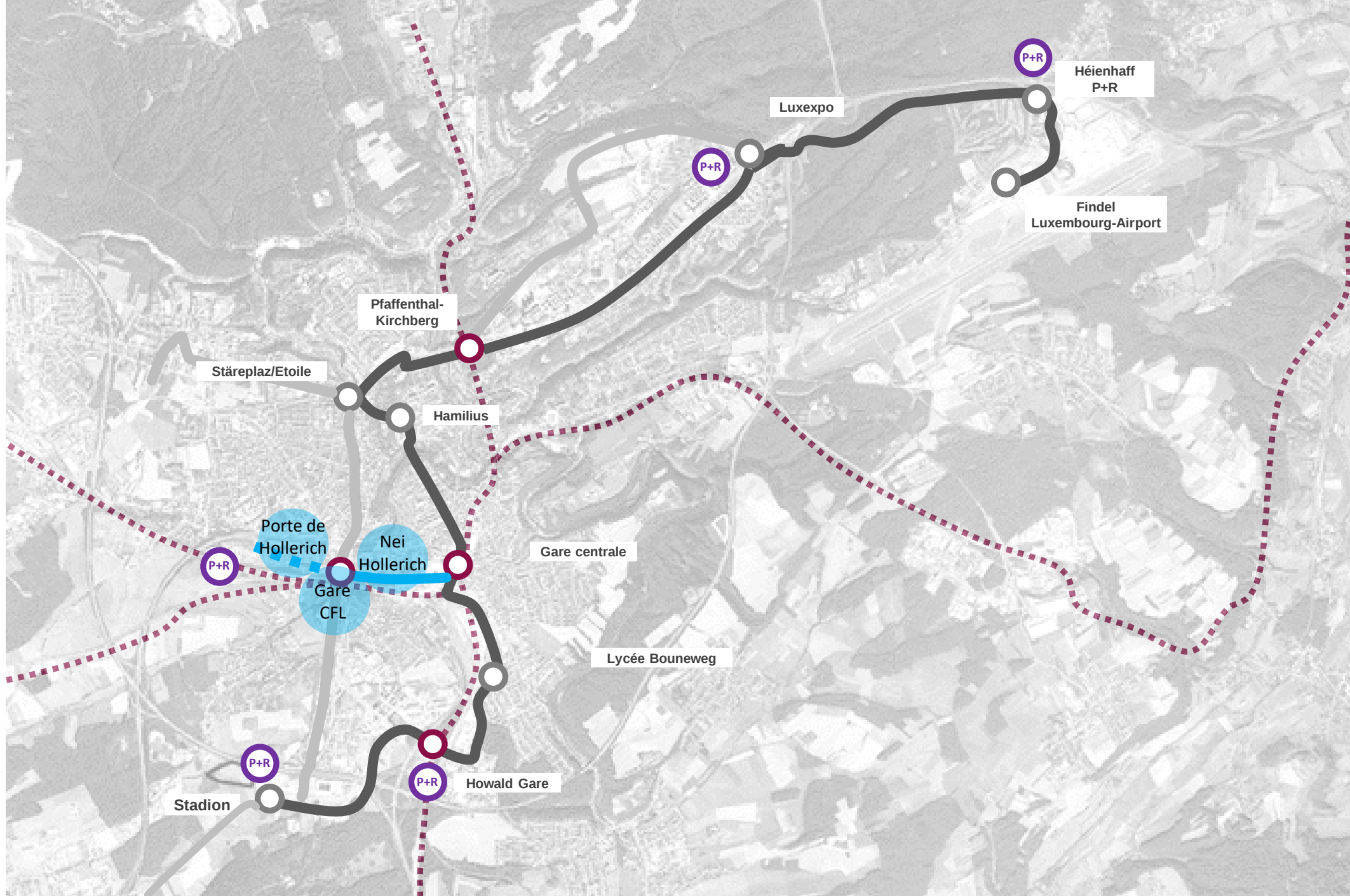
Extension

Hollerich —

○ Station Tram
Pôle d'échange

○ P+R

○ Gare CFL /Luxtram



Extension HOLLERICH HOA

Quartier Nei Hollerich

Linéaire

1,1 km

Envergure travaux

GLO

Prochaine étape



Démarrage travaux
2027

Mise en service



2029



Extension HOLLERICH HOA

Quartier Nei Hollerich

Linéaire

1,1 km

Envergure travaux

GLO

Prochaine étape



Démarrage travaux
2027

Mise en service



2029





Un nouveau
centre de
remisage ...

Extensions Tramway

Ligne 1

Cloche d'Or -
Aéroport/Findel

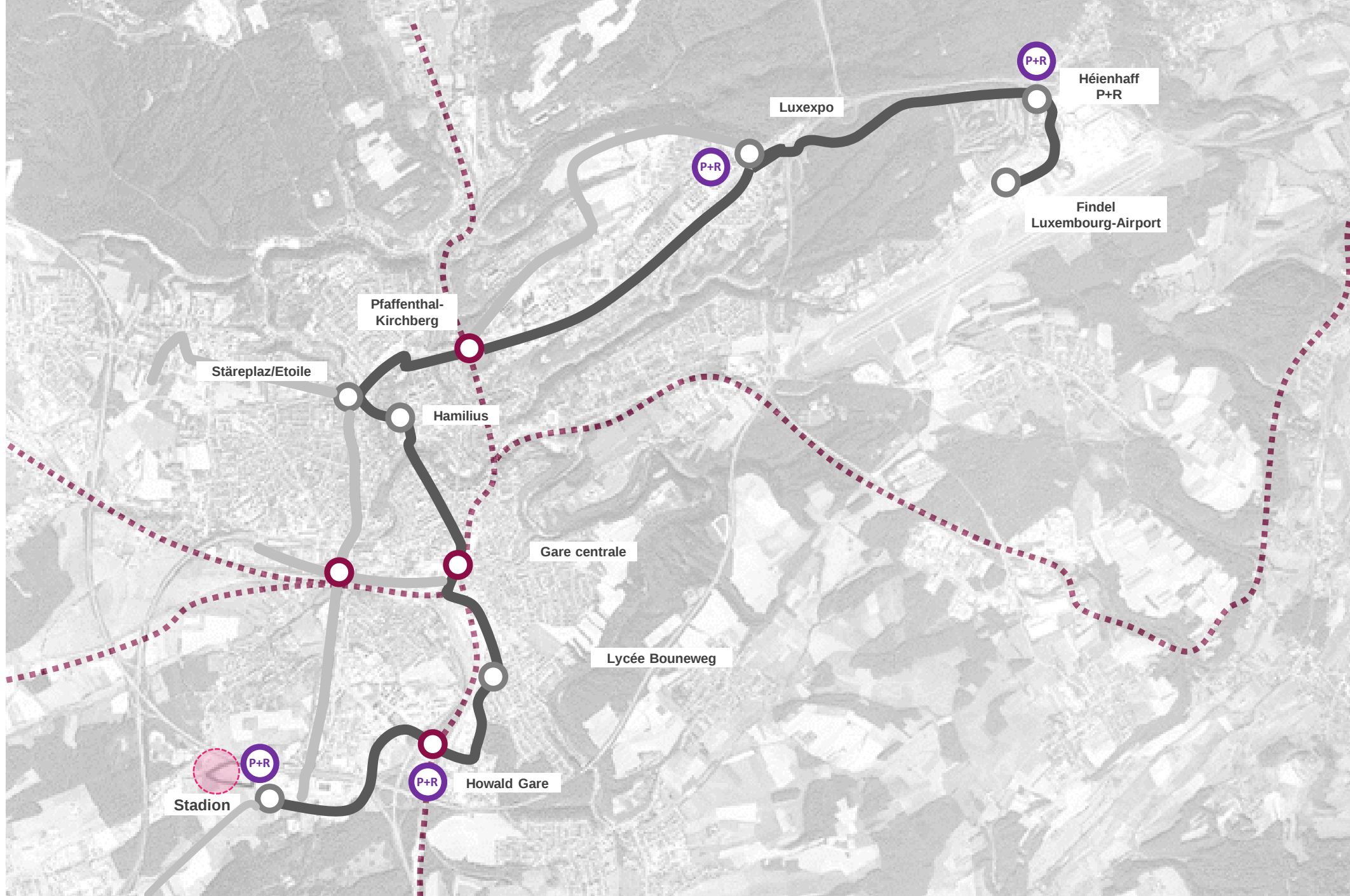
Extensions

Tramsschapp
Cloche d'Or

Station Tram
Pôle d'échange

P+R

Gare CFL /Luxtram



Tramsschapp Cloche d'Or

Tram urbain
Tram rapide

Capacité

24 rames tram rapide
16 rames urbaines

Envergure travaux

Bâtiment administratif : 3 000 m²
Remisage: 12 000 m²
Atelier: 10 000 m²

Etudes

En cours:
Dépôt du Projet
de loi de
financement à la
Chambre des Députés



Démarrage travaux
2025/2026

Mise en service



2029/2030



Tramsschapp Cloche d'Or

Tram urbain
Tram rapide

Capacité

24 rames tram rapide
16 rames urbaines

Envergure travaux

Bâtiment administratif : 3 000 m²
Remisage: 12 000 m²
Atelier: 10 000 m²

Etudes

En cours:
dépôt du Projet
de loi de
financement à la
Chambre des Députés



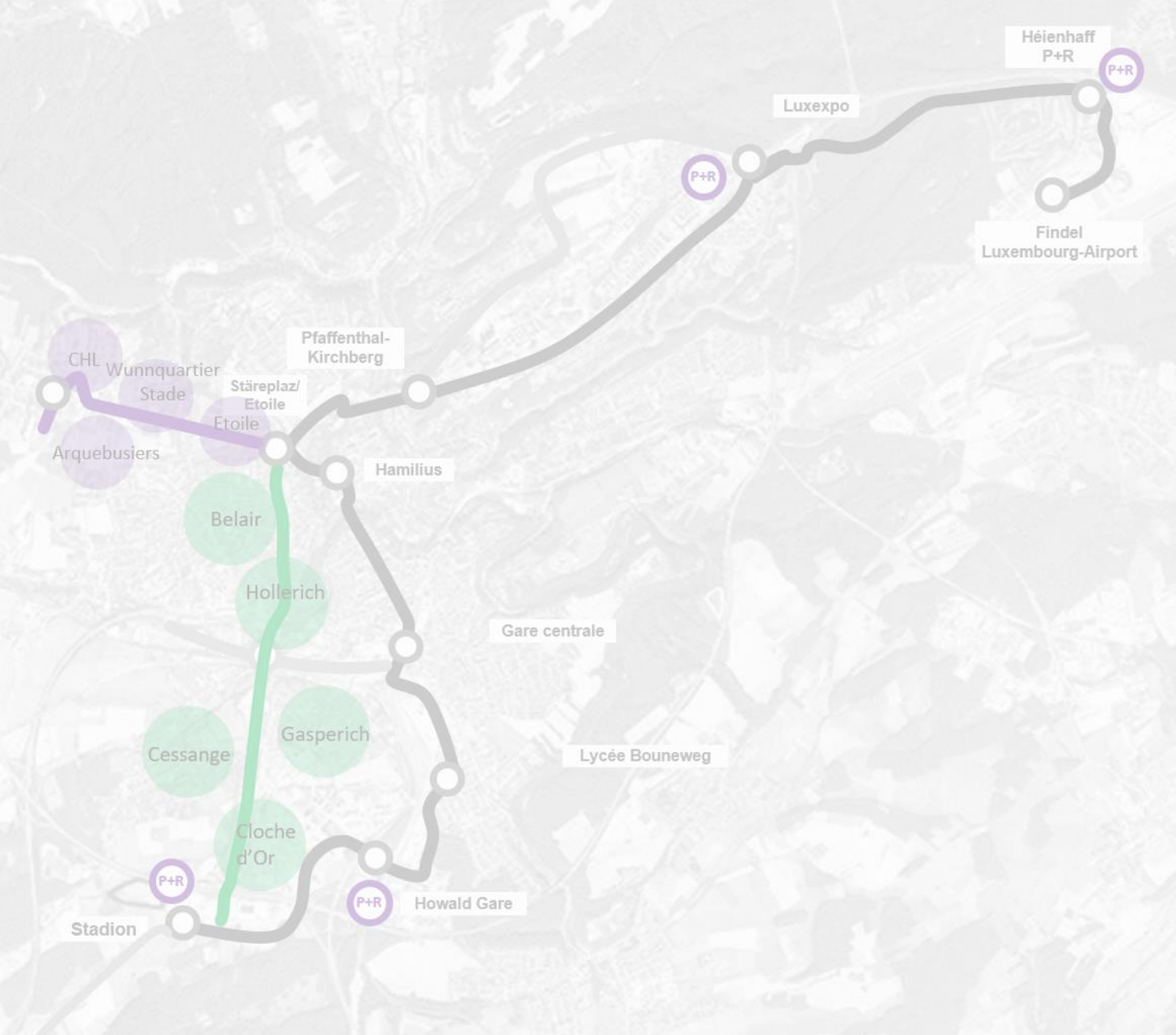
Démarrage travaux
2025/2026



Mise en service

2029/2030





D'autres
extensions
urbaines à
l'étude ...

Extensions Tramway

Ligne 1 —

Cloche d'Or -
Aéroport/Findel

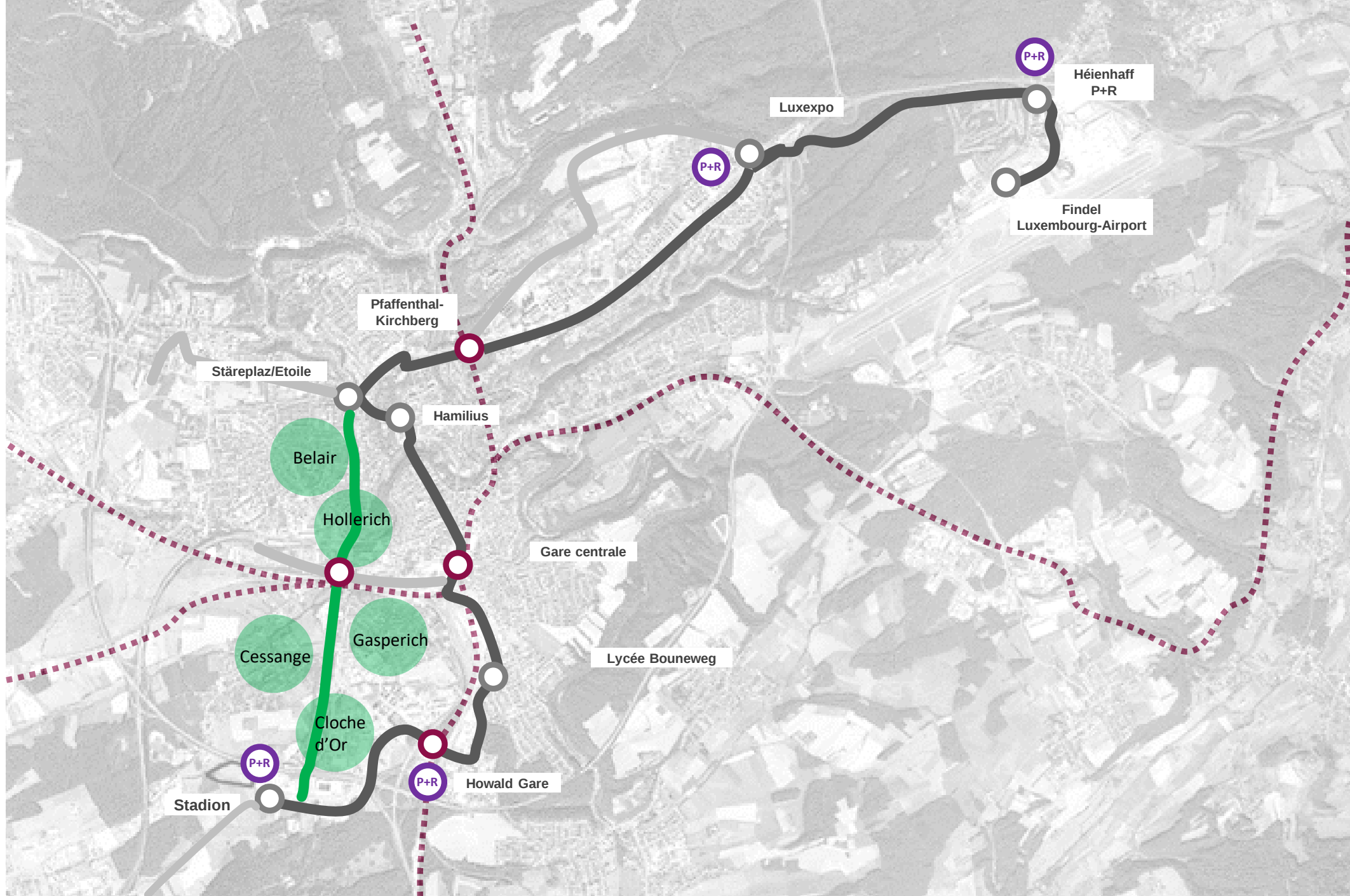
Extension —

Rte d'Esch

○ Station Tram
Pôle d'échange

○ P+R

○ Gare CFL /Luxtram



Tronçon Route d'Esch

Linéaire

4,2 km

7-8 stations

Envergure travaux

Façades à façades

Etudes



en cours



Dépôt du projet de loi
de financement
en 2026

Mise en service



2030/2031



Extensions Tramway

Ligne 1 —

Cloche d'Or -
Aéroport/Findel

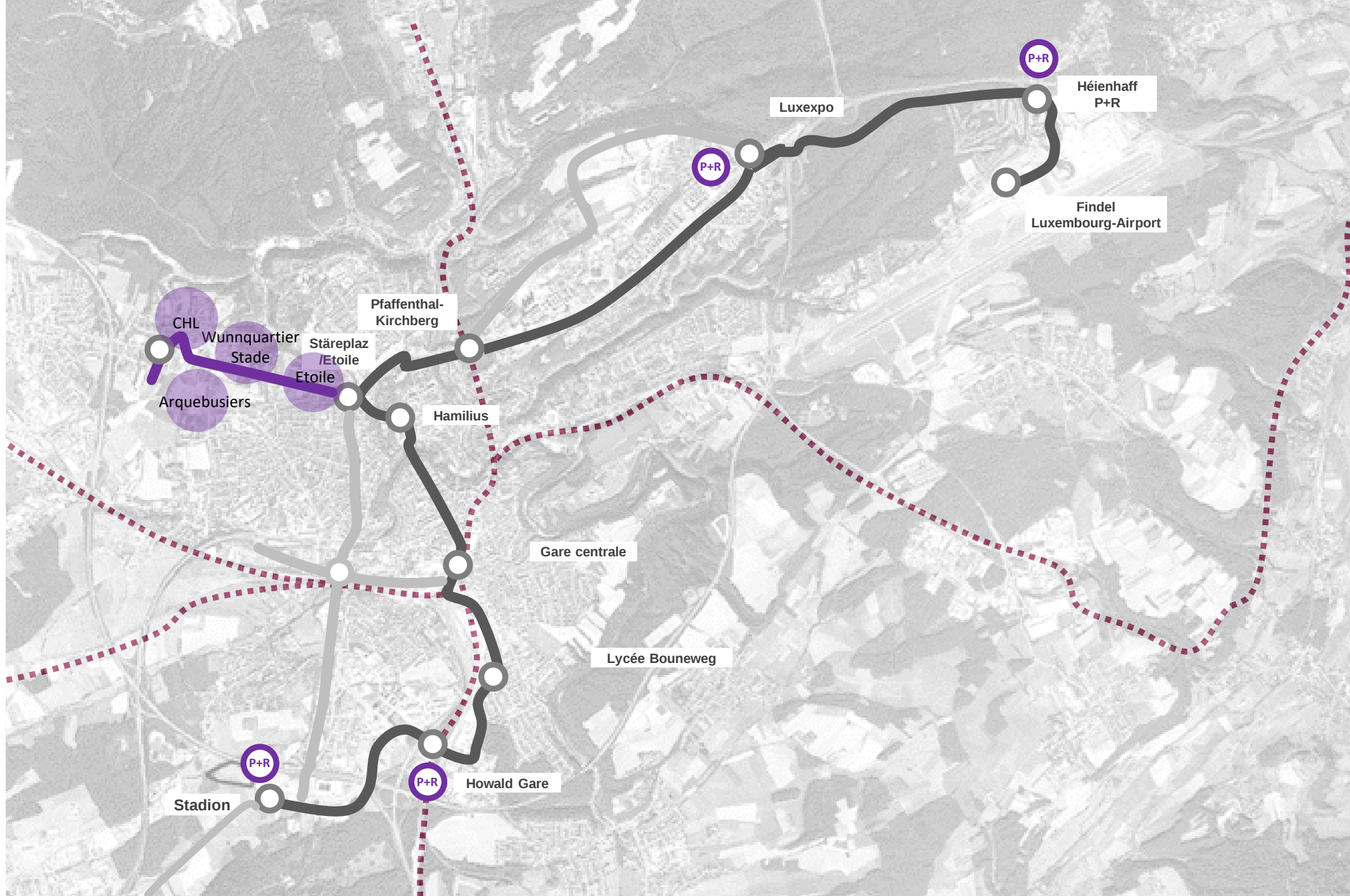
Extension

Rte d'Arlon —

○ Station Tram
Pôle d'échange

○ P+R

○ Gare CFL /Luxtram



Station CHL



Entrée tunnel CHL



Route d'Arlon - voirie en section tunnel



Entrée tunnel Wunnquartier Stade



Station Wunnquartier Stade



Tronçon Route d'Arlon

Linéaire

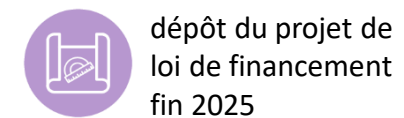
2,2 km

4 stations aériennes

Envergure travaux

Façades à façades

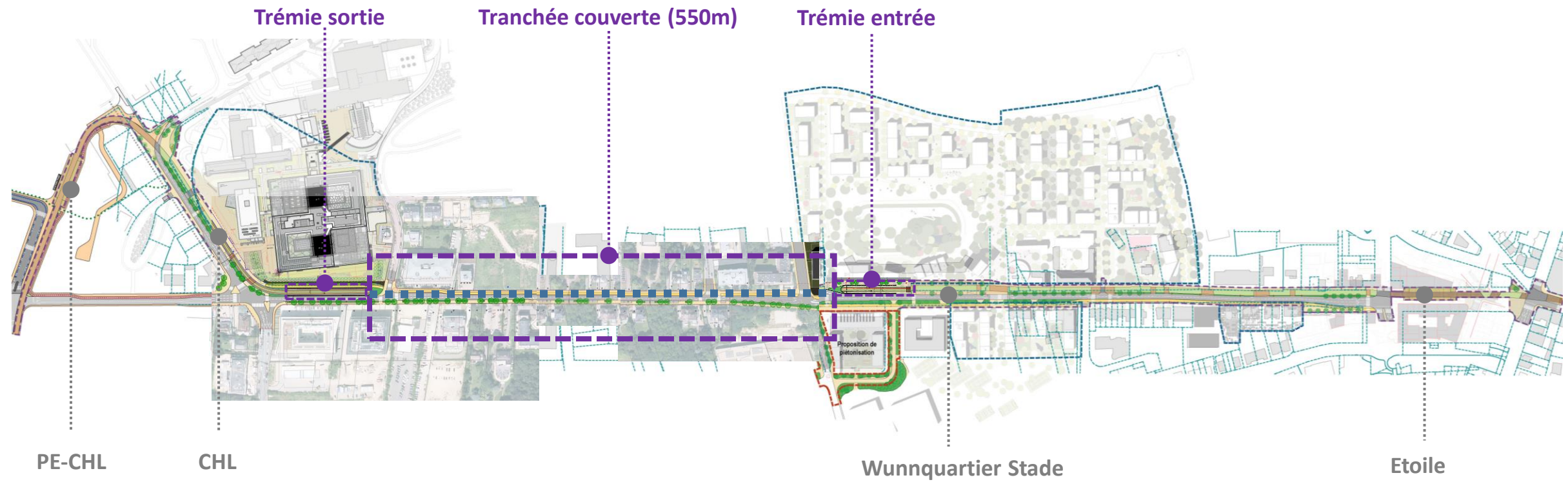
Etudes:



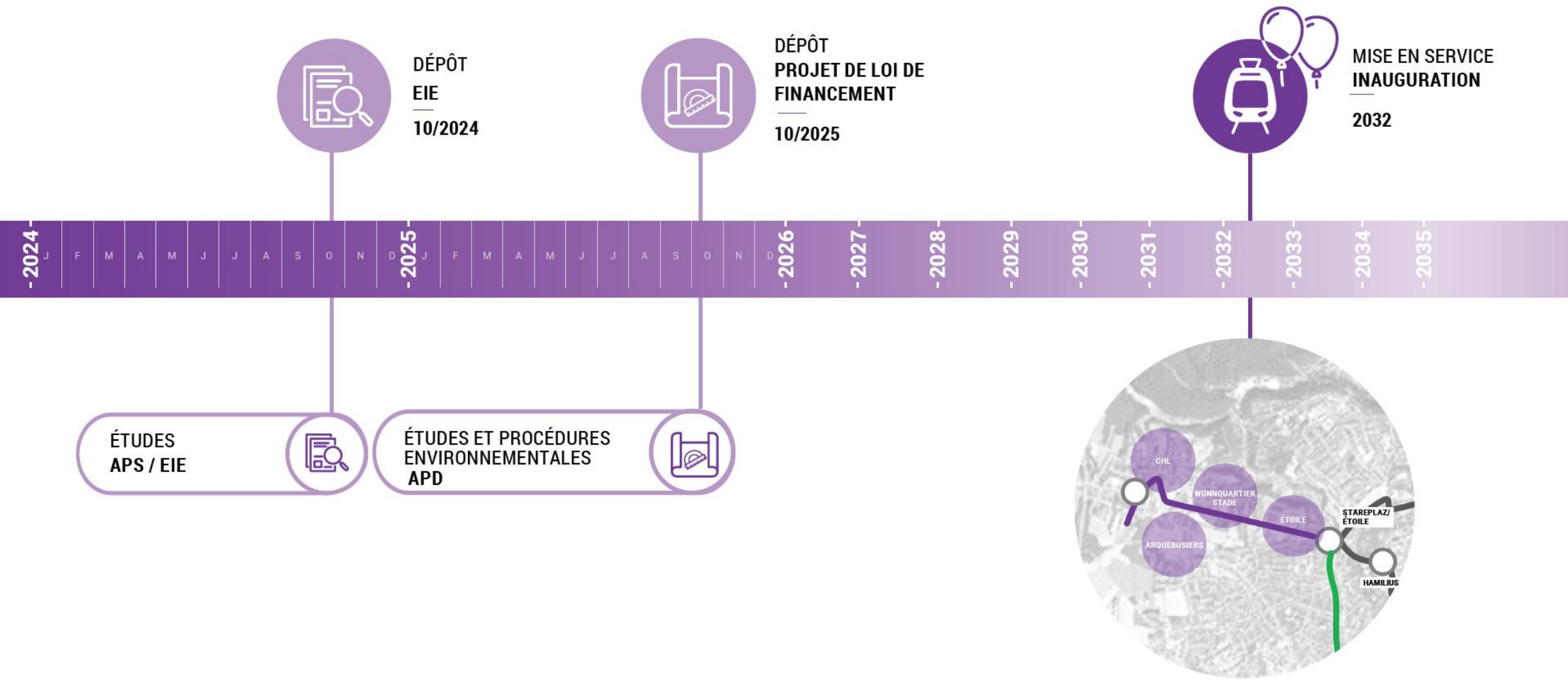
Mise en service



Tronçon Route d'Arlon



ROUTE D'ARLON



Route d'Arlon : Estimation budgétaire (*)



Variante Tunnel

Coûts : **202 Millions**

Acquisitions : $\simeq$ **600 m²**

Mise en service : **2035**



Variante surface

Coûts : **115 Millions**

Acquisitions : $\simeq$ **2 000 m²**

Mise en service : **2035**



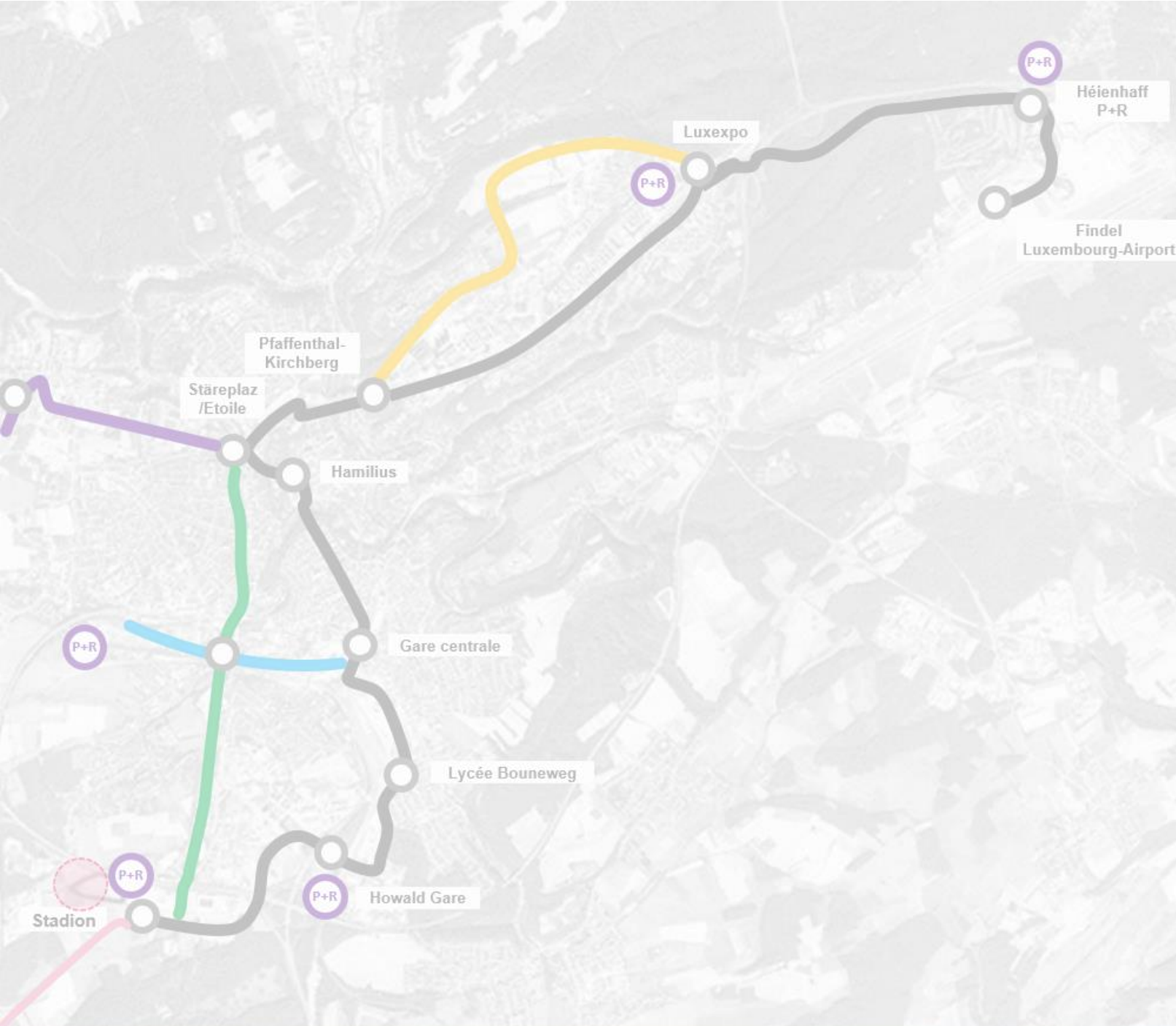
Variante mixte

Coûts : **140 Millions**

Acquisitions : $\simeq$ **750 m²**

Mise en service : **2032**

*sans acquisition foncière



Concrètement ...

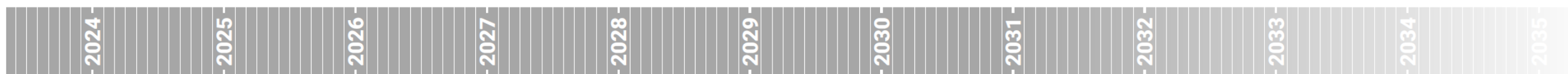
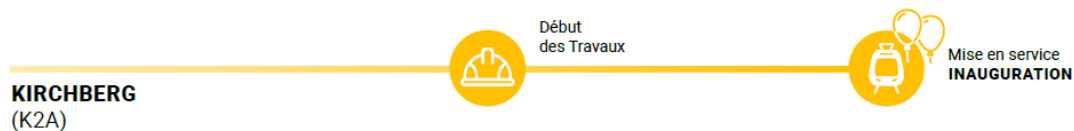
TRAM URBAIN

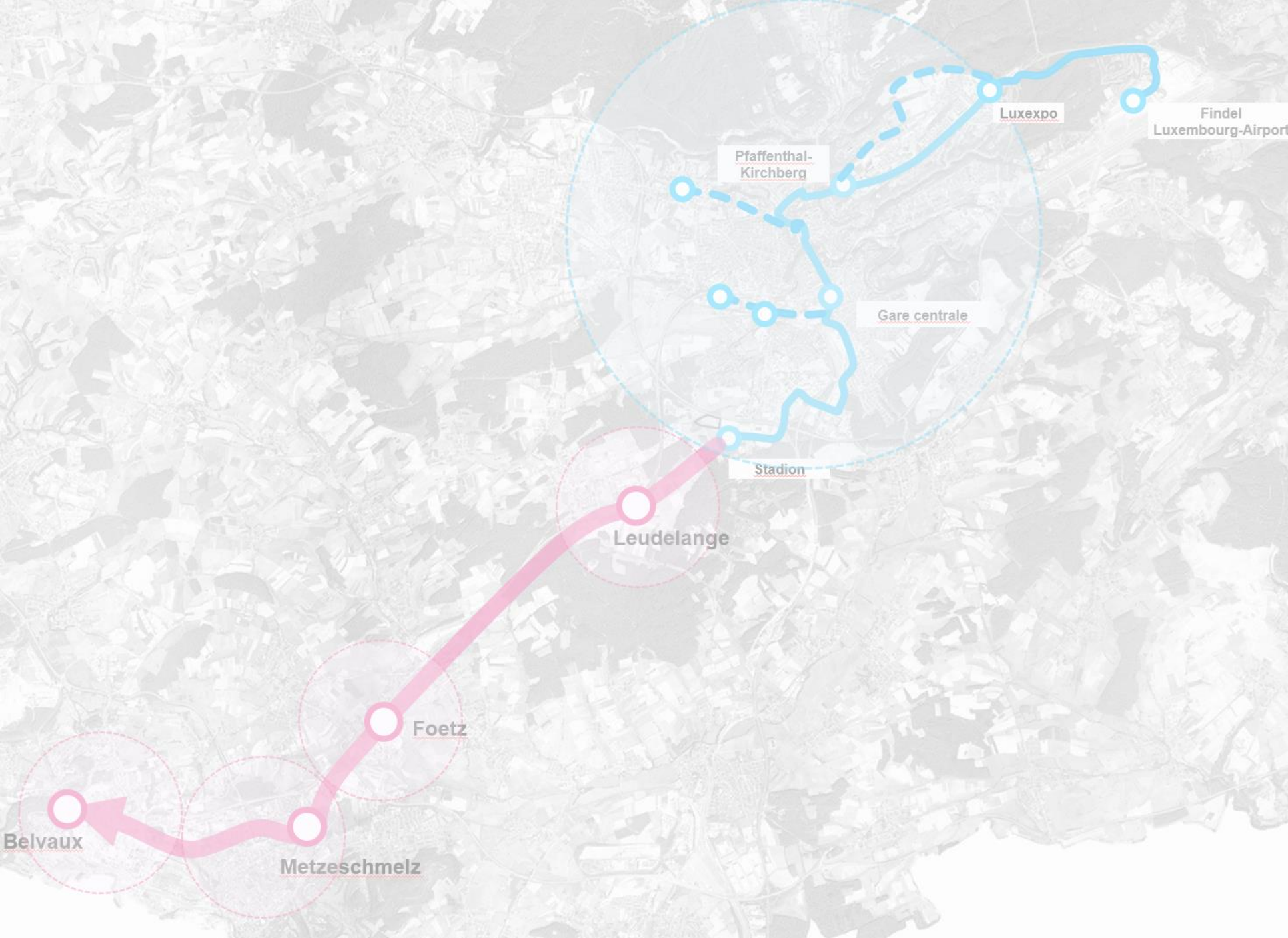
Planning de réalisation

ÉTUDES + TRAVAUX + MISES EN SERVICE

LÉGENDE

- KIRCHBERG (K2A)
- HOLLERICH (HOA)
- CRM
- ROUTE D'ESCH
- ROUTE D'ARLON



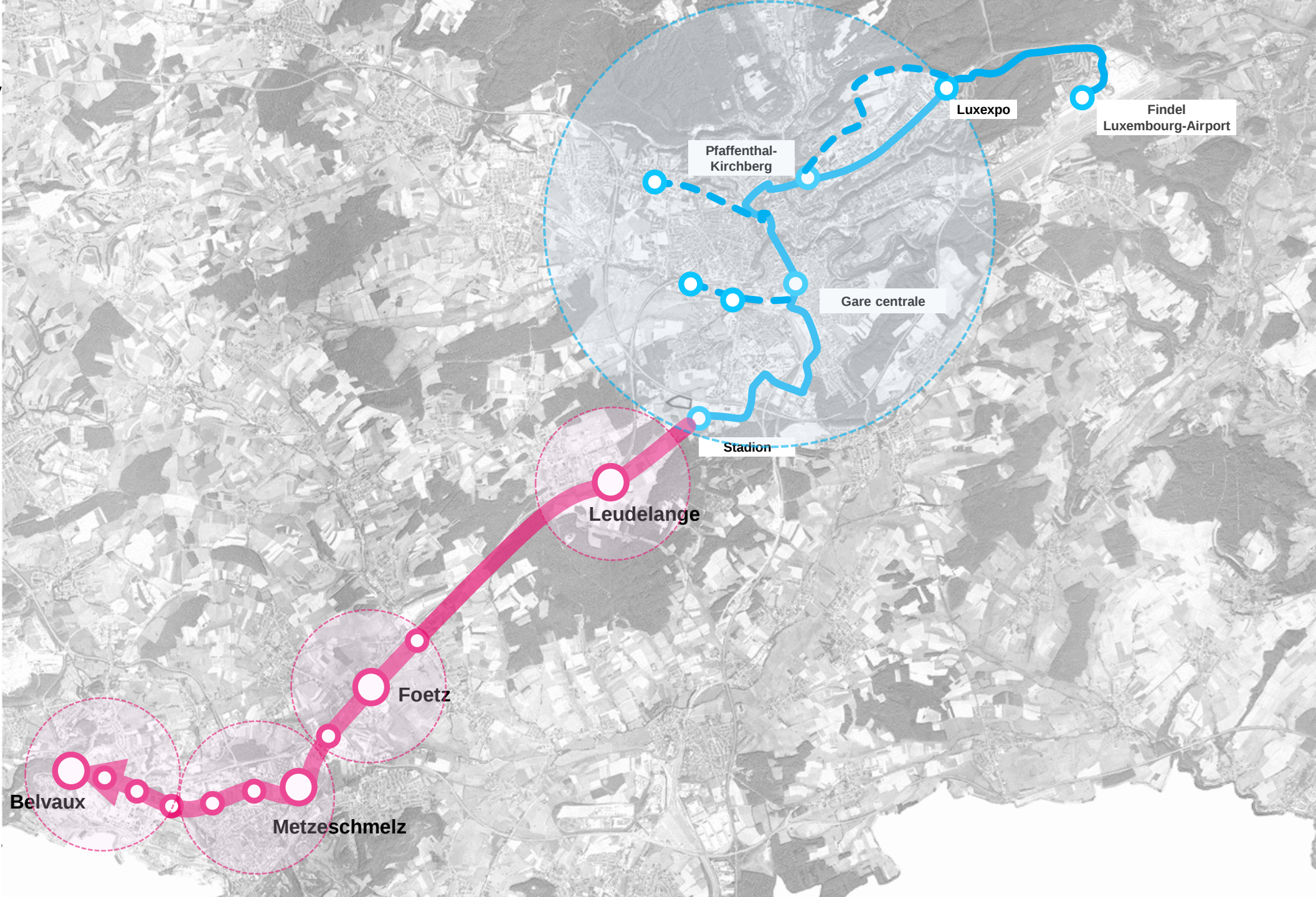
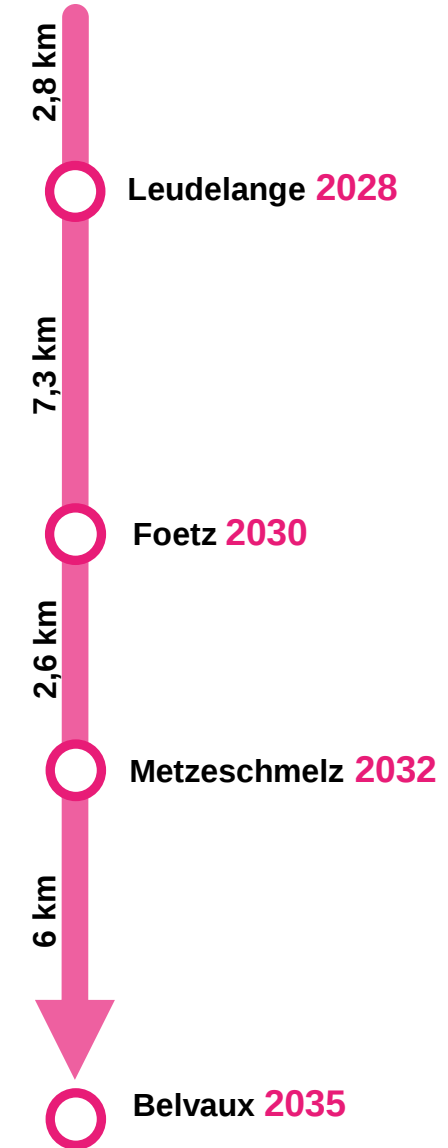


Le Tram Rapide

...

Tram Rapide

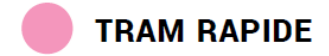
Temps de parcours /
Phasage



TRAM RAPIDE

Planning de réalisation

ÉTUDES + TRAVAUX + MISES EN SERVICE



TRAM RAPIDE

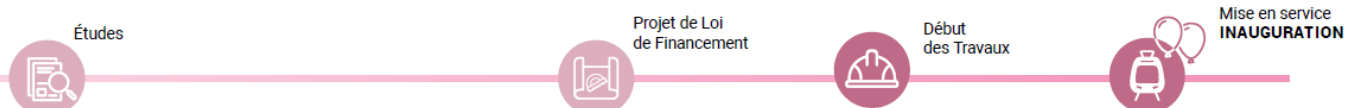
TRAM RAPIDE
(STADION - LEUDELANGE)
Section A



TRAM RAPIDE
(LEUDELANGE - FOETZ)
Section B



TRAM RAPIDE
(FOETZ - METZESCHMELZ)
Section C



TRAM RAPIDE
(METZESCHMELZ - BELVAUX)
Section D



2024

2025

2026

2027

2028

2029

2030

2031

2032

2033

2034

2035



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



LUXTRAM

MERCI