

N° 6626⁴**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session extraordinaire 2013-2014

PROJET DE LOI**portant sur la construction d'une ligne de tramway à Luxembourg
entre la Gare Centrale et LuxExpo au Kirchberg**

* * *

AVIS DE LA CHAMBRE DES METIERS

(1.4.2014)

RESUME STRUCTURE

Le projet sous avis vise à autoriser le Gouvernement à participer à la réalisation d'une ligne de tramway à Luxembourg, entre la Gare Centrale et LuxExpo au Kirchberg, réalisation qui comprend les travaux d'infrastructures de la ligne à proprement parler, la construction du centre de remisage et de maintenance, l'acquisition des rames de tramway et les études y relatives.

Il est prévu que les dépenses occasionnées ne pourront pas dépasser le montant de 230.520.000 euros, sans préjudice des hausses légales, montant auquel il conviendra d'ajouter la participation de la commune de Luxembourg, pour arriver à un total de 345.780.000 euros.

Si la Chambre des Métiers partage le constat selon lequel le développement économique et démographique de la capitale luxembourgeoise et de sa périphérie s'est accompagné, ces dernières années, d'un accroissement important des déplacements nécessitant une réorganisation de l'offre de transports en commun, elle n'est pas d'avis que le tramway, tel que présenté par les commentaires du projet de loi, soit la solution optimale, judicieuse et adéquate au problème auquel la Ville de Luxembourg se trouve contrainte de faire face.

Elle estime en effet que le tramway, fixé sur ses rails, est un moyen de transport trop rigide, trop inflexible et nécessitant plusieurs décennies de travaux eux-mêmes synonymes de paralysie de la ville, d'incertitudes budgétaires des entreprises riveraines et surtout de véritable gouffre financier national sur le long terme.

Elle relève par ailleurs l'incertitude juridique qui demeure quant à ses potentielles extensions futures, puisqu'aux termes du projet de loi, seul le tracé d'une même et unique ligne est prévu. Or, il est évident que la réalisation d'un tramway à une seule ligne de 7,5 kilomètres serait un véritable non-sens.

En conséquence, elle invite les auteurs à réfléchir à d'autres alternatives répondant à des objectifs similaires à ceux du tram, tout en présentant davantage de flexibilité mais aussi plus adaptables aux évolutions technologiques. Elle suggère dès lors une orientation vers un système de Transport en Commun en Site Propre, un „Busway“, dont la mise en place serait plus rapide, beaucoup moins chère, plus étendue, en faveur des entreprises de transport luxembourgeoises et tout aussi respectueuse de l'environnement.

En complément du Busway, elle propose que soit envisagé un système de transport urbain par câble, qui a déjà su faire ses preuves en matière de désengorgement dans bon nombre d'agglomérations européennes.

*

Par sa lettre du 16 octobre 2013, Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures a bien voulu demander l'avis de la Chambre des Métiers au sujet du projet de loi repris sous rubrique.

Aux termes de celui-ci, il apparaît que le Gouvernement est autorisé à participer à la réalisation d'une ligne de tramway à Luxembourg, entre la Gare Centrale et LuxExpo au Kirchberg, réalisation

qui comprend les travaux d'infrastructures de la ligne à proprement parler, la construction du centre de remisage et de maintenance, l'acquisition des rames de tramway et les études y relatives.

Il est prévu que les dépenses occasionnées ne pourront pas dépasser le montant de 230.520.000 euros, sans préjudice des hausses légales.

La Chambre des Métiers partage le constat selon lequel le développement économique et démographique de la capitale luxembourgeoise et de sa périphérie s'est accompagné, ces dernières années, d'un accroissement important des déplacements, surtout dans un contexte de rayonnement transfrontalier. Force est de fait de constater que le trafic aux heures de pointes est intense.

On sait que les moyens de transport collectif existants sont à leur limite structurelle de capacité, voire se trouvent déjà saturés. Afin d'éviter une dégradation continue de service et même une paralysie des réseaux, la Chambre des Métiers est d'avis qu'une réorganisation de l'offre de transports en commun est nécessaire.

Néanmoins, elle n'est pas d'avis que le tramway, tel que présenté par les commentaires du projet de loi sous avis, soit la solution optimale, judicieuse et adéquate au problème auquel la Place se trouve contrainte de faire face.

*

1. UN MOYEN DE TRANSPORT INADEQUAT

1.1. Incertitudes, rigidité et absence de flexibilité

Aux termes des commentaires du projet, il est prévu de réaliser un tram qui, dans une première phase de réalisation, correspondrait à un tracé allant de la Gare Centrale à LuxExpo.

La mise en oeuvre de ce réseau devrait ensuite passer par la réalisation de plusieurs extensions à partir de cette première ligne, visiblement d'abord du Kirchberg à l'aérogare du Findel, puis ensuite vers Howald, le Ban de Gasperich, la Cloche d'Or et la Porte de Hollerich.

La Chambre des Métiers trouve absolument regrettable que les extensions a priori envisagées aux horizons 2020, puis post-2030, ne soient pas prévues dans le texte du projet de loi.

De surcroît, eu égard aux fluctuations de gouvernements, de couleur politique, ou au vu des évolutions technologiques, démographiques ou économiques, comment peut-on être assurés que la construction des autres extensions aura bel et bien lieu, surtout si cela ne demeure pas au moins ancré dans un texte de loi?

Les différentes phases de réalisation étant envisagées à échéances successives, et le financement de celles-ci ne pouvant, selon les commentaires, être établi „qu'à partir du moment où les études de conception seront suffisamment avancées“, la concrétisation finale du projet, faute de budgétisation garantie de celui-ci, reste fortement incertaine.

Or, la réalisation d'un tramway à une seule ligne serait un véritable non-sens.

Dès lors, aux termes du projet d'article 1 lui soumis pour avis, la Chambre des Métiers ne peut se prononcer en faveur d'une entreprise d'une telle envergure si celle-ci va de pair avec une telle rigidité, rigidité à entendre tant au regard de la faible amplitude du trajet desservi que de l'absence de flexibilité de celui-ci.

Il est de fait incontestable et incontesté qu'une fois que les rails sont posés, le tramway n'a d'autres choix que de les emprunter. Le trajet n'est alors plus ni modifiable, ni adaptable, ni modulable. Il demeure figé.

Dans la même lignée, on note également une inflexibilité ayant trait à l'inadaptation du tram aux nouvelles technologies et à la modernité. En effet, le changement des rails, ou le remplacement des rames, s'il était jugé opportun, semblerait en toutes hypothèses très peu aisé.

Une incertitude demeure par ailleurs quant à la supportabilité du projet par les infrastructures luxembourgeoises actuellement existantes. La Chambre des Métiers se demande par exemple si le Pont Rouge, ou le Pont Adolphe, présentent la résistance nécessaire pour accueillir le passage du tram, comme cela est envisagé par les commentaires du projet de loi.

En effet, s'il est mentionné qu'à l'endroit du Pont Adolphe, „la Ligne Aérienne de Contact sera effacée au profit d'une alimentation dite „non conventionnelle““, rien n'est indiqué quant à la capacité,

ou au contraire l'incapacité, pour le Pont, de supporter le passage du tramway (vibrations, fréquences, etc.) sur le long terme.

Au cas où, comme cela semble ressortir des commentaires du projet, des lignes en hauteur venaient à servir à l'alimentation du tram, ces incertitudes seraient de surcroît à ajouter à la défiguration esthétique de la ville qui risque de résulter de la matérialisation du projet.

A noter en revanche qu'à supposer que le tram ne présente pas de lignes hautes d'alimentation, le coût de celui-ci serait encore plus important.

1.2. Plusieurs décennies de travaux

• *Une durée de travaux inestimable*

Force est de constater que les commentaires du projet de loi restent très imprécis quant à la durée estimée des travaux. On parle „d'horizon 2020“ pour la construction de la continuité du premier tronçon, puis „d'horizon post-2030“ pour la dernière phase, ce qui est non seulement très vague, mais en outre très lointain.

Il paraîtrait donc que la ligne envisagée dans le texte du projet de loi prenne fin d'ici 2020. Soit dans six ans, au mieux, pour la construction d'une seule et unique ligne. Six longues années de paralysie de la capitale luxembourgeoise pour la réalisation d'une seule ligne, et ce sans tenir compte des divers aléas qui pourraient venir retarder l'avancement du chantier, tels qu'une composition du sous-sol difficile, de l'eau, des rochers, voire des découvertes de biens historiques nécessitant une analyse archéologique.

• *Une indemnisation incertaine des entreprises riveraines*

Au vu de ce qui précède, l'on constate que c'est l'intérêt général entier qui risque de pâtir d'une telle longévité de travaux, qui ne couvre pour l'instant que „la première phase“ du projet.

Comment la situation sera-t-elle gérable au quotidien pour tous les riverains, pour tous les étudiants, pour tous les travailleurs, pour tous les retraités, pour tous les frontaliers, pour tous les artisans et commerçants sis tant le long du trajet projeté mais aussi aux alentours, puisque bon nombre d'accès seront paralysés?

En ce qui concerne ces derniers, une perte indéniable de leur clientèle, et des faillites, en seront les conséquences directes, comme il a déjà pu en être fait l'expérience par le passé, avec de nombreux chantiers de longue durée.

Or, en ce qui a trait à l'indemnisation des commerçants riverains, les commentaires du projet de loi ne mentionnent qu'une „commission d'indemnisation“ qui *devrait* être mise en place et dont le but serait d'examiner les revendications des professionnels implantés dans un périmètre à définir autour du couloir de passage du tram et qui subiraient une perte financière significative sur leur marge commerciale brute.

Il est en outre précisé que l'examen du dossier relèvera de critères prédéfinis et qu'il sera suivi d'une proposition d'indemnisation de la part de la commission ad hoc.

La Chambre des Métiers estime intolérable le fait que l'existence d'une telle commission, visant au dédommagement des artisans et commerçants riverains, ne soit ni plus précisément définie ni ancrée dans le projet de loi sous avis, eu égard à son importance.

• *Des conséquences néfastes sur les entreprises nationales*

Elle tient par ailleurs à attirer l'attention des auteurs sur les conséquences financières désastreuses que le tramway luxembourgeois engendrera sur les sociétés d'exploitation de bus luxembourgeoises, qui se verront privées de parts de marchés substantielles.

De la même manière, la Chambre des Métiers émet un doute sérieux quant au fait que le tramway en lui-même, ainsi que son entretien et ses réparations, profitent aux entrepreneurs nationaux. Elle s'interroge quant à savoir si ces parts de marchés ne seront pas plutôt concédées à des entreprises étrangères.

• *Problématiques non évoquées*

De l'avis de la Chambre des Métiers, il aurait été judicieux de prévoir de quelle manière l'accès au tram devrait être envisagé par les futurs utilisateurs. Il est en effet nécessaire de savoir comment les

frontaliers français, belges et allemands, ainsi que les habitants des autres communes luxembourgeoises, pourront accéder au tramway.

Des parkings seront-ils prévus? A quels endroits? Le désengorgement allant de pair avec cette problématique, elle regrette vivement que celle-ci ne soit pas abordée.

1.3. Un gouffre financier à long terme

Aux termes de la fiche financière annexée au projet de loi sous rubrique, il apparaît que toutes les dépenses engagées et à engager pour l'ensemble des prestations et travaux relatifs à la construction, puis l'exploitation de la ligne de tramway à Luxembourg entre la Gare Centrale et LuxExpo au Kirchberg s'élèvent, pour le compte de l'Etat, à 230.520.000 euros hors T.V.A.

Ce montant correspond à deux tiers de l'investissement total, le troisième tiers étant à la charge de la Ville de Luxembourg, ce qui porte le tout à un montant total de 345.780.000.– EUR.

Il est en outre précisé que le budget de fonctionnement de la société Luxtram S.A., en charge du développement du réseau tram à Luxembourg, engendrera, eu égard à l'organisation prévue et à l'envergure des études, des frais annuels de 4.000.000 d'euros par an hors T.V.A.

Les frais annuels futurs occasionnés par l'exploitation du tram seront engagés à partir de sa mise en service. Ceux-ci concernent l'ensemble des coûts directement liés à l'exploitation du réseau de tramway ainsi que les dépenses de gestion de l'infrastructure et de maintenance du matériel roulant. Ces dépenses d'exploitation du tramway au sens large sont actuellement évaluées à quelque 18.000.000 d'euros hors T.V.A/an.

La Chambre des Métiers estime ce montant absolument exorbitant, d'autant que „l'estimation de ces frais ne tient pas compte des adaptations annuelles en fonction de l'évolution des prix, ni du développement ultérieur du réseau“.

Elle se demande par ailleurs si les travaux relatifs aux déplacements des réseaux souterrains existants (eau, gaz, canalisations, électricité, etc.) ont été pris en compte dans l'estimation annoncée. Ceux-ci n'étant expressément mentionnés ni dans les commentaires, ni dans le détail de la fiche financière, doute est en effet permis à ce sujet.

L'ampleur des travaux de déplacement desdits réseaux souterrains peut, selon leur positionnement par rapport au tracé des rails, prendre des proportions non envisagées et sous-estimées par les auteurs du projet de loi.

Il est également important de garder à l'esprit qu'à supposer qu'une commission d'indemnisation soit véritablement mise en place, le coût des dédommagements à réaliser n'est pas non plus budgétisé en l'espèce.

Un tel montant, qui semble finalement n'être que l'annonce d'un minimum, visant au financement d'une seule et unique ligne est donc synonyme de véritable gouffre financier à long terme.

De l'avis de la Chambre des Métiers, s'il est essentiel de remédier au problème d'engorgement et d'asphyxie de la Ville de Luxembourg, il est également nécessaire d'opter pour une solution plus flexible et beaucoup moins coûteuse.

*

2. QUELQUES PISTES DE REFLEXION

La Chambre des Métiers invite les auteurs du projet de loi sous avis à réfléchir à d'autres alternatives, alternatives moins incertaines, moins rigides, plus flexibles, plus rapides et moins chères.

2.1. La mise en place d'un Busway?

2.1.1. Une réponse à des objectifs similaires à ceux du tram, la flexibilité en plus

- *Un système de Transport en Commun en Site Propre*

La Chambre des Métiers est d'avis qu'il conviendrait de réfléchir à une solution plus flexible, qui ne présente pas la rigidité imposée par les rails. Elle suggère en ce sens une orientation vers un système de Transport en Commun en Site Propre, c'est-à-dire avec des voies réservées, à l'intérieur de la ville mais à l'extérieur de la circulation, sur un circuit spécial et spécifique.

Ce système, comme il a pu récemment être mis en place dans la Ville de Metz, par exemple, a l'avantage tant de désengorger la ville en évitant les bouchons aux heures de pointe que de représenter une solution intéressante en gain de temps pour les utilisateurs.

Ce type de réseau n'est ni un tramway, puisqu'il ne roule pas sur rails mais sur route, ni composé de bus tels que nous les connaissons. Il fait en effet appel au concept de „Bus à Haut Niveau de Service“, concept qui a de plus en plus tendance à se développer.

Mêlant les deux technologies il pourrait donc être qualifié de „Busway“.



Source: <http://www.metzmetropole.fr>

- *Une vitesse et des caractéristiques de matériel roulant comparables au tram*

A titre illustratif, le réseau messin, dénommé Mettis, s'étendant sur 18 kilomètres au total, permet de proposer aux usagers un service confortable, ponctuel, performant et écologique. Les véhicules, bi-articulés de 24 mètres de long, sont équipés d'une propulsion hybride, d'un design spécifique et peuvent contenir jusqu'à 150 personnes soit 3.000 voyageurs par heure et par sens.

La Chambre des Métiers estime qu'une solution similaire à celle utilisée par la Ville de Metz serait beaucoup mieux adaptée à la Ville de Luxembourg que la mise en place d'un tram. Les lignes pourraient ainsi être nombreuses, les trajets desservis plus importants. Avec une fréquence très rapide d'arrivée des différents véhicules (espacés uniquement de 3-4 minutes en heures de pointe par exemple), le désengorgement de la ville serait évident.

En effet, les commentaires du projet de loi annoncent un accueil par rame du tram d'environ 225 passagers, soit seulement 75 personnes de plus que le nombre de personnes pouvant entrer dans un Bus à Haut Niveau de Service. Sachant que ces derniers peuvent circuler à une fréquence beaucoup plus importante que le tram, aucun avantage de ce dernier ne peut être démontré en l'espèce quant à la charge de passagers.

Au niveau de la rapidité, et toujours à titre d'illustration, le Mettis emprunte des voies réservées lui permettant de rouler à une vitesse moyenne de 20km/h (en comptant les arrêts). Comparé au même trajet en voiture, il est évident que le Bus à Haut Niveau de Service est une solution beaucoup plus rapide et beaucoup plus pratique.

Si comparaison en est par ailleurs faite avec nos services actuels de bus „classiques“, le nouveau réseau devrait là encore représenter une réelle amélioration en termes de vitesse et de lieux de desserte.

La Chambre des Métiers attire à ce sujet l'attention des auteurs sur le fait que les chiffres sont en ce domaine similaires à ceux annoncés pour le tram puisque les commentaires du projet de loi sous rubrique indiquent que „l'exploitation du tram en site propre et son régime prioritaire aux carrefours permettent d'atteindre une vitesse commerciale attractive de 20 km/h en moyenne.“

Le tram ne présente donc ici aucun avantage que le Busway ne présenterait pas.

- *Des parkings-relais du Busway, facteurs de désobstruction du trafic*

Des parkings-relais pourraient être construits à la périphérie de la ville, aux endroits „stratégiques“ d’arrivée des frontaliers au sens large, qui contribuent à l’asphyxie de la ville et dont le problème n’est pas du tout évoqué dans les commentaires du projet de loi.

Les travailleurs seraient ainsi encouragés à se stationner à l’extérieur de la ville, quitte à prendre un bus „classique“ pour finir le parcours et arriver à la station Busway.

Le stationnement longue durée en ville serait ainsi réduit (voitures garées toute la journée sur des places nécessitant une plus grande disponibilité pour les riverains, ou voitures stockées plusieurs jours sur une place sans bouger), ce qui permettrait en outre un élargissement du centre piéton de Luxembourg.

- *Une restructuration positive de nos réseaux actuels de bus*

La mise en place d’un Busway luxembourgeois engendrerait de fait une restructuration des circuits actuels de bus. Il pourrait dès lors être envisagé de desservir les communes alentours à la commune de Luxembourg, voire les communes frontalières, pour mener les usagers jusqu’aux „arrêts Busway“.

D’autres concepts pourraient également être mis en place, tels qu’un transport à la demande, pour répondre aux besoins de petites communes/communes éloignées. Les tranches horaires pourraient être élargies, des „noctabus“ mis en place fréquemment même après minuit sur les lignes estimées opportunes.

Les cars qui circulent aujourd’hui sur des lignes qui seraient dans le futur desservies par le Busway pourraient quant à eux être utilisés pour renforcer les autres lignes traditionnelles, permettant ainsi une augmentation de cadences ou une amélioration de l’amplitude.

- *Une initiative en faveur de l’Economie luxembourgeoise*

La mise en place d’un tel système de Transport en Commun en Site Propre permettrait également une continuation des activités et de l’emploi dans les sociétés de bus luxembourgeoises. Celles-ci pourraient être impliquées/associées aux services proposés par les Bus à Haut Niveau de Service et continuer à fonctionner sans que leur santé financière ne soit mise en péril, à la différence de la mise en place du tram.

La Chambre des Métiers est d’avis que le système du Busway est un système flexible, modulable au niveau des lignes, et adapté aux évolutions technologiques. En effet, si un nouveau système de Bus à Haut Niveau de Service, plus innovant, venait à être proposé, la ville pourrait l’intégrer sans avoir à retirer tous les rails, ce qui impliquerait des travaux gigantesques.

Ce sont en outre les entreprises de construction de notre pays qui devraient intervenir tant au niveau de l’aménagement du réseau (aménagement des voiries et des espaces publics, etc.) qu’à celui de l’aménagement du territoire au sens large (trottoirs, palette alentour végétale diversifiée le cas échéant, etc.).

Les bénéfices sur les entreprises luxembourgeoises d’exploitation d’autobus ont déjà été évoqués. Il est à ajouter qu’elles pourraient éventuellement aussi assurer la maintenance du Busway, ce qui éviterait le déboisement d’environ 6,5 ha de la forêt du Massif du Grünwald, nécessité par l’implantation du Centre de remisage du tram, prévu par le projet.

Or, comme mentionné ci-avant, un fort doute est à émettre quant à la mise en place d’un réseau tramway par des entreprises luxembourgeoises.

Pour favoriser l’emploi, il est également à noter que, dans le cadre de la création d’un Busway à Luxembourg, l’insertion de „clauses sociales“ dans les marchés publics pourrait être envisagée. Il s’agirait ainsi d’obliger les entreprises concernées à recruter, si besoin était, des personnes éloignées de l’emploi, l’objectif étant de faire de l’achat public un achat responsable et un réel levier pour l’insertion professionnelle.

2.1.2. La garantie du respect de l’environnement

Le côté écologique du tramway est souvent mis en avant, alors que l’on considère les bus comme des moyens de transport extrêmement polluants.

Or, le Bus à Haut Niveau de Service, tel qu’il existe dans la ville de Metz, par exemple, est propulsé grâce à une motorisation hybride associant moteur diesel désulfuré et moteur électrique.

Le moteur électrique assure la traction. Le moteur thermique (diesel) entraîne uniquement un générateur qui produit de l'électricité comme pour un groupe électrogène. L'énergie ainsi produite est stockée dans les batteries ou alimente directement le moteur électrique de traction lors d'une utilisation à pleine charge, comme dans une montée, par exemple. Le moteur thermique continue quant à lui de tourner à l'arrêt, pour alimenter notamment la climatisation, l'ouverture ou la fermeture des portes.

Le Bus à Haut Niveau de Service possède de surcroît une technologie hybride en série utilisant des super-condensateurs. La technologie hybride est basée principalement sur la récupération d'énergie de freinage: cette récupération est totale si l'on freine à l'aide de la manette au volant, et partielle si l'on freine au pied. Le stockage de l'énergie est fait par des super-condensateurs, qui se rechargent en quelques secondes et/ou par des batteries au lithium. L'énergie dégagée lors du freinage est stockée et libérée lors du départ ou lorsque le bus a besoin d'énergie supplémentaire.

Grâce à cette énergie récupérée, un Bus à Haut Niveau de Service peut parcourir jusqu'à 200 mètres avant que le moteur thermique ne prenne le relais. A vitesse constante, l'électricité est transmise au moteur de traction électrique via les convertisseurs ou stockée dans les batteries, comme cela peut être le cas lors d'une descente.

Il est par ailleurs important de souligner que le Bus à Haut Niveau de Service est bien plus silencieux et moins polluant qu'un bus diesel ordinaire. Grâce à la récupération d'énergie au freinage, la consommation de carburant, et donc l'émission de gaz d'échappement, baissent considérablement.

L'utilisation de la technologie hybride permettra de diminuer la consommation jusqu'à 25% par rapport à un bus classique, réduisant d'autant l'émission de substances nocives.

Du fait de sa traction électrique, le Bus à Haut Niveau de Service est totalement silencieux. Au quotidien, cela signifie un environnement apaisé avec moins de nuisances pour les riverains des lignes à haut niveau de service et plus de calme et de confort pour les passagers, calme qui ne sera sans doute pas garanti par le bruit sourd du crissement des rails du tram.

La Chambre des Métiers insiste donc sur le fait qu'un système de Busway luxembourgeois peut parfaitement être compatible avec des impératifs écologiques.

2.1.3. Un coût raisonnable, des travaux temporaires

La Chambre des Métiers relève de surcroît, et il s'agit là d'un élément fondamental, qu'un projet de Busway devrait coûter beaucoup moins cher que le projet de tram envisagé.

En effet, elle tient à prendre en exemple le coût global du Mettis messin, qui a été de 230.000.000 millions d'euros hors taxe, réparti comme suit: 145.000.000 euros pour l'infrastructure et la plateforme, 29.000.000 euros pour le matériel roulant, 36.000.000 euros pour le centre d'exploitation et de maintenance, et 20.000.000 euros pour les études et la maîtrise d'ouvrage.

Ceci signifie que la couverture totale du réseau messin de 18 kilomètres de long a coûté moins cher que la construction projetée d'une seule et unique ligne de 7,5 kilomètres du tramway luxembourgeois, ligne qui, si elle n'est pas complétée, ne sera absolument d'aucun intérêt.

Elle invite donc sérieusement les auteurs du projet à le reconsidérer, eu égard à ces informations financières, afin de ne pas s'engouffrer dans une situation ingérable et économiquement catastrophique sur le long terme.

De surcroît, en ce qui a trait à la durée des travaux, elle souligne que seulement trois années et demie ont été nécessaires à la construction du Mettis, puisque les travaux préparatoires ont débuté en avril 2010, alors qu'il a été mis en service pour la première fois le 6 octobre 2013.

Ici encore, la Chambre des Métiers relève la rapidité de la construction de l'ensemble d'un réseau, là où le projet de tramway luxembourgeois est annoncé pour une durée minimale de cinq années pour la seule et unique première phase.

Force est donc de constater qu'il existe des solutions différentes permettant d'éviter une paralysie pluri-décennale de notre capitale.

2.2. Une complémentarité assurée par un transport urbain par câble?

En complément du système de Busway proposé ci-avant, la Chambre des Métiers invite les auteurs du projet de loi à réfléchir à la potentielle mise en place d'un transport urbain par câble, à savoir un

téléphérique, une télécabine ou encore un funiculaire, initialement né dans les domaines skiabiles pour remonter les usagers.

Ce type de transport urbain est aujourd'hui utilisé par de nombreuses villes de France et se révèle même avoir un double emploi, puisqu'en plus d'un désengorgement certain des réseaux terrestres, il permet de survoler la ville et de bénéficier d'un point de vue imprenable, ce qui est profitable au tourisme local.

Une des plus célèbres télécabines est celle de Grenoble, construite en 1934. Elle est l'une des plus anciennes remontées mécaniques aériennes de transport urbain et a transporté plus de 13 millions de passagers, dont 300.000 en 2013.

Par ailleurs, le coût au kilomètre est deux fois inférieur à celui du tramway, ce parce qu'un kilomètre de câble coûte deux fois moins cher qu'un kilomètre de tramway.

Il est également à noter qu'outre-Rhin, depuis juillet 2010, la ville de Coblenz en Allemagne dispose d'une de ces installations, représentant une première pour ce type de remontée mécanique. Une première qui montre parfaitement l'adaptabilité offerte par le transport par câble.

La Chambre des Métiers suggère donc de s'intéresser à un tel projet, sur un trajet Gare/Plateau de Rham/Kirchberg (à proximité de la Philharmonie), par exemple, le tout sous réserve de sa compatibilité avec la préservation de nos sites inscrits au patrimoine mondial de l'Unesco.

D'une manière générale, elle invite donc les auteurs à une réflexion plus approfondie au sujet de la thématique du désengorgement de la Ville de Luxembourg, notamment au vu des pistes proposées.

L'idée d'un nouveau système de transport étant déjà tellement ancienne qu'un délai supplémentaire de réflexion ne sera en rien pénalisant, bien au contraire.

„Qui trop se hâte reste en chemin“. Or, il ne faut pas se tromper de route.

Compte tenu des remarques qui précèdent, la Chambre des Métiers se voit obligée de refuser l'approbation du projet de loi sous rubrique.

Luxembourg, le 1er avril 2014

Pour la Chambre des Métiers,

Le Directeur Général,
Tom WIRION

Le Président,
Roland KUHN