

N° 6626⁵**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 le Circuit de la
Foire Internationale au Kirchberg**

* * *

RAPPORT DE LA COMMISSION DU DEVELOPPEMENT DURABLE

(28.5.2014)

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, Marc LIES, Roger NEGRI, Marco SCHANK, Justin TURPEL, Mme Christiane WICKLER et M. Serge WILMES, Membres.

*

I. PROCEDURE LEGISLATIVE

Le projet de loi sous rubrique a été déposé à la Chambre des Députés le 4 octobre 2013 par le Ministre du Développement durable et des Infrastructures.

Le Conseil d'Etat a émis son avis le 21 janvier 2014.

Les avis de la Chambre des salariés, de la Chambre de commerce et de la Chambre des métiers datent respectivement des 6 février 2014, 19 février 2014 et 1er avril 2014.

Le 29 janvier 2014, la Commission du Développement durable a désigné Mme Josée Lorsché comme Présidente-Rapportrice du projet de loi.

Le 5 février 2014, le 30 avril et le 14 mai 2014, la Commission a examiné le projet de loi ainsi que l'avis du Conseil d'Etat.

Le 27 mai 2014, une commission jointe a réuni les commissions respectives du Développement durable et des Infrastructures, des Pétitions et des Institutions au sujet d'une pétition contre le projet tram et des conclusions à en tirer.

La commission a examiné et adopté le présent rapport au cours de sa réunion du 28 mai 2014.

*

II. ANTECEDENTS HISTORIQUES**La naissance du tramway**

Au niveau mondial, les premiers tramways sont apparus au cours de la première moitié du XIX^e siècle et furent en général tractés par des animaux. C'est le New Yorkais John Stephenson qui, en 1832, fit construire une première ligne régulière entre le centre de Manhattan et Harlem. A partir de 1850, le tramway fit son entrée dans de nombreux centres urbains européens tels que Berlin, Bruxelles, Budapest, Copenhague, Genève, Londres, Milan, Rome, Vienne et autres.

Dans la Ville de Luxembourg, une ligne de tramway hippomobile a été mise en place en 1875. Elle fut exploitée par la „Société Anonyme des Tramways Luxembourgeois“. En raison du coût d'exploit-

tation élevé résultant de la traction animale, la traction mécanique (à vapeur ou à air comprimé) a été développée dans les décennies suivantes pour finalement céder la place à la traction électrique. Les avantages que l'électricité présentait tant au niveau du fonctionnement qu'au niveau environnemental ont contribué à augmenter la popularité du tramway. Partant, il a connu une forte expansion dans la plupart des grandes villes des pays industrialisés.

Dans la Ville de Luxembourg, l'inauguration du premier tramway électrique a eu lieu le 8 août 1908. Avec une longueur initiale d'environ 8,5 kilomètres, cette première ligne reliait la gare centrale avec le centre-ville et le quartier du Limpertsberg, où se situaient le dépôt et les ateliers, pour ensuite être progressivement étendue à d'autres quartiers de la capitale. Pouvant se prévaloir d'une longueur d'une trentaine de kilomètres en 1930, le réseau desservait finalement à peu près 45.000 habitants. A noter également que dans le canton d'Esch-sur-Alzette, un réseau de tramways électriques intercommunaux a vu le jour en 1927.

La suppression des réseaux à partir des années 1950

Si le début du XX siècle était marqué par l'essor considérable du tramway jusque dans la période de l'entre-deux-guerres, les années 1950, quant à elles, étaient caractérisées par le développement rapide et la commercialisation de véhicules motorisés. C'est ainsi qu'en particulier la voiture privée était considérée comme moyen de transport indispensable et commença à représenter de surcroît un symbole d'indépendance et de statut social dans la civilisation moderne d'après-guerre. Parallèlement, l'usage d'autobus permettait de définir des lignes de transport plus flexibles que celles du tramway et de couvrir ainsi les besoins au niveau des transports en commun dans les centres urbains. De leur côté, les réseaux de tramway souffraient d'un manque d'entretien et de modernisation et perdaient en attractivité tout en étant de plus en plus discrédités dans l'opinion publique.

C'est ainsi qu'à partir des années 1960, l'aménagement de nouvelles infrastructures routières était considéré comme première priorité au niveau de la politique des transports, entraînant en même temps l'abandon progressif des lignes de tramway. Au Grand-Duché de Luxembourg, la dernière circulation de tramway a eu lieu le 5 septembre 1964 sur la ligne reliant la Ville de Luxembourg à la localité de Beggen (ligne n° 10). La dernière ligne intercommunale dans la région sud avait par ailleurs déjà été fermée en 1956.

Le développement du tramway moderne

Les problèmes de congestion des villes résultant d'une forte augmentation de la circulation automobile d'une part, ainsi que la crise pétrolière des années 1970 d'autre part, ont posé de nouveaux défis à la politique des transports. Pour améliorer la mobilité dans les milieux urbains et offrir aux citoyens un moyen de déplacement moins coûteux et plus efficace que le celui en voiture individuelle, de nouvelles solutions ont dû être élaborées.

C'est ainsi que l'idée du tramway a connu une renaissance, accompagnée par l'élaboration de concepts innovants. De nouveaux modèles comme le „train léger“, le „train-tram“, le „métro“ ou le „prémétro“ en tant que système de tramway classique incluant des tronçons souterrains étaient destinés à compléter le système classique en le rendant plus attractif et efficace. Au Grand-Duché de Luxembourg, l'association pour la propagation d'un tram moderne, en abrégé „Tram asbl“, s'est constituée le 7 mars 1991 et contribuait dès lors fortement à propager l'idée de la mise en place d'un tramway électrique connecté au réseau des CFL. Ce même concept faisait par la suite l'objet d'une étude de faisabilité sous la dénomination „E modernen Tram fir Lëtzebuerg“. L'étude qui avait été commanditée par les organisations non gouvernementales „Tram asbl“, „Mouvement Ecologique“ et „Fondation Oeko-Fonds“, fut réalisée par le professeur-ingénieur viennois Dr Hermann Knoflacher, expert en planification de la circulation et des transports. Les résultats de cette étude furent présentés le 21 février 1992 au Théâtre Municipal de Luxembourg et documentés dans une brochure informant entre autres du tracé envisagé ainsi que des aspects financiers du projet.

Les travaux gouvernementaux et parlementaires des années 1994 à 2014

1994-1999

L'idée d'un tram moderne trouvant un écho positif aussi bien dans l'opinion publique qu'auprès des autorités politiques, le Ministère des Transports en collaboration avec la Ville de Luxembourg fit réaliser une nouvelle étude nommée „Luxtraffic“ dont l'objet était d'analyser quel serait le système de transport le plus adapté pour améliorer la mobilité au Luxembourg en comparant plusieurs alternatives possibles.

En 1994, cette étude fut présentée au public. Les conclusions en étaient qu'un tramway moderne combiné („Bus-Tram-Bunn 2002“) serait le moyen le plus approprié pour améliorer la mobilité aussi bien au niveau de la Ville de Luxembourg qu'au niveau régional. Les experts ont conclu qu'un tel système présenterait de nets avantages tant par rapport à la seule amélioration du système d'autobus que par rapport à un système de métro souterrain. Se basant sur les résultats de cette étude, le Gouvernement de l'époque décida en 1995 de lui accorder une suite favorable et de faire réaliser un projet multimodal de train-tram-bus, dit „BTB“.

Après un hearing organisé en mars 1996 par la commission parlementaire des transports et réunissant 16 associations et acteurs différents, la Chambre des Députés lança en novembre 1996 un débat d'orientation avec rapport au sujet de la mise en place du concept BTB-2002. Lors de ce débat, une motion signée par des représentants des partis LSAP, CSV et déi gréng invita le Gouvernement à mettre en œuvre les conclusions de l'étude „Luxtraffic“ telles qu'elles seraient encore ajustées par les groupes de travail „BTB 2002“ et à se concentrer sur l'amélioration de la circulation générale autour de l'axe Nord-Sud de la capitale.

En décembre 1997, une seconde motion relative au projet du tramway fut adoptée par la Chambre des Députés. Cette motion invita le Gouvernement à continuer ses efforts en vue de réaliser le projet BTB dans les délais prévus, de sorte que la première ligne du tram régional aurait dû pouvoir fonctionner à partir de l'an 2002.

En mars 1999, Madame Mady Delvaux, Ministre des Transports du Gouvernement CSV-LSAP en place, annonça ne plus être en mesure de déposer un projet de loi pour le tram régional avant les élections législatives de juin 1999 du fait que les travaux préparatoires y relatifs n'avaient pas encore abouti.

1999-2004

En janvier 2001, le député François Bausch interpella le Gouvernement CSV-DP, issu des élections de 1999, au sujet des conclusions à tirer d'une étude socio-économique ayant pour objet le projet BTB.

Une année plus tard, en janvier 2002, Monsieur Henri Grethen, Ministre des Transports de l'époque, présenta un nouveau concept de mobilité sous la dénomination „mobilité.lu“ ayant comme objectif principal d'amener 25% des voyageurs au Luxembourg à recourir aux transports publics. Dans ce contexte, le ministre déclara que le Kirchberg serait relié à la gare centrale par un train-tram.

Lors de la séance plénière du 11 novembre 2003, la Chambre des Députés vota un projet de loi relatif à l'introduction d'un train-tram dans la ville de Luxembourg. Ce projet concernait le raccordement du plateau du Kirchberg et de l'aéroport du Findel au réseau ferroviaire du Luxembourg.

2004-2009

Suite aux élections de 2004 et à la mise en place d'un nouveau Gouvernement CSV-LSAP, le programme gouvernemental pour les années 2004 à 2009 se prononçait clairement en faveur de la réalisation du projet BTB en se basant sur le concept de mobilité „mobilité.lu“: „Afin d'adapter au mieux l'offre des transports publics aux besoins de mobilité, un effort particulier sera réservé au développement de l'infrastructure ferroviaire sur base de l'intersection des projets saillants tant du projet BTB issu de l'étude „Luxtraffic“ que du papier stratégique „mobilité.lu“. Conformément aux recommandations formulées par l'IVL, le Gouvernement veillera à garantir la possibilité de la création d'un réseau complet de type train-tram sur le territoire de la Ville de Luxembourg. Il fera également analyser l'opportunité de compléter ce réseau par certains tronçons de tram classique de manière à améliorer la qualité de la desserte de la capitale tout en économisant des fonds publics“ (extrait du programme gouvernemental de 2004).

En novembre 2005, les responsables des CFL annonçaient que pour des raisons d'incompatibilité technique et logistique, le projet train-tram ne serait que difficilement réalisable et que le réseau ferroviaire luxembourgeois ne pourrait en aucun cas être adapté au système de tramway avant l'année 2017.

De ce fait, le projet BTB fut mis en question. Raison pour laquelle un groupe de travail composé de représentants du Ministère des Transports, du Ministère de l'Intérieur et de l'Aménagement du Territoire, du Ministère des Travaux publics, de l'Administration des Ponts & Chaussées, de la Ville de Luxembourg, des CFL et du Fonds d'Urbanisation et d'Aménagement du plateau de Kirchberg fut chargé d'étudier l'extension du réseau ferroviaire léger dans la Ville de Luxembourg.

En mars 2006, le Ministre des Transports, Monsieur Lucien Lux et le Bourgmestre de la Ville de Luxembourg, Monsieur Paul Helminger, présentaient les résultats de cette étude qui concluait que la mise en place d'un „tram léger“ permettrait une intégration aisée dans le tissu urbain et constituerait la meilleure solution pour améliorer la mobilité dans la Ville de Luxembourg.

Dans la foulée de cette nouvelle étape, la Chambre des Députés adopta, en avril 2006, une motion invitant le Gouvernement entre autres à:

- continuer de mener une politique des transports et des infrastructures en vue d'atteindre un partage modal de 25/75 au niveau national avec un partage modal de 50/50 sur le territoire de la Ville de Luxembourg, à renforcer l'épine dorsale du réseau des transports en commun national constitué par l'axe nord-sud (Nordstad – Luxembourg – Bettembourg/Esch-sur-Alzette) et à aménager des gares périphériques au Kirchberg, Howald, Dommeldange et Cessange qui devaient permettre un accès direct par chemin de fer classique aux principales zones d'activités situées dans la périphérie de la Ville de Luxembourg et au site aéroportuaire;
- préciser et approfondir, ensemble avec la Ville de Luxembourg, le projet de la mise en place d'un tram léger;
- clarifier les modalités de construction, d'exploitation et de financement du projet d'un tram léger dans la Ville de Luxembourg, en tablant sur un partenariat entre l'Etat, la Ville de Luxembourg et le secteur privé;
- intégrer la solution retenue au niveau de la capitale dans le Plan directeur sectoriel Transports.

En vue de la concrétisation de ce nouveau projet, l'Etat et la Ville de Luxembourg ont créé le groupe d'intérêt économique „Luxtram“ qui fut chargé, en juin 2007, de la planification et de la préparation d'un projet de loi ayant pour objet le financement du projet Luxtram. Tous les aspects relatifs à sa réalisation et à son exploitation devaient y être clarifiés. L'objectif était que les travaux de construction pourraient démarrer en 2014 et que le tramway pourrait devenir opérationnel en 2017.

En octobre 2007, le Ministre des Transports, Monsieur Lucien Lux, fit distribuer à tous les ménages du Luxembourg la brochure „mobil 2020 – Mobilitéit déi beweegt“ dans laquelle il présentait ses visions et projets à l'horizon 2020, y compris la mise en place d'un tram léger.

2009-2014

Après la formation d'un nouveau Gouvernement CSV-LSAP en 2009, le Ministre du Développement durable et des Infrastructures, Monsieur Claude Wiseler, élaborait la „stratégie globale pour une mobilité durable“ sous le nom de „MODU“. Ce nouveau concept misant sur une approche interactive et sur la complémentarité entre les différents réseaux, relança de nouveau l'idée de construction d'un tramway dans la Ville de Luxembourg et créa le cadre de référence pour l'aménagement du territoire et l'environnement en matière de mobilité pour les années à venir.

Dans cet ordre d'idées, le Gouvernement saisit la Chambre des Députés en juin 2012 d'un débat de consultation au sujet du concept de mobilité durable et plus particulièrement de la mise en place d'un système de tramway dans la Ville de Luxembourg. Lors de ce débat, une motion signée par des représentants des fractions CSV, LSAP, DP et déi gréng fut adoptée. Son objectif était d'inviter le Gouvernement à lancer la consultation du public en se basant sur l'évaluation des incidences de l'infrastructure du tramway sur l'environnement naturel (EIE) et à finaliser les études techniques détaillées en vue de déposer un projet de loi autorisant le financement de la première ligne de tramway (Gare centrale-Kirchberg).

Le 4 octobre 2013, le projet de loi 6626 sous rubrique et portant sur le financement d'une ligne de tramway reliant la Gare Centrale avec le quartier du Kirchberg fut déposé par l'ancien Ministre du Développement durable et des Infrastructures, Monsieur Claude Wiseler.

En janvier 2014, Monsieur François Bausch, Ministre du Développement durable et des Infrastructures depuis la formation du Gouvernement DP/LSAP/déi gréng, annonça que la construction d'un réseau de tramway au centre de la Ville de Luxembourg ainsi que l'accélération de la phase 2 (extension du réseau vers la région périurbaine) seraient l'une des priorités politiques du nouveau gouvernement. Cette déclaration émanait du programme gouvernemental 2013-2018 qui prévoit notamment que „le Gouvernement compte développer prioritairement le réseau ferroviaire et du tram et les équipements annexes“, qu'il „continuera la réalisation prioritaire du réseau tram au centre du pays“ et qu'il „accéléra son extension vers l'aéroport du Findel, Howald, Cloche d'Or et Cessange.“

(sources: archives chd.lu; gouvernement.lu; programmes gouvernementaux; tram asbl; „Histoire pour tous“; Wikipedia)

*

III. CONSIDERATIONS GENERALES ET OBJET DU PROJET DE LOI

Le tram comme élément clé de la mobilité durable

Le projet de loi sous rubrique a pour objectif de répondre aux besoins croissants en mobilité résultant de la forte évolution démographique et socio-économique du Grand-Duché de Luxembourg des trente dernières années et prévisible pour les années à venir. Il fait preuve de la volonté politique d'augmenter sensiblement la part modale des transports en commun et s'inscrit dans la continuité de la stratégie globale pour une mobilité durable appelée „MODU“. Servant de base à l'approche intégrative visée par le Ministère du Développement durable et des Infrastructures depuis 2012, cette stratégie placera le tram comme épine dorsale au centre d'une chaîne de mobilité efficace permettant d'interconnecter différents modes de transport.

Par ce projet de loi, le Gouvernement sera autorisé à participer pour un montant de 230.520.000 € (hors TVA) à la réalisation du premier tronçon de tramway reliant la Gare Centrale de la Ville de Luxembourg au quartier du Kirchberg, à la construction du centre de remisage et de maintenance, à l'acquisition des rames de tramway, à la mise en œuvre des mesures compensatoires ainsi qu'aux études y relatives. Ce montant est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix de la construction en question et correspond à la part du financement supportée par l'Etat – à savoir 2/3 du montant du projet – le dernier tiers étant à la charge de la Ville de Luxembourg. Les dépenses sont imputées à charge des crédits du Ministère de Développement durable et des Infrastructures.

Les travaux relatifs à la construction de la ligne de tram sont déclarés d'utilité publique, y compris ceux du centre de remisage et de maintenance.

Le tronçon défini par ce projet de loi desservira trois pôles importants de Capitale sur lesquels se concentrent déjà aujourd'hui les plus fortes demandes de déplacements, en l'occurrence la Gare centrale, le Centre-ville et le quartier du Kirchberg. Les extensions à réaliser vers la périphérie, notamment vers l'aérogare du Findel respectivement vers les pôles de développement de Howald, du Ban de Gasperich, de la Cloche d'Or, de la porte de Hollerich ainsi que vers Bertrange-Tossenbergr et Leudelange feront l'objet de projets de loi supplémentaires.

Description sommaire des travaux prévus dans le cadre de ce projet de loi

Pour les plans et détails techniques il est renvoyé aux documents parlementaires. De façon générale, les éléments indispensables et à réaliser moyennant ce projet de loi sont les suivants:

a) *Le tracé, la plateforme et les stations*

Le tronçon à financer par ce projet de loi est d'une longueur d'environ 7,5 km et relie la Gare Centrale de Luxembourg au plateau du Kirchberg selon l'itinéraire suivant: Gare Centrale, avenue de la Liberté, pont Adolphe, boulevard Royal, Avenue Emile Reuter, Place de l'Etoile, Allée Scheffer, Rond-point Schuman, pont Grande-Duchesse Charlotte, avenue Kennedy.

Les plateformes sont strictement réservées à la circulation du tram. Elles ne peuvent être traversées par des véhicules qu'aux carrefours. Une exception est instaurée entre la place de Bruxelles et l'arrêt Hamilius où la circulation de bus sera autorisée. En général, les plateformes sont situées en position latérale et sont surélevées par rapport à la voirie routière qui les longe, de façon à ce que leurs limites

soient bien démarquées. L'emprise de la plateforme inclut le Gabarit Limite d'Obstacle (GLO) qui est le volume à l'intérieur duquel ne doit se trouver aucun obstacle.

S'agissant d'un transport en site propre, le tram sera priorisé aux carrefours pour garantir sa régularité, sa ponctualité et ses temps de parcours. L'implantation des 15 stations-voyageurs, espacées en moyenne de 500 mètres, est définie de façon à assurer une desserte optimale des zones urbaines.

b) Les stations multimodales

Dans le cadre de ce premier tronçon, les stations multimodales suivantes assurent les correspondances avec d'autres modes de transport, à savoir le train, le bus, la voiture et la bicyclette. Le tableau suivant renseigne sur l'interconnectabilité des différents moyens de transport aux différentes stations.

<i>Plateforme multimodal Tram</i>	<i>Train</i>	<i>Bus</i>	<i>P&R et P Gare</i>	<i>Vélo</i>
Luxexpo		X	X (500 emplacements)	X
Pont Rouge	X	X		X
Place de l'Etoile		X		X
Hamilius		X		X
Gare Centrale	X	X	X (634 emplacements)	X

c) Le Centre de Remisage et de Maintenance (CRM)

Le Centre de Remisage et de Maintenance (CRM) aura à remplir trois fonctions:

- le remisage, l'entretien et la maintenance des rames,
- la maintenance des installations fixes comprenant l'ensemble des équipements et des infrastructures propres au tram,
- l'administration et le poste de commande centralisé (PCC), centre névralgique du système d'exploitation de la ligne, puis du réseau.

D'une surface d'environ 3 ha pour un ensemble de deux bâtiments reliés par des faisceaux de voies ferroviaires et 3,5 ha supplémentaires pour les accès et l'amorce de l'extension vers Findel, le terrain est implanté sur la parcelle appelée „zone de la Lentille“. Il se trouve en bordure du massif du Grünewald et se localise principalement sur le territoire de la Commune de Niederaanven.

Du fait que le terrain d'implantation est classé „Zone Spéciale de Conservation“ (ZSC) dans le cadre de la directive Habitats et qu'il appartient au réseau Natura 2000, la construction du CRM s'accompagnera de mesures compensatoires dans le massif du Grünewald, en particulier pour la préservation de plusieurs espèces animales, dont les chauves-souris. Ces mesures ont été définies et détaillées avec les administrations concernées, y compris pour leurs modalités de mise en œuvre.

Les surfaces déboisées seront compensées par la suppression du CR119 dans le massif forestier et l'acquisition de 2 ha de terrain en dehors du Grünewald. Enfin les nappes phréatiques ont fait l'objet de proposition de mesures de protection adaptées.

d) Le matériel roulant (ou rames) pour le transport des voyageurs

Les rames d'une largeur de 2,65 m et d'une longueur d'environ 45 m seront alimentées électriquement par une Ligne Aérienne de Contact (LAC), excepté sur le tronçon entre la Gare-Centrale et l'arrêt Pont-Rouge, où une alimentation dite „non conventionnelle“ est prévue.

La capacité d'accueil des rames est d'environ 300 passagers. En tenant compte d'une fréquence de passage de 3 minutes aux heures de pointe, le parc d'exploitation nécessaire devra comprendre 20 rames. Lors des extensions du réseau et en fonction de l'évolution des besoins de capacité du réseau tramway, des rames d'une capacité d'accueil de 450 passagers pourront être acquises.

Les rames sont de type bidirectionnel ce qui signifie qu'aux extrémités de la ligne, elles effectuent un rebroussement sans avoir besoin de retourner par le biais d'une boucle. Elles seront pourvues, à

proximité de leurs portes d'accès, de zones multifonctionnelles accessibles aux bicyclettes, aux fauteuils roulants et aux passagers avec poussettes ou bagages encombrants.

Avec une vitesse commerciale qui sera de 20 km/h, la vitesse du tram est supérieure à celle des bus de la Ville de Luxembourg qui souvent ne dépasse pas les 15 km/h. Les temps d'arrêt sont de l'ordre de 20 secondes aux stations ordinaires et de 40 secondes aux stations multimodales.

L'acquisition du matériel roulant se fera sur base d'une soumission avec un cahier de charges détaillé.

Modalités de réalisation et d'exploitation du tram

A l'issue du vote du présent projet de loi, il est retenu de faire évoluer le G.I.E. Luxtram vers une société de droit privé disposant d'un capital dans le cadre d'un actionnariat public formé par l'Etat (2/3) et la Ville de Luxembourg (1/3).

Les terrains nécessaires pour réaliser les aménagements pour le projet tram font pour leur majorité partie de la voirie de l'Etat et partiellement de la voirie de la Ville de Luxembourg. Le CRM est placé sur des terrains appartenant au domaine de l'Etat. Les infrastructures et équipements du tram seront la propriété de la société susmentionnée.

Les travaux de construction jusqu'à la mise en service du tram se situent à environ quatre années à partir du vote de la loi sur leur financement. La phase de construction engendrant forcément des nuisances pour les commerçants et riverains, un comité de suivi a été mis en place par le Ministère de Développement durable et des Infrastructures et la Ville de Luxembourg afin d'élaborer d'un commun accord avec tous les acteurs impliqués des mesures de compensation.

La mise en place d'une ligne de tram se répercutera sur la répartition de l'espace public en ce qui concerne l'utilisation des différents modes de transport comme notamment les bus „AVL“ et „RGTR“, les vélos et les voitures individuelles ou de covoiturage. Afin d'optimiser le service aux clients, un concept intégré d'une mobilité urbaine durable a été développé. Incluant les différents modes de transport (tram, bus et véhicules individuels, mobilité douce), cette organisation globale de la mobilité urbaine donne aux transports en commun, dont le tram est l'élément central, une efficacité maximale tout en préservant de bonnes conditions de circulation routière pour automobilistes et cyclistes.

Accélération de la phase 2 du concept „Modu“

En raison de la forte évolution démographique, économique et urbanistique qu'a connue la région du centre aux cours de la dernière décennie, le gouvernement actuel a décidé d'accélérer le phasage de la stratégie „Modu“ en réalisant déjà jusqu'à l'an 2021 certains projets initialement prévus à l'horizon 2030 (phase 2). Il s'agit plus particulièrement de l'extension du réseau du tramway vers l'Aérogare de l'Aéroport du Findel et le P&R Höhenhof d'une part, et de l'extension via Howald, Ban de Gasperich et Cloche d'Or, d'autre part, plateformes multimodales incluses.

Détail des projets accélérés:

- Extension du tronçon de tram vers l'Aérogare du Findel et le P&R Höhenhof avec un coût estimatif de 84 millions € *ainsi que vers Howald, Ban de Gasperich et la Cloche d'Or avec un coût estimatif de 120 millions € (tracé et matériel roulant).
- Construction du pôle d'échange Pont Rouge défini dans le projet de loi 6684 modifiant la loi modifiée du 10.5.1995 relative à la gestion ferroviaire.

Plateformes multimodales avec leurs interconnexions respectives:

	<i>Train</i>	<i>Bus</i>	<i>P&R</i>	<i>Vélo</i>
Höhenhof – Findel		X	X (4.000 emplacements)	X
LT Bonnevoie		X		X
Howald	X	X		X
Cloche d'Or		X	X (1.500 emplacements)	X

Phase 3

La phase 3 consiste dans l'extension polycentrique progressive de la ligne de tram vers d'autres quartiers de la Ville de Luxembourg – notamment la Porte de Hollerich –, et Leudelange et vers la deuxième Ecole européenne en vue de finalement mettre en place un réseau cohérent reliant tous les pôles de développement de l'agglomération.

Projets connexes au tram

Les infrastructures ferroviaires et routières suivantes sont à considérer comme indispensables à la création d'un réseau de mobilité efficace interconnectant les différents moyens de transport et accordant la priorité aux transports en commun:

Projets ferroviaires et P&R

	<i>Projet</i>	<i>Echéance</i>
CFL ligne Luxbg–Kleinbettingen	Eurocaprail	En exécution
CFL ligne Luxbg–Bettembourg	Extension à 4 voies	2020
CFL Gare Luxembourg	Quai supplémentaire	2018
CFL Arrêt Pont Rouge	Halte supplémentaire avec funiculaire pour piétons et vélos	2017
P&R Gare Rodange	1.500 emplacements	
P&R aux frontières D B F		en exécution/étude selon les projets

Infrastructure routière

	<i>Projet</i>	<i>Echéance</i>
Boulevard de Merl	Voirie de desserte et de déstagement	2018/19
Contournement Cessange	Voirie de desserte et de déstagement	2020
A3/A6 entre Helfenterbruck et Dudelange	Mise à 2x3 voies, mesures de sécurité	2017/2018/ 2020
Nouvelle N3, module Nord et Central	Boulevard urbain	2018/2020

*

IV. AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Dans son avis en date du 21 janvier 2014, le Conseil d'Etat n'exprime aucune opposition formelle au projet de loi sous rubrique. La haute corporation souligne toutefois que la réalisation de la ligne „Gare centrale-Kirchberg“ ne pourra pas résoudre tous les problèmes de mobilité dans la Capitale. De ce fait, elle se prononce pour l'extension rapide des lignes vers les quartiers et gares périphériques tout en exigeant une bonne compatibilité entre le réseau du tram léger et les infrastructures ferroviaires. Dans ce contexte, le Conseil d'Etat fait allusion à la loi du 18 décembre 2003 modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire prévoyant au point 21° le raccordement ferroviaire de Kirchberg et de Findel.

Quant à la conformité du présent projet avec la loi du 19 janvier 2004 sur la protection de la nature et des ressources naturelles et avec la loi du 29 mai 2009 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement, le Conseil d'Etat demande aux autorités politiques de soumettre les conclusions de ces études à la chambre des Députés avant le vote du projet de loi sous rubrique et de déclarer d'utilité publique les mesures compensatoires relatives à la construction du Centre de remisage et de maintenance.

Dans son exposé des motifs relatif à l'intitulé et aux différents articles du projet de loi, le Conseil d'Etat se prononce pour un intitulé ne faisant pas référence à une société anonyme mais à un lieu géographique ou au cadastre.

Quant aux mesures compensatoires résultant obligatoirement de la construction du Centre de remisage et de maintenance, le Conseil d'Etat demande de les inclure dans l'énumération des travaux à financer.

Au niveau du financement des travaux, le Conseil d'Etat juge l'expression „dépenses occasionnées“ inopportun. Il opte pour l'expression „dépenses engagées“ afin de préciser que la contribution de l'Etat ne pourra pas excéder le taux de participation de 66,67%.

*

V. AVIS DES CHAMBRES PROFESSIONNELLES

Chambre des salariés

Dans son avis du 6.2.2014, la chambre des salariés marque son accord de principe au projet de construction défini dans la présente loi. Néanmoins, elle estime que l'extension de la ligne de tram de la Gare centrale vers Findel-aéroport ne sera pas suffisante pour couvrir les besoins en termes de déplacements. De ce fait, la CSL est d'avis que l'extension prévue de la ligne de train Luxembourg-Findel devrait être maintenue.

Quant à l'exploitation du tram, la CSL se prononce contre toute tentative de privatisation en soulignant que tous les services de transport en commun y compris le nouveau tram ont à accomplir des missions de service public et doivent être assurés par l'Etat et par lui seul. Dans son argumentaire, la CSL fait entre autres référence à plusieurs textes, traités et règlements de l'Union européenne relevant tous la nécessité d'assurer un service public d'intérêt général et de contribuer par ce biais aux objectifs de la solidarité et d'égalité de traitement en tant que base du modèle européen de société. En citant plusieurs directives européennes et notamment la directive 2004/17/CE relative aux procédures de passation de marché dans les secteurs de l'eau, de l'énergie, des transports et des services postaux et la directive, la CSL tient à souligner que le tramway fait partie du champ d'application des services publics à fournir aux citoyens.

Dans cet ordre d'idées, la CSL ne voit pas l'utilité de transformer le GIE LuxTram en société anonyme et exprime sa crainte de voir l'Etat vendre ses parts à un investisseur privé. La CSL insiste par la suite sur la nécessité de porter une attention particulière non seulement aux tarifs et à la qualité des matériaux proposés par le prestataire, mais aussi à l'expérience de ce dernier dans les domaines de l'économie et du territoire national en respectant les normes sociales au Grand-Duché de Luxembourg.

En guise de conclusion, la CSL demande aux auteurs de modifier les modalités dans lesquelles le projet de tram seront exécutées, notamment en transférant l'exploitation du réseau tram à une autorité ou entreprise publique.

Chambre de commerce

La chambre de commerce approuve la stratégie nationale de mobilité définie dans le concept appelé „MoDu“. Néanmoins elle s'interroge sur la pertinence de réaliser le premier tracé du tram défini dans la présente loi avant même que les pôles d'échanges prévus aux abords et au centre de l'agglomération ne soient réalisés. Elle demande en conséquent que le projet de loi sous rubrique soit complété sans délais afin de tenir compte des besoins accrus d'une circulation de plus en plus intense.

La Chambre de commerce exige ensuite que tous les dossiers relatifs aux mesures compensatoires qui sont obligatoires en raison de l'implantation du CRM dans une zone de protection spéciale, soient soumis à la Chambre des députés avant le vote de la présente loi. Quant aux aspects financiers, la Chambre de commerce se prononce pour une réévaluation du projet tram et pour une analyse des économies potentielles engendrées par rapport au système actuel. Elle souhaite des explications supplémentaires concernant les frais de fonctionnement et d'exploitation et aimerait connaître la position des communes concernées par les tracés envisagés quant à un éventuel co-financement du projet. En outre et en référence à un extrait du programme gouvernemental, la Chambre de commerce relève la question d'un éventuel financement en coopération avec la BEI. S'inquiétant des nuisances que les travaux de construction pourront avoir pour les riverains et commerçants adjacents, la Chambre de commerce invite les autorités politiques à tout mettre en oeuvre pour réduire l'impact négatif à un strict minimum.

Compte tenu des incertitudes et des questions relevées dans son avis, la Chambre de commerce exige que le projet de loi soit retravaillé et complété selon les propositions formulées par ses soins.

Chambre des métiers

Dans son avis du 1.4.2014, la Chambre des métiers exprime son profond désaccord avec le projet de construction du tram et se voit obligée de refuser l'approbation du projet de loi sous rubrique. Elle est d'avis que le tram est un moyen de transport inadéquat et trop rigide ne pouvant pas répondre aux besoins de flexibilité et de modulabilité exigés. La Chambre des métiers exprime également des incertitudes face au financement des différentes phases de réalisation du fait qu'elles ne se trouvent pas ancrées dans le présent projet de loi. D'autres questions soulevées par la Chambre des métiers portent sur les temps de construction des différentes phases, les indemnités des entreprises riveraines et les conséquences sur les entreprises nationales qui auraient à son avis toutes dû être clairement définies dans le contexte du présent projet de loi.

La Chambre des métiers invite les auteurs à réfléchir sur d'autres alternatives, notamment la mise en place d'un système appelé „Busway“ qu'elle présente en détail dans son avis en s'inspirant de la Ville de Metz où un tel système a été mis en place. En complément à ce système, la Chambre des métiers propose l'installation d'un transport urbain par câble, à savoir un téléphérique, une télécabine ou encore un funiculaire.

*

VI. COMMENTAIRE DES ARTICLES ET TRAVAUX EN COMMISSION

Intitulé

Le Conseil d'Etat estime qu'une référence à la société LuxExpo n'a pas lieu de figurer dans l'intitulé et qu'il est préférable de recourir à une référence cadastrale ou un lieu géographique en se référant par exemple au „Circuit de la Foire Internationale“ ou aux „halles des Foires Internationales“. La Commission du Développement durable décide de suivre le Conseil d'Etat et de donner le libellé suivant au projet de loi:

Projet de 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

Article 1er

Cet article a pour objet d'autoriser le Gouvernement à réaliser la ligne de tramway et énumère les différents travaux nécessaires. Dans sa version initiale, il se lit comme suit:

Art. 1er.– *Le Gouvernement est autorisé à participer à la réalisation d'une ligne de tramway à Luxembourg entre la Gare Centrale et LuxExpo au Kirchberg, 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.*

Le Conseil d'Etat émet la même remarque qu'à l'intitulé quant à l'inopportunité de faire référence à la société LuxExpo. Il demande en outre à ce que les travaux relatifs aux mesures compensatoires soient inclus dans l'énumération des travaux à réaliser. Il propose le libellé suivant:

Art. 1er.– *... l'acquisition des rames de tramway, les études et les mesures compensatoires y relatives.*

La Commission décide de faire siennes ces propositions. L'article 1er se lira donc comme suit:

Art. 1er.– *Le Gouvernement est autorisé à participer à la réalisation d'une ligne de tramway à Luxembourg entre la Gare Centrale et le Circuit de la Foire Internationale au Kirchberg, 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, 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 2013. Il comporte en outre la clause usuelle d'adaptation des coûts à l'évolution de cet indice. L'enveloppe budgétaire correspond à la part du

financement supportée par l'Etat, à savoir deux tiers du montant total du projet, le dernier tiers étant à la charge de la Ville de Luxembourg. Dans sa version initiale, il est libellé comme suit:

Art. 2.– *Les dépenses occasionnées par la présente loi ne peuvent pas dépasser le montant de deux cent trente millions cinq cent vingt mille euros (230.520.000 €) sans préjudice des hausses légales. Ce montant s'entend hors TVA et correspond à la valeur 730,85 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1er avril 2013. Déduction faite des dépenses déjà engagées par LUXTRAM, maître d'ouvrage du projet et désigné comme le pouvoir adjudicateur, ce montant est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix de la construction précité.*

Etant donné que le financement de la réalisation de cette ligne de tramway se fait à deux tiers pour le compte de l'Etat et à un tiers pour le compte de la Ville de Luxembourg, le Conseil d'Etat demande à ce qu'il soit précisé que la contribution de l'Etat ne pourra pas excéder le taux de participation fixé à 66,67%. La Haute Corporation propose le libellé suivant:

Art. 2.– *Les dépenses engagées au titre du projet visé à l'article 1er ne peuvent pas dépasser le montant de 230.520.000 euros. Ce montant correspond à la valeur 730,85 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1er avril 2013. 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 contribution de l'Etat ne pourra pas excéder le taux de participation fixé à 66,67 pour cent.

La Commission décide de ne pas suivre cette suggestion et de maintenir le texte initial, plus approprié d'un point de vue comptable.

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 et, dans sa version initiale, se lit comme suit:

Art. 3.– *Les dépenses sont imputées à charge des crédits du Ministère du Développement durable et des Infrastructures.*

Par analogie à d'autres lois ayant pour objet l'approbation par le législateur d'investissements financiers importants à charge de l'Etat, le Conseil d'Etat propose le libellé suivant:

Art. 3.– *Les dépenses sont imputables sur les crédits du Ministère du Développement durable et des Infrastructures.*

La Commission décide de suivre cette proposition.

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, l'article 4 se lit comme suit:

Art. 4.– *Les travaux visés à l'article 1er ci-dessus sont déclarés d'utilité publique.*

Le Conseil d'Etat est d'avis que l'ajout „ci-dessus“ n'a pas de raison d'être et peut être omis. La Commission fait sienne cette proposition de sorte que l'article se lira comme suit:

Art. 4.– *Les travaux visés à l'article 1er sont déclarés d'utilité publique.*

*

Au cours de la réunion du 5 février 2014, les responsables gouvernementaux ont présenté aux membres de la Commission du Développement durable des réflexions supplémentaires sur l'évolution du projet, et notamment sur la décision d'accélérer l'extension du tram, d'une part, depuis les Foires internationales vers l'aéroport du Findel et, d'autre part, depuis la Gare centrale vers Howald, la Cloche d'Or et Cessange. Il a, dans ce contexte, été procédé à un échange de vues dont il y a lieu de retenir ce qui suit:

- il est en premier lieu fait référence à une remarque du Conseil d'Etat qui, dans son avis du 21 janvier dernier relève qu'à elle seule, „la première phase du concept visant la réalisation du tronçon „Gare centrale-Kirchberg“ ne pourra pas résoudre la problématique créée par la circulation intense des voyageurs, notamment professionnels. Sans une intégration, voire une compatibilité entre le réseau du tram léger et des infrastructures ferroviaires et sans extension rapide de ce tronçon vers des gares périphériques, le résultat espéré ne sera pas atteint“. Monsieur le Ministre abonde dans ce

sens et rappelle que le projet de construction du tram appartient au concept global „MoDu“, dont il n'est qu'une partie;

- à propos de la construction du CRM, un membre de la Commission, rappelant que le nouveau Gouvernement prévoit l'extension du tram vers le quartier de Bonnevoie, note que les CFL sont en train de construire un CRM sur leur site de Bonnevoie-Howald. Etant donné que le nouveau tracé du tram passera à proximité directe de ce site, il se demande s'il serait concevable de combiner le CRM du tram avec celui des CFL. Selon lui, cette option présenterait l'avantage d'éviter l'impact néfaste du projet sur la zone Natura 2000 du Grünwald et permettrait d'éviter aussi bien des frais de construction que des frais au niveau des mesures compensatoires. Les responsables du Ministère expliquent que ce scénario n'est pas envisageable, notamment parce que le CRM est la première infrastructure qui devra être construite, avant même que le tram ne puisse entrer en fonction. Or, l'extension du tracé du tram vers Bonnevoie, bien qu'anticipée, ne sera réalisée que dans une seconde phase après l'achèvement du tronçon Gare centrale-Kirchberg. En outre, le site de Bonnevoie ne serait pas assez grand pour accueillir toutes les infrastructures nécessaires au CRM. Pour finir, aucune synergie ne pourrait être envisagée du fait que les rails utilisés pour la circulation d'un tram ne seraient pas compatibles avec ceux utilisés pour la circulation d'un train. Le regroupement des deux CRM sur un même site ne serait donc pas possible;
- suite à une discussion relative au tracé envisagé pour l'extension prévue entre la Gare centrale et Howald, il est fait valoir que des études ont démontré qu'un trajet qui emprunterait les quartiers résidentiels de Bonnevoie n'est pas envisageable, à cause des nombreux inconvénients qu'il créerait et notamment les bouleversements au niveau de la circulation routière. Pour autant, les distances entre les quartiers résidentiels de Bonnevoie et les différents arrêts du tram ne seront pas importantes et se limiteront à quelques centaines de mètres au maximum;
- le coût de la phase intermédiaire qui permettra notamment la mise en service du tram sur son assise finale entre la Gare centrale et le pôle d'échange Cloche d'Or s'élève à quelque 85 millions d'euros. Ce montant comprend le module „Nord“, le module „Centre“ partiellement, la voirie et l'ouvrage d'art de la plate-forme d'échange à Howald ainsi qu'un réaménagement provisoire du boulevard Raiffeisen de l'échangeur du centre douanier. Les travaux sur le Ban de Gasperich même ne sont pas compris dans ce montant, puisqu'ils sont financés par la loi du 16 décembre 2010 relative à l'aménagement du boulevard Raiffeisen et du boulevard Kockelscheuer dans le cadre de la construction du réseau routier du Ban de Gasperich. A noter également que ce montant n'inclut que le génie civil et ne comprend donc pas les coûts propres à la construction du tram (rails, caténaires, mobilier urbain, ...). La totalité de la nouvelle N3, donc également le module „Sud“ ou contournement d'Alzingen ainsi que le réaménagement total de l'échangeur du centre douanier et l'adaptation de la Croix de Gasperich ont été estimés à un coût de 220 millions. Les responsables gouvernementaux précisent cependant que ces deux montants sont à relativiser car les études détaillées relatives aux coûts définitifs n'ont pas encore été réalisées;
- le coût de l'extension du tram entre Kirchberg et Findel n'a pas été estimé;
- Monsieur le Ministre rappelle que l'objectif principal de ces projets est d'inciter les navetteurs qui travailleront dans le quartier de la Cloche d'Or ou dans celui du Findel à utiliser les transports en commun. En effet, un développement sensible de ces deux quartiers est prévu, ce qui s'accompagnera inévitablement d'une saturation si les personnes concernées continuent à emprunter leur voiture personnelle. Dans ce contexte, un membre de la Commission donne à considérer qu'il serait judicieux d'envisager une certaine décentralisation afin que les personnes puissent travailler plus près de l'endroit où elles habitent;
- suite à une question relative à un éventuel raccordement ferroviaire entre Kirchberg et Findel, Monsieur le Ministre donne à considérer qu'un tel projet ne sera pas réalisé, étant donné que l'investissement important ne se justifie pas au regard du manque de voyageurs potentiels;
- de l'avis d'un membre de la Commission, la communication envers le grand public en faveur du tram devrait être plus offensive. Si Monsieur le Ministre se déclare d'accord avec cette affirmation et entend bien organiser des campagnes d'information en la matière. Il donne également à considérer qu'un sondage d'opinion a récemment été réalisé et que les résultats en sont très encourageants, la grande majorité des sondés s'exprimant en faveur du projet de tram.

Au cours de la réunion du 30 avril 2014, Monsieur le Ministre a de nouveau insisté sur le fait que la construction du tram est l'une des grandes priorités du Gouvernement en tant qu'élément essentiel du concept „MoDu“ et en rappelant que le projet initial a évolué en ce sens que la ligne qui relie Findel à la Cloche d'Or sera rapidement réalisée. Il a ensuite été procédé à un échange de vues dont il y a lieu de retenir ce qui suit:

- l'importance des neuf gares multimodales qui se situeront sur la ligne du tram est tout particulièrement mise en exergue. Ces pôles d'échange entre les différents modes de transport (bus, tram et train) permettront une multimodalité facile, rapide et pratique et, de l'avis de Monsieur le Ministre, assureront le succès futur du tram;
- le projet de loi n° 6684 modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire vient d'être déposé à la Chambre. Ce projet prévoit la construction d'une gare ferroviaire „Arrêt Pont rouge“ et d'un funiculaire partant de cette nouvelle gare vers le plateau du Kirchberg et la ligne de tram. Monsieur le Ministre exprime le souhait de voir la Chambre des Députés traiter le projet de loi n° 6626 en parallèle avec le projet de loi n° 6684. Ceci mettra en évidence l'articulation étroite qui existe entre le tram et le reste du réseau de transport en commun, le tram n'étant pas un projet isolé mais au contraire une partie du concept global qu'est la stratégie „MoDu“. L'objectif est la mise en service simultanée du premier tronçon du tram et de la gare ferroviaire, mise en service qui permettra une répartition des flux de voyageurs très différente et bien plus rationnelle;
- une partie de ligne, à savoir le tronçon situé entre la Gare centrale et le Pont rouge, sera construite sans caténaies. Ceci permettra de respecter le paysage urbain et le patrimoine historique de la Ville de Luxembourg. S'il est vrai que le coût de ce tronçon s'en trouvera augmenté, les progrès technologiques développés ces dernières années ont permis de réduire le différentiel de prix entre une ligne avec et une ligne sans caténaire à un pourcentage marginal, d'autant plus que les prix continuent de baisser. Du point de vue technique, il existe plusieurs méthodes fournissant une alternative à l'alimentation aérienne, et notamment la technique dite du „biberonnage“ où l'électricité est fournie par des batteries embarquées dans le tram, la recharge s'effectuant automatiquement à chaque station de tram. Monsieur le Ministre donne à considérer que le choix définitif quant à la technologie qui sera retenue n'est cependant pas encore arrêté;
- les coûts de financement des travaux de construction du tram pour le projet de base entre la Gare centrale et LuxExpo seront répartis à raison de 1/3 pour la Ville de Luxembourg et 2/3 pour l'Etat. En ce qui concerne le projet d'extension de la ligne, Monsieur le Ministre annonce qu'il proposera au Gouvernement réuni en Conseil la prise en charge de la totalité des coûts par l'Etat. Ceci n'empêche pas qu'une discussion générale au niveau national devra avoir lieu, ensemble avec les communes, au sujet du financement des transports publics. Ce point pourrait être tranché dans le cadre de la réforme des finances communales;
- de l'avis d'un membre de la Commission, l'information du grand public concernant le chantier du tram est très importante et doit être soignée. Monsieur le Ministre est d'accord avec cette affirmation et entend mettre en place une communication exemplaire à destination aussi bien du grand public que des commerçants riverains. Dans ce contexte, il informe qu'il a récemment rencontré des représentants de l'Union commerciale de la Ville de Luxembourg et de la Confédération luxembourgeoise du commerce. Lors d'une entrevue très productive, les commerçants ont pu exprimer leurs soucis relevant de l'organisation des travaux et leur souhait qu'eux-mêmes, les livreurs et leurs clients soient gênés le moins possible par lesdits travaux. Le principe d'une indemnisation amiable des commerçants riverains a été retenu, les modalités exactes restant à définir;
- la mise en service de l'ensemble de la ligne est prévue d'ici à 2021. Si ce calendrier est ambitieux, Monsieur le directeur de LuxTram est d'avis qu'il est réalisable, toutes les vérifications d'usage ayant été effectuées;
- de l'avis d'un membre de la commission parlementaire, l'exploitation du tram devrait être confiée à une société de droit public, et non pas à une entreprise privée dans le cadre d'une soumission publique. Monsieur le Ministre informe qu'il est ouvert pour discuter les deux variantes et que la décision sera prise en temps voulu;
- priorité sera accordée à la réalisation de la nouvelle N3, tant pour le module „nord“, que pour les modules „sud“ et „centre“. Sous réserve que les études relatives à la directive 97/11/CE concernant

- l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement aient été achevées et les terrains nécessaires acquis, la construction des trois modules pourrait démarrer fin 2020;
- le temps de parcours en tram entre la Cloche d'Or et le Findel sera de 42 minutes; la ligne comprendra 24 arrêts. Suite à une remarque relative à la longueur du temps de parcours, Monsieur le Ministre rappelle que l'objectif premier du tram n'est pas de relier ces deux endroits en un temps record, mais de connecter de manière efficace les cinq principaux pôles de développement économique de la capitale;
 - la réorganisation du réseau des autobus de la Ville de Luxembourg est en cours. Lorsque la ligne de tram sera mise en place, un redéploiement des lignes de bus dans la capitale sera opéré. Les itinéraires des autobus AVL et RGTR seront repensés et interfacés avec le tram de manière à offrir une desserte de qualité à l'ensemble des quartiers de la ville;
 - la zone d'activités économiques du Findel ne sera pas entièrement desservie par le tram, dont deux arrêts se situeront au *Héienhaff* et à l'aéroport. Le quartier d'affaires sera desservi par des lignes de bus directes, performantes et connectées au tram. En outre, un Park and Ride de 4.000 places sera réalisé au nouveau pôle d'échange *Héienhaff*;
 - le comité de suivi se réunira de façon régulière afin d'assurer la cohérence des travaux. Une première réunion a eu lieu il y a quelques jours, une seconde étant prévue en juin prochain;
 - l'aménagement du pôle d'échange situé sur la Place de l'Etoile n'est pas tributaire d'un éventuel litige au niveau des emprises;
 - lors de l'élaboration du projet de réhabilitation du Pont Adolphe, des réflexions ont été menées afin que l'ouvrage rénové soit apte à la circulation du tram.

*

Lors de la réunion du 14 mai 2014, les membres de la Commission ont examiné en détail l'avis du Conseil d'Etat, qui constate qu'il sera nécessaire, pour la construction du centre de remisage et de maintenance (CRM), de déboiser 6,5 hectares au bord du massif du Grünwald, classé zone spéciale de protection en exécution de la loi du 19 janvier 2004 concernant la protection de la nature et des ressources naturelles. Après avoir cité des extraits de la législation afférente, le Conseil d'Etat relève que l'exposé des motifs du projet de loi informe que les études „Faune, Flore, Habitat“ et „Evaluation des incidences sur l'environnement naturel et humain“ ont été réalisées; il demande à ce que les conclusions de ces études soient soumises à la Chambre des Députés avant le vote du projet de loi. Il insiste aussi à ce que les mesures compensatoires soient déclarées d'emblée d'utilité publique et que leur mise en œuvre se fasse sans tarder. Dans ce contexte et afin de donner droit à ces remarques du Conseil d'Etat, les responsables gouvernementaux ont présenté aux membres de la commission parlementaire le détail des mesures compensatoires. Suite à cette présentation, il est procédé à un échange de vues dont il y a lieu de retenir ce qui suit:

- en ce qui concerne les mesures de protection des eaux: lors de la phase de chantier, un certain nombre d'éléments existants de chaussées devront être déconstruits. Dans ce contexte, des études vont être engagées à court terme pour estimer anticipativement le degré de pollution de ces chaussées. Ainsi, il pourra être déterminé de quelle façon ces différents éléments seront enlevés voire réutilisés s'ils ne sont pas pollués. Au cours de la phase d'exploitation, la totalité de la surface du CRM sera déconnectée des nappes phréatiques, avec notamment la réalisation d'un fossé périphérique étanche qui permettra de collecter les eaux de ruissellement mais aussi, en cas d'incident, de récupérer d'éventuels polluants. A noter encore que le CRM ne sera pas doté d'une infrastructure de stockage de gasoil étant donné que le tram fonctionnera à l'électricité;
- l'effacement de la ligne aérienne débutera avant le Pont „Grande-Duchesse Charlotte“ en provenance de Kirchberg. Il a été décidé de maintenir la ligne aérienne à Kirchberg et au-delà étant donné que ce quartier ne présente pas les mêmes contraintes que le centre-ville au niveau de l'insertion paysagère. En outre, des contraintes techniques nécessitent le maintien des caténaires. A noter cependant que la délimitation entre la zone avec et la zone sans caténaires se fera de manière très naturelle dans le respect du paysage.

Lors d'un débat public en date du 27 mai 2014, les commissions des Pétitions, du Développement durable et des Institutions et de la Révision constitutionnelle ont participé à un échange de vues avec Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures et quatre pétitionnaires au sujet

de la pétition n° 333 *Géint den Tram a fir d'Ofhale vun engem Référendum*. A l'issue de la partie publique, les membres de commissions parlementaires se sont penchés sur le fond de la pétition. Pour le détail des débats, il est renvoyé au procès-verbal de ladite réunion et au communiqué de presse diffusé le jour même par le service des Relations publiques de la Chambre des Députés¹.

*

VII. TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

Compte tenu de ce qui précède, la Commission du Développement 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 d'une ligne de tramway à Luxembourg entre la Gare Centrale et le Circuit de la Foire Internationale au Kirchberg

Art. 1er.– Le Gouvernement est autorisé à participer à la réalisation d'une ligne de tramway à Luxembourg entre la Gare Centrale et le Circuit de la Foire Internationale au Kirchberg, 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, les études et les mesures compensatoires y relatives.

Art. 2.– Les dépenses occasionnées par la présente loi ne peuvent pas dépasser le montant de deux cent trente millions cinq cent vingt mille euros (230.520.000 €) sans préjudice des hausses légales. Ce montant s'entend hors TVA et correspond à la valeur 730,85 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1er avril 2013. Déduction faite des dépenses déjà engagées par LUXTRAM, maître d'ouvrage du projet et désigné comme 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 1er sont déclarés d'utilité publique.

Luxembourg, le 28 mai 2014

La Présidente-Rapportrice,
Josée LORSCHÉ

¹ http://www.chd.lu/wps/portal/public!/ut/p/b1/rZFRa4MwFIV_0cg1tUYf40w1TtNpEq15KRZHaWdr10md_vo5GAwGoy-75-nCd855OMigamk5tkfAI2iDzLm-HfZ1f-jOdfv1G2cb4KDfUy0hJkNOGYx0VIs3MCZgWoGsOvKPKQp8zz-tA4dHS7LMx8DxPX-Jqug7BP44CvdCqhkgP4Cb-C5gQakkEV9AsEQKbcDeyuN44dPrIB-nbEinZv2u6AQMj5LdCqH-bWDVCyGsG11UPQq3SXIEsAv0h-uisKXLtUzqoS_n2uzBMOAG8grX_ZGUAofXvhTEy-7bbzYuUHImoO72gk2mT8aGetRs-ATGDiyU!/dl4/d5/L2dBISEvZ0FBIS9nQSEh/

