

Motion

La Chambre des Députés,

Considérant que l'accord de coalition annexé à la déclaration gouvernementale du 29 juillet 2009 dispose que « *La mobilité représente une condition essentielle à l'organisation sociale et au développement économique. Afin de garantir une mobilité durable, préservatrice de l'environnement humain et naturel et créatrice de nouveaux emplois, il importe d'atteindre à l'horizon 2020 l'objectif d'un partage modal d'au moins 25% en faveur des transports en commun. Une priorité doit ainsi être réservée au développement des transports en commun et notamment des chemins de fer. (...) Le Gouvernement définira à cet effet une stratégie de mobilité combinée qui mise sur la complémentarité entre route et rail, entre transport individuel et transport en commun* ».

Considérant que l'accord de coalition arrête par ailleurs que « *le Gouvernement attribuera-t-il une priorité à la mise en place d'un tram léger dans la Ville de Luxembourg qui permettra de relier le Centre-Ville aux gares périphériques de Cessange et de Howald, à la Gare centrale ainsi qu'au plateau de Kirchberg. En vue de sa mise en œuvre, le Gouvernement dotera l'organisme Luxtram des compétences et des moyens nécessaires pour réaliser et le cas échéant exploiter le tram ainsi que pour étudier des extensions futures. Les missions couvriront les étapes allant de la planification au niveau du projet d'exécution jusqu'à la construction, y compris l'acquisition du matériel roulant ainsi que la gestion et l'exploitation même des lignes. Le Gouvernement entend à cette fin mener à bon port les négociations entre l'Etat et la Ville de Luxembourg pour déterminer notamment la clé de répartition des coûts du projet* » ;

Considérant la situation socio-économique du Grand-Duché de Luxembourg, qui s'est caractérisée par une croissance économique respectivement démographique très forte accompagnée d'une augmentation géographiquement très déséquilibrée du nombre d'emplois qui conduit à un développement très important des besoins en mobilité;

Considérant que cette tendance a entraîné une situation en matière de mobilité qui a atteint ses limites, surtout aux heures de pointe sur le réseau routier et ferroviaire, qui impacte négativement la qualité de vie, l'environnement et l'économie;

Considérant que l'objectif politique est de définir une stratégie en matière de mobilité qui tienne compte des principes du développement durable tout en assurant une bonne accessibilité tant interne qu'externe au pays, indépendamment qu'il s'agit là d'un élément fondamental pour rester compétitif d'un point de vue économique.

Considérant les concepts élaborés au cours des dernières années et notamment le concept de l'IVL, l'étude « Luxtraffic » ainsi que les stratégies « mobilité.lu » et « Mobilité 2020 » qui ont servi de référence à l'élaboration de la « Stratégie globale pour une mobilité durable » ;

Considérant que la « Stratégie globale pour une mobilité durable - pour les résidents et les frontaliers », appelée « MoDu », présente une approche intégrative permettant de donner une réponse à ces défis tout en mettant en œuvre les principes du Programme directeur d'aménagement du territoire (PDAT) et de l'IVL.

Considérant que la stratégie « MoDu » est complémentaire au projet de plan directeur sectoriel « Transports » (PST), qui, de son côté, décrit de manière détaillée les différents projets et mesures nécessitant un cadre réglementaire.

Considérant que la stratégie « MoDu » a revu certains projets d'infrastructures depuis leur présentation officielle, sur base de nouvelles réflexions, afin de diminuer les coûts, tout en maintenant le principe d'accorder la priorité aux projets en relation avec les transports en commun.

Considérant que la stratégie « MoDu » constitue finalement un cadre de référence intégratif pour l'aménagement du territoire, la planification de la mobilité et des infrastructures, et permet également de sensibiliser les acteurs concernés à différents niveaux, tels l'Etat, les communes et les citoyens, aux enjeux d'une mobilité durable à moyen et à long terme.

Considérant que les conclusions du groupe de travail dénommé « extension du réseau ferré dans la Ville de Luxembourg » institué en juin 2005 sur initiative du Ministre des Transports et du Collège des Bourgmestres et Echevins de la Ville de Luxembourg, qui ont été présentées le 3 mars 2006, ont désigné le projet du tram comme le plus avantageux parmi les 8 scénarios analysés par le groupe de travail ;

Considérant qu'à la suite des conclusions du groupe de travail, la Chambre des Députés, dans la motion adoptée par celle-ci le 6 avril 2006 suite au « débat de consultation sur l'extension du réseau ferré dans la Ville de Luxembourg et du réseau ferré en général », a confirmé le projet du tram léger tout en invitant le Gouvernement à approfondir le projet et à fournir une réponse à un certain nombre de questions soulevées ;

Considérant que le groupement d'intérêt économique GIE LUXTRAM, créé en juin 2007 à parts égales par l'Etat et la Ville de Luxembourg et en charge de la planification d'un tram dans la Ville de Luxembourg et plus précisément entre la Luxexpo et la nouvelle gare périphérique de Cessange en passant par le Glacis, la place de l'Etoile, le Centre Hamilius et la place devant la Gare Centrale, a depuis lors poursuivi la mise en œuvre du projet ;

Considérant que le tram constitue un maillon essentiel de la stratégie globale pour une mobilité durable – pour les résidents et les frontaliers, appelée « MoDu », qui a été approuvée le 17 février 2012 par le Conseil de Gouvernement et publiée le 19 avril 2012, et que le tram constituera l'artère principale dans le concept de la chaîne de mobilité, introduit par la stratégie « MoDu », pour relier les différents pôles de développement de la Ville de Luxembourg: il permettra de désengorger le goulot d'étranglement dans les transports en commun sur l'axe central de la Ville de Luxembourg tout en répondant à l'accroissement des flux de voyageurs vers et dans la Ville à moyen et à long terme ;

Considérant que le projet actuel, dont la mise en service est prévue pour 2017, correspond à une première étape du projet global et va de la Luxexpo à la Gare Centrale sur une longueur de 7,5 km, le tracé s'appuyant sur une desserte optimisée de la Ville et de ses points stratégiques ;

Considérant que le projet du tram comprend également la construction d'un centre de remisage et de maintenance (CRM), où sont remisées et entretenues les rames de tramway et qui se trouve à l'est du rond-point Serra, respectivement au nord de la bretelle autoroutière connectant le Kirchberg à l'autoroute A1, et l'acquisition du matériel roulant, dont la circulation est prévue en unité double pour répondre aux besoins en heure de pointe ;

Considérant que la mise en place du tram s'accompagne d'un renouvellement et d'une déviation des réseaux urbains (électricité, gaz, eau, eaux usées) situés sous la plateforme du tram, d'un réaménagement de la voirie, d'une restructuration du réseau routier et d'une requalification de l'espace urbain ;

Considérant qu'une première extension prioritaire réalisée à l'horizon 2020 est le prolongement vers l'Aérogare afin de relier l'Aéroport et le Findel et que des extensions vers d'autres quartiers de la Ville de Luxembourg en plein développement sont prévues, à savoir le Ban de Gasperich et la Porte de Hollerich où des zones d'échanges et gares périphériques sont prévues ;

Considérant que le coût de construction de la 1^{ère} ligne de tram entre la Gare Centrale et Luxexpo, comprenant le Centre de Remisage et de Maintenance ainsi que l'acquisition du matériel roulant, est estimé à environ 315 mio € HTVA, valeur d'octobre 2011, et comprenant l'ensemble des travaux et des fournitures nécessaires à sa réalisation et son exploitation ;

Considérant l'accord entre le Gouvernement et le Collège Echevinal de la Ville de Luxembourg de financer le projet d'après une clé de répartition de 2/3 des coûts à charge de l'Etat et de 1/3 des coûts à charge de la Ville de Luxembourg, ces dépenses comprenant les coûts de construction, de fonctionnement et d'exploitation du projet ;

invite le Gouvernement en ce qui concerne la mobilité

A continuer de mener une politique de mobilité conformément à la nouvelle stratégie nationale de mobilité « MoDu » favorisant les transports en commun, la mobilité douce et l'utilisation alternative de la voiture, pour garantir que l'offre en mobilité durable évolue au même rythme que et en symbiose avec le développement économique et urbain de notre territoire et en tenant compte des principes du développement durable ;

A entamer les démarches nécessaires pour concrétiser et mettre en œuvre les différents volets de la stratégie nationale de mobilité « MoDu » ;

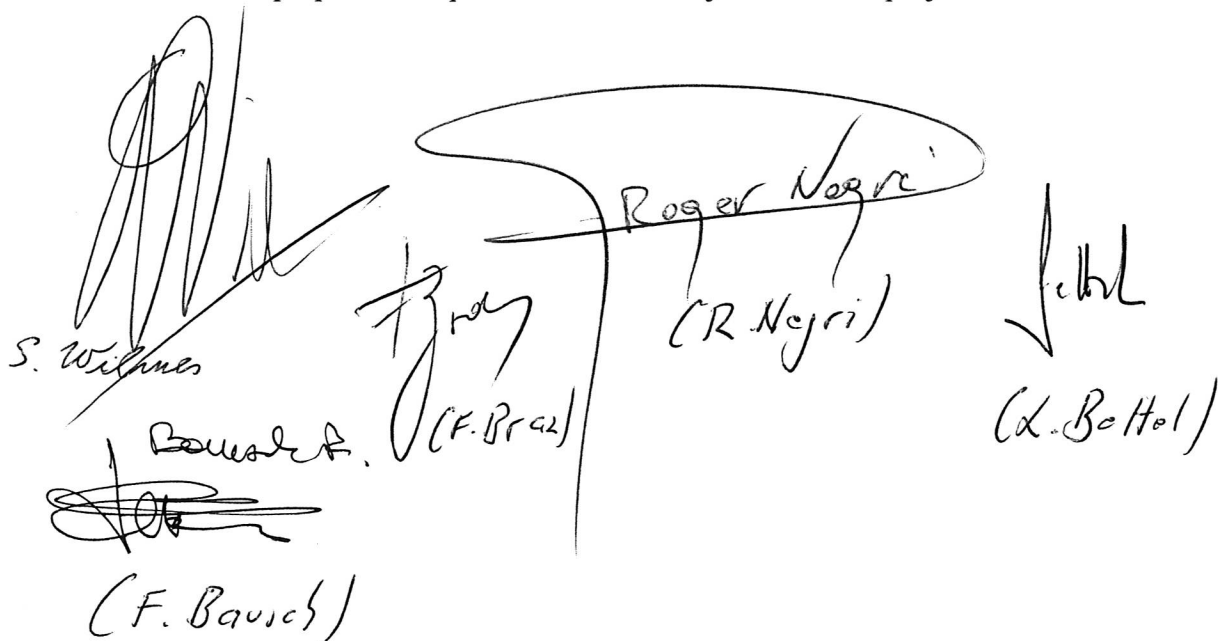
A finaliser, sur base de cette stratégie cohérente, le projet du plan directeur sectoriel « Transports » pour donner le cadre réglementaire à ces mesures ;

et invite le Gouvernement en ce qui concerne le tram

A lancer la consultation du public, basée sur une étude d'évaluation des incidences (EIE) de l'infrastructure sur l'environnement naturel, suivant la loi du 29 mai 2009 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement ;

A finaliser les études techniques détaillées relatives au tracé et à l'insertion du tram de même que l'implantation du centre de remisage et de maintenance (CRM) en vue de déposer un projet de loi d'autorisation et de financement pour la 1ère ligne de tram;

A continuer les travaux préparatoires pour une mise en adjudication du projet.



The image shows several handwritten signatures and names, some enclosed in circles or boxes. The names and their corresponding signatures are:

- S. Wilmes (signature above the name)
- Boussier A. (signature above the name)
- (F. Baurich) (signature above the name)
- Grady (signature above the name)
- (F. Baurich) (signature above the name)
- Roger Nejri (signature above the name, circled)
- (R. Nejri) (signature above the name)
- Jehel (signature above the name)
- (A. Bettol) (signature above the name)