

## **PL 6626 TRAM : Historique**

### *Le tramway électrique au Luxembourg*

Le 8 août 1908 a eu lieu l'inauguration d'un *tramway électrique* à Luxembourg-Ville. Partant de la gare centrale, le tramway dessert initialement le centre ville et le quartier du Limpertsberg où se situent le dépôt et les ateliers. La longueur du réseau au début de l'exploitation est d'environ 8,5 km. Le réseau s'étend progressivement aux différents quartiers de la ville pour atteindre environ 31 km en 1930 (pour une population des zones desservies de 45.000 habitants).

Les années 1950 sont marquées par le développement important de la circulation automobile et le tramway est perçu par certains comme un mode de transport obsolète. Dès le début des années 1960 plusieurs lignes disparaissent et sont désormais desservies par des autobus. La dernière circulation officielle en exploitation normale a lieu le 5 septembre 1964 sur la dernière ligne en service, celle de Beggen (ligne n° 10).

Pendant la période de 1950 à 1990 la Ville de Luxembourg – comme beaucoup d'autres villes en Europe - a été de plus en plus adaptée à la voiture. Les urbanistes ont concédé de plus en plus de surface publique à ce moyen de mobilité individuelle.

### La naissance de l'idée du tramway moderne

Comme dans plusieurs autres Villes Européennes où le tramway avait connu – après sa disparition dans les années '50 - une certaine renaissance, l'idée d'un tramway moderne resurgit également au Luxembourg au début des années 1990. Les organisations non gouvernementales Mouvement Ecologique, Fondation Oeko-Fonds et Tram asbl ont chargé le professeur Hermann Knoflacher avec une étude de faisabilité '*E modernen Tram fir Lëtzebuerg*' dans laquelle est proposée un train-tram circulant également sur le réseau des CFL.

L'idée trouvant un écho positif au sein de la population, le Ministère des Transports et la Ville de Luxembourg se sont décidés à faire réaliser une étude comparative analysant quel serait l'instrument de transport le plus adapté en vue d'améliorer la mobilité au Luxembourg.

### Les étapes d'une maturité difficile : le travail gouvernemental et parlementaire

**1994** : L'étude susmentionnée "Luxtraffic" est présentée au public. Suivant cette étude, il serait urgent d'agir afin de parer à un infarctus de la mobilité et les auteurs concluent que le tramway moderne est - par rapport à une amélioration de l'offre du système de bus ou l'installation d'un système métro - le meilleur moyen de transport pour la Ville de Luxembourg.

**1995** : Le gouvernement de l'époque décidé de lancer un projet multimodal de train-tram-bus, dit « BTB ».

**13 et 14 mars 1996** :Hearing non public organisé par la Commission 'Transport' de la Chambre des député-e-s, lors duquel 16 groupes d'intervenants (ONG, Ministères, etc. ) ont participé.

**20 novembre 1996** : Débat d'orientation avec rapport à la Chambre des député-e-s sur le tram régional (BTB-2002). Une Motion est votée qui *invite le Gouvernement*

- *à mettre en oeuvre les conclusions de l'étude « Luxtraffic » telles qu'elles seront ajustées par les groupes de travail « BTB 2002 »;*

- *à concentrer la réalisation du futur système de transport d'abord sur l'amélioration de la circulation générale autour de l'axe Nord-Sud de la capitale;*

- *à promouvoir dès maintenant les transports publics en général et le tram régional en particulier moyennant la mise en place rapide d'une desserte-pilote et à permettre l'acquisition en temps utile de matériel roulant requis;*

- *à inciter dès maintenant les transporteurs publics à coordonner davantage les horaires ainsi que les informations aux clients;*

- *à élaborer*

*\* un schéma d'exploitation réservant un rôle important aux CFL*

*\* un schéma financier reposant sur un cadre légal ou toute autre solution nationale équitable.*

*(s.) Marc Zanussi, François Bausch, Roger Klein, Jean-Pierre Koepp et Nicolas Strotz.*

**17 décembre 1997** : La Chambre des député-e-s adopte une motion modifiée de M. François Bausch dans laquelle le Gouvernement est invité « *à continuer les efforts en vue de réaliser le projet BTB dans les délais prévus, afin que la première ligne du tram régional puisse être exploitable en l'an 2002* ».

**Mars 1999**:La Ministre du Transport Mady Delvaux annonce qu'elle ne sera plus en mesure de déposer un projet de loi pour le tram régional à la Chambre des Députés avant les prochaines élections législatives.

**24 janvier 2001** :Interpellation de M. François Bausch au sujet des conclusions à retenir de l'étude socio-économique relative au système BTB

**Janvier 2002** :Le nouveau ministre des transports Monsieur Henri Grethen présente le projet « *mobilité.lu* ».

**11 novembre 2003** :La Chambre des Députés vote le projet de loi concernant le raccordement du plateau du Kirchberg (Luxexpo) et de l'aéroport du Findel au réseau ferroviaire : d'une part, à la ligne de chemin de fer Luxembourg-Gouvy, dite Ligne du

Nord, et, d'autre part, à la ligne de chemin de fer Luxembourg-Wasserbillig (coûts estimatifs 1,3 Mia €).

**Août 2004 :** Extrait du nouveau programme gouvernemental:

*« 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 « Luxtrafic » que du papier stratégique « mobilité.lu ». Conformément aux recommandations formulées par l'ITL, 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. »*

**10 novembre 2005 :** Les CFL annoncent que du point de vue logistique et technique le projet du train-tram ne serait que difficilement réalisable en combinaison avec le réseau ferroviaire et de toute façon pas avant 2017.

**6 mars 2006 :** Le ministre des Transports, Lucien Lux, et le bourgmestre de la Ville de Luxembourg, Paul Helminger, présentent les résultats du groupe de travail chargé d'étudier l'extension du réseau ferroviaire léger dans la Ville de Luxembourg. Ce groupe de travail, composé des représentants du ministère des Transports, de la Ville de Luxembourg, du ministère de l'Intérieur et de l'Aménagement du Territoire, du ministère des Travaux publics, de l'Administration des Ponts & Chaussées, des CFL et du Fonds d'Urbanisation et d'Aménagement du plateau de Kirchberg, conclut dans son rapport que le "tram léger" constitue le meilleur choix pour la ville de Luxembourg.

**6 avril 2006 :** La chambre des députés adopte par une motion le projet pour l'installation d'un tram dans la Ville de Luxembourg, un projet qui avait déjà obtenu le préjugé favorable du Conseil de Gouvernement. Cette motion invite le Gouvernement

- *à continuer de mener une politique des transports et des infrastructures qui sert l'objectif d'atteindre un partage modal de 25/75 en faveur des transports en commun au niveau national, ce qui requiert un partage modal de 50/50 sur le territoire de la Ville de Luxembourg;*
- *à concrétiser l'épine dorsale d'un réseau de transports en commun national, constituée par l'axe nord-sud (Nordstadt - Luxembourg - Bettembourg/Esch-sur-Alzette), ensemble avec les gares périphériques de la Ville de Luxembourg au Kirchberg, à Howald, à Dommeldange et à Cessange, devant 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;*
- *à préciser et approfondir, ensemble avec la Ville de Luxembourg, le projet de la mise en place d'un tram léger, en spécifiant notamment la manière dont il*

*devrait cohabiter avec le réseau d'autobus AVL/RGTR existant, en tenant compte des besoins spécifiques des quartiers résidentiels et du transport scolaire, ainsi que le tracé du tram sur l'axe central à travers la capitale et les besoins de réorganisation des flux de la circulation routière;*

*- à clarifier, dans ce contexte et dans les meilleurs délais, 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 notamment entre l'Etat, la Ville de Luxembourg et le secteur privé;*

*- à intégrer la solution retenue au niveau de la capitale dans, le plan directeur sectoriel "Transports" et d'en tenir compte dans le cadre du monitoring de l'IVL en vue de garantir une cohérence de l'ensemble des démarches prospectives au niveau des transports et du développement spatial et afin que le projet " Tram léger" puisse constituer un élément majeur d'un concept national d'ensemble qui fournit des réponses bien au-delà des besoins de la Ville de Luxembourg en matière de mobilité; »*

**21 juin 2007:** L'État et la Ville de Luxembourg ont créé en 2007 un groupement d'intérêt économique *Luxtram*, qui est chargé « *de la planification, de la préparation d'un projet de loi de financement du projet ainsi que de la clarification de tous les aspects relatifs à sa réalisation et son exploitation* » Le démarrage des travaux de construction est prévu pour 2014. C'est en 2017 que le tram pourrait devenir opérationnel.

**Octobre 2007** le Ministère des Transports distribue une brochure à tous les ménages 'Mobil 2020' avec les visions et projets à l'horizon 2020, y compris le tram léger.

**19 avril 2012 :** Le ministre Claude Wiseler présente la "stratégie globale pour une mobilité durable (MODU)", qui relance l'idée de la construction d'un tram à Luxembourg-Ville.

**14 juin 2012 :** Débat de consultation à la Chambre des Députés au sujet du concept de mobilité et du tram dans la Ville de Luxembourg. Une motion au sujet du tram est votée, dans laquelle le Gouvernement est invité

*« - à 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;*

*- à 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;*

*- à continuer les travaux préparatoires pour une mise en adjudication du projet. »*

(s.) Serge Wilmes, François Bausch, Xavier Bettel, Fernand Boden, Roger Negri.

### Dernières étapes politiques

**4 octobre 2013** : Dépôt du projet de Loi 6626 portant sur la construction d'une ligne de tramway à Luxembourg entre la Gare Centrale et LuxExpo au Kirchberg.

**Janvier 2014** : Le nouveau Ministre de la Mobilité François Bausch annonce la réalisation prioritaire du projet tram ainsi que l'accélération de son extension vers l'aéroport du Findel, d'une part, et vers la Cloche d'Or, d'autre part.

(Sources : Tram asbl, Wikipedia, recherche déi gréng)