

Construction d'une ligne de tramway à Luxembourg entre Cloche d'or et Findel

Présentation générale du projet et de sa réalisation

Contexte

En juin 2014, la Chambre des Députés a voté le financement d'une première ligne de tram à Luxembourg entre le Circuit de la Foire internationale et la Gare Centrale. La décision a été prise de réaliser cette première ligne en 2 temps, permettant ainsi de concrétiser la réalisation du projet à court terme, tout en permettant à ses concepteurs et réalisateurs de préparer au mieux les phases ultérieures des travaux.

Dans ce contexte, la réalisation du 1^{er} tronçon (tronçon A) du tram entre le Circuit de la Foire internationale et la Place de l'Etoile a débuté au printemps 2015 avec les travaux relatifs au Centre de Remisage et de Maintenance (CRM) à l'Est du plateau du Kirchberg et la désignation du fournisseur de matériel roulant. Depuis février 2016, les travaux de ligne ont également débuté, avec l'objectif d'une mise en service commerciale de ce premier tronçon de tram au second semestre 2017.

Ces travaux sont aujourd'hui couverts par les autorisations prévues par la loi du 29 mai 2009 concernant l'évaluation des incidences sur l'environnement humain et naturel de certains projets routiers, ferroviaires et aéroportuaires, la procédure ayant été menée à son terme en juillet 2015 avec la purge du délai de recours prévu par son article 15.



Figure 1 : Première ligne de tram entre Cloche d'Or et Findel

Parallèlement à la réalisation de cette première étape, l'affinage de la conception du deuxième tronçon entre la place de l'Etoile et la Gare Centrale (tronçon B) se poursuit ainsi que la préparation de la phase travaux y relatifs. Par ailleurs, les études ont été engagées pour les extensions du tram vers la Cloche d'or d'une part (tronçons C et D) et Findel (tronçon E) d'autre part.

Compte tenu de l'avancement de ces études et des objectifs de mise en service de l'ensemble de la ligne de 16 km entre Findel et Cloche d'or à l'horizon 2021, il est nécessaire de préparer le lancement des procédures d'évaluation environnementale pour ces nouveaux tronçons.

Rappel des objectifs

Le tram 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.

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 a décidé d'accélérer le phasage de la stratégie „Modu“ en réalisant déjà jusqu'à 2021 certains projets initialement prévus à l'horizon 2030 (communément appelée 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.

Afin de respecter ces objectifs, il est important d'engager à ce stade les procédures de financement et d'évaluation des incidences environnementales.

Description sommaire des tronçons à réaliser ou en cours de réalisation

Outre les 2 premiers tronçons A et B couverts par un financement des 2 actionnaires de Luxtram (l'Etat et la Ville de Luxembourg) et qui couvrent les 7,5 km entre le Circuit de la Foire internationale et la Gare Centrale, les 3 autres tronçons à réaliser se caractérisent de la façon suivante :

- *Tronçon C, Lycée technique de Bonnevoie (LTB) / Gare Centrale*
Ce tronçon relie la station Lycée Technique de Bonnevoie incluse à la station Gare Centrale. Il est long d'environ 1,4 km et comprend 2 stations.
- *Tronçon D, Cloche d'or / Lycée Technique de Bonnevoie (LTB)*
Ce tronçon relie le terminus Cloche d'or à la station Lycée Technique de Bonnevoie. Il est long d'environ 3,5 km et comprend 5 stations.
- *Tronçon E, Centre de Remisage et de Maintenance/ Aéroport de Luxembourg-Findel*
Ce tronçon relie le Centre de remisage et de maintenance au terminus Aéroport. Il est long d'environ 3,9 km et comprend 2 stations.

Ce découpage en plusieurs tronçons de la ligne globale, d'une longueur totale de 16 km, respecte l'organisation et les contraintes de réalisation liées aux projets d'aménagement sous maîtrise d'ouvrage de l'Administration des Ponts et Chaussées (Nouvelle Nationale 3 entre la Gare Centrale et Howald, Ban de Gasperich, Boulevard urbain entre Sennigerbiertg et l'aérogare du Findel) ainsi que la

planification de réalisation des futurs pôles d'échanges (dont Cloche d'or, Howald, Bonnevoie, Héienhaff) en lien direct avec le tram et dont la maîtrise d'ouvrage est partagée entre l'Administration précitée, les CFL et le Fonds du Kirchberg.

Situation des différents tronçons eu égard aux procédures environnementales

Tronçons A et B

Les tronçons A et B ont fait l'objet d'une évaluation des incidences sur l'environnement humain et naturel conformément à la loi du 29 mai 2009.

L'arrêté n°EIE-2015-02 en date du 3 juin 2015 en définit les conditions d'aménagement et d'exploitation et le délai de recours prévu par l'article 15 de la loi est purgé depuis le 15 juillet 2015.

Tronçon C

Le projet sous maîtrise d'ouvrage Luxtram se limite à l'infrastructure du tram, comprenant la plateforme même du tram, les stations, et les systèmes associés dont l'alimentation aérienne (LAC).

L'administration des Ponts et Chaussées est maître d'ouvrage des aménagements suivants qui seront dimensionnés pour accueillir le tram :

- Elargissement du Pont Büchler et de sa rampe d'accès depuis la place de la Gare Centrale ;
- Aménagement de la route de Thionville entre le Pont et la bifurcation vers la Nouvelle N3 ;
- Construction de la nouvelle N3 - Module Nord (Construction d'un boulevard urbain route de Thionville-Rangwee) ;
- Construction du pôle d'échange à hauteur du Lycée Bonnevoie.

En référence au Règlement grand-ducal du 22 janvier 2010 déterminant les critères sur base desquels les projets d'infrastructures de transports font l'objet d'une évaluation des incidences sur l'environnement, les projets énoncés ci-dessus ne sont pas soumis à une évaluation de leurs incidences sur l'environnement.

Au regard de la loi du 29 mai 2009 concernant l'évaluation des incidences sur l'environnement humain et naturel de certains projets routiers, ferroviaires et aéroportuaires, l'évaluation du projet de tram sur ce tronçon considèrera la situation finale des projets susmentionnés.

Tronçon D

Sur ce tronçon, le projet sous maîtrise d'ouvrage Luxtram se limite à l'infrastructure du tram, comprenant la plateforme même du tram, les stations, et les systèmes associés dont l'alimentation aérienne (LAC).

L'administration des Ponts et Chaussées est maître d'ouvrage des aménagements suivants qui seront dimensionnés pour accueillir le tram :

- Construction de la nouvelle N3 - Module Centre (Aménagement de la Rue des Scillas) ;
- Construction du pôle d'échange Howald et de sa rampe d'accès depuis la Rue des Scillas, y compris l'ouvrage d'art sur le faisceau ferroviaire des CFL ;
- Construction de l'infrastructure routière et de l'ouvrage d'art pour le franchissement de l'autoroute A3 (nécessaire au passage du tram et à la continuité d'une nouvelle liaison de mobilité douce), y compris modifications des bretelles d'échangeur ;

- Réalisation des infrastructures relatives au ban de Gasperich (lots 1, 2 et 3), y compris l'ouvrage d'art sur l'A6 ;
- Construction du pôle d'échange Cloche d'or ainsi que du P&R associé.

Il faut noter que le projet du tram traverse plusieurs projets d'aménagement urbain de grande ampleur :

- Midfield : Dans le contexte de la coopération DICl, les communes de la Ville de Luxembourg et de Hesperange et les acteurs étatiques concernés ont élaboré un projet de plan directeur préconisant une solution urbanistique de haute qualité, reliant les deux futurs centres urbains périphériques du Ban de Gasperich et du Howald avec sa gare périphérique.
- Ban de Gasperich : construction et aménagement d'un nouveau quartier qui accueillera une zone d'activité, des commerces, des logements et des institutions telles que le nouveau lycée français, le nouveau Centre de secours et d'incendie de la Ville de Luxembourg et le nouveau Stade national.

Dans ce contexte le tram joue pleinement son rôle de colonne vertébrale des transports publics.

En référence au Règlement grand-ducal du 22 janvier 2010 déterminant les critères sur base desquels les projets d'infrastructures de transports font l'objet d'une évaluation des incidences sur l'environnement, les projets énoncés ci-dessus ne sont pas soumis à une évaluation de leurs incidences sur l'environnement.

Au regard de la loi du 29 mai 2009 concernant l'évaluation des incidences sur l'environnement humain et naturel de certains projets routiers, ferroviaires et aéroportuaires, l'évaluation du projet de tram sur ce tronçon considèrera la situation finale des projets susmentionnés.

Tronçon E

Sur ce tronçon, le projet sous maîtrise d'ouvrage Luxtram se découpe en 2 sections.

La première relie le Circuit de la Foire internationale (plus précisément le Centre de Remisage et de Maintenance de Luxtram - CRM) à la Nationale 1. Sur cette section l'ensemble des travaux incombent au projet de tramway et notamment la construction des ouvrages d'art (ouvrage sur l'A1 à hauteur du CRM, et trémie sous la bretelle d'accès à la N1 au Sennigerbiërg).

Cette première section traverse le périmètre de la Zone Spéciale de Conservation du Grünewald au sens de la loi sur la protection de la nature (Natura 2000). Elle a fait l'objet d'une évaluation environnementale au sens de l'article 6.4 de la directive.

La seconde section entre la N1 et le parvis de l'Aérogare s'inscrit dans le cadre du projet d'aménagement de la N1 actuelle, la construction d'un pôle d'échange de grande capacité au Héienhaff et la réalisation d'un nouveau boulevard urbain entre ce pôle et le parvis de l'Aérogare. L'ensemble de ces projets étant sous la maîtrise d'ouvrage de l'Administration des Ponts et Chaussées. Dans ce cadre Luxtram assure la maîtrise d'ouvrage de la seule infrastructure du tram, comprenant la plateforme même du tram, les stations, et les systèmes associés dont l'alimentation aérienne (LAC). Et au sens de la loi du 29 mai 2009 concernant l'évaluation des incidences sur l'environnement humain et naturel de certains projets routiers, ferroviaires et aéroportuaires, l'évaluation du projet de tram sur ce tronçon considèrera la situation finale des projets susmentionnés.
