

CONFÉRENCE DE PRESSE DU 20 MAI 2008

- **Concept de mobilité intégré « mobil 2020 »**
- **LUXTRAM / Le tram léger dans la ville de Luxembourg**
- **Le tracé retenu**

Concept de mobilité intégré « mobil 2020 »

1. Relever les défis « mobilité » et « changement climatique »
2. Réaliser un concept de transport se basant sur un consensus
3. Définir une perspective concrète sur l'axe du temps
4. Donner une priorité absolue aux transports en commun
5. Attractivité accrue de l'offre

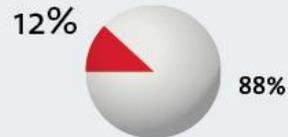
« mobil 2020 » signifie: 1. Relever les défis « mobilité » et « changement climatique »

- Amélioration considérable du partage modal entre les transports en commun et le trafic individuel motorisé
- Augmentation de la part modale du rail par rapport à la route dans le domaine des transports de marchandises
- Soutien du transport combiné rail-route
- Développer l'offre transfrontalière et assurer le raccordement du Luxembourg au réseau international

Les objectifs

Objectif 2020: 25% pour le transport en commun
Ziel 2020: 25% für den öffentlichen Transport

PARTAGE MODAL EN 2002
MODALE VERTEILUNG IM JAHR 2002



OBJECTIF POLITIQUE À L'HORIZON 2020
POLITISCHE ZIELSETZUNG BIS ZUM HORIZONT 2020



Transports en commun
Öffentliche Verkehrsmittel



Trafic individuel motorisé
Motorisierter Individualverkehr



« mobil 2020 » signifie: 2. Réaliser un concept de transport se basant sur un consensus:

- Un concept constitué de 3 parties:
 - Épine dorsale: réseau ferré
 - Canaux de distribution: gares périphériques de Howald, Kirchberg et Cessange
 - Acheminement: tram et bus (resp. voiture)

- Une complémentarité entre les transports publics, le transport individuel et la mobilité douce (bicyclettes, piétons)

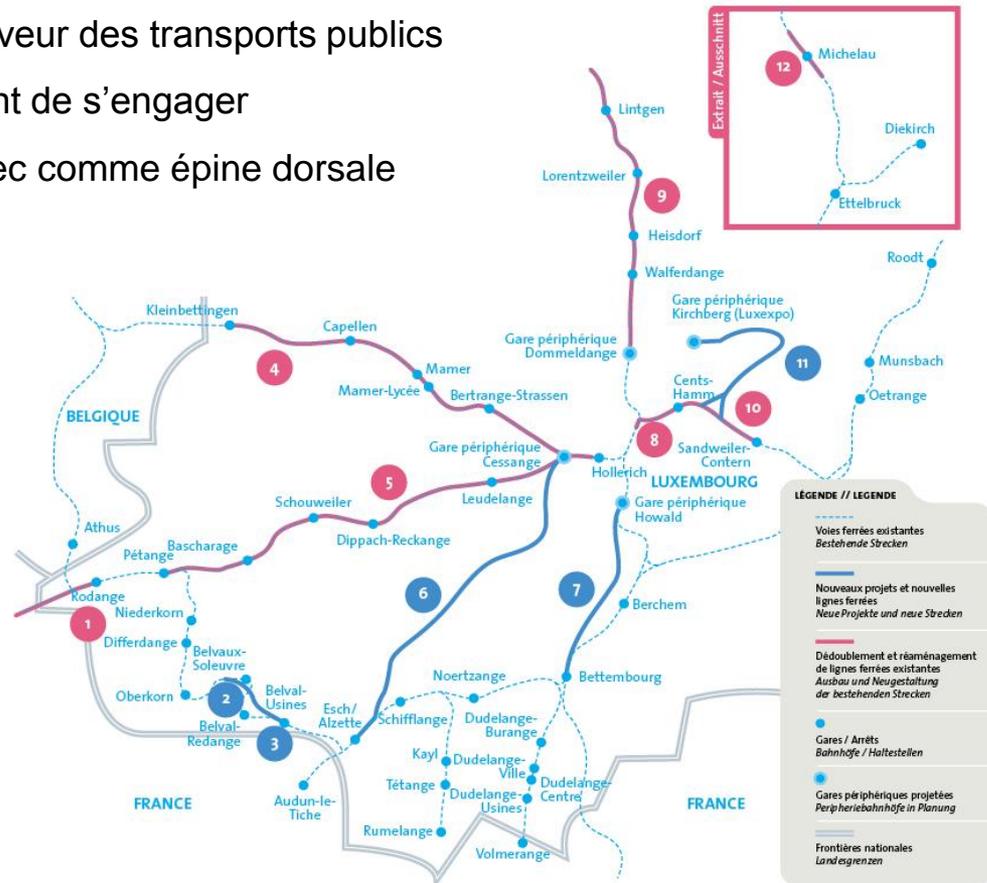
- Se basant sur les avantages et les forces de concepts existants (BTB, mobilité.lu et notamment IVL)

- Renforcé par un consensus politique entre les décideurs nationaux et communaux

Le réseau ferré

Vue d'ensemble des 12 projets d'envergure

«La politique d'investissement en faveur des transports publics souligne l'ambition du Gouvernement de s'engager sans compromis dans cette voie avec comme épine dorsale le développement du réseau ferré».



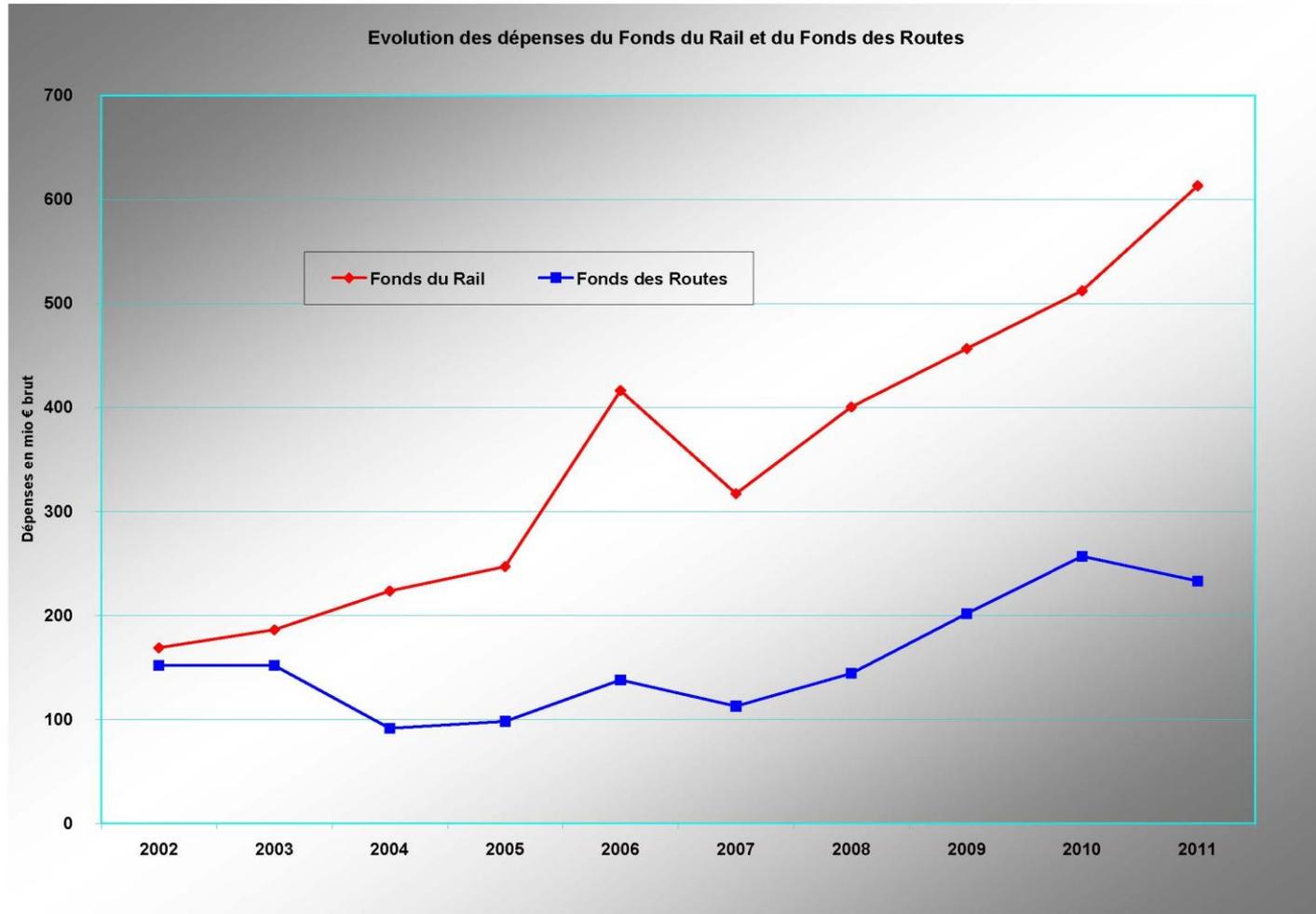
« mobil 2020 » signifie: 3. Définir une perspective concrète sur l'axe du temps

- Prioriser les projets (court et moyen terme) jusqu'à l'horizon 2020
- Donner la priorité aux réalisations concrètes durant la période législative en cours:
 - Mise à double voie de la ligne Luxembourg – Pétange
 - Nouveau centre de remisage et de maintenance
 - Nouvelle voie ferroviaire Gare Centrale – Findel – Kirchberg
 - Nouvelle gare Belval – Usines
 - Nouveau viaduc Pulvermühle
- Achever les planifications, procédures législatives et autres pour les projets tels que:
 - Les lignes ferroviaires Luxembourg – Bettembourg resp. Luxembourg – Esch-sur-Alzette
 - Les gares périphériques Howald, Kirchberg, Cessange, Dommeldange
 - Le projet tram léger « Kirchberg – Gare centrale – Cessange »

« **mobil 2020** » signifie: 4. Donner une priorité absolue aux transports en commun

- Cette volonté politique requiert un grand effort financier
- Les dépenses du Fonds du Rail augmentent:
 - 2005 : quelque 250 millions d'euros
 - 2008 : 400 millions d'euros
 - 2011 : plus de 600 millions d'euros (cf. comparaison Fonds des Routes)

Evolution projetée des finances du Fonds du Rail



* y inclus les dépenses issues de l'accord de tripartite ferroviaire

« mobil 2020 » signifie: 5. Attractivité accrue de l'offre

- Nouveau matériel roulant tant au niveau des bus qu'au niveau des trains
- Mise en place d'installations P&R supplémentaires
- Mise en place d'une centrale de mobilité
- Projet pilote « Rufbus »
- Dialogue avec les citoyens notamment via le site internet (plateforme sur internet: « Dites-le au Ministre »)
- p.m. Groupe de travail pour la mise en place du tram à Esch/Sanem
- p.m. Groupe de travail « Concept de mobilité Nordstadt »
- Groupes de travail transfrontaliers établis au niveau bilatéral tel que le SMOT Luxembourg-Lorraine (Schéma de mobilité transfrontalière)

LUXTRAM / Le tram léger dans la ville de Luxembourg

En tant qu'élément du concept de mobilité « mobil 2020 » et dans le cadre de la réalisation de l'IVL, le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Conseil Communal de la Ville de Luxembourg partagent la volonté de construire un tram léger dans la capitale afin de mieux répondre à la demande croissante de transport en commun.

De cette ambition commune résulte la création, en juin 2007, de LUXTRAM, Groupement d'Intérêt Economique (GIE) ayant pour objet la planification du tram léger de Luxembourg.

- **Un tram léger à Luxembourg pour faciliter les déplacements privés et professionnels**
- **Etat et Ville, associés pour le promouvoir**
- **un outil pour mettre en œuvre le projet : LUXTRAM**

LA GENESE DU PROJET LUXTRAM

- En juin 2005, constitution d'un groupe de travail « Extension du réseau ferré dans la ville de Luxembourg », sur l'initiative de Monsieur le Ministre des Transports et du collègue des Bourgmestres et Echevins de la Ville de Luxembourg.
- En mars 2006, remise par le groupe de travail d'un dossier de synthèse proposant le concept de tram léger qui donne lieu à :
 - L'obtention le 10 mars du préjugé favorable du Conseil de Gouvernement,
 - L'approbation du Conseil Communal de la Ville de Luxembourg, dans sa résolution du 27 mars 2006,
 - Le 6 avril 2006, le projet de tram léger est confirmé par la Chambre des Députés suite au « débat de consultation sur l'extension du réseau ferré dans la ville de Luxembourg et du réseau ferré en général ».
- En décembre 2006, la Chambre des Députés a adopté une motion invitant le Gouvernement à l'élaboration, voire la poursuite des études des projets figurant sur la liste des grands projets d'infrastructure ferroviaire du Ministère des Transports, dont faisait partie le projet du tram léger, et à imputer à charge des crédits du Budget de l'Etat, tous les frais d'études y relatifs.
- Mise à disposition des autorisations et des crédits nécessaires dans le cadre du vote des lois budgétaires pour les exercices 2007 et 2008.
- En vue de la réalisation du tram léger, le Conseil Communal de la Ville de Luxembourg et le Conseil de Gouvernement ont résolu de constituer un groupement d'intérêt économique (GIE) dénommé LUXTRAM dont la mise en place a eu lieu par l'acte notarié du 20 juin 2007.

OBJET ET FONCTIONNEMENT DU GIE LUXTRAM

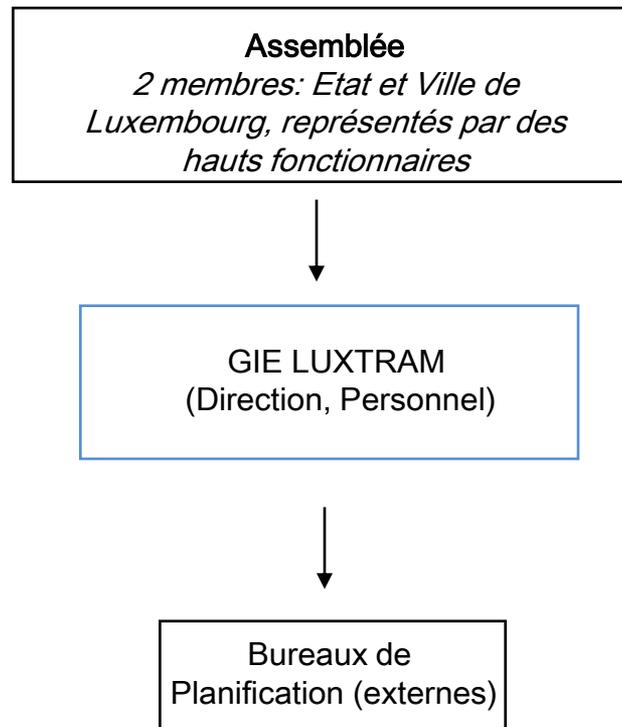
OBJET

- Poursuivre la planification d'un tram léger dans la Ville de Luxembourg 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,
- Commander et piloter les études de projet jusqu'au niveau APD inclus afin de permettre le dépôt d'un projet de loi et de clarifier tous les aspects relatifs à la réalisation du projet (financement, construction, exploitation),
- Préciser les conditions de cohabitation et d'articulation entre le tram léger et le réseau existant d'autobus AVL/RGTR afin d'optimiser le service de transport en commun urbain.

FONCTIONNEMENT

- Le financement du GIE (fonctionnement et dépenses d'études) est assuré, à parts égales, par l'Etat et la Ville de Luxembourg, à hauteur de 6,6 millions d'euros.

SCHEMA D'ORGANISATION DU GIE LUXTRAM



1. COMPOSITION DE L'ASSEMBLÉE

REPRÉSENTANTS DE L'ÉTAT ET DE L'ADMINISTRATION COMMUNALE

Etat:

- Monsieur Guy BESCH,
- Monsieur Romain DIEDERICH,
- Monsieur Patrick GILLEN,
- Monsieur Georges MOLITOR,
- Monsieur Frank REIMEN,
- Madame Maryse SCHOLTES,
- Madame Michelle STEICHEN

Administration communale de la Ville de Luxembourg:

- Monsieur Jean HOFFMANN,
- Monsieur Thierry KUFFER,
- Monsieur Jean SCHILTZ,
- Monsieur Edouard STREITZ,
- Madame Martine VERMAST,
- Monsieur Gilbert ZAHLES,

2. GÉRANT

- Monsieur Michel GOBEL

CONSISTANCE ET FINALITÉ DU PROJET DE TRAM LÉGER

- Capturer les flux transfrontaliers et régionaux pour assurer la répartition dans la Ville de Luxembourg afin d'améliorer la part modale et contribuer à atteindre l'objectif de porter cette part à 25% au niveau national.
- Etablir une liaison structurante entre les grands quartiers et les pôles d'activité de la Ville de Luxembourg: le tracé du tram léger, d'orientation globale sud-ouest /nord-est, reliera, en effet, les gares périphériques de Cessange et de Howald à la gare centrale, au centre ville ainsi qu'au plateau du Kirchberg.
- Engager une première phase de réalisation correspondant au tronçon Luxexpo - gare centrale qui s'inscrira dans la voirie existante ; elle sera prolongée par le tronçon gare centrale - gare périphérique de Cessange qui accompagnera la réalisation du futur boulevard de Hollerich dans le cadre d'un programme de rénovation urbaine du quartier.
- Offrir aux usagers un système de transport en commun moderne, performant et évolutif, sur un couloir de déplacements urbains intenses.
- Bénéficier d'un outil de requalification urbaine.

LES GRANDS OBJECTIFS :

- **Faciliter et renforcer les transports en commun.**
- **Préserver l'environnement et la qualité de la vie.**
- **Obtenir une rentabilité économique élevée.**

FACILITER ET RENFORCER LES TRANSPORTS EN COMMUN

- Augmenter l'attractivité des transports collectifs urbains et en améliorer la part modale afin de contribuer à atteindre l'objectif de porter cette part à 25% au niveau national,
- Offrir, sur l'axe gare centrale/centre ville/plateau du Kirchberg, une capacité de transport adaptée à la demande actuelle et future (horizon 2020) : avec une cadence de 1 passage toutes les 5 minutes, le tram léger en unité double peut transporter 6 500 voyageurs par sens et par heure, contre 1 200 passagers pour le bus articulé à la même fréquence,
- Mettre en application un concept intégré et cohérent où les échanges intermodaux sont facilités : complémentarité et communications aisées avec les bus AVL et RGTR, liaison avec les gares ferroviaires.

PRÉSERVER L'ENVIRONNEMENT ET LA QUALITÉ DE LA VIE

- Le tram léger satisfait aux exigences du développement durable : il contribue à réduire la pollution de l'air et l'ensemble de ses incidences environnementales directes et indirectes est favorable,
- Grâce aux aménagements urbains et paysagers qui l'accompagnent, selon une vision architecturale globale, il structure et requalifie l'espace public et le paysage urbain,
- Il renforce les liens entre quartiers (zones d'habitat, d'activités, établissements publics administratifs, culturels, de loisirs, d'enseignement),
- Il est complémentaire des modes de déplacements doux : marche à pied et vélos,
- Il incite à la réduction des déplacements en voiture et permet, par des mesures d'accompagnement, de mieux maîtriser le trafic automobile.

OBTENIR UNE RENTABILITÉ ÉCONOMIQUE ÉLEVÉE

- Le tram léger génère un transfert modal de la voiture individuelle vers le système de transport rapide et capacitif qu'il constitue,
- Le coût d'exploitation ramené au voyageur est faible,
- Le bilan économique et social sur une longue période est très avantageux.

L'ÉTAT D'AVANCEMENT DU PROJET DU TRAM LÉGER DANS LA VILLE

Depuis Avril 2006, et jusqu'au printemps 2008, des études de faisabilité et d'insertion ont été réalisées par des bureaux d'études afin :

- D'optimiser le tracé,
- D'assurer la cohérence avec le concept de desserte de l'agglomération par des gares périphériques,
- De vérifier le fonctionnement urbain après mise en place du tram léger: qualité et sécurité des déplacements par les différents modes : automobile, marche à pied, vélo,
- De produire une offre globale de transport urbain collectif (tram + bus AVL et RGTR) réunissant efficacité et qualité.

LE TRACÉ RETENU

LE CHOIX DU TRACÉ ENTRE LE PARVIS DE LA GARE CENTRALE ET LE CENTRE HAMILIUS

Les tracés possibles

Sur ce tronçon, trois scénarios de tracé ont été envisagés :

- Le tracé du tram léger s'inscrit sur l'avenue de la Liberté,
- Le tracé du tram léger emprunte l'avenue de la Gare,
- La plate-forme du tram léger se partage entre les deux avenues :
 - La circulation nord-sud s'effectue sur l'avenue de la Liberté,
 - La circulation sud-nord a lieu sur l'avenue de la Gare.

Ces trois scénarios ont fait l'objet d'un examen approfondi sur la base d'une évaluation comparative multi-critères.

LE CHOIX DU TRACÉ ENTRE LE PARVIS DE LA GARE CENTRALE ET LE CENTRE HAMILIUS

Les critères d'évaluation des scénarios

De nombreux critères d'évaluation ont été définis de manière rigoureuse pour permettre une comparaison entre les scénarios.

Ces critères d'appréciation peuvent être regroupés dans les familles suivantes :

- Efficacité du nouveau système de transport associé au réseau bus (Potentialités, Offre, Qualité du service),
- Qualité des circulations et du fonctionnement urbain,
- Qualité des aménagements urbains et acceptabilité environnementale,
- Coûts de construction et d'exploitation,
- Incidence des travaux sur les riverains, les commerces et la circulation.

LE CHOIX DU TRACÉ ENTRE LE PARVIS DE LA GARE CENTRALE ET LE CENTRE HAMILIUS

Résultat de l'évaluation comparative. Le scénario retenu :

Le scénario « tram léger sur l'avenue de la liberté » se classe en première position avec un écart favorable significatif sur la quasi-totalité des critères.

Les grandes caractéristiques de ce scénario sont :

- Tram léger dans l'avenue de la Liberté sur laquelle continuent de circuler les bus,
- Transformation de l'avenue de la Gare en zone piétonne,
- Installation de deux lignes de bus dans l'avenue de la gare pour assurer une desserte de proximité performante.

LE CHOIX DU TRACÉ ENTRE LE PARVIS DE LA GARE CENTRALE ET LE CENTRE HAMILIUS

Le scénario retenu : tram léger dans l'avenue de la Liberté.



Le coût de la ligne entre Luxexpo et la Gare Centrale est estimé à 150 millions d'euros H.T.

LE CHOIX DU TRACÉ ENTRE LE PARVIS DE LA GARE CENTRALE ET LE CENTRE HAMILIUS

Le scénario retenu :

Tram léger sur avenue de la Liberté, avec une zone piétonne et 2 lignes de bus sur l'avenue de la Gare

Les avantages de cette solution sont principalement :

- Un potentiel voyageurs plus élevé sur l'avenue de la Liberté (10 000) par rapport à l'avenue de la Gare (5 700),
- Une vitesse commerciale élevée,
- Une évolutivité assurée par une augmentation de la fréquence de passage,
- La meilleure réponse aux besoins de transport dans la ville car elle relie efficacement les grands pôles en développement,
- Des conséquences maîtrisées sur le trafic routier et l'ensemble des modes de déplacement,
- Faible sensibilité aux perturbations,
- Se situe à l'écart du périmètre des fortifications et de la cathédrale.

LE CHOIX DU TRACÉ ENTRE LE PARVIS DE LA GARE ET LE CENTRE HAMILIUS

Un premier scénario écarté: tram léger sur avenue de la gare

Les inconvénients de cette solution sont principalement:

- Saturation du trafic global sur l'axe Pont Adolphe - Centre Hamilius,
- Fonctionnement très difficile du carrefour Boulevard Royal / Boulevard Roosevelt,
- Présence d'une zone mixte Tram / Trafic individuel sur le Boulevard Roosevelt,
- Vitesse commerciale du tram ralentie en plusieurs points: zone piétonne, zone mixte tram / Trafic individuel et carrefour Boulevard Royal / Boulevard Roosevelt,
- Travaux d'élargissement difficile sur le Boulevard Roosevelt et impact sur les fortifications et la cathédrale,
- Incidence lourde sur le commerce riverain de l'avenue de la gare pendant la durée des travaux.

LE CHOIX DU TRACÉ ENTRE LE PARVIS DE LA GARE ET LE CENTRE HAMILIUS

Un 2^{ème} scénario écarté : tram léger dédoublé entre l'avenue de la Liberté et l'avenue de la Gare

Les inconvénients de cette solution sont principalement :

- Désavantage de l'asymétrie pour les usagers,
- Coûts de construction fortement majorés,
- Travaux très perturbants pour le fonctionnement urbain et l'activité commerciale, car ces travaux sont nécessaires sur l'avenue de la Liberté et l'avenue de la Gare,
- Coûts de maintenance et d'exploitation significativement augmentés.

LA SUITE DES ETUDES ET ACTIONS DE LUXTRAM

- De ce jour et jusqu'au printemps 2009, pilotage des études détaillées de tracé et d'insertion jusqu'à un niveau de définition d'avant projet détaillé,
- Parallèlement aux études d'insertion, engagement, des études de système (voie ferrée et équipements, systèmes d'aide à l'exploitation), des études architecturales, des études d'exploitation ainsi que des études portant sur le matériel roulant et l'atelier-dépôt,
- Sur la base de l'APD intégrant une estimation du coût des travaux et fournitures, dépôt, en mai 2009, d'un projet de loi.

ETAPES SUIVANTES

- Par la suite, et après vote de la loi de financement, travaux de construction et d'installation sur un période de 4 ans: déviations de réseaux, construction de l'infrastructure et mise en place des équipements, modification de la voirie, construction du centre de maintenance et de remisage, livraison du matériel roulant et de toutes fournitures nécessaires.
- Mise en service commerciale à l'achèvement des travaux.

CONCLUSION

Le tram léger de Luxembourg :

- Un système de transport qui constitue un apport considérable pour la mobilité, tant au niveau de la Ville qu'au niveau national, dans le cadre du concept de mobilité « mobil 2020 » en exécution de l'IVL,
- un service de transport de haute capacité, efficace et confortable, apte à répondre à une demande en forte croissance,
- Un moyen de transport accessible à tous,
- Un tracé assurant une bonne liaison entre les pôles générateurs de déplacements,
- Un outil de cohésion urbaine respectueux des préoccupations environnementales.

Le GIE Luxtram :

- Une structure pour mettre en œuvre le projet de tram léger,
- Le symbole d'une ambition partagée entre la Ville de Luxembourg et le Gouvernement.