

Tram: ne rien faire coûte cher

François Bausch répond à Carlo Thelen

Au sujet de la chronique de M. Thelen, directeur général de la Chambre de commerce du Luxembourg, concernant le projet «Tram» dans la Ville de Luxembourg, parue le 13 mars dans «Le Jeudi».

Votre lettre ouverte publiée dans *Le Jeudi* du 13 mars 2014 a retenu toute mon attention. Permettez-moi de revenir sur quelques-uns de vos propos, qui me paraissent dès lors dénués de tout fondement, en réitérant mes réponses y afférentes.

1. Le tram que nous allons réaliser est un outil de transport public de grande capacité, intégré dans la stratégie nationale de mobilité durable MODU qui comprend également la mise en place d'un ensemble de pôles d'échange et la réorganisation des bus AVL et RGTR autour du tramway. Ce concept de mobilité ne pourra pas fonctionner sans le tram, mais le tram, bien entendu, ne sera jamais efficace comme outil isolé, sans être intégré dans un concept de mobilité globale.

2. Sous le nouveau gouvernement, les priorités dans la réalisation du projet du tram ont été modifiées considérablement; en effet, le tronçon initial entre Gare Centrale et Luxexpo sera rapidement prolongé jusqu'au Findel d'une part et jusqu'à la Cloche d'or d'autre part. Ainsi, j'ai accéléré les études y relatives permettant de déposer les projets de loi concernant ces extensions dans les meilleurs délais afin qu'elles puissent être mises en service le plus rapidement possible et en cohérence avec les développements urbains prévus dans les zones respectives. Nous avons la capacité de réaliser cette grande ligne

de tramway d'environ seize kilomètres et les neuf pôles d'échange associés dans les cinq prochaines années.

3. En ce qui concerne le plan de financement, notez que le budget de la première partie du tracé est fixé à 345 millions d'euros (infrastructure + matériel roulant + atelier de remisage et de maintenance), tandis que le complément jusqu'à la Cloche d'or est estimé à 137 millions d'euros et celui jusqu'à Findel à 84 millions d'euros, soit un total de 566 millions d'euros valeur avril 2013. Les frais d'exploitation sont, quant à eux, estimés à 18 millions d'euros pour la première partie de ligne, ce qui représente un montant infime par rapport au budget de 1,2 milliard d'euros (frais d'investissements et de fonctionnement pour la route

et le transport public) que l'Etat prévoyait en 2013 pour la mobilité au Grand-Duché.

4. Le nouveau gouvernement a également accéléré considérablement tous les projets connexes au tram. Ainsi, j'ai l'intention de déposer dans les prochaines semaines le projet de loi en vue de la construction du funiculaire relatif à l'arrêt Pont Rouge, qui sera opérationnel en 2018. Il en va de même pour les projets routiers, dont une route parallèle à la N3 en direction de Howald, qui permettra d'accueillir le tram. Parallèlement, plusieurs P&R seront réalisés et la capacité ferroviaire sera également augmentée à cette échéance, complétant ainsi efficacement l'offre globale de transport public.

5. Une bonne mobilité est un

facteur de compétitivité indispensable pour notre économie. Si nous n'engageons pas dès aujourd'hui les investissements nécessaires, nous mettons en péril non seulement notre qualité de vie, mais également tous nos atouts économiques. J'en veux pour preuve une étude récente des embouteillages en Europe qui place la Ville de Luxembourg dans le peloton de tête des mauvais élèves en la matière.

A l'amende

Au vu des défis soulevés, le tram donne la réponse adéquate lors de toutes ses phases de mise en œuvre étant donné qu'il offre un transport public de qualité, sans embouteillages et avec la capacité nécessaire en vue des développements urbains prévus dans la Ville

et sa périphérie.

6. La préservation de l'environnement justifie l'adoption et la mise en œuvre le plus rapidement possible de solutions concrètes et pérennes, en particulier en matière de pollution de l'air et de nuisances sonores. La qualité de l'air au Luxembourg, notamment dans les zones exposées à une circulation dense, parmi lesquelles figure notre capitale, est un sujet préoccupant. En effet, les oxydes d'azote et plus particulièrement le dioxyde d'azote, sont des gaz toxiques pour la santé humaine. En outre, le Luxembourg encourt le risque de devoir payer, à partir de 2015, des amendes considérables s'il ne se conforme pas à ses obligations en la matière. Il est donc nécessaire de prendre maintenant des précautions afin d'éviter de se voir confronté à une situation similaire que celle des stations d'épuration, où le Luxembourg doit payer des amendes significatives. Le tram s'inscrit pleinement dans cet objectif et y apportera une réponse efficace.

7. Le tram est un projet d'envergure et je concède que le chantier engendrera des désagréments.

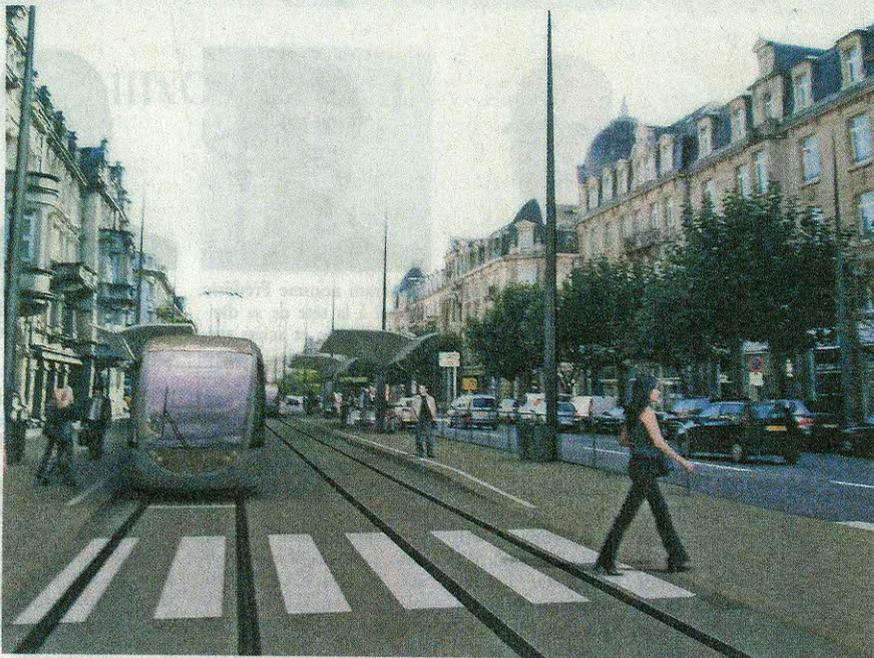
Cependant, tout sera mis en œuvre pour limiter les nuisances et le projet actuel tient compte de mesures d'accompagnement importantes visant à en réduire les effets. Ces mesures s'inspirent fortement de ce qui se pratique ailleurs en Europe pour des projets de tram similaires, comme par exemple Tours et Angers en France.

C'est dans cet esprit que nous mettrons en place une indemnisation des riverains professionnels qui subiraient un préjudice économique lié au chantier.

Au vu de toutes ces explications, j'espère que vous verrez dorénavant le projet «Tram» d'un œil plus positif.

Bien à vous,

FRANÇOIS BAUSCH,
MINISTRE DU DEVELOPPEMENT
DURABLE
ET DES INFRASTRUCTURES



Le tram tel qu'il était présenté... en 2009