

Projet « Tram » : la Chambre de Commerce invite le Gouvernement à revoir la mouture actuelle du projet de loi n° 6626 qui soulève de nombreuses interrogations conceptuelles, liées au manque d'approche intégrée, au financement, à l'organisation des travaux et aux coûts d'exploitation et de maintenance.

Nul ne conteste qu'il devient de plus en plus urgent de trouver une solution soutenable aux problèmes inhérents à l'augmentation des besoins en mobilité de la population - croissante - habitant et travaillant à Luxembourg-ville et dans ses environs. La mobilité, y compris le problème du transit des frontaliers, sont d'une importance capitale pour notre économie. Actuellement, la congestion du réseau routier, dont les axes névralgiques n'ont plus la capacité requise pour acheminer les personnes et les marchandises dans de bonnes conditions, surtout aux heures de pointe, de même que l'offre insuffisante et insatisfaisante en termes de transports en commun, entraînent de graves effets négatifs sur la productivité de l'économie, la mobilité et la qualité de vie.

Le tram est un élément de prédilection retenu par le Gouvernement comme une des principales solutions aux défis de mobilité de demain. Si certaines conditions sont remplies, la Chambre de Commerce pourrait soutenir une telle approche. Or elle rappelle, notamment au vu de l'impact important du projet sur les finances publiques, qu'il importe de considérer les dépenses prévues sous l'angle de l'efficacité et de l'efficacités maximales à long terme. Il faudra par ailleurs veiller à une cohérence d'ensemble. La première phase du concept, prévue par le projet de loi n°6626, vise la seule réalisation du tram entre la Gare Centrale et LuxExpo au Kirchberg. Or, sans extension simultanée de ce tronçon vers les pôles de développement et les gares périphériques et sans intégration, voire compatibilité, entre le réseau du tram et les infrastructures ferroviaires, cette ligne, considérée de manière isolée, n'apporte pas de valeur ajoutée substantielle.

La Chambre de Commerce regrette le manque d'approche intégrée, cohérente et soutenable du projet et s'interroge sur sa compatibilité avec le programme directeur de l'aménagement du territoire et le concept intégré des transports. Sans avoir l'assurance que les extensions nécessaires vers les zones de développement et l'aéroport pourront être réalisées d'un point de vue administratif et financier, le projet perd considérablement de son sens et comporte de **nombreux risques relatifs au coût-bénéfice et au plan de financement**. Il semble hasardeux d'engager un montant de près de 350 millions EUR sans véritable *masterplan* à long terme, et ce d'autant plus que le budget afférent risque d'être sous-estimé eu égard aux nombreuses années écoulées en vue de la préparation du projet de loi. Aux yeux de la Chambre de Commerce, il serait important, à ce stade, et avant d'engager les moyens financiers prévus pour cette première phase, de **connaître les positions des communes concernées par les tracés d'extension envisagés, et notamment les possibilités de (co-) financement inhérentes à la réalisation du projet**. Il s'agit, par là, d'éviter un pilotage à vue. Faute de quoi, ces extensions pourraient, le cas échéant, ne jamais voir le jour, ou avec des retards conséquents.

Vu l'envergure de la problématique entourant la mobilité ainsi que la situation difficile en matière des finances publiques et de leur soutenabilité à long terme, **la Chambre de Commerce plaide pour un concept qui puisse être mis en œuvre plus rapidement, garantissant une intégration de toutes les zones dans une approche globale et cohérente, tenant compte des contraintes des riverains (habitants et commerçants) et n'hypothéquant pas la capacité financière du pays à moyen et à long termes.**

La Chambre de Commerce déplore l'absence d'approche globale et intégrée...

Dans son avis relatif au projet de loi n° 6626 portant sur la construction d'une ligne de tramway à Luxembourg entre la Gare Centrale et LuxExpo au Kirchberg, la Chambre de Commerce salue la volonté affichée des gouvernements successifs de favoriser l'utilisation des transports en commun, respectivement de la mobilité douce, et de définir les priorités infrastructurelles pour garantir que l'offre en mobilité durable évolue en symbiose avec le développement économique, démographique et urbain de notre territoire. La stratégie nationale de mobilité durable (« MoDu ») élaborée par le Ministère du Développement durable et des Infrastructures, vise une approche intégrée des différents modes de transport. Eu égard au coût économique de la congestion sur les autoroutes et dans le centre-ville, **assurer aux citoyens et acteurs économiques une bonne accessibilité, tant interne qu'externe, au pays, constitue un élément fondamental de la mobilité** et de la communication physique des habitants, des non-résidents et des facteurs de production.

Une accessibilité efficace constitue une condition nécessaire mais non suffisante pour rester compétitif et pour permettre au Luxembourg d'attirer des entreprises, des investisseurs et la main-d'œuvre dont le pays a besoin afin de poursuivre son développement économique dans les secteurs porteurs et d'avenir. Le coût économique des heures non-productives et de temps perdu dans les bouchons lors de livraisons, de déplacements sur chantiers ou en rendez-vous est considérable, avec un effet néfaste sur la productivité du travail. La Chambre de Commerce concède que le tram, en tant que moyen de locomotion éco-responsable, pourrait, sous certaines conditions, constituer un moyen efficace pour désengorger le centre-ville en réduisant le nombre de bus et de voitures en circulation (à condition que le nombre de rames suffise pour transporter les voyageurs, notamment aux heures de pointe) et ainsi d'avoir un impact positif sur l'environnement.

Or, le projet de tram ne pourra avoir l'impact souhaité que s'il repose sur un concept intégré, incluant les zones de développement économique et les gares périphériques. Or, la Chambre de Commerce regrette que le projet de loi soit fragmenté au lieu d'être global et intégré. D'autant plus qu'il existe un manque de cohérence entre ce projet de loi et les annonces récentes faites par le Gouvernement quant à la décision de rajouter au projet initial Gare-Kirchberg des extensions d'un côté vers le Findel, et de l'autre vers Howald et dorénavant la Cloche d'Or - estimant le coût du projet à 566 mio EUR¹, par rapport aux 345,8 mio EUR prévus par le projet de loi.

A cet égard, la Chambre de Commerce demande à ce que le projet de loi soit complété sans délais avec l'avant-projet détaillé annoncé par le Ministre du Développement durable et des Infrastructures² le 9 janvier 2014, accompagné d'une fiche financière détaillée, intégrant d'ores et déjà les extensions du tram vers Howald, la Cloche d'Or et le Findel dans la phase 1 de la réalisation du tram³, faute de quoi la Chambre de Commerce doit constater qu'il existe un manque de cohérence entre ce dernier et les annonces faites par le Gouvernement.

... s'inquiète du poids sur les finances publiques...

Dans un contexte économique considérablement détérioré depuis 2008, la Chambre de Commerce salue la prise de conscience du Gouvernement à l'égard de l'évolution inquiétante des finances publiques et considère que leur assainissement passe également par un meilleur **ciblage des dépenses publiques**. Dans ce sens, il paraît important de **réévaluer la pertinence et la valeur ajoutée à long terme de la réalisation du seul tronçon du tram entre la Gare et le Kirchberg**, sans extension préalable ou simultanée de ce tronçon vers les pôles de développement économique et des gares périphériques. **La Chambre de Commerce déplore par ailleurs que le projet de loi ne fasse aucune mention des dépenses et recettes potentielles liées à**

¹ Voir <http://www.paperjam.lu/article/fr/stade-et-tram-main-dans-la-main-selon-bausch> et <http://5minutes.rtl.lu/fr/actualite/luxembourg/513925.html>

² Déclaration du Ministre au sujet du concept "MoDu" disponible sous <http://www.gouvernement.lu/3420119/09-bausch-wort>.

³ Voir page 75 du programme gouvernemental sous <http://www.gouvernement.lu/3350757/10-declaration>.

l'exploitation du tram, ni des moyens de financement du projet dans son ensemble, allant des prestations et travaux liés à la construction à la mise en œuvre de la ligne de tramway. Elle regrette par ailleurs que le projet de loi ne fasse pas mention des alternatives éventuelles au tram, tel que le système « Mettis » mis en place par la Ville de Metz (système dit de « bus à haut niveau de service » (BHNS)).

...et de l'impact de la phase des travaux sur les riverains (habitants et commerçants)...

La réalisation du tram dans les trois phases prévues par le projet de loi engage la Ville de Luxembourg et le cas échéant les communes avoisinantes dans une période de travaux, de chantiers et de difficultés d'accès allant de 2014 à 2030, voire au-delà. **La Chambre de Commerce s'inquiète de l'impact de la phase des travaux sur la qualité de transport des voyageurs, la qualité de vie des riverains, et notamment des effets sur les commerces adjacents dans les rues concernées - en somme, sur tout le tissu économique local (commerces, Horeca, etc.).** Elle estime que le projet reste trop vague quant à sa capacité d'assurer le transport des voyageurs sans délais, pour que les travailleurs notamment puissent rejoindre leur lieu de travail aux horaires habituels, de limiter les nuisances sonores afin de ne pas incommoder les riverains, et d'assurer que les espaces de livraison soient maintenus, tout comme les accès aux commerces. La Chambre de Commerce regrette le manque de réponses concrètes à ces interrogations dans le projet de loi.

...et demande à ce que le projet de loi soit remanié pour présenter une solution intégrative, économique et durable au problème de mobilité.

Au vu du manque de visibilité en termes d'impacts économique, infrastructurel, de mobilité et de développement durable, la Chambre de Commerce demande à ce que le projet de loi soit retravaillé et précisé. Elle ne s'oppose pas à la réalisation d'un réseau de tramway dans le cadre d'une politique de mobilité intégrée et cohérente. Or, elle se doit de remettre en question l'actuel projet de loi vague et parcellaire qui ne fournit pas de réponses à de nombreuses questions et qui laisse planer de nombreux doutes quant à son impact budgétaire réel et quant à la capacité de résoudre les problèmes de mobilité du pays.

Avis disponible sous www.cc.lu, dans la rubrique « Avis & législation ».