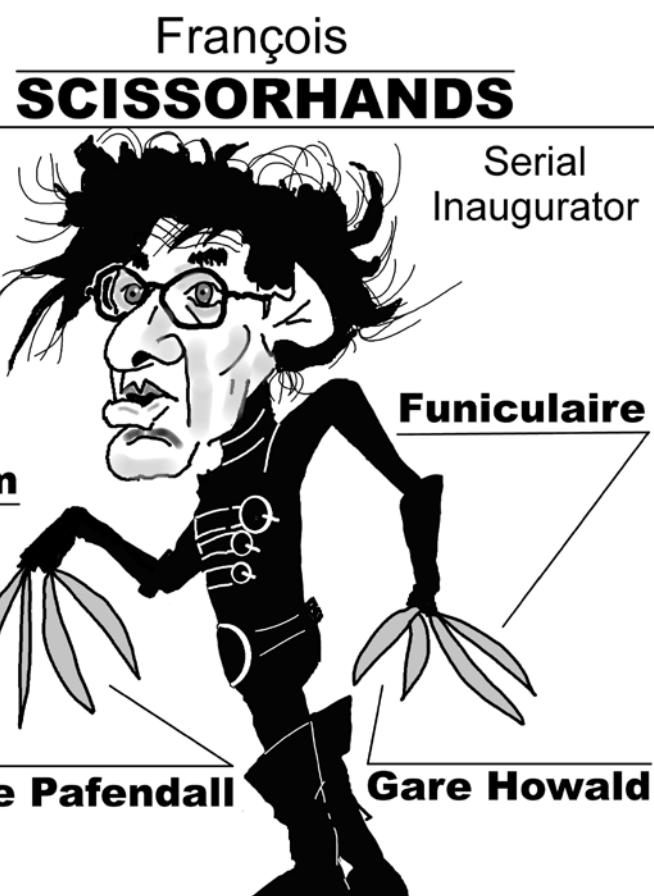


REGARDS



## THEMA

TRAM

# Le jour le plus long

Richard Graf

**Ne rencontrant plus guère d'opposition politique, le tram sera non seulement en service dès la fin de l'année, mais verra aussi son réseau s'étendre plus rapidement que prévu.**

Quand, le dimanche 10 décembre de cette année, les CFL appliqueront l'horaire d'hiver, rien ne sera plus comment avant. Sauf imprévu, ce même jour, la gare du Pfaffenthal sera mise en service et avec elle le funiculaire entre le faubourg et le plateau du Kirchberg pour créer alors le pôle d'échange « Pfaffenthal-Kirchberg (Pont Rouge) ». Les deux cabines du funiculaire permettront alors de remonter quelque 1.200 passagers vers la station « Pafendall-Roud Bréck » de la ligne de tramway qui sera également mise en service ce jour-là - et inversement. Bien plus loin, de l'autre côté de la ville, la gare de Howald, qui deviendra elle aussi un jour un pôle d'échanges important, sera mise en service, ce qui permettra une desserte directe par train du centre d'activités qui s'y trouve.

C'est ce qu'a pu confirmer le ministre du Développement durable, François Bausch (Déi Gréng) lors du débat d'actualité sur le chantier du tram le jeudi 23 mars. Ce débat, demandé par la députée verte Josée Lorsché - présidente de la commission du Développement durable et régulièrement rapportrice des projets de loi en relation avec les grands chantiers d'infrastructure et de mobilité - a donné l'occasion au ministre d'informer le parlement, et donc aussi le

public, sur l'avancement des travaux. Mais Bausch a aussi attiré l'attention sur le fait que les développements récents vont bien plus loin que ce que son prédécesseur avait su mettre en musique.

Le ministre qui aura donc la chance d'inaugurer la première ligne du nouveau tram décidé d'un commun accord en 2008 entre la Ville de Luxembourg (dont il était alors l'échevin chargé des transports) et le gouvernement CSV-LSAP, avec Lucien Lux comme ministre des Transports et Claude Wiseler comme ministre des Travaux publics, a même osé affirmer que, contrairement aux programmations initiales et toujours affichées sur le site internet Luxtram (société chargée de la construction et de l'exploitation du tram) et du MDDI (ministère du Développement durable et des Infrastructures), le premier tronçon englobera dès le départ l'arrêt en face du Grand Théâtre - sauf imprévu. En effet, comme la réfection du pont Rouge avance très bien et que les rails y seront posés de toute façon, une prolongation jusqu'à la face nord du Glacis semble logique.

Elle sera aussi symbolique, car le tram arrivera sur le plateau du centre-ville, là où d'aucuns s'étaient acharnés à ce qu'il ne revienne plus. La prolongation marquera aussi l'amorce d'une seconde phase qui, elle, mènera au printemps 2018 le tram jusqu'à la place de l'Étoile, le pôle d'échange pour les lignes de bus venant de l'ouest, et puis, en automne 2019, jusqu'au quartier de la gare. Les travaux le long du Glacis avancent bien,

L'intérieur des rames a connu quelques modifications, suite aux remarques récoltées lors de la présentation de la maquette 1:1 fin 2015.



PHOTOS ET ILLUSTRATIONS: LUXTRAM S.A.

mais ils seront retardés en été par l'organisation de la Fouer, ce qui oblige à remblayer en partie le chantier, de sorte qu'une continuation d'un seul trait du pont Rouge vers la place de l'Étoile n'est pas possible cette année.

### Planification renversée

Avec la date du 10 décembre, il n'y a donc pas d'inauguration en vue pour la phase chaude des élections communales qui auront lieu en octobre. De toute façon, le souci majeur des édiles locaux était d'éviter un grand chantier au centre-ville pendant la campagne électorale. C'est-ce que le renversement de procédure décidé par François Bausch a permis d'éviter : au lieu de commen-

cer la construction du tram là où cela s'avère le plus compliqué, au quartier de la gare, le chantier a été débuté à l'autre extrémité, du côté de Luxexpo.

À première vue, ce premier tronçon Luxexpo-Pont Rouge (et maintenant Grand Théâtre) n'apporte guère de solutions au problème du trafic en ville. L'engorgement du boulevard Royal et de l'avenue de la Liberté avec des centaines de bus, qui continueront tous les jours à faire le trajet de la gare vers le centre-ville et au-delà, ne sera guère résorbé.

À vrai dire, le 10 décembre apportera aussi son lot de changements au niveau des lignes de bus. Mais le plus grand chamboulement se fera du côté des CFL : avec la mise en service de l'arrêt Pfaffenthal, certains trains ve-

nant du sud continueront leur chemin au-delà de la gare centrale en direction de Dommeldange. Les intéressés pourront donc emprunter le nouveau funiculaire pour se rendre sur le plateau du Kirchberg et monter à bord du tout aussi nouveau tram pour se rendre à leur travail ou aller voir un film à l'Utopolis... pardon, au Kinépolis.

L'importance de cette nouvelle station ne paraît pas évidente à tout le monde. Les discussions sur l'internet font rage et le funiculaire est parfois décrié comme gadget inutile nécessitant un double transbordement si l'on veut continuer son voyage en surface. Les CFL organiseront une visite du chantier pour la presse mardi prochain pour montrer l'avancement des travaux et pour mieux expliquer le principe de ce mode de transport peu familier des Luxembourgeois. Malheureusement, il n'a pas été possible de nous fournir des images actuelles des travaux, et notamment de la première cabine qui vient d'être livrée. Si certains collègues de la presse quotidienne ont eu la chance de pouvoir documenter l'arrivée de celle-ci, le chantier est actuellement inaccessible et il faudra donc attendre ce fameux point presse pour en savoir un peu plus.

Une telle communication au compte-gouttes est cependant une des raisons pour lesquelles les chantiers infrastructurels liés à toutes ces transformations sont mal vus par une partie de la population, car ils causent évidemment des nuisances. Même si, interrogé par le woxx, le mi-

nistre se dit optimiste : les sondages réguliers de l'opinion publique sur le tram montrent une augmentation drastique des supporters - surtout depuis qu'une maquette 1:1 a été exposée fin 2015 au Kirchberg. « Au début des travaux, à côté du tiers d'abstentions, les pour et les contre le tram étaient pratiquement à égalité », nous confirme Bausch. Pour lui, le projet, qui a encore connu une farouche opposition d'anciens notables - dont un ancien ministre des Travaux publics et un ancien directeur du service des bus de la ville - il y a deux ans, est définitivement sur les rails.

La séance à la Chambre, à laquelle l'ancien ministre des Travaux publics et des Transports, Claude Wiseler, n'a pas pu assister, a aussi été l'occasion de rappeler au plus grand parti d'opposition sa frilosité lors du vote de la motion du 4 juin 2014 qui demandait au gouvernement de mettre tout en œuvre pour continuer le projet du tram vers le sud, bien au-delà de Howald - jusqu'au futur stade de football -, et vers le nord jusqu'au Findel. Le même jour, la loi de financement pour le tronçon actuellement en construction avait failli ne pas trouver l'appui du CSV, car certains des élus voulaient se rallier aux positions d'une pétition lancée contre le tram. Finalement, Claude Wiseler avait su convaincre son groupe parlementaire et la loi avait été adoptée par 56 voix pour, trois contre et une abstention.

Celui-ci reste farouchement opposé au tram : Roy Reding a encore contesté la modernité de ce moyen de transport lors du débat de la semaine



Le chantier devant le Grand Théâtre avance tellement bien que l'exploitant du tram envisage une mise en service dès le 10 décembre.

## THEMA



Pendant la nuit du 8 au 9 février, la première rame de tramway d'une première série de neuf rames a été livrée à Luxtram pour réaliser les premiers tests.

passée. Il a cité Londres et Paris comme exemples de villes en vogue qui n'auraient pas opté pour le tram. Ce qui a causé quelque hilarité, car aussi bien la capitale française que la britannique ont largement développé leurs réseaux de transports en commun par l'adjonction de lignes de tramways, là où le métro s'avère inadapté et un service basé sur les seuls bus, insuffisant.

Serge Wilmes, tête de liste du CSV dans la capitale, a essayé de faire oublier la position quelque peu douceuse de son parti en 2014. Les réserves émises à l'époque pour une extension au-delà de la gare Centrale et Luxexpo auraient été guidées par des craintes d'un financement insuffisant, qui aurait pu compromettre la réalisation d'autres projets d'infrastructures importantes du MDDI. « Le principe même du tram n'avait pas été mis en cause », a expliqué le jeune député, qui défendait son chef de groupe absent.

À l'époque, le CSV n'était pas seulement au bord de la crise interne. L'image de Claude Wiseler comme celui qui aurait « mis sur les rails » le tram (dixit Wilmes) s'est vue ternie. Lors du changement du gouvernement, fin 2013, il s'est avéré que le tram était loin d'être sur le point de se concrétiser. Il manquait non seulement la loi de financement, mais pour d'autres projets comme le funiculaire, largement présentés dans diverses brochures préfacées par l'ancien ministre, il n'existe même pas de projet de loi.

François Bausch a donc su profiter du débat d'actualité pour faire comprendre qu'il y a eu bel et bien une accélération dans le dossier suite au changement gouvernemental. Le ministre prévoit de soumettre la loi de financement de la prolongation, jusqu'à la Cloche d'or d'un côté et jusqu'au Findel de l'autre, encore avant l'été à la Chambre des députés. Si tout va bien, le tram pourrait

donc rouler sur toute la ligne Findel-Cloche d'Or pour 2021 - contrairement à d'autres plans qui ne voyaient cette option que vers l'année 2030.

### Terminus aborté

Avant, il s'agira cependant de mettre en place la partie la plus compliquée : celle qui reliera la place de l'Étoile au quartier de la gare. Dans ce contexte, le ministre a, lors du débat, avancé l'idée de ne pas créer de « terminus du tram devant la gare », ce qui a fait croire à certains que la ligne de tram n'aurait pas d'arrêt du tout devant la gare, une fois terminée.

Évidemment, tel ne sera pas le cas : la gare Centrale sera bien le pôle d'échange le plus important de tout le système. Mais il s'est avéré qu'un terminus provisoire à la gare, avant de pouvoir continuer la ligne vers Howald et au-delà, serait problématique. Cela rendrait difficile l'aménagement du parvis en vue d'autres changements, par exemple la réorga-

nisation des quais de bus. C'est pourquoi la ligne du tram aura provisoirement son terminus entre fin 2019 et fin 2020 à la place de Paris.

Les personnes qui arriveront à la gare de Luxembourg auront alors le choix soit de se rendre à pied place de Paris, soit d'emprunter un des bus qui se rendent au centre-ville ou au-delà, qui alors passeront par le viaduc. La première solution est en contradiction avec le principe que, en ville, personne ne devrait parcourir plus de 300 mètres pour pouvoir rejoindre l'arrêt le plus proche. Mais elle n'est que provisoire et permettra, selon les responsables de Luxtram, un gain de temps pour l'aménagement de l'arrêt devant la gare et la continuation de ligne vers Howald. Un petit recul par rapport aux plans initiaux qui permettrait donc de rejoindre plus rapidement que prévu le ban de Gasperich en pleine expansion.

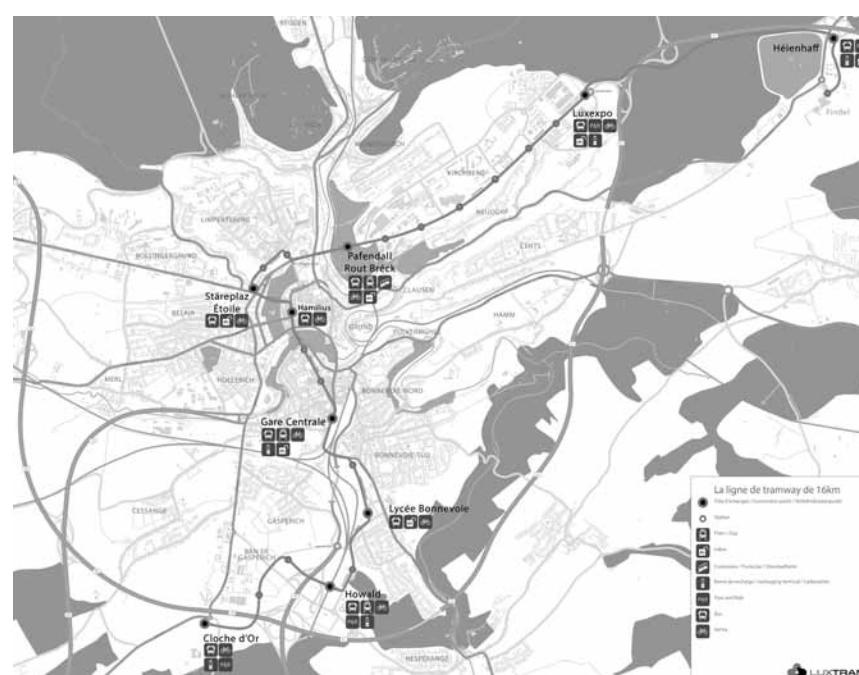
En même temps, les CFL ont avancé de cinq ans leur planification pour mettre en place un cinquième et un

sixième quai en gare de Luxembourg, après la démolition des ateliers qui s'y trouvent actuellement. Ces quais sont indispensables pour garantir à partir de 2018 que de plus en plus de trains en provenance du sud pourront continuer leur trajet jusqu'à Dommeldange et ainsi desservir directement la gare du Pfaffenthal.

Le CSV étant à nouveau à cent pour cent sur les rails du tram, les passagers auront à se familiariser, indépendamment de l'issue des élections législatives de 2018, avec des changements quasi annuels dans leurs habitudes d'utilisation des transports en commun.

Chaque étape comportera ainsi des changements au niveau des bus - tant ceux de la Ville que ceux du réseau national RGTR. Il sera cependant important de ne pas brûler les étapes : la ligne 215, qui reliait jadis Bascharage et les localités situées sur la route de Longwy directement au Kirchberg, s'arrête, depuis la mini-réforme du RGTR intervenu en février (woxx 1412), à l'ancienne Charlys Gare, avenue Émile Reuter, obligeant les voyageurs désirant se rendre au Kirchberg à changer de bus en plein centre... là où rien ne va plus à cause du grand chantier du centre Aldringen. Dans la logique même du ministre, cette ligne aurait dû être maintenue jusqu'au printemps 2018, à la mise en service du pôle d'échange place de l'Étoile.

S'il est vrai que des alternatives existent la plupart du temps pour les voyageurs directement concernés, il est d'autant plus vrai que la communication du pourquoi et du comment de ces changements doit se faire longtemps à l'avance par tous les canaux importants. Sinon, les usagers, qui cumulent actuellement tous les désagréments liés à ces changements, perdront non seulement l'orientation mais aussi l'envie d'utiliser les transports publics.



Actuellement, le financement du tram n'est assuré qu'entre Luxexpo et la gare Centrale. Un projet de loi pour les prolongations vers la Cloche d'or et vers le Findel est prévu pour l'été.