

STRASBOURG

Un tram peut en cacher un autre



Une rame de tramway toutes les trois minutes: Strasbourg a su se défaire du trafic individuel sans perte de mobilité. Photo: CTS

Strasbourg vient d'inaugurer sa deuxième ligne de tramway. Plus de dix ans après la décision d'opter pour un système de transports en commun en surface - contre le métro léger préconisé par l'ancienne majorité de droite - tout le monde se réjouit du tram. Ce n'était pas le cas dès le début.

(ergué) - A en croire les responsables des services de transports en commun de la Communauté urbaine de Strasbourg, le principal obstacle à leur plan pour réduire le trafic automobile en centre ville venait des commerçants. Par contre il y avait le soutien de principe de l'électorat strasbourgeois: les élections municipales de 1989 avaient pris l'allure d'un référendum autour du choix entre un métro léger, "Val", et un tram en surface, trois fois moins cher en investissements.

Le Val, dont la planification et le dossier de financement étaient pratiquement bouclés à l'époque, avait un grand avantage aux yeux de ses défenseurs (et des associations de commerçants): en surface rien ne changeait. L'accessibilité des commerces et les emplacements de

stationnement sur la voie publique n'auraient subi aucune modification, sauf celle de chantiers temporaires pour réaliser les tunnels destinés au métro.

Le projet tram était bien plus radical: pour permettre de faire circuler le tram en site propre il fallait réduire le nombre de voitures individuelles sur de nombreux axes stratégiques du centre. Pour ce faire, deux mesures préalables s'imposaient: le trafic de transit devait être amené à emprunter des contournements existants ou à construire, et le stationnement en surface devait être limité. Solution: le centre ville de Strasbourg ne peut plus être traversé en voiture. Il existe uniquement des boucles d'acheminement vers des emplacements de stationnement à courte durée. Si on arrive d'une direction spécifique, on doit ressortir par cette même direction. Du coup, les grandes allées typiques de Strasbourg, qui fonctionnaient - comme à Luxembourg d'ailleurs - selon un système de sens uniques à plusieurs voies et qui prenaient des allures de véritables autoroutes de transit, étaient libérées.

Ces mesures, qui devaient précéder la construction du tram, n'étaient évidemment pas du goût de tout le monde. Une forte opposition s'est manifestée pendant cette période et les associations de commerçants déclaraient ouvertement la guerre à la municipalité en quittant les instances de gestion communes. Bien qu'un fonds de dédom-

magement ait été mis en place, la situation s'est empirée lors de la construction du tram.

La ligne A, qui traverse la ville du nord au sud, a finalement été inaugurée en novembre 1994. Malgré les grandes difficultés tant politiques que techniques la majorité municipale avait pu mener son projet à terme et ce au meilleur moment: les élections de 1995 donnaient un nouveau mandat à l'équipe sortante. Aussitôt la construction d'une deuxième ligne, qui devait aller du sud-ouest au nord-est a été entamée. Le chantier a débuté en 1998.

Le succès de la ligne A aidant, la hache de guerre entre les commerçants et la ville a pu être enterrée. En effet, ces derniers peuvent constater que les sacrifices qu'ils ont dû faire lors de la construction du tram sont largement compensés par l'attrait d'un nouveau centre ville qui a gagné en qualité de vie. Lors de toute restructuration urbaine il y a des perdants et des gagnants. Strasbourg ne fait pas exception à cette règle. Si certains commerces ont disparu, d'autres ont pu se créer une nouvelle clientèle - comme ce pâtisseries de la rue des Francs-Bourgeois qui a pu augmenter son chiffre d'affaires de 40 pour cent grâce au fait que sa vitrine se trouve juste en face d'un arrêt de tramway. D'autres commerces, qui ne peuvent pas se passer d'un accès automobile ont déménagé vers les boucles, où il est dorénavant plus facile de trouver un emplacement pour se garer.

Strasbourg connaît, comme Luxembourg, un très grand nombre de navetteurs qui autrefois bloquaient les emplacements de stationnement du centre et de la périphérie rapprochée. Aujourd'hui, on a réussi à les orienter vers de larges parkings-relais situés directement aux abords des lignes de tramway. Pour un tarif forfaitaire de stationnement de 15 ou 18 FF, tou-te-s les occupant-e-s d'une même voiture ont droit à un ticket de tram qui leur permet de circuler librement en ville. Le succès du tram dans la capitale alsacienne se résume donc bien à la fameuse politique de la carotte et du bâton: le parking en ville reste possible, mais à des tarifs prohibitifs; les personnes qui empruntent les transports publics paient un prix doux et ont le stress en moins.

Comment le Luxembourg vote-t-il?

Nous connaissons tous et toutes les résultats des dernières élections législatives, avec son "changement dans la continuité" qu'elles ont provoqué. Mais comment en est-on arrivé là? Nous présentons quelques éléments de réponse tels qu'ils ressortent d'une étude réalisée par le CRP-Gabriel Lippmann.

commentar

Eine Chance für die Bahn

Das Zusammenwachsen Europas ist ausschließlich automobil ausgerichtet. Die Bahn als Entwicklungsfaktor wird vernachlässigt.

In der Region Trier gibt es derzeit eine ziemliche Aufregung wegen der von der Deutschen Bahn geplanten Streichung der Interregios zwischen Trier und Saarbrücken/Luxemburg/Koblenz. Viele Lokal- und Regionalpolitiker, denen man das bislang absolut nicht zugestimmt hätte, entdecken nun plötzlich durch den Interregio ihre Liebe zur Bahn. Das aber - wie heute häufig üblich - nur virtuell, denn aus der Praxis wissen diese Leute häufig nicht, wovon sie sprechen.

Es sollte nämlich nicht darum gehen, mit dem Interregio eine bestimmte Zuggattung zu erhalten, sondern darum, bestimmte verkehrspolitische Ziele mit einem guten Bahnverkehr zu erreichen. Außerdem soll die Bahn, die in der Konkurrenz mit Auto und Flugzeug steht, gestärkt werden. Ein gutes Beispiel hierfür könnte die Bahnverbindung zwischen Luxemburg und Trier werden. Diese einzige Schienenverbindung zwischen den beiden Staaten fristet trotz einiger Verbesserungen immer noch ein Schattendasein. Das Pendlerpotential wird nur unzureichend ausgeschöpft, obwohl alleine schon dies ausreichen würde, um eine dichte Taktfolge nicht nur zu rechtfertigen, sondern auch wirtschaftlich fahren zu lassen. Hinzu kommt, dass die Möglichkeiten des Fernverkehrs so gut wie gar nicht genutzt werden. Dabei "leben" auch andere grenzüberschreitende Bahnstrecken teilweise ganz gut dadurch und damit, dass über sie auch Fernverkehr in nicht unbeträchtlichem Maße abgewickelt wird. Stattdessen überlässt man beispielsweise für die Verbindung zwischen den Bankenzentren Luxemburg und Frankfurt das Feld fast völlig der Konkurrenz, statt endlich die Euro-City-Linie zwischen den beiden Städten einzurichten, wodurch Luxemburg und Trier umsteigefreie Bahnverbindungen ins Rhein-Main-Gebiet bekämen. Die Bahn würde mit Qualitätszügen und guten Verbindungen in die Offensive gehen, um neue Kunden zu gewinnen, statt sich weiterhin fast scheu zu verstecken.

Die Zukunft der Bahn in der Region Luxemburg/Trier hängt in starkem Maße davon ab, dass das Zusammenwachsen Europas hier nicht ausschließlich automobil vonstatten geht. Wir haben eine Schienen-Infrastruktur und wir müssen sie in Zukunft wesentlich besser nutzen - für den Nah- und für den Fernverkehr.

Reiner Marz ist grünes Mitglied des Stadtrats Trier.

commentar

Militär überdimensioniert

Luxemburg sollte statt der Militärpolitik lieber die Entwicklungszusammenarbeit ausbauen. Die Regierung aber will beim Gendarmspielen mit dabei sein.

Wenn Luxemburg sich nicht an der von den großen EU-Ländern geforderten Steigerung der Verteidigungsausgaben auf über ein Prozent des PIB beteiligt, kann das Großherzogtum nicht glaubwürdig im Dezember beim Gipfeltreffen in Nizza für den Beibehalt seiner sechs Europaabgeordneten eintreten. Dieser These der Regierung folgten letzte Woche bei der Interpellation von Aloyse Bisdorff zur Militärpolitik die meisten Abgeordneten.

Dabei passt die neue Politik eigentlich auch der Regierung nicht in den Kram. Denn: Wo soll sie die dreimal sechzig Freiwilligen für die europäische schnelle Eingreiftruppe hernehmen, wenn sich letztes Jahr gerade mal 15 Freiwillige für die Armee gemeldet haben? Ob die ausländischen jungen Einwohner/innen des Landes, denen man das Wahlrecht bei Landeswahlen nicht zugesteht, in Zukunft eher als die Luxemburger/innen bereit sein werden, für einige Vergünstigung Kopf und Kragen bei Militäreinsätzen in Krisengebieten zu riskieren, ist fraglich.

Die neue Militärpolitik der Regierung, inklusive des Kaufes eines Transportflugzeuges und eventuell sogar eines Schiffes, setzt falsche Zeichen nach dem Ende des Kalten Krieges. Sie macht mit bei einer europaweiten Politik der militärischen Aufrüstung und einem teilweise sogar gegen die USA gerichteten Muskelspiel der EU als Regionalgendarm. Die Festung Europa rüstet auf, will die eigenen ökonomischen Interessen auch militärisch durchsetzen. Dabei ist klar, dass solche Blockbildungen Gegenreaktionen in anderen Teilen der Welt hervorrufen und die Rüstungsspirale anheizen. Luxemburg, das weder Rüstungsindustrie noch militaristische Traditionen besitzt, täte besser daran, sich ähnlich wie Dänemark der schnellen Eingreiftruppe zu verweigern. Stattdessen könnte man die dafür vorgesehenen materiellen und menschlichen Mittel für die Prävention der weltweiten Konflikte einsetzen, zum Beispiel bei der Entwicklungshilfe und bei konkreter Armutsbekämpfung.

Serge Urbany ist parlamentarischer Sekretär von "déi Lénk".

at home

Streit um Brunetti

Dass die Meinungen in der WOXX oft auseinandergehen, ist mittlerweile allgemein bekannt. Besonders krass wird es zuweilen im Bereich Kultur. Ursprung einer Grundsatzdiskussion über Geschmäcker, bei der die Fetzen flogen, war diese Woche der Fernseh-Kommentar. Es ging um die Verfilmung von Donna Leons Kultkrimis mit dem venezianischen Commissario Bruno Brunetti. Berufen zu dieser Kritik fühlte sich unser Lifestyle-Redakteur, der sich hervorragend mit Gärten und Weinen auskennt, sich bislang aber bei Filmen ausgesprochen zurückgehalten hat. Böse Zungen in der Redaktion behaupteten nach der Lektüre der Kritik, dass besagter Redakteur zum ersten Mal seit Jahren Fernsehen gesehen habe und deswegen die "todlangweilige Verfilmung", so die Kulturredakteurin, interessant fand. Die Lobeshymne können Sie übrigens in der Tele-Rubrik nachlesen. Die Kulturredakteurin wollte den Artikel gar wegen Geschmacksverirrung aus dem Fenster werfen, was im letzten Moment noch abgewendet werden konnte. Wie Sie sehen: Wir erleben hier täglich den Kampf um die Meinungsfreiheit und irgendwie ist das auch schön. Aber unsere Geschmäcker sind und bleiben verschieden.