

**Mehr Busse braucht das Land?**

Die Privatbusbetriebe fordern eine Aufwertung der Busse im öffentlichen Personennahverkehr - als gäbe es zu wenige dieser von der "Fédération luxembourgeoise des exploitants d'autobus et d'autocars" (FLEAA) als "flexibel, komfortabel und umweltschonend" bezeichneten Brummer. Allein in der Hauptstadt sind täglich fast 150 Busse unterwegs, in Stoßzeiten kommt es zu Staus und Verspätungen (siehe woxx Nr. 683). Der FLEAA ist das nicht genug: Das Angebot der Busse müsse ausgebaut werden, so die Föderation anlässlich der Vorstellung eines Reflexions- und Positionspapiers zur Verbesserung des öffentlichen Personenverkehrs am vergangenen Dienstag. Rund 175.000 Personen nutzen nach Angaben der Busbetriebe den Bus, drei Mal so viel, wie die Eisenbahn täglich transportiert. Dabei müsse es den Fahrgästen überlassen bleiben, auf welche Transportmittel sie umsteigen, erklärte FLEAA-Generalsekretär Thierry Nothum. Der von der Regierung anvisierte Modal Split zwischen Individualverkehr und öffentlichem Transport von 75:25 könne schließlich nicht erzwungen werden.

**Gemüse weiterhin verseucht**

Die Dioxin-Ausscheidungen des Elektrostahlwerks in Schifflingen sind noch immer vier Mal höher als erlaubt. So lautet das Resultat einer im Januar am Kamin des Ares-Werkes durchgeführten Messung. Im November vergangenen Jahres lagen die Dioxin-Werte, wie die Ares Anfang Januar feststellen musste, noch 32 mal über dem erlaubten Wert. Nach sechswöchigen Untersuchungen entdeckte man schließlich eine defekte Dichtung in der Aktivkohle-Absorbtionstechnik. Die hochmoderne Technik war erst vor wenigen Jahren unter dem Druck der Schifflinger "Bürgerinitiative Stop Dioxin" eingebaut worden. Hatte damals ihr Einbau für eine Verbesserung der Werte geführt, war das Ersetzen der defekten Dichtung nicht ausreichend, wie die Januarstudie beweist. Die Bürgerinitiative hat jetzt endgültig genug und fordert den Gesundheitsminister sowie den Umweltminister auf, endlich durchzugreifen. Die Ares hat sich immerhin bei der Kommodo-Inkommodo-Genehmigung dazu verpflichtet, bestimmte Auflagen zu erfüllen. Da sie diese Auflagen aber im Bereich der Dioxin-Verschmutzung nicht, einhält, sollen die Minister sie zur Rechenschaft ziehen, und sie für den entstandenen Schaden aufkommen lassen. Besonders da die Messresultate der realen Verseuchung des Gemüses immer erst dann erscheinen, nachdem dieses bereits verzehrt wurde.

**Aktionen gegen Bomben**

Die Koordination gegen den Krieg, bestehend aus den 60 Organisationen, die bereits zu der Kundgebung in Luxemburg am 15. Februar aufgerufen hatten, lädt für **Samstag, 22. März**, erneut zu einer Demonstration gegen den militärischen Einsatz der US- und britischen Streitkräfte ein. Treffpunkt um **15 Uhr** wird wieder der Luxemburger **Bahnhof** sein. Dabei werden TeilnehmerInnen aus der ganzen Großregion erwartet. Außerdem wurde gestern eine Mahnwache vor der US-amerikanischen Botschaft in Luxemburg eingerichtet.

**FRICHES****Le train-tram fait marche arrière**

**A peine a-t-elle vu le jour, que l'idée d'un concept de transport moderne sur les friches semble déjà être remise en cause. Faute d'argent ou faute de volonté politique?**

(rw) - Les places de stationnement se faisaient rares, lundi matin, devant le bâtiment d'Agora, situé sur les friches industrielles. La raison: les membres des commissions parlementaires des travaux publics et des transports étaient venus pour discuter avec les ministres compétent-e-s et les représentants d'Agora, la société de développement des friches, sur la "question des transports et notamment des transports publics".

C'est une déclaration de Henri Grethen qui a suscité la plupart des questions et des critiques



de la part des parlementaires, plus précisément celle faite la semaine dernière dans le cadre d'une interpellation sur le développement des transports publics dans le sud du pays (voir woxx no 684). Le ministre des transports avait précisé que, sur le site des friches, la ligne train-tram prévue initialement ne serait pas construite. Lundi, le ministre a donc été invité, surtout par les député-e-s de l'opposition, à s'expliquer.

Henri Grethen a d'abord insisté sur le fait que le projet de reconstruction des friches se déroulerait en plusieurs étapes qui auraient des implications spécifiques sur les besoins en infrastructures de transport: "Pour la phase du début, l'arrêt existant Belval-Usines de la ligne ferroviaire Esch-Pétange, qui sera agrandi, suffit. Un raccordement par bus est également prévu: nous sommes notamment en train de négocier avec le TICE. Dans une deuxième phase, la ligne ferroviaire, qui actuellement cause beaucoup de soucis à la population de Belvaux, sera remplacée par un nouveau tracé et recevra des haltes supplémentaires."

**Une décision politique**

Quant à la ligne train-tram qui, selon les plans initiaux, devait carrément traverser le site, M. Grethen a estimé qu'elle "ne se justifie ni dans une première, ni dans une deuxième phase". Et d'ajouter qu'Agora est contre le tracé prévu. "Nous avons éliminé de commun accord cette idée." Ce que Ulrich Hellweg, directeur général d'Agora, a confirmé: "Si les transports publics doivent fonctionner très tôt, cela engendrera tout de suite d'énormes coûts d'investissement dans une phase où il n'a

pas encore beaucoup de monde sur place. Nous préférons exploiter la ligne ferroviaire existante et utiliser des shuttles à l'intérieur du site. D'ailleurs, le tracé du train-tram poserait maints problèmes."

A la question s'il existe des indications écrites sur les étapes de réalisation du concept en matière de transport, respectivement pourquoi une étude d'un bureau privé sur la question n'est pas mise à disposition des parlementaires, le ministre était formel: c'est un document de travail qui ne sortira pas du ministère. D'ailleurs, a ajouté le ministre, "ce n'est pas sur base de cette étude que j'ai pris ma décision, mais par rapport à l'envergure financière d'un train-tram. Il s'agit d'une décision politique."

A quoi la bourgmestre de la ville d'Esch, Lydia Mutsch, a réagi en des mots clairs: "Nous sommes toujours dans la logique du Master-Plan qui prévoit le train-tram comme partie intégrante du concept global. Notre conseil communal va faire dépendre son vote définitif du plan d'aménagement général 'Friches' des garanties qu'on nous donnera en matière de transport public." Et elle a interprété la marche arrière du ministre ainsi: "Les friches devaient avoir un caractère modèle en matière d'organisation du transport. Mais nous constatons qu'à nouveau les places de stationnement pullulent, tandis que le transport public ne fait figure que d'accessoire. Si l'on crée maintenant des structures provisoires orientées vers le transport individuel, comme par exemple des parkings, il sera très difficile par après de revenir à la logique du transport public."

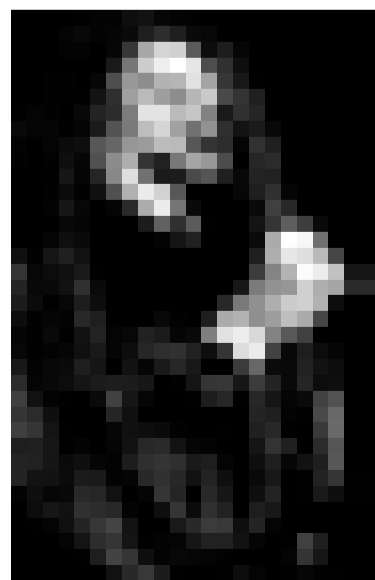
**ROCKHAL****Projet amplifié**

**Le parlement vient de donner son aval à la deuxième version de ladite "Rockhal". Avec toutefois quelques fausses notes en marge des débats.**

(roga) - Avant la session matinale du parlement, une petite manifestation d'un des fans clubs de l'espace rock. Dans un ultime sursaut, les Jeunesses Socialistes ont distribué aux député-e-s de la majorité affluant vers les débats autour du projet de loi sur le "centre de musique amplifiée" des gants de travail, symbolisant l'invitation à agir le plus rapidement possible.

Les JSL ne sont pas les seules frustrées du processus interminable de l'implantation d'une structure en discussion depuis les années 70. Rappelons que c'était "leur" ministre de l'époque, Alex Bodry en occurrence, qui avait offert, en guise de cadeau électoral, le premier projet de "salle de musique pour jeunes". C'était en mai 1999. Or, c'est seulement après trois ans de moratoire de fait que le ministre Hennicot-Schoepges allait déposer une version toute nouvelle de la "Rockhal". Les rythmes rock ne vont plus déferler sur les structures industrielles de la "halle des soufflantes", mais dans l'enceinte d'une structure neuve.

Force est toutefois d'admettre que le dossier a évolué d'une manière positive sur certains



points. D'abord a-t-on dépassé le stade du simple hangar à musiques pour aller vers un véritable espace vivant des musiques amplifiées. Dans une série d'articles parus dans les colonnes de notre confrère "Land", tous les intervenants avaient soutenu le voeu de "Backline!" pour créer une structure d'accueil pour la scène rock luxembourgeoise. On proposait même de passer d'une simple salle de spectacles à une véritable "rock city" regroupant à la fois des activités de manifestations et des missions de création. Ce qui a été réalisé par ce nouveau projet: à côté des deux salles de 4.000, respectivement de 500 places, d'une brasserie et d'un espace commercial, le centre sera doté d'un centre de ressources composé de différentes salles de répétition, d'un studio d'enregistrement et d'un espace multimédia.

Des bémols à signaler toutefois. D'abord le fait de limiter la capacité de la grande salle à 4.000 spectateurs est perçu par d'aucuns comme un désavantage compétitif certain par rapport à des salles similaires de la grande région. Ensuite vient l'inévitable question des emplacements de parking. S'il est tout à fait louable de donner une priorité aux transports en commun, le flou artistique autour des infrastructures pour train/tram/bus sur la friche Belval ne donne pas lieu à trop d'optimisme.

Enfin, la plus grande faille du présent projet réside dans le manque d'un concept précis pour la gestion du centre. Le parlement a eu beau voter à l'unanimité une motion invitant le gouvernement à soumettre en parallèle les projets de construction et de gestion. Mais la ministre de la culture n'a pas suivi jusqu'à maintenant cette mission. Rappelons que les Verts avaient déjà déposé à l'occasion du vote sur le musée Pei en décembre 1996 une proposition de loi pour le fonctionnement de la "Rockhal".

En 2000, ils revenaient avec une proposition similaire sur un établissement public appelé "Janis Joplin" pour la gestion du centre de musique amplifiée. Faute de projet de loi gouvernemental, la commission de la culture du parlement avait invité l'auteur de la proposition à présenter sa proposition de loi "Janis Joplin" lors du débat sur le projet de construction de ce jeudi. Ce qui a eu le mérite de motiver le gouvernement à présenter en dernière minute un contre-projet qui est pratiquement identique à la proposition de loi déposée depuis plus de deux ans. Décidément, les gouvernements successifs ont eu besoin d'une sacrée période d'échauffement pour monter définitivement sur la scène du rock.