

Transports - Luxembourg

Une table ronde organisée par la «Gréng Stëftung»

Quelle vision d'avenir pour la mobilité dans la Grande Région?

Le Carré Rotondes a prêté mardi soir son cadre à une table ronde sur la mobilité dans la Grande Région. Le sujet est en effet d'une grande actualité, parce qu'aux heures de pointe, plus rien ne semble bouger; il importait donc d'analyser si les efforts consentis en faveur de la mobilité ont porté leurs fruits, et quelles seront les mesures futures à entreprendre pour mieux gérer le trafic transfrontalier.

Le Kirchberg très orienté vers les voitures

Ce fut d'abord le Professeur Heiner Monheim, chercheur en matière de mobilité à l'université de Trèves, qui souligna que des devoirs à domicile restent à faire quant à la réduction de la consommation en énergie dans le domaine du trafic transfrontalier. Il constata que le Kirchberg, tel qu'il a été réaménagé, a été très orienté vers les voitures, et que d'importants déficits sont enregistrés dans le trafic ferroviaire entre Luxembourg et les régions transfrontalières. Luxembourg reste un nœud au niveau du trafic, on n'avancerait pas vraiment en la matière. Le transport des marchandises continuerait à encombrer les routes, et l'Union Européenne se concentrerait sur les grands corridors ferroviaires, susceptibles de relier le Nord et le Sud, ainsi que l'Est et l'Ouest. Cependant, les projets régionaux dans le trafic ferroviaire transfrontalier seraient plutôt négligés.

L'avenir de la mobilité résiderait pour le professeur dans l'instauration de nombreuses petites lignes ferroviaires ou de trams, reliant les villes et les centres-villes. L'idée d'un tram léger n'a pas été réalisée à Luxembourg à deux reprises. Evidemment, il s'agit ici d'investissements importants, mais si on compte l'argent investi dans les routes et les parkings, les montants sont également importants. Le concept intégré des transports et du développe-

ment spatial ne serait pas appliqué de façon conséquente, selon le professeur Monheim.

Daniel Béguin, vice-président du Conseil Régional de Lorraine, rendit attentif au fait que la réglementation du trafic dans la Grande Région passe par le ministère français et l'Etat luxembourgeois. Ce ne sont donc pas des voisins qui peuvent chercher des solutions pour leurs problèmes. Les infrastructures ferroviaires de la Lorraine seraient vétustes; cependant, le matériel aurait été renouvelé et on enregistrerait une augmentation du nombre de Lorrains prenant le train.

Xavier Georges, conseiller du ministre wallon au sein de la cellule mobilité, constata de son côté que de nouveaux comportements sont relevés concernant l'usage de la voiture. Les voitures seraient en effet nettement moins occupées qu'autrefois, et il importerait de promouvoir le covoiturage ainsi que de mettre en contact les gens qui se déplacent en voiture.

Un grand problème aux heures de pointe

Le ministre de la mobilité au Luxembourg Claude Wiseler confirma que les choses avancent au Luxembourg et que de nouvelles lignes ferroviaires dans la Grande Région sont planifiées; un grand problème existerait aux heures de pointe, mais pour le reste du temps, la situation serait acceptable. Les transports en commun ne disposeraient pas de suffisamment de capacités, et pour cette raison, de nouvelles lignes seraient construites alors que d'autres, existantes, seraient doublées.

François Bausch, échevin responsable de la mobilité dans la ville de Luxembourg, souligna que la ville a pris ses responsabilités en vue d'améliorer le «modal split». Les bus de la ville de Luxembourg transportent en effet 31 millions de passagers par an,

ce qui est autant que les CFL. Les transports publics consomment 17% du budget de la ville. En effet, ces investissements ont été consentis pour permettre à la ville de se développer, mais également parce que la capitale voulait prendre ses responsabilités en tant que capitale dans le développement du pays.

La capitale investit dans le développement urbain

La ville a consenti en même temps des investissements en vue de promouvoir le développement urbain, donc, pour créer des emplois et des logements sur le territoire de la capitale, ceci aussi dans un but de réduire le trafic. François Bausch se montrait opposé à la réalisation du projet commercial de Livange, parce que celui-ci risque d'engendrer beaucoup de trafic sur l'autoroute vers la France. Il encouragerait les frontaliers à prendre leur voiture, et inciterait d'autres personnes à se rendre en voiture au centre commercial. En effet, le concept intégré des transports et du développement spatial préconiserait de consolider les centres-villes et de ne plus investir dans les zones vertes.

Ekkehart Schmidt-Fink, de nationalité allemande et usager des transports publics, confirma de son côté qu'une amélioration s'est manifestée depuis qu'il vient travailler au Luxembourg.

Il se déclara un «non-automobiliste convaincu», et venant de Sarrebruck, il utilise désormais le bus et le vélo et il en est très content. Il lui arrive souvent de passer avec son bus à côté des voitures qui sont dans les embouteillages, ceci grâce aux corridors de bus.

Il estima que beaucoup a été fait en faveur des transports publics et qu'il est devenu plus facile et plus commode de les utiliser, mais que la voiture reste un symbole de statut social. La table ronde a été animée par le journaliste Richard Graf. > CM

>>>
Transports - Luxembourg



Les participants à la table ronde sur la mobilité transfrontalière
Lëtzebuerger Journal du 07.10.2010 / page 4

Photo: CM