

Maîtriser le trafic de la ville de Luxembourg

Toutes les études aboutissent à la même conclusion: le trafic automobile continuera dans les dix prochaines années à occuper une place prépondérante dans le déplacement des personnes et le transport de marchandises.

C'est dire que les problèmes de circulation que connaît notamment la ville de Luxembourg ne se résoudront pas sans un effort considérable non seulement au niveau de la capitale mais aussi au niveau du pays. Car la ville et le pays sont intimement liés: d'un côté une partie de notre réseau routier est structuré en étoile, la majorité des lignes convergeant vers la ville. D'un autre côté plus de 33% des emplois nationaux (> 60.000 emplois) sont localisés dans l'étroite enceinte de la ville représentant 2% du territoire national (soit 5.124 ha dont 68% sont couverts de verdure!).

Quand on sait que plus de 7.000 voitures en moyenne viennent grossir chaque année le parc automobile national et que l'activité économique de la ville se développe toujours davantage, l'on imagine sans peine que les problèmes de la circulation dans et alentour la capitale ne pourront pas être résolus par des solutions de fortune cherchées au jour le jour, mais que de grandes réalisations logistiques et infrastructurelles sont requises. Il s'agit, ni plus ni moins d'éviter à la capitale de demain les difficultés amplifiées de la capitale d'aujourd'hui. Parmi les plus importantes mesures figure évidemment l'achèvement du concept global de construction routière élaboré il y a une vingtaine d'années: contournement sud-est de la capitale, route du nord, pénétrante ouest, rocade de Bonnevoie.

Ces projets de grande voirie doivent aller de pair avec l'aménagement de parkings P & R à la périphérie de la ville, là où débouchent les grandes artères de circulation qui acheminent chaque jour les milliers de voitures des salariés-navetteurs. Des transports en commun confortables et rapides doivent assurer ensuite la liaison avec le centre-ville via des voies réservées. Les projets de tramways vont dans le même sens tout comme le projet du mini-métro présenté en 1989 aux autorités et qui fait la navette entre le vaste parking de la FIL au Kirchberg et le Glacis, avec possibilité de prolongation en direction de ville-centre et ville-gare. Ainsi libérée d'autant de voitures, la ville sera enfin à nouveau accessible aux visiteurs qui se rendent aux centres commerciaux

et administratifs de la capitale. Renaissance d'une ville.

A l'intention de ces visiteurs des parkings à courte durée devraient être aménagés à proximité du centre, comme celui en-dessous du champ de Glacis pour lequel le gouvernement vient de donner son aval de principe.

S'agissant du stationnement résidentiel, celui-ci rétablit une qualité de la vie dont les résidents des quartiers concernés s'étaient vus privés au fil des ans par les navetteurs. Le système est par conséquent à étendre à d'autres quartiers de la ville à condition d'assurer au préalable aux navetteurs une solution de rechange acceptable en matière de stationnement et de transport en commun.

Une ville qui veut affirmer sa vocation européenne (en 1995 elle sera capitale européenne de la culture) doit être soucieuse de son image de marque et ne pas trébucher sur des obstacles qui lui ont déjà fait mauvaise presse. Nous voulons parler des chantiers qui la plupart du temps sont ouverts sans coordination, induisant des situations catastrophiques dans une circulation qui ne mérite même plus ce nom.

Annoncée dès 1987 la régulation des signalisations lumineuses de la ville par un ordinateur central se fait attendre. Sa mise en service nous est toutefois promise pour 1993... Il s'agit là d'un dispositif de première importance puisqu'il permet une adaptation immédiate de tous les feux du territoire de la ville à une situation qui se présente à l'improviste comme p.ex. un accident qui perturbe l'écoulement du trafic en amont des routes concernées.

Une mesure qu'on pourrait qualifier de préventive consiste à domicilier les adminis-

trations et entreprises occupant un nombreux personnel en dehors du centre-ville, en banlieue. Dans ce même ordre d'idées, la construction de complexes résidentiels ne devrait être autorisée que s'il existe un moyen pour transporter en commun les salariés à leur travail en ville.

Dans un souci de rendre la capitale à ses citoyens, des efforts sont également à faire pour créer et développer une structure de loisirs diversifiée comprenant notamment des pistes cyclables que les citoyens pourront emprunter en toute sécurité soit pour se rendre au bureau, soit pour redécouvrir leur ville, soit encore pour pratiquer simplement le vélo. Dès qu'une telle structure existera, le renoncement à la voiture pour les petits déplacements sera d'autant plus facile.

D'autres mesures devront s'ajouter en complément: horaire mobile des employés, étalement de l'horaire d'ouverture des magasins, navettes mises sur pied par les employeurs à l'intention de leurs collaborateurs, organisation du ravitaillement de la ville par de petites unités de transport qui, elles, s'approvisionnent dans des dépôts situés à la périphérie, étalement de l'horaire de livraison des fournisseurs, désynchronisation de l'horaire des différentes écoles, adaptation des divers moyens de transports communs les uns aux autres, etc.

Tous ces éléments devront être combinés logiquement pour en faire un plan d'ensemble. Sa réalisation nécessitera sans doute l'investissement d'importants moyens financiers, mais n'est-ce pas là le prix à payer pour rattraper les manquements du passé et maîtriser le trafic dans un proche avenir? En attendant, l'ACL adresse aux automobilistes un appel pour un usage intelligent de la voiture.

