



Le tramway moderne : une vision devient réalité !

C'était en 1992 lorsque le Mouvement Écologique commandita auprès de l'Université technique de Vienne une étude qui portait le titre « *Un tram moderne pour la Ville* ». La présentation de cette étude réalisée avec le soutien de la Fondation Oekofonds et « Tram a.s.b.l. » eut alors lieu au « Grand Théâtre de Luxembourg », devant une salle comble. Aujourd'hui, à savoir plus de 20 ans plus tard, cette vision prometteuse de l'époque est en train de devenir réalité, d'ailleurs le concept prôné aujourd'hui correspond largement à celui proposé dans le temps.

En dépit des réprobations avancées par certains milieux, l'idée d'un tramway moderne a toujours trouvé l'accord et l'appui de la majeure partie des citoyens au cours des deux dernières décennies et tous les sondages représentatifs font même apparaître une acceptation croissante parmi la population. Déjà en 1999, selon une étude réalisée en mai par ILRES et commanditée par le Mouvement Écologique, 57% des personnes interrogées se sont prononcées en faveur du tram (38% en défaveur); en mars de l'année 2002, ce chiffre avait augmenté jusqu'à 61% (contre 28% en défaveur) et fin 2013 / 2014, le nombre des citoyen/nes soutenant l'idée du tramway atteignait même 70 % (!) contre 23% du côté des opposants. Voilà un résultat pour le moins remarquable ... surtout au vu de l'opposition parfois bruyante de certains critiques.

Le concept du tramway moderne est en effet si convaincant et offre tant d'avantages par rapport à d'autres modes de transport que sa réalisation s'avère incontournable.

Aux yeux du Mouvement Écologique, le tram est **non seulement un moyen de transport pour la Ville de Luxembourg**, mais forme - ensemble avec le réseau ferroviaire - **la colonne vertébrale indispensable à l'ensemble du réseau des transports, bien au-delà de la seule Ville de Luxembourg**. Relié aux gares périphériques de Howald et Cloche d'Or ainsi qu'au nouveau l'arrêt du Pont rouge et au pôle d'échange Héienhaff/Findel, le tram sera un **moyen de transport très attractif** et constituera un réel **saut de qualité** au grand plaisir des navetteurs. Le potentiel **élargissement du réseau sur d'autres localités** avoisinantes dans un avenir proche ne fait que multiplier les atouts de ce mode de transport. Les expériences positives faites dans de nombreuses villes ayant introduit le tram ont en effet conduit ces dernières à élargir rapidement le réseau initial. Dans cette logique, le rattachement du réseau du centre-ville aux communes de Strassen, Mamer ... ou même à des communes situées au sud du pays représente une option qui sera très probablement exploitée à court terme au Luxembourg!

En sa **qualité de chaînon reliant** mobilité douce (piétons, cyclistes), réseaux ferroviaires, lignes d'autobus et transport individuel, le tram est LE mode complémentaire qui permet de combiner de façon optimale les différents moyens de locomotion.

Le tram se distingue en outre par ses **capacités élevées** et contribue à résoudre le problème des capacités des transports publics (autobus) au sein et autour de la capitale, qui depuis des années touchent à leurs limites. Au vu du nombre important de mouvements quotidiens et du nombre grandissant des habitants de la Ville de Luxembourg, le tram est le moyen de transport *par excellence* qui s'impose tout naturellement face à ce **besoin en capacités additionnelles**.

Au-delà, il ne faut pas oublier qu'aucun autre moyen de locomotion offre le même **confort** aux usagers: accès facile et confortable, aussi et surtout pour les personnes à mobilité réduite et pour les usagers accompagnés d'enfants (landaus, poussettes, etc.), confort d'assise ergonomique, conduite tranquille et souple ...

Adopter le concept du « tram » revient également à opter pour une **urbanité différente, qui place l'Homme au centre**. Voilà un argument dont il n'est guère question dans les nombreuses polémiques menées jusqu'ici au Luxembourg! Alors que partout dans les villes ayant dit « oui » au tram moderne, l'environnement urbain s'est transformé au bénéfice des habitants, touristes ..., les centres urbains ont gagné en attractivité, voire en qualité de vie et ont cédé une place aux piétons et aux cyclistes. Permettre aux gens de se déplacer en toute tranquillité et sécurité et inviter au repos en ville: quelle amélioration de la qualité de vie et quel **atout pour le tourisme, le commerce et l'immobilier**.

A l'issue d'une discussion qui aura duré non moins de 20 ans, la construction du tram - maillon important de la chaîne globale des transports - est finalement aussi une contribution indispensable au **renforcement de la place économique au Luxembourg**. Disposer d'une offre de mobilité intéressante en ce début de 21ème siècle représente de toute évidence un avantage compétitif (« doux ») pour toute place économique!

Dans les villes pionnières, l'expérience des années passées démontre clairement que l'adoption du concept « tram » a été rapidement couronné de succès et a fait taire les critiques. Partout le tram a conquis le statut de moyen de transport par excellence, contribuant à l'amélioration de la mobilité et à l'augmentation durable de la qualité de vie.

Nous sommes confiants que le Luxembourg en récoltera aussi les fruits dans un avenir plus ou moins proche. Le Mouvement Ecologique est convaincu que **dans 10 ans, les citoyens se demanderont pourquoi la réalisation du tram a pris autant d'années**, au vu du peu de critiques qu'il y avait. Les partis politiques actuellement au pouvoir tout comme les partis majoritaires du conseil communal de la Ville de Luxembourg bénéficient d'une **légitimation démocratique** pour transposer le projet « tram ».

Certes, les défis lancés au ministère du Développement durable et des Infrastructures et à la Ville de Luxembourg sont énormes. Il s'agira non seulement de gérer et de coordonner les différentes phases de la construction (et la gestion des chantiers qui en découlera), mais également de faire en sorte que les **conditions-cadre** accompagnant l'introduction du tram soient favorables au projet. Dans cet ordre d'idées, il faudra notamment veiller à organiser les différents pôles d'échanges entre bus-train et tram de manière attrayante, d'optimiser les horaires des bus/trains et tram et d'assurer un suivi constant de l'information sur l'évolution du projet face aux citoyens.

Le Mouvement Ecologique salue vivement la volonté de la Chambre des députés d'adopter rapidement la loi de financement sur le tram permettant de lancer les travaux de ce projet orienté résolument vers l'avenir dans les plus brefs délais.

Mouvement Ecologique
26 mai 2014