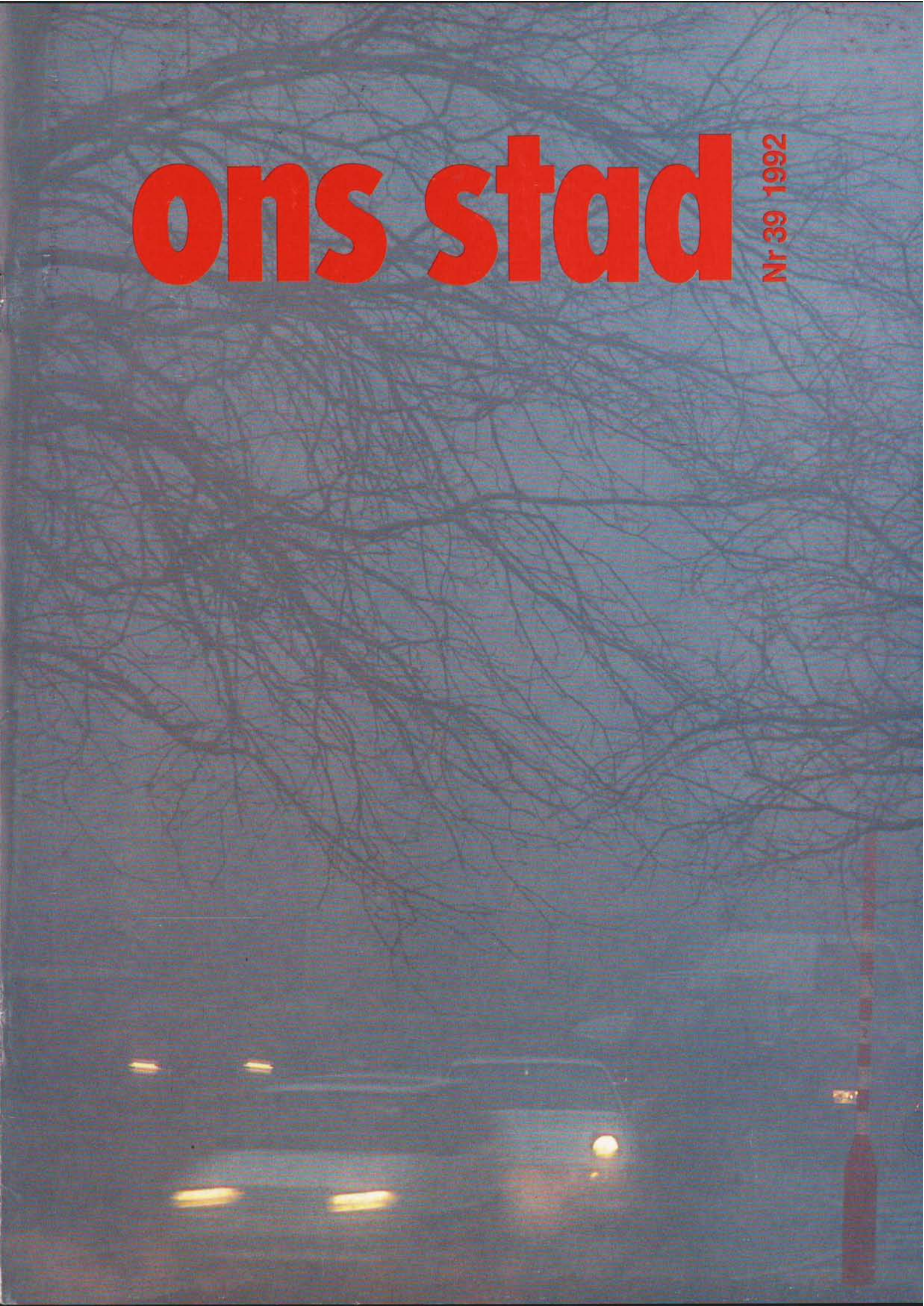


ons stad

Nr 39 1992



Mit Vollgas in die Katastrophe?

Wir schreiben das Jahr 107 nach der Erfindung des Automobils. Über ein halbes Jahrhundert lang bescherte es dem Menschen ein vorher nie gekanntes Gefühl der Freiheit und Mobilität: Er konnte sich jederzeit nach Lust und Laune hineinsetzen und sein Gefährt dorthin steuern, wo er gerade hinwollte, nach Norden oder nach Süden, in die nächste Großstadt oder einfach hinaus ins Grüne, zum Lebensmittel-laden gleich um die Ecke oder in viele tausend Kilometer entfernte Länder.

Ungefähr bis in die fünfziger Jahre unseres Jahrhunderts konnten sich nur die oberen Zehntausend und allenfalls einige Vertreter des gehobenen Mittelstandes ein Auto leisten, das unter diesen Umständen natürlich schneller und bequemer war als Massenverkehrsmittel wie Busse und Bahnen.

Im Zuge des Wirtschaftsbooms und der von den Gewerkschaften erkämpften Lohnerhöhungen in den Industriestaaten der westlichen Welt stiegen auch die Konsumbedürfnisse der Menschen. Im Vorkriegsjahr 1939 beispielsweise zählte Luxemburg rund 7.000 Privatautos, 1960 fuhr deren bereits über 33.000 auf unseren Straßen, und am 1. Januar 1991 hatte sich die Anzahl der Personenwagen auf über 191.500 erhöht, ein Fuhrpark, der noch von 12.000 Lastwagen, 8.000 landwirtschaftlichen Traktoren, 760 Bussen und über 8.000 weiteren Nutzfahrzeugen vervollständigt wird. In anderen Worten: Auf jeden der rund 130.000 Haushalte des Großherzogtums kommen im Schnitt fast anderthalb Pkw. Tendenz: weiter steigend.

Nach UNO-Angaben gibt es heute auf unserem Planeten insgesamt rund 500 Millionen Autos, motorisierte Zweiräder, landwirtschaftliche Zugmaschinen, Polizei- und Militärfahrzeuge nicht mitgerechnet. An der Spitze des Anteils am Pkw-Weltbestand stehen die USA mit 36 Prozent, dicht gefolgt von Westeuropa mit 35 Prozent. Das riesige Asien hat nur einen Pkw-Anteil von 15%, das einstige Osteuropa zusammen mit der alten Sowjetunion stellt ganze 5%, die restlichen 9% verteilen sich auf die übrigen Kontinente.

Am Beispiel Auto zeigt sich besonders deutlich ein verhängnisvoller Zug der Überfluß-Wirtschaft. „Ab einer bestimmten Grenze, die in den industriellen Ballungsräumen längst überschritten ist, verschlechtern sich die Nutzungsbedingungen eines Gutes, je verbreiteter dessen Gebrauch ist,“ schreibt der amerikanische Ökonom Fred Hirsch in seinem Buch *Die*

sozialen Grenzen des Wachstums.

Das heißt im Klartext: Ob arm, ob reich, im Stau sind alle gleich. Oder „aus Fahrzeugen werden auf einmal Stehzeuge“, wie es der Wiener Verkehrsexperte Hermann Knoflacher formuliert, den die Luxemburger Stiftung Ökofonds und der *Mouvement Ecologique* mit einer Studie über die Wiedereinführung der Straßenbahn in unserer Hauptstadt beauftragt hatten. Der Wiener Professor kommt in seiner Untersuchung übrigens zu dem Ergebnis, daß eine moderne Trambahn — Kostenpunkt: etwa 13 Milliarden, Bauzeit: drei bis vier Jahre — ein Segen für unsere Stadt wäre. Sie würde eine Neuverteilung des Straßenraums zugunsten des Umweltverbundes, d.h. zugunsten der Fußgänger, der Radfahrer und der Benutzer der öffentlichen Verkehrsmittel, ermöglichen. Resultat: weniger Streß, weniger Staus, weniger Abgase, weniger Lärm, auf der Plus-Seite ein ästhetischeres und im guten Sinne urbanes Stadtbild, das Europas kleinster Metropole in jedem Sinne zugute käme.

Ohnehin ist es beim augenblicklichen Stand der Dinge — wachsendes Ozonloch, Waldsterben, Wasserverschmutzung, bevorstehende Klimakatastrophe und dergleichen Kleinigkeiten mehr — mit Appellen an den guten Willen der Bevölkerung und der Industrie nicht mehr getan. Um nur ein Beispiel zu nennen: Trotz aller Umweltkampagnen und trotz der zugesicherten staatlichen Subventionierung hat beim diesjährigen Autofestival nur jeder dritte Kunde ein Auto mit Katalysator gekauft.

Wenn wir nicht mit Vollgas in die Katastrophe steuern wollen, müssen so bald wie möglich drastische politische Entscheidungen getroffen werden.

Auch wenn dadurch einige Zeitgenossen, die ein fast schon erotisches Verhältnis zu ihrem Auto haben, sich getroffen fühlen sollten. Vielleicht besinnen auch sie sich eines Tages darauf, daß es im Leben Schöneres und Wichtigeres gibt als Blechkarossen und öde Autobahnen. Kinder zum Beispiel, die wieder in einer lebenswerten, natürlichen Umwelt heranwachsen können, gesunde Bäume, saubere Flüsse und eine klare Luft zum Atmen.

r.cl.



2

Stater Chronik

- Visite d'Etat du Président de la République
- Städtische Schulkommission in neuen Räumlichkeiten
- *Rendez-Vous Lëtzebuerg*
- City-Party auf dem Kirchberger Messegelände
- Seniorenwohnheim fertiggestellt
- 30 neue Sozialwohnungen in Pfaffenthal
- Großherzogliches Palais als Potemkinsche Fassade
- Antoine Wehenkel †
- Jempi Kemmer †



6

Ville et trafic en l'an 2000 Perspectives et espoirs

Toutes les stratégies d'action qui seront mises en place à l'avenir aboutiront à une modération de la circulation et à son adaptation aux intérêts de notre ville, pourvu que la société soit prête à le vouloir et qu'elle ne préfère pas s'arranger avec les effets négatifs de la société automobile et accepter la congestion. Une documentation analytique de Jean Schiltz, ingénieur-directeur adjoint du département des travaux de la Ville.



14

Nouvelles d'antan

Une chronique nostalgique de Guy May qui nous apprend que nos ancêtres étaient eux aussi déjà confrontés à des problèmes de trafic.

15

Das erste Auto auf der Neuen Brücke in Luxemburg

Ein Abreißkalender von Batty Weber



16

Tekla

En ökologesche Bléck an d'Zoukonft vum Josy Braun

I-XII

pages intercalées Di giel Säiten

Informations sociales, administratives et d'intérêt général

- Regards sur la culture du Portugal et de ses ressortissants établis en ville
- Le Portugal des Portugais
- 20 ans de présence portugaise dans notre ville
- La biographie d'un immigré: Tonito da Capela
- Environnement: Halte aux déchets!
- Bibliothèque municipale: Nouvelles acquisitions

17

Späte Erkenntnis eines Ex-Pendlers: Wer Städter wird, hat mehr vom Leben

„Wenn die letzten portugiesischen Putzfrauen ihre Eimer vor den Bankentoren ausgeschüttet haben und weggefahren sind, herrscht Totenstille zwischen den Aktengrüften und Tresoren. Fast kein Mensch mehr wohnt im Stadtzentrum.“ Kritische Überlegungen und konkrete Vorschläge für weniger Verkehr und mehr Lebensqualität in unserer Hauptstadt. Von Rosch Krieps.



22

Versuchen, das Chaos zu ordnen

Ed Streitz, der Leiter des städtischen Verkehrsdienstes, beschreibt die Sisyphus-Arbeit, die seine Dienststelle täglich leisten muß, um den „Verkehrsinfarkt“ zu verhindern.

27

Maîtriser le trafic de la ville de Luxembourg

Le point de vue de l'Automobile Club



28

Batty kauft ein neues Auto

In Jacques Dreschers Satire ist die Familie Zimmer-Kummer diesmal mit den Verkaufstücken der Autoindustrie konfrontiert.

30

Was bedeuten die Straßennamen der Stadt?

Eine Serie von Henri Beck

31

Trésors du Musée J.-P. Pescatore

par Georgette Bisdorff

32

Théâtre Ouvert Luxembourg (TOL): Un nouveau départ avec le jeune directeur

Claude Frisoni

par Ben Fayot

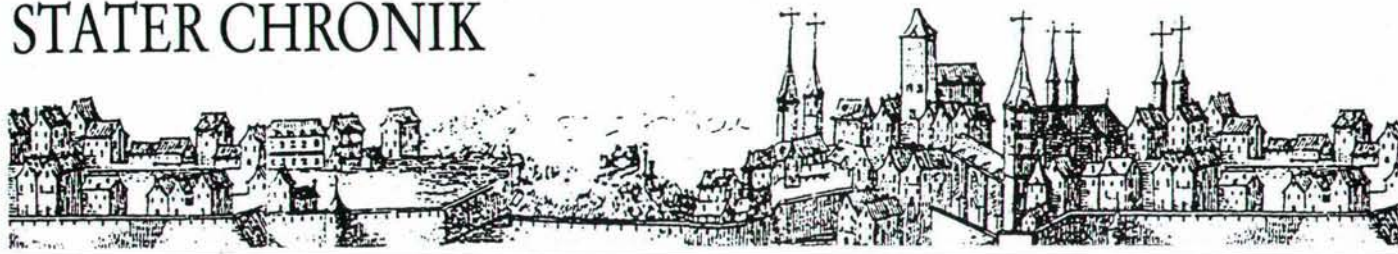


Ons Stad Nr 39 - avril 1992

Périodique édité par l'administration communale de la Ville de Luxembourg paraissant 3 fois par an

Tirage: 41.500 exemplaires
Distribution gratuite à tous les ménages de la Ville de Luxembourg

Conception générale: Henri Beck
Coordination: René Clesse
Photos: IMEDIA, Marcel Schroeder, Guy Hoffmann, Wolfgang Osterheld, © Photothèque de la Ville de Luxembourg (Batty Fischer, Edouard Kutter, Théo Mey)
Dessins: Pit Weyer, Andreas Wagner
Layout: Dieter Wagner
Photocomposition: Imprimerie Joseph Beffort, Luxembourg
Imprimé sur les presses de l'Imprimerie St-Paul S.A., Luxembourg



Visite d'Etat du Président de la République

Ce qui est rare est cher, dit-on . . . C'est peut-être l'une des raisons de l'importance que revêtent les visites officielles des Chefs d'Etat français au Grand-Duché. Car si l'on en excepte les voyages historiques de têtes couronnées à l'intérieur de leur royaume à géométrie variable (Louis XIV et Napoléon), le Luxembourg n'a eu que trois fois l'occasion d'accueillir le premier des Français: René Coty, Georges Pompidou et enfin, vingt ans plus tard, François Mitterrand.

La qualité et l'ancienneté des liens d'amitié, la fréquence des contacts et des échanges et même quelques problèmes inhérents à tout voisinage faisaient sans doute penser: „Tout va bien, cela va sans dire". En fait, une telle visite a vérifié, une fois de plus, que cela allait encore mieux en le disant.

Les sociétés humaines, souvent presbytes, ont tendance à moins bien percevoir ce qui, très proche, semble naturel, évident et comme définitivement acquis. Dans un couple aussi, la routine peut s'installer et remplacer les sentiments par une sorte de dictature du quotidien.

Or, les paroles d'amitié échangées les 13 et 14 janvier, ont été, bien plus que l'émanation d'un traditionnel discours diplomatique, l'expression de sentiments d'affection bien réels, dont la profondeur explique l'originalité des relations franco-luxembourgeoises, assez comparables, justement, à celles d'un couple.

On attend plus de l'être cher que de l'étranger, on pardonne moins à celui qu'on aime qu'à celui qu'on ignore, on n'est déçu, forcément que par celui qu'on estime.

Le Président français a ressenti l'essentiel, la sympathie des Luxembourgeois pour son pays et pu relever les problèmes qu'il convient toujours de ne pas négliger.

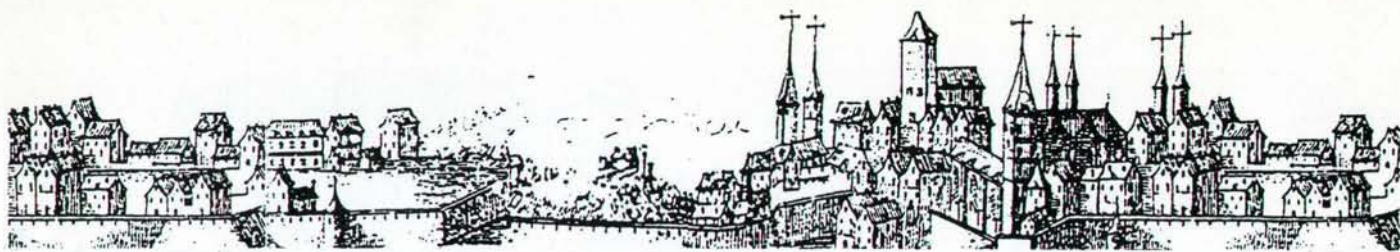
A mieux s'écouter on finit par encore mieux s'entendre.

Car si la France est très familière aux Luxembourgeois, le Luxembourg peut sembler plus mystérieux à ses voisins français.

Comment, en effet, leur faire saisir ce pays: une monarchie qui se réclame de 1789, qui parle une langue germanique et se rattache pourtant à la Communauté francophone et qui, en dépit de sa taille et de sa situation géographique, s'est placée, à chaque étape importante de l'histoire contemporaine, aux côtés de la France?

Espérons que Monsieur Mitterrand aura trouvé ici de quoi éclairer ses concitoyens, en leur rappelant que: „le cœur a ses raisons . . ."





Städtische Schulkommission in neuen Räumlichkeiten

Seit dem 9. März ist der hauptstädtische Schuldienst, der für einige Zeit provisorisch auf Nummer 110 in der Belair Avenue Gaston Diderich (Institut Saint-Jean) untergebracht war, in die im dritten Stockwerk gelegenen Büroräume des neuen Schulgebäudes auf Nummer 20 in der Rue du Commerce im Bahnhofsviertel (Postleitzahl L-1351) umgezogen. Auch die

Rendez-Vous Lëtzebuerg: Das Kulturangebot der Hauptstadt auf einen Blick

RENDEZ-VOUS



LE JOURNAL DES MANIFESTATIONS CULTURELLES
no 2 - Février 1992

Seit Januar dieses Jahres hat die Stadt Luxemburg ihre sämtlichen Mitteilungen betreffend Kulturangebot und Programme in einer grafisch ansprechenden, zehnmal jährlich erscheinenden Publikation im Zeitungsformat mit dem Titel *Rendez-Vous Lëtzebuerg* zusammengefasst. Hier findet der interessierte Leser in Wort und Bild alle nötigen Informationen über die Vorstellungen und Programme der beiden Theater und der Cinémathèque, über sämtliche Darbietungen und Veranstaltungen des Musikkonservatoriums und des hauptstädtischen Syndicat d'Initiative.

Rendez-Vous Lëtzebuerg kann kostenlos telefonisch bei jedem dieser Kulturträger abonniert werden, und dieses Angebot gilt auch für Interessenten, die nicht in der Hauptstadt wohnen.

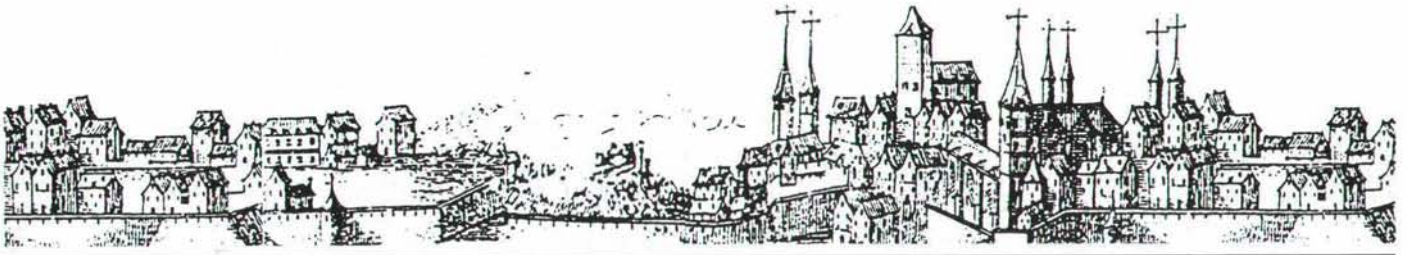


Schulärztin hat ihre Praxis in diesem modernen Gebäudekomplex, das alle Primärschulklassen des alten Gebäudes in der Straßburger Straße aufgenommen hat. Die alte Schule wird während der Osterferien abgerissen werden. Die Telefonnummern der Schulkommission haben übrigens nicht geändert.

Am vergangenen 15. Februar: City-Party auf dem Kirchberger Messe Gelände

Über 1.500 musikbegeisterte junge Leute zwischen 12 und 18 Jahren hatten der Einladung des hauptstädtischen Jugenddienstes zu der ersten sogenannten *City-Party* auf Kirchberg Folge geleistet. Hier konnten sie nach Herzenslust zu den heißen Rhythmen von *Rock'n Roll*, *Heavy Metal* oder *Rap* tanzen oder bei alkoholfreien Getränken neue Bekanntschaften knüpfen. Der Hin- und Rücktransport der jugendlichen Disco-Fans wurde vom städtischen Busdienst gewährleistet.





Seniorenwohnheim fertiggestellt: Unabhängiges Leben auch im Alter

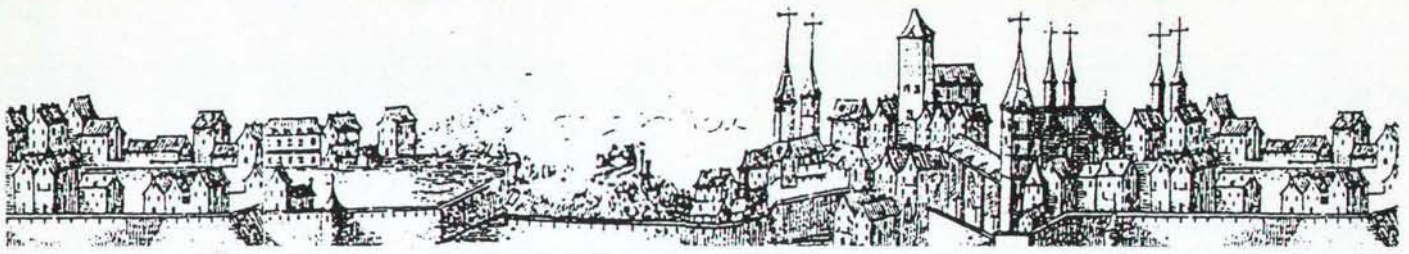


Die offiziellen Einweihungsfeiern werden zwar erst im Mai stattfinden, doch bereits seit zwei Monaten sind sämtliche Wohnungen im neuen, gemeindeeigenen Seniorenheim *Centre d'Accueil Grande-Duchesse Joséphine-Charlotte* belegt, einem 180 Ar großen Areal am Schneidpunkt der Avenue Marie-Thérèse und der Escher Straße. Die Bauarbeiten, die vor fünf Jahren begonnen hatten, waren Ende Januar abgeschlossen. Kurz darauf konnten die ersten Mieter einziehen. In diesem nahe dem Stadtzentrum gelegenen und architektonisch reizvollen Gebäude wird selbstständiges Leben auch im Alter großgeschrieben: Die insgesamt 140 Pensionäre können ihren Alltag nach Lust und Laune gestalten, sie haben ihre eigenen vier Wände und genießen gleichzeitig die Vorteile gemeinschaftlicher Einrichtungen wie Restaurant, Cafeteria, Bibliothek, Kapelle, Hobby- und Gymnastikräume. Daneben gibt es einen Friseursalon und eine Bankfiliale. Rundum das Wohnheim werden ausgedehnte Parkanlagen angelegt, die die Pensionäre vom Straßenlärm abschirmen und ihnen ein Gefühl der Ruhe und Geborgenheit mitten in unserer Hauptstadt vermitteln werden.

Stadt Luxemburg baut 30 neue Sozialwohnungen in Pfaffenthal

In der Pfaffenthaler Rue Mohrfels (*Lougaass*) gegenüber dem *Béinchen-Viertel* sind 30 neue Sozialwohnungen im Entstehen. Bauherr ist die Stadt Luxemburg. Die drei Einfamilienhäuser, 23 Appartements und 4 Studios werden alle nach sozialen Kriterien vermietet werden, um der grassierenden Wohnungsnot entgegen zu wirken. Die ersten Wohnungen werden Ende dieses Jahres bezugsfertig sein.





Großherzogliches Palais als Potemkinsche Fassade

Der altehrwürdige großherzogliche Palast, der einst als Stadthaus errichtet wurde (*Ons Stad* Nr 27) und dessen Baugeschichte bis ins 16. Jahrhundert zurückgeht, erlebt zur Zeit umfangreiche Renovierungsarbeiten, die sich noch über zwei Jahre hinziehen werden. Um dieser Riesenbaustelle am Krautmarkt ihren unästhetischen Charakter zu nehmen, wurde an der Vorderseite des Baugerüsts eine 49 m lange und 23 hohe Plane angebracht, auf der das französische Künstleratelier Catherine Feff aus Issy-les-Moulineaux nichts anderes

als die Originalfassade des Palastes abgebildet hat. 250 Tage wurde an der Riesenleinwand aus Spinnaker-Segeltuch gearbeitet, die die störende Baustellenatmosphäre verdeckt und eine originelle Sehenswürdigkeit für Einheimische und Touristen darstellt. Im Gegensatz zu den Dorfattrappen, die der russische Fürst Potemkin 1787 auf der Krim errichten ließ, um Kaiserin Katharina II. während ihrer Visite Wohlstand vorzugaukeln, befindet sich in Luxemburg hinter dem Blendwerk immerhin noch das Original. Dem Großherzog wurde bekanntlich für die Dauer der Bauarbeiten von der Gemeinde als provisorischer Amtssitz die Villa Vauban im Stadtpark zur Verfügung gestellt.



Antoine Wehenkel †



Im Alter von 85 Jahren verschied am vergangenen 27. Februar der bekannte sozialistische Politiker Antoine Wehenkel. Geboren am 10. Februar 1907 in der Hauptstadt, studierte Antoine Wehenkel nach bestandem Abitur in Paris, wo er 1930 sein Ingenieur-Diplom erhielt und anschließend noch an der Sorbonne Physik- und Mathematikurse belegte. 1935 trat er in die Dienste der Eisenbahn ein und wurde 1939 zum Inspektor befördert. In den Kriegsjahren war er aktiver Resistenzler, und 1945 wurde er Generalsekretär der neustrukturierten nationalen Eisenbahngesellschaft. In dieser Zeit trat er auch in die sozialistische Partei ein, und bereits 1951 war er Abgeordneter

und hauptstädtischer Gemeinderat. Nach seiner Ernennung zum CFL-Direktor im Jahre 1962 trat er zwei Jahre später von diesem Posten zurück, um in der großen Koalitionsregierung Werner-Cravatte das Amt des Finanz-, Wirtschafts- und Energieministers zu übernehmen. Von 1970 bis 1974 war Antoine Wehenkel Parteipräsident der LSAP, und nach den Wahlen von 1974 wurde er Parlamentspräsident. 1979 zog er sich aus der aktiven Politik zurück und erfüllte sich mit der Planung und Realisierung des *Dierfgen-Komplexes* in der *Groussgaass* einen lange gehegten Lebensraum.

Jempi Kemmer †

Am 21. Dezember 1991 verstarb im Alter von 69 Jahren der bekannte Luxemburger Musiker und Komponist Jempi Kemmer. Am 8. Dezember 1923 in der Hauptstadt geboren, nahm er schon in jungen Jahren Klavierunterricht und errang bereits 1943 erste Preise. Jahrelang wirkte er im RTL-Orchester als Solo-Pauker (*percussioniste*) und wurde nach der Pensionierung von René Mertzig Orchesterpianist. Daneben komponierte er eigene symphonische Werke (u.a. *Promenade au Grunewald*, *Dimanche*

matin à Luxembourg, *Symphonie des morts*, *Le chant des saisons*) und unzählige Melodien auf dem Gebiet der Unterhaltungsmusik. 1969 gründete er die *Chœurs Jean-Pierre Kemmer*, daneben dirigierte er zahlreiche lokale Musikvereine, schrieb insgesamt zehn Operetten (u.a. *D'Vakanz am Möllerdaß* und *An enger Summer-nuecht*) und sämtliche Musikarrangements für 15 Revuen des *Lëtzeburger Theater*.





VILLE ET
TRAFIC
EN L'AN

2000

Et bing et poum!

Il a pris sa voiture
les pigeons avaient chié dessus
et puis il a fait du cinq de moyenne
pendant des heures et des heures
il a éraflé une aile
il a bosselé son pare-chocs
on lui a craché sur son pare-brise
et il a attrapé cinq contraventions
ah qu'il ah qu'il ah qu'il est content
d'avoir promené sa bonne ouature
si elle lui a coûté tellement d'argent
c'est pas pour en faire des confitures
et bing et poum et bing et pan.

Raymond Queneau
„Courir les rues” (1967)

Perspectives et espoirs

L'an deux mil tout proche nous incite à porter nos réflexions sur l'évolution future du trafic. Vouloir prédire l'état de la circulation dans notre ville à l'entrée du 21^e siècle n'est pas facile. Bien des projections ont été faites ces dernières décennies, mais la réalité les a dépassées toutes.

S'intéresser au trafic urbain revient en partie à s'interroger sur le rôle que jouera la voiture dans la ville et dans la société de demain. Y aura-t-il une relation d'amour ou par contre une relation conflictuelle?

L'homo automobilicus adore sa voiture. Pour lui elle est synonyme de liberté, symbole d'acquis sociaux et d'égalité. Il peut se comparer à son voisin en puissance-moteur, et pour un prix abordable, la voiture lui confère la possibilité de se déplacer apparemment sans limitation, ce qui jadis n'était le privilège que d'un groupe de nantis. Que la voiture soit à l'arrêt pendant 95% du temps ne le gêne guère.

Mais il faut en convenir, la voiture est assurément l'un des changements majeurs survenus au cours du 20^e siècle et a marqué de manière décisive la société.

Chronique d'une paralysie annoncée

Depuis 30 ans le parc automobile est en progression constante. Au Luxembourg le nombre des voitures particulières et commerciales s'est multiplié par 6 pendant cette période. En 1990, année record, 8.200 immatriculations supplémentaires ont été enregistrées dans cette catégorie de véhicules et ont nécessité la mise à disposition d'au moins 16 ha d'espaces nouveaux rien que pour qu'elles puissent stationner. Ce chiffre est pratiquement du même ordre de grandeur que les surfaces de logement supplémentaires créées pendant la même période.

De 1981 à 1991 la population de la ville de Luxembourg a diminué de 4,2% alors que celle de Luxembourg-campagne a augmenté de 17,1%. L'excès des disponibilités périphériques en terrains est à la base de constructions sur des zones toujours plus éloignées et plus marginales, contribuant ainsi à augmenter le besoin de déplacements en voitures et se traduisant pour les navetteurs par des trajets toujours plus longs. L'étalement diffus et désordonné de l'habitat est d'autant plus problématique qu'il rend difficile l'implantation utile de transports en commun.

Quelques chiffres pourront documenter cette

évolution: Le nombre de places de travail s'est accru de manière continue. Actuellement la ville offre 60.000 emplois et 1,2 millions de m² de surfaces de bureaux (6 millions à Bruxelles). Environ 40.000 personnes viennent travailler quotidiennement en ville dont les ¾ en voiture particulière. En moyenne, le taux d'occupation par véhicule dépasse à peine l'unité. Le nombre des frontaliers non-résidents dans le pays a plus que doublé entre 1985 et 1990. Le volume de la circulation entrant et sortant de la ville a augmenté de 50% entre 1980 et 1990. Par contre, la surface utilisable par le trafic automobile n'a pratiquement pas varié.

Selon les experts l'ouverture des frontières en 1993 fera encore croître de manière considérable le volume du trafic lourd. Pour le moment celui-ci connaît en Europe une augmentation annuelle d'environ 7% qui, au total, sera d'environ 50% jusqu'à l'an 2000.

Il est probable que les tendances des dernières années vont persister jusqu'à l'an 2000 au moins. A ce rythme la saturation complète des centres de la ville par le trafic automobile est prévisible à une échéance de 5 à 8 ans.

Que faire alors? Réagir par l'emploi des machines excavatrices pour élargir la voirie? Certes non, car une occupation supplémentaire de l'espace public par la voiture conduirait nécessairement à la démolition de la substance bâtie et à l'appauvrissement de l'habitat. La dégradation de la communication entre hommes et la destruction de la spécificité urbaine en seraient le résultat et se traduiraient par la perte de la qualité de vie. Ce serait un marché de dupes et le règne de la voiture sur la ville. Et de nouveau nous nous retrouverions rapidement à l'ancien niveau de nuisances par un apport de voitures supplémentaires engendré par l'espace nouvellement libéré. La voi-

ture a horreur du vide. En termes de transport, on peut affirmer que plus le déplacement en voiture est facilité, plus l'individu se décidera en sa faveur. Le problème du stationnement ne pourra de toute façon pas être résolu. Plus que jamais nous estimons inacceptable de baser l'urbanisme sur des critères mettant en danger notre santé et modifiant de manière décisive les structures de notre ville.

Cela ne signifie cependant pas l'arrêt complet de toute construction routière. Au contraire certaines artères de délestage continueront à être réalisées pour réduire le trafic de transit, en particulier le trafic lourd et pour éliminer des noeuds particulièrement dangereux ou provoquant une congestion inadmissible. Il en sera ainsi du contournement Est de la ville de Luxembourg qui sera terminé jusqu'à la voie rapide du Kirchberg avant la fin de cette décennie. Il en sera de même de la pénétrante Sud et de la rocade de Bonnevoie. L'autoroute de Trèves sera achevée encore cette année. Il est probable que la route du Nord avec son débouché à Kirchberg sera en construction avant le début du 3^e millénaire.

Parallèlement les artères délestées d'une partie de leur trafic auront été réaménagées au centre de la Ville-Haute et de la Gare avec récupération d'espace au profit des usagers non motorisés. On peut penser qu'une interdiction de circuler nocturne et des itinéraires obligatoires pour les poids lourds auront été imposés pour limiter leur impact sur la ville. Bien que les poids lourds ne représentent que 10% du volume de la circulation en ville, ils présentent un encombrement spatial supérieur et produisent 30 à 40% du volume des oxydes d'azote.

Amorce d'une prise de conscience

L'utilisation de la voiture par l'homme n'est souvent rien d'autre que l'expression de son égoïsme qui le pousse à réclamer: „Toute liberté pour moi et mon véhicule et cela partout où je veux.”

Mais l'homme commence aussi à se rendre compte que les ressources naturelles ne sont pas illimitées et qu'une utilisation inconsidérée de la voiture peut porter un préjudice grave à l'environnement et dégrader sérieusement notre patrimoine urbain et culturel. La majorité des gens est au courant de la menace que les gaz d'échappement des voitures font peser sur leur santé. 65% de la population se déclare gênée par le bruit provoqué par la circulation.





Rares sont ceux qui pensent qu'il est encore possible de dominer la circulation urbaine par une planification correcte sans restriction fondamentale du volume du trafic. Beaucoup ont pris conscience que la vie et la ville ne peuvent être vécues dans la seule perspective du pare-brise ou selon un mode de vie exclusivement automobile.

Cette prise de conscience constituera un paramètre important, mais possible pour le planificateur urbain. Mais d'un autre côté c'est un facteur assez aléatoire. En effet, le comportement réel de l'individu se trouve assez souvent en opposition flagrante avec ses affirmations. Des sondages ont révélé qu'une forte majorité des automobilistes pense qu'il faut rouler moins, mais les mêmes estiment que cette restriction s'applique essentiellement aux autres, car eux-mêmes ont absolument besoin de leur voiture! C'est dans cette fâcheuse contradiction que réside le dilemme de la planification communale de la circulation.

L'évolution de la circulation vers un déploiement toujours plus large est un phénomène assez récent (30 ans) et il est dès lors pas illogique de penser que les tendances actuelles ne sont pas irréversibles. La prise de conscience croissante des problèmes majeurs de notre époque aboutira forcément à une compréhension et une approche différentes de la planification urbaine.

Perspectives pour une cohabitation acceptable

L'aménagement urbanistique de notre ville et l'organisation des déplacements futurs auront pour but de maintenir et d'améliorer, voire de créer par endroits, une certaine qualité de vie pour les habitants et les visiteurs de notre cité que nous souhaitons vivable, attractive et accessible. Pour arriver à ce résultat il s'agira de revaloriser l'habitat, de réorganiser l'espace public par un partage plus adéquat et de favoriser les transports en commun plus économiques, plus écologiques et moins consommateurs d'espace que la voiture particulière. Il s'agira d'arriver à un meilleur équilibre entre différents modes de transports. Cela passera nécessairement par une limitation des déplacements privés et une modération de la vitesse pour maintenir les nuisances du trafic automobile en dessous de certaines limites acceptables. Le but ne pourra pas être l'optimisation du déroulement du trafic, la fluidité totale étant un mythe, mais l'adaptation de la circulation au réseau routier forcément étroit de notre ville-forteresse.

La ville vient de se doter d'un nouveau projet d'aménagement général. Ses auteurs y voient la possibilité de lui garantir une évolution urbanistique équilibrée en misant entre autre sur la sauvegarde du patrimoine architectural, le développement de l'habitat et la création de zones spécifiques pour le secteur tertiaire. Cette nouvelle réglementation



entend également à restructurer le noyau des quartiers, à sauvegarder leur identité et à créer une place centrale à Bonnevoie, Hamm, Merl, Belair, Limpertsberg, etc. Il est vrai que suite à la motorisation généralisée les espaces dits publics ont perdu une partie de leur destination et ne servent plus que de médiateur dans la relation individu-société.

Il est probable que nous assisterons dans la prochaine décennie à une reconquête des espaces publics par le trafic non motorisé, au développement de petits centres de quartier et de points de communication ainsi qu'à un regain d'animation dans des quartiers devenus plus fonctionnels. Les déplacements vers les grandes surfaces constituent de lourdes charges pour le trafic. Grâce à un meilleur attrait des espaces dits de „proximité”, les résidents seront incités à parcourir les distances réduites plutôt à pied ou à vélo. Dans les rues intérieures des quartiers d'habitation les nuisances proviennent plus fréquemment des déplacements internes de voisinage que du trafic de transit. La vitesse de circulation sera réduite sur l'ensemble du territoire de la ville par des mesures réglementaires, accompagnées d'interventions constructives pour les rendre crédibles. Pour tout projet de réaménagement routier les questions de circulation et d'urbanisme allant de pair devront être discutées ensemble. Cela vaut également pour les artères principales, car trop souvent on voit encore resurgir les démons issus de la conception de la circulation des années soixante, ayant eu la voiture comme seul critère de planification.

Pour ce qui est des espaces publics au centre de la ville, la zone piétonne pourra s'étendre et couvrir la rue de la Reine, la rue du Marché-aux-Herbes, une partie de la rue Philippe II et de l'avenue de la Porte Neuve, la rue de la Poste, etc. La vieille ville sera probablement interdite à toute circulation particulière. Au quartier de la Gare les rues Joseph Junck et du Fort Wedell pourront être transformées en zone piétonne une fois la reconstruction des pâtés adjacents terminée. La place de Strasbourg et ses abords connaîtront un réaménagement complet avant la fin de cette décennie.

Certaines zones figurent au nouveau projet d'aménagement général comme ensembles à restructurer. Il s'agit principalement des sites de la rocade de Bonnevoie, de la place de l'Etoile et du quartier de Hollerich. Ces sites centraux présentent de grandes potentialités pour grouper une surface non négligeable en bureaux, commerces et logements. Ils sont très bien situés pour être des-

servis par un système de transports en commun performant et ont l'avantage de profiter d'une infrastructure en place. Une grande partie des activités de bureaux qui ont dû être logées dans les quartiers d'habitation pourraient s'orienter vers ces nouveaux sites.

Nous constatons actuellement le développement d'importants centres d'affaires à Strassen, à Findel et au Kirchberg. Il est difficile de savoir, si les tendances actuelles d'aller vers la périphérie de la ville pour y trouver une circulation automobile plus calme, une abondance de places de stationnement et la proximité des grands axes routiers se poursuivront. Mais une trop grande densification de ces sites risque de créer des problèmes de circulation difficilement solubles, si cette densification n'est pas accompagnée par l'aménagement d'un système de transport en commun performant et d'une limitation des places de stationnement. Pour l'état général de la circulation il serait avantageux de développer avant tout les sites centraux. D'un autre côté il y a lieu de relever que toute modification de la distorsion existant actuellement entre les programmes „bureau” et „logements” en faveur de l'habitat aura des répercussions positives sur le trafic. Dans l'hypothèse contraire le problème des navetteurs aux heures de pointe s'aggraverait de façon considérable.

Parmi les différents sites de développement possibles celui situé aux abords des rails des chemins de fer et en particulier la partie comprise entre les Rotondes CFL dans la rue de Bonnevoie et le boulevard d'Avranches sera une des plus importantes opérations urbanistiques de la prochaine décennie. La silhouette de la ville en sera modifiée. Le recouvrement des rails, plaçant ceux-ci en tunnel, permettra non seulement la création d'une voie de délestage

pour l'avenue de la Gare, la rue de Bonnevoie, la rue des Trévières et la rue du Cimetière, mais la jonction entre les quartiers de la Gare et de Bonnevoie et ainsi la création d'une nouvelle urbanité en ces lieux. De part sa situation optimale par rapport aux transports en commun le site de la rocade permettra de recueillir quelques 60.000 m² de bureaux et 30.000 m² de logements sans impact majeur sur la circulation.

Un autre quartier qui sera complètement restructuré dans la prochaine décennie sera celui de la place de l'Etoile. Cette nouvelle zone d'accueil pourrait devenir un quartier plein de vie. La richesse en sera l'intégration de programmes variés: commerces, bureaux, logements, hôtels, restaurants, cafés, terrasses, etc. Le tracé de la voirie sera modifié. La rue de Rollingergrund sera déviée et débouchera à la hauteur de l'actuelle station d'essence dans la route d'Arlon. Dans l'axe de cette voie une nouvelle place s'organisera entre la route d'Arlon et la rue Val Ste Croix qui sera prolongée comme voie de desserte locale vers le boulevard Grande-Duchesse Charlotte. Le trafic descendant la route d'Arlon pourra continuer tout droit vers le boulevard Joseph II sans faire le détour par la place Churchill.

La partie écrite du nouveau plan d'aménagement prescrit des limitations à l'aménagement de places de stationnement dans les zones mixtes, ce qui aura assurément un impact positif sur le volume du trafic. A l'avenir uniquement les places pour le logement et un nombre très limité pour les fonctions bureaux et commerces devraient être autorisées le long des lignes principales des transports en commun.

Verrons-nous l'arrivée de nouveaux modes de transport?

Quels que soient les programmes d'action qui seront mis en pratique dans les années à venir pour gérer les déplacements dans la ville, toutes les stratégies afficheront comme priorité la mise en place d'un système de transports en commun confortable, performant et accessible. Le problème des transports n'est pas uniquement celui à l'intérieur de la ville mais il présente avant tout une composante régionale.

Dans un proche avenir nous verrons l'aménagement supplémentaire de couloirs réservés aux transports en commun dans l'avenue Emile Reuter pour entrer en ville, dans l'avenue de la Liberté vers la Gare, dans la rue Aldringen



et dans la rue des Bains dans les deux sens, sur la pénétrante Sud et sur la rocade de Bonnevoie, etc. Plus les transports en commun circulent sur site propre, plus ils sont attractifs. Les fréquences descendront probablement en dessous des 10 minutes et il est à croire qu'un jour les bus offriront des places assises à tous les clients et que les aubettes aux arrêts seront climatisées ou chauffées en hiver.

A moyen terme la gare d'autobus à la place de la Gare sera complètement réaménagée à la suite du déplacement des ateliers CFL à l'extérieur de la ville. Sur le site ainsi libéré dans la rue de Bonnevoie d'aucuns prévoient la construction d'une gare pour autobus surmontée par un immeuble de bureaux ou par un hôtel. Devant le bâtiment de la Gare, nous assisterons à la construction d'immeubles commerciaux et de bureaux à la hauteur de l'actuel bâtiment des Douanes ainsi que d'un parking souterrain. La place de la Gare sera réservée aux piétons, aux cyclistes, aux taxis et au stationnement courte durée. On peut imaginer que le trafic automobile passant devant la Gare ira se cacher dans une trémie souterraine permettant ainsi la création d'une véritable place urbaine.

Dans les années à venir le *modal-split* changera en faveur des transports en commun et on peut supposer que sur certaines lignes un nouveau mode de transport en commun fera son apparition. Ce ne sera peut-être pas un métro souterrain, car tout est question d'échelle ce qu'il ne faudrait pas oublier.

Abandonnés pendant un temps, parce que jugés démodés et encombrants les tramways modernes connaissent aujourd'hui une véritable renaissance. Circulant en surface et en site propre le tram est devenu en maintes villes européennes une véritable vedette. Pour la ville de Luxembourg cela pourrait être l'enjeu d'une nouvelle dynamique. En effet, l'introduction d'un nouveau mode de transport ne serait pas sans influence sur le commerce et le marché de l'immobilier, mais quel que soit le nouveau mode de transport, il ne fera pas son apparition à court terme. Mais il est déjà maintenant évident que dans les décennies à venir la collectivité devra investir de formidables sommes dans le développement des transports en commun pareillement à ce qui a été fait il y a un siècle pour le développement du réseau ferroviaire et, au cours de ce siècle, pour la construction de l'aéroport et des autoroutes et voies rapides.



D'ici la fin de cette décennie, les déplacements non motorisés auront gagné beaucoup en terrain. Un réseau de pistes cyclables reliera les différents quartiers de la ville et les quartiers d'habitation aux centres de la cité. Les piétons et les cyclistes cohabiteront sur certaines allées du parc central et les artères à forte circulation seront dotées de pistes cyclables propres. En communication avec l'ascenseur du Grund, un réseau de pistes cyclables sillonnera la vallée de la Pétrusse et longera les ruisseaux de la Drosbach et de Merl. Bien que la bicyclette soit en forte progression, nous ne deviendrons jamais la Hollande pour des raisons de topographie et de mentalité.

Nous assisterons aussi à un retour vers la marche à pied si nous réussissons à agrémente le chemin des piétons et à faciliter le passage des voies de circulation. Verrons-nous un jour la création d'une liaison piétonne entre le plateau du Kirchberg et la vieille ville à l'aide d'un funiculaire p.ex. ou verrons-nous à Luxembourg l'apparition d'ascenseurs urbains inclinés automatiques et autorisant le franchissement de toute pente?

Les différents modes de transport du futur devront fonctionner en complémentarité. Dans cet ordre d'idées, il serait intéressant d'explorer la possibilité d'utiliser des systèmes comme le „car-pooling” et le „car-sharing” qui ont fait leur preuve à l'étranger. Le „car-pooling” consiste à collecter en un point donné 2 à 3 passagers et à rouler ensemble vers la ville avec la possibilité d'utiliser les couloirs des transports en commun. Le „car-sharing” s'adresse plutôt au citadin qui n'a que sporadiquement besoin d'une voiture. Au lieu d'acheter son propre véhicule il devient actionnaire d'une société, ensemble avec des personnes qui

se trouvent dans le même cas. La société possède des voitures et les met à la disposition de ses actionnaires selon leurs besoins.

Diminution du trafic automobile

L'attrait des transports publics et la revalorisation de l'espace urbain ne seront à eux seuls pas suffisants pour inciter l'automobiliste à changer de mode de transport. C'est comme si les taxes de stationnement pouvaient être acquittées par des dons volontaires.

Est-ce que l'automobiliste peut être convaincu d'une utilisation plus modérée de la voiture? Le trafic est-il modulable? Il faut le penser, car certaines villes européennes qui ont une structure semblable à la nôtre, présentent des taux d'utilisation de transports en commun beaucoup plus élevées.

Dans dix ans le centre de la ville ne sera pas devenu plus grand et il est clair qu'on ne pourra pas laisser entrer dans cet espace limité toujours plus de voitures. L'organisation des déplacements passera par certaines restrictions, non par antipathie pour la voiture, mais pour diminuer la circulation à un seuil assurant un meilleur cadre de vie aux habitants, car il est un fait que le trafic motorisé cause de grands dommages à la santé humaine et à l'environnement naturel.

Restreindre l'utilisation de la voiture ne signifiera cependant pas la fermeture du Centre-Ville et du Centre-Gare à toute voiture particulière ou l'interdiction de circuler en fonction de la parité du numéro de la plaque d'immatriculation. La voiture aura son rôle à jouer en ville mais non en concurrence mais en complément aux autres modes de transports. Une certaine accessibilité de la ville avec

la voiture restera importante pour l'économie, le commerce et le tourisme. Pour toute une catégorie de gens (médecins, taxis, services de livraison et de dépannage, etc.) l'utilisation de la voiture est un outil irremplaçable. Des mesures trop restrictives pourraient éliminer certaines fonctions du centre alors que la richesse de la ville réside justement dans sa diversité et dans la cohabitation d'innombrables fonctions économiques, culturelles et sociales regroupées sur un espace relativement restreint.

Les espaces de stationnement constituent le principal élément conditionnant le trafic motorisé. Tout trajet commence et se termine sur une place de stationnement. Il y aura toujours un manque de places en ville, l'espace réservé au parage et à la circulation n'étant pas extensible indéfiniment. Il s'agira de gérer la pénurie en fixant des priorités.

D'ici la fin des années 90 tout le territoire du Centre-Ville, de la Gare, des quartiers d'habitation avoisinants et des faubourgs seront couverts par un plan de stationnement cohérent. Au centre la courte durée sera favorisée pour dissuader les voitures ventouses, pour augmenter le taux de rotation et pour garantir ainsi l'accessibilité aux différentes activités commerciales et de service de la Ville. Des ouvrages de stationnement souterrains seront encore construits sous la place Churchill, sous le parvis du Nouveau Théâtre et peut-être à l'avenue Monterey. Ces nouveaux parkings seront réalisés pour les besoins des résidents et pour compenser les places récupérées en surface par les piétons et les cyclistes. La construction d'un ouvrage de stationnement d'une grande capacité sous le champ des Glacis reviendrait à programmer définitivement la congestion dans ce secteur pour des raisons de saturation de la voirie avoisinante. Ce serait en tout cas un démenti à toute politique des transports quelque peu crédible.

Partout des mesures seront prises en faveur des résidents pour leur garantir une qualité de vie adéquate et pour persuader d'aucuns à revenir habiter en ville. Cela pré suppose aussi que l'épanouissement de la ville sera fondé sur la construction soutenue de logements supplémentaires. Il est possible que le stationnement résidentiel ne puisse résoudre tous les problèmes dans les quartiers denses et les quartiers anciens où les maisons sont dépourvues de garages et où la demande des résidents est plus forte que l'offre sur la voirie. Dans ces cas on pourrait envisager la réalisation sous

le domaine public de garages de quartier à capacité limitée et facilement accessibles. Ces garages seraient financés par la collectivité, loués ou vendus aux résidents du quartier. En surface, une amélioration des espaces avoisinants serait alors réalisable.

Le navetteur est un mal-aimé en ville, lui, qui passe chaque jour devant des centaines de logements sans se poser la question quelle serait sa réaction si un nombre identique de voitures passait devant la maison qu'il s'est construite au vert. En ville le navetteur est un grand mangeur d'espace et un fort générateur de trafic aux heures de pointe. La tarification progressive, le stationnement résidentiel, la limitation de la durée du stationnement, une surveillance adéquate et une meilleure offre des transports en commun inciteront le navetteur à changer de mode de transport.

Le système des P & R installés aux abords de la ville sera étendu. Si la route du Nord venait à exécution un immense ouvrage de rabattement deviendrait nécessaire à Kirchberg. Il est probable qu'un grand parking de dissuasion sera également construit aux abords de l'échangeur de Cessange, mais d'une manière générale les futurs parkings d'échange seront aménagés plus à l'extérieur de la ville, p.ex. à Junglinster, Alzingen, Mamer, Bridel, etc. De là partiront à une cadence élevée des bus pour amener les clients en un minimum de temps vers le centre de la ville. Ces bus circuleront en majeure partie sur des couloirs réservés.

Verrons-nous des mesures encore plus restrictives comme le *road pricing*? Il n'y a pas si longtemps, il n'était pas imaginable de devoir payer pour pouvoir stationner sa voiture. Aujourd'hui déjà il faut payer pour rouler sur certaines routes ou ponts et pour entrer

dans certaines villes scandinaves. Ce sera le retour à la pratique de l'octroi qui autorisera la ville à percevoir des droits de circulation sur les voies publiques dans une zone spécifique.

La télématique et l'électronique

À l'aube du 3^e millénaire, la télématique et l'électronique joueront un rôle important dans le guidage du conducteur et dans l'organisation des déplacements. Nous verrons l'infrastructure routière dotée d'une "intelligence" qui lui permettra de "dialoguer" avec l'automobiliste.

Des systèmes radio seront installés dans les voitures qui communiqueront avec des points fixes au bord de la route et qui informeront en temps réel les usagers à bord de l'état du trafic routier et leur prédiront les temps de parcours nécessaires sur différents tronçons possibles. Ainsi, pour se rendre à destination, un automobiliste empruntera le chemin le plus rapide (le plus court en temps et non en kilomètres) grâce au système de navigation dynamique qui le guidera. En arrivant à la ville, il pourra avoir des informations sur les disponibilités de places de parking avec possibilité de réservation à l'avance. L'étranger pourra recevoir à bord de son véhicule toutes sortes d'informations touristiques. Ces systèmes intelligents sont à l'étude et leur mise en pratique dépendra de leur utilité réelle, de la capacité du conducteur de les maîtriser et de son acceptation de se laisser téléguidé.

Le planificateur urbain aura à sa disposition des instruments de travail d'une autre génération que ceux en service aujourd'hui. Il sera plus encore à même de mettre en oeuvre des stratégies de gestion permettant d'optimiser davantage les feux de signalisation et de mieux distribuer le trafic sur l'ensemble du réseau tout en fournissant les informations adéquates aux automobilistes. A long terme la gestion du trafic et le guidage des véhicules seront intégrés.

A moyen terme nous verrons apparaître à la ville et déjà à sa périphérie des systèmes électroniques informant l'automobiliste sur le nombre réel de places de stationnement encore libres et leur localisation par rapport au centre. Il pourra décider alors quel sera pour lui le meilleur choix à faire pour arriver à sa destination.

Des panneaux à messages variables informeront l'automobiliste sur des incidents ou des chantiers en ville et lui recommanderont



ront un itinéraire en fonction des encombrements de la circulation.

L'électronique fera également son entrée dans la gestion des transports en commun et dans l'information des clients. Tous les véhicules pourront être localisés de façon permanente et en cas d'anomalie, le service responsable pourra intervenir à tout moment pour redresser la situation. A l'intérieur des bus et aux stations la clientèle sera informée sur la situation du bus en temps réel. Aux carrefours le passage des transports en commun sera favorisé.

Les voitures qui circuleront en ville à l'avenir ne seront pas les mêmes qu'aujourd'hui. Elles deviendront plus silencieuses et plus propres. A moyen terme la voiture à essence est condamnée. La voiture du futur pourrait être mue par le méthanol ou par la force électrique alimentée en partie à l'aide de cellules solaires très performantes. Une nouvelle génération de véhicules urbains réduira les problèmes de la pollution de l'air et du bruit du trafic mais ne pourra résoudre les problèmes de congestion.

On peut se poser maintenant la question si toutes les stratégies techniques qui seront appliquées dans le futur suffiront pour maîtriser le trafic?

Ici il ne faut pas se tromper et le jour viendra où la technique de la circulation ne saura plus résoudre les problèmes et il deviendra impératif d'agir sur d'autres plans. Les transports par route, qui sont actuellement des stocks ambulants et les voitures particulières sont fortement subsidiées et leur coût réel n'est pas pris en compte. D'aucuns ont calculé que 23,5% du produit national brut est néces-

saire pour réparer tous les dégâts et pour éliminer toutes les nuisances causés par la voiture. Par cela il faut comprendre tous les frais de santé, la réparation des dégâts écologiques et matériels, les frais d'assurance, la consommation d'énergie, les coûts de recyclage des véhicules mais aussi les mesures constructives de protection (double vitrage/écran antibruit, etc.). Le principe du pollueur-payeur ne pourra pas épargner éternellement le secteur de la circulation et il est à croire que les impôts et taxes concernant la voiture croîtront de façon substantielle à l'avenir.

Pour conclure on peut dire que la voiture continuera à garder une forte attractivité et restera un moyen de transport important, mais ce n'est pas pour autant que le trafic devra étrangler la ville. La mobilité est un besoin mais pas une fin en soi. Il ne suffit pas de bouger pour être heureux. L'acceptation des tendances actuelles pourrait mener à une ville invivable, à une forme d'agglomération étalée dans l'espace et à la perte d'une certaine qualité de vie urbaine. La voiture restera présente dans la ville mais dans une proportion moindre. La ville de demain ne sera ni la „ville sans voiture” ni la „ville tout voiture”.

L'évolution de la circulation ne se laisse pas cerner uniquement à l'aide de paramètres techniques. Tant de choses dépendront de notre mode de vie de demain, de notre attitude envers la voiture, de la façon dont nous réussirons à résoudre les problèmes de l'environnement, à garantir l'attrait de la ville et à arrêter l'émigration vers la campagne et la périphérie de la ville.

La télécommunication jouera un rôle important dans les activités de demain et le tra-

vail à l'écran pourra remplacer certains déplacements physiques. Globalement nous enregistrons moins de mouvements professionnels en voiture particulière. Par contre nous nous dirigerons plus vers une société de loisirs. On admet généralement que le volume de temps libre augmentera sensiblement dans la décennie à venir. La préretraite, le travail à mi-temps, la diminution des heures de travail en général et l'augmentation des jours de congé feront croître le temps disponible pour le loisir. Les déplacements pour les activités de loisirs, la culture, la formation et le divertissement augmenteront en conséquence. Les transports en commun seront peut-être moins bien situés pour répondre à cette demande de mobilité irrégulière.

Plus que jamais il sera important de continuer l'analyse du trafic sous tous ses aspects, de dégager l'influence de toutes ses composantes et de développer de nouvelles stratégies de transport et d'urbanisme. Il n'existe pas de stratégie simple mais tout un ensemble de mesures à prendre à plusieurs niveaux. La ténacité et la transparence seront les conditions pour garantir une large acceptation de mesures restrictives. Toutes les stratégies d'action qui seront mises en place à l'avenir aboutiront à une modération de la circulation et à son adaptation aux intérêts de notre ville pourvu que la société soit prête à le vouloir et qu'elle ne préfère pas s'arranger avec les effets négatifs de la société automobile et accepter la congestion.

Jean Schiltz
Ingénieur-directeur adjoint
de l'Administration des travaux



„Nicht auf den breiten Feldern oder in den großen Gärten sehe ich den Frühling anbrechen. Sondern auf den wenigen armseligen Bäumen eines kleinen städtischen Platzes. Dort hebt sich das Grün ab wie ein Geschenk und ist heiter wie eine rechte Traurigkeit.

Ich liebe diese einsamen Plätze, die sich zwischen Straßen mit geringem Verkehr schieben und selbst noch verkehrärmer als diese Straßen sind. Es sind nutzlose Lichtungen, Dinge im Zustand der Erwartungen, zwischen fernen Tumulten. Sie sind Dorf in der Stadt.

Fernando Pessoa
„Das Buch der Unruhe”, 1932



Das Auto, des Luxemburgers liebstes Kind . . .



. . . kostet Geld, Zeit und Nerven . . .



. . . sorgt für so manche Überraschung . . .



. . . verpestet die Luft und zerstört die Natur . . .



. . . nimmt keine Rücksicht auf andere friedlichere Verkehrsteilnehmer . . .



. . . und bremst durch seine Omnipräsenz . . .



. . . die sinnvolle Neuverteilung des Straßenraums . . .



. . . zugunsten des öffentlichen Transports.

Nouvelles d'antan

Samedi dernier, une pauvre religieuse, âgée de 83 ans, a été renversée, au Grund, par une voiture qui lui a passé sur le corps. Le conducteur de la charrette a pris la fuite, et a failli, quelques pas plus loin, causer le même accident. La police ne restera pas inactive dans cette occasion; il est de son devoir de faire des recherches sur le coupable.

JVL, 16 mai 1827

Luxemburg, 31. Mai. Seit einer Woche verkehrt die Pferdetrambahn vom Bahnhof aus nur noch bis zum Roten Brunnen-Platz am Anfang der Großstraße. Während in der Großstraße die Anlage des neuen Geleises der Elektrischen Straßenbahn von statten geht, hat man auf dem alten Petrußviadukt mit der Montage der Oberleitung begonnen.

Luxemburger Zeitung, 31. Mai 1908

Luxemburg, 1. März. Als gestern abend, gegen Mitternacht, der Fuhrknecht Matthias Wies einer hiesigen Kolonialwarenhandlung mit seinem Fuhrwerke von Merl kommend nach Hause fahren wollte, fiel er oberhalb genannter Ortschaft vom Wagen und wurde überfahren. Der Tod trat zur Stelle ein.

Der Getötete ist 24 Jahre alt, ledig und war als nüchterner und zuverlässiger junger Mann bekannt. Er war aus Mamer gebürtig.

Luxemburger Zeitung, 1. März 1910.

Dimanche, vers midi, une voiture automobile française, dans laquelle se trouvaient, en outre du chauffeur, un monsieur et une dame, passait sur la passerelle. Tout à coup, un pneu ayant éclaté, le chauffeur, d'un mouvement nerveux, envoya la voiture contre le parapet. Puis il voulut revenir sur la chaussée en marche arrière, mais un tramway arrivait et l'arrière de l'automobile alla donner violemment contre ce tramway, dont le marche-pied fut détruit. L'auto elle aussi fut abîmée et des éclats de vitre brisée blessèrent légèrement la dame au visage.

Indépendance Luxembourgeoise, 21 avril 1914

Un enfant, le fils de l'ouvrier Wilhelm, jouait hier dans la rue lorsque passa une voiture traînée par un cheval. L'enfant se jeta étourdiment devant la voiture, dont une roue lui passa sur le corps. Le malheureux bambin a succombé à ses blessures quelques heures plus tard.

Indépendance Luxembourgeoise, 30 juin 1914

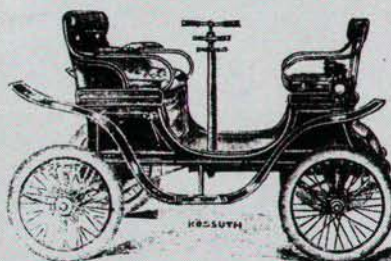
Grand Garage gratuit

pour 100 Automobiles.

Autodrome. — Ecole de Chauffeurs.

— Téléphone 21 —

Villa Louvigny. Parc, Luxembourg.



Acheteurs

d'Automobiles

profitent remise habituelle à partir de 5, 10, 12, 15, 18, 20, 25, 30, 33 et 40 pour cent, selon marque de fabrication.

Livraison immédiate de Voiturettes, Camions, Petit Duc, Cap, et courses.

Phacton, Diligences, Omnibus et voitures de voyages, chasses 5436

Stock { Pneumatiques antidérapant.
Pièces de rechange.

Huiles, graisses, essences 680.

Ateliers de réparation à la disposition de tout client.

**Vente et Réparation
de Vélos, Motocyclettes & Autos**

KLEIN, Propriétaire, Parc, Luxembourg, G. D.

Indépendance Luxembourgeoise, 24 septembre 1907

... La même situation se rencontre à d'autres endroits, p.ex. sur la route d'Esch, à l'intérieur de Hollerich. Des deux côtés il y a là une pente très raide, il y a parfois des automobiles qui arrivent à une allure de 80 à 100 km, il y en a qui se targuent d'avoir fait le parcours de Luxembourg à Esch en un quart d'heure. Je vous demande un peu, c'est près de 80 km à l'heure.

Il y a encore d'autres points aux environs de la ville qui sont très dangereux. On comprend donc l'agitation qui s'est emparée des populations et on se demande vraiment si on peut encore sortir au dehors sans avoir écrit préalablement ses dernières volontés, parce qu'on est pas sûr de ne pas rentrer entre les quatre planches d'un cercueil. Mais oui, Messieurs, et cela se comprend, et ce n'est pas étonnant, c'est fatal. Ce qui doit arriver arrive.

Quand on voit certains chauffeurs d'automobiles dans une griserie de vitesse lancer leur machine à une allure folle de 80, 100 km sur nos routes, à travers nos localités populeuses, sans égard pour les enfants, pour les vieillards, pour les multiples obstacles qu'on peut rencontrer chemin faisant, eh bien, Messieurs, on se demande vraiment par quel hasard providentiel il se fait que les accidents n'arrivent pas plus fréquemment...

Le député Antoine Kayser à la tribune
de la Chambre des Députés, le 26 juin 1913.

JVL = Journal de la Ville et du Grand-Duché de Luxembourg

Das erste Auto auf der Neuen Brücke in Luxemburg

Eine einfache Ansichtskarte kann ein Kulturdokument sein. Die in diesem Augenblick vor mir liegt, ist es sicher. Über der Inschrift: „The oldest auto passing first the New Bridge of Luxembourg“ sieht man am diesseitigen Brückenkopf, wo noch Arbeiter am Trottoirbau beschäftigt sind, eines der ältesten Automobilmodelle. Es ist eine Art Jagdwagen, Viersitzer, auf hohen Rädern, in allen Teilen nach den Begriffen von Eleganz gebaut, die auf die alten Pferdeequipagen angewandt wurden. Man hatte sich von diesem Vorbild noch nicht losmachen können, das Wesen des neuen Beförderungsmittels war noch niemandem mit all seinen unausdenkbaren Entwicklungs- und Leistungsmöglichkeiten aufgegangen. Die ersten Autos hießen im Volksmund Wagen ohne Pferd, und das Exemplar, das auf der erwähnten Postkarte abkonterfeit ist, sieht tatsächlich und buchstäblich aus, wie ein Wagen ohne Pferde. Es wirkt, als ob die Gäule mit der Deichsel davongelaufen wären und den Wagen hätten stehen lassen. Nichts daran verrät die Zweckmäßigkeit

ten eines Werkzeugs, das auf höchste Schnelligkeit gerichtet ist. Dieser Wagen weiß, daß er an und für sich mit Bewegung und Geschwindigkeit nichts zu tun hat. Die Vorstellung dieser Dinge hängt ausschließlich mit den ausholenden Pferden zusammen, deren Mähnen fliegen und deren Beine den Raum hinter sich stampfen. Fehlen die Pferde, so steht das Anhängsel still. Dementsprechend sehen die Insassen höchst unbefangen und gutmütig drein. Auf dem Rücksitz thront der seinerzeit stadtbekannte Kleens Jampier, der Besitzer der Villa Louvigny, neben ihm der Chauffeur Lichtblau, der seinem Herrn nicht in die Garage der Ewigkeit gefolgt ist. Zwei Unbekannte hocken höchst unbequem auf dem Vordersitz, mit dem Rücken nach der Fahrtrichtung.

Wir haben heute gut lachen und sagen, alles an dieser alten Karre sei häßlich und zweckwidrig; damals verwirklichte sie ein Ideal von modernem Wagenbau, sonst wäre sie nicht so gebaut worden. Damals waren hohe Räder mit dünnen Speichen und Reifen das Auserlesenste, was es gab. Heute wird an den Ford-Wagen der hohe Bau als bedauerlicher Schönheitsfehler empfunden. Eine ele-

gante Kutsche mußte in allen Teilen so leicht wie möglich sein, denn man dachte an die Pferde, die sie ziehen mußten und denen man kein unnützes Totgewicht aufladen wollte. Heute ist die Kraftquelle unermüdlich, solange das Benzin sickert, und darum verkörpert sich im Auto die Idee des trotzig Durchhaltens, der eleganten Brutalität, die ein Stück vom Geist unserer Zeit ist. Die Radreifen sind beindick, die Räder kaum höher als ein moderner Damenregenschirm, die Sitze sind Klubsessel, alles ist protzig massiv, aber die Linie! Beim Auto ist die Linie mindestens ebenso wichtig wie bei einer Frau. Sie hat das Werk eines Künstlers zu sein, um mitreden zu können. Im Bau eines Autos kommt oft mehr Geschmack zum Ausdruck als im Bau eines Königsschlusses. Die Autolinie ist die Linie der Zeit.

Sind wir denn wirklich schon so weit von der Zeit, wo das alte Auto auf jener Karte nicht wirkte, wie es heute auf uns wirkt, wie ein Fötus neben einem Apollo?

Batty Weber



1.
Säin neien E-Auto héiert et bal nêt.
Nach vill manner, wêi deen alen.
Wéivill soll e man?
Den E-Motor brems bei 40 of.
Um Glacis stin der nêmmen 2 virun him.
'T brauch nêmmen all 250 km opzelueden.
De Mann vum Glaciszentralakku seet:
Vum nächste Mound un as mueres zou.
Hie schwetzt lêtzebuergesch.

2.
Hatt weess, d'SEO packt et nêt méi.
Obwuel se nêt méi déisâit liwwert.
A Kettenuewen as endlech ofgeschalt.
De Solarzellenzentrum verschleeft sech.
D'SZZ-Impaktstudien trëppelen op der Plaz.

3.
'T dauert 8 Minutte fir opzelueden.
Zanter enger Woch as hei Selfservice.
'T léisst den E-Auto um Glacis.
Vun den 100 1 x 1,5 m-Plaze sin der 30 besat.
3 Taxikutschemänner schnêsse mateneen.
E 4. stréilt säi schwaarzt Pærd.
Déi vun der Plësedaarm si wäiss.
Déi vun der Gare brong.
D'"Kocko-Lux" an de "Péitrussexpress" hu fusionéiert.
Deem hun s'en Extraakku ênnert d'Nei Bréck gehaangen.

4.
Um Schuman hêlt et de Rullteppech.
D'Wochekaart as méi bëlleg wêi bei de Kutschen.
Um B-Teppech kënnt bal keen entgéint.
3 eeler Damme stin um Pescatore bái.
Bis op den Hamilius sin et 7 Minutten.

5.
'Tleet sech déi nächst Assignatiounen der Rei no.
De Garagist, deen einfach nêt wêllt ofrappen.
3 Sténkerten, déi mat hirem B-Auto erwêscht goufen.
1 Kutschemann, deem säi Pærd ouni Dek ken am Ree stoung.
2 Mietgeschichten am Arabervéirel.
Déi verstinn nêt, datt eng Fra Dierwiechter as.

6.
Um Hamilius, wou d'Busse stoungen, as Okkasiounsmaart.
Bal alles B-Autoën.
Een eenzegen E-Auto as feel, fir 100.000.
D'B-Autoë leien all ênner 30.
Den Oktroi fir ran an d'Stad as nees méi deier gin.
De Benzin lät lo um Präis vum Whisky.
An nêmmen d'Nordsüdachs as nach op.
Nach gëschter gouf e Sténkert hallef dout-ge schlön.
E puer vun deene spadséiere ronderëm d'B-Autoën.
Fir en E hun déi keen Täschegeld.
Alles Auslänner.

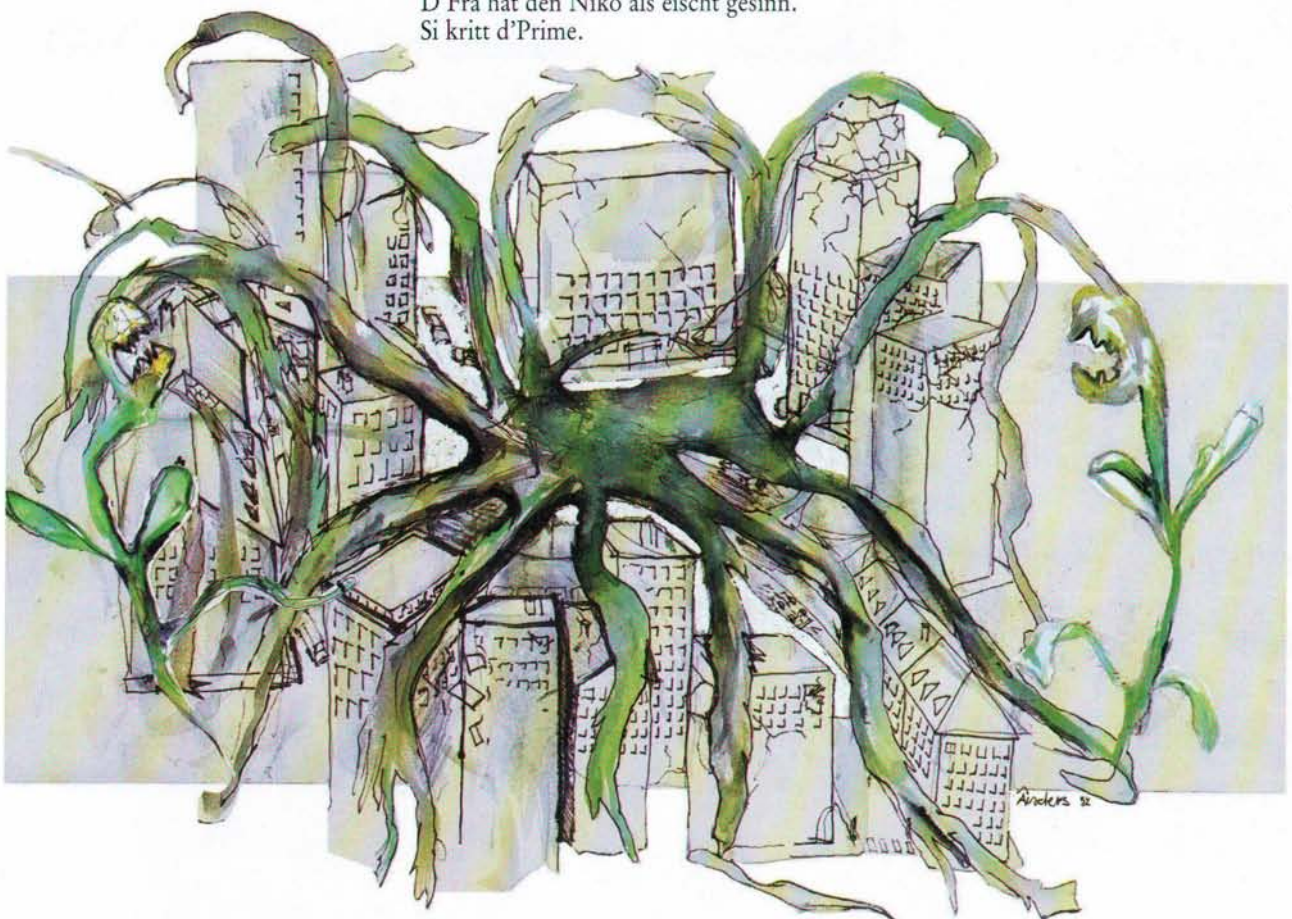
7.
'T hêlt d'S-Bunn fir op d'Gare
Ennen an der Péitrus sti 17.000 B-Autoën.
Bis den 1. mussen s'all rezykléiert sin.
De "Rapidschrott" krut d'Commande.
D'Fra um Niewesetz zitt d'Noutbrems.
Do geet dach een, dee fêmt!
Si an dräi anerer sprange raus.
Se halen den Niko un, bis den S-Bunnflick do as.
Déi aner dräi sin sech eens.
D'Fra hat den Niko als éischt gesinn.
Si kritt d'Prime.

8.
'T kuckt aus.
D'Rullteppecher an der Neier Avenue sti voll.
'T as scho Gielphase.
Op der Paräisserplaz duerf scho kee méi bâiston.
D'Luucht spréngt all Ablack op rout.
Hannert der Gare geet et zufouss.
En Arabersténkert huet et nêt all Dag.
Wat mécht dee mat engem B?
En huet keng Aarbecht.
Verkeeft en s'a säi Land?

9.
Den Araber as nêt doheim.
Eng Fra mat Schläer ênnerschreift.
'T huet nach Zäit fir bei de Coiffer.
'T muss waarden a liest Zeidong.
14 B-Garagen haut op der Faillitesäit.
D'Luxair kritt hiren 3. Fokkerzeppelin.
D'Gewënnlêsch vum der FILantiqua.
Hatt huet 5 Lousen.
Mat engem gewënn et e B, Modell 98.

10.
TEKLA!
'T as opgeruff.
Brosse, wann ech glift!
Déi jonk Coiffeuse pëspert.
Si hätt nach e puer Sprayen.
Ech hätt gären är Matricule.
Ech konfiskéieren d'Sprayen.
Brosse!
'T denkt iwverdeems no.
Ech loosse mer de B an de Gaart stellen.
Blummen zu de Fënstren raus.
Hänkeg Jheranien.

josy braun



WER
STÄDTER
WIRD,

HAT
MEHR
VOM
LEBEN

Späte Erkenntnis
eines Ex-Pendlers



Joseph Kutter, „Composition“, 1933 (Ölgemälde im Besitz des Luxemburger Automobi-Club).

Banaler Titel! Verwegene Behauptung!

Aber: Wer in der Stadt arbeitet, ist ein „Drittel-Städter“, denn ein Drittel unseres Lebens ist Berufsleben. Weit von seiner Arbeit wohnen, heißt zusätzliche Lebensstunden auf dem Berufsweg vergeuden.

Außerdem: Mehr Wohnungen in der Stadt und drum herum mäßigen den Überfluß an Autoverkehr an seiner Quelle und bringen mehr Lebensqualität in die Stadt. Mit dem Brändli- und dem Joly-Plan könnte eine bedeutsame Trendwende beginnen und „Städter sein“ wirklich schöner werden.

Das glaube ich ermessen und bezeugen zu können, denn ich habe 40 Jahre das tägliche Pendeln und rund 50 Jahre abwechselnd die drei diversen Lebensweisen, die ländliche, die kleinstädtische und die hauptstädtische, kritisch durchexerziert.

Zur zusätzlichen Legitimierung darf ich mein jahrzehntelanges journalistisches und redaktionelles Interesse für die Verkehrsproblematik und die Stadt- und Landesplanung geltend machen, zeitweilig auch als Mitglied des Obersten Rates für Landesgestaltung.

Ich bedanke mich für die Gelegenheit, hier einmal (übrigens zum 10. Jahrestag meiner Einbürgerung), aus der Sicht und Erfahrung eines einfachen Verkehrsteilnehmers und Bewohners dieser Stadt frei und frank meine Sorgen, Vorschläge und Hoffnungen an den Mann zu bringen.

Bis zur Mitte unseres Jahrhunderts lebten die Stadtluxemburger in den kumulierten Strukturen fast zweier Jahrtausende und vieler Baumeister. Zu den bedeutsamsten Planern gehörten die Schöpfer unserer Eisenbahnen, die in genauen Vorstudien ihr System entwarfen und mit ihren kühnen Brücken das Stadtbild, mit ihren Bahnstrecken den modernen Verkehr unseres Landes prägten. Bezeichnend für ihren Weitblick: Sie fanden den Mut, zwei fertig geplante und bereits begonnene Bahntrassen **nicht** zu vollenden; ihre Hauptstrecken aber sind seit 150 Jahren bis heute gültig. Und bei ihnen galt die unbeliebte, aber weise Vorschrift, jeder Fahrdienstler müsse seinen Wohnsitz nahe bei seiner „gare d'attache“ haben.

Als Folge der jahrhundertelangen planmäßigen Gestaltung bestand um 1900 in der Hauptstadt und um sie herum ein hinreichendes Gleichgewicht zwischen der Wohn-, der Arbeits-, der Verkehrs- und der Natur- und Kulturlfläche. Es ließ sich in dieser Stadt angenehm leben.

Als ich 1939 als Septimaneer meine fast lebenslange Pendler-Laufbahn unter die Schuhe nahm, wohnte etwa ein Drittel der Schulkameraden meiner Athenäumsklasse kaum weiter als einige Gehminuten vom alten *Kolléisch* entfernt. Ihre Eltern waren Staatsbeamte oder Privatangestellte, vor allem aber Krämer, Bäcker, Gastwirte, Velo- oder Sämereihändler in den Gassen der Altstadt.

Von den auswärtigen Schülern wohnte die fleißigere und folgsamere Hälfte im Internat, der nahen „*Bullett*“, und pendelte kolonnenweise zu Fuß. Dem übrigen Dutzend, uns wilderen Rangen, wurde täglich per Zug oder per Tram früh schon die Disziplin des „*shuttles*“, des Geschütteltwerdens, wie die Amerikaner das Pendeln nennen, in Fleisch und Blut eingerüttelt. Kein Professor, nicht einmal der Direktor dachte damals daran, im Auto zur Schule zu kommen.

Andererseits wirkte die Stadt neben dem Minettebecken als Magnet der Landflucht. Sie war trotz provinzieller Dürftigkeit der attraktivste, faszinierendste Lebensraum des Landes. Als junger Berufstätiger verwandelte man sich ganz selbstverständlich vom pendelnden Pennäler in einen ortsansässigen Städter. Man ging noch viel zu Fuß, radelte oder fuhr mit Zug, Tram oder Bus.

Automobil vor dem
Café Eugène Beck
„Zum Staffelstein“
(1919).



Seit 1900 aber wurde Planung, trotz dem Städtebaugesetz von 1937, in Luxemburg kleingeschrieben, und das ausgerechnet bis in die Epoche der stürmischsten Entwicklung und deren mobilsten Faktors, des Autos, hinein.

Laut Statec zählte unser Land 1936, als erstmals statistische Erhebungen vorgenommen wurden, rund 14.000 motorisierte Fahrzeuge, und im Jahre 1950 waren es deren 17.500. Doch es fehlten, im Gegensatz zur Vorplanung der Eisenbahnen, gezielte Überlegungen über die denkbaren Folgen des Umsattels auf das neue, individuelle Verkehrsmittel Auto.

Niemand schien sich der Tücke dieses rollenden Objekts bewußt, das zum Glück der Menschen gedacht war und als Symbol des Fortschritts, des Wohlstands und der Zivilisation galt. Die Stadt war nicht dafür gerüstet. Selbst die „Alte“ und die „Neue“ Brücke und deren Avenuen, bis heute mit dem Boulevard Royal die Hauptachsen des innerstädtischen Autoverkehrs, wurden noch im letzten Jahrhundert für Fußgänger und motorlose Fuhrwerke geplant.

Diese plan- und steuerlose Entwicklung träufelte Bitternis in die Auto-Beglückung. Ab 1960 (Fuhrpark 59.000 Wagen) hörte das Stadtleben immer schneller auf, angenehm zu sein. In wenigen Jahrzehnten überrollte der motorisierte Verkehr die engen alten Festungsgassen und die schönen Villen-Boulevards, überrollte die Lebensansprüche der Stadtmenschen, überrollte ihre Vorgärten und Wohnstraßen und entdeckte immer neue Schleichwege, alles auf Kosten derer, die der Stadt treu bleiben wollten (oder mußten!).

In den zwanziger
Jahren:
Autobesitzer
waren nur
Angehörige der
Oberschicht.



Ab 1955 explodierte auch der Bau-boom. Er wucherte bis 1967 ohne strenge Handhabung. Der vielversprechende, dann hundertmal abgeänderte Vago-Plan vermochte einiges, aber nicht genug zu ändern. Der Urbanismus wurde Opfer der Spekulation. Stadtverkehr und Stadtausdehnung prallten in ungehemmter Wucht und fast planlos aufeinander.

Dieses doppelte Planungsversagen trieb mehr und mehr Menschen aus der Stadt. Die Landflucht kehrte sich in Stadtfucht um, was zuvor wohl kaum je in der tausendjährigen Stadtgeschichte geschehen war. Wie die Lemminge zogen wir hinaus aufs Land, bauten Schlafgemeinden und huldigten pendelnd der Stadtverpestung und der Landzersiedlung. In das Menschenvakuum im Stadtkern kehrte eine neue Bausubstanz ein: Banken und



Büros. So bekam das einstige Gleichgewicht zwischen Wohn- und Arbeitsraum zunehmend Schlagseite.

Bald erwachte Luxemburg jeden Morgen zu einem konzentrischen Herzinfarkt von Verkehrsstaus, von Baustellenlärm, von Berufshektik, von ungezählten Futterkrippen und touristischem Kulissendasein. Und die Stadt begann, jeden Abend zu sterben. Wenn die letzten portugiesischen Putzfrauen ihre Eimer vor den Bankentoren geleert haben und weggefahren sind, herrscht (außer an warmen Sommerabenden) Menschenleere und Totenstille zwischen den seelenlosen Aktengrüften und Bankentresoren. Fast keine Menschenseele wohnt mehr in der Stadtmitte.

Die notwendige Planung, die bau- und verkehrsbegrenzenden Maßnahmen hinkten 90 Jahre lang weit hinter der erst langsamen, dann sich überstürzenden Beton- und Blechlawine her. Die Landesplanung ihrerseits dreht fast ganz im Leerlauf. Die Umzingelung der Stadt mit Autobahnen, die Verwandlung der „Alten“ und der „Neuen“ Avenue in einen Kreisverkehr im Jahre 1972, die Autokasematten der unterirdischen Parkings, die Tunnels unterm Hl. Geist und dem *Rondpoint Schuman*, beide 1988 fertiggestellt, nutzten wenig. Sie waren verzweifelte, verspätete Reaktionen auf das an sich harmlose Auto, das zum Moloch Verkehr geworden war. Sie verschoben die Engpässe und Staus nur von einer Kreuzung zur nächsten.

Jahrzehntelang reklamierte der Automobil-Club vergebens das auch heute noch fehlende verkehrstechnische Gesamtkonzept für Stadt und Land. Impaktstudien forderten die Umweltschützer lange ohne Erfolg. Ein fertiger Plan für ein innerstädtisches Netz von Radwegen, wie sie bald alle fortschrittlichen Städte Europas haben, liegt seit mindestens 12 Jahren unerledigt in den Schubladen, trotz zunehmender Fahrradbegeisterung bei der Bevölkerung.

Im Stadtzentrum und im Bahnhofsviertel starben seit 1950

*Stadtverkehr ohne Stau und Streß:
Der „Charely“ überquert den
Pont Adolphe (1930).*

dynamische Schul-, Wohn- und Erwerbsviertel aus, die Luxemburg zuvor lokalkolorierend belebten: Villen- und Wohngebiete, die Markthallen unterm Stadthaus (bereits seit der deutschen Besatzung verschwunden), die Schülergruppen, die

Tante-Emma-Läden, die Kleinhandwerker, die Familienpensionen, die Dancings, die meisten Kinos. Die tristen, omnipräsenten Banken-„Schaufenster“ kommen mir mit ihren uniform gestreiften und ewig geschlossenen Lamellenvorhängen wie Gefängnisgitter vor.

„Wat huet der gemat, gemat mat der Stad?“, klagte 1975 Pol Pütz in der Revue „*Wiesseljoeren*“. Er klagte vergebens. Und Wechseljahre waren jene Zeiten in der Tat.

Meine Generation wurde für ihr ungezügelt Pendeln im Privatauto durch die behördliche Planlosigkeit und die Bauspekulation schwer bestraft: Ein Leben lang wurden wir auf dem Arbeitsweg „geschüttelt“, ein Leben lang mußten wir in einer Stadt arbeiten, die nur mehr eine einzige, lärmende Baustelle inmitten eines heillos verworrenen Verkehrsknotens war.

Heute ist das baulich wunderschön restaurierte Herz der Hauptstadt todwund von einer kuriosen Krankheit befallen, die einer unserer Stadtväter aus der Botanik sehr gut kennt: vom „Hexenring“ der Stauden.¹⁾

Das tote Zentrum im lebenden Stadtgewebe dehnt sich als Hexenring wie metastasierender Krebs vom zentralen Tumor auf die unmittelbar benachbarten Residenzviertel aus: In Belair, Bonneweg, Limpertsberg und Rollingergrund schauen die Einwohner ängstlich aus dem Fenster und sehen immer mehr Wohnhäuser ihrer Nachbarschaft sich in Büros oder Geschäfte umwandeln, in denen abends die Lichter ausgehen und gespenstige Menschenleere herrscht.²⁾

Als einzige Gemeinde des Landes geht in der Hauptstadt, trotz nie gekannter Bauten- und Verkehrsdichte, trotz febriler Arbeitsintensität die Einwohnerzahl zurück. Ja, die Banken sel-

ber weichen vom vollgestopften Stadtkern an die Peripherie aus. Immer mehr Wohnsubstanz wird für teures Geld zu Schalterräumen oder Büros zweckentfremdet. Die Stadtflucht hat die höchste Alarmstufe erreicht!

Dabei wird mit jedem umfunktionierten Wohnhaus der Druck des Pendelns auf die Stadt erhöht. Man zittert als Städter vor dem neuen Autosturm, den insgesamt die „Rocade“ und die „Nordstraße“ in die Stadt brächten, auch wenn einzelne Stadtviertel davon teilentlastet würden. „Eisenbahnerische“ Weitsicht wie im 19. Jahrhundert ist gefragt: Verzicht auf dieses oder jenes Projekt, und Mut zu einer nationalen Verkehrsberuhigung durch konsequente Planung, Dezentralisierung und selektive Landesgestaltung.

In der Stadtpolitik ist ein solches Umdenken schon angelaufen. Mit Brändli- und Joly-Plan wird der 90jährige Nachholbedarf an Planung korrigiert und langsam aufgeholt. Das urbane Leben, schon seit Jahren kulturell ungemein vital, wird nun auch ökologisch wieder lebenswert. Es entsteht zusätzlicher Wohnraum, wenn auch viel zu zögerlich und teuer! Einzelne Wohnstraßen genießen bereits die Verkehrsberuhigung. Fußgängerzonen entstanden und dehnen sich langsam aus. Von den Plätzen verschwanden die parkenden Autos. Immobilien an beruhigten Straßen finden ihren Wohnwert wieder. Wird auch der Ausverkauf an Wohnraum resolut gestoppt?

Das neue Residenz-Parking schafft Schonung vor der Pendlerlawine und verdient eine schnelle Ausdehnung auf die ganze Stadt. Mehr und mehr Leute steigen auf das endlich tarifvereinigte Transportsystem um. Brändli-Plan und „E Kuss fir de Bus“ blieben keine leeren Worte: Wir haben bequemere, häufigere und schnellere Busse, in absehbarer Zeit wohl auch wieder eine effiziente und umweltschonende Tram, und wer unbedingt in der Stadt ein Auto braucht, findet problemlos Mietwagen und Taxis.

Der Trend ist keineswegs autofeindlich. Den Städtern wird endlich das Recht auf ihren Parkplatz in Wohnungsnähe gegönnt. Berufsmäßig aufs Auto Angewiesene sind mehr als nur geduldet. Die tägliche, ortsfremde Autolawine aber (die Städter sind ihrer schon lange überdrüssig!) wird eingedämmt. Allen auswärtigen Pendlern sollten schleunigst mehr kollektive Trans-

Trotz der Motorisierung gab es noch Pferde im Stadtverkehr bis vor dem Zweiten Weltkrieg: Eine Postkutsche mit Paketpost vor dem Hauptbahnhof, dahinter ein „modernes“ Postauto (1932).



portmittel verfügbar gemacht und vom individuellen Autogebrauch im ganzen Ballungsgebiet der Stadt (es reicht im Alzette-tal bis Mersch!) gezielt und verschärft abgeraten werden, außer für zwingende Gründe. Sich gegen diese Verkehrsentslastung der Hauptstadt sträuben, hieße die Stadt in absehbarer Zeit restlos entseelen zu wollen.

Viele hartnäckige Pendler begreifen (trotz aller Verkehrsstaus) diesen Trendwechsel nicht. Er verdient daher mehr Propaganda und Ermunterung, auch und besonders vom Staat, durch

- massive Förderung der städtischen Rückbesiedlung,
- resolute Dezentralisierung von Verwaltungen und Wirtschaftsunternehmen,
- durch Entlastung statt Belastung des Stadtverkehrs.

Brändli- und Joly-Plan brauchen schnelle Ergänzung durch einen Gesamt-Verkehrsplan, durch einen Grünplan, einen Plan für Kulturbauten, einen Plan für Sport- und Freizeit-Stätten, einen globalen Entwicklungsplan der Stadt.

„Ons Stad“ sollte wirklich wieder „ONS Stad“ werden, nicht nur im Titel dieser schönen Broschüre, sondern durch ein bürgerfreundliches, prioritär wohnungsbauendes und verkehrsentlastendes stadt- und staatspolitisches Programm.

Jeder spricht von der Nordstraße. Wer aber greift endlich zum einzigen und sichersten Gegenmittel zur Verkehrslawine, zur entschlossenen und wirksamen Politik der Rückbesiedlung der Stadt? Jede zusätzliche, preiswerte Wohnung in der Stadt und in naher Umgebung bedeutet ein bis zwei Pendlerautos

weniger auf den Straßen und Parkings. Um die Verkehrsflut zu meistern, müßte in Stadt und Land das gestörte Gleichgewicht zwischen Arbeitsplätzen und Wohnungen wieder hergestellt werden.

Dezentralisierung ist das oberste und dringendste stadt- und landesplanerische Gebot der Stunde und des nächsten Jahrhunderts! Im Zeitalter von Telefax und Computer und unserer europaweiten Satelliten-Bestrahlung kann doch die Kommunikation zwischen Vianden und der Hauptstadt nicht von einer zusätzlichen Autobahn bis ins Herz der Stadt abhängen. Die Technik der Zukunft könnte doch viel Straßenverkehr überflüssig machen.

Fast alle der derzeit 222.000 Motorfahrzeuge unseres Landes kommen mehr oder weniger oft pro Tag, pro Woche, pro Monat oder Jahr konzentrisch in die

Stadtbild in den fünfziger Jahren.



„Eisenbahnerische Weitsicht“
wie im 19. Jahrhundert ist
gefragt: Verzicht auf dieses
oder auf jenes Projekt,
und Mut zu einer nationalen
Verkehrsberuhigung durch
konsequente Planung,
Dezentralisierung und selektive
Landesgestaltung.



Nostalgischer öffentlicher Transport: Der „Charely“ in der von Linden gesäumten Avenue de la Liberté (1952).



Hauptstadt. In ungezählten Städten vegetiert man nur noch zwischen „dodo, auto, boulot“. Wollen wir das?

Das Herz unseres Landes muß vielmehr mit einer starken und schnellen Förderung des sozialen Wohnungsbaus und des öffentlichen Transports sowie mit einer Einschränkung von Arbeitsplätzen und Individualverkehr auf die Dauer das Trauma überwinden, das ihr jahrzehntelang vom Planungsdefizit, vom Mißbrauch des Autos und vom sträflich-spekulativen Ausverkauf ihrer Substanz an Wohnraum drohte. Ihre Rettung als sozial lebenswertes Milieu ist eine nationale Aufgabe und zumindest so wichtig wie ihre politische, ökonomische, administrative und kulturelle Rolle als Landeshauptstadt, als Finanzzentrum und als Sitz europäischer Institutionen.

Jüngeren Menschen, die in der Stadt arbeiten und von weither pendeln, sollten zudem die mannigfaltigen Vorteile des Stadtlebens klargemacht werden. Die Lebensqualität ist hier wieder am Steigen. Wer Städter ist, hat viel vom Leben!

Wir sind vor zehn Jahren endgültig vom Land in die Stadt zurückgezogen und bebauen es nicht. Trotz aller Kritik bin ich von der Stadt Luxemburg, von ihrer (wenn auch stark lädierten) Schönheit, von der bunten Vielfalt ihrer Menschen, von ihrem Kultur- und Freizeit-Angebot, aber auch von ihren Herausforderungen begeistert.

Und Sie?

Rosch Krieps

¹⁾ Die Stauden (mehrjährig lebende Pflanzen) sterben zuerst in ihrem innersten Herzen ab und bilden um die tote Mitte herum einen schütteren, aber noch lebenden Ring, der sich von Jahr zu Jahr weiter nach außen ausdehnt und ausdünn, bevor er schließlich ganz abstirbt. Der Volksmund erfand für den mysteriösen Vorgang abergläubisch den Namen „Hexenring“.

²⁾ Stadtbürger, die in ihrer Umgebung eine solche Zweckentfremdung von Wohnhäusern und Appartements bemerken, sollten sich bei der städtischen Bautenpolizei darüber beschweren (Centre Hamilius, 51, bd Royal, L-2449 Luxemburg, Tel. 4796-2473, -2856, -3042 oder -2902).

VERSUCHEN, DAS CHAOS ZU ORDNEN

Verglichen mit anderen Behörden ist der hauptstädtische *Service de la Circulation* eine junge Dienststelle: Er wurde 1969 von der damaligen Gemeindeführung ins Leben gerufen und der *Administration des Travaux* unterstellt. Seit dem 1. Januar 1970 hat er die Sisyphus-Aufgabe übernommen, das ständig wachsende Verkehrsaufkommen unserer Stadt in den Griff zu bekommen, eine Arbeit, die früher, in weniger turbulenten Zeiten, vom Wegebauamt (*Service de la Voirie*) erledigt wurde.



Der Verkehrsdienst der Stadt Luxemburg

Dem ersten Dienstchef Robert Goerens standen 12 Mitarbeiter zur Seite, 5 Beamte und 7 Arbeiter, und der damalige Fuhrpark bestand aus 6 Fahrzeugen.

Proportional zum explosionsartig wachsenden Verkehrsaufkommen in den siebziger und achtziger Jahren mußte die Dienststelle ständig erweitert werden, und heute, nach dem Umzug im Jahre 1987 in die entsprechend renovierte ehemalige Kofferfabrik in der Bonneweger Rue Auguste Charles, sind 65 Leute (36 Beamte und 29 Arbeiter) beim Verkehrsdienst beschäftigt, dem inzwischen ein moderner Fuhr- und Gerätepark von insgesamt 36 Einheiten zur Verfügung steht. In Bonneweg konnten endlich zusammen mit den Planungs- und Verwaltungsbüros auch die Werkstätten und Lager unter einem Dach vereint werden, was eine bessere Koordinierung der anfallenden Arbeiten erlaubt und das Leistungspotential entsprechend erhöht hat.

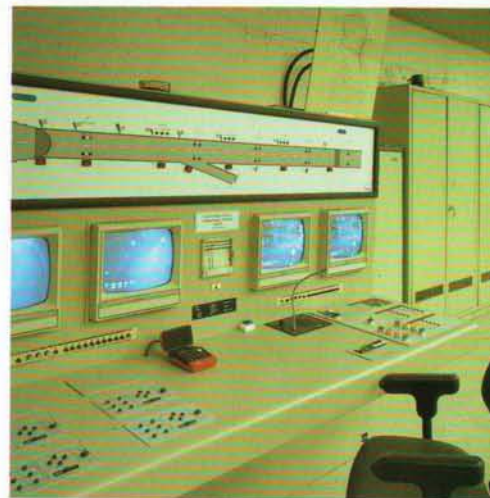
Es versteht sich von selbst, daß auch die Finanzierungskosten in die Höhe schnellten: War der Verkehrsdienst in seinem ersten Budgetjahr 1970 noch mit 14 Millionen ausgekommen, so muß die Stadt heute im 92er Haushalt auf der Ausgabenseite 225 Millionen verbuchen, davon allein 102 Millionen an Personalkosten. Dem stehen Einnahmen in Höhe von 138 Millionen gegenüber, die zum Großteil (95 Mio) aus Parkgebühren stammen, keineswegs aber aus den sogenannten gebührenpflichtigen Verwarungen, die allesamt in die Staatskasse fließen.

Aber nicht nur die Struktur und das Aufgabengebiet des hauptstädtischen Verkehrsdienstes sind in den letzten zwanzig Jahren ständig erweitert worden, auch die „Philosophie“, das Grundkonzept in Sachen Verkehrsplanung, hat sich radikal geändert. Während in den sechziger und in den frühen siebziger Jahren ausschließlich in Richtung „autogerechte Stadt“ geplant wurde, so gilt es heute vor allem, Mensch und Umwelt vor den Auswüchsen der Motorisierung zu schützen. In andern Worten: Das Verkehrsaufkommen in der Stadt muß wieder auf ein erträgliches Maß zurückgestutzt werden.

Ein vielfältiges Aufgabengebiet

Der Verkehrsdienst ist zuständig für die Planung und Reglementierung aller Formen und Aspekte des Stadtverkehrs, also sowohl für motorisierten und nicht-motorisierten Individualverkehr als auch für den öffentlichen Transport.

Neue Verkehrskonzepte verlangen meist sehr aufwendige Beobachtungen und Erhebungen vor Ort. Anhand von Messungen und mittels eigens dafür ausgerüsteter Fahrzeuge müssen sovie-



Nicht nur die Struktur und das Aufgabengebiet des hauptstädtischen Verkehrsdienstes sind in den letzten zwanzig Jahren ständig erweitert worden, auch die „Philosophie“, das Grundkonzept in Sachen Verkehrsplanung, hat sich radikal geändert.





Daten wie möglich zusammengetragen werden, um eine genaue Auflistung des Verkehrsvolumens an bestimmten Stellen zu erhalten, an einer wichtigen Kreuzung z.B. oder an stauverdächtigen Knotenpunkten. Anhand der gewonnenen Erkenntnisse können dann wirksame Maßnahmen zu einem besseren Verkehrsfluß getroffen werden, wie Neueinstellung der Ampeln, „grüne Wellen“ usw. Im Vorher-Nachher-Vergleich werden die neuen Konzepte dann auf ihre effektive Wirksamkeit überprüft und eventuell weitere notwendige Regulierungen eingeleitet.

Aber nicht nur der fließende, auch der ruhende Verkehr, nämlich das immer akuter werdende Park- und Stationierungsproblem, fällt in den Aufgabenbereich dieser Dienststelle. So konnte inzwischen eine gewisse Verkehrsberuhigung durch die Verallgemeinerung des kostenpflichtigen Stationierens im inneren Stadtgebiet, durch die Einführung von *Park & Ride* und des *Parking Résidentiel* erreicht werden.

Am Beispiel der Ausarbeitung des

Parking Résidentiel-Konzeptes für das Stadtviertel Belair kann man den Arbeitsaufwand verdeutlichen, den eine solche Maßnahme für den Verkehrsdienst mit sich bringt: In diesem Viertel mußten insgesamt 2.500 Parkplätze neugeregelt und 3.500 Parklizenzen für die Einwohner ausgestellt werden. 25 Parkscheinautomaten mußten installiert und rund 300 neue Schilder aufgestellt werden. All diese Maßnahmen wurden den Belairer Bürgern in einer aufwendigen Informationskampagne erklärt, daneben mußten die Kontrollbeamten mit der neuen Reglementierung vertraut gemacht werden. All dies beschäftigte ganztags zehn Mitarbeiter des Verkehrsdienstes während zwei Monaten.

Eine der wichtigsten Herausforderungen ist im Augenblick die Planung des Umweltverbundes „öffentlicher Nah-, Rad- und Fußgängerverkehr“. In enger Zusammenarbeit mit dem Busdienst und anderen städtischen Behörden werden neue Konzepte zur Reduzierung des Pkw-Volumens ausgearbeitet und realisiert: Sonderspuren und Vorfahrt für

Busse an Kreuzungen und Ampeln, fußgängerfreundliche Maßnahmen und mittel- und langfristig auch die Integration von Radwegen in bestehende und neu zu gestaltende Straßenzüge.

Verkehrsordnung und Verkehrssteuerung

Neben der allgemeinen Verkehrsregelung wird die Dienststelle täglich mit Problemen kleineren Ausmaßes befaßt: Rund 500 Anfragen von Bürgern betreffend lokale Probleme wie Straßenlärm, Baustellen, Stationierungsregelungen usw. müssen alljährlich von einer speziellen Arbeitsgruppe unter der Leitung des zuständigen Verkehrsschöpfen untersucht und einer Lösung zugeführt werden.

Sehr viel Arbeitsaufwand verlangen zudem all die provisorischen Verkehrsregelungen, die durch die verschiedensten Ereignisse und Veranstaltungen – kleine und große Baustellen, Radrennen, Schueberfouer, Messen, Staatsvisiten usw. – erforderlich sind. Hier kann der



Verkehrsdienst auf den tatkräftigen Beistand von Polizei und Gendarmerie zurückgreifen, die auch bei der Überprüfung der Sicherheit von Bauzäunen und Gerüsten eine große Hilfe sind. Die betreffenden Genehmigungen – allein im Jahre 1990 wurden in der Hauptstadt 1.295 Anfragen registriert – werden auch vom Verkehrsdienst ausgestellt.

Gerade die unterirdischen Straßenarbeiten erfordern eine exakte Koordinierung zwischen den verschiedenen Bauherren – Gemeinde, Staat (*Ponts et Chaussées*), Post und Firmen für Antennenanschlüsse –, um unnötige Baggerarbeiten zu vermeiden. In dieser Hinsicht wäre mehr Öffentlichkeitsarbeit angebracht, um die Bevölkerung über Sinn und Dauer der jeweiligen Arbeiten zu informieren. Der hauptstädtische Verkehrsdienst ist übrigens auch für die Staatsstraßen auf dem Stadtgebiet zuständig.

Ein weiteres wichtiges Aufgabengebiet des *Service de la Circulation* ist die Steuerung und Überwachung der insgesamt 121 mit Lichtsignalen bestückten Straßenkreuzungen, Knotenpunkten und Fußgängerstreifen. Ein moderner, in der Bonneweger Zentrale installierter Verkehrsrechner steuert mittlerweile über ein nach der jeweiligen Uhrzeit ausgewähltes Signalprogramm 43 Ampelanlagen, während ein älterer Rechner in Hollerich die übergeordnete Koordinierung der Systeme an der Escher Autobahn gewährleistet.

62 Steuergeräten älterer Bauart stehen heute bereits 59 sogenannte „Knotenrechner“ der jüngsten Generation gegenüber, und bald wird unsere Stadt über eine Computerzentrale verfügen, die dem letzten Stand der Elektronik entspricht und überall eine der jeweiligen Verkehrssituation angepasste Regelung erlauben wird.

Selbstverständlich ist der Verkehrsdienst auch für die Installation und Wartung sämtlicher Ampeln, Schilder und sonstigen Signalisierungen und Markierungen an Straßen und Plätzen überall in der Stadt zuständig. Das heißt in der Praxis, daß ein Schilderwald von annähernd 28.000 Verkehrszeichen betreut werden muß, daß 2.000 Signalgeber und 4.000 Signallampen auf Störungen überprüft und daß sämtliche Straßenmarkierungen – also Leit- und Haltelinien, Fußgängerstreifen, Richtungspfeile, Beschriftungen usw. – regelmäßig erneuert werden müssen. Angestrebt wird zudem eine europaweite Vereinheitlichung der Zeichensprache, und im übrigen gilt der Leitsatz „So wenig wie möglich, soviel wie nötig“, damit die Verkehrsteilnehmer nicht von einem Übermaß an Zeichen überfordert werden.

Gut ausgestattete Werkstätten und aufwendige Lagerhallen, wo im Innen-



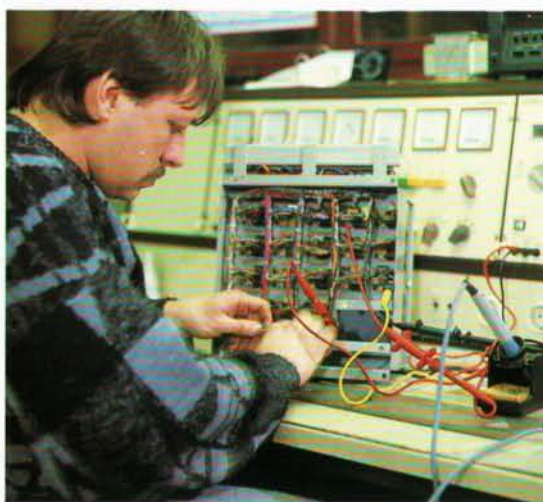
Der Verkehrsdienst ist für die Installation und Wartung sämtlicher Ampeln, Schilder und sonstigen Signalisierungen und Markierungen an Straßen und Plätzen überall in der Stadt zuständig.

dienst beschäftigte Mitarbeiter die entsprechenden Vorarbeiten leisten, z.B. die Eigenherstellung von Verkehrszeichen, von Markierungsschablonen oder den Zusammenbau von neuen Signalgebern aus Teilen beschädigter Geräte, ermöglichen es dem hauptstädtischen *Service de la Circulation*, täglich seine vielfältigen Aufgaben im Dienst der Sicherheit des

Straßenverkehrs zu bewältigen. Zu hoffen bleibt allerdings, daß die Zukunft unserer Stadt nicht noch mehr Stress und Staus beschert, sondern mehr Lebensqualität für die hier wohnenden und arbeitenden Menschen.

Ed Streitz
Leiter des Verkehrsdienstes





Gut ausgestattete Werkstätten und aufwendige Lagerhallen, wo im Innendienst beschäftigte Mitarbeiter die entsprechenden Vorarbeiten leisten, ermöglichen es dem Verkehrsdienst, täglich seine vielfältigen Aufgaben im Dienst der Sicherheit des Straßenverkehrs unserer Hauptstadt zu bewältigen.



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 autour 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.



Es ist jeden Samstag dasselbe Theater. Kaum daß er aufgestanden ist und zum Fenster hinausschaut, ist Battys gute Laune schon verflogen. Da steht es also vor der Tür: eine Ausgeburt an Häßlichkeit, ungewaschen, von unbestimmter Farbe, ein Blechkasten auf Rädern, mit rostigen Radkappen. Der Lada mit den vielen Extras, den abwaschbaren Sicherheitsgurten, dem heizbaren Rückspiegel und dem nachfüllbaren Aschenbecher.

Batty schämt sich. Mißmutig beobachtet er, wie sein Nachbar Othon Protz, ein graumeliertes Lackaffe im Pensionsalter, sich an seinem neuen Wagen zu schaffen macht. Wie sein Automobil ist Othon Protz dauernd in Form und auf Hochglanz. Er hält sich fit durch Dauerlauf und Radfahren und plustert sich auf wie ein eitler Pfau. Dauernd sieht man ihn in irgendeinem lächerlichen Trainings- oder Jogging-Anzug. Stets trägt er an Sportkleidung, was gerade der letzte Schrei ist. Grelle Farben scheint er zu bevorzugen.

Heute trägt er einen Trainingsanzug in diesen phosphoreszierenden Farben. Grün und rosa auf schwarzem Untergrund. In diesem Aufzug macht er sich an seinem Protzmobil zu schaffen. Jeden Samstag. Zuerst wird der Wagen eingeseift, dann abgewaschen, mit dem Leder trockengerieben und schließlich eine Stunde lang gewienert. Für jedes Teil hat Protz ein anderes Putzmittel, ein besonders feines Autoshampoo, eine Wichse zum Polieren, ein Spray zur Pflege der Kunststoffteile, einen Schaum für den Teppichboden und ein Reinigungsmittel für die Fenster. Das Auto ist ein knallrotes,

elegantes Cabrio mit allem Drum und Dran. Es sieht so teuer aus wie der Trainingsanzug von Othon Protz: Doppelscheinwerfer, Spoiler, Gasdruck-Stoßdämpfer, elektrisches faltverdeck, Leichtmetallfelgen, ABS, elektrische Fensterheber, Ledersitze, Zentralverriegelung, Servolenkung, CD-Player und Autoradio.

Dieses Gehabe ärgert Batty. Alter Esel, denkt er. Letzte Nacht hat er sogar vom Auto des Nachbarn geträumt. Über Neudorf war der Himmel schwarz vor Kühen. Die Kühe sind über das Auto hinweggeflogen und haben ihre Fladen direkt auf das Luxusgefährt des Othon Protz fallen lassen. Othon Protz mußte ein Jahr wienern und putzen, bis er die Scheiße von seinem Wagen entfernt hatte. Was darunter zum Vorschein kam, war ein winzig kleines Auto in Playmobil-Größe.

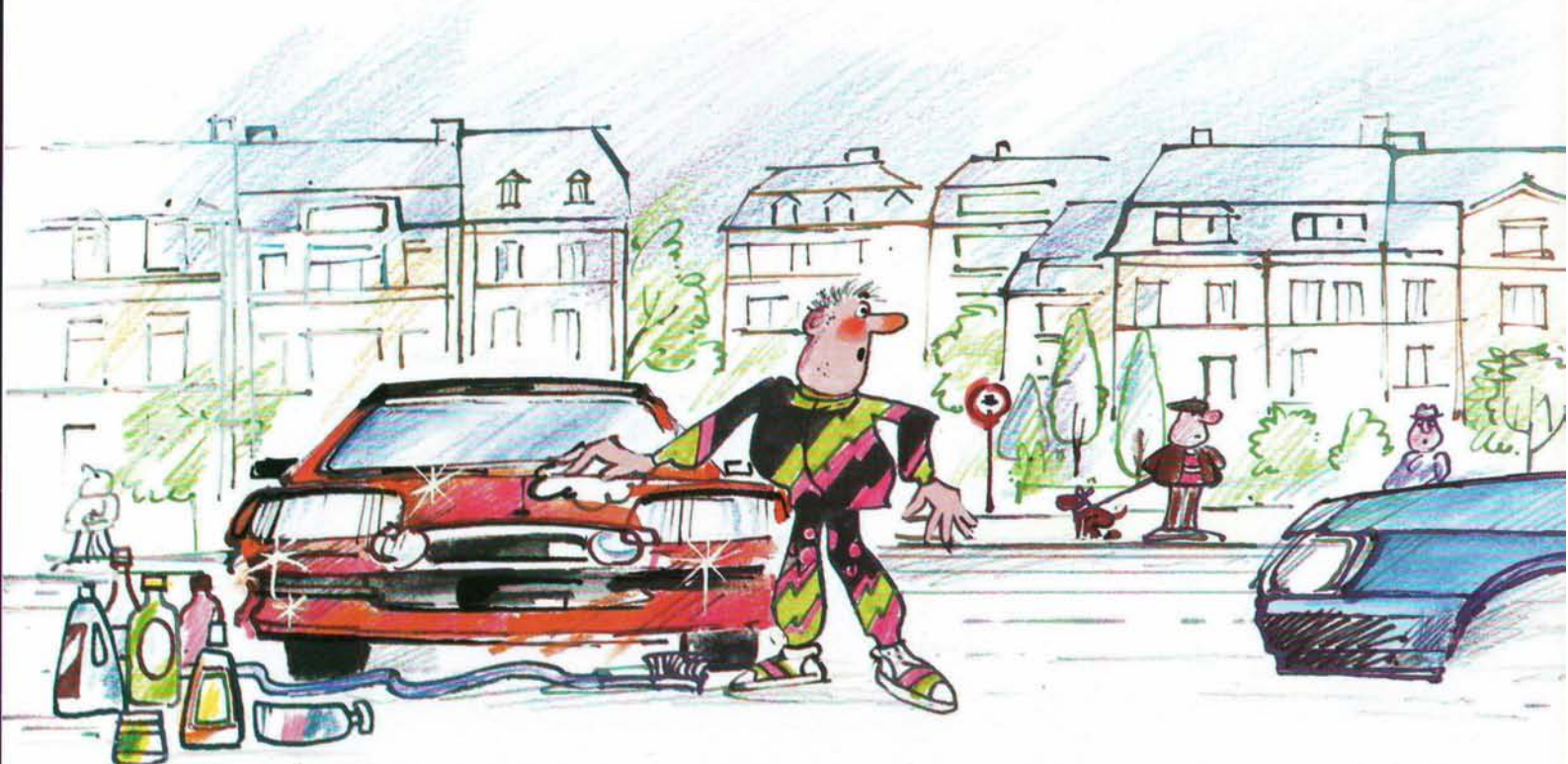
Man kann sich denken, daß Battys Schadenfreude groß war. Aber das alles war nur ein Traum. Jetzt ist er ärgerlich und schaut wieder auf seinen Lada.

Und wenn ich mir ein neues Auto kaufen würde, fragt er zaghaft seine Frau

Marguerite. Die ist entsetzt, denn sie hat felsenfest damit gerechnet, das ersparte Geld in eine neue Einbauküche zu investieren. Und eine Skiausrüstung für den Wintersport auf der Langlaufpiste in Weiswampach wollte sie eigentlich auch. Für den Fall, daß nächsten Winter Schnee fällt. Wenn aber nun ein neues Auto angeschafft wird, dann ist es natürlich Essig mit der Einbauküche und der Skiausrüstung. Marguerite schmolzt und spricht wieder mal von Scheidung.

Das verfehlt nicht seinen Eindruck auf Batty. Nach einem anfänglichen Tobsuchtsanfall gibt er sich geschlagen und flüchtet sich in eine tiefe Depression. Jeden Samstag steht er am Fenster und sieht hilflos und angeekelt zu, wie dieser Othon Protz an seinem brandneuen Flitzer herumfummelt. Der Mensch kennt weder Scham noch Hemmungen. Batty redet sich ein, daß ein Auto eigentlich nur ein Fortbewegungsmittel ist, und daß es gleich sei, ob es nun schön und teuer oder eben unscheinbar und zweckmäßig ist. Aber das nutzt nichts, er wird immer depressiver.

Während Marguerite hart bleibt und auf ihrer Einbauküche und der Skiausrüstung beharrt, machen die Kinder Steve und Iris sich Sorgen um den Vater. Sie tragen sich mit dem Gedanken, das Meerschweinchen Emil zu verkaufen, um Batty sein Auto zu finanzieren. Das bricht Großmutter Amelie Kummer-Keller das Herz. Sie tut, was in solchen und ähnlich gelagerten Fällen die meisten Großmütter zu tun pflegen: Sie greift in die Schublade



NEUES AUTO

ihrer Nachttisches und kramt eine Pralinschachtel aus dem Jahre 1958 hervor, in der sie ihre Wertsachen verstaut hat. Außer einer Brosche, zwei goldenen Zähnen und einer kleinen Flasche in Muttergottesgestalt, die einmal Wasser aus Lourdes enthielt, befindet sich darin auch ein Sparbuch.

Ohne ein Wort zu sagen, geht Großmutter zur Bank und hebt dort sage und schreibe 100.000 Franken von ihrem Büchlein ab. Das gibt ein schönes Auto. Wieder zuhause angekommen, eröffnet sie Batty die frohe Botschaft: „Sei nicht traurig, mein Sohn. Du bekommst dein neues Auto. Das wäre ja gelacht. Ich zahle!“

Großmutter Amelie Kummer-Keller sagt dies in geradezu befehlshaberischem Ton. Es ist schon eindrucksvoll, wie sie so dasteht, entschlossen, in Hut und Mantel und mit einer Handtasche in Reisekoffergröße.

Batty ist entzückt. Und so machen sich die Zimmer-Kummers auf zum Autohaus Schramm, wo sie sogleich von einem servilen Verkäufer in Empfang genommen werden. Bevor der den Mund aufgetan hat, befiehlt Großmutter Amelie barsch, daß man ein Auto zu kaufen wünsche. Am besten ein braunes, das nicht zu schnell schmutzt. Von mittlerer Größe. Nicht zu klein und nicht zu groß. Vielleicht ein Opel Kadett, so eins, wie es Großvater immer hatte. Und gleich mit nach Hause nehmen will Amelie Kummer-Keller den neuen Wagen auch noch. Sie hat noch nie etwas von Lieferfristen gehört.

Batty ist entsetzt, wagt aber vorerst nichts zu sagen, denn es geht ja nicht von seinem Geld. Der Verkäufer befeißigt sich, der alten Dame klarzumachen, daß das von ihr gewünschte Modell längst nicht mehr geführt werde. Er bringt die Zimmer-Kummers zu den neuesten Prunkstücken im Vorführraum. Dort stehen sie, glänzende, prachtvoll gestylte Schlitten mit allen Schikanen, die das Autofahrerherz begehrt. Der beflissene Verkäufer zeigt den Zimmer-Kummers die Prachtstücke. Batty sitzt Probe, und der Verkäufer läßt eine Wortlawine los, in der alle Vorteile, Accessoires und Leistungsstärken der neuen Generation der fahrbaren Untersätze aufgezählt sind: Airbag, Sonderausstattungen zum halben Preis, Mini-Farbfernsehgerät, Einspritzelektronik, Verbrennungsmotor, Vierventiltechnologie, 16-Ventil-Motor, zwei obenliegende Nockenwellen, maximales Drehmoment in der 105-PS-Version bei 153 Nm und 4.500 Umdrehungen pro Minute, geregelter Katalysator mit Sekundärluftsystem und einem Aktivkohlefilter in der Tankentlüftung, Abgasgegendruck, Verringerung der Kaltstartemissionen, optimale Betriebstemperatur, elektronisch zugeschaltete Sekundärluft, Verbesserung der Abgasqualität, fortschrittliche Steuerungs elektronik, Wirtschaftlichkeit, geringer Wartungsaufwand, verbesserte Leerlaufstabilität, unabhängig von der Drosselklappe verlaufende Regelung der Leerlaufdrehzahl über ein separates Steuerventil, Turbo-Technik, Bordcomputer, Motormanagement-Computer mit bis

zu 600.000 Befehlen pro Sekunde, Steuerelemente, gute Traction an den Antriebsrädern, Tacho, Reichweitenanzeiger, Armaturenbrett aus Tropenholz, Knieschutz, Sicherheitsverbreibungen in den Türen. Undsoweiter undsofort.

Während Batty begeistert ist, interessieren Großmutter Amelie aber diese ganzen technischen Details nicht. Sie bringt den Verkäufer um den Verstand, indem sie sich erkundigt, ob die Sitze pflegeleicht und abwaschbar sind, und ob man den Karosserielack auch mit schwarzer Seife und reinen Spänen reinigen kann.

Und den Preis will Großmutter natürlich wissen. Als ihr klargemacht wird, daß es mit 100.000 Franken nicht getan ist, und daß so ein neuer Wagen zwischen einer halben und einer ganzen Million kostet, schlägt es ihr die Sprache. „Mit Ihren 100.000 Franken bekommen Sie zu unseren Topmodellen allenfalls vier Winterreifen und zwei Paar Schneeketten obendrauf“, macht sich der Verkäufer lustig und kommt sich dabei auch noch witzig vor.

„Na gut“, befiehlt Großmutter Amelie Kummer-Keller, „wenn das so ist, behalten wir den Lada und kaufen bloß die Winterreifen und die Schneeketten. Marguerite bekommt von mir ihre Skiausrüstung, und wir fahren nach Weiswampach in den Wintersport“.

Jacques Drescher



Was bedeuten die Straßennamen der Stadt?

Philippe II (Rue)

Sie verbindet die Grand-Rue mit der Rue Notre-Dame und über diese hinaus mit dem Boulevard F.-D. Roosevelt (Zentrum).

Benannt wurde die Straße, deren Entstehung in die beginnende Regierungszeit Philipps II. fällt, nach diesem spanischen König, dessen Vater Karl V. ihm am 25. Oktober 1555 in Brüssel die Herrschaft der Niederlande, zu denen Luxemburg gehörte, übertragen hatte und der bis 1598 regierte.

1549, noch als Infant, war Philippe II., der sich auf dem Weg nach Brüssel zu seinem Vater befand, durch Luxemburg gekommen, wo ihn Graf Mansfeld und die Bevölkerung „mit großer Freude empfangen“, wie er seinem Vater berichtete. Zu Fuß war er mit Mansfeld durch die Stadt gegangen und hatte die Befestigungen besichtigt. Als König aber verließ Philippe, der in Spanien geboren und erzogen worden war, seine Heimat nicht mehr; die Verwaltung der Niederlande, für ihn eine ungeliebte Provinz,

überließ er den Statthaltern und spanischen Ratgebern.

Was nun weiterhin den Namen der Straße betrifft, so findet man häufig in den Akten die irrtümliche Bezeichnung „Rue Saint-Philippe“. Während der französischen Revolution wurde sie durch einen Erlass vom 29. Fructidor im Jahre VI der Revolution (15. September 1798) umbenannt in „Rue de la Nation“. 1807 kommt dann der alte Name „Rue Saint-Philippe“ wieder auf.

Von 1925 an hieß sie Rue Philippe, dann Philippsgasse während der deutschen Besatzung. Am 29. Dezember 1945 wurde durch einen Gemeinderatsbeschluß der ursprüngliche Name „Rue Philippe II“ wieder eingeführt.

Die Entstehung der Rue Philippe II wird gemeinhin auf das Jahr 1555 zurückgeführt, als nach der Brandkatastrophe des vorhergehenden Jahres die Urbanisierung der Oberstadt notwendig wurde. Nach François Lascombes soll sie allerdings noch älter sein, jedenfalls in ihrem oberen Teil, der lange Zeit mit zur Acht (Grand-Rue) gerechnet wurde.

In den Chroniken geht die Rede von einer „nuwengasse“, einem schmalen Gäßchen, das in der heutigen Rue Philippe II abzweigte und in einem Bogen um die „Helle“ führte, eine Halle, die seit der Mitte des 14. Jahrhunderts hier stand, und die durch diese Gasse mit der Acht verbunden war. Auf dem Plan von Jacques de Deventer (um 1550) sehen wir, daß auch ein Weg von der Rue Saint-Josse (Rue Notre-Dame) nach Norden zu der besagten Helle geführt hat. Diese fiel, wie viele andere Gebäude der Oberstadt, der Feuers-

brunst von 1554 zum Opfer. In den damals erstellten neuen Bebauungsplänen ist sie nicht mehr aufgeführt, ebenso wenig wie das Gäßchen, das um sie herumführte. Wenn Eustache von Wiltheim (geboren 1600) vom Neuaufbau der Stadt spricht, erwähnt er unter anderem auch die Anlage der „Philippsgaass“ in ihrem oberen Teil. Der Durchbruch in gerader Linie erfolgte 1610, als der Magistrat mit der Ausarbeitung von neuen Straßentrassen befaßt wurde, wovon die eine die untere Rue Philippe II betraf. Solche Pläne für neue Straßenanlagen in diesem Stadtteil hatten wohl schon länger bestanden, ihre Verwirklichung aber war an dem Widerstand der Franziskaner vom Knuedler gescheitert, die dazu große Gebiete ihres Besitzes hätten abtreten müssen, wozu sie anfangs nicht bereit waren.

Hier sei dann auch noch von einem anderen Projekt gesprochen, das aber in seiner Zeit auch nicht über das Stadium des Schreibtischplanes hinauskam. 1670 hatte General de Louvignies den Bau einer Brücke über das Petrußtal vorgeschlagen, „le plus bel ouvrage de l'Europe“, wie er sich ausdrückte. Sie sollte in der Verlängerung der Rue Philippe II zwischen den Bastionen Jost und Beck zu dem Plateau Bourbon übersetzen. Durch diese Brücke wäre ohne Zweifel das Bebauen des neu erschlossenen Stadtteils gefördert worden; Rue de la Porte-Neuve und Rue Philippe II hätten sich zu Hauptverbindungsadern der Stadt entwickelt; der Fernhandel hätte sich mächtig entfaltet, da der schwierige Verkehr durch die engen Gassen vermieden worden wäre. Aber erst mehr als 200 Jahre später wird dieser Gedanke mit dem Bau der Adolphe-Brücke 1903 Wirklichkeit werden.

Ein letztes Wort bleibt uns noch zu sagen über den sonderbaren Namen „Hellepull“, den der untere Teil unserer Straße trägt, da wo sie die Rue Notre-Dame kreuzt. Hier befand sich nämlich ursprünglich ein Teich, der die Abwässer des höher gelegenen Stadtteils der Acht auffing, bevor sie in die Petruß abflossen. Mit der Zeit aber wurde dieser Abfluß durch Erdarbeiten an den Befestigungswerken gestört, und der Teich, aus dem man auch bei Feuersbrünsten Wasser schöpfte, verwandelte sich in einen übelriechenden Morast. Es kostete die Stadtverwaltung einiges Geld, diese Kloake zu reinigen und die Tierkadaver zu entfernen, die sich dort ansammelten.

Nach Lascombes kommt der Name von der obengenannten „Helle“; es mag aber auch sein, daß dieser üble Ort bei den Bewohnern danteske Visionen heraufbeschwor, und der Wortgleichklang von „Helle“ und „Hölle“ sie zu der Auffassung brachte, daß es sich um einen „Höllenspfuhl“ handelte.



Trésors du Musée Pescatore

En été dernier le Musée Pescatore a fermé ses portes. D'importantes transformations y ont été entreprises pour transformer la villa Vauban en résidence officielle de la famille grand-ducale pour la durée des travaux de restauration du palais.

Il eût été dommage d'interrompre complètement la présentation des collections permanentes qui au fil des années ont confirmé la renommée de la galerie d'art municipale. Un accord avec le Gouvernement a permis d'aména-

ger deux salles du Musée National d'Histoire et d'Art, afin d'y accrocher les plus beaux tableaux des collections Pescatore, Lippmann et Dutreux-Pescatore qui y font maintenant suite à la collection Bentinck-Thyssen. Une vingtaine de peintres, des plus connus, ont été choisis pour y représenter les trésors du Musée Pescatore. Pratiquement tous en ont déjà été présentés dans *Ons Stad* à l'exception de deux artistes, dont Pierre Nason avec son portrait intitulé „L'Enfant-chasseur”.



Pierre Nason

Né à La Haye ou à Amsterdam vers 1612 et décédé entre 1688 et 1690 à La Haye.

Pendant bien des années il excelle dans l'art de peindre des miniatures à la façon de son maître Mierevelt, et dans celui d'exécuter des natures mortes, inspirées par Kalf. Il s'établit à La Haye en 1639 où probablement il travaille chez Jean van Ravesteyn, un élève de Mierevelt. Il y renouvelle sa façon un peu vieillotte de faire des portraits. C'est d'ailleurs en tant que portraitiste qu'il va se forger sa renommée. La Haye est siège de la Cour et du Gouvernement et les portraitistes talentueux y sont les bienvenus. Toujours à La Haye il entre dans la Gilde et devient un des fondateurs de la Pictura. Plus tard, en 1666, il devient peintre à Berlin à la cour de Frédéric-Guillaume, prince-électeur de Brandebourg. C'est ici qu'il peint le très beau tableau du prince et de son épouse qui se trouvait longtemps dans le château de Berlin.

Il reste à Berlin jusqu'en 1688. Entretemps il fait aussi le portrait du roi Charles II d'Angleterre, mais il n'est pas certain qu'il soit allé pour autant en Angleterre. Les tableaux de Nason qui se trouvent dans tous les grands musées du monde comme à Berlin, Cologne, Bonn, Bruxelles, La

Haye, Londres, Mayence, New York et Rotterdam, sont parfois à tort attribués à ses maîtres Ravesteyn, Moreelse et Mierevelt. Nason est un peintre typique de l'école hollandaise, surtout connu par ses natures mortes et ses portraits comme celui de la Duchesse de la Vallière, du Prince d'Orange, d'un guerrier, d'un officier en cuirasse ou encore d'un docteur en médecine. Au début du 17^e siècle l'arrière-fond de la plupart de ses portraits est sombre et plat. Parfois on peut y distinguer quelques éléments d'architecture. En 1648 on peut deviner une sorte de paysage au fond, derrière l'autoportrait de Nason, conservé au Musée de Narodowe à Varsovie. Un paysage plus prononcé cette fois-ci revient dans le tableau de la collection Lippmann intitulé „L'Enfant-chasseur” qui montre un enfant de quatre ans (Aeta 4), un petit prince allemand probablement, posant en costume de chasse devant un paysage, sombre certes, mais composé de collines, d'arbres et de nuages.

Georgette Bisdorff



Connaissez-vous le rébus, le calembour ou la charade? Seriez-vous un lecteur assidu des contrepèteries de l'album de la comtesse du Canard enchaîné? Auriez-vous un faible pour les calembours? Vous arrive-t-il de tourner un zeugme¹ pour rire? Aimez-vous Raymond Queneau et Georges Perec? Seriez-vous un admirateur de Raymond Devos, de Pierre Dac ou de Pierre Desproges? La langue française vous sert-elle des fois à jouer, à vous amuser et non seulement à communiquer prosaïquement?

Oui? Alors vous êtes bien placé pour aimer et comprendre un auteur-acteur-disseur-directeur de théâtre qui, depuis le milieu des années 80, construit un personnage, une oeuvre, un style.

C'est de Claude Frisoni qu'il s'agit, qui, au début de 1992, vient de signer sa première véritable pièce, un grand succès dans le petit théâtre qu'il dirige depuis quelques semaines.

Un nouveau départ pour le Théâtre Ouvert Luxembourg (TOL)

TOL

CLAUDE FRISONI

UNE DESTINEE „REGIONALE"

En fait, pour connaître le travail de Claude Frisoni, il n'est pas nécessaire de savoir qu'il est d'origine italienne, de nationalité française, de profession attaché culturel adjoint de l'ambassade de France à Luxembourg. Venu de Lorraine pour travailler à Luxembourg, installé depuis 1985 dans la ville après avoir fait, pendant quelques années, le „navetteur" frontalier, ce Français est un pur produit de l'Europe des régions qui ignore superbement les frontières nationales comme les ignoraient déjà à la fin du 19^e siècle et au début du 20^e les Italiens venus travailler dans les mines et les aciéries du bassin lorrain et luxembourgeois. Claude Frisoni aime à dire que ses ancêtres auraient pu aussi bien échouer au Luxembourg plutôt qu'à Hussigny, et pour quelques mètres de parcours en plus, il aurait été Luxembourgeois. Le brassage à Luxembourg et autour de Luxembourg et surtout en Lorraine a été permanent. La preuve, c'est qu'à Belvaux il y a une rue Jos Frisoni! Il s'amuse à se dire Luxembourgeois et il ajoute avec une pirouette: „habitant de la ville de Luxembourg", Italo-Lorrain de nationalité française au service de la France, mais il est fier d'être compté comme un artiste luxembourgeois quand il se présente à l'étranger.

Et d'ailleurs, le milieu n'est pas indifférent quand on est homme de théâtre qui puise ses sujets dans la langue de l'époque et dans la réalité quotidienne. D'abord, c'est une chance de voir un auteur dont la langue maternelle est le français approcher le rôle et le statut de cette langue au Luxembourg. Pour lui, le français est le moyen de communication naturel, et non pas, comme souvent chez les Luxembourgeois qui le manient, le signe extérieur d'un tas de choses: statut social, fonction administrative, attachement à la France.... En cela, Claude Frisoni a un rôle à jouer par la façon dont il se sert du français pour l'amusement du public. C'est bien la première fois que cette langue est objet d'amusement et de plaisir chez un auteur qui vit et travaille au Luxembourg.

Cela a donné jusqu'ici des „one-man-show" avec des sketches théâtralisés, c'est-à-dire, à la différence des diseurs français, avec une mise en scène, des décors, des voix off. Ainsi sont nés de véritables spectacles, comme „Le meilleur des rouquins" et „Enfermés dehors" que le public luxembourgeois a beaucoup aimés et où pourtant le plaisir que l'on prend avec la langue n'est pas gratuit.

„Je ne m'interdis pas d'intervenir, dit Claude Frisoni qui ajoute: - Mais je ne m'y force pas non plus." Et cet auteur qui ne tarit pas de jeux de mots et de calembours, qui triture sans cesse cette langue (après s'être amusé sur le masculin-féminin: le canapé, la canne à pêche; Le Pen, la peine..., il songe au singulier-pluriel: Au théâtre, les femmes de ménage sont plus utiles que les critiques. Elles au moins, on est sûr qu'après le spectacle elles feront les loges.) avoue: „Les jeux de mots m'agacent quand ils ne servent à rien." Passe donc dans ces sketches une sensibilité critique et passionnée sur des sujets politiques, au sens large du terme, comme le racisme, les sectes, la religion, la francophonie, la publicité..

„Régimes sans ciel" - Marc Olinger et Claude Frisoni



Puis, de petits textes (dont certains ont été publiés dans les Cahiers Luxembourgeois) il a osé enfin passer à une pièce, une vraie où il veut, comme il dit, régler un compte avec tous les dogmatiques. C'est „Régimes sans ciel", une sorte de pastiche un peu grinçant de „Huis clos"² avec trois personnages, dont deux coupés sur mesure pour Marc Olinger (Fullstuff) et Frisoni lui-même (Homlet).

¹ Er schlug dem Wirt das Fenster und den Weg nach Merl ein.

² „Ils me refont le coup de „l'enfer c'est les autres" ... le paradis c'est les autres."

LAVIE D'UN PETIT THEATRE

Depuis quelques mois Claude Frisoni a repris le flambeau de Marc Olinger au Théâtre Ouvert Luxembourg, avec Raymond Weber à la tête du conseil d'administration. Le voilà plongé dans les difficiles problèmes matériels d'un tout petit théâtre de création, qu'il faut faire vivre avec des moyens qui restent toujours dérisoires, malgré une convention récemment signée avec le ministère des affaires culturelles. Comme tous ceux qui suivent l'aventure théâtrale au Luxembourg, Claude Frisoni en vient à se faire ses idées à lui à ce sujet³. Il souligne tout particulièrement le statut des artistes dans la société luxembourgeoise. Peu considérés, sans garanties professionnelles, les acteurs et metteurs en scène qui ont sauté le pas pour vivre pleinement leur art, sont en outre mal payés. D'ailleurs, comparé à l'étranger, le théâtre à Luxembourg est bon marché, trop bon marché, dit le nouveau directeur du TOL, ce qui ne lui permet pas de joindre les deux bouts, même avec des budgets très restreints. Son premier spectacle au TOL, „Régimes sans ciel” joué une vingtaine de jours à guichets fermés, ne sera sans doute pas un succès financier! „Dans les meilleures conditions, même avec un sponsor, des représentations toujours complètes, ce spectacle n'est pas autofinancable”, dit le nouveau directeur du TOL.

Claude Frisoni définit clairement les deux directions dans lesquelles il faut aller. D'une part, il faudrait changer pas mal de mentalités en matière de culture: d'abord soutenir et encourager la création puisqu'elle doit être considérée comme quelque chose d'important pour la société, mais aussi donner un statut à l'artiste et surtout une couverture sociale; ensuite créer des activités suffisamment variées pour permet-

tre à ces artistes de vivre. Claude Frisoni imagine mal une troupe professionnelle permanente à Luxembourg, mais il voit dans le développement du site audiovisuel (comme les productions de télévision et de cinéma, les activités de synchronisation p.ex.) la possibilité d'activités et de revenus complémentaires pour tous ces artistes que le théâtre seul pourrait difficilement occuper à plein temps.

Par ailleurs, même si le public est relativement nombreux à Luxembourg, il ne suffira jamais à générer les recettes nécessaires pour payer des cachets honnêtes. Il faut donc, en plus des subventions, exporter les spectacles pour étendre le public et développer les recettes. En sa qualité d'attaché culturel, Claude Frisoni peut y contribuer: „Même directeur du TOL, je ferai tout pour aider les autres petites salles”.

Voilà pourquoi ces petits théâtres comme le TOL, le Centaure, la Kulturfabrik, le Melusina, véritables viviers et tremplins pour de jeunes artistes, sont en train de créer une structure qui permette de se concerter ou de trouver des accords (p.ex. sur la date des premières): Elipss (entente luxembourgeoise indépendante des petites structures de spectacle), présidée par Philippe Noesen, pourra développer une coopération déjà largement engagée depuis quelques années.

Voilà donc un nouveau départ pour le TOL, avec un directeur conscient des problèmes de la scène théâtrale indigène, mais bien décidé à y apporter des solutions originales et à tirer profit des potentialités culturelles du pays.

Ben Fayot

L'OUVERTURE THEATRALE

Mais Claude Frisoni n'entend pas poursuivre une trajectoire solitaire. Comme il affirme lui-même, pour bien écrire pour le théâtre, il faut s'y être frotté, il faut avoir senti soi-même l'excitation de se montrer au public sur une scène, il faut savoir prendre des risques dans cette confrontation avec un public. Pour que se développe donc une écriture pour le théâtre, il faut une vie théâtrale, qui exige et crée ce besoin de l'écriture. Lui-même avoue volontiers avoir commencé à écrire à Luxembourg, à travers sa propre expérience avec le théâtre qui se fait dans les petites salles du Centaure et du TOL. Et d'analyser ainsi ses objectifs: „A partir de 1973 à peu près, à travers l'animation de Marc Olinger et de Philippe Noesen, une vie théâtrale propre s'est développée. Il en est né des acteurs dont quelques professionnels remarquables, des metteurs en scène, des décorateurs, des musiciens, bref, tout le personnel nécessaire pour ce théâtre. Maintenant, c'est la création à laquelle il faut s'attaquer. Il faut trouver des auteurs qui érivent pour le théâtre.”

In ne se contentera donc pas de sa propre écriture, il veut dénicher et jouer des pièces écrites en français par des Luxembourgeois tel ce „Lasso” de Batty Weber, des pièces en un acte d'Edmond Dune, mais surtout il aimerait que des Luxembourgeois écrivent en français, ne serait-ce qu'en commençant par le café-théâtre ou le sketch. Il veut jouer à cet égard un rôle d'animateur. „Pour pouvoir s'exporter et se mesurer à l'étranger, pour l'exigence que cela comporte, il ne faut pas seulement écrire en luxembourgeois pour le public restreint de ce pays, mais écrire en français et en allemand pour s'ouvrir à un large public.” Claude Frisoni n'est certes pas de ceux qui parlent en termes méprisants d'un milieu luxembourgeois étroit ou provincial; Français, il affirme que ce milieu, par le brassage de cultures et le multilinguisme, par un certain cosmopolitisme aussi, est plus ouvert que mainte ville de province dans sa propre patrie. Cela ne l'empêche pas d'exiger un „label de qualité” de l'étranger, d'où la nécessité de sortir.

Tout naturellement, la grande région s'offre comme un premier cercle propice à la coopération culturelle transfrontalière, mais Claude Frisoni est le premier à reconnaître que pas mal d'occasions n'ont pas été saisies, surtout du côté lorrain où on a peu répondu aux ouvertures de l'ancien ministre des affaires culturelles Robert Krieps entre 1984 et 1989.

³ Rejoignant en cela l'analyse de Raymond Weber, président du TOL, dans le cahier de programmes pour 1992: „... ce qui nous fait cruellement défaut, c'est une politique du théâtre (statut de l'acteur et du technicien du spectacle, formation et mobilité des professionnels, écriture et traduction de pièces de théâtre, lien entre une ou plusieurs cellules théâtrales professionnelles et les théâtres amateurs, production, coproduction et financement des spectacles, diffusion des meilleures pièces théâtrales, information et communication, synergies entre le spectacle vivant et la production audiovisuelle).”



DECOUVREZ L'HISTOIRE DU CINEMA EN 8.000 FILMS!
DEPUIS 15 ANS, LA CINEMATHEQUE MUNICIPALE EST RECONNUE COMME
L'UNE DES MEILLEURES D'EUROPE

1977  1992

CINEMATHEQUE MUNICIPALE
VILLE DE LUXEMBOURG



(photo: The pilgrim, 1923)

Du "Cuirassé Potemkine" à „Dances With Wolves", la Cinémathèque municipale conserve et présente tous les films-phares du cinéma, mais aussi des chefs-d'œuvre inconnus, des films de série B, des incunables.

Séances du lundi au vendredi
à 18.30 hrs et à 21.00 hrs
mercredi également à 12.10 hrs
(téléphone 4796-2644)