

# Bruxelles prendra-t-elle le tram strasbourgeois?

Comment passer de bus bondés, englués dans une circulation polluante, à un Tram futuriste fierté des habitants ? Suivez Strasbourg... où une délégation belge, invitée par la STIB, est partie voir pourquoi l'herbe est plus verte.

« **I**l y a aujourd'hui à Strasbourg une grande adhésion collective au tram » constate admiratif (ou rêveur) Jean-Michel Mary, Délégué aux relations avec les Pouvoirs locaux à la STIB<sup>1</sup>, « au point qu'un comité de quartier s'est opposé à un projet, non pas - comme nous avons l'habitude de le voir dans nos villes - contre le tram, mais bien pour qu'il passe dans leur quartier ! ».

Pour en arriver là, fin des années 80, la ville de Strasbourg a fait un pari de taille : réimplanter le tram - qui avait quitté la cité depuis 20 ans - plutôt qu'un métro souterrain préservant la place aux voitures. Les options prises alors par les pouvoirs publics sont fortes. C'est toute une réflexion sur l'espace public et l'aménagement urbain qui est entamée.

Au centre-ville, dans les principales artères, les aménagements sont réservés aux tramways et aux piétons, seules les voitures de livraison sont admises à certaines heures. Les trams, modernes, aux grandes baies vitrées, donnent l'impression au voyageur d'être dans la rue. Ils ne désemplassent pas. Quelques soit l'heure de la journée, le temps de parcours reste identique. Il n'y a pas d'heure de pointe, grâce notamment aux aménagements réalisés et aux feux télécommandés par le tram à chaque carrefour. Pour inciter les habitants à se rendre en ville en transports en commun, des parkings relais avec des tarifs attractifs sont installés près des stations.

## Une communication professionnelle

Malgré un large effort d'information, la première implantation de ligne de tram fut très chahutée, particulièrement par les commerçants. Tirant les enseignements de ces premières expériences, la ville a décidé de mettre des moyens importants dans la concertation et l'information du public: porte-à-porte, toutes-boîtes, questionnaires, bus itinérants, panneaux... Succès au rendez-vous. « Bien entendu, précise JMM, tout cela n'a de sens que si derrière cette communication, il y a une véritable volonté politique de réussir et ne pas s'arrêter aux premiers « bo là » des habitants. »

Dans la ville européenne, trois éléments ont conditionné la réussite du projet : des subsides octroyés par l'Etat français aux villes moyennes qui réinstallaient des réseaux de trams, une politique forte de la part de la maire, Catherine Trautmann et, sur le plan institutionnel, l'instauration d'une communauté urbaine (CUS) limitant le pouvoir des communes au profit d'une gestion plus globale du territoire.

## Et chez nous ?

Avec une situation politique plus complexe et moins volontaire qu'à Strasbourg, il s'agit d'adopter dans nos villes des straté-

gies qui visent... le consensus. La STIB compte ainsi s'inspirer de modèles de participation de Strasbourg et de l'Angleterre, pour les adapter au modèle bruxellois. Il en ressort, notamment, qu'il vaut mieux travailler par une concertation individualisée des gens que par des séances d'information publiques laissant trop souvent le pouvoir aux mécontents. Des ateliers de production, par exemple, permettent aux habitants d'un quartier qui le souhaitent de s'engager au sein d'un petit groupe pour mieux cerner le problème et rechercher des solutions.

« Au-delà de ces processus de concertation, il y aurait à faire évoluer les procédures de consultation, constate JMM. A Bruxelles, celle-ci s'opère en aval du projet, c'est-à-dire, lorsqu'il ne reste pratiquement pas de marge de manœuvre. Ce dispositif instauré dans les années 70 n'est plus d'actualité, il faudrait modifier les règles pour renforcer la consultation en aval lors de la conception du projet et la limiter en amont lorsque le projet est déjà fort engagé. »

Il reste du chemin pour faire avancer le tram...

Joëlle VAN DEN BERG

## En chiffres

- ⊙ 450.000 habitants - 27 communes
- ⊙ plus de 400 km de pistes cyclables
- ⊙ 500 vélos disponibles dans les administrations pour les employés
- ⊙ 4 lignes de tram (première en 1994), 150000 voyageurs par jour - en projet : 3 extensions et une nouvelle ligne, soit 53,7 km de rails en 2006
- ⊙ 10 parkings relais accueillent 4000 places (3000 places supprimées au centre-ville) ; 2,70 euros la journée comprenant un aller-retour gratuit par occupant
- ⊙ Tram-train (prévu à l'horizon 2008) : du périurbain au centre, passer des rails de chemin de fer aux rails de tram sans changer de véhicule



Aujourd'hui, les trams, les pistes cyclables et les zones piétonnes font partie de la carte de visite de Strasbourg