

AMENAGEMENT

Le chaos planifié



"Jour de fête", 1949, Jacques Tati. François le facteur, après avoir vu un film sur les postes des USA, fait sa distribution à l'américaine. (Photo: Bruno Baltzer)

L'aménagement du territoire est relayé au second plan des priorités politiques. C'est d'autant plus regrettable que le Luxembourg se situe dans un contexte de forte croissance économique et démographique.

(ergué) - Une des décisions le plus contestés lors de la constitution de l'actuel gouvernement chrétien-libéral fut l'intégration du ministère de l'aménagement du territoire dans celui de l'intérieur. Ce qui aurait pu être une fusion, permettant des synergies intéressantes, avait été dénoncé à l'époque par le Mouvement écologique comme une absorption pur et simple: l'aménagement du territoire (AT) a été "dégradé" au statut d'une "direction de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme (DATUR)" et n'apparaît même pas dans le nom du ministère.

Il est certainement trop tôt pour prétendre que cette dégradation symbolique au-

ra des répercussions durables dans les faits. L'essor timide qu'avait pris l'aménagement du territoire au courant des années 90 semble continuer, des projets comme celui des friches industrielles au sud du pays, laissent espérer.

Mais, s'il y a continuité au niveau du personnel, il faut par contre constater que la direction reste minuscule par rapport à la tâche qui lui incombe.

En 1997, lors d'un séminaire du Comité supérieur de l'Aménagement du territoire, le conseiller de gouvernement Claude Gengler s'était plaint du peu de respect qu'on accordait à l'AT, qui dans le temps pouvait encore profiter de l'étiquette de

véritable "ministère". Certes il existait bon nombre de dossiers techniques pour lesquels on sollicitait les responsables de l'AT: les zones industrielles, les friches, les parcs naturels et parfois même les collaborations au niveau communal ne se faisaient pas sans l'AT. Au niveau de la coopération régionale le ministère avait également un rôle à jouer. Mais le bilan de la loi sur l'aménagement général du territoire, datant de 1974, était plutôt mitigé. La loi fixait un cadre très général, ce qui, selon Gengler, peut s'avérer comme avantage ou comme désavantage à la fois: Un "hardliner" en matière de planification peut s'arranger avec une loi qui laisse beaucoup d'interprétation. Or le ministre de l'époque, le socialiste Alex Bodry, n'était pas parmi les responsables politiques les plus durs, contrairement à un Robert Goebbels, qui a su imposer des décisions lourdes en conséquences pour notre pays.

Les défauts de la loi de 1974 étaient connus depuis un certain temps, mais la réforme, entamée en 1993, n'a pu être finalisée qu'en mai 1999. Si elle porte encore la signature d'Alex Bodry, elle n'est entrée en effet que quelques jours après l'instauration du nouveau gouvernement.

La nouvelle loi dresse un cadre plus précis pour ce qui est des instruments mis en oeuvre pour arriver à une meilleure planification (programme directeur, plans directeurs régionaux et sectoriels, plans d'occupations au sol). Elle fixe aussi une fois pour toutes que ces plans priment sur d'éventuels plans ou projets d'aménagement communaux qui seraient en contradiction ou incompatibles avec ces plans.

Mais même le Conseil d'Etat avait regretté dans son avis sur le projet de loi que le ministre, qui compte l'AT en ses compétences, n'a ni un droit d'initiative ni un véritable droit de conception.

C'est en effet à ce niveau-là que les choses ne se sont guère améliorées: si l'AT est sollicité, c'est moins pour fixer le cadre selon lequel devrait évoluer notre pays (p. ex. en répondant de façon scientifique à la fameuse question "Combien de personnes peuvent vivre sur notre territoire, tout en respectant les principes du développement durable?"), mais bien pour adapter le mieux possible ce même cadre aux données que lui impose une certaine réalité économique.

commentar

Nachhaltigkeit – politische Rhetorik?

Im Bericht zur Lage der Nation fehlte ein zentraler Aspekt in punkto Steuerreform: die Ökologisierung des Steuersystems.

Knapp sechs Seiten nimmt die Frage der Steuerreform im Bericht zur Lage der Nation von Staatsminister J.-Cl. Juncker ein. Dabei verliert er kein Wort über ein Thema, das der Regierung im Rahmen des Koalitionsabkommens scheinbar noch am Herzen lag. Zitat: "D'Regierung steet an Europa op der Sait vum deenen, déi eng Ökologiséierung vun de Steieren ustriewen. () Wat d'Ökologiséierung vun eisem eegene Steiersystem ubelaangt, sou wellt d'Regierung eng Faisabilitéitsetude iwwert dee vum 'Mouvement Ecologique' virgeschloenen Ökobonusssystem durchféiere loosser."

Sicherlich, es ist unmöglich, so wie es der Staatsminister immer wieder hervorhebt, in einer Erklärung zur Lage der Nation alle gesellschaftspolitischen Aspekte anzusprechen. Und doch: Wer im Jahr 2000 im selbigen Bericht die Nachhaltigkeit zum Leitthema der Regierungspolitik erkör, wer die Steuerreform als einen der Schwerpunkte im Bericht zur Lage der Nation 2001 definiert, der muss sich die Frage gefallen lassen, warum gerade der zentrale Aspekt der Ökologisierung des Steuersystems außen vor gelassen wurde.

Liegt es wohl daran, dass das Staatsministerium die Nachhaltigkeit zwar als attraktives Aushängeschild betrachtet, sich aber de facto kaum fachlich mit dem Thema auseinandersetzt? Oder liegt es daran, dass angesichts der personellen und strukturellen Schwächen des Umweltministeriums keiner mehr so recht daran glaubt, dass dieses Ministerium die Federführung bei der Bearbeitung einer solchen komplexen Materie übernehmen kann? Kann es sein, dass eine derartige Vorgehensweise unweigerlich mit einer Aufwertung der Umweltpolitik verbunden wäre, die so manch einem in der Regierung wohl weniger genehm wäre?

Fakt jedoch ist, dass der Staatsminister nicht umhin kann, in naher Zukunft deutlicher Stellung zu beziehen - spätestens beim EU-Treffen in Goeteborg im Juli dieses Jahres, bei welchem die Nachhaltigkeit als Hauptthema definiert wurde. Es wäre theoretisch zu hoffen, dass die Chance genutzt würde, im Vorfeld von Goeteborg eine breitere Diskussion über die Haltung Luxemburgs in Sachen Nachhaltigkeit "Wéi e Lëtzebuerg fir muer?" zu führen. Man darf gespannt sein.

Blanche Weber ist Mitglied im "Mouvement Ecologique".

Un enfant est mort

Mort subite de nourrissons, bébés mort-nés et ce qu'on appelle pudiquement "fausses couches": sujets douloureux pour les parents concernés, sujets tabou pour un entourage qui n'a pas appris à parler du deuil. Le WOXX a rencontré un père "orphelin" et une conseillère de l'Initiativ Liebensufank.

Hymne ans WOXX-Layout

Manchmal ist der Kopf ganz leer. Da geht einfach gar nichts mehr.

Wenn dann jemand kommt daher und sagt auch noch: Schreib bitte mehr!

Versucht man es mit Ach und Krach, auf dass das Neue viel Sinn macht.

Telefoniert nach hier und dort, und sucht an manch geheimen Ort.

Nach Infos, die den Kohl fett machen. Das ist nicht leicht, meist gar nicht zum Lachen.

Nervöse Finger klopfen laut, der Kiefer hektisch Kaugummi kaut.

Man lässt das Telefon klingeln, zehn, zwölf Mal und flucht dabei über diese Qual.

Wenn schließlich jemand freundlich spricht: "Sie wollen wen? Den gibt's hier nicht!" -

wird der Hörer auf die Gabel geschmissen, einmal gebrüllt: "Ach, wie besch...!"

Noch etwas grübeln, dann ein Klick. Da gibt es doch den alten Trick.

Schwupps, delegiert man alles heiter, zur Kollegin, eine Tür weiter.

Und weil die auch 'ne Schlaue ist, ins Layout mit dem ganzen Mist.

Da wird gebastelt und geschoben, die Inhaltsleere mit Fotos behoben.

"Eviter de stimuler artificiellement les transports automobiles"

Carlo Hemmer, docteur en économie et fondateur du "Lëtzebuurger Land", était parmi ceux (très peu nombreux) qui s'opposaient à l'anarchie planificatrice de l'époque.

"La décision de construire un réseau très serré de voies de grande communication, comportant 150 km d'autoroutes (...) a été prise dans la précipitation. Les études préalables ont été insuffisantes (...) La Chambre des Députés a consacré une seule séance à l'examen, à la discussion et au vote d'un projet qui constitue l'investissement le plus important auquel le pouvoir public ait jamais consenti dans notre pays et qui comporte, étalée sur une dizaine d'années, une dépense s'élevant d'après des évaluations, sans doute optimistes à l'excès, à 13 milliards de francs.

Il n'a pas été procédé au calcul de la rentabilité économique, on a négligé de procéder à une analyse coûts-avantages (...) Ainsi, cette décision d'investissement exceptionnelle (...) qui bouleversera la physionomie du pays a été prise uniquement en fonction des exigences vraies ou prétendues du trafic en négligeant les autres impératifs de l'aménagement du territoire, tels que l'habitat, le développement régional ordonné, la sauvegarde du milieu naturel et donc du capital touristique et, d'une manière générale, la protection de l'environnement (...)

Enfin, l'aménagement de l'infrastructure routière doit être accompagnée d'une politique des transports conçue selon les préceptes modernes, c'est-à-dire favorisant les transports en commun en les multipliant et en les rendant plus attrayants et évitant de stimuler artificiellement les transports automobiles individuels. Il faut se résoudre à imposer au trafic automobile, par une fiscalité appropriée, toutes les charges financières qu'il impose à la collectivité".

Carlo Hemmer

Extrait d'un cours sur "Quelques problèmes de l'aménagement du territoire au Grand-Duché de Luxembourg", donné dans le cadre de l'Université internationale de sciences comparées ... en 1972!

