

URBANISMUS



Simulation après réaménagement du bd F. D. Roosevelt



SOURCE : GOUVERNEMENT LUXEMBOURGEOIS

Or, si cette partie du boulevard risquait de devenir encombrante, cela est moins lié à l'ajout d'une voie de bus et à l'élargissement de la piste cyclable qu'au fait qu'on y a gardé et même élargi les voies de circulation pour les voitures. Et ce des deux côtés de l'îlot comme sur toute la longueur du boulevard.

En chiffres, cela fait donc 2,13 m de trottoir, sur le côté de l'ambassade britannique, ainsi que 2 m de piste cyclable bidirectionnelle, 3,25 m pour la voie de bus et encore une fois 3,25 m de voie de circulation pour les voitures. De l'autre côté de l'îlot - du côté de la Cité judiciaire -, on compte 3,25 m de voie de circulation pour les voitures, le long de l'îlot de verdure (amputé de 1,30 m), 3,25 m de voie de bus et à côté, encore une fois, 3,25 m de voie de circulation pour les voitures. Si bien qu'arrivé à hauteur de la cathédrale, on a au final 6,50 m de voies de circulation pour les voitures contre 3,25 m pour le bus et 2 m pour la piste cyclable bidirectionnelle.

Les Verts « pas à la hauteur »

Dans un communiqué intitulé « Réaménagement du bd Roosevelt : les contradictions des Verts luxembourgeois », Déi Lénk Stad dénoncent ce maintien de la circulation automobile « au lieu de profiter de cette occasion pour réserver cet axe aux

transports en commun et à la mobilité douce ». Et ce alors que « cet été, le Luxembourg a connu deux canicules » et que des « milliers de jeunes sont descendus dans la rue pour dénoncer la passivité de leurs aînés face au réchauffement climatique ».

Aux yeux de déi Lénk, « la communauté scientifique a multiplié les rapports alarmants et renouvelé son appel aux décideurs politiques de prendre des mesures énergiques pour éviter une catastrophe climatique. Le réaménagement du boulevard Roosevelt aurait pu être une occasion pour le gouvernement de montrer qu'il prend cette situation au sérieux ».

Si l'on a un peu du mal à suivre le raisonnement de Déi Lénk Stad et le lien qu'ils établissent entre la fermeture d'une voie aux conducteurs individuels et la lutte contre le réchauffement climatique, la place privilégiée réaccordée aux voitures dans le réaménagement du boulevard F. D. Roosevelt saute aux yeux - et oui, surprend dans la bouche d'un ministre vert sous couvert de « priorisation » des transports en commun et de la mobilité douce.

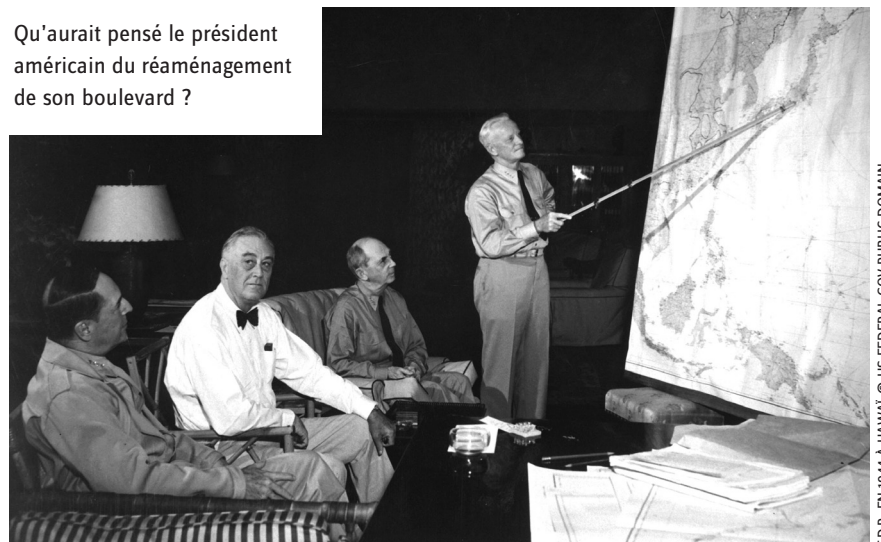
On a bien plutôt l'impression que la promotion de ces derniers ne sert plus depuis déjà longtemps la cause climatique, mais uniquement la bonne conscience individuelle et un certain « confort » bourgeois de celui qui a les moyens de se per-

mettre de vivre dans la capitale et a décidé de profiter de ses charmes au maximum. En tout cas, faire du vélo en ville n'est plus ni une idée de gauche ni écologique, à partir du moment où cette idée vit détachée du contexte social et écologique dans lequel elle est née. Elle n'est plus alors que le cache-feuille de l'impuissance à bousculer les habitudes, de l'amollissement des Verts aussi, que seule égale leur ascension politique au détriment des partis traditionnels.

Pour Déi Lénk Stad, dans tous les cas, force serait de constater « qu'une fois de plus, les Verts luxembourgeois ne sont pas à la hauteur ».

Pour la section luxembourgeoise de la gauche radicale, l'analyse est la suivante : « Officiellement il s'agirait de faciliter les livraisons vers le nouveau Centre commercial Royal Hamilius - gageons que l'accès aux parkings Knuedler, Hamilius et Saint-Esprit constitue la véritable motivation de ce choix, à l'encontre de toute autre considération d'aménagement urbain. » Et de rappeler que « l'extension des parkings Knuedler et Hamilius avait été soutenue par Déi Gréng lorsqu'ils faisaient encore partie de la majorité échevinale à Luxembourg-ville. Or d'un point de vue écologique, une telle décision est totale-

Qu'aurait pensé le président américain du réaménagement de son boulevard ?



F.D.R. EN 1944 À HAWAÏ © US FEDERAL GOV PUBLIC DOMAIN