



NEWS

Informationszugang:

Transparenz für Zebrastrifen **S. 3**

REGARDS

Eskalationsgefahr in der Ukraine:

Wirkung und Nebenrisiken **S. 4**

Femmes et migration: « Les femmes géraient une économie familiale importante » **p. 6**

Internationales Plastikabkommen:

Gegen die Kunststoffflut **S. 8**

Diskriminierung im Metaversum:

Im Keim ersticken **S. 10**

Reportage: Auf der Flucht ins Ungewisse **S. 12**

Transmediales Projekt:

Minettsdäpp in Brasilien **S. 15**

Stand-up-Comedy: Taylor Tomlinson **S. 16**

Dans les salles: Goliath **p. 17**

AGENDA

Wat ass lass? **S. 18**

Expo **S. 24**

Kino **S. 25**

Coverfoto: © EPA-EFE; Zurab Kurtsikidze

Auf dem Backcover zeigen wir im März Illustrationen des Comiczeichners Jeff Hemmer.

MOBILITÉ DOUCE

L'œuf ou la poule

Richard Graf

Plus de mobilité douce nécessite un changement de mentalité, mais avant tout la mise à disposition d'infrastructures adéquates.

En ce qui concerne la présence du public ou les retombées médiatiques, la visite du maire adjoint de Paris, Christophe Najdovski, sur invitation de Provelo (woxx 1675) a été un plein succès. Pour les interactions avec la classe politique luxembourgeoise, le bilan est un peu plus mitigé.

On comprend que le ministre de la mobilité douce, qui est en même temps aussi responsable de la mobilisation militaire, ait dû s'absenter mercredi matin lors de la table ronde pour une réunion d'urgence à Bruxelles. Et l'annonce de l'arrivée de la bourgmestre de la capitale pour la conférence du soir s'est révélée un « fake », dont l'initiateur inconnu a probablement espéré que le mail de remerciement en retour allait rappeler la tenue de la conférence (et du séminaire) royalement ignorée.

« Faites des pistes cyclables, et les cyclistes viendront », une thèse que le maire adjoint de la capitale française, responsable du plan vélo 2015-2020, n'a eu aucun problème à démontrer, chiffres et images à l'appui. Ce qui reste plus difficile à imaginer, dans notre petit contexte grand-ducal, c'est que ce plan a été accepté à l'unanimité par le Conseil de Paris, après une préparation d'une année seulement.

Il n'est donc pas étonnant que ce fort engagement des politiques, surtout, et la rapidité de certaines des réalisations aient interpellé le public ayant assisté aux différents moments d'échange avec Christophe Najdovski.

La différence tient peut-être au fait que les élections municipales de 2014 ont porté beaucoup plus sur des programmes que sur des personnes. « Il faut dire que, pour l'opinion politique parisienne, nous étions élus pour cela », nous avait expliqué le maire adjoint la semaine dernière.

Ce qui ne signifie pas que la partie était gagnée d'avance. Car une politique en faveur de la mobilité douce signifie aussi une redistribution de l'espace réservé aux différents modes de transport. Au 21^e siècle, la priorité à la voiture individuelle n'est plus acceptable. L'espace occupé pour rouler et pour stationner, mais aussi le bilan en matière de pollution, de gaz à effet de serre et de bruit appellent des solutions résolument tournées vers les

transports en commun et vers la mobilité douce, alors qu'une part appréciable des déplacements quotidiens se font dans un rayon de 15 km.

Le mandat politique obtenu en 2014 a permis de passer au stade suivant : investir dans des infrastructures sécurisées sur toute la longueur des trajets. Une fois réalisées, celles-ci ont été adoptées par les usagères et usagers, ce qui a coupé court aux éternelles discussions sur le nombre de cyclistes auquel il fallait s'attendre pour justifier telle ou telle dépense.

Couper court aux éternelles discussions sur le nombre de cyclistes auquel il faut s'attendre.

Idem pour la généralisation des 30 km/h en dehors des grands axes : il fallait la décréter une fois pour toutes, même si l'on sait que sans infrastructures adéquates, le respect de la limite de vitesse n'est pas automatique. Mais procéder de manière inverse aurait prolongé le processus, car les zones 30 ne se seraient réalisées que petit à petit. L'accalmie qui s'est fait sentir à Paris après quelques mois, malgré le fait que certaines habitudes n'ont pas encore été abandonnées, aurait mis des années à s'installer.

Même le milieu du commerce a compris que la « gêne » occasionnée par la disparition de voies et d'emplacements pour les voitures est plus que compensée par le gain en qualité de vie et la venue d'une clientèle qui (re)découvre le centre-ville à bicyclette.

À Luxembourg, le progrès semble s'installer à bien plus petits pas : « Il ne faut pas se laisser décourager », explique un échevin libéral responsable de la mobilité, dont les projets lancés dans une mandature précédente n'ont toujours pas obtenu l'aval des instances supérieures. Le représentant du gouvernement qui remplace le ministre rassure : un but affiché de son administration serait d'arriver à finaliser dorénavant de tels projets dans un laps de temps qui ne dépasse pas la durée du mandat de ceux qui veulent les réaliser.

Cinq ou six ans pour une piste, c'est le temps qu'on met ailleurs pour mettre en place tout un plan vélo. Paris reste bien, à cet égard, la ville de la révolution...