

## AKTUELL

ÉCOLE FONDAMENTALE

# Le grand bilan

David Wagner

**Grosse journée ce jeudi pour la ministre de l'Education nationale. Le bilan de la réforme de l'enseignement fondamental a été présenté. Premières impressions.**

Cela n'arrive pas si souvent dans l'Education nationale, mais il faut bien l'admettre : le bilan sur la réforme de l'enseignement fondamental (l'ancien enseignement « primaire ») est un texte intéressant à lire. Peut-être est-ce dû à son rédacteur, Siggy Koenig : l'ancien pilier du ministère désormais en retraite semble ne pas avoir été touché par la novlangue technocratique et son verbiage.

Le bilan présenté ce jeudi est une vaste chose (90 pages à lire en diagonale à quelques heures du bouclage) : d'une part, il s'appuie sur une étude réalisée par l'Université du Luxembourg, de l'autre sur un grand nombre d'entretiens avec les syndicats, les enseignants, les parents d'élèves,

les collaborateurs du ministère et autres responsables scolaires, sans oublier les divers documents législatifs et administratifs. On regrettera toutefois que les auteurs du rapport aient consciemment exclu les élèves de leurs enquêtes. Certes, ils sont en bas âge et la tâche aurait nécessité un « travail de spécialistes », mais n'est-ce pas justement ce qu'on serait en droit d'attendre du ministère ?

Le talon d'Achille de ce rapport - l'avenir très proche nous le dira - c'est malgré tout son ton ouvertement politique. On sait au moins à quoi s'en tenir. A plusieurs reprises, le rapport fait mention de l'attitude partielle des syndicats dans les différentes polémiques, du colportage de rumeurs et de contre-vérités. Chose étrange, il loue la presse qui aurait accompagné la réforme de manière impartiale, à l'exception d'un « quotidien » qui se serait fait « le relais de la voix de son maître syndical ». La rédaction

du Tageblatt appréciera, d'autant plus que l'on pouvait de temps en temps lire le contraire de ce qu'affirme le rapport.

## Un rapport très politique

Evidemment, il ne fallait pas s'attendre à ce que le rapport pulvérise la première réforme phare du ministère. Sur un point - les comités d'école et leurs présidents élus - le rapport note même avec satisfaction qu'il s'agit d'une réussite. Cette réussite s'explique tout d'abord par le fait qu'il s'agit d'un des rares points soutenus par les syndicats : de concert avec le gouvernement, ils s'étaient opposés au principe des « directeurs d'école » avancé par certains partis politiques (« la majorité des parlementaires firent grise mine »), dont notamment les Verts, pourtant réputés être originellement des promoteurs de l'autogestion. Malgré des clarifications à apporter, comme une définition plus avancée des droits et devoirs de ces présidents, le principe serait globalement bien accepté par les enseignants.

A en croire le rapport, l'évaluation par compétences serait en cours d'acceptation (il faut toutefois remar-

quer que seuls 16 pour cent des enseignants auraient répondu au questionnaire). Concernant les bilans, le rapport se montre lapidaire : certes, il faudra les revoir, « mais », continue-t-il, « les schémas de pensée sont difficiles à changer ». Autre sucrerie à l'attention des enseignants : eh oui, la réforme inclut plus de travail. Et il la quantifie : en moyenne 45 minutes de travail en plus par jour - ce serait le contrepoids à la revalorisation des carrières. On n'a rien pour rien dans ce bas monde...

Mais ce rapport n'arrive toutefois pas à désamorcer un reproche de taille : la participation du corps enseignant. Au contraire, il ne fait que le confirmer. Certes, le rapport énumère - mais ce n'est pas chose nouvelle - le très grand nombre de réunions d'informations qui furent tenues avec les acteurs de l'enseignement. Mais voilà que nous touchons à un gros problème de compréhension : la différence entre information ou consultation et inclusion réelle en amont. Mais peut-être est-ce définitivement trop tard pour revenir sur ce point.

AUTOFESTIVAL

# Von 100 auf Zero

Raymond Klein

**In diesem Jahr sind die klassischen Spar-Autos aus dem Blickfeld der Öffentlichkeit geraten und die elektrischen als Öko-Autos der Zukunft noch kaum zu sehen.**

Öko-Autos? Das war gestern. Nachdem das Nachhaltigkeitsministerium die Prämien für den Kauf von verbrauchsarmen Wagen gestrichen hat, steht das diesjährige Autofestival ganz im Zeichen von Sport und Luxus. Einzige die Prämie für Elektroautos ist geblieben. Doch die sind nicht unbedingt verbrauchsarm. So bewirbt Mercedes im Festival-Flyer den viermotorigen SLS AMG Coupé Electric Driven als den schnellsten elektrisch angetriebenen Serienwagen der Welt, der es binnen 3,9 Sekunden von Null auf Hundert schafft.

Gewiss, die Elektromobilität spielt in den langfristigen Zukunftsszenarien für durchgreifende CO<sub>2</sub>-Reduktionen eine wichtige Rolle. Doch kurzfristig dient sie vor allem dazu, die Illusion

aufrecht zu erhalten, der motorisierte Individualverkehr in seiner heutigen Form könne mit dem Klimaschutz in Einklang gebracht werden. Auch bleiben viele Fragen ungeklärt, vor allem die nach der Herkunft des getankten Stroms. Die Zweifel an der Praxistauglichkeit der E-Cars, die einen hohen Preis mit einer eingeschränkten Reichweite verbinden, haben zum Beispiel den Verkehrsclub Deutschland bisher davon abgehalten, diese Modelle in seine Umweltliste aufzunehmen (woxx 1179). In Luxemburg dürfte das nur punktuell vorhandene Tankstellennetz viele Interessenten zögern lassen: Seinen E-Car über Nacht zu Hause aufzuladen, funktioniert nämlich nur, wenn man über eine Garage mit Stromanschluss verfügt.

Der nationale Energiekonzern Enovos will diesen Schwierigkeiten entgegenwirken und bietet diverse Leasing-Arrangements für E-Cars sowie öffentliche Ladestationen an, die mit einer „mobicard“ oder per SMS-

Code genutzt werden können. Auf der gemeinsam mit dem CRP Henri Tudor betriebenen Webseite [www.elektromobilität.lu](http://www.elektromobilität.lu) erfährt man auch, dass es ein Pilotprojekt Nordstad gibt - wo sich dort Ladestationen befinden, bleibt allerdings ein Geheimnis.

Dagegen findet man eine Karte mit Tankstellen für die ebenfalls von Enovos geförderten Erdgasautos auf der Seite Mobigas.lu: ganze sechs davon gibt es zwischen Remerschen und Lintgen. Dieses Antriebssystem hat, anders als die E-Cars, seine Praxistauglichkeit bewiesen. Allerdings stellte die woxx in den vergangenen Jahren immer wieder fest, dass diese Autos trotz ihres guten Abschneidens in den Umweltbewertungen von den Importeuren stiefmütterlich behandelt werden. Auch in diesem Jahr führt zum Beispiel VW den Touran-Ecofuel-Van in der Online-Preisliste auf, nicht aber den VCD-Testsieger „eco up!“.

Der staatliche Lenkungseffekt beim Autokauf tendiert nach einem Jahrzehnt halbherziger Steuererhöhungen und mehr oder minder sinnvoller Ökopremien wieder gegen Null. Doch das Projekt Oekotopten verteilt ein Label, das die Umweltprämien ersetzen soll, zumindest was die Signalwirkung angeht. Je nach PKW-Klasse liegt die CO<sub>2</sub>-Emissions-Obergrenze zwischen 95 und 125 Gramm pro Ki-

lometer. Nur diese Modelle werden denn auch in die auf [www.oekotopten.lu](http://www.oekotopten.lu) einsehbaren Listen aufgenommen - und natürlich die Elektroautos, für die es 5.000 Euro Prämie gibt. Befremdlich ist allerdings, dass letzteren ein CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 0 Gramm zugeschrieben wird, wodurch der falsche Eindruck entsteht, Autofahren könne CO<sub>2</sub>-neutral sein.

Neben den Modell-Vergleichstabellen bietet Oekotopten auch eine leistungswerte „Ratgeber Auto“-Seite. Die kritischen Ausführungen zum Dieselmotorkraftstoff passen nicht so recht zur sehr diesellastigen Modellauswahl, doch die Ablehnung von Biodiesel und die Empfehlung für Erdgasautos sind begrüßenswert. Leider bleibt auch bei der diesjährigen Auswahl der erste E-Car Luxemburgs, der Tazari Zero von Electric Vehicle, außen vor. Dies ist umso unverständlicher als der alternative Stromanbieter Eida dieses Auto im Package mit grünem Strom anbietet und das Nachhaltigkeitsministerium den Zero-Kauf mit immerhin 1.000 Euro bezuschusst.