



ISSN 1019-0287

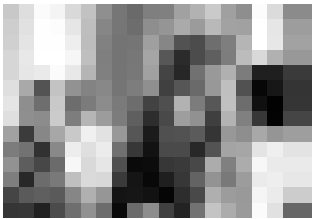
Preis 1,49 €

9. Mai 2003

erscheint freitags

9/5 - 18/5/2003

(film/theatre/concert/events)



Retour de l'Amérique

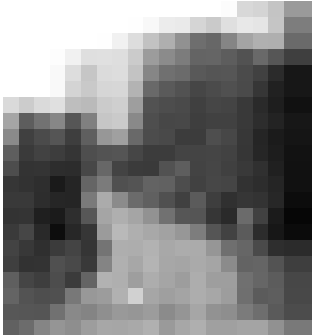
En étudiant les hommes et les événements qui ont marqué l'histoire des Etats-Unis, on situe mieux leur politique étrangère actuelle.

dossier, page 4

Sorgenkind Arbeitsmarkt

Weniger schlecht als befürchtet, beurteilt der Statec die wirtschaftliche Lage in Luxemburg. Doch das statistische Zahlenwerk ist vergänglich.

aktuell, Seite 8



Horreur et Arcelor

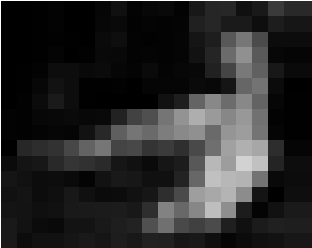
Interview avec le réalisateur espagnol Paco Plaza, le dernier des réalisateurs présents au Festival Cinényma que le woxx a voulu rencontrer plus longuement.

magazine, page 9

Planète pop

Présentation du nouvel album de "Venus" et de la conception visuelle pour leur concert à Esch-sur-Alzette, ce samedi.

magazine, page 12



Preis: 1,49 €



Zukunft Schiene



Ob die CFL in einem liberalisierten Markt überhaupt eine Zukunft haben, ist fraglich. Dass die Infrastrukturen bei der Bahn in einem schlechten Zustand sind, ist jedenfalls nicht die Schuld der EisenbahnerInnen, die heute für den Erhalt ihrer Arbeitsbedingungen streiken.

dës woch, Seite 3

(Foto: FNCTTFEL)

BELGIQUE

Deux semaines avant la fin de la législature, Ecolo a quitté le gouvernement belge. Pour des raisons électoralistes, les accuse-t-on. Le dossier sur lequel s'est brisé le projet arc-en-ciel pose cependant des questions fondamentales.

Un commentaire de
Richard Graf

Survoler en pleine nuit des quartiers résidentiels, est-ce bien raisonnable? Les habitants intra-muros de Paris ne se posent même pas cette question: le survol de la capitale est tout simplement interdit à toute l'aviation - de jour comme de nuit.

A Bruxelles les choses se présentent différemment: la capitale de la Belgique est soumise au va-et-vient des avions, d'autant plus que l'aéroport de Zaventem n'est pas très éloigné du centre ville. Une urbanisation à la hâte a fait en sorte que des zones d'habitation plus ou moins denses se trouvent tout autour. Mais pourquoi les résident-e-s s'en plaindraient-ils-elles, sachant que leur lopin de terre était meilleur marché qu'ailleurs dans la région parce que, justement, il y avait cet aéroport tout proche?

Ce qui a cependant changé ces derniers temps, c'est la fréquence des vols et notamment des vols de nuit. Lorsqu'en 1999, la ministre

écologique des transports avait tout simplement interdit les vols de nuit à partir de Zaventem, elle fut vite rappelée à l'ordre par son premier ministre pour des raisons économiques: le courrier DHL, qui avait choisi Bruxelles comme plaque tournante en Europe, voulait plier bagage et s'orienter vers d'autres aéroports européens, tous à la recherche de clients prêt à contribuer au financement des infrastructures et de leur maintien coûteux.

C'est un des revers de la libéralisation en Europe: l'économie domine dorénavant le politique; aussi dans ce domaine-ci. Les coursiers, venant concurrencer les services postaux classiques, se veulent être plus rapides et moins chers. Alors que le service au client traditionnel des postes a diminué, les coursiers se font la concurrence sur les services rentables. Et la rapidité est un argument de taille, s'il s'agit de se différencier de son concurrent.

Si, autrefois, le courrier était essentiellement acheminé par les trains entre les grands centres urbains, ce sont aujourd'hui surtout les avions qui ont pris la relève. Plus efficaces, plus directs et donc plus rapides - oui, mais à quel prix?

Les associations des riverains de Zaventem avaient vivement combattu les accords que le gouvernement belge (y compris Ecolo) avait pris en janvier dernier pour "dispenser" les vols de nuit en trois directions, dont une via Bruxelles. Ils dénonçaient les grandes compagnies de coursiers, qui utilisent la faiblesse des gouvernements européens pour imposer leurs plans de vol. Le rôle du gouvernement belge aurait été, à leurs yeux, de revendiquer une interdiction des vols de nuit dans toute l'Europe et de forcer les compagnies à développer des procédures "pour un transfert modal train-routes pour desservir l'hinterland économique Paris/Amsterdam/Bruxelles/Francfort".

Probablement par discipline gouvernementale, Ecolo avait accepté un accord, qui certes limitait les vols de nuit et forçait DHL à opter pour un type

d'avion moins bruyant que les vieux Boeing, mais qui en fin de compte acceptait la dispersion des vols au-dessus de zones très peuplées. Cet accord arrange tout le monde et personne, disait-on. Etait-ce donc une solution équitable, qui disperserait aussi les nuisances à part égale?

On peut reprocher à Isabelle Durant, la ministre Ecolo, d'avoir agité trop tard, mais le reproche de l'électoralisme revient à l'ensemble de la famille politique en Belgique. L'accord de janvier arrangeait les Flamands beaucoup plus que les Bruxellois. Que Verhofstadt en fasse un casus belli deux semaines avant les élections, était donc tout aussi électoraliste. Et les socialistes, en proposant en dernière minute une solution "intermédiaire" - dont les effets et le bien fondé restent à être étudiés, se donnent un profil de parti sérieux, qui essaie de limiter les dégâts ... avec un président dorénavant premier-ministrable. C'est de bonne guerre, mais est-ce une réponse valable au problème qui se pose?