

ISSN 1019-0287

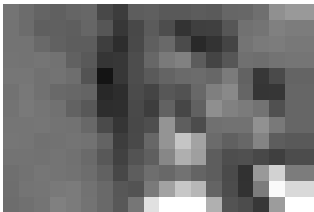
Preis 1,60 €

15. Juli 2005

erscheint freitags

15/7 - 24/7/2005

(film/theatre/concert/events)



Links Rechts

Mit rechten Sprüchen, will er die Linke auf Zack bringen.

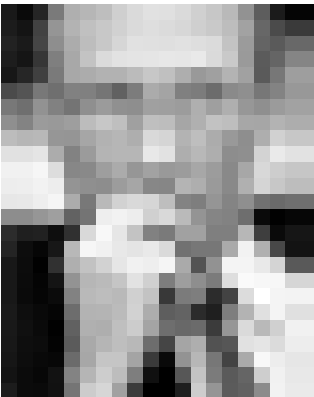
Oskar Lafontaine ist Zugpferd der neuen deutschen Linkspartei.

interglobal, Seite 5

Naissance inachevée

Le Luxembourg accouche douloureusement d'une université.

aktuell, page 8



Die Ohr-Würmer

Die Luxemburger Band Spleen ist auf der Suche nach dem perfekten Popsong.

kultur, Seite 9

Far niente en plein air

Entre bitume et verdure: petit tour d'horizon des cafés-jardin luxembourgeois.

lifestyle, page 11



Preis: 1,60 €



Negativ ist positiv



Das Votum zum EU-Verfassungsvertrag könnte linken Ideen Auftrieb geben - vorausgesetzt das "Nein" ist nicht mehrheitlich rechts. Verunsichert sind beide, Verfassungsgegner wie -befürworter, meint Politikwissenschaftler Philippe Poirier.

das Referendum, Seite 2-4

(Foto: Renée Wagener)

ROUTE DU NORD

Pour faire passer le projet Nordstrooss, le gouvernement avait joué la carte des compensations. Coup de bluff classique dans le poker politique.

"Les surcoûts évalués des travaux supplémentaires dépassent de deux tiers les dépenses du devis estimatif initial." C'est le constat amer du Conseil d'Etat, en ce qui concerne le dépassement financier du projet de la Route du Nord. De nouveaux crédits à hauteur de 229 millions d'euros ont donc été votés jeudi à la Chambre. Sauf imprévu, le coût total pour la construction de la "Nordstrooss" s'élèvera finalement à 560 millions d'euros ou presque 23 milliards de francs. Un chiffre énorme, et un dépassement flagrant.

Le gouvernement voit dans cette "anomalie inacceptable et contraire à une gestion responsable des deniers publics" - dixit Conseil d'Etat - un problème du passé. En effet, le ministre des Travaux publics, Claude Wiseler, est en train d'élaborer une nouvelle procédure budgétaire, plus transparente, en matière de projets de construction. Mais il ne faut pas éprouver beaucoup de

défiance pour insinuer que les coûts de la liaison routière entre Luxembourg et Ettelbruck prévus initialement avaient été volontairement sous-estimés. Déjà à l'époque, le montant de 15 milliards de francs prévu était, en matière de construction routière, du jamais vu au Luxembourg.

Le doute sur l'intégrité des auteurs du projet de loi Route du Nord plane aussi en matière de coûts et de compensations environnementaux. Ainsi, les déboisements et autres dégâts écologiques engendrés par la construction de la nouvelle voie rapide devaient, selon le projet initial, être "neutralisés" entre autres par l'intégration de quatorze passages à gibier. En déposant le nouveau projet du 12 mai 2005, le gouvernement a déclaré que treize de ces passages seront techniquement irréalisables. Le Conseil d'Etat ne peut que marquer son "étonnement" quant à ces déclarations, dans la mesure où ces faits

ont dû être connus par les auteurs de la loi de 1997." Cerise sur le gâteau: le gouvernement a proposé d'utiliser les sommes ainsi "économisées" pour le financement de nouvelles mesures compensatoires, rendues nécessaires, elles, par les modifications du projet. On ne nous dit pas en quoi précisément consisteront désormais ces compensations.

Si l'on avait encore besoin d'une illustration, l'exemple de la Nordstrooss montre que le système des compensations, loin d'être une tentative sérieuse et structurée de limiter les dégâts provoqués par les grands projets, ne sert qu'à apaiser les esprits. Et quand elles sont réellement appliquées, elles ne font d'ailleurs que déplacer le centre du conflit d'intérêt entre le gouvernement et les défenseurs de l'environnement. La nature des mesures compensatoires - reboisements, renaturalisations de cours d'eaux ou de paysages - fait qu'en fin de compte, ce sont les intérêts de l'agriculture qui sont mis en avant contre ceux de l'environnement. Mais en agissant de la sorte, le gouvernement joue également la carte du fait accompli. Le fait que les mesures

compensatoires finissent par ne pas être réalisées, n'aura plus d'effet sur le projet lui-même, déjà réalisé.

C'est ce qui s'est passé avec la Nordstrooss, c'est ce qui pourrait se répéter pour les nouveaux projets routiers que l'Administration des Ponts et Chaussées a réussi à intégrer dans le concept IVL. Parmi les 29 projets qui y figurent provisoirement, c'est essentiellement la tangente ouest qui aura une grande incidence sur l'environnement. Mais apparemment, on est également en train de préparer le terrain afin de compléter le contournement de la capitale au nord, qui n'a même pas été retenue par le IVL.

Pendant ce temps, les travaux pour la mise en place du BTB n'avancent que lentement. Il est à craindre que dans ce cas le lièvre arrive au but avant la tortue, dévorant en chemin les ressources financières. Le gouvernement n'a donc en rien échangé le poker politique pour une approche durable de l'aménagement du territoire.

Un commentaire de Renée Wagener