

ISSN 1019-0287

Preis 1,60 €

9. Sept. 2005

erscheint freitags

9/9 - 18/9/2005

(film/theatre/concert/events)



Esch la rouge

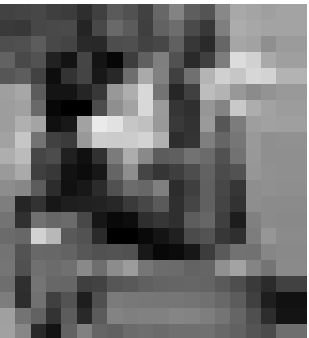
La coalition de gauche survivra-t-elle aux élections d'octobre?

aktuell, page 2

Désastre prévisible

A New Orleans, des erreurs humaines ont ouvert le chemin à l'ouragan Katrina.

interglobal, page 5



Bühn

D'Kënschtlerin Sascha Ley wënscht sech eng Kulturzeen mat Pepp.

kultur, Sait 7

Teilchenkollisionen

Sprachlosigkeit und unterschwellige Gewalt herrschen in Guy Helmingers neuem Buch.



Preis: 1,60 €



Monopol im Angebot



Schlag für den innerstädtischen Einzelhandel: Die Luxemburger Traditionskette könnte demnächst verkauft werden.

dës woch, Seite 3

(Foto: Christian Mosar)

TRANSPORT

Lucien Lux veut redorer le blason de la "semaine de la mobilité". Si la sensibilisation est nécessaire, elle n'est peut-être pas suffisante.

L'enthousiasme n'avait jamais été au rendez-vous. Depuis que l'initiative de la "Journée sans ma voiture" lancée par différentes villes européennes, avait été introduite à Luxembourg en 2001, elle avait plutôt provoqué des réactions allergiques que déclenché un soutien massif. Après un Eugène Berger timide et un Henri Grethen réticent, Lucien Lux avait jugé en 2004 qu'il était trop tôt pour des actions plus substantielles. Devenu ministre des transports et de l'environnement en union personnelle, on pouvait cependant attendre de ce socialiste misant sur un profil dynamique qu'il n'allait pas faire traîner en longueur la préparation d'une nouvelle démarche. A quinze jours de la date du 22 septembre, Lux a pu rendre compte d'un programme couvrant une semaine entière. Et il a même persuadé de participer à la campagne un Mouvement écologique qui, il y

a un an, avait boudé la journée sans voiture, ne voulant pas servir comme alibi.

Mettant en vitrine pendant sept jours toutes les alternatives à la voiture, du vélo jusqu'au train, l'approche de Lux a évidemment de réels avantages en ce qui concerne l'impact sur le public. Le ministre profite d'ailleurs de l'occasion pour familiariser les usagers avec de nouvelles structures comme la centrale de mobilité. D'un autre côté, on ne peut pas se défaire de l'impression qu'avec rallyes, manifestations et cadeaux, le côté ludique est à nouveau favorisé par rapport aux actions impliquant un réel changement de comportement des usagers. L'élaboration d'un plan de mobilité pour l'hôpital du Kirchberg compte parmi les heureuses exceptions. En ce qui concerne les activités concrètes, la brochure ne

fait que renvoyer sur le site emwelt.lu qui lui est encore peu rempli - à une semaine de l'ouverture de la "semaine".

Surtout, la question mérite d'être posée pour quoi l'idée initiale des villes sans voitures est de plus en plus laissée de côté. Est-ce uniquement, comme l'a fait valoir Lux lors de la conférence de presse de mardi, le souci d'efficacité qui l'a poussé à favoriser la sensibilisation au détriment de l'action? La précision qu'il est sur ce point en accord avec les villes de Luxembourg et d'Esch-Alzette suggère qu'il y a d'autres raisons.

L'une est notamment qu'une telle initiative nécessiterait des efforts considérables dans la mise à disposition de bus et de trains. Une autre tient au fait que l'idée de fermer les centres-ville pour les voitures a été dès le début confrontée aux réactions négatives des lobbys du commerce local. Au point qu'en 2001, les commerçant-e-s de la capitale avaient même lancé la contre-offensive "Venez en voiture".

On peut concevoir l'argu-

mentation de Lux qu'il ne veut pas imposer un changement de comportement "par décret". Il reste que de nombreuses personnes ne se sentiront pas concernées par toutes ces actions de sensibilisation, dès lors que l'accès à leur place de stationnement est garanti. En matière de transports alternatifs, il semble que la contrainte soit souvent le seul moyen à déclencher une révision des conceptions. On peut à ce titre rappeler les dimanches sans voiture "décrétées" par le gouvernement dans les années 70 au début de la crise pétrolière, qui sont restés ancrés dans la mémoire collective. Mais avec la montée en flèche actuelle des prix du pétrole, la contrainte financière pourrait réussir là où les campagnes pour une mobilité plus respectueuse de l'environnement n'ont pas abouti: convaincre les automobilistes à laisser leurs voitures au garage.

Un commentaire de Renée Wagener