

Transports - Luxembourg

Grande Région : la mobilité en panne

Divers représentants lorrains, allemands, belges et le ministre luxembourgeois de tutelle ont une nouvelle fois regretté le manque de collaboration et pointé les difficultés récurrentes auxquelles ils sont confrontés.

Dans le cadre de ses tables rondes sur «Luxembourg et Grande Région 2030», la Gréng Stéftung a réuni, mardi soir, un panel intéressant mais représentatif d'une collaboration ardue.

De notre journaliste
Camille Leroux

L'introduction de la Gréng Stéftung part d'un chiffre-choc : en 2030, le Luxembourg comptera 250 000 frontaliers. Un véritable cauchemar lorsque l'on sait le calvaire des heures de pointe sur les routes luxembourgeoises alors qu'aujourd'hui, 150 000 frontaliers «seulement» convergent vers le Grand-Duché. «La part modale est actuellement inférieure à 10%. L'objectif de 25% est-il réaliste? Et sera-t-il suffisant?», interroge le professeur Heiner Monheim, chercheur mobilité à l'université de Trèves.

Les représentants des régions voisines défendent leurs efforts et évoquent des projets futurs. Claude Wiseler, ministre du Développement durable, ne manque pas de vanter le SMOT (Schéma stratégique de mobilité transfrontalière) conclu avec la Lorraine, l'an dernier. Cela n'empêche pas Daniel Béguin, vice-président du conseil régional de Lorraine chargé du développement durable, de s'exclamer : «On ne se voit pas assez, on ne travaille pas assez ensemble.» Et de rappeler que la coo-

pération transfrontalière est freinée par la multiplication des intermédiaires dans un État centralisé comme la France.

➤ Les automobilistes «trop gâtés»

Retour au concret avec Xavier Georges, conseiller du ministre wallon de l'Environnement. «Entre 1995 et 2005, le taux de remplissage a diminué de 1,5 à 1,4 personne par voiture. Et c'est aux heures de pointe que ce taux est le plus faible. Il faut travailler sur de nouveaux comportements, développer le covoiturage. Bien sûr ça n'enlève rien à la nécessité de développer les transports publics.»

Route, voie ferrée, bus : les intervenants rappellent les investissements engagés ou prévus. Claude Wiseler évoque le doublement des voies à Pétange dès 2013, afin d'augmenter la capacité ferroviaire; à Bettembourg les travaux commenceront en 2014. François Bausch, premier échevin de Luxembourg en charge de la mobilité, exhorte à travailler sur les infrastructures comme les gares périphériques, l'amélioration de l'offre, l'intermodalité et la tarification. Sans oublier un aménagement du territoire qui s'intéresse à «l'organisation de la société» : **Alors que la ville dépense 50 millions d'euros pour racheter des terrains au centre et casser la fracture en-**

tre lieux de travail et de résidence, le projet de Livange fait juste le contraire.»

Et l'échevin prône une meilleure gestion des parkings car «vous pouvez avoir les meilleurs transports en commun du monde, s'il y a des parkings en, centre-ville, le frontalier essaiera toujours de s'y garer.» François Bausch promet enfin un mystérieux grand projet pour les prochains mois - a priori, un service de voiture partagée. «Il faut penser autrement. Nous avons trop gâté les gens en les habituant à avoir des parkings partout où ils vont, il faut les sevrer», approuve Heiner Monheim. Claude Wiseler rapporte justement avoir déposé un amendement à la Chambre des députés, la semaine dernière, «pour pouvoir autoriser des parkings temporaires à certains endroits jusqu'à ce que l'offre de transports publics soit satisfaisante». Et le ministre milite pour l'aménagement de davantage de voies réservées aux bus sur les neuf accès à Luxembourg.

Même si les idées et les réalisations évoquées ne manquent pas d'intérêt, l'impression finale de cette table ronde demeure que la coopération grand-régionale n'avance tout de même pas beaucoup plus qu'une voiture prise dans les bouchons à l'heure de pointe sur l'A3, l'A1 ou l'A6.

Luxembourg, «un cas tragique»

Près de 37 000 Allemands rejoignent chaque jour le Luxembourg pour une nouvelle journée de travail. Ekkehart Schmidt-Fink a choisi depuis deux ans et demi de prendre le vélo et le bus. «Je ne peux pas prendre le train, je mettrais trois heures pour arriver. Mais depuis que la ligne de bus est passée de cinq à 15 liaisons par jour, je prends le bus. Il faut convaincre les gens : ils ont certes plus de flexibilité et de confort avec leur voiture, mais ils arrivent stressés et agressifs au bureau, alors que dans le bus, on lit le journal, on discute.»

Reste que les solutions de mobilité depuis le Luxembourg vers l'Allemagne et la Belgique sont «beaucoup moins performantes» que celles en direction de la France, estime le profes-

seur Heiner Monheim, enseignant-chercheur en géographie appliquée, aménagement du territoire et développement territorial à l'université de Trèves depuis 1995 après dix années en tant que consultant auprès du ministère du Développement urbain de Rhénanie-du-Nord-Westphalie. «Ce qui est très étonnant, c'est que le trafic ferroviaire aux frontières était beaucoup plus important en 1910 qu'actuellement.»

Selon le chercheur, le problème est avant tout européen. «Depuis 40 ans, les corridors pour les routes et les voies ferrées sont fixés pour des longues distances. Encore récemment, l'Europe soutient un projet de corridor

Bruxelles-Paris-Bratislava-Budapest!

Cela peut représenter sept à douze milliards d'euros, mais ce sont autant de petits projets qui ne verront pas le jour. Or la mobilité sur une longue distance est marginale. 80% des transports européens se font dans un rayon de 30 km autour des frontières. Et c'est là que l'on rencontre des problèmes d'engorgement. Mais les communes sont trop pauvres pour financer elles-mêmes ces liaisons modales.»

Heiner Monheim critique également la politique de mobilité au Luxembourg. «La capitale est toujours un cas tragique mais intéressant. Il y a une planification ambitieuse, avec le

>>>
Transports - Luxembourg
tram léger, par exemple, mais il n'est toujours pas réalisé. L'IVL n'a pas été réfléchi, on a eu peur et on a préféré trouver un compromis en construisant des P+R. Mais l'offre modale n'est pas encore assez étoffée. Et puis, le Luxembourg n'est pas qu'un pays urbain, tout le Nord rural aurait besoin de plus de transports publics.»

La Gréng Stëftung crée le débat

La Gréng Stëftung s'assume comme une «ASBL indépendante dans l'entourage idéologique du parti déi gréng». Elle vise à initier une discussion publique sur les problèmes de la société luxembourgeoise et a, dans ce

cadre, lancé un projet pluriannuel intitulé «Luxembourg et Grande Région 2030», qui se décline en une série de tables rondes sur différents thèmes proches des préoccupations écologistes.

Principaux flux frontaliers dans la Grande Région en 2009 (en milliers de salariés)



LE QUOTIDIEN du 08.10.2010 / page 2

Transports - Luxembourg

«Besoin de la volonté politique»

La résolution des problèmes de mobilité passe par un changement des mentalités.

Derrière le concept de mobilité se cachent des heures de bouchons mais aussi des chercheurs. Le Quotidien a rencontré Samuel Carpentier et Philippe Gerber, tous deux chargés de recherche au département géographie du CEPS/Instead.

Entretien avec notre journaliste Camille Leroux

Des projections indiquent que le Luxembourg comptera 250 000 frontaliers en 2030. Quels seront les effets sur la mobilité?

Samuel Carpentier: Ce chiffre doit être fondé sur une perspective de croissance qui est relativement incertaine. Ceci dit, même avec les infrastructures dessinées par les plans sectoriels et le SMOT, on aura beaucoup de mal à infléchir le partage modal.

Sachant que le chiffre d'un million de résidents est aussi avancé...

Philippe Gerber : Cela réunirait les deux scénarios que l'IVL (NDLR: concept intégré des transports et du développement spatial élaboré en 2004) envisage séparément, une croissance des résidents et des frontaliers.

S. C. : Il y aura un effort inévitable à faire sur les infrastructures. Les idées sont déjà là : un tram, un RER...

P. G. : Cela pose aussi la question de l'amélioration des cadences et de la capacité des trains. Mais en Lorraine, il y a déjà un TER toutes les 7-8 minutes, ce n'est pas possible de faire plus. Il faut développer le réseau autour des gares luxembourgeoises, favoriser le partage modal. Mais le train pâtit des économies budgétaires. On supprime les gares même si les arrêts sont desservis, mais c'est toute une visibilité qui se perd.

N'y a-t-il pas un attachement culturel à la voiture?

S. C. : Je ne dirais pas un attachement dans le sens affectif du terme. Ce qui est vrai, c'est que l'usage de la voiture est fort. Mais les analyses sont plus contrastées : on reconnaît les qualités de flexibilité,

de confort, de vitesse, de liberté mais aussi le fait que rouler en voiture coûte cher, est relativement dangereux et provoque des nuisances sonores et environnementales.

On parle alors plutôt de dépendance automobile?

S. C. : C'est cela. La voiture a un avantage comparatif. Certains endroits ne sont accessibles qu'en voiture. Et la dispersion des lieux d'habitations ne favorise pas les transports publics qui ont besoin de densité pour justifier des investissements très lourds.

P. G. : Il est vrai que le parc automobile est assez spécifique, mais aussi parce que le niveau de vie est spécifique. Mais la voiture permet des chaînes d'activités - déposer les enfants, faire les courses, aller au travail - qu'il ne serait pas possible de faire en bus. Aucune enquête n'existe encore au Luxembourg pour connaître ces schémas.

Et cela dépend aussi du lieu d'habitation...

S. C. : La question du logement est indissociable de celle des transports. L'accroissement de la vitesse a favorisé l'éloignement

pour des raisons économiques, à savoir le prix du logement. Dans un modèle où l'on favorise l'habitat individuel, on concède sur le temps de trajet pour accéder à des terrains moins chers. L'acceptation de la distance est relativement importante : pour les frontaliers le trajet médian est de 45 minutes, on est déjà dans le standard francilien.

L'incitation à prendre le train ou le bus a-t-elle un effet sur les habitudes des résidents et des frontaliers?

S. C. : La fréquentation des transports en commun au Luxembourg a augmenté en volume, mais la structure des déplacements domicile-travail ne change pas en pourcentage. Car les déplacements ont crû en volume.

P. G. : Il n'y a donc pas de report modal. La Lorraine a augmenté les cadences des TER, il y a un réel effort visible du Conseil régional, mais on est passé de 40 000 à 80 000 frontaliers lorrains et ils ne peuvent pas tous prendre le train.

S. C. : Certains hommes politiques sont un peu dépités par rapport à cela. Leurs investissements ne suffisent pas à redresser la tendance.

P. G. : Un train va relier Esch-Belval à Thionville via Differdange, mais sera-t-il suffisant dans le temps? La friction de la distance reste là : c'est bien d'arriver en train à la gare, mais il faut encore se déplacer après.

Les problèmes de mobilité sont-ils alors une fatalité?

S. C. : Non, parce qu'à côté de la maison individuelle, les préférences résidentielles s'orientent aussi vers la maison jumelée récente et le petit collectif qui permet déjà une densité conséquente.

P. G. : Ce n'est pas insurmontable, mais il faut anticiper le plus tôt possible pour permettre aux mentalités d'évoluer. Il faut arrêter d'habituer nos enfants à prendre la voiture. Le toit panoramique, c'est bien pour les enfants, pas pour le conducteur!

S. C. : Dans certaines villes, on essaie aussi de décourager le stationnement voire la circulation. Vu l'ampleur de la tâche, on a besoin de la volonté politique, de l'évolution des mentalités, et de la coopération transfrontalière. Le SMOT va au-delà de la prise de conscience politique, mais c'est encore un accord bilatéral.

>>>
Transports - Luxembourg

«Encore de la marge»

Le Conseil régional est compétent pour gérer les trains express régionaux (TER) depuis 2004. «En combinant de nouvelles rames et une politique tarifaire intéressante, nous avons réussi à augmenter la fréquentation de 10 % en six ans», se réjouit Guy Harau, conseiller régional délégué à la coordination de la mobilité transfrontalière. «Nous avons encore de la marge, mais cela passera par un cadencement du type RER en région parisienne.» Il faut aussi «faire sauter» le nœud ferroviaire de Metz qui concentre les trafics de marchandises, de TGV et de TER. Mais le financement de l'État se fait attendre.

Le président du groupe Europe écologie Lorraine milite également pour l'investissement de la ligne ferroviaire Hayange-Fontoy-Esch qui permettrait de désengorger le trafic à Bettembourg. «Mais cela suppose au moins 30 millions d'euros de remise en état de la voie.» La Région a débloqué 1 million d'euros pour cofinancer des parkings de covoiturage. Ceux d'Apach et de Crusnes sont déjà opérationnels, d'autres sont en projet à Fameck et Florange ainsi qu'en Meuse pour les 5 000 Lorrains travaillant en Belgique. L'élargissement de l'A31 étant au mieux reporté, Guy Harau soutient qu'«on a besoin de solu-

tions aujourd'hui» et soutient l'utilisation de la bande d'arrêt d'urgence «à certaines heures».

Quant aux bus, Guy Harau souligne les récents progrès réalisés : les frontaliers peuvent utiliser un seul ticket pour emprunter le réseau Smitu (dans l'agglomération de Thionville et vallée de la Fensch) et le Vilavil (liaisons Thionville-Grand-Duché). «Nous devons aboutir à terme à une billetterie unique sur les différents modes de transport, TER compris.» Il annonce déjà que le président de la Région, Jean-Pierre Masseret, «profitera» de sa présidence de la Grande Région à partir de janvier prochain pour «faire avancer les projets transfrontaliers de mobilité».
C. L.

Vers une mobilité en temps réel

La Wallonie veut innover afin d'améliorer les déplacements.

La Belgique envoie chaque jour 37 400 travailleurs au Luxembourg, dont 95 % résident en Wallonie. Le trafic vers le Grand-Duché représente la principale source de congestion «mais comme partout nous avons aussi des problèmes de mobilité aux abords des grandes villes, et surtout de connexion avec Bruxelles», précise Xavier Georges, conseiller du ministre wallon de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité. Le conseiller précise aussi qu'il est «difficile d'assurer une desserte correcte sur un territoire par endroits très diffus en termes d'habitat». À cela s'ajoute la «complexité institutionnelle» propre au système fédéral de la Belgique. Enfin, les difficultés budgétaires dues à la crise réduisent d'autant la marge de manœuvre en termes de mobilité.

L'objectif du ministre Philippe Henri, en charge de la Mobilité depuis 2009 : «Développer un réseau de transport structurant», indique son conseiller. Cela passe par un in-

vestissement dans les transports en commun et l'aménagement de voies réservées aux bus. Le métro de Charleroi a été achevé «même s'il a coûté extrêmement cher et est sous-utilisé», et Liège doit accueillir un tram.

➤ D'importants travaux sur les autoroutes

Quant au trafic transfrontalier, Xavier Georges manifeste son intérêt pour le tarif unique Regiozone inauguré le mois dernier pour les trajets entre le Luxembourg et ses voisins : la Sarre, la Rhénanie-Palatinat et la Lorraine. «Nous sommes en train de mettre en place un système intégré de carte de mobilité chemin de fer/bus, pourquoi pas l'étendre et le coordonner avec Regiozone.» Romain Gaudron, coprésident des Écolo en province du Luxembourg, souligne un cruel manque de collaboration transfrontalière concernant les lignes de bus qui s'arrêtent à la frontière, sans

coordination avec les bus de l'autre pays.

L'effort le plus important et le plus coûteux concerne enfin la réhabilitation des routes et autoroutes en mal d'entretien. «Cela tient aussi à de précédentes décisions politiques au niveau fédéral qui tendaient à faire des économies de bouts de chandelles sur l'épaisseur des routes», fustige Xavier Georges. Le gouvernement wallon a donc emprunté 250 millions d'euros à la Banque européenne d'investissement pour remettre à niveau son réseau routier principal (autoroutes et quatre voies).

Le conseiller évoque enfin un projet de pure mobilité dont l'étude de faisabilité vient d'être soumise à appel d'offres, pour une réalisation avant la fin de la législature en 2014. Il s'agit d'utiliser toutes les nouvelles technologies pour une mobilité en temps réel, applicable par exemple au «covoiturage dynamique» (chaque usager pourra accéder aux offres de covoiturage en temps réel).

C. L.

>>>
Transports - Luxembourg

2

LE CHIFFRE

Luxembourg compte 93 000 habitants, mais ce sont près de 200 000 personnes qui s'y présentent en journée, soit plus du double. François Bausch, premier échevin de la ville, revendique le chiffre record de 31 millions de passagers transportés par les bus de la capitale chaque année, soit «quasiment autant que les CFL».

La part modale, qui définit la proportion du train et des bus dans le trafic, atteint 27 % dans la ville. «Nous faisons énormément d'efforts et y consacrons 17 % de notre budget parce que c'est utile pour le développe-

ment de la ville et parce que nous avons une certaine responsabilité pour une meilleure mobilité au niveau national.»

L'échevin concède en effet qu'il «faudrait au moins un taux de 40 %» à Luxembourg pour parvenir à faire progresser la part modale sur l'ensemble du Grand-Duché vers l'objectif de 25 %.

Trois lettres pour un concept

C'est en 2002 que le gouvernement décide d'élaborer un concept intégré des transports et du développement spatial (en allemand : IVL - Integratives Verkehrs- und Landesentwicklungskonzept) destiné à répondre aux défis de l'aménagement urbain jusqu'en 2020, c'est-à-dire améliorer les problèmes de mobilité

tout en faisant naître un aménagement durable. L'aménagement du territoire est a priori soumis à l'IVL depuis 2004 même si les aléas économiques en ont bouleversé les projections.

De la mobilité à l'énergie durable

La prochaine table ronde du cycle de débats organisée par la Gréng Stéftung sur le Luxembourg et la Grande Région en 2030 sera intitulée «De l'eldorado à la pompe au paradis du renouvelable? Une politique de l'énergie durable dans la Grande Région».

Le mercredi 20 octobre à 18 h 30 au Carré Rotondes, 1, rue de l'Acierie à Luxembourg-Hollerich.
Entrée libre.

LE QUOTIDIEN du 08.10.2010 / page 3

Transports - Luxembourg

De grosses ambitions

Tous les acteurs du fret aérien au Luxembourg étaient hier réunis pour discuter de l'avenir à donner au secteur.

Le ministre du Développement durable, Claude Wiseler, et le ministre de l'Économie, Jeannot Krecké, avaient invité hier, à l'aéroport du Findel, tous les acteurs du fret aérien. Lors d'une table ronde, les représentants du gouvernement, des syndicats (OGBL et LCGB), de la Confédération luxembourgeoise du commerce, de la Chambre de commerce, des deux compagnies aériennes (Luxair et Cargolux), de l'administration des Douanes, de lux-Airport ainsi que de quelques entreprises de transport et de logistique se sont ainsi retrouvés pour discuter de l'avenir du fret aérien et de la logisti-

que au Findel.

L'OGBL faisait hier soir savoir que les différents acteurs y ont réussi à se mettre d'accord sur un certain nombre de points. Un programme en 10 points visant à améliorer la compétitivité du Findel a notamment vu le jour. Le syndicat explique que la politique visant à développer le secteur de la logistique devrait ainsi par exemple à l'avenir être mieux coordonné au sein du gouvernement avec l'institution d'un seul et unique interlocuteur.

Le programme retenu porte également sur l'idée d'agrandir l'aéroport, avant tout en ce qui concerne sa capacité d'accueil des avions. Les

différents acteurs ont ensuite affiché leur volonté de faire certifier certains services, d'implanter de nouvelles entreprises de logistique et d'améliorer les accords sur les transports aériens.

Tout en continuant à rester un lieu de transit pour les produits high-tech et électroménagers, le Findel devrait à l'avenir également viser d'autres marchés comme par exemple celui de la logistique pharmaceutique. En outre, les heures d'ouverture de certains fournisseurs de services ainsi que celles des douanes doivent être améliorées.

L'objectif clairement affiché par les différents intervenants : «Faire de l'aéroport de Luxembourg, le meilleur aéroport d'Europe.» Le syndicat Aviation civile de l'OGBL se réjouit des décisions prises et soutient entièrement le projet.

LE QUOTIDIEN du 08.10.2010 / page 5

Transports - Luxembourg

Runder Tisch über Logistikzentrum Findel

Luxemburg. Nachhaltigkeitsminister Claude Wiseler und Wirtschaftsminister Jeannot Krecké haben sich mit den Akteuren des Flughafens zu einem „runden Tisch“ über die künftige Ausrichtung der Luftfracht und der Logistik am Findel getroffen. Laut einer Pressemitteilung des OGB-L einigten sich die Teilnehmer

auf ein 10-Punkte-Programm zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit des Flughafens. Dabei geht es z. B. um den Ausbau der Flugzeug-Parkplätze oder einer Verbesserung der Öffnungszeiten verschiedener Dienstleistungsanbieter und der Zollverwaltung. Die Start- und Landegeühren, die mit zu den höchsten in Europa zählen, aber auch Handlinggebühren sollen einer Prüfung unterzogen werden. (C.)

Luxemburger Wort du 08.10.2010 / page 75

Transports - Luxembourg
VERKEHR

Große Region auf kleiner Spur

Lisa Harms

Politiker und Verkehrsspezialisten der Großregion diskutierten über die Zukunft eines lange überfälligen umwelt-, klima- und benutzerfreundlicheren Transportsystems.

„Wir kommen nicht voran. Sei es auf der Straße oder im Entwickeln von Lösungen für das tägliche großregionale Verkehrschaos. Wir stecken fest, und das seit 30 Jahren!“ Sinngemäß eröffnete Heiner Monheim, Verkehrswissenschaftler an der Universität Trier, mit dieser Feststellung ein Streitgespräch zu dem Thema „Große Region auf kleiner Spur“, das die Gréng Stéftung am vergangenen Dienstag im Rahmen des Projekts „Meine Großregion 2030“ (woxx 1062) veranstaltete.

Monheims Feststellung bringt ins Grübeln: „Zwischen 1910 und 1920 war die Zahl der grenzüberschreitenden Verkehrsverbindungen größer als heute, und das ohne ein vereintes Europa.“ Es rollen zwar immer mehr Autos auf der Straße, so Xavier Georges, Berater im wallonischen Mobilitäts-Ministerium, doch sitzen immer weniger Menschen in diesen Autos. Wie die Autos staut sich somit auch das klima- und energiepolitische Problem, das dringend mit innovativen Lösungsversuchen angegangen werden muss. Es ist vor allem der Pendlerverkehr, der es laut Monheim absolut notwendig macht, die Priorität endlich vom transeuropäischen

Schiennetz auf die kleinen grenzüberschreitenden Anbindungen zu verlagern. Der Luxemburger Verkehrsschöffe François Bausch unterstreicht im selben Sinne, dass das Ziel des Modal Split, in dem öffentliche Verkehrsmittel 25 Prozent beanspruchen, unzureichend sei und in den Stadtgebieten auf 40 Prozent angehoben werden müsste.

In der Kernfrage sind sich alle einig: Wie den Bürger dazu bringen, sein Auto in der Garage stehen zu lassen und im Sinne der „mobilité douce“ auf alternative Transportmittel umzusteigen? Die „Baustellen“, die Bausch aufzählt, sind vielfältig: Infrastruktur, öffentliches Verkehrsmittel-Angebot, Intermodalität, d.h. das Zusammenspiel verschiedener Verkehrsmittel, grenzüberschreitende Angleichungen der Tarifsysteme und ein Umdenken in der Raumordnung.

Verkehrsminister Claude Wiseler konstatiert: „Wir haben einfach nicht genügend Kapazitäten im Schienenverkehr.“ Er ist überzeugt von der Notwendigkeit, weitere Busspuren einzurichten. Auch hier überzeugt Monheim durch Argumente und kritisiert, dass Ingenieure, die nach dem Prinzip „alles oder nichts“ planen, nicht unbedingt die innovativsten seien. Vielmehr könne man auch Kapazitäten steigern, indem man den Taktverkehr erhöht und die Logistik optimiert. Das ebenfalls von Monheim angesprochene ambitionierte Projekt BTB 2002 in Luxemburg, das

schon vor einigen Jahren zu Grabe getragen wurde, wurde dabei diskret umgangen.

Daniel Beguin und Guy Harau vom lothringischen Conseil général warnen vor allzu idealen Zielvorstellungen: Selbst bei einem optimalen Ausbau der Verbindungen wären immer noch zu viele gezwungen, mit dem Auto nach Luxemburg zu pendeln. Fahrgemeinschaften sind hier allerdings zumindest ein Ansatz zur Besserung.

Doch der Zug ist noch nicht abgefahren und bis 2030 kann noch viel getan werden. Ekkehart Schmidt-Fink, anwesend als ÖPNV-Nutzer, der sich vor 26 Jahren dafür entschied, ein autofreies Leben zu führen, lobt jeden Tag aufs Neue diese bewusste Entscheidung für die Umwelt. Wenn er als Grenzgänger im Saarbrücken-Luxemburg-Express die gestauten Autos auf der Busspur überholt, ist auch ihr persönlicher Nutzen offenkundig. Angesichts der immerhin recht komfortablen Bus-Lösung gibt er zu bedenken, dass man nicht alle Verantwortung den Verkehrsplanern und Politikern aufbürden könne. Es müssten auch gezielte Kommunikationsmaßnahmen getroffen werden, um die Bürger im wahrsten Sinne des Wortes auf die richtige Spur zu bringen.

Vor allem anderen jedoch ist kreative Kooperation der Bürger gefragt. Das Prinzip des Carsharing beispielsweise wird von François Bausch, als wahre „rupture culturelle“ bezeichnet. Sie ist vielleicht näher, als wir denken, denn Bausch kündigt die Einführung eines Carsharing-Systems in Luxemburg bereits für die kommenden Monate an.