

AKTUELL

MOBILITE URBAINE

Quel petit vélo à guidon chromé au fond de la cour ?

Luc Caregari

Bien avant Luxembourg, la ville d'Esch-sur-Alzette a mise en place un service de bicyclettes à louer, basé sur l'économie solidaire. Le problème: on en voit plus depuis un bon moment.

La disparition des vélos d'Esch s'est faite en douce. Alors que le pays jasait sur les Véloh's de la capitale, ceux de la Cité de l'acier, certes moins métropolitains et chics, se sont raréfiés. Et les mauvaises langues ont commencé à cracher leur venin. Déjà les débuts du projet « Åre Vélo, Eise Vélo » étaient difficiles. La première version des bicyclettes mises à disposition de la population était jugée peu sûre et puis elles avaient la fâcheuse tendance à se volatiliser trop vite.

A l'époque, un article à tendance populiste paru dans le Tageblatt, où l'auteur mettait en cause « l'asocialité » de certain-e-s concitoyen-ne-s, avait fait scandale. Des rumeurs sur des paris entre agents communaux pour retrouver le vélo le plus éloigné du territoire de la ville - apparemment un vélo eschois aurait même été pris en photo aux Pays-Bas - faisaient la ronde. Et puis, rien. D'autres petits « scandales » communaux - comme l'affaire Heller - apparaissaient et disparaissaient avec le temps.

La ville s'habituaient petit à petit à la vue des râteliers et des personnes circulant sur les rares - et parfois vraiment absurdes - voies cyclables. A intervalles réguliers, la mairie et le centre d'initiative et de gestion local (CIGL) d'Esch - qui a créé cinq emplois grâce au projet - laissaient entendre que l'opération était estimée être un succès. En octobre 2007, les vélos en place ont été remplacés par une nouvelle génération et le système de location affiné. A partir de ce moment, il fallait une clef pour accéder aux bicyclettes communales, qu'on pouvait se procurer, moyennant caution, à la commune.

Jusqu'à ce que les vélos s'éclipent de nouveau du paysage urbain eschois. En même temps, les rumeurs sur la prétendue « asocialité » de certains eschois refaisaient surface, cette fois on prétendait même avoir vu des

vélos eschois en Algérie. Si cette rumeur reste difficilement vérifiable, le caractère xénophobe de celles et ceux qui la sèment est facile à deviner. Néanmoins, le fait est qu'à Esch, les râteliers restent vides. Alors, la métropole du fer : une ville de voyous dépourvus d'esprit civique ?

« Sur les 150 vélos que nous possédons, nous en avons retrouvé une centaine », confirme Nicolas Vandewalle, du CIGL. Donc, si des hebdomadaires comme le Télécran prétendent que tous les vélos ont été volés, ils se trompent. La vérité est que le CIGL est en train de procéder à un inventaire. « C'est vrai que nous avons retrouvé des bicyclettes communales un peu partout », admet-il, « Dans la nature, chez des personnes privées qui gardaient le vélo pour eux ou simplement dans les râteliers. En ce moment, nous les gardons chez nous pour cause d'inventaire ». Le fait que les vélos soient devenus plus rares déjà avant cet inventaire serait aussi dû à leur succès : aux 150 vélos correspondent 450 abonné-e-s en possession d'une clé.

« Bien sûr qu'il y a des gens qui ne pensent pas à leurs concitoyens et volent les bicyclettes, mais ils sont loin d'être la majorité. D'ailleurs, on voit parfois encore des personnes qui en utilisent. On aimerait bien leur faire savoir qu'il serait mieux de les rendre le plus vite possible, afin que nous puissions terminer notre inventaire », demande Vandewalle.

Car, un nouveau système de location est en projet. Celui-ci sera électronique et complémentaire à la zone Wi-Fi gratuite que la ville d'Esch s'appête à installer dans le centre-ville. La durée de l'inventaire est prolongée jusqu'au 25 septembre.

SHORT NEWS

Combats aériens

Cette semaine, un vif échange de tirs a eu lieu entre la compagnie de fret Cargolux, les syndicats de pilotes LCGB-SEA et ALPL, ainsi que la Direction de l'aviation civile (DAC). Ce sont les syndicats qui ont dégainé les premiers. Leurs accusations sont graves : la Cargolux compromettrait la sécurité des vols en imposant à ses pilotes des cadences intenable. Ils mentionnent notamment des amplitudes de vol de 18 heures. Les pilotes iraient même jusqu'à déposer des protestations écrites avant d'entrer dans le cockpit, afin de se décharger lors d'un éventuel incident. Pour couronner le tout, les syndicats prennent la DAC à témoin, affirmant que celle-ci aurait contacté la compagnie pour l'informer qu'elle violait les limites considérées comme sûres. Evidemment, Cargolux n'a pas attendu longtemps pour dénoncer ces accusations. De plus, elle intime aux syndicats de revenir sur leurs propos sous peine de poursuites judiciaires. Enfin, le coup de théâtre vient de la DAC elle-même : dans un communiqué de presse laconique, elle se range du côté de la compagnie aérienne, démentant ainsi les affirmations syndicales. Si Cargolux contrevient aux réglementations nationales et internationales, explique la DAC, celle-ci lui ôterait son certificat d'opérateur aérien. Espérons que la DAC respecte en pratique cette belle théorie.

Aarhus-Musterschüler?

Höchst diskret, nicht eingerahmt von Hearings oder Pressekonferenzen, ist vor einigen Tagen auf der Webseite des Umweltministeriums ein nicht unwichtiges Dokument aufgetaucht: ein „Projekt de Rapport d'exécution" zur Aarhus-Konvention. Dieses von Luxemburg mit unterzeichnete Umweltabkommen schreibt unter anderem ein Klagerecht für NGOs sowie den freien Zugang zu Umweltinformationen vor. Im vorliegenden Text versichert das Umweltministerium, man habe keine „besonderen Hindernisse" in Sachen Klagerecht und Informationszugang festgestellt. Und verweist auf ein Urteil vom 30. Juni, das den Umwelt-NGOs das Klagerecht ausdrücklich zuerkennt. Was das Ministerium verschweigt: Die bis dahin gültige Jurisprudenz ließ nur Klagen von betroffenen Privatpersonen zu und verstieß damit gegen die Aarhus-Konvention. Und was den Informationszugang angeht, so gibt es durchaus „besondere Hindernisse". Greenpeace hatte zum Beispiel ein Jahr lang gegen den Wirtschaftsminister prozessieren müssen, bevor dieser 2007 Daten zur Twiner-Gasturbine herausrückte. „Dieser Entwurf kann noch bis zum 12. September kommentiert werden", heißt es auf www.environnement.public.lu - da gäbe es so einiges zu sagen!

woxx@home

Der große Preis

Hat Jean-Claude Juncker das verdient? Nach dem Steuerzahlerpreis „Der europäische Stier" 2002 und dem Kleinstaatenpreis im vergangenen Juli wird Luxemburgs Premier heute Freitag mit dem Franz-Josef-Strauß-Preis ausgezeichnet. Ja, verdient hat er es! Wirtschaftsliberale Steuergeschenke, unermüdlicher Einsatz für kleinstaatlichen Egoismus unter dem Deckmantel des Mustereuropäers und resolute Eintreten für die rechtspopulistische Wertegemeinschaft, von Berlusconi bis Erdogan - das muss belohnt werden. Welche Auszeichnung kommt als nächstes? Wohl der Fernand-Rau-Preis für 20 Jahre Lobbying im Dienste des Finanzplatzes. Und in ein paar Jahrzehnten geht dann der Jean-Claude-Juncker-Preis an den Jungpolitiker Toni Gibéryen von der Christlichsozialen Reformpartei, überreicht vom Premierminister und Parteipräsidenten Luc Frieden.