

SHORT NEWS

Vor umfangreicher Verfassungsreform?

Vor allem die VertreterInnen des linken Parteispektrums verlangen jüngst vermehrt nach umfangreichen Änderungen in der Verfassung. Eigentlich hatten sich die im Parlament repräsentierten Parteien vergangenen Herbst weitestgehend darüber geeinigt, welche Änderungen in der Verfassung vorgenommen werden sollen. Die zuständige Kommission war kurz vor dem Abschluss ihrer Arbeiten, als der Großherzog sich weigerte, das Euthanasiegesetz zu unterschreiben und so für neue Probleme sorgte. Zwar bestand auch dann rasch ein Konsens darüber, den betreffenden Artikel 34 im Schnellverfahren umzuändern, doch danach bröckelte die parteiübergreifende Einigkeit. Die Referendumsinitiative, die den besagten Artikel in seiner alten Form beibehalten will, hat die Grünen jetzt dazu bewegt, eine komplette Neufassung der Verfassung zu verlangen. Es gelte, die Rolle des Staatsoberhauptes, der Exekutive und des Parlamentes klar und deutlich zu formulieren. Im aktuellen Text werde noch allzu oft der Großherzog genannt, wenn eigentlich die Regierung gemeint sei. Es reiche nicht mehr, sich darüber zu einigen, wie gewisse Textstellen zu interpretieren sind, sondern man müsse einen klaren, zukunftsweisenden Text am besten noch vor den Wahlen vorlegen.

L'Unel, millésime 2009

Après les festivités de fin d'année, la vie reprend, y compris pour les étudiant-e-s. Lors d'une conférence de presse lundi dernier, l'Union nationale des étudiant-e-s du Luxembourg (Unel), a présenté son programme d'action pour 2009. Et n'a pas manqué de réitérer ses critiques envers le fonctionnement antidémocratique de l'Université du Luxembourg (UL). Nico Fehlen, le nouveau président de l'Unel et étudiant à Fribourg en Allemagne, estime ainsi que l'UL devrait adopter un fonctionnement démocratique tel qu'il existe dans de nombreuses universités à l'étranger. En clair : à l'UL, le Conseil de gouvernance ne compte qu'un seul représentant des étudiant-e-s, qui ne dispose que d'une voix consultative, alors qu'à l'étranger, il n'est pas rare que les institutions universitaires comptent entre 25 et 30 pour cent d'étudiant-e-s jouissant d'un mandat effectif. Ensuite, l'Unel ne peut s'accommoder de l'introduction du Brevet de technicien supérieur (BTS) qui prévoit des stages non rémunérés. Mais c'est sans oublier les grands classiques comme la séparation de l'église et de l'Etat et donc de l'abolition des cours de religion au sein de l'école, ainsi que la défense des droits des réfugié-e-s, où l'organisation s'est illustrée l'été passé.

woxx@home

Schuldenfrei

Das Jahr 2008 mag für viele in finanzieller Hinsicht ein schlechtes gewesen sein. Für die woxx hingegen geht es einher mit dem Ende der noch aus den Neunzigerjahren stammenden Verschuldung. Weil die Anerkennungsprozedur in Sachen Pressehilfe statt einem Jahr - wie üblicherweise - deren fast sechs gedauert hatte, musste sich der „GréngeSpoun“ eine Zeit lang mit geliehenem Geld über Wasser halten. Zwar gab es eine rückwirkende Anerkennung der Hilfe, diese deckte aber nicht die ganze Durststrecke ab. Um den laufenden Haushalt zu bestreiten, musste eine Kreditlinie bei der Hausbank beantragt werden, später kam dann noch ein Investitionskredit dazu. Als nicht-kommerzielles Projekt war die woxx nie in der Lage, höhere Gewinnmargen zu erreichen, weshalb vorsichtigerweise für die Rückzahlung der angelaufenen Schulden eine möglichst lange Frist ausgehandelt wurde. Die kleineren Raten waren leichter zu finanzieren, insbesondere da uns Etika zu einer Zinsvergünstigung verhalf. Aber auch kleine Raten tun weh, wenn sie für etwas abgeleistet werden müssen, das eigentlich Geschichte ist. Und für dessen Verursachung man keine Verantwortung trug.

AKTUELL

MOBILITE TRANSFRONTALIERE

Un plan à venir

Luc Caregari

Smot - ça sonne comme un monstre en plastique, mais c'est bien le nouveau plan de mobilité transfrontalière qu'ont pondu l'Etat luxembourgeois et l'Etat français.

Devant l'Agora de Belval, les grosses berlines pullulent. A l'occasion de la présentation du Schéma de mobilité transfrontalière (Smot), les officiels qui l'ont concocté voulaient marquer leur présence. Direction parking donc, où un homme de la sécurité quoique totalement emmitoufflé sautille d'une jambe à l'autre, tellement ça caille : « Il faudra bien utiliser le sous-terrain, monsieur. Ici tout est plein ». Bien, pour une conférence sur les transports publics, ça promet.

A l'intérieur de la salle 2 de l'Agora, le ministre des transports Lucien Lux est entouré du président socialiste de la région Lorraine Jean-Pierre Masseret et de Bernard Niquet, le préfet du département de la Moselle et ancien directeur de cabinet de Bernadette Chirac, ayant évolué aux côtés de Chichi et de Bernie depuis que ce dernier était maire de Paris. Au début de la conférence, la moitié de l'audience met des écouteurs pour bien comprendre le discours de Lucien Lux qui se tient en luxembourgeois. La traduction simultanée est organisée par deux traducteurs installés dans une minuscule cabine, alors que si le ministre s'était adressé en français à la salle, personne ne s'y serait opposé.

Commencent donc les présentations officielles. D'abord : pourquoi faut-il élaborer un schéma stratégique de mobilité transfrontalière ? Demandez à n'importe quel frontalier et il vous dira que les embouteillages ça énerve, mais qu'ils ont du mal à faire confiance aux transports publics. Vous pourrez aussi faire un tour sur les quais de Luxembourg-Ville chaque soir entre 17 et 18 heures pour regarder les gens s'entasser comme des sardines dans des TER, pour être sûr d'avoir bien saisi le problème. En langage politique cela s'appelle « saturation des principales infrastructures ». Et vu que le nombre de travailleurs frontaliers français n'est pas prêt de baisser - tout au contraire, on en prévoit 135.000 en 2030 contre 72.000 aujourd'hui - il faut faire vite pour améliorer la situation. Car en 2009, seulement onze pour cent des frontaliers « profitent » des transports en commun pour se rendre au Luxem-

bourg. L'objectif ambitieux des responsables est de 25 pour cent d'utilisateurs de transports publics en 2030 - même s'il faudra garder en tête que ce chiffre vaudra aussi pour celles et ceux qui choisissent le covoiturage au lieu des trains et bus.

Concrètement, quatre lignes de bus supplémentaires seront opérables à partir de février 2009 - ce qui portera le nombre de lignes transfrontalières à dix - et deux trains supplémentaires, un le matin et l'autre le soir, devraient collecter les employé-e-s françaises de Belval dans l'année. Et puis, on tentera de mettre en ligne un site qui vantera les mérites du covoiturage. Dans le moyen et long terme, les planifications deviennent plus complexes et même si les idées sont bonnes, il faudra attendre leur mise en oeuvre définitive pour pouvoir les applaudir. Sont prévus notamment, une multiplication des parkings reliés aux transports publics le long des principaux axes routiers, de nouvelles lignes ferroviaires desservant directement le Kirchberg et une augmentation générale des effectifs. Un système de tarification unifié devrait aussi être créé. Le système prévoit de jouer toutes les cartes pour déplacer un maximum de personnes sur les rails et les bus. Seul hic de ces projections : elles sont calculées sur la base d'une croissance nette du PIB luxembourgeois de trois pour cent, dont on sait qu'il est irréal. Réponse des intéressés : « Nous savons que c'est difficile, mais nous tenons à être prêt pour la sortie de crise », déclare avec un bel optimisme Jean-Pierre Masseret, vers la fin de la conférence.

A la sortie, l'homme de la sécurité a arrêté de grelotter et se réchauffe au soleil : « C'est bientôt fini », dit-il, « Je vais pouvoir rentrer chez moi » - « En voiture ? » - « Mais bien sûr ».