

SHORT NEWS

Un peu de transparence

Après une année qui a vu des discussions souvent houleuses dans le domaine littéraire luxembourgeois, le député vert Claude Adam a tenté d'en savoir plus auprès du ministère de la culture sur les aides et subsides aux auteurs et éditeurs du pays et sur les critères de sélection appliqués à ces derniers. Dans une longue réponse, la ministre Octavie Modert entreprend d'abord d'énumérer toutes les institutions de promotion littéraire, comme le Centre National de la Littérature (CNL) et les « Lëtzebuerger Bicherediteuren ». Mais attention, si on s'attendait à un statement de la ministre sur la querelle qui oppose toujours la fédération des éditeurs et la maison d'édition luxembourgeoise Ultimomondo, on ressort bredouille. Octavie Modert se contente juste de décliner des faits connus et admet en même temps que le ministère a, depuis qu'il a signé une convention avec les éditeurs, laissé à la fédération le soin de sélectionner qui ils représentent à l'étranger. Plus intéressant encore, les aides à la traduction octroyées par le ministère. Ici, il semble que le ministère se soit décidé à jeter l'argent par les fenêtres, car, on ne voit pas vraiment comment les poèmes d'Anise Koltz pourraient cartonner en Arménie ou les romans de Jean Portante en Hongrie. En bref, si le ministère a été transparent dans sa réponse, c'est surtout pour démontrer son intransparence notoire.

Le tourisme, un luxe ?

Pouvez-vous vous payer une semaine de vacances par an à l'étranger ? Si c'est le cas, vous êtes comme 88 pour cent de résidents du Luxembourg. C'est ce qui ressort d'une enquête menée par l'institut de recherche Ceps-Instead réalisée auprès de 3.500 ménages avec pour question : « Disposez-vous de suffisamment de moyens pour vous payer une semaine de vacances dans l'année hors de votre domicile ? ». Les douze pour cent qui ont répondu ne pas en être capables sont encore en-deçà de la proportion relevée chez nos voisins français (32 %), belges (26 %) et allemands (25 %), la moyenne européenne se situant autour de 37 %. S'il existe un lien quasi identique entre la proportion de personnes déclarant ne pas partir en vacances et celles vivant sous le seuil de la pauvreté monétaire relative, l'enquête révèle également que huit pour cent des personnes « non pauvres » ne quittent pas non plus leur domicile en raison de charges insupportables relatives au logement par exemple. En 2001, les Nations unies, à travers l'Organisation mondiale du tourisme, avait considéré que la question des vacances devait faire l'objet d'un droit à part entière.

woxx@home

Leckerli und petits fours

Journalismus ist ein hartes Geschäft: Wer damit sein Leben verdienen will, muss viel Geduld haben, Festanstellungen sind rar. „Berufserfahrung“ heißt das Zauberwort, das die Chancen, in renommierten Häusern unterzukommen, erhöht. Ein Weg solche Erfahrung zu sammeln sind schlecht oder nicht bezahlte Praktika. „Generation Praktikum“ hieß es schon vor Jahren in einem Dossier das die woxx ausarbeiten ließ ... von PraktikantInnen. Immerhin gibt es bei uns Zeilengeld - leistungsbezogene Bezahlung würde der Minister der „fonction publique“ das betiteln. Dass die aktuellen JournalismusanwärterInnen Schlimmeres gewohnt sind, wurden wir diese Woche gewahr: Die derart ausgebeuteten Praktikantinnen B. und P. bedachten ihre Sklaventreiber zum Jahresende mit allerhand süßem Zeug - Leckerli aus Basel und edle „petits fours“, die nur eine (Doppel-)Ausgabe überlebten. Eins steht fest: Zukünftige „stagiaires“ müssen neben Arbeitsproben auch ihre kulinarischen Vorlieben preisgeben, bevor sie in der woxx in die Tasten hauen dürfen.

AKTUELL

TRANSPORTS AÉRIENS

Y a-t-il un pilote en forme dans l'avion ?

David Wagner

Les pilotes de ligne européens font face aux conséquences de la libéralisation de l'espace aérien : des nouvelles réglementations qui ne prennent pas en compte leurs besoins de repos.

L'on parle souvent de ces « galériens des temps modernes », c'est-à-dire les chauffeurs de poids lourds. Traçant sur les autoroutes des milliers de kilomètres et manquant souvent de repos afin de satisfaire les exigences de clients en attente de leurs marchandises, il n'est pas rare qu'ils remplissent les rubriques des faits divers tragiques. Imaginez alors les conséquences si un pilote d'avion manquait de sommeil.

A l'origine, le transport aérien était très encadré : la convention de Chicago de 1944 établissait la souveraineté complète et exclusive de chaque Etat sur l'espace atmosphérique au-dessus de son territoire. A partir du début des années 90, la donne commence à changer : les Etats-Unis multiplient des accords « open sky » avec un certain nombre d'Etats européens : les Pays-Bas en 1992, l'Allemagne en 1994 et la Belgique, l'Autriche et le Luxembourg en 1995. Ces accords prévoient le libre accès à toutes les lignes, des capacités et des fréquences illimitées et l'autorisation d'opérer sans restriction en tout point de chacun des Etats signataires. Evidemment, ces accords prévoient également la flexibilité tarifaire. Le ciel étant « libéré », il convient désormais d'établir de nouvelles règles de sécurité au niveau européen. Depuis une année, l'Agence européenne sur la sécurité aérienne (AESA) de l'Union européenne planche sur ces règles dénommées FTL (Flight Time Limitation) qui sont destinées à fixer les amplitudes de travail maximales des pilotes de ligne. Or, la proposition est loin de satisfaire les premiers concernés. Dans un communiqué de presse publié cette semaine, Martin Chalk, président de la European Cockpit Association (ECA) déclare que « L'agence a eu une occasion unique de présenter une réglementation FTL solide, fondée sur les connaissances scientifiques et axée sur la sécurité - réglementation qui serait comparable à ce que la FAA (l'autorité fédérale de l'aviation américaine) propose, et

aux règles FTL du Royaume-Uni qui sont bien établies et soutenues par l'industrie. Pourtant, cette occasion a été manquée, ce qui met l'UE en bas de l'échelle des règles en matière de sécurité ».

La protestation de l'ECA est compréhensible. En effet, les études scientifiques sur l'horloge biologique du corps humain et ses limites auraient démontré que les limites du temps de travail devraient être fixées à douze heures en journée et à dix la nuit, avec un nombre de services limité. Or, la proposition de l'AESA va au-delà de ces recommandations : elle propose un maximum d'heures en journée établi à quatorze et douze pour les vols de nuit sur sept jours consécutifs. Même les Américains n'osent pas aller aussi loin, la proposition de la FAA fixant une limite de treize heures en journée et de neuf la nuit sur trois nuits consécutives maximales. Selon Paul Reuter, président du SEA-LCGB (Syndicat des employés de l'aviation), cette modération américaine s'explique notamment à cause de l'incident de Buffalo en 2008, dont une des causes possibles aurait été la fatigue du pilote. Depuis, la législation américaine est en cours de modification. La sortie de piste d'un avion à l'aéroport de Keflavik en Islande en 2007 aurait également été la cause d'une équipe fatiguée en service depuis plus de 17 heures.

Comment expliquer l'attitude de l'AESA ? « L'industrie fait un travail de lobbying intense à Bruxelles et cela semble porter ses fruits. Son but est d'atteindre un niveau de flexibilité maximal ». En cause sont notamment les compagnies aériennes « low cost », qui, si elles font le bonheur des voyageurs radins, poussent toute la branche à une course à la réduction des coûts et à une flexibilisation accrue.

Mais le bras de fer n'est pas encore terminé. Au cours de l'année 2011, un Conseil des ministres européens devra trancher. En attendant, l'ECA compte lancer une grande campagne pour faire pression sur les gouvernements. Espérons qu'il ne faudra pas un incident plus grave pour convaincre les décideurs politiques à quel point la libéralisation des transports est « efficace ».