

## AKTUELL

SREL

# Jeux de dupes

David Wagner

**Les révélations cumulées concernant l'affaire autour du Srel constituent la partie émergée de l'iceberg. Nolens volens vient-on d'apprendre que l'Etat vient en aide à des hommes d'affaires sulfureux.**

« Non, je ne pense pas qu'il s'agissait de ventes d'armes », répondit peut-être un peu trop vite le ministre de l'Economie Etienne Schneider. La question, posée hier par Nico Graf sur « RTL-Radio » au ministre, découlait de nouvelles informations liées aux missions de prospection économiques dans diverses régions du monde avec lesquelles l'Etat luxembourgeois évalue des relations commerciales. Ces missions ont été établies en collaboration avec un fonctionnaire du ministère anciennement employé par le Srel. Ce même fonctionnaire est soupçonné d'être à

l'origine d'écoutes illégales, et notamment d'une discussion entre le premier ministre et le chef de l'Etat.

Désormais, le visage du fonctionnaire peut être admiré sur le site internet de RTL. Il en va de même de Jean-Claude Knebler, anciennement directeur du département du commerce extérieur au ministère de l'Economie et actuellement consul à New York. La photo publiée hier par RTL le montre avec une arme automatique qu'il tient en joue, avec en arrière-fond ce qui semble être un militaire américain ainsi qu'un civil armé. La scène s'est déroulée au nord de l'Irak, c'est-à-dire dans la partie kurde du pays. Il est difficile de conclure qu'un cliché montrant un fonctionnaire tenant une arme à la main dans une zone à risque puisse confirmer un soupçon de trafic d'armes. Ce qui est toutefois plus troublant se si-

tue dans d'autres réponses qu'Etienne Schneider accorda à RTL à la sortie d'une réunion de la commission de l'économie. Il y cite différentes entreprises qui ont accompagné la délégation. L'une d'entre elles sent le souffre. Ou plutôt son propriétaire : il s'agit de la General Mediterranean Holding, la société qui chapeaute l'empire financier de l'homme d'affaires britannique d'origine irakienne Nadhmi Auch. L'homme n'est pas étranger au Luxembourg : il est notamment connu pour être le propriétaire de l'hôtel Le Royal, un des lieux de transactions de haut vol (ou se seraient notamment déroulées les négociations portant sur la reprise de la Cargolux par le Qatar, comme l'avait révélé le journaliste du 100,7 Jean-Claude Franck).

L'homme est sulfureux à divers égards : se faisant passer pour un exilé politique, d'autres préfèrent le qualifier de bras droit de feu Saddam Hussein (qu'il aurait aidé dans son accession au pouvoir). Il est également impliqué dans un grand nombre d'affaires, notamment d'Elf Aquitaine. Aussi se serait-il brouillé avec le régime de Hosni Mubarak, justement à cause d'un... transport d'armes au

Caire. Auchi continue toutefois son bonhomme de chemin. Et jusqu'à présent, les enquêtes policières - luxembourgeoises - à son rencontre n'auraient jamais pu être menées jusqu'au bout.

La guerre froide étant terminée, les menaces terroristes djihadistes (pilotées par qui d'ailleurs ?) étant certainement surestimées, les Srel doit servir à bien plus qu'à occuper des fonctionnaires. Par ailleurs, si le Srel est censé protéger les intérêts économiques du pays, ce sont ceux surtout d'une place financière. Dans ce contexte, la loi « antiterroriste » de 2004 avait octroyé une latitude supplémentaire aux services concernant les infrastructures économiques, ce qui n'était pas innocent. On s'étonnera toutefois de la candeur de certains commentaires : le ministère a envisagé d'établir des relations économiques avec des pays « louches » - ou considérés comme tels. Mais nous avons trop tendance à oublier que le Luxembourg décroche probablement la palme d'or des affaires troubles dont l'affaire du Srel n'est que la partie émergée de l'iceberg.

TARIFERHÖHUNGEN IM ÖPNV

# Ins Leere getroffen

Richard Graf

**Der Meco zieht den Nutzen der jüngsten Tarifierhöhungen bei Bussen und Bahnen in Zweifel, da sie das Ziel eines verbesserten Modalsplits gefährden.**

Knapp einen Monat nach der zum Teil drastischen Anhebung der Tarife im öffentlichen Transport meldet sich die Umweltgewerkschaft Mouvement Ecologique mit einer umfassenden Analyse zu Wort. Sie sieht einige der im Vorfeld der Tarifanpassung vorgebrachten Bedenken, nämlich, dass diese unüberlegt sei und an ihrem Ziel vorbeischieße, im wesentlichen bestätigt (siehe woxx 1191). Ob am Ende tatsächlich Mehreinnahmen von 5 Millionen Euro winken, sei mehr als zweifelhaft.

Der Wegfall einiger günstiger Tarifformen, wie etwa der Gratis-Mitnahme einer Person durch einen ÖT-Abo-Inhaber am Wochenende, dürfte dazu führen, dass nun beide statt mit Bus oder Bahn mit dem Auto fahren. Der Mehrertrag wäre dann Null und der Modalsplit noch weiter vom offiziell angestrebten Verhältnis 25:75 entfernt.

Und auch die undifferenzierte Anhebung des Einzelfahrscheins von 1,5 auf 2 Euro werde absurderweise gerade jene zur Benutzung des Autos animieren, die gelegentlich kürzere Strecken zurückzulegen haben. Eine Lösung wäre eine Kurzstrecken-Regelung, die, wie bei dem in Esch praktizierten Modell, günstigere Tarife innerhalb bestimmter Zonen vorsieht.

Dass ausgerechnet Großfamilien durch den Wegfall des verbilligten Erwachsenen-Abos und die Verteuerung der Jumbo-Karte für Kinder über 12 Jahre fühlbar zur Kasse gebeten werden - im Falle einer 3-Kindfamilie können dies 555 Euro im Jahr bedeuten - ist auch sozialpolitisch ein Unding.

Auch wenn der Meco die Ansicht teilt, dass die Tarife in Luxemburg recht günstig sind, hätte er sich doch eine grundsätzliche Diskussion im Vorfeld der Reform gewünscht, wodurch diese z.B. den Belangen der GrenzgängerInnen stärker Rechnung getragen hätte. Symptomatisch in diesem Zusammenhang sei die Nicht-Einbeziehung des „comité des usa-

gers“ bei der Ausformulierung des neuen Tarifs. Ohne einen solchen Ausschluss hätten einige Fehlentscheidungen, für die der Meco jetzt eine Nachbesserung einfordert, sicherlich vermieden werden können.

## Optimierungen zuerst

Statt treue KundInnen mit teilweise unausgegorenen Tarifierhöhungen zu vergrätzen, sollte die Transportpolitik sich mit kurz- und mittelfristigen Verbesserungen beschäftigen, die dazu beitragen, den Kreis der NutzerInnen des öffentlichen Transportes zu verbreitern. Unter diesem Gesichtspunkt betrachtet, kommt die Tarifierhöhung zum falschen Zeitpunkt, da zahlreiche Optimierungen immer noch auf sich warten lassen.

In Erwartung des Tram-Projektes stehen sicherlich eine Reihe größerer Vorhaben - etwa die Peripheriebahn - an, doch gibt es auch kurzfristig umsetzbare Maßnahmen, die helfen würden, den öffentlichen Transport attraktiver zu gestalten. Die aber werden nach Auffassung des Meco nicht konsequent genug verfolgt.

Unübersichtliche Linienführungen, Fehlen von Informationen an den Haltestellen, wenig nachvollziehbare Umsteigeempfehlungen, aber vor allem Verspätungen und Ausfälle machen das Gesamtsystem gerade für

Neueinsteiger wenig attraktiv. Doch auch geübte Bus- und Bahnutzer sind kurzfristigen Fahrplanänderungen und Ausfällen hilflos ausgeliefert. Die schnelle digitale Kommunikation lässt - abgesehen von Anfängen in der Hauptstadt - immer noch auf sich warten.

Das elektronische Fahrscheinsystem, das alles einfacher machen sollte, stiftet weiterhin Verwirrung, da die NutzerInnen nicht sehen können, wieviel Fahrzeit oder wieviele Tickets noch auf ihrer Karte gutgeschrieben sind. Es sind nur sehr wenige Ladestationen vorhanden, eine Aufstockung per Internet ist nicht möglich.

Gravierend wirken sich auch spürbare Unterkapazitäten in den Spitzenstunden aus. Hier fordert der Meco, wenigstens die Schulanfangs- und Endzeiten von denen der Berufsspendler abzukoppeln.

In einem öffentlichen Appell verlangt die Umweltgewerkschaft kurzfristig eine Reihe punktueller Anpassungen der Tarifreform, aber eben auch einen breit angelegten Dialog mit den (potentiellen) NutzerInnen des ÖPNV, den Gemeinden, den Unternehmen und Gewerkschaften und den Organisationen der Zivilgesellschaft. Im Visier: Ein Modalsplit von 40:60, also weit mehr als das, was sich die aktuelle Regierung mittelfristig zutraut.