

## AKTUELL

LUXLEAKS

# « Un euro, c'est hors de prix ! »

Luc Caregari

**Ambiance moins chauffée que d'habitude pour ce énième procès contre Antoine Deltour. Et pour cause : ayant perdu sur les rulings, PWC se bat pour des miettes.**

D'emblée, le procureur général d'État John Petry a expliqué les enjeux un peu maigrichons de ce procès en appel. Après que la Cour de cassation a en janvier cassé le premier jugement en appel contre Antoine Deltour (confirmant en même temps celui de Raphaël Halet), il ne reste plus grand-chose à reprocher au lanceur d'alerte. Car Deltour est désormais reconnu pleinement comme tel, donc il ne peut être poursuivi ni pour les rulings qu'il a copiés lors de sa dernière journée de travail chez PricewaterhouseCoopers (PWC) Luxembourg ni pour le fait de les avoir donnés au journaliste Édouard Perrin - il ne reste que les do-

cuments de formation téléchargés au même moment. C'est en cherchant dans les bases de données pour trouver ces documents de formation que Deltour est tombé sur les rulings d'ailleurs.

Mais avant d'entrer dans le jeu, le procureur Petry a fait part de ses observations quant au statut de lanceur d'alerte accordé à Deltour. Visiblement, c'est une pilule difficile à avaler, parce que l'ancien auditeur ne savait pas encore qu'il allait lancer l'alerte en copiant les documents. Petry finit cependant par demander une simple amende, la plainte initiale de PWC ne portant pas sur les documents de formation. C'est pourquoi Hervé Hansen, l'avocat de l'entreprise, n'était - comme d'habitude - pas dans une position gagnante. Il s'est contenté d'expliquer la nature « quasi confidentielle » de certains documents et d'essayer de mettre son client encore

une fois en position de victime dans cette affaire. Cela semble d'une importance cruciale pour PWC : ne pas laisser courir Antoine Deltour sans aucune punition, ce qui serait un mauvais signal non seulement pour ses clients, mais aussi pour ses propres troupes, au cas où des lanceurs d'alerte potentiels s'y trouveraient.

## PWC veut être une victime

Pourtant, condamner Deltour pourrait se révéler difficile. D'un côté, comme celui-ci l'a confié lors de son passage à la barre, il n'a fait aucune utilisation ultérieure desdits documents, et de l'autre il ne s'est jamais caché de les avoir copiés. Ses deux avocats vont essayer d'enfoncer le clou. D'abord William Bourdon, qui avec le pathétisme qu'on lui connaît est encore une fois revenu sur le statut

de lanceur d'alerte avant d'attaquer frontalement l'avocat de PWC, en le traitant lui et son client de « très mauvais perdants ». Quant à l'euro symbolique demandé par le cabinet d'audit, Bourdon a estimé que même cette somme serait « hors de prix ».

L'avocat luxembourgeois Philippe Penning (qui, détail croustillant, conseille maintenant la Chambre des députés dans l'affaire « Chamberleaks ») s'est penché sur l'instruction initiale contre son client et a relevé le fait que ni l'audit interne de PWC ni l'instruction de la police grand-ducale (qui n'a presque fait que copier-coller les informations du cabinet d'audit) ne s'étaient intéressés à ces documents de formation.

Après avoir insisté - en s'appuyant sur des études menées auprès de cabinets d'audit et d'autres entreprises - sur le fait que la pratique était courante, il en a déduit que PWC n'a subi aucun préjudice par ce téléchargement et que « tout porte à croire que si Antoine Deltour n'avait pris que ces documents, PWC n'aurait jamais porté plainte ». Et de demander la suspension du prononcé dans cette affaire. L'arrêt de la Cour d'appel tombera le 15 mai.

CODE DE LA ROUTE

# Virtueller Abstandshalter

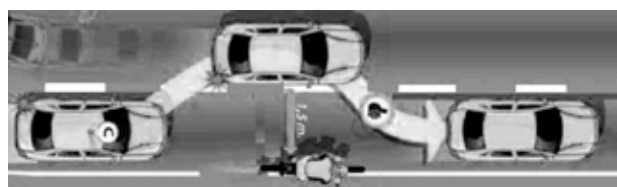
Richard Graf

**Ab dem 1. Mai soll das Radfahren sicherer werden, denn dann treten neun neue Regelungen in Kraft.**

In den 1980ern kamen rote Abstandshalter aus Plastik in Mode. An der linken Gepäckträgerseite der Fahrräder angebracht, ermahnten sie im ausgeklappten Zustand die Autos beim Überholen einen Sicherheitsabstand zu beachten, um die ohnehin gestressten Radfahrer\*innen nicht unabsichtlich von der Straße zu drängen.

Bei stauendem Stadtverkehr erwiesen sich die Dinger aber eher als hinderlich, wenn es etwa galt, sich an langen Autokolonnen vorbei zu schlängeln. Sie verloren auch schnell an Wirksamkeit, als manche Autofahrer\*innen erkannten, dass sie keine Gefahr für die ach so kostbare Metallic-Lackierung darstellten und sie sich einen Spaß daraus machten, möglichst nah an ihnen vorbeizuzischen.

Mittlerweile hat der Radverkehr beachtlich zugenommen - und damit auch die Zahl der Unfälle. Um das Radfahren sicherer zu machen, hatte das Transportministerium Ende 2016 eine Studie in Auftrag gegeben, in der die spezifischen Radverkehrsregeln aus



acht Ländern untersucht werden sollten. Auf der Basis dieser Studie konzipierte eine interministerielle Kommission unter Beteiligung der LVI neun (von zunächst etwa 30 diskutierten) neue Regeln.

## Kein Zwang zur „file indienne“

Die „radikalste“ betrifft das eingangs erwähnte Problem: Ab 1. Mai müssen Autos beim Überholen von Fahrrädern einen seitlichen Mindestabstand von 1,5 Metern einhalten. Da ein solcher Abstand bedeutet, dass die Autos zum Überholen notwendigerweise die Fahrbahn wechseln müssen, ist es auch kein Problem mehr, wenn die Räder zu zweit nebeneinander oder als Gruppe in Zweierreihen unterwegs sind. Das wurde zwar bisweilen außerorts toleriert, wird aber nun auch innerorts zur Regel, außer bei Gefahrenmomenten.

Bei der Vorstellung der neuen Maßnahmen betonte Transportminister Bausch, dass diese Regelung auch Vorteile für die Autos

bringt: Wenn Fahrradpulk grundsätzlich in Zweierreihen unterwegs sind statt als einspurige Schlange, halbiert sich rein rechnerisch der Überholweg.

Eine weitere Maßnahme betrifft die Möglichkeit, Bürgersteige an bestimmten Kreuzungen über die Fahrbahn hinweg zu führen und so das Vorrecht des „sanften“ Verkehrs deutlicher zu machen. Solche „trottoirs traversants“ wurden bereits verbaut, jetzt gibt es dafür endlich die legale Basis.

Auch der Schilderwald wird um einige Modelle ergänzt: Zu den runden blauen Hinweisschildern für Radwege gesellen sich quadratische. Während bei ersteren das Benutzen des Radwegs obligatorisch ist, erlauben die neuen quadratischen es auch auf der normalen Fahrbahn zu verkehren. Ab Mai kann auch das Sackgassenschild um die Information erweitert werden,

dass am Ende der so bezeichneten Straße der sanfte Verkehr eine Fortsetzung findet.

Eine neues Schild bekommt die ebenfalls neu geschaffene „rue cyclable“. Sie darf motorisiert nur von Anrainer\*innen, und nicht schneller als mit 30 km/h befahren werden. Fahrräder dürfen nicht überholt werden. An manchen Ampeln wird es jetzt spezielle Blinkleuchten für Räder geben, die - trotz Rotphase für die Autos - ihre Fahrt gefahrlos fortsetzen können, etwa beim Rechtsabbiegen auf eine ohnehin für sie reservierte Radspur. Abgeschafft wird auch der gelbe Reflektierstreifen am hinteren Schutzblech der Räder.

Kinder dürfen ab dem 1. Mai bis zum Alter von 12 - statt bislang 10 - Jahren auf dem Bürgersteig fahren und können dabei auch von einer älteren Person begleitet werden. Bis zum Alter von zehn Jahren bleibt die normale Fahrbahn wie gehabt tabu - die 10 bis 12-jährigen dürfen selber entscheiden wo sie sich austoben wollen.

Nicht aufgenommen wurde eine Forderung der LVI, es Radfahrer\*innen zu gestatten an stehenden Autoschlängen nicht nur rechts, sondern auch links vorbeizufahren, um sicherer zur Kreuzungsampel zu gelangen. Bleibt zu hoffen, dass die neue Abstandsregelung und der deswegen zu erwartende Shitstorm der Autolobby zu einem schnelleren Ausbau gesicherter Radwege führt: Auf Straßen, auf denen keine Räder mehr unterwegs sind, braucht es weder echte noch virtuelle Abstandshalter.