

En bref

Bilan intermédiaire satisfaisant

Une deuxième réunion de suivi des accords Lux 2011 entre l'asbl Sidérurgie de l'OGB-L et du LCGB, conduite par son président John Castegnaro, et les représentants d'ArcelorMittal, conduits par le directeur général Michel Wurth, a eu lieu mardi. Après analyse approfondie, les représentants de l'asbl Sidérurgie constatent avec satisfaction que les mesures prises par ArcelorMittal quant aux investissements et à l'évolution des effectifs sont conformes aux accords 2011. Les deux parties ont convenu de créer différents groupes de travail afin de se pencher sur des sujets tels que la sous-traitance, la préretraite solidarité, le dialogue social, et autres, ceci afin de préserver, voire d'améliorer le dialogue social entre partenaires.

Illégal, conférence et film

Le film *Illégal* sortira demain dans les salles. Aujourd'hui aura lieu un débat public à 19 heures au centre culturel de rencontre abbaye de Neumünster à Luxembourg-Grund. Le débat tournera autour de la situation des illégaux et de leurs conditions de vie dans les centres de rétention, en Europe et au Luxembourg. Prendront part à la discussion: François Biltgen, ministre de la Justice, Nicolas Schmit, ministre de l'Immigration, Marc Fischbach, le médiateur, Fari Khabirpour, directeur du centre de rétention, Serge Kollwelter, responsable du Centre de documentation et d'animation interculturelles, et Claude Frisoni, directeur du centre culturel de rencontre abbaye de Neumünster.

Chambre des députés / Réaction au rapport du groupe d'action financière (GAFI)

«Dans l'intérêt du pays»

Les députés ont adopté hier le projet de loi portant sur le renforcement du cadre légal en matière de lutte contre le blanchiment et contre le financement du terrorisme. Un projet d'autant plus important qu'il détermine en grande partie si la place financière du Luxembourg sera une nouvelle fois pointée du doigt par la communauté internationale.

«Je ne crois pas que nous allons figurer à nouveau sur une liste grise. Mais je ne peux le garantir pour autant. Ce qui est clair, c'est que nous avons transposé toutes les recommandations du GAFI en droit national.» Le ministre de la Justice, François Biltgen, a longuement expliqué lors de la séance plénière d'hier l'importance des recommandations formulées à l'égard du Luxembourg de la part du groupe d'action financière (GAFI) quant à l'avenir de la place financière. «Le Luxembourg ne pourra se permettre de figurer une nouvelle fois sur une liste grise», note le ministre, rappelant ainsi l'épisode du printemps 2009 lorsque le Grand-Duché avait été mis sur la liste «grise» de l'OCDE des pays étant considérés comme paradis fiscaux. Il a fallu plus d'un an au pays pour rejoindre la liste blanche des pays considérés par la communauté internationale comme coopératifs en matière de lutte contre la fraude fiscale.

Le GAFI est le fer de lance de l'action internationale contre le



Selon François Biltgen, la nouvelle loi est «un signal important qui montre que nous n'avons rien à cacher» (Photo: Serge Waldbillig)

blanchiment et la lutte contre le financement du terrorisme. Le Luxembourg en est membre à part entière depuis ses origines (1990). Au terme de ce processus, le rapport d'évaluation mutuelle concernant le Luxembourg a été adopté le 19 février 2010 à l'occasion de l'assemblée plénière du GAFI.

Le terrorisme et le financement du terrorisme, une des prémisses du blanchiment d'argent, ne sont pas assez criminalisés au Luxembourg, selon le GAFI. Le nombre peu élevé de condamnations pour blanchiment d'argent – huit entre 2003 et 2009 – fait penser au GAFI

que la législation n'est pas assez dure compte tenu de l'importance du secteur financier. Les mesures pour confisquer des biens illégaux sont parfois limitées, note l'organisation.

Le secret bancaire est bien sûr épinglé puisqu'il rend les procédures pour traquer les actifs plus compliquées et il peut être invoqué pour bloquer des procédures.

La semaine prochaine, le GAFI se réunit à nouveau. Le corapporteur du projet de loi, Jean-Louis Schiltz (CSV), a qualifié le texte de loi comme étant «dans l'intérêt du pays» et souligné que «chaque groupe parlementaire a

travaillé main dans la main pour transposer les recommandations politiques du GAFI en droit national».

Gilles Roth (CSV), l'autre corapporteur, a encore noté que dorénavant toute personne qui circule à l'intérieur de l'Union européenne en possession de plus de 10.000 euros en liquide peut être amenée à devoir se justifier auprès des Douanes en cas de contrôle. «Les agents des Douanes peuvent demander dans ce cas à la personne de remplir un questionnaire quant à l'origine de cet argent», note Gilles Roth.

■ Marc Vanacker

Table ronde sur la mobilité dans la Grande Région

Du travail en perspective

Le projet «LuxRegion 2030», initié par la «Gréng Stëftung» avant les grandes vacances, a fait sa rentrée par une grande table ronde. La question de la mobilité dans la Grande Région a réuni entre autres Claude Wiseler, ministre du Développement durable, François Bausch, échevin à la mobilité de la Ville de Luxembourg, Daniel Béguin, vice-président du conseil régional de Lorraine et le professeur Heiner Monheim, géographe spécialiste de la mobilité et professeur à l'université de Trèves.

Le professeur Heiner Monheim a commencé par constater que les transports constituent encore aujourd'hui les plus grands pollueurs et que le bilan de CO₂ devra être réduit dans les années à venir.

En ce qui concerne le Luxembourg, le professeur admet que le pays a pris de bonnes initiatives, mais que le chemin est encore long vers un transport public de qualité. Ainsi le sud du pays et la

Lorraine sont, selon lui, bien desservis au niveau ferroviaire mais le Kirchberg est le meilleur exemple d'une politique dépassée, celle des années 70 qui privilégiait alors la voiture. Pour lui, l'IVL est au départ un bon élément de planification mais qui n'a pas été transformé avec le temps. Heiner Monheim reproche également à l'Europe sa politique de grandes voies de communication internationales au détriment du trafic local et inter-régional qui représenteraient 80 % des déplacements en Europe.

Cette dernière analyse est également partagée par Daniel Béguin, chargé pour la région Lorraine des questions de développement durable, de l'environnement et des énergies renouvelables. Il voit également dans le centralisme de la France un frein au développement de la mobilité dans la Grande Région, même si des efforts ont été entrepris. Le renouvellement des voitures des trains express régionaux (TER), l'augmentation des cadences et une tarification intéressante ont permis une augmentation de la fréquentation.



François Bausch, Claude Wiseler, Guy Harau, Daniel Béguin et le professeur Heiner Monheim ont débattu de la mobilité dans la Grande Région (Photo: Carlos de Jesus)

De son côté, le ministre Claude Wiseler pense que le Luxembourg ne connaît des problèmes de mobilité que pendant les heures de pointe, les transports en commun actuels ne possédant pas les capacités matérielles nécessaires. Ainsi, le doublement de la voie ferrée Luxembourg-Pétange ou les nouvelles rames à double étage promettent une amélioration. Mais ce n'est qu'à l'horizon 2014 avec le double-

ment de la voie vers Bettembourg qu'une franche amélioration verra le jour. D'autres projets existent ou sont en cours d'exécution. Malheureusement, ils n'avancent pas toujours à la vitesse voulue, d'après le ministre.

Cependant, Heiner Monheim a répondu au ministre que pour lui les questions de capacité sont surfaites. Ainsi, il ne serait pas nécessaire de doubler entière-

ment une voie mais uniquement certains tronçons et de mettre en place des programmes évolués de gestion du trafic tels que ceux utilisés par le Japon. Le coût des infrastructures serait ainsi moindre.

François Bausch est lui d'avis que la Ville de Luxembourg a fait ses devoirs avec un modèle split de 27 % d'utilisation des transports publics dans la capitale. Ceux-ci transporteraient par an 31 millions de passagers et représenteraient 17 % des dépenses ordinaires du budget de la Ville. Cependant, même si des améliorations sont visibles, il faudrait travailler à différents niveaux sur les infrastructures, l'offre, l'intermodalité, la tarification, l'urbanisme et la gestion des parkings afin d'arriver à une solution optimale. Ainsi le projet de tram ne serait qu'une brique dans le grand concept de la mobilité dans la capitale.

Toujours est-il que le thème de la table ronde était tellement vaste que le débat a été un peu tronqué et que d'autres solutions comme les voies de bus, le covoiturage ou le *carsharing* n'ont été qu'évoquées.

■ Carlos de Jesus