

TRANSPORT



Foto: CC BY-SA 4.0 GILPE/WIKIMEDIA

Mit Zebrastreifen in Luxemburg-Stadt fing der Kampf von Zug gegen die Gemeinde an. Am Ende ging es aber um Transparenz und deren Verhinderung.

ZEBRASTREIFEN-AFFÄRE

Der lange Weg zur Transparenz

Joël Adami

Aus einem Projekt für mehr Verkehrssicherheit wurde ein Kampf um grundlegende Fragen zur Transparenz von Behörden. Die woxx blickt auf die Zebrastreifen-Affäre zurück.

Am 5. Juni wurde es offiziell: Die Zebrastreifen-Affäre ist vorbei. Das „Zentrum fir urban Gerechtegekeet“ (Zug) teilte in einer Pressemitteilung mit, vor Gericht gegen die Gemeindeverwaltung der Stadt Luxemburg gewonnen zu haben. Was als Projekt für die Verbesserung der Sicherheit von Fußgänger*innenüberwegen in der Hauptstadt begonnen hatte, mündete in einen langen Kampf für Transparenz und endete vor dem höchsten Verwaltungsgericht des Landes. Sowohl das Urteil als auch das nun öffentliche Dokument ist für den Schöff*innenrat eher peinlich.

Alles begann damit, dass das Zug im Oktober 2021 die Ergebnisse seines „Safe Crossing“-Projekts veröffentlichte. Über mehrere Monate hinweg hatten sich Freiwillige Luftbilder sämtlicher Zebrastreifen in Luxemburg-Stadt angeschaut und dabei jene

markiert, die weniger als fünf Meter von einem Parkplatz entfernt sind. Dabei ist es, seit 2008 der „Code de la route“ aktualisiert wurde, in Luxemburg nicht erlaubt, ein Fahrzeug mit einer Distanz von weniger als fünf Metern zu einem Fußgänger*innenüberweg abzustellen. Das Zug fand so gleich 475 Zebrastreifen, die nicht mit dem Gesetz kompatibel waren. Das entspricht knapp einem Drittel der untersuchten Überwege.

Die woxx berichtet am 21. Oktober 2021 als erstes Medium über dieses Projekt (woxx 1655), zwei Wochen später erscheint im „Luxemburger Wort“ ein ausführlicher Artikel. Das löst eine Welle der Berichterstattung in den Luxemburger Medien aus, die wiederum die Stadtverwaltung auf den Plan ruft. Beamte machen sich nun daran, die Fußgänger*innenüberwege der Hauptstadt zu überprüfen. Am 10. November schreibt der Chef des „Service circulation“ seine Erkenntnisse in einer „Note“ nieder, die der Direktor der „Direction mobilité“ daraufhin an den Schöff*innenrat übergibt. Beide tun dies mit dem Hinweis, „en cas d'accord“ die enthaltenen Informa-

tionen an die Presse weiterzuleiten. Dieses dreiseitige Dokument, das die Beamten veröffentlichen wollen, soll später zum Streitpunkt eines jahrelangen Prozesses werden.

Zu Nikolaus eine Transparenzanfrage

Fünf Tage später tagt der Gemeinderat der Hauptstadt. Oppositionspolitiker Francois Benoy (DÉI Gréng) stellt eine Frage zu der Zebrastreifenanalyse des Zug, der damalige Gemeinderat von déi Lénk, Guy Foetz, reicht einen Antrag ein, der den Schöff*innenrat dazu auffordert, die Missstände zu beheben. Mobilitätsschöffe Patrick Goldschmidt (DP) beruft sich in seiner Antwort auf die Analyse seiner Beamten, nach der lediglich 32 Fußgänger*innenüberwege genauer kontrolliert werden müssten. Die Stadt habe in einer gemeinsamen Sitzung mit dem zuständigen Ministerium „festgehalten, wie [die Fünf-Meter-Regel] in der Praxis umgesetzt werden soll“, so Goldschmidt in dieser Sitzung.

Am sechsten Dezember fragt das Zug – als Nikolausgeschenk für den Schöff*innenrat – in Berufung auf

das Transparenzgesetz Dokumente bei der Stadt Luxemburg an. Neben der Analyse der Zebrastreifen wollen die Aktivist*innen eine Kopie der Datenbank, in der die Fahrbahnmarkierungen eingezeichnet sind und das Abkommen mit dem Mobilitätsministerium. Am 28. Januar 2022 erhalten sie die Antwort: Die Dokumente werden verwehrt. Lediglich eine Powerpoint-Präsentation aus der Mobilitätskommission der Gemeinde wird dem Zug übersendet. Die Gemeinde gibt an, es existiere überhaupt keine schriftliche Abmachung mit dem Mobilitätsministerium, und die „Note“ – auf der explizit vermerkt ist, sie sei für die Öffentlichkeit bestimmt – sei ein internes Dokument und könne daher nicht veröffentlicht werden.

Die Aktivist*innen des Zug tun das, was das Transparenzgesetz vorsieht: Am 8. Februar 2022 befassen sie die Commission d'accès aux documents (CAD) mit ihrem Fall. Einen knappen Monat später antwortet diese und gibt dem Zug Recht: Die Analyse behandle den öffentlichen Raum und habe einen Einfluss auf die Bewohner*innen und Besucher*innen der Stadt und

TRANSPORT

sei daher nicht intern. Die CAD ist ebenfalls der Meinung, dass eine Sitzung des Schöff*innenrates zwar unter „huis clos“ abgehalten werde, das aber nicht per se verbiete, die dort besprochenen Dokumente zu veröffentlichen. Auch lässt sie die Argumente nicht gelten, dass Dokumente eventuell noch unfertig seien oder Copyright auf Datenbanksoftware verhindere, die darin enthaltenen Informationen preiszugeben.

Explodierende Zebrastreifen

Das alles beeindruckt die verantwortlichen Politiker*innen der Hauptstadt jedoch nicht. Sie lassen sich bis zum 6. April Zeit, um dem Zug erneut mitzuteilen, dass ihre Anfrage abgelehnt wird. Ein einziges Zugeständnis gibt es jedoch: Die Stadt Luxemburg nennt den Aktivist*innen drei Termine, an denen sie sich eine Stunde lang für einen „Meinungsaustausch“ mit Goldschmidt und Beamten treffen können, um sich den Plan mit der Analyse der Zebrastreifen anzuschauen. Selbst wenn die Mitglieder des Zug Goldschmidt und Co komplett ignorieren würden, hätten sie innerhalb dieses Zeitlimits etwa acht Zebrastreifen pro Minute überprüfen müssen: Ein Ding der Unmöglichkeit.

Das Zug gibt jedoch nicht klein bei, sondern nutzt seine mittlerweile erlangte Bekanntheit, um mittels Crowdfunding Geld für einen Prozess zu sammeln. Am 28. Juni 2022 legt es vor Gericht Beschwerde gegen die Entscheidungen der Stadt ein. Die Mühlen der Justiz mahlen bekanntlich langsam, sodass über zwei Jahre vergehen, bis das Tribunal administratif am 11. November 2024 ein Urteil spricht und dem Zug recht gibt. Ein eigentlich vorhersehbarer Ausgang des Verfahrens: Die Gemeinde müsse „Note“ und Plan an das Zug liefern und ihm vor Ort während acht Stunden Zugang zur Datenbank gewähren. Ein Sieg für die Transparenz? Pustekuchen, denn am 18. November beschließt der Gemeinderat von Luxemburg-Stadt, gegen das Urteil in Berufung zu gehen.

In der Sitzung wiederholt Lydie Polfer die juristischen Argumente der Gemeinde: Man wolle die eigenen Beamten schützen, denn diese würden „nicht mehr viel schreiben“, wenn Dokumente, die sie verfassten, veröffentlicht werden könnten. Das Transparenzgesetz sieht jedoch die Schwärzung von Namen vor. Zu diesem Zeitpunkt weiß die Öffentlichkeit noch nichts davon, dass die

Beamten, die das Dokument angefertigt hatten, es ohnehin für eine Veröffentlichung vorgesehen hatten. Außerdem, so Polfer, wäre eine Veröffentlichung der Datenbank nicht möglich, da dort auch Strom- und Gasleitungen eingezeichnet seien und diese sensiblen Informationen Terrorist*innen nicht in die Hände fallen dürften. Die Bürgermeisterin betont nicht nur, dass es „um's Prinzip“ gehe, sondern stellt auch in den Raum, das Transparenzgesetz werde geändert werden müssen, ginge die Berufung nicht in ihrem Sinne aus.

Aber das tut sie nun ganz und gar nicht: Das Urteil der Cour administrative ist eine Ohrfeige für den Schöff*innenrat von Luxemburg-Stadt. Es reiche nicht, einfach nur zu behaupten, ein Dokument sei geheim, man müsse schon auch ausreichend erklären, was die Substanz dieses Geheimnisses sei. Genauso müssten Ablehnungsgründe ausreichend motiviert und nicht einfach nur aufgezählt werden. Stufte das Verwaltungsgericht die „Note“ und den Plan noch als „interne Kommunikation“ ein, urteilte die Cour, dass die Dokumente, da sie von Patrick Goldschmidt zitiert wurden, die „interne Sphäre“ verlassen haben und nicht als „interne Kommunikation“ im Sinne des Transparenzgesetzes anzusehen seien. Auch die Argumente der Gemeinde, es handele sich bei Plan und „Note“ um „unfertige Dokumente“, lässt der Gerichtshof nicht gelten. Er weist auch die Idee zurück, der Schöff*innenrat könne sich, ähnlich wie die Regierung, darauf berufen, dass die eigenen Sitzungen geheim seien und müsse deswegen dort besprochene Dokumente nicht veröffentlichen. Das gelte umso mehr, da es sich bei der „Note“ und dem Plan nicht um Eigenkreationen des Schöff*innenrates handele.

Unexportierbare Datenbanken

Auch bei der Datenbank gibt die Cour Zug beinahe komplett recht: Die Gemeinde könne sich nicht damit herausreden, eine Datenbank sei immer ein unfertiges Dokument, und auch Ordnung in den Daten sei kein Grund, die Herausgabe zu verweigern. Eigentlich müsse die Gemeinde lediglich zwei Schichten – mit Daten zum Verkehr und einer Oberflächenkarte – exportieren und dem Zug aushändigen. Die Cour lässt sich jedoch von dem Argument überzeugen, dies sei technisch zu kompliziert und ordnete die gleiche Lösung an wie das Verwaltungsgericht

der ersten Instanz. Gegenüber der woxx kommentiert Bürgermeisterin Lydie Polfer das Urteil eher triumphal: „Zug hat nicht gewonnen, sie kriegen keinen Zugang auf die Datenbank, sondern nur das, was wir ihnen schon vorgeschlagen hatten.“

Das entspricht jedoch nicht der Wahrheit: Nicht nur, dass die Stadt ein Treffen von nur einer Stunde vorschlagen hatte, die Einsicht sollte auch dem Plan gelten, nicht jedoch der Datenbank. Polfer versucht also hier, die Details des Urteils zu verwischen, um argumentativ einen Sieg zu erringen. Von der woxx darauf angesprochen, die Dokumente, gegen deren Herausgabe sie sich so lange gewehrt hat, seien ja von ihren eigenen Beamten zur Freigabe gedacht gewesen, antwortet die Bürgermeisterin nur ausweichend: Es habe Fälle gegeben, bei denen die Namen von Beamten auf Facebook aufgetaucht seien. Die Stadt Luxemburg hat die „Note“ und den Plan mittlerweile – gut versteckt – auf ihrer Internetseite veröffentlicht. Die Namen der Beamten sind, obwohl dies legal möglich wäre, nicht geschwärzt.

Das Urteil ist nicht nur ein Sieg für Zug, sondern auch generell für die Zivilgesellschaft. Nun ist klar, dass sich Politiker*innen nicht hinter einem nebulösen „Geheimnis“ verstecken können – und sich in ihrer Argumentation vor allem nicht auf Dokumente berufen können, ohne dass diese dann an die Öffentlichkeit kommen. Doch was wurde eigentlich aus dem geheimen Abkommen zwischen Mobilitätsministerium und Gemeinde? Davon gibt es keine schriftlichen Spuren – insofern kann die Stadt auch nicht gezwungen werden, es herauszugeben. Ein Vorgehen, das auch das Verwaltungsgericht merkwürdig fand: „Il peut certes paraître singulier que les pourparlers menés avec les instances étatiques sur une ligne de conduite à adopter en vue d'une application raisonnée et efficiente des dispositions légales et réglementaires en cause n'ont apparemment pas été documentées, malgré la déclaration de l'échevin à la mobilité,“ heißt es im Urteil.

Doch was steht denn nun in der lange umkämpften „Note“? Wenn nach dem Urteil möglicherweise beim Zug die Sektkorken knallten, so macht sich bei näherer Analyse des drei Seiten langen Dokument doch eher Katerstimmung breit. Einerseits ist es keine sonderlich tiefgehende Analyse, andererseits zeigt sich, dass der Stadt Luxemburg die Sicherheit von

Fußgänger*innen unwichtiger ist als der Erhalt von Parkplätzen. Das sogenannte Treffen mit dem Transportministerium sei vor allem deswegen zu Stande gekommen, um nicht „unnötigerweise“ Parkplätze entfernen zu müssen. Vor allem nicht in den „verschiedenen Vierteln, in denen ein Parkplatzmangel bereits am meisten spürbar ist.“

Parkplätze statt Sicherheit

Thorben Grosser vom Zug sieht darin einen Grund für die Renitenz der Stadt, die Dokumente zu veröffentlichen: „Für uns ist der Punkt ‚supprimer inutillement des émplacements‘ gewissermaßen ‚des Pudels Kern‘. Die Stadt Luxemburg macht hier klar, dass sie nur gewillt ist, sich an Gesetze zu halten, solange Autofahrer*innen nicht benachteiligt werden. Angesichts der Tatsache, dass Frau Polfer nicht müde wird zu betonen, dass ihr die Sicherheit von Fußgänger*innen am wichtigsten sei, kann man hier nur von Heuchelei reden. Die Stadt Luxemburg priorisiert motorisierten Verkehr über Fußgänger*innenverkehr, und nimmt dafür den Bruch von Gesetzen in Kauf.“

Das Urteil der Cour administrative kommentiert die Informationen zu der geheimen Absprache mit dem Mobilitätsministerium, die aber nicht auf Papier vorliegt, nicht, sondern beschäftigt sich lediglich mit Patrick Goldschmidts Aussage dazu. Da es keine Unterlagen dazu gibt, lässt sich nur spekulieren, was ausgemacht wurde. Die Frage, ob der Code de la route in Betracht ziehen sollte, dass Autos, die in Fahrtrichtung in Einbahnstraßen „hinter“ einem Zebrastreifen parken, vielleicht nicht unbedingt die Sicht behindern, lässt sich unter Verkehrsplaner*innen sicherlich diskutieren. Dass eine Verwaltung jedoch mir nichts, dir nichts das Gesetz missachtet und eigene Regeln aufstellt, ist sicherlich unzulässig und verbessert die Sicherheit von Fußgänger*innen ebenfalls nicht.

Ebenso liest man in der „Note“, dass die Stadtverwaltung der Meinung ist, bei „vorgezogenen“ Übergängen gelte die Fünfmeterregel nicht. Da hier der Gehweg bis auf die Fahrbahn ragt, seien Fußgänger*innen ja sichtbar, so die Verwaltung, was auch Mobilitätschöffe Goldschmidt nicht müde wurde, zu wiederholen. In den Richtlinien des Mobilitätsministeriums sieht die Sache jedoch anders aus: Im „Guide de la Commission de circulation de l’État



PHOTO : OGBL

avril 2014“ sind auch bei vorgezogenen Übergängen fünf Meter in jede Richtung festgeschrieben.

Pikant ist auch ein Abschnitt, in dem die Verantwortung auf die Autofahrer*innen geshoben wird: Die seien schließlich verpflichtet, die Verkehrsordnung zu kennen und wären selbst schuld, wenn sie illegalerweise auf einem Parkplatz stünden, den die Gemeinde zu nah an einen Zebrastreifen gemalt hat. „Die Passage über die ‚obligations en matière de stationnement‘ berührt einen Punkt, den Zug bereits mehrfach mit Vertreter*innen des Mobilitätsministeriums diskutiert hat – und tatsächlich liegt die Stadt Luxemburg hier formaljuristisch nicht völlig falsch: Nicht der Zebrastreifen selbst ist rechtswidrig, auch nicht der angrenzende eingezeichnete Parkplatz. Lediglich das Benutzen dieses Parkplatzes verstößt gegen die Straßenverkehrsordnung. Doch genau darin liegt das eigentliche Problem: Die Stadt erkennt an, dass es Situationen gibt, in denen Autofahrer*innen gesetzeswidrig parkten – unternimmt aber nichts, um das zu verhindern. Die Stadt Luxemburg weiß also, dass die Regel missachtet wird – und verlässt sich trotzdem auf Eigenverantwortung, wo Gestaltung gefragt wäre. Das ist keine Verkehrspolitik, das ist Wegsehen,“ so Grosser vom Zug gegenüber der woxx. Auf die Zahl von lediglich 32 statt 475 nicht-konformen Zebrastreifen gelangen die Beamte*innen also durch kreative Neuinterpretation des Gesetzes.

Der Weg zur Transparenz war für das Zug lang und steinig und offenbart am Ende ein tieferliegendes Problem, weswegen die Organisation jetzt auch einen Transparenzfonds angekündigt hat. Der soll Journalist*innen und NGOs helfen, ihr Recht auf die Freigabe von Dokumenten durchzusetzen, wenn sich wieder einmal eine Verwaltung querstellt. Doch es scheint, als sei der Weg zu einer Mobilitätswende – oder zumindest der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer*innen, noch länger und steiniger. Trotzdem will das Zug auch hier weitermachen: Im Sommer soll eine neue Runde des „safe crossings“-Projekt unter safecrossing.app starten. Wieder sollen Freiwillige mittels Crowdsourcing Zebrastreifen analysieren – diesmal nicht nur in der Hauptstadt, sondern auch in Esch/Alzette, Echternach und weiteren Städten.



Les délégué·es détaché·es de l'OGBL défilent dans les rues d'Esch-sur-Alzette, le 6 juin, pour promouvoir la manifestation prévue en fin de mois.

MANIFESTATION DU 28 JUIN

Convergence des luttes

Fabien Grasser

Des mouvements de la société civile annoncent leur ralliement à la manifestation nationale du 28 juin, organisée par le front syndical LCGB-OGBL. D'abord centré sur la réforme des pensions, le rendez-vous se transforme en contestation globale de la politique du gouvernement de Luc Frieden. Et présage de nouvelles formes d'opposition.

Que fera le front syndical uni le 9 juillet prochain ? Les responsables syndicaux auront-ils piscine ce jour-là ou répondront-ils à l'invitation de Luc Frieden à venir discuter avec le gouvernement et le patronat de la réforme des pensions ? Pour l'instant, LCGB et OGBL n'ont pas arrêté de position définitive, alors qu'ils exigent la convocation d'une tripartite pour lancer des négociations sur l'ensemble des dossiers sociaux les opposant au gouvernement : pensions, conventions collectives, horaires de travail dans le commerce, déficit de la caisse de maladie, salaire minimum... Les contentieux se superposent au fil des mois. Le gouvernement, de son côté, ne veut pas entendre parler de tripartite, estimant que cet instrument, qui se trouve au cœur du modèle social luxembour-

geois, ne doit être activé qu'en cas de crise économique. Si la réunion programmée par le premier ministre chrétien-social ressemble cependant fortement à une tripartite, les deux premiers syndicats du privé ne veulent pas se laisser dicter leur agenda. S'ils s'y rendent, ils pourraient mettre leurs interlocuteurs devant le fait accompli, en demandant un élargissement des discussions aux autres problèmes qu'ils soulèvent. De ce point de vue, l'étendue de la mobilisation lors de la manifestation nationale qu'ils organisent le 28 juin à Luxembourg sera un marqueur du rapport de force qu'ils pourront établir.

Pour cette raison, les deux syndicats mènent une campagne incessante en faveur de ce rendez-vous. Ils multiplient les rencontres avec la presse, les piquets de protestation, les tournées à travers le pays, ou organisent des actions ponctuelles, comme l'a fait l'OGBL en faisant défiler ses délégué·es détaché·es dans les rues d'Esch-sur-Alzette, le 6 juin. Les attaques gouvernementales contre les acquis sociaux et le dialogue social ne faisant par ailleurs pas l'unanimité dans les rangs de la majorité parlementaire, ils espèrent aussi semer suffisamment de

trouble (électoral) chez les député·es CSV et DP pour entraver la marche dérégulatrice de Luc Frieden. L'exemple du chef de file des parlementaires CSV, Marc Spautz, est déjà emblématique des réticences d'élu·es de la majorité, critiques des projets gouvernementaux tant sur la forme que sur le fond.

Dans cette actualité sociale chargée, le Conseil d'État vient de livrer deux avis confortant la position des syndicats sur la libéralisation des heures d'ouverture dans le commerce et le travail dominical dans le même secteur. Tant dans le premier dossier, porté par le ministre DP de l'Économie, Lex Delles, que dans le second, œuvre du ministre CSV du Travail, Georges Mischo, l'institution reproche aux projets de loi de ne pas s'appuyer sur une étude précise, estimant vagues les termes de « modernisation » et « d'attente des clients » avancés pour les justifier. Le Conseil d'État met en garde contre la dégradation de la vie privée et familiale, la hausse des risques pour la santé au travail ou encore le déséquilibre entre petits et grands commerces. « Ce sont des avis que j'aurais pu écrire moi-même », a ironisé Patrick Dury, le président du LCGB. Face à ce désaveu cinglant, les deux

ministres ont annoncé qu'ils comprenaient malgré tout mener leurs projets à terme, quitte à revoir leurs copies à la marge. Dans ce dossier, comme sur d'autres, les responsables syndicaux déplorent l'absence de dialogue réel. « On nous invite à une réunion où on écoute poliment notre position avant de nous présenter, dans une seconde réunion, un projet de loi ne tenant en rien compte de nos revendications », raconte un négociateur de l'OGBL.

Tout le monde sur le pont

L'Aleba est pour sa part sortie de son mutisme et a annoncé qu'il viendra grossir les rangs de la manifestation du 28 juin. Pour le syndicat

historique de la banque et des assurances, devenu généraliste avant les dernières élections sociales, il s'agit de s'opposer à la réforme des retraites, mais aussi d'exprimer sa grogne vis-à-vis d'un gouvernement qui ne dialogue pas avec lui, alors qu'il a perdu son statut de représentativité sectorielle en 2021.

L'affaire prend cependant un tour résolument inédit par l'élargissement du front syndical à la société civile. Le 5 juin, le LCGB et l'OGBL ont organisé une journée d'échanges avec une dizaine d'ONG engagées pour le climat, l'environnement, les droits fondamentaux, les droits des personnes migrantes, l'égalité de genre, la culture ou encore la solidarité internationale.

Tout au long de la journée syndicale et représentant·es du CELL, de l'Asti, de l'ASTM, du Cercle des ONG, de Greenpeace, du Meco, de la Journée internationale des femmes ou d'Amnesty International ont réfléchi ensemble à des stratégies de lutte contre une politique qualifiée « d'alarmante ». « Face à une offensive néolibérale qui attaque les droits sociaux, les libertés fondamentales et les conditions de vie des travailleurs, une réponse unie, déterminée et transversale s'impose », écrivent-ils dans un communiqué commun.

Les ONG de développement sont menacées de coupes budgétaires, les organisations environnementales s'opposent des reculs écologiques et les

organisations de défense des droits humains dénoncent les lois liberticides comme le « Platzverweis » ou le projet de loi visant à restreindre le droit de manifester, témoignant de la tentation autoritaire qui guette l'équipe de Luc Frieden.

Face à l'urgence à s'opposer au gouvernement, syndicats et mouvements citoyens font fi des différends qui les séparaient parfois sur certains points. L'opposition qui a longtemps existé entre syndicats et associations écologiques sur la question de la croissance tend ainsi à s'estomper, comme le montre la revendication en faveur d'une « transformation socio-écologique » présentée par le LCGB, l'OGBL, la CSL et le Meco, le 6 juin (lire ci-contre).

« Le combat est le même : sous prétexte de simplification pour les consommateurs ou les entreprises, le CSV et le DP, souvent épaulés par l'ADR à la Chambre, sont lancés dans une grande opération de dérégulation qui remet en cause des acquis fondamentaux dans tous les domaines », résume Jean-Louis Zeien, co-coordonateur de l'Initiative pour un devoir de vigilance. Cette plateforme, qui milite pour le respect des droits humains et environnementaux par les multinationales, compte à elle seule quinze organisations dans ses rangs. L'OGBL en est membre depuis sa fondation, en 2018, et n'est donc pas tout à fait en terrain inconnu avec les ONG, un monde avec lequel le LCGB a entretenu des liens plus ténus jusqu'à présent.

Toutes les associations ayant participé à la journée d'échanges avec le front syndical ont promis de mobiliser leurs membres pour la manifestation du 28 juin, qui se transformera de fait en une contestation globale de la politique gouvernementale. Si l'on y ajoute les partis politiques de gauche, cette convergence des luttes commence à rassembler beaucoup de monde et marque peut-être un prélude à de nouvelles formes d'opposition que Luc Frieden n'avait pas anticipées. Pour l'instant, le chef du gouvernement et ses ministres font mine de ne pas s'en soucier, répétant comme un mantra leur attachement à un dialogue social, réduit à un simple élément de langage depuis deux ans.

Pour une « transformation socio-écologique »

Les personnes à faible revenu sont les moins responsables de la crise environnementale et climatique, mais ce sont elles qui en paient le prix le plus élevé : forts de ce constat, la Chambre des salariés (CSL), le LCGB, l'OGBL et le Meco plaident en faveur d'un « plan social pour le climat ». La transition vers des énergies renouvelables est un défi majeur et elle ne peut s'accomplir qu'en étant accompagnée d'une transformation socio-écologique, affirment les quatre organisations, au cours d'une conférence de presse tenue dans les locaux de la CSL, le 6 juin. « Cette constellation particulière avec le Meco s'inscrit dans la continuité des récents congrès de l'OGBL et du LCGB, qui partagent les mêmes objectifs climatiques », souligne David Angel, membre du bureau exécutif de l'OGBL. Selon lui, « le rôle des syndicats est décisif, car il faut travailler dans l'esprit du dialogue social avec les gens ». « Accompagner la transition socialement est une question de justice fiscale et de répartition des richesses, car il faut faire contribuer les riches au profit des plus modestes », commente Christophe Knebeler, du LCGB.

« Nous regrettons que la dimension sociale de la transition ne soit pas prise en compte par ce gouvernement », tacle pour sa part Blanche Weber, coordinatrice et présidente du Meco. Quand Luc Frieden se contente de dire dans son discours sur l'état de la nation qu'il veut « compléter le plan climat par une composante sociale », cela est à la fois insuffisant et trop vague, estiment les organisations. « Les personnes disposant de faibles ressources financières souffrent particulièrement de la crise climatique et de la perte de biodiversité : elles vivent plus souvent dans des rues soumises à un important trafic routier, habitent plus loin de leur lieu de travail, vivent souvent dans des logements mal isolés et supportent le coût le plus élevé de l'envolée des prix de l'énergie en raison de la faiblesse de leurs revenus », détaille Blanche Weber. « La transformation socio-écologique doit devenir une priorité politique », poursuit-elle.

Pour y parvenir, les quatre organisations demandent notamment au gouvernement d'élaborer un plan social pour le climat (PSC) efficace. Le PSC est un instrument européen que chaque État membre est invité à présenter cette année. Il s'inscrit dans le cadre de l'introduction d'un nouveau système européen d'échange de quotas d'émissions de CO₂, appelé ETS2. Limités jusqu'à présent aux grandes entreprises, les échanges de quotas sont étendus aux secteurs du transport et du bâtiment. La moitié des recettes tirées de ce commerce seront reversées aux États membres via un Fonds social pour le climat, qui doit être employé de manière ciblée pour des mesures de compensation sociale liée à la transition énergétique. À ce titre, le grand-duché percevra un maximum de 66 millions d'euros pour la période 2026-2032. Soit une paille dans un océan de besoins. Quant à la taxe CO₂ introduite au Luxembourg, elle n'atteint pas son but, calculent les syndicats, la CSL et le Meco, relevant que sur les 282 millions d'euros récoltés en 2024, seule 30 % de cette somme a été versée sous forme de compensation sociale, alors que l'objectif était de 50 %. En somme, le gouvernement doit revoir sa copie et mobiliser les fonds nécessaires pour empêcher un accroissement des inégalités sociales liées au changement climatique. Pour y parvenir, les quatre organisations demandent aux pouvoirs publics de mener des études, inexistantes à ce jour, permettant de mieux définir quels doivent être les publics cibles et vers quelles mesures il convient de diriger les fonds. Très concrètement, elles préconisent, entre autres, le développement de réseaux de chauffage et de transport public locaux, la promotion de la rénovation énergétique dans le secteur locatif (occupé par les foyers les plus modestes), la mise en place d'un prêt climatique à taux zéro en faveur des ménages à faibles revenus ou encore une accélération de la végétalisation des localités.