

AKTUELL

ARCELORMITTAL

A feu doux

Luc Caregari

Des pertes de 548 millions d'euros au troisième trimestre, une internationale syndicale qui se forme et un vieux concurrent qui réapparaît : la semaine d'Arcelormittal n'était pas de tout repos.

Non, les choses ne sont pas au beau fixe dans le monde de l'acier. Arcelormittal, son numéro un, vient de publier ses résultats du troisième trimestre 2012. Même si les prévisions les plus pessimistes des analystes ne se sont pas vérifiées, l'heure n'est pas à l'optimisme : la perte nette de 548 millions d'euros se compose aussi de 303 millions perdues dans le segment des aciers plats carbone en Europe, ce qui ne laisse présager rien de bon pour le futur. Comme l'a formulé Lakshmi Mittal lui-même, en marge de la publication des résultats : « Dans ce contexte, la Société se concentre sur la réalisation de son plan d'optimisation des actifs, sur la

réduction de la dette nette, ainsi que sur les améliorations de productivité et d'efficacité. »

Ce qui veut dire : continuation de l'abandon de l'industrie de l'acier européenne, de tous les fleurons qui étaient au centre de la bataille de 2006. Il semble tout simplement que la stratégie d'Arcelormittal ne paie pas, que son expansion qui visait à contrôler tous les éléments de la production de l'acier l'a fragilisé car la chute des prix du minerai de fer l'a aussi affecté. Mais c'est surtout la politique industrielle en Europe qui est au centre de la critique syndicale : « Alors que seulement des sites intégrés - qui comprennent une phase à chaud et une phase à froid - sont vivables, Arcelormittal ne cesse de les scinder en deux, comme à Liège et à Florange », expliquait Francis Gomez, responsable de la politique industrielle d'Arcelormittal à Liège du syndicat MWB-FGTB, lors de la conférence de presse commune, lun-

di dernier, avec l'OGBL, la CGT française et la Setca-FGTB, qui représente les fonctionnaires industriels belges. « Pour soi-disant épargner de l'argent, Arcelormittal fait fabriquer des brames d'acier hors de l'Union Européenne, pour les transporter via Dunkerque dans ce qui reste de ses sites en Grande Région. A mon avis, c'est un non-sens », renchérit-il. Le responsable de l'OGBL, Jean-Claude Bernardini, voit les choses du même oeil : « Arcelormittal fait fausse route, sa stratégie est celle d'un abandon ». Et de souligner que tous les rapports - ils sont au nombre de cinq - commandés par les syndicats, démontrent que l'ensemble des sites sont rentables.

D'ailleurs, le rapport concernant les sites de Schifflange et de Rodange sera publié dans la semaine à venir, selon Jean-Claude Bernardini.

Côté français, chez la CGT donc, l'analyse se ressemble : Philippe Martinez pointe du doigt l'exemple de Florange pour enfoncer Arnaud Montebourg, le ministre du redressement productif, qui se gargarise en disant qu'il a fait céder Arcelormittal et qu'il trouvera un repreneur pour les hauts-fourneaux de Florange. Alors que la toute nouvelle banque publique d'investissement a tout de suite clarifié à ce sujet qu'elle n'in-

vestirait pas dans les canards boiteux, donc qu'une reprise publique n'est de toute façon pas envisagée ».

Tout de même, un repreneur a fait sa réapparition cette semaine : Severstal, derrière lequel se cache l'oligarque russe Alexej Mordachov, Ce n'est pas la première fois que Severstal lorgne vers la sidérurgie européenne : en juin 2006, en pleine bataille de la reprise d'Arcelor par Mittal, l'ancien PDG d'Arcelor, Guy Dollé, avait fait des avances à Severstal pour parer l'OPA indienne, mais sans succès. Et puis, en février 2008, lors des promesses tonitruantes de l'ex-président Sarkozy aux ouvriers de Gandrange, son nom s'est remis à circuler dans la presse en tant que repreneur éventuel du site - par le biais d'une firme italienne, Lucchini, qui appartient au groupe russe. Mais jusqu'ici, toutes ces tentatives sont restées infructueuses et on voit mal ce que ferait Severstal avec deux hauts-fourneaux quelque part en Lorraine, sans possibilité d'affiner cet acier sur place. Il doit y avoir anguille sous roche. Reste à savoir comment réagira la classe politique, qui jusqu'ici n'a toujours pas dépassé le stade des annonces et des promesses.

AÉRO-TAPAGE NOCTURNE

Vols de sommeil

Raymond Klein

Faut-il autoriser des vols de nuit afin d'éviter la faillite ou le départ de Cargolux ? Comment mettre fin à la concurrence et au nivellement vers le bas à l'échelle européenne ?

« Que Cargolux aille au diable », c'est ce que les personnes massivement affectées par le bruit des vols de nuit doivent se dire tous les matins. Leur nombre risque de s'accroître dans les années qui viennent, si le chantage actuellement entrepris par la société de fret aérien devait aboutir. Tirant argument des mauvais résultats financiers de la compagnie, sa direction demande ouvertement une extension de la possibilité de faire décoller et atterrir leurs gros porteurs à n'importe quelle heure de la nuit. Parallèlement, elle s'attaque aux acquis sociaux des salariés et demande une injection de capital à l'Etat. L'arbitrage, qui se fera dans le cadre d'une tripartite, excluant les représentants des riverains, pourrait bien sacrifier l'environnement et la santé sur l'au-

tel de la paix sociale et de la politique économique...

Pourtant, l'opposition à une croissance sans borne du Findel est en train de se reformer. Contrairement à la décennie d'avant la crise, ce n'est plus la quantité de mouvements aériens qui est en jeu. Qu'il s'agisse de passagers ou de fret, la demande est en recul, mais Cargolux semble avoir de plus en plus recours à des vols nocturnes afin d'attirer des clients. En effet, à l'aéroport de Luxembourg, la soi-disante interdiction des vols de nuits est un artifice : la « nuit » commence à 23 heures et finit à 6 heures, et les dérogations sont nombreuses.

Dès juin, l'Union des syndicats d'intérêts locaux de la capitale avait adopté une résolution rejetant toute extension des vols de nuit. Sur proposition du conseiller Justin Turpel (Déi Lénk), le conseil communal s'était rallié à ces critiques, et avait chargé la commission de l'environnement de formuler une motion pouvant recevoir l'appui de l'ensemble du conseil.

La motion en question doit être adoptée le 12 novembre et devrait demander le maintien du « statu quo » ainsi qu'une plus grande rigueur et transparence en matière de dérogations. Le fait qu'une telle motion soit soutenue par le LSAP et le CSV fera-t-il changer d'avis le gouvernement ?

Rappelons que même d'un point de vue économique, le recours aux vols de nuit ne tient pas la route. En effet, la compétitivité du Luxembourg se fonde d'une part sur son image « luxe, calme et stabilité », d'autre part sur son entrée dans l'ère de l'économie de la connaissance, même si l'éducation traîne encore du pied. Condamner des dizaines de milliers de familles à une qualité de sommeil dégradée serait une approche très court-termiste. Plus généralement, on pourrait sans doute se passer quasi complètement de vols nocturnes si on se mettait d'accord sur une réglementation uniformément stricte à l'échelle continentale - mettant fin à la concurrence entre aéroports et au nivellement vers le bas des normes environnementales et sanitaires.

Hélas, au niveau européen, c'est l'inverse qui se prépare. Dans le cadre du « Better Airports Package » élaboré en 2011, la Commission avait proposé une harmonisation des restrictions d'exploitations

liées aux nuisances sonores, notamment nocturnes. Certes, la Commission souhaite rendre obligatoire la consultation des riverains et propose d'interdire à terme les types d'avion les plus bruyants. Mais la principale motivation est ailleurs : les décisions sur d'éventuelles restrictions d'exploitation, comme une interdiction des vols de nuit, devraient se faire selon une « balanced approach » telle que définie par l'Organisation internationale de l'aviation civile. D'après le magazine en ligne Euractiv, cet « équilibre » devrait « respecter les besoins des voyageurs » et « prendre en compte les pertes en capacité de transport et l'impact sur la croissance ». On imagine ce que cette « approche équilibrée » donnerait dans le cas du Findel.

Au Parlement européen, qui procédera à un vote en commission sur ce sujet la semaine prochaine, les propositions de la Commission ne semblent pas faire l'unanimité. En pleine crise de confiance envers les institutions bruxelloises, de telles initiatives de la Commission, si elles ne sont pas stoppées, finiront par faire dire aux centaines de milliers de victimes du bruit aérien : « Que l'Europe aille au diable ! »