

THEMA

REGARDS

DE CARGOLUX À CARGOGLOB

Bruité, mondialisé

Raymond Klein

La compagnie de fret aérien serait en train de perdre ses attaches avec le Luxembourg. Ce n'est pas étonnant pour un « global player ». Mais faut-il vraiment s'attacher à maintenir une activité économique douteuse sous bien des aspects ?

Le monde est grand, le Luxembourg est petit. Maintenir l'attractivité économique du pays tout en distribuant les prébendes de la prospérité au sein de l'élite locale peut produire des résultats paradoxaux. Ainsi, on a failli voir Paul Helminger parachuté au poste de président du conseil d'administration (CA) de Cargolux. Il aurait alors contribué ou du moins servi de caution à l'extension espérée des activités cargo au Findel ... alors qu'en tant que maire de la capitale, il avait mis en avant l'idée du « City Airport », consistant à limiter les activités aéroportuaires à ce qui correspond aux besoins du pôle d'affaires luxembourgeois. Helminger aurait-il joué le jeu ? Avec Albert Wildgen, l'avocat d'affaires finalement choisi par le CA, pas de souci de ce côté-là - il fait ce que lui disent de faire ceux qui le paient...

Tout serait donc en place pour un développement harmonieux de l'une des plus grandes compagnies de fret du monde, et accessoirement l'expansion du hub logistique luxembourgeois ? Il n'en est rien. Certes, en mai 2011, l'entrée de Qatar Airways dans le capital de Cargolux à hauteur de 35 pour cent avait été annoncée comme la meilleure solution possible pour

pérenniser les activités. Mais la compagnie nationale souffre encore de l'impact de la crise et des amendes payées aux Etats-Unis pour sa participation à un cartel. Et le tête-à-tête entre représentants plus ou moins directs des deux monarchies au sein du CA se passe plutôt mal. Certains médias font état de discorde et d'engueulades lors de la réunion d'il y a une dizaine de jours. Le compromis a été d'une part de réélire Albert Wildgen, considéré comme l'homme de confiance de l'émirat, à la tête du CA, d'autre part d'inclure au sein du « comité stratégique » le directeur général Frank Reimen, supposé défendre les intérêts du grand-duché.

Développement jetable

Ces conflits internes ne doivent pas faire oublier que la compagnie, à l'image de l'ensemble du secteur, fait face à des menaces extérieures. Tout d'abord, les émissions des réacteurs d'avions ont un effet non négligeable sur le réchauffement climatique, et la taxation du kérosène augmentera probablement. Ensuite, le prix du pétrole risque de faire flamber les coûts en combustible. Enfin, la crise économique et le rééquilibrage économique mondial pourraient freiner l'expansion du commerce international, notamment sur les liaisons entre Europe et Asie de l'Est, exploitées par Cargolux.

Ces incertitudes sur l'avenir du secteur du fret aérien, les critiques luxembourgeois de l'extension du Fin-



A travers la lutte d'influence au CA de Cargolux, c'est la mondialisation qui montre son nez dans le microcosme luxembourgeois.



PHOTO : TAK / WIKIMEDIA

del les avaient déjà mis en évidence il y a dix ans. A l'époque, Cargolux était en plein boom, tout comme le trafic passagers. De nouvelles autorisations pour étendre et exploiter les installations au Findel avaient été accordées en pliant la loi aux exigences de la compétitivité territoriale - en cela, les grands-duchés ne se distinguent guère d'autres micro-monarchies... La grande inquiétude des critiques était que le bruit des mouvements aériens s'intensifierait encore - vu la situation du Findel, cela concerne potentiellement plusieurs dizaines de milliers de personnes.

Aujourd'hui, la fragilité et la volatilité du secteur semblent se confirmer - ce qui pourrait débarrasser une fois pour toutes le Luxembourg de ce problème, avec, hélas, aussi la perte de plusieurs milliers d'emplois. Il est tout aussi possible que le trafic aérien retrouve son rythme de croissance, faisant le bonheur des investisseurs et le malheur des riverains. Le pire scénario serait celui où Cargolux menacerait de s'en aller, amenant le gouvernement à lever l'interdiction des vols de nuit qui aujourd'hui, malgré son laxisme, protège encore un peu les habitants concernés.

Mais ce n'est pas une éventuelle sortie en douceur d'un secteur mal loti qui fin février était à l'ordre du jour de la Commission du développement durable. Le ministre en charge du Findel, Claude Wiseler, était venu expliquer aux députés comment il comptait remplir la nouvelle aérogare, capable d'accueillir beaucoup

plus que le million et demi de voyageurs en 2011. De même, le gouvernement souhaite que le volume du cargo passant par le Luxembourg augmente, tout en ayant annulé la construction de la ligne de chemin de fer liant le Findel au centre logistique de Bettembourg. Ce qui veut dire que si jamais ce créneau devait se développer, ce sont des camions qui feront la navette.

Depuis, l'attention publique s'est plutôt portée sur la question du contrôle de Cargolux. En effet, l'avenir financier de la compagnie est incertain, et pour la renflouer, une augmentation du capital pourrait être tentée, à peine deux ans après celle qui avait conduit à l'entrée de Qatar Airways. Cela donnerait l'occasion au nouveau partenaire d'augmenter sa part dans l'actionnariat. L'OGBL et « Déi Lénk » soupçonnaient même un accord secret conclu au moment même de l'entrée qatarie, en liaison avec le « soutien » de l'émirat lors du sauvetage de la BIL.

Superjhemp et Cargoglob

Or, Wiseler a démenti l'existence d'un tel accord, rappelant qu'une clause limitait la part qatarie à 49 pour cent et a assuré qu'une augmentation du capital n'était pas à l'ordre du jour. Ce qu'a dit le ministre sur le maintien de l'équilibre actuel entre actionnaires a été moins clair. Il reste envisageable que le CA décide du jour au lendemain d'une telle augmentation, et que le Qatar se retrouve

tout de même d'ici quelques mois avec 49 pour cent du capital. A partir de là, d'autres scénarios deviennent possibles, et suite à un savant montage destiné à sauver les apparences, le grand-duché pourrait finir junior partner de l'émirat, quoi qu'en dise le ministre. De toute façon, Jean-Claude Juncker nous a appris que quand il s'agit d'intérêts supérieurs, les politiciens ne sont pas tenus à dire la vérité... alors qu'est-ce que ça doit être pour des intérêts commerciaux ?

Si le récent CA a mis en évidence des conflits d'intérêt entre les représentants des deux micro-monarchies, c'est l'OGBL qui s'est fait, dès 2011, le champion des intérêts luxembourgeois. Au-delà de la défense des salaires et conditions de travail, le syndicat a souligné la valeur symbolique de l'opération. Une nouvelle entreprise nationale serait menacée, comme auparavant Arbed, Arcelor, RTL, la BIL et la Brasserie de Luxembourg, où l'entrée d'un actionnaire étranger aurait à chaque fois eu des conséquences sociales négatives. Le syndicat insiste enfin lourdement sur le caractère douteux du régime qatari. Cela n'est pas sans fondement, mais l'image d'Epinal d'une compagnie immaculée jusqu'en 2011 ne colle pas : pour avoir violé les lois sur les cartels, deux dirigeants de la Cargolux iront en taule outre-Atlantique - alors qu'à l'époque, les nominations et les décisions étaient supposées être sous contrôle grand-ducal.

Les arguments syndicaux sont de bonne guerre, mais ils font abs-

traction de la réalité économique du Luxembourg. En effet, cela fait un moment que l'activité qui a été aux origines de notre prospérité, la sidérurgie, n'extrait plus son minerai du sol luxembourgeois, et ses débouchés ont toujours été ailleurs. Quant aux activités des autres grandes firmes, elles consistent en une sorte d'import-export, implanté au Luxembourg à cause des diverses niches et de la situation géographique. En d'autres mots, notre pays est un grand gagnant de la mondialisation. Mais plus il en profite, plus il se globalise lui-même, et doit abandonner le contrôle des activités économiques.

Quelles sont les alternatives ? Le Qatar en incarne une. Sans mettre en question la logique libérale du commerce mondial, il a choisi de prendre en main lui-même la gestion des entreprises stratégiques, grâce notamment à son fonds souverain. Un socialisme d'Etat ? Plutôt un étrange croisement entre un régime féodal et un Etat devenu entreprise privée.

Evidemment, comme l'affirment les altermondialistes, en mettant au pas les multinationales et en régulant les marchés de biens et de capitaux, « un autre monde est possible ». Le problème, pour les syndicats comme pour nous tous, c'est que dans ce monde, le Luxembourg aurait du mal à maintenir ses niches et son exceptionnelle prospérité.