

SHORT NEWS

China, der Hahn und die Kuckuckseier

(lm) - Ein chinesischer Konzern kauft Inter Mailand. Schlimm. Ein anderer kauft den Hahn. Schlimmer. Der marode Ryanair-Flughafen, auf halbem Weg zwischen Trier und Mainz gelegen, ist all jenen ein Dorn im Auge, die den Findel nicht als City-Flughafen, sondern als Standbein der Wirtschaft betrachten. Die lästige Konkurrenz wird vermutlich weiterbestehen, gerettet mit dem Geld der Firma Yiqian. Ähnlich wie seinerzeit die Firma HNCA sich bei Cargolux eingekauft hatte. Für den Findel-Konkurrenten Hahn hat sich HNCA übrigens auch interessiert - sind die Chinesen eigentlich faire Partner? Glaubt man den Mainstreammedien, so wächst das Misstrauen. Ein chinesisches Übernahmeangebot für den Roboterbauer Kuka wird als der Versuch gewertet, der deutschen Industrie ein Kuckucksei ins Nest zu legen. Und eine Studie der EU-Handelskammer in China stellt fest, dass die Bedingungen für ausländische Unternehmen im Reich der Mitte schlechter werden. Bemerkenswert an dieser plötzlichen China-Schelte: Vorgegeben wird der Kurs von der Wirtschaft, die in der Vergangenheit das Boomland in den Himmel lobte ob seiner weisen Staatsführung und seinem liberalen Verständnis von Arbeitnehmerschutz. Und nun ist es nicht etwa die Menschenrechtssituation - seit drei Jahren katastrophal - sondern der Konkurrenzdruck, der die Weltsicht von Managern und Mainstreamjournalisten auf den Kopf stellt.

Chemin de fer : au Nord rien de nouveau

(rg) - Régulièrement, les syndicats des cheminots belges et luxembourgeois reviennent à charge pour rendre attentif au risque que la « Nordstreck » luxembourgeoise - qui une fois la frontière passée devient la ligne 42 des chemins de fer belges - « disparaisse des cartes ferroviaires européennes ». Après 2005 et 2014, le FNCTFEL-Landesverband et la CGSP-Cheminots Liège/Welkenradt ont à nouveau convoqué la presse luxembourgeoise lundi dernier pour informer des dernières évolutions. Si du côté luxembourgeois il n'y a guère de doutes que le gouvernement va œuvrer dans le sens d'un maintien de cette ligne, les changements politiques de 2015 en Belgique avaient fait craindre un abandon pur et simple de la ligne 42, du moins en ce qui concerne le transport de voyageurs. Une discussion qui rappelle la fin des années 1970, où une fermeture du côté belge était imminente. Seules une mobilisation internationale et une décision ferme - mais unilatérale au départ - du gouvernement luxembourgeois de l'époque de procéder à une électrification de la ligne avaient pu éviter le pire. S'il est vrai que l'électrification a pu s'achever des deux côtés, il faut quand même constater que les investissements pour que cette ligne reste (ou plutôt redevienne) à vocation internationale ont été inégalement répartis. Du côté luxembourgeois, l'attractivité a été améliorée avec une augmentation de la cadence, alors que du côté belge un certain désinvestissement se fait ressentir : les gares ont été transformées en arrêts avec des automates - qui n'acceptent pas les billets - en guise d'« accueil ». À part quelques travaux d'entretien, plus aucun investissement n'a été entrepris du côté belge depuis l'achèvement de l'électrification complète de la ligne en 2000. Si du côté de Virton où de Libramont les navetteurs qui ont un emploi au grand-duché bénéficient de liaisons leur permettant d'arriver à Luxembourg à 8 heures du matin, les premiers trains de la ligne 42 n'arrivent à Luxembourg qu'à 8h42. C'est pourquoi beaucoup d'usagers préfèrent rouler en voiture jusqu'à Troisvierges pour profiter de meilleures liaisons, et surtout d'un tarif bien plus abordable. Pour les touristes, la ligne a perdu beaucoup de son attractivité depuis qu'il n'y a plus de liaison directe au-delà de Liège, en direction des Pays-Bas. Pour l'État belge, le caractère international de la ligne 42 semble bien avoir disparu : le matériel roulant qui a été commandé est du type « Désiro AM 08 », plutôt destiné à un trafic de proximité - comme le futur RER de Bruxelles - qu'à des trajets plus longs. De plus, il ne propose qu'un WC pour 274 voyageurs. Pour que la ligne du Nord redevienne un véritable axe international, il faudra cependant aussi faire des efforts du côté luxembourgeois : lors de l'électrification dans les années 1990, pour éviter de devoir trop creuser dans les tunnels, elle avait été réduite sur de larges tronçons à une seule voie. Aujourd'hui, ce handicap se fait ressentir pour l'augmentation des cadences.

AKTUELL



COUR DES COMPTES

Le côté obscur reste

Luc Caregari

La résistance de la Banque centrale du Luxembourg (BCL) à un contrôle par la Cour des comptes reste en place - grâce aussi au Conseil d'État.

L'avis que le Conseil d'État vient d'émettre ce 7 juin sur une proposition de loi que l'alors députée libérale Anne Brasseur - depuis devenue présidente de l'Assemblée parlementaire du Conseil de l'Europe - avait déposée en décembre 2012 pourrait passer inaperçu. Mais en fait, il en dit long sur la culture du secret qui reste une des traditions les plus défendues par la place financière et la classe politique.

Il s'agit en fait d'un vieux litige entre la BCL et la Cour des comptes. En 2006, la commission parlementaire du contrôle de l'exécution budgétaire avait chargé la Cour des comptes de contrôler la BCL. À l'époque, les députés s'étaient inspirés d'un rapport analogue fait par la Cour des comptes française sur la Banque centrale de l'Hexagone. Mais les contrôleurs de la Cour des comptes grand-ducale s'étaient heurtés à un refus de la BCL. La BCL estimait en effet qu'elle ne se trouvait pas dans le « champ de contrôle » de la Cour et que par conséquent celle-ci n'était pas en droit de la contrôler. Une réponse que la Cour des comptes a à son tour commentée dans un avis en juin 2007 - où elle constate qu'il faudrait un changement à la loi de 1999 qui organise ses attributions. Cela afin de procéder enfin à l'extension du champ de contrôle, qui pourrait englober la BCL et d'autres institutions qui jusque-là lui échappent.

Pour comprendre pourquoi ce champ de contrôle connaît des limites, il faut remonter à l'avis du Conseil d'État sur la loi de 1999 - qui proposait ces restrictions, argumentant en outre que trop de contrôle risquerait de mener à un « blocage des services publics » d'un côté et de l'autre qu'il ne conviendrait pas de soumettre à la Cour des comptes le contrôle d'organismes qui de

toute façon serait déjà « confié (...) à d'autres organismes publics ».

C'est aussi à cause de cette argumentation que la BCL a échappé à toute inspection jusqu'ici. Et ce malgré le fait que dans la plupart de nos pays voisins un tel contrôle est bel et bien pratiqué : en France, comme on l'a vu, mais aussi en Allemagne et même en Angleterre, de telles procédures sont de mise ou du moins en chantier. C'est pour en finir avec cette exception que la proposition de loi numéro 6509 avait été déposée par Anne Brasseur. Après le changement de gouvernement, ce papier n'a pas atterri dans les tiroirs, mais a été maintenu - avec même l'aval des conservateurs.

Extension du domaine du contrôle

Pourtant, il se pourrait que ce soit encore une fois le Conseil d'État qui freine les ardeurs des contrôleurs de la Cour des comptes et des parlementaires siégeant dans la commission du contrôle de l'exécution budgétaire. Car, s'il semble suivre en grande partie l'auteur de la proposition de loi, il émet quelques réserves sur des points de détail. Ainsi, le contrôle de la BCL par la Cour des comptes ne devrait en aucun cas être « redondant » avec ceux pratiqués par des auditeurs externes. En d'autres mots, la Cour des comptes ne devrait pas s'aventurer sur le terrain des « Big Four ». Et surtout, « la Cour des comptes devra en tout état de cause prendre en compte les spécificités et les contraintes des personnes morales de droit public soumises à son contrôle, comme par exemple les contraintes liées à la politique monétaire européenne s'imposant à la BCL ». Ce qui veut dire qu'elle n'aura pas le droit de fouiner dans la politique monétaire, qui est pourtant un des piliers de l'action de la BCL. C'est comme toujours : la transparence oui, mais pas trop.