



CHAMBRE DES DÉPUTÉS
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Session extraordinaire 2013-2014

RM/pk

P.V. DEVDU 04

Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 29 janvier 2014

Ordre du jour :

1. 6626 Projet de loi portant sur la construction d'une ligne de tramway à Luxembourg entre la Gare Centrale et LuxExpo au Kirchberg
- Désignation d'un rapporteur
2. 6645 Projet de loi relatif à la promotion du transport combiné
- Désignation d'un rapporteur
3. Présentation du programme gouvernemental dans le domaine du développement durable et des infrastructures (volet "travaux publics")
4. Divers

*

Présents : M. Gilles Baum, Mme Tess Burton (remplaçant M. Yves Cruchten), M. Félix Eischen (remplaçant M. Serge Wilmes), M. Georges Engel, M. Gusty Graas, M. Claude Haagen (remplaçant M. Roger Negri), M. Max Hahn, Mme Martine Hansen (remplaçant Mme Sylvie Andrich-Duval), M. Aly Kaes, M. Marc Lies, Mme Josée Lorsché, M. Marco Schank, M. Justin Turpel

M. François Bausch, Ministre du Développement durable et des Infrastructures

M. Tom Weisgerber, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures

M. Jean Leyder, de l'Administration des bâtiments publics

M. René Biver, de l'Administration des ponts et chaussées

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

*

Présidence : Mme Josée Lorsché, Présidente de la Commission

*

1. 6626 Projet de loi portant sur la construction d'une ligne de tramway à Luxembourg entre la Gare Centrale et LuxExpo au Kirchberg

Madame Josée Lorsché est nommée rapportrice du projet de loi sous rubrique.

2. 6645 Projet de loi relatif à la promotion du transport combiné

Monsieur Roger Negri est nommé rapporteur du projet de loi sous rubrique.

3. Présentation du programme gouvernemental dans le domaine du développement durable et des infrastructures (volet "travaux publics")

Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures présente le volet « Travaux publics » du programme gouvernemental. Pour les détails exhaustifs de sa présentation, il est renvoyé au document repris en annexe 1 du présent procès-verbal. Suite à cet exposé, il est procédé à un échange de vues dont il y a lieu de retenir les points suivants :

- devant l'annonce de la scission du projet de construction de la nouvelle N3 en deux parties, un membre de la commission parlementaire exprime son vif mécontentement en rappelant les énormes difficultés de trafic déjà existantes dans la commune de Hesperange et les problèmes supplémentaires qui ne manqueront pas de se poser avec l'urbanisation du Ban de Gasperich et la viabilisation du quartier *Midfield*. Pour répondre à ces critiques, Monsieur le Ministre rappelle que le Gouvernement précédent n'avait prévu de réaliser le tronçon de la nouvelle N3 entre la Gare centrale et Howald qu'après 2020 et qu'au contraire, le nouveau Gouvernement a pris la décision d'anticiper ces travaux, à la faveur de l'accélération de l'extension du réseau de tram jusqu'à la Cloche d'or. La réalisation du contournement Sud d'Alzingen/commune de Hesperange est quant à elle prévue après 2020, après avoir notamment évacué les obligations relatives à la directive 97/11/CE concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement ;
- tout en regrettant l'abandon du projet d'une mise à 2x2 voies de la N7/B7 entre Colmar-Berg et Wemperhart, un membre de la Commission souhaite obtenir de plus amples renseignements concernant les mesures de sécurisation ponctuelles de la N7. Dans ce contexte, la mise à 2x2 voies de la B7 entre Colmar-Berg et Ettelbruck est confirmée. Ensuite, la route restera inchangée jusqu'à Fridhaff où la liaison avec la zone d'activités économiques sera assurée par un accès dénivelé. Par ailleurs, le giratoire Fridhaff sera aménagé avec deux voies d'entrée en provenance du Nord et deux voies de sortie vers Ettelbruck. La sécurisation du dernier tronçon vers Wemperhardt est prévue en trois étapes et reste inchangée par rapport à ce qui était prévu dans le passé, sauf pour ce qui est du renoncement à la mise à 2x2 voies. De plus amples détails seront fournis aux membres de la Commission à la faveur d'une réunion jointe avec la Commission des pétitions, qui se tiendra dans les meilleurs délais ;
- suite à une question afférente, il est encore précisé que la construction d'un passage souterrain au niveau de la CR377 pour éviter des mouvements de tourne-à-gauche notamment à l'accès de et vers Brandenbourg dépendra de la concrétisation de la zone

d'activités projetée sur le site de Flébour. Si la réalisation de cette zone n'était pas confirmée, ce projet routier devrait être rediscuté ;

- l'aménagement de la future transversale de Clervaux fait partie des priorités du nouveau Gouvernement, et ceci en relation notamment avec la construction du Lycée de Clervaux. Dans le même ordre d'idées, il est confirmé que les préparatifs en vue de la construction dudit lycée avancent de manière satisfaisante. Le seul point restant à clarifier avec les responsables communaux de Clervaux est celui des synergies projetées concernant l'utilisation de la piscine qui sera construite pour les besoins du lycée et du grand public ;
- l'abandon du projet de contournement de Diekirch, qui était en tout état de cause prévu à long terme, est dû aux résultats très négatifs de l'évaluation environnementale stratégique (*Strategische Umweltprüfung*), qui en rendaient l'exécution difficilement réalisable. Monsieur le Ministre donne à considérer qu'il conduira des discussions avec les responsables communaux concernés afin de trouver une solution d'ensemble en faveur de la *Nordstad*, dans le cadre d'un concept de mobilité global ;
- une analyse de variantes supplémentaires du projet de contournement Olm-Kehlen sera effectuée. Devant les critiques formulées par un membre de la Commission vis-à-vis de cette décision dont il ne voit aucunement l'utilité car elle ne fera que reculer le moment de la concrétisation du projet sans y apporter de meilleure solution, Monsieur le Ministre rappelle que le principal problème en relation avec le contournement Olm-Kehlen est l'existence de la centrale de biogaz *Naturgas Kielen* et le fait qu'il faille trouver une solution afin de relier cette usine au réseau routier sans emprunter le centre de la localité ; il déclare souhaiter s'accorder un peu de temps pour étudier une éventuelle nouvelle alternative ;
- en ce qui concerne le trafic supplémentaire qui sera généré dans les communes de Bettembourg et de Dudelange, suite notamment à la construction du terminal CFL-multimodal et suite à la décision du nouveau Gouvernement de renoncer à la mise à 2x3 voies intégrale de l'autoroute A3/A6 entre l'échangeur de Capellen et la frontière française, Monsieur le Ministre précise que des mesures d'optimisation et de sécurisation ponctuelle de l'A3/A6 seront mises en place. Il est actuellement réfléchi, dans le cadre d'un groupe de travail, ensemble avec les représentants des communes concernées, de la *Biergerinitiativ Bireng21* et de l'Administration des ponts et chaussées, à une solution dans l'intérêt de toutes les parties ;
- pour ce qui est du contournement de la commune de Bascharage, il est porté à la connaissance des membres de la Commission qu'une réunion de concertation est prévue entre les représentants du Ministère et les bourgmestres concernés par ce projet. Suite à une question afférente, Monsieur le Ministre fait savoir que de nouvelles études seront réalisées et que, lorsque toutes les informations utiles seront disponibles, elles seront mises à disposition dans leur intégralité. Il ajoute qu'un des critères qui influencera la décision quant au tracé définitif de ce contournement est celui de l'éventuelle installation de dépôts pétroliers à proximité de la localité ;
- les procédures d'expropriation qui s'avèrent nécessaires seront menées à terme dans les meilleurs délais ;
- dans le cadre de la réalisation prioritaire du tram et de l'accélération de son extension vers l'aéroport du Findel, d'une part, et vers la Cloche d'Or, d'autre part, il sera porté une attention particulière aux infrastructures connexes, et notamment aux différents points multimodaux (gares périphériques, pôles d'échanges). Les détails concernant ces

différentes infrastructures seront présentés aux membres de la Commission lors de la réunion du 5 février prochain ;

- en ce qui concerne la sécurité routière, Monsieur le Ministre informe que la répression n'est pas le seul moyen que le Gouvernement entend utiliser pour diminuer le nombre de morts ou de blessés graves sur les routes du pays, et que d'autres domaines d'action tels l'éducation ou la sensibilisation psychologique seront également pris en compte. Il est prévu d'organiser une consultation de tous les acteurs concernés, afin de mettre en place à court terme un plan d'action global sur la sécurité routière ;
- suite à une question relative à la promotion des zones urbaines où la vitesse des véhicules est limitée à 30 km/h, Monsieur le Ministre fait savoir que ce type de décision ne découle pas uniquement de la volonté du Gouvernement mais aussi de celle des collèges échevinaux des communes concernées, qui doivent élaborer impérativement un concept global réaliste pour la zone urbaine proposée ;
- plusieurs intervenants saluent la volonté du Gouvernement de développer le réseau des pistes cyclables dans le pays et la décision qui a été prise d'augmenter massivement le budget annuel y relatif. Aux questions ponctuelles qui lui sont posées, Monsieur le Ministre répond que les détails concernant la concrétisation dudit réseau n'ont pas encore été arrêtés et qu'ils ne le seront que lorsque le projet de loi n°6600 sera évacué et qu'une liste de priorités sera établie ;
- si l'optimisation des coûts de construction des bâtiments publics reste une priorité, le nouveau Gouvernement entend également réfléchir de manière beaucoup plus critique aux coûts qui devront être engagés lors de l'utilisation du bâtiment. Ainsi, les coûts de fonctionnement devront être établis de manière précise dès la planification de la construction. L'opportunité de la création d'une entité de gestion des immeubles de l'Etat sera d'ailleurs étudiée. D'une manière plus générale et suite à une question afférente, Monsieur le Ministre se propose de venir exposer, au cours d'une prochaine réunion, la stratégie du Gouvernement en matière d'assainissement des bâtiments publics ;
- la construction d'un nouveau bâtiment pour les pompiers sur le site de l'aéroport du Findel est prévue. A cela s'ajoute également la construction d'un nouveau bâtiment qui accueillera les services de l'Administration de la navigation aérienne. Ces projets seront supervisés par la société lux-airport, en collaboration avec le Ministère du Développement durable et des Infrastructures ;
- une solution globale sera recherchée en ce qui concerne les établissements scolaires dans le nord du pays (Lycée technique agricole, *Nordstad-Lycée* et Lycée technique d'Ettelbruck). Monsieur le Ministre informe qu'une décision sera prise à court terme, en concertation avec le Ministre de l'Education nationale, de l'Enfance et de la Jeunesse et, pour ce qui le concerne, le Ministre de l'Agriculture, de la Viticulture et de la Protection des consommateurs ;
- un bilan de la construction du campus scolaire de Mersch, premier projet réalisé en PPP (partenariat public-privé) au Luxembourg, sera mis à disposition des membres de la Commission ;
- l'établissement d'une fiche d'impact « développement durable » pour les projets et les décisions du Gouvernement susceptibles d'avoir une incidence en termes de développement durable est prévu mais Monsieur le Ministre informe qu'il ne peut pas encore, à ce jour, se prononcer sur le calendrier exact de sa mise en place.

4. Divers

Les membres de la commission parlementaire examinent la demande de la sensibilité politique *déi Lénk* de convoquer une réunion à propos du dossier Cargolux (voir les détails de cette demande en annexe 2) et discutent de l'opportunité d'y donner suite. Après un bref échange de vues et en accord avec Monsieur le Ministre, ils décident qu'il n'appartient ni au pouvoir exécutif, ni au pouvoir législatif de s'immiscer dans la gestion d'une société commerciale privée et rejettent, par vote majoritaire, les demandes, d'une part, d'inviter les experts de la Chambre des Salarié afin de discuter de leur avis du 20 décembre 2013 et, d'autre part, de débattre de la stratégie globale de développement de la société Cargolux.

Monsieur le Ministre met à disposition des membres de la Commission un résumé du rapport établi par Monsieur Robert Schaus en novembre 2013. Pour des raisons de confidentialité, ce résumé, distribué au cours de la réunion, n'est pas repris dans le présent procès-verbal.

Les prochaines réunions auront lieu les 5 et 10 février 2014.

Luxembourg, le 6 février 2014

La secrétaire,
Rachel Moris

La Présidente,
Josée Lorsché

ANNEXE 1

Commission du Développement durable

29 janvier 2014

Programme gouvernemental Département des Travaux publics

Aménagement territoire
Environnement
Transports
Travaux publics

Pour
un développement
durable



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable
et des Infrastructures

Champs d'action

- **Sécurité et efficacité**
- Gestion et construction durable
- Projets d'infrastructures - priorités

Sécurité et efficience

- Recours aux outils statistiques du GT « Audit de sécurité » pour définir les points « noirs » du réseau routier à équiper de radars routiers
- Ouverture électronique sécurisée des offres supportées par le portail des marchés publics (<http://www.marches.public.lu>)
- Entité de gestion des immeubles de l'Etat en vue de l'optimisation de la gestion du patrimoine immobilier de l'Etat
- « Contrats d'assainissement » à travers lesquels les coûts de l'assainissement sont financés à long terme par les économies faites sur tarifs énergétiques

Champs d'action

- Sécurité et efficience
- **Gestion et construction durable**
- Projets d'infrastructures - priorités

Gestion et construction durable

- Mise en place d'une fiche d'impact « développement durable » (Nachhaltigkeits-Check) pour les projets et les décisions gouvernementaux susceptibles d'avoir une incidence en termes de développement durable
- Adaptation des dispositions nationales des marchés publiques pour permettre une utilisation accrue de matériaux écologiques et de processus innovants
- Intégration de critères environnementaux dans les appels d'offre
- Approvisionnement en électricité des bâtiments l'Etat exclusivement en énergies renouvelables
- Développement du secteur de l'écoconstruction par le biais de centres de compétence de la construction durable (p.ex. IFSB, CRTI-B)

Gestion et construction durable

- Focalisation sur l'écoconstruction, la mobilité durable et l'économie circulaire lors de l'élaboration de projets d'infrastructures
- Exécution d'un programme d'assainissement ambitieux des bâtiments de l'Etat (3% de la surface au sol totale des bâtiments chauffés ou refroidis appartenant au gouvernement central pour réduire la consommation d'énergie nationale selon la directive européenne relative à l'efficacité énergétique adoptée le 25 octobre 2012)
- Construction de bâtiments fonctionnels publics à faible consommation d'énergie

Champs d'action

- Sécurité et efficience
- Gestion et construction durable
- **Projets d'infrastructures - priorités**

Projets d'infrastructures – volet bâtiments publics

- Construction du nouveau bâtiment de la Bibliothèque Nationale
- Construction d'une maison d'arrêt et voirie d'accès dans la commune de Sanem
- Extension de la Cour de Justice européenne
- Construction de nouveaux bâtiments administratifs pour le Parlement européen et la Commission
- Construction d'un lycée technique pour professions de santé à Ettelbruck
- Construction d'un lycée au plateau funiculaire à Differdange
- Construction d'un lycée à Clervaux
- Construction de la 2^e phase du Laboratoire National de Santé à Dudelange
- Réaménagement du Palais de Justice à Diekirch

Projets d'infrastructures – volet bâtiments publics

- Lancement d'une étude de faisabilité concernant la remise en état et l'extension du Lycée technique à Bonnevoie
- Remplacement et extension de l'aile 3000 sur le site actuel du Lycée Michel Lucius à Luxembourg
- Achèvement du site des Rotondes
- Accomplissement des travaux de construction et d'équipement des nouvelles infrastructures de l'Université sur le site de Belval
- Installation de l'école de la deuxième chance dans des infrastructures définitives

Projets d'infrastructures – nouveaux accents de la voirie

- Réfection de la piste d'atterrissage du Findel et assainissement des eaux résiduaires de l'aéroport
- Travaux d'infrastructures et d'assainissement du port de Mertert
- Développement conséquent du réseau national des pistes cyclables (tant pour les besoins touristiques que pour les besoins de la mobilité quotidienne)
- Extensions du réseau routier périphérique de la ville de Luxembourg afin de délester le centre ville du trafic individuel motorisé
- Promotion du transport en commun et de la mobilité douce au centre ville
- Accélération de l'extension du réseau de P&R par route

Projets d'infrastructures – adaptations des projets de voirie

- Abandon du projet d'une mise à 2x3 voies intégrale de l'autoroute A3/A6 entre l'échangeur de Capellen et la frontière française
- Optimisation et sécurisation ponctuelle de l'A3/A6 (Eurohub, Aire de Berchem, Croix de Cessange, Croix de Gasperich, Echangeur Helfent)
- Abandon du projet d'une mise à 2x2 de la N7/B7 entre Colmar-Berg et Wemperhaart
- sécurisation N7 et mise à 2x2 voies de la B7 entre Colmar-Berg et Ettelbruck
- Echangeur Z.A. Fridhaff
- Analyse de variantes supplémentaires du projet de contournement Olm-Kehlen

Projets d'infrastructures – adaptations des projets de voirie

- Contournement de Bascharage: Analyse détaillée de la variante de la commune de Sanem concernant le (bruit, sécurité, coûts/bénéfices)
- Abandon du projet du contournement de Bous et de Diekirch
- Splitting du projet de la nouvelle N3:

Nouvelle N3 entre la Gare centrale et Howald → priorité
Contournement de Alzingen → procédure 97/11



Justin Turpel
Député

Luxembourg, le 28 janvier 2014

Madame Josée LORSCHÉ
Présidente de la Commission du développement durable

Objet: Dossier Cargolux

Madame la Présidente,

Vous n'êtes pas sans ignorer que la société aérienne Cargolux Airlines International S.A. est frappée d'un certain nombre de démissions au niveau du management. Ces démissions sont en relation directe avec des divergences concernant la stratégie commerciale future de la société, notamment par rapport aux accords conclus entre le gouvernement luxembourgeois et l'investisseur financier chinois HNCA (Henan Civil Aviation Development & Investment Co.). Il est à craindre que le nombre de démissions ne s'arrête pas là et que l'orientation commerciale actuelle auprès de Cargolux ainsi que les divergences y relatives aient un impact négatif sur le bon fonctionnement, les perspectives commerciales et l'emploi.

Dans ce contexte, je tiens à rappeler également les risques et points critiques soulevés dans une note du service « Avis et études » de la Chambre des Salariés du 20 décembre 2013 que je vous joins à la présente et que l'organisation syndicale OGBL avait également transmise à Monsieur le Ministre du développement durable.

Afin de limiter au maximum les conséquences négatives de ce que je viens de relever ci-dessus, il importe de clarifier certaines choses.

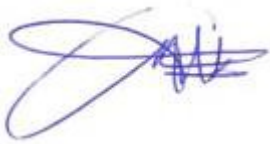
Concrètement, je propose d'inviter, en présence de Monsieur le Ministre du développement durable, les experts de la Chambre des Salariés, auteurs de la note en question, à une des prochaines réunions de la commission du développement durable, afin de discuter de leur avis et des conséquences qui en découlent.

En plus, il y a lieu de voir comment se développera Cargolux, qui constitue non seulement la première compagnie aérienne de fret en Europe, mais également un atout central du nouveau pôle de compétitivité luxembourgeois, à travers une stratégie globale, indépendamment de l'axe chinois. A l'heure actuelle, une telle **stratégie globale, visant un développement de la société Cargolux à côté de la coopération avec**

HCNA n'est pas visible et je vous prie de demander à Monsieur le Ministre du développement durable de nous éclaircir à cet égard. Est-ce qu'un «businessplan» répondant à cette exigence existe, et si oui, pourra-t-il être présenté à la commission du développement durable ?

Finalement, je tiens à rappeler que lors de la réunion de la commission du développement durable du 16 décembre 2014, Monsieur le Ministre du développement durable s'est déclaré d'accord pour fournir à la Chambre et aux membres de la commission une version adaptée du rapport établi par l'informateur Monsieur Robert Schaus, afin qu'ils puissent se faire une idée des options stratégiques retenues. Or, à ce jour ni le rapport en question, ni une version adaptée, n'a été transmise et je vous prie de rappeler cette demande à Monsieur le Ministre du développement durable.

Respectueusement,



Justin Turpel
Député

Note du service « Avis et études » de la Chambre des salariés

relative au

*Commercial cooperation agreement between Henan Civil
Aviation Development and Investement CO., LTD.
and Cargolux Airlines International S.A.*

(Updated draft of 30 September 2013 changes as
per meeting HNCA Cargolux 10 December 2013)

20.12.2013

Sommaire

I. Observations générales sur l'accord de coopération commerciale entre HNCA et Cargolux	3
1) Rétroactes sur certains développements économiques nationaux.....	3
2) Une gouvernance de court-terme ?	5
II. Observations particulières sur l'accord de coopération commerciale entre HNCA et Cargolux	11
• WHEREAS (les considérants du contrat).....	11
• COOPERATION PROGRAMS (partie 2)	12
• ZHENGZHOU ROUTE (partie 3)	13
• ZHENGZHOU BASED JOINT VENTURE AIRLINE (partie 4).....	14
• FINANCING (partie 6).....	17
• OBLIGATION DE CONFIDENTALITÉ (partie 9)	18
• LOI APPLICABLE (point 10.1).....	18
• ARBITRAGE (point 10.4).....	18
• NOTIFICATION (partie 12).....	18
• DIVERS (partie 13)	18
III. Conclusion : un accord apparemment déséquilibré au détriment de la Cargolux, voire du secteur logistique luxembourgeois	20
IV. ANNEXE	22

I. Observations générales sur l'accord de coopération commerciale entre HNCA et Cargolux

1) Rétroactes sur certains développements économiques nationaux

2009

- Sortie de SAirlines de l'actionnariat et participation de l'État dans le capital de Cargolux.

2011

- Qatar Airways monte au capital à hauteur de 35% en reprenant notamment les parts étatiques.
- Parallèlement, dans le cadre d'un « *partenariat renforcé* », un investisseur qatari rachète la Dexia-BIL, qui reste l'une des parties les plus rentables du groupe Dexia en décomposition, ainsi que KBL dont le groupe KBC se défait. Selon le ministre des Finances : « *Lors de nos récentes visites au Qatar, nous avons toujours dit que nous entamerons, dans le cadre du partenariat avec le Qatar, différentes opérations dans le secteur de l'aviation, dans le domaine des finances, en matière de satellites et dans l'industrie* »¹.

2012

Qatar Airways se retire. L'État reprend les 35% de Cargolux détenus par le Qatar.

2013

- 16 et 17 mai : lors d'une visite officielle en Chine dans le cadre d'une intensification des relations économiques sino-luxembourgeoises, le ministre des Transports, accompagné de représentants de lux-Airport, de Cargolux et de Luxair CARGO, discute des opportunités d'utilisation des capacités logistiques du Luxembourg, particulièrement de l'aéroport de Luxembourg en tant que hub logistique, avec son homologue. Une coopération avec la province de Henan permettrait en effet de développer, d'une part, le hub logistique et l'aéroport luxembourgeois, et d'autre part, le projet pilote d'un hub logistique à Zhengzhou². Le marché de la distribution des marchandises produites en Chine centrale vers l'Europe de même que l'importation de marchandises européennes dans cette région centrale de la Chine passeront par l'aéroport de Zhengzhou qui est actuellement en plein développement. Une éventuelle possibilité de réaliser des connexions pour passagers entre la Chine centrale et le Luxembourg est également évoquée³.
- 1^{er} août : dans un processus de diversification et d'internationalisation de la place financière du Luxembourg, le ministre des Finances communique sur l'intention de devenir le centre

¹ Communiqué de presse du 10 octobre 2011 du ministère des Finances.

² 8 millions d'habitants et capitale de la province de Henan. Zhengzhou a été désignée en mars 2013 par le Gouvernement central de Pékin comme première zone économique expérimentale en matière d'économie aéroportuaire.

³ Communiqué du ministère du Développement durable et des Infrastructures de mai 2013

RMB par excellence dans la zone euro. Le gouvernement est fermement déterminé à approfondir les liens économiques et promouvoir la coopération financière avec la Chine⁴.

- 10 décembre : dans son programme, le nouveau gouvernement issu des élections du 20 octobre 2013 précise les choses suivantes.

« Le Gouvernement vise à positionner le Luxembourg comme plateforme logistique intercontinentale et multimodale en Europe, principalement dans le domaine de la logistique à haute valeur ajoutée. »

[...]

L'« aéroport de Luxembourg constitue un pôle d'emploi de premier ordre générant directement et indirectement quelque 6.000 emplois. Au vu de la concurrence accrue pour le trafic passager et le trafic de fret par des aéroports situés en périphérie du Luxembourg, le Gouvernement continuera ses efforts d'investissement dans les infrastructures aéroportuaires ainsi que dans ses équipements. Ainsi, le Gouvernement procédera d'urgence à la réfection de la piste d'atterrissage du Findel afin d'assurer la sécurité des passagers, des employés et des installations de l'aéroport.

Afin de consolider les activités aéroportuaires dans un contexte concurrentiel très marqué, le Gouvernement poursuivra une politique soucieuse de maintenir la compétitivité des compagnies aériennes opérant à partir de l'aéroport du Luxembourg. Ainsi il accorde tout son support au maintien des activités de fret aérien développées par les sociétés opérant à partir de l'aéroport du Luxembourg.

Dans ce contexte, le Gouvernement portera une attention particulière aux compagnies aériennes luxembourgeoises qui présentent une importance stratégique dans l'intérêt national. »

- 13 décembre : dans l'attente de la confirmation du rachat des 35% portés par l'État luxembourgeois, le Conseil d'administration de Cargolux approuve l'accord de coopération commerciale avec HNCA. Selon son Président, *« cette transaction permettra à Cargolux de se positionner favorablement pour profiter des mouvements commerciaux générés par une des économies les plus dynamiques au monde dont l'émergence est parmi les plus rapides ainsi que par une province avec un appétit grandissant pour le fret aérien »⁵.*

⁴ Communiqué du ministère des Finances du 1^{er} août 2013 (*Luxembourg's Finance Minister Luc Frieden on RMB Business in Luxembourg*).

⁵ Commercial cooperation agreement with HNCA approved, communiqué de Cargolux du 13 décembre 2013.

2) Une gouvernance de court-terme ?

Au vu des précédents autour du dossier Cargolux et à la lecture de l'accord de coopération commerciale, nombre de réponses relatives aux orientations stratégiques du gouvernement dans le dossier restent en suspens.

La CSL n'a pas eu accès au pacte des actionnaires ni à l'accord de rachat des parts de Cargolux par HNCA, qui, dans une perspective luxembourgeoise, pourraient peut-être davantage éclairer les acteurs et observateurs sur les finalités stratégiques de l'accord commercial entre les deux sociétés caractérisé par une imprécision certaine.

Si certaines informations paraissent dans la presse à ce sujet, toujours est-il que la communication du gouvernement sur ce dossier est pour le moins peu explicite, et sa perspective peut, dès lors, sembler a priori court-termiste, voire manquer de vision stratégique globale.

Cette communication a minima n'est en tout cas pas faite pour rassurer l'ensemble des parties prenantes.

Une stratégie économique luxembourgeoise à double détente profitables à tous les secteurs ?

On ne peut guère détacher les évolutions dans ce dossier du contexte économique général qui préside au Luxembourg, d'autant moins, à présent, que les synergies entre Luxembourg for finance et Luxembourg for business sont officialisées par l'annonce de la fusion future des deux organismes.

L'axe stratégique majeur en faveur de la croissance économique luxembourgeoise vise à assoir la place financière, pôle de compétitivité principal du Luxembourg, par sa diversification et son internationalisation.

Ne risque-t-il pas néanmoins de phagocytter l'essor d'autres branches de l'économie que l'on dit par ailleurs vouloir aussi diversifier ?

L'accord commercial et la participation chinoise dans Cargolux servent-ils de monnaie d'échange pour un retour rémunérateur sur la place financière ?

L'essor de la place financière primerait-il avant tout, quitte éventuellement à faire sortir à terme du giron national le fleuron de l'industrie logistique qu'est Cargolux (par un changement de majorité ou une disparition pure et simple) ?

Rappelons que, à l'instar de ce qui se produit actuellement dans un contexte de partenariat renforcé avec la Chine⁵, le projet industriel aéronautique avorté avec le Qatar s'était aussi concrétisé concomitamment avec l'intervention notable d'investisseurs qataris sur la place financière, matérialisant ainsi les opportunités économiques générales pressenties au cours des diverses missions dans le Golfe, tant dans l'industrie que dans la finance.

⁵ Voir à ce sujet, par exemple, l'article dans Delano n° 24, Winter 2013, sur le nouveau départ de la Chambre de commerce sino-luxembourgeoise, qui caractérise les relations économiques entre les deux pays de « serious business », ayant quitté le stade de « niches intéressantes ».

Le pacte des actionnaires avec le Qatar prévoyait la possibilité d'une montée directe ou indirecte de la partie qatarie jusqu'à hauteur de 49% dans le capital de l'entreprise. Parallèlement, un accord commercial avait été bouclé, où des questions de transferts de compétences, par exemple sur le plan de la maintenance, auraient déjà été évoquées.

Dès lors, l'ombre d'une avancée sur le terrain de la finance (développement accéléré d'un centre offshore RMB concomitant avec l'arrivée d'un actionnaire chinois) plane à nouveau sur le dossier du redéploiement des activités de Cargolux (mise en œuvre d'un accord commercial à la demande du nouvel actionnaire).

L'accord que la CSL a pu examiner autorise le doute sur la question de savoir, dans le cadre des opportunités générales d'affaires avec la Chine, qui, de la place financière ou du hub logistique, profitera pleinement de la diversification ou complémentarité géographique et qui, de la partie chinoise ou de la partie luxembourgeoise, aura réussi à diversifier son économie pour augmenter de la sorte sa résistance aux fluctuations de la conjoncture ou des bourses mondiales, alors que les gages ou garanties pour le Luxembourg en termes de business plan, d'emplois ou de retombées économiques sont pour le moins obscures et n'apparaissent pas nécessairement pérennes.

Quel projet industriel pour Cargolux dans un accord qui paraît à sens unique ?

Dans le cas présent, les orientations d'un plan industriel commun avec l'actionnaire chinois définissant un modèle d'expansion de Cargolux (en tant que tel ne ressortent pour le moins pas clairement de l'accord commercial avec HCNA.

Pourquoi la stratégie du double hub n'est-elle pas définie dans cet accord qui livre moult détails sur la concrétisation du hub chinois à travers des joint-ventures sans ne rien dire sur le développement futur du hub européen ? N'est-on dès lors pas davantage en présence d'une « single hub strategy » ?

Quel est l'apport réel, en termes de compétences et de capital industriels du nouveau shareholder de Cargolux, alors que ses actionnaires ont toujours privilégié la participation d'un partenaire industriel plutôt que financier ? Si sont actées la prise de participation à hauteur de 35% et les facilités administratives que celui-ci procurera possiblement, la clause 6 relative à son soutien au développement industriel de Cargolux mentionne la seule fourniture des avions additionnels nécessaires à la liaison vers Zhengzhou.

Quels sont les réels bénéfices et contreparties attendus pour Cargolux, alors que le cœur de l'accord se trouve dans l'essor de joint-ventures autour d'une compagnie de fret et d'activités connexes en Chine ? Où est, dans ce deal, l'intérêt non seulement de Cargolux, mais aussi du contribuable luxembourgeois qui, par le biais de ses représentants, cède ses parts dans Cargolux ?

La volonté des parties de ne pas relocaliser les activités actuellement menées par Cargolux est brièvement actée. Nonobstant, quels sont les garanties réels pour son avenir fournies par cet accord, si ce ne sont les bien concrets transferts de son know-how et obligation d'exploiter des liaisons éventuellement bénéficiaires vers la Chine (notamment par le biais de compensations par des subsides chinois⁷) en mobilisant jusqu'à concurrence d'un tiers de sa flotte actuelle ?

⁷ Ces liaisons sont actuellement prévisionnellement déficitaires en termes de « profit/loss excluding overheads », soit après déductions des coûts variables et fixes.

On peut comprendre la volonté de trouver un partenaire industriel stratégique extracommunautaire pour pérenniser et accroître le volume d'activités de Cargolux et du Findel.

Néanmoins, la « *stratégie de la double plate-forme souhaitée par son nouveau partenaire* »⁸ (dual hub) vise, notamment par le truchement de la joint venture entre Cargolux et HNCA (nouvelle compagnie aérienne basée à Zhengzhou), le transfert de savoir et de savoir-faire qui sont constitutifs de la sphère de compétences de Cargolux en faveur du développement économique chinois.

La joint venture cargo pourra-t-elle d'ailleurs in fine se révéler concurrente de Cargolux lui-même, quitte à dénoncer l'accord lorsque celle-ci sera arrivée à maturité ? La clause 4.3 est-elle suffisamment explicite pour se prémunir de ce risque sérieux ? Pourquoi ne pas garantir, dans la mesure de ce qui serait juridiquement possible, une exclusivité de Cargolux au minimum sur toutes les liaisons de et vers l'Europe/la Chine ?

Si, dans une perspective de court terme, on comprend évidemment tout l'intérêt de pénétrer le marché chinois et asiatique pour stimuler la croissance de l'entreprise Cargolux et consolider sa position de leader européen dans le fret aérien, l'accord commercial entériné par le Conseil d'administration laisse en revanche planer le doute sur les évolutions, les bénéfices et la pérennité d'une telle coopération à moyen ou long terme, non seulement sur le plan de l'emploi, mais aussi sans doute sur le volume d'activités.

Convergence des intérêts chinois et luxembourgeois ?

L'objectif du gouvernement chinois est bien après tout de développer ses propres compagnies aériennes et ses propres infrastructures logistiques. Jusqu'à quant les intérêts des deux parties seront-ils communs ? Quel rapport de force entre elles une fois que Cargolux aura transféré tout son know-how et aura permis de mener la joint venture à maturité ?

Voici ce que l'on peut lire sur le site internet de la société Cargolux :

Luxembourg, 13th December 2013

The Board of Directors of Cargolux Airlines International S.A. today approved entering into a Commercial Cooperation Agreement with Henan Civil Aviation and Investment Co., Ltd. (HNCA).

This resolution paves the way for a close and mutually beneficial partnership between Cargolux and the airline's future Chinese investor following the recent decision by the State of Luxembourg to sell its 35% stake to HNCA pending formal approval by the relevant Chinese authorities.

'This transaction will enable Cargolux to be well positioned to profit from the trade movements generated by one of the world's most dynamic and fastest developing economies and a province with an accelerating domestic appetite for goods transported by air', stated Paul Helming, Chairman of the Board of Directors of Cargolux.

Voici ce que l'on peut lire à ce jour sur le site internet de HNCA:

HNCA 's central task is accelerating the development of Zhengzhou Aerotropolis, orienting to meet the market demand of Henan Aviation, building up the massive airlines network, especially

⁸ Communiqué de la Chambre des Députés du 16 décembre.

the cargo airlines, increasing the social benefits from rapid development of civil aviation. Strategic objectives: construction of large hub in Zhengzhou, expanding the market of aviation; establishing the passenger and cargo airlines based on Zhengzhou. Basic ideas: set Zhengzhou as the main base, implementing hub strategy; take priority development of freight, promoting passenger development; build local airlines, combining mainline and regional airlines, passenger and cargo. During 12th Five-Year Plan, HNCA will focus on nurturing local airlines, establishing cargo airlines, optimizing human resources construction and IT platform.

Au vu des informations ci-dessus, l'on peut donc se demander si les intérêts des deux sociétés convergent ou peuvent converger.

HNCA est une société très jeune, créée en 2011, qui est entièrement dans les mains du gouvernement chinois⁹: le Gouvernement en est propriétaire et y est l'unique décideur. L'unique mission et la raison d'être de HNCA est (selon son propre site internet) le développement de l'industrie locale de l'aviation civile, avec la création et le développement d'un important aéroport local, la création d'une airline locale de transport de passagers et de marchandise. Ces objectifs doivent être atteints par le biais de participations dans des sociétés nationales et internationales de transport aérien.

HNCA ne s'intéresse, selon ses propres dires, pas du tout à l'économie luxembourgeoise, son investissement financier dans Cargolux constituant sans doute un des moyens mis en œuvre pour développer son économie locale.

Et le « *Commercial Cooperation Agreement* » que HNCA et Cargolux doivent signer en parallèle à la vente de ses parts par l'État luxembourgeois à HNCA, semble devoir en témoigner et confirmer ces objectifs.

Le contribuable luxembourgeois ne risque-t-il pas de perdre deux fois ? Les autorités ont trouvé un investisseur qui, en raison l'achat des parts du contribuable luxembourgeois (autour d'une somme modeste de 90 millions d'euros selon le Quotidien) demande une contrepartie considérable à la société de transport aérien luxembourgeoise : Cargolux doit non seulement s'engager à pointer l'aéroport chinois Zhengzhou Xinzheng International Airport, à ce jour peu développé, au minimum 4 fois par semaine (plus tard même plus). En plus de cela Cargolux va devoir investir dans plusieurs études de marché et envisager de s'implanter avec son partenaire chinois dans les 3 ans à venir en Chine par le biais d'une ou de plusieurs Joint-Ventures.

Et tout ceci sans garantie aucune, comme le confirme le gouvernement dans ces dernières déclarations, que de potentielles pertes d'emploi à long terme ne devront pas être socialisées. Gageons que les 90 millions perçus permettront à l'État de prendre en charge les dégâts socio-économiques éventuels d'un accord qui semble curieusement à sens unique.

Un enjeu qui dépasse la seule entreprise Cargolux

Cargolux fait partie du paysage économique luxembourgeois depuis plus de 40 ans. La société apparaît comme une pierre angulaire des efforts de diversification du tissu économique luxembourgeois et de construction d'une économie que l'on pourrait qualifier de

⁹ Source <http://www.hnhtyxgs.com>

« périfinancière », autour et au-delà de sa place financière qui en est devenu le poumon et le cœur.

Cargolux constitue l'atout central et la locomotive du nouveau pôle de compétitivité luxembourgeois que les gouvernements successifs se sont efforcés de créer en mettant en place un « hub » logistique de fret parmi les plus efficaces d'Europe. Si le Findel est ainsi devenu le 5^e aéroport européen en matière de volume de fret traité, Cargolux est la première compagnie aérienne tout cargo en Europe, leader remarqué en know-how et acteur clé de la logistique mondiale.

À elle seule, la société Cargolux représente près de 1.200 salariés au Luxembourg sur les quelque 6.000 emplois directs et indirects qu'offre l'aéroport de Luxembourg, dans une branche « transport et entreposage » qui en dénombre 24.000 (dont une moitié de résidents).

Cargolux compte donc sans aucun doute au nombre des *« compagnies aériennes luxembourgeoises qui présentent une importance stratégique dans l'intérêt national »*, selon la formulation du gouvernement.

Se posent de nombreuses autres questions qui restent toutes sans réponse :

- pourquoi en contrepartie de la vente par l'État de ses parts, Cargolux doit-il s'engager dans un accord commercial avec un partenaire qui affiche très clairement que son seul intérêt est le développement de son propre marché local et de favoriser les Joint-Ventures au détriment de Cargolux (voir nos développements ci-après) ? Le Gouvernement luxembourgeois n'aurait-il pas pu/dû se contenter de trouver un repreneur pour ses parts qui n'exige pas toute une contrepartie en termes d'investissements immédiats et futurs mais qui se contente de réellement et simplement investir dans la société nationale ?
- S'agit-il donc d'un deal équilibré ? Qui, chez Cargolux, maîtrise le droit chinois sous lequel les joint-ventures seront instituées ?
- Qui a évalué et estimé l'enjeu pour Cargolux et/ou le Luxembourg ?
- Où sont les expertises, les études de marché, etc. ? Selon nos informations, elles sont inexistantes.
- Si cette opération est lancée sans la moindre étude de marché préalable, qu'en est-il de la responsabilité des négociateurs et de ceux qui engagent la société de droit luxembourgeois Cargolux dans cette voie ? Qu'en est-il aussi de leur responsabilité face au citoyen luxembourgeois ?

Les conséquences économiques et sociales d'une disparition de Cargolux ne sont en effet pas minces :

- le Luxembourg perd l'unique société aérienne de fret qui a écrit l'Histoire,
- les salariés de Cargolux perdent leur emploi, ainsi sans doute qu'une bonne partie des salariés indirectement liés à ses activités,
- le know how national en matière de transport aérien est possiblement perdu,

- la chute de Cargolux risque d'entraîner celle de Luxair,
- le Luxembourg ne développera pas son logistic center (contrairement aux Chinois qui dans un tel scénario auront tous les experts Cargolux sous la main ; voir ci-après nos commentaires des parties 4 et 5 de l'accord)
- et pour finir le contribuable luxembourgeois payera encore une fois les frais de tout cela en finançant les conséquences sociales du désastre (perte de nombreux emplois, augmentation du taux de chômage, prise en charge financière par le contribuable des personnes qui auront perdu leur emploi).

On comprend qu'il s'agit d'un enjeu qui dépasse le seul accord commercial conclu par deux entreprises. Il est donc permis de s'interroger sur la responsabilité sociale et sociétale des décideurs dans ce dossier qui, répétons-le, est pour le moins relativement flou.

* * *

Si le gouvernement estime que *« l'accord passé avec HNCA pourrait lui procurer encore davantage de tonnage, sécuriser les emplois auprès de Cargolux et pérenniser l'avenir de la société »*, il n'est pas impossible que l'inverse devienne réalité à terme.

La conduite du dossier semble être l'expression d'une gouvernance de court-terme qui domine tant les questions politiques et économiques actuellement. L'urgence de trouver un partenaire stratégique était-elle si absolue qu'elle nécessitait la mise en danger potentielle de Cargolux sur le long terme par un accord apparemment déséquilibré.

Si, clairement, pénétrer le marché chinois pourrait provoquer des effets positifs à court terme, il n'est pas interdit de penser que l'accord est peut-être passé au détriment d'une logique stratégique de long terme, à tout le moins pour Cargolux.

Il ne transparait pas de cet accord une volonté réelle de coopération en faveur du développement local et national de long terme (autre que chinois) misant sur la qualité, l'innovation et la diversification.

Après les événements d'un passé récent dans l'industrie ou le secteur bancaire, que des craintes autour d'un des fleurons économiques du Luxembourg, moteur d'un secteur en croissance censé contribuer à la diversité du tissu économique, soient à nouveau ravivées parmi les parties prenantes au dossier, ne devrait donc pas surprendre.

II. Observations particulières sur l'accord de coopération commerciale entre HNCA et Cargolux

- *WHEREAS (LES CONSIDÉRANTS DU CONTRAT)*

Point 1

Le point 1 des considérants produit une description de Cargolux, mais pas de HNCA. L'on peut se demander pourquoi, alors que normalement dans un accord de coopération les deux partenaires sont décrits et présentés. Aucune information n'est ici fournie concernant HNCA.

Point 2

Ce point parle du " *sale by the Grand-Duchy of Luxembourg to HNCA of 3,489,926 shares representing 35% of the share capital and the voting rights in Cargolux, as well as 1,395,928 mandatorily convertible bonds issued by Cargolux on 27 March 2013*".

Que rachète HNCA exactement? Que représentent les 1,395,928 mandatorily convertible bonds exactement et quelle sera en fin de compte la part exacte de HNCA dans Cargolux ?

Point 3

« The Parties acknowledge that HNCA entering into Cargolux and becoming one of its shareholders, and the Parties carrying out further cooperation programs regarding civil aviation in Henan Province, China, will :

(i) assist Cargolux in maximizing its strength in the long run and achieving its sustainable development

(ii) assist in the development of Zhengzhou as a major international air cargo transport hub and logistics center, with the strategic goal of the Air Cargo Dual Hubs, that is Luxemburg Airport (LUX) as the key hub in Europe, and Zhengzhou Xinzheng International Airport (CGO) as the key hub in the Asia Pacific. » »

L'on constate qu'avec ce point 3 (ii) Cargolux s'engage très clairement à développer l'aviation locale à Zhengzhou. Cet accord, qui lie Cargolux sans limitation dans le temps, engage Cargolux face à son futur shareholder HNCA, dont on ignore l'importance exacte de sa part dans Cargolux, de développer l'aviation locale en Chine. Cela fera dorénavant partie des activités principales de Cargolux. Or ceci est en contradiction avec le programme gouvernemental du nouveau Gouvernement luxembourgeois (voir les développements page 2 ci-avant). Cela est aussi en contradiction les affirmations que Cargolux fait sur sa propre home page (voir ci-avant).

En outre, les programmes de coopération que les Parties exécuteront dorénavant en ce qui concerne l'aviation civile à Hénan [*« The Parties carrying out further cooperation regarding civil aviation in Henan »*], c.-à-d., après la signature de l'accord, ne sont pas précisés davantage ici, mais il y a lieu, pour ce faire, de se référer aux parties 2, 3, 4 et 5 de l'accord concernant les programmes de coopération et les accords Joint Venture qui, par la suite, méritent à leur tour d'être critiqués pour différentes raisons et notamment pour défaut de précision.

Par ailleurs le texte susindiqué manque de précision et brille par son ambiguïté en disposant que « *the Parties (...) will assist Cargolux in maximizing its strength in the long run and achieving its sustainable development (...)* ». Etant donné que les deux parties au contrat sont HNCA et

Cargolux, il est au moins ubuesque de considérer que, à côté de HNCA, Cargolux soutient elle-même Cargolux dans le déploiement de ses propres efforts à long terme et l'atteinte de son propre développement durable. Ne faudrait-il pas dire, pour à la fois donner un sens au point 3 et rétablir un équilibre au profit de la Cargolux et de l'Etat luxembourgeois, actionnaire cédant, en contrepartie de la vente des parts de ce dernier à HNCA que c'est HNCA seul qui doit soutenir Cargolux dans le déploiement de ses efforts à long terme et dans l'atteinte de son développement durable ? Le texte mérite d'être précisé sur ce point alors qu'on a du mal à identifier qui assiste qui, en l'espèce.

En ce qui concerne le point (ii), on ignore également quelle est la part d'assistance et de soutien des deux parties dans le développement de Zhengzhou comme aéroport international de transports de fret et centre logistique (« *the Parties [...] will [...] assist the development of Zhengzhou as a major international air cargo transport hub and logistic center [...]* »).

Point 4

« The Parties agree that the cooperation program set out in this agreement shall allow Cargolux to grow its business and activities through the operation of the Zhengzhou Route [s] and the joint-venture projects considered herein and that the activities referred to herein shall be incremental and contributory to the business activities currently carried out by Cargolux. For the avoidance of doubt, the Parties hereby acknowledge that the cooperation program set out in this agreement is not intended to lead to a relocation of activities currently carried out by Cargolux. »

Même si le texte figure parmi les considérants (« *whereas* ») ayant pour objet d'annoncer les principes généraux retenus dans l'accord, le point 4 n'engage à rien, si ce n'est le fait que le programme de coopération devra permettre à Cargolux de développer ses activités à travers les opérations via les routes de Zhengzhou et à travers les projets Joint Venture.

Il en va de même de la dernière phrase où les parties reconnaissent que le programme de coopération prévu dans ce contrat n'a pas pour but d'aboutir à une externalisation des activités exercées actuellement par Cargolux. Ajoutons toutefois que le programme de coopération ne l'exclut cependant pas non plus !

- *COOPERATION PROGRAMS (PARTIE 2)*

Le point (i) prévoit un certain seuil de tonnage qui doit être atteint à destination et en provenance de l'aéroport de Zhengzhou (CGO), à savoir 200.000 tonnes endéans une période entre 24 et 36 mois à partir de l'entrée en vigueur de l'accord. A ce sujet le texte précise qu'afin d'atteindre ce seuil, Cargolux doit mettre à sa disposition 6 avions, ce qui constitue un tiers de sa flotte.

Etant donné que ces six avions doivent logiquement être retirés d'autres routes, il y a lieu de se poser la question de savoir quelle est la perte générée par le retrait de six avions de Cargolux prévus pour desservir d'autres routes en vue de les utiliser pour la route CGO. Cela d'autant plus que la nouvelle route sera en perte (voir le business plan annexé à l'accord). C'est également dans ce contexte qu'il faudrait établir un Business Plan, celui figurant en annexe ne dit pas grand chose du moment que l'on fait abstraction de la perte générée par le retrait des six avions prévus pour d'autres routes.

Ce qui est également étonnant dans le point (ii) est le fait qu'on n'attend même pas l'expiration de la période de 24 à 36 mois pour évaluer si les objectifs de tonnage par Cargolux ont été atteints, mais qu'on commence immédiatement à créer pendant la même période une [Joint

Venture] compagnie aérienne commune à Zhengzhou de sorte qu'il faut se poser la question si les intérêts de Cargolux sont réellement préservés par cet accord, ceci d'autant plus que comme développé ci-après, les parties s'engagent à créer des Joint-Ventures dans plusieurs domaines, aucune limitation n'étant prévue (*« related joint-ventures, providing services including, but not limited to, cargo terminal operation, ground handling, aircraft maintenance and pilot training »*).

- *ZHENGZHOU ROUTE (PARTIE 3)*

Concernant le point 3.1., il y a lieu de renvoyer à la remarque sous « Cooperation programs » en ce qui concerne la prise en compte d'autres éléments dans le Business Plan non prévus dans l'annexe I à laquelle il est renvoyé.

Concernant le point 3.2., il est dit que *« Cargolux shall file an application to the Civil Aviation Administration of the People's Republic of China for the permit to operate the Zhengzhou Route »*.

Il est indispensable que cette autorisation de la part des autorités chinoises pour Cargolux d'effectuer des activités au CGO existe avant même la signature du présent accord ou introduire une condition suspensive d'obtention des autorisations administratives. Que se passe-t-il si une telle autorisation n'est pas accordée à Cargolux au moment de la signature de l'accord alors qu'elle est obligée de consacrer ou réserver un tiers de sa flotte pour la route de Zhengzhou ?

La même question vaut pour le point 3.3.

Par ailleurs l'assistance que Cargolux peut demander à HNCA pour ouvrir un bureau de représentation n'est pas déterminée davantage de sorte que cette clause laisse toute interprétation ouverte.

En ce qui concerne le point 3.4. qui prévoit que le nombre de 4 vols par semaine peut être augmenté conformément au point 3.5. et à l'annexe 2 « Flight Frequency Table », il y a lieu de considérer que d'autres avions doivent être retirés d'autres itinéraires pour remplir les objectifs de la Flight Frequency Table ce qui n'est pas sans bouleverser le fonctionnement et la situation financière de Cargolux, du moins jusqu'à preuve du contraire.

Dans ce contexte d'adaptation du nombre de vols conformément à la Flight Frequency Table, il appartient à Cargolux de fixer la cote d'évaluation commerciale ou les indicateurs permettant de juger le point de break-even, c.-à-d., le moment de rentabilité en fonction du nombre supplémentaire de vols exigés. Vu le déplacement d'avions prévus pour d'autres routes en faveur de la route de Zhengzhou, le texte prévoit que ce déplacement d'avions doit in fine être au moins aussi favorable que dans l'hypothèse où un tel accroissement du nombre de vols en faveur de CGO n'aurait pas été prévu. Le contrat ne prévoit, pour ce faire, pas non plus comment est calculé le « total Cargolux network contribution ».

Le point 3.6. reste dans l'état d'une pure déclaration d'intention de la part du Gouvernement de la Province de Hénan d'accorder des subventions et du soutien à Cargolux pour le développement de la route de Zhengzhou lesquels doivent être aussi favorables que pour les autres compagnies aériennes.

Rien n'est prévu lorsque pour une raison ou une autre, le Gouvernement de la Province de Hénan décide du jour au lendemain de réduire ou d'arrêter de telles subventions.

Le point 3.7. soulève au moins autant de questions ! Tout d'abord quant à l'obligation pour HNCA de transférer un montant de 15 millions USD pour la promotion des deux centres stratégiques Luxembourg-Héna (Dual Hub Strategy Fund) sur un compte bancaire bloqué qui sera géré par un comité composé paritairement par des représentants des deux Parties.

Il y a lieu de se poser la question si une telle obligation à charge de HNCA de transférer un tel montant existe vraiment alors qu'aucune sanction n'est prévue si HNCA ne transfère pas le montant en question sur un compte bloqué. Certes, il est dit que le montant sera transféré dès l'entrée en vigueur de l'accord, il serait néanmoins plus rassurant qu'au moment de la signature de l'accord, il existe une preuve comme quoi le montant de 15 millions a été viré par HNCA sur le compte bloqué sinon le risque existe que le montant en question ne sera jamais transféré par HNCA.

De même, tant la composition que le fonctionnement de ce comité gérant le fonds suscitent des questions. Qui a le droit de représenter chacune des parties et quelles sont les modalités de vote pour débloquer une dépense au sein même des deux groupes paritaires ? Finalement en exigeant une unanimité des membres de ce comité – on ignore par ailleurs s'il existe un quorum de présence, s'il s'agit des membres désignés du comité ou des membres présents – pour débloquer une dépense, il reste encore à savoir si un tel fonctionnement du comité n'est pas voué à l'échec *ab initio*, faute de trouver une unanimité des membres (présents ou désignés).

Le même flou artistique existe pour le point 3.8. selon lequel HNCA va fournir toute coopération possible à Cargolux (« *HNCA shall provide all reasonable cooperation to Cargolux to obtain the necessary traffic rights* ») pour que celle-ci obtienne tous les droits de circulation nécessaires. On est loin d'une obligation à charge de HNCA !

Finalement le point 3.9. continue dans le même langage abscons. Le texte dispose que si après une période de 24 à 36 mois à partir de l'entrée en vigueur de l'accord, les objectifs du volume Cargo prévus dans le Business Plan ne sont pas atteints (« *the cargo volume targets set out in the Business Plan are materially deviated from...* »), les Parties vont revoir les objectifs en vue de les adapter à un niveau commercial viable sur base, entre autres, du R1 Level assessment of profitability.

D'abord, il ne ressort pas clairement du texte sur quelles données du Business Plan on se réfère, s'agit-il de données brutes se limitant uniquement au fret ou bien de données nettes prenant en compte tous les coûts déductibles ?

Puis, une autre question est de savoir ce que l'on entend par « *the cargo volume targets set out in the Business Plan are materially deviated from...* » ? Quel sens faut-il donner à l'expression « materially deviated from » ? Part-on d'une intention frauduleuse de la part de Cargolux ou bien veut-on tout simplement dire que le volume atteint « diverge » des objectifs prévus dans le Business Plan ou « ne les atteint pas » ? Conformément au point 3.4. qui prévoit un minimum de 4 vols par semaine, Cargolux n'a pas le droit de réduire le nombre de vols en deçà de 4 par semaine, même s'il existait des raisons justifiées pour ce faire.

- *ZHENGZHOU BASED JOINT VENTURE AIRLINE (PARTIE 4)*

Un certain nombre de questions se posent aussi en rapport avec la partie 4 « *Zhengzhou based Joint-Venture Airline* » de l'accord commercial, version du 10 décembre 2013.

Cargolux s'engage dans cette partie 4 à investir ensemble avec HNCA dans une étude de marché en vue de la création d'une Joint-Venture cargo Airline à établir à Zhengzhou en Chine.

La partie 4 de l'accord commercial souffre d'une grande imprécision dans sa formulation, ce qui a pour conséquence une grande insécurité juridique.

- La première incertitude concerne la question de savoir si Cargolux s'engage uniquement à mener l'étude de faisabilité ou est-ce que Cargolux s'engage d'ores et déjà à créer cette Joint-Venture Airline et cela au vu du libellé incertain du point 4.1. « *Subject to (i) the outcome of such feasibility study being satisfactory to each of the Parties, and (ii) mutual agreement on key parameters of the Joint Venture Airline (such as e.g. funding; commercial and corporate governance) the Joint Venture Airline shall finalize the registration for its incorporation within the following twenty four (24) months..* ».

Cela d'autant plus que les points 4.2 et 4.3. envisagent la Joint Venture comme une certitude future (*The joint venture airline shall be based at CGO and will be grated... etc.*) et que le point 5.1. stipule que « *Cargolux shall have the right of first refusal to enter into a joint venture with HNCA in respect of cargo terminal operations and ground handling services at CGO.* » A contrario, Cargolux n'aura donc pas le droit de refuser une autre Joint Venture ... ?

- La seconde interrogation concerne le financement de cette étude qui n'est pas précisé, mais qui aurait dû l'être à ce stade. Qu'en sera-t-il en cas de non accord ultérieur entre les parties sur ce point ? Qu'en est-il aussi de l'envergure des frais relatifs à cette étude ? L'accord ne devrait-il pas y prévoir une limite en ce qui concerne ces frais ?
- Quel sera le contenu de cette étude ? Il devrait aussi être connu et établi à ce stade.
- Une autre grande incertitude concerne la date de lancement de cette étude. Selon le point 4.1. elle se fera « *as soon as reasonably possible after the effective date* », mais selon le même point 4.1. elle devra être achevée dans les 12 mois de la effective date.
- Le point 4.1. prévoit que la Joint Venture sera enregistrée dans les 24 mois de l'achèvement de l'étude de faisabilité. Cargolux devra donc dans les 3 ans à venir être prête à se lancer dans le développement du marché local chinois. Sera-t-elle prête dans un tel moyen terme à relever un tel défi ? Ne sera-t-elle pas encore en train d'essayer de garder la tête hors de l'eau eu égard aux obligations qu'elle prend à sa charge sous la partie 3 de l'accord.
- L'accord ne prévoit aucune voie de secours pour notamment le cas où Cargolux ne sera pas à même ou ne voudra pas se lancer dans une étude de faisabilité en vue de la Joint Venture Airline. Que se passera-t-il dans un tel cas de figure ?
- Aussi que se passera-t-il si Cargolux refuse, sur base du point 4.1. de l'accord de mettre en œuvre la Joint Venture ? Quelles en seront les conséquences pour ce qui est de la coopération avec les chinois ?

- Le lieu d'implantation de la Joint-Venture Airline est l'aéroport CGO. La nouvelle airline sera du moins partiellement soumise à la législation locale, aussi en ce qui concerne l'ownership (voir point 4.2.). Est-ce que Cargolux dispose à ce jour d'une connaissance suffisante des paramètres locaux (législation, usages, coutumes etc.) pour mesurer l'envergure de ce à quoi elle s'expose ?
- Dans ce même contexte, que signifie la partie de phrase soulignée "*The Joint Venture Airline shall be based at CGO and will be granted a Chinese Air Operator's Certificate by CAAC, subject to an appropriate ownership structure as per applicable law.*"

Quelle sera la part, et par conséquent les droits de Cargolux dans la Joint Venture? S'agira-t-il d'un réel partenariat équilibré ou Cargolux sera-t-elle actionnaire minoritaire ? Pourquoi n'a-t-on pas envisagé un échange de parts entre Cargolux et HNCA, cela n'aurait-il pas pu être une alternative aux Joints Ventures ?

- Le point 4.2. oblige Cargolux à mettre du personnel qualifié (*management and operation personnel*) à disposition de la nouvelle airline.

D'où Cargolux va-t-elle prendre ce personnel ? Les délocalisations semblent imminentes, cela d'autant plus si l'on se réfère en sus au point 5 de l'accord relatif aux « aviation related Joint-Ventures ».

Ce fait sautant aux yeux à la simple lecture de l'accord, faut-il en conclure que le Gouvernement luxembourgeois a marqué son accord à ces délocalisations ?

Ou alors il y a une grande inconnue dans le dossier, dont seul le Gouvernement a le secret.

A ce stade et avec les informations dont ils disposent, les auteurs de la présente note ne comprennent pas en quoi la prise de participation chinoise vaut autant de sacrifices à infliger à une société de la renommée de Cargolux, employeur national conséquent qui plus est.

Une fois les Joint-Ventures montées en Chine et dotées (du moins dans une phase initiale) de la main d'œuvre de Cargolux Luxembourg, comment évolueront les activités de Cargolux au Luxembourg ?

Cela est d'autant plus inquiétant que le Luxembourg ne tirera aucun profit de l'activité de Cargolux en Chine par le biais des Joint-Ventures.

- En tout état de cause l'on peut difficilement s'imaginer que Cargolux pourra maintenir le même volume d'activités au Luxembourg, une fois le présent accord mis en œuvre.
- Que se passera-t-il en outre quand les chinois auront acquis suffisamment de connaissances et qu'ils n'auront plus besoin des services et du know how de Cargolux ?
- La clause 4.3. stipule « *The Parties agree that the routes operated by Joint Venture Airline's network shall be an integral part of the Cargolux network, and that the Joint*

Venture Airline shall ~~not compete with the routes that Cargolux operates~~, if so requested by Cargolux, be integrated into the commercial operation of Cargolux.”

L'on peut se demander si la nouvelle formulation est meilleure que la précédente. Elle est en tout cas nettement moins précise. Est-ce qu'elle donne la garantie à Cargolux de pouvoir répartir ses activités de manière stratégique entre Cargolux Luxembourg et la Joint-Venture Airline en Chine ?

Les autres « Aviation related Joint-Ventures » (partie 5)

- Le point 5.1. précise que Cargolux aura le droit de ne pas entrer dans une Joint Venture ayant pour objet les opérations de terminal et les opérations au sol (*cargo terminal operations and ground handling services*). Mais si Cargolux décide de ce faire, alors elle sera tenue de mettre du personnel qualifié à disposition de la Joint Venture, du moins dans la phase de démarrage de l'activité.
- Il en est encore ainsi au point 5.2. où il est stipulé que Cargolux sera encore tenue de mettre du personnel qualifié à disposition de la *aircraft maintenance joint-venture* qui se fera après étude de faisabilité. De même encore le point 5.3. imposant à Cargolux de former des pilotes locaux sur place.
- Toute la partie 5 de l'accord engendre les mêmes remarques que celles formulées ci-avant pour la partie 4 du texte : le texte est imprécis, impliquant au détriment de Cargolux une grande insécurité juridique, ainsi que le risque de délocalisation.
- Aussi à la lecture de la partie 5, le lecteur a l'impression que Cargolux se videra de sa substance en s'obligeant de transférer son personnel qualifié dans les Joint-Ventures chinoises.
- Le lecteur a inévitablement l'impression que Cargolux s'oblige à tout et HNCA à rien.
- Cela même quand il s'agit pour HNCA, société qui, rappelons-le, est entre les mains des autorités locales, de procurer les autorisations nécessaires aux activités des Joint-Ventures (voir le point 5.1.*HNCA shall obtain supports from the Provincial Government of Henan regarding land use rights, preferential tax policies, subsidies and other supports under the most favorable conditions in the Zhengzhou Aviation Economy Comprehensive Experimental Area*).

- **FINANCING (PARTIE 6)**

HNCA s'engage à accorder un soutien financier direct ou indirect, soit à Cargolux pour le cas où des avions supplémentaires seraient nécessaires dans le cadre de l'exécution par Cargolux de ses obligations de la partie 3 de l'accord (Zhengzhou Route), soit à la Joint-Venture Airline si elle en a besoin pour sa flotte.

Cette clause souffre aussi de la plus grande imprécision.

Qu'est-ce qu'on entend par « *to provide support to Cargolux or the Joint-Venture Airline, directly or indirectly* » (voir clause 6).

Quelle est l'importance du *support* ?

Une fois de plus HNCA ne s'engage concrètement à rien du tout.

- *OBLIGATION DE CONFIDENTIALITE (PARTIE 9)*

L'obligation de confidentialité perdure pendant toute la durée de validité de l'accord et encore 5 ans après.

Il s'agit d'une clause basique en la matière sans aucune adaptation, ni dérogation au cas spécifique liant les présentes parties.

- *LOI APPLICABLE (POINT 10.1)*

Cet accord et la clause d'arbitrage qui y est inclus sont régis par *la loi anglaise*.

Tous les futurs accords conclus entre les parties pour établir des Joint-venture à Zhengzhou en application de cet accord seront régis par *la loi chinoise*.

Il serait préférable de ne fixer qu'une seule loi applicable entre les mêmes parties.

Pourquoi les contrats conclus en application de cet accord ne suivent pas le même régime juridique et seraient soumis à une loi différente ?

Appliquer la loi anglaise ou chinoise est un élément supplémentaire témoignant du déséquilibre existant dans cet accord en défaveur de Cargolux.

Ceci peut s'avérer dangereux dans la mesure où Cargolux, et ses conseils ne connaissent pas le contenu de ces lois.

- *ARBITRAGE (POINT 10.4)*

Les parties ont choisi le centre d'arbitrage de Hong Kong. Ce qui obligera Cargolux à s'y déplacer pour pouvoir exposer sa position et se défendre.

La proximité géographique entre Hong Kong et la Chine permet de douter de l'impartialité de ce centre d'arbitrage.

Il est évident qu'il n'est pas anodin d'avoir imposé Hong Kong et pas Paris, qui jouit d'une grande renommée internationale en matière d'arbitrage international ?

- *NOTIFICATION (PARTIE 12)*

Il manque l'adresse de HNCA, où lui envoyer les courriers ?

La clause permet une communication par télécopie, alors qu'aucun numéro de télécopie n'est indiqué pour aucune des parties à l'accord.

- *DIVERS (PARTIE 13)*

13.1 Chaque partie supporte les frais et dépenses qu'elle engage dans l'exécution de cet accord.

Une telle disposition surprend quelque peu dans un accord de ce genre. Que sous-entend ou que vise-t-elle à interdire ?

Quid de subventions de tiers, notamment étatiques ? de commissions de tiers ?

Comment cette clause s'articule-t-elle avec la clause 6 selon laquelle HNCA s'engage à accorder un soutien financier direct ou indirect, soit à Cargolux pour le cas où des avions supplémentaires seraient nécessaires dans le cadre de l'exécution par Cargolux de ses obligations de la partie 3 de l'accord (Zhengzhou Route), soit à la Joint-Venture Airline si elle en a besoin pour sa flotte ?

13.2 Tout manquement ou retard dans l'exécution du présent accord ne sera pas considéré comme une renonciation à ces droits ou pouvoirs et n'entrave nullement la poursuite de l'exécution de l'accord.

Aucune sanction ne permet donc d'assurer la bonne exécution comme le respect de l'accord.

En outre, il est impossible pour une partie de sortir de l'accord aux motifs que l'autre partie ne le respecte pas.

13.3 Cet accord ne peut être cédé en totalité ou en partie par l'une des Parties sans le consentement écrit préalable de l'autre partie.

Le présent Accord ne peut être modifié ou amendé sans le consentement écrit de l'autre partie.

Ces clauses limitent la liberté de chaque partie en subordonnant ses décisions de cession ou de modification au consentement de l'autre.

En outre, de manière plus générale, cet accord ne prévoit aucune procédure permettant de le résilier [justes motifs, respect d'un préavis, etc.].

13.4 Si l'une des dispositions du présent accord est ou devient nulle ou inapplicable, cette invalidité ou inapplicabilité n'affectera pas la validité ou le caractère exécutoire du reste des dispositions. Les parties négocieront de bonne foi afin de remplacer rapidement la disposition en question par une autre.

13.5. Cet accord constitue un accord-cadre visant à régir la coopération commerciale entre les parties dans la province du Henan, en Chine.

Des accords plus précis et plus détaillés ainsi que des contrats sur des questions spécifiques de leur coopération suivront.

Signer cet accord-cadre assez flou et imprécis sans connaître le détail de la coopération à mettre en œuvre met Cargolux dans une situation très inconfortable et d'insécuritaire.

III. Conclusion : un accord apparemment déséquilibré au détriment de la Cargolux, voire du secteur logistique luxembourgeois

Vu les développements ci-avant formulés sur la base des informations dont elle dispose et l'intérêt stratégique que représente Cargolux pour l'économie luxembourgeoise, la CSL ne peut que rendre attentif sur les conséquences désastreuses potentielles que la signature de l'accord commercial avec HNCA pourra avoir pour Cargolux et, de façon plus générale, pour le pays tout entier du fait que :

- 1) l'accord commercial entre Cargolux et HNCA est totalement déséquilibré. Cargolux est obligée de servir les intérêts de HNCA et de la Province de Hénan sans contrepartie apparente pour l'aéroport au Luxembourg et le hub européen. Ainsi Cargolux doit s'engager à desservir la route de Zhengzhou et développer les activités de l'aéroport de Hénan en y consacrant un tiers de sa flotte actuelle sur base d'un Business Plan incomplet qui fait totalement abstraction des conséquences financières, économiques et sociales que génère un déplacement d'une partie de sa flotte aérienne que Cargolux pourrait être obligée de retirer d'autres destinations au profit de la liaison Zhengzhou. Cargolux s'engage également à développer avec ou pour le compte de HNCA des Joint-Ventures en Chine dans différents domaines économiques en s'engageant à lui mettre à disposition son savoir-faire et son personnel (voire possiblement son matériel) avec toutes les conséquences que cela entraînera au niveau du fonctionnement et de la situation financière de Cargolux.
- 2) L'accord est basé d'une part, sur des déclarations d'intention générale, dénuées de toute valeur juridique, de la part de HNCA – telles les subventions accordées par la Province de Hénan, l'assistance de HNCA pour l'ouverture d'un bureau représentatif à Zhengzhou ou le financement d'un fonds destiné à promouvoir les centres stratégiques Luxembourg-Hénan - et, d'autre part, sur des obligations juridiques et financières contraignantes à charge de Cargolux telles l'obligation de desservir Zhengzhou quelles que soient les circonstances, l'obligation de réaliser un certain volume de fret à travers la liaison chinoise endéans une période de 24 à 36 mois.
- 3) L'accord commercial est régi par la loi de l'Angleterre et du Pays de Galles et soumis à arbitrage hongkongais tandis que les Joint-Ventures dans lesquelles Cargolux sera engagée tombent sous la loi et les coutumes chinoises, dont on se demande légitimement qui, parmi les conseils de Cargolux, en maîtrise les arcanes. La soumission de l'accord commercial et des Joint-Ventures à des législations et juridictions autres que luxembourgeoises comportent des risques non négligeables pour Cargolux.
- 4) In fine, la vente intempestive des parts de l'État dans Cargolux à HNCA risque de coûter cher au contribuable luxembourgeois, à la Cargolux et à l'économie luxembourgeoise de façon plus générale.

Le contribuable luxembourgeois dans la mesure où les parts restantes de l'État serviraient à financer les activités aéroportuaires en Chine, le cas échéant, au détriment du site de Luxembourg.

La Cargolux dans la mesure où ses salariés risquent de perdre leur emploi au Luxembourg une fois que les partenaires chinois ont reçu le know-how, voire du personnel et du matériel à travers les Joint-Ventures qui leur permettraient également de concurrencer Cargolux.

Une partie de l'économie luxembourgeoise qui est tributaire des activités de Cargolux risque également, par ricochet, de subir les conséquences désastreuses suite à un démantèlement à terme des activités de Cargolux.

Si, clairement, pénétrer le marché chinois pourrait provoquer des effets positifs à court terme, il n'est pas interdit de penser que l'accord est peut-être passé au détriment d'une logique stratégique de long terme, à tout le moins pour Cargolux.

Il ne transparaît pas de cet accord une volonté réelle de coopération en faveur du développement local et national de long terme [autre que chinois] misant sur la qualité, l'innovation et la diversification.

Devant un accord si déséquilibré qui ressemble davantage à une « single hub strategy », que les craintes autour d'un des fleurons économiques du Luxembourg, moteur d'un secteur en croissance censé contribuer à la diversité du tissu économique, soient attisées parmi les parties prenantes au dossier ne devrait donc pas surprendre.

IV. ANNEXE

→ Prise de participation au capital et aides d'État

La Commission a depuis longtemps pris position sur la question de la participation des autorités publiques dans les capitaux des entreprises, notamment les entreprises privées.

Il est constant que : « la simple acquisition partielle ou totale d'avoirs sociaux¹⁰ d'une entreprise existante sans apport de capital frais ne *constitue pas une aide* à l'égard de cette entreprise ». Dans un tel cas, « il n'y a pas lieu de prévoir d'obligations particulières à la charge des États membres »¹¹.

Dans l'hypothèse où l'action de l'État pourrait apparaître comme constitutive d'une aide¹², il demeure néanmoins possible d'exclure la qualification d'aide d'État en ayant recours au critère de l'investisseur privé.

Il est en effet possible de considérer l'État comme « une investisseur privé en économie de marché », Ceci découle du principe d'égalité de traitement entre les secteurs publics et privés¹³.

Il s'agit de savoir si un investisseur privé « d'une taille qui puisse être comparée à celle des organismes gérant le secteur public »¹⁴, dans les conditions normales du marché¹⁵, aurait choisi dans des circonstances similaires cet investissement¹⁶. L'investissement considéré doit être suffisamment vraisemblable dans une économie de marché.

Le comparateur utilisé dépendra alors de la forme que prendra l'action de l'État (ex : en cas de prêt, on se référera au comportement d'une banque).

Quant à la méthode, il convient tout d'abord d'examiner la situation financière active et passive de l'entreprise bénéficiaire des fonds. Il faut ensuite vérifier la rentabilité à long terme de l'investissement, qui correspond à un profit normal dans un délai raisonnable.

Pour faire le calcul, il s'agit de savoir les dividendes et les plus-values du capital investi en valeur actualisée escomptée compte tenu des risques encourus doivent être supérieurs à la mise de fonds initiale.

L'appréciation de la situation doit se faire dans le contexte correspondant au moment de l'investissement¹⁷.

« Le comportement d'un investisseur privé dans une économie de marché est guidé par des perspectives de rentabilité¹⁸ », Ainsi, [...] un investisseur privé avisé, à savoir, un investisseur qui

¹⁰ La version originale est plus claire, il s'agit bien de prise de participation.

¹¹ Position générale de la Commission à l'égard des prises de participation des autorités publiques dans les capitaux des entreprises dans le Bulletin des Communautés européennes 9-1984, p. 98
http://ec.europa.eu/competition/state_aid/legislation/ec1984_en.html

¹² « Tout avantage conféré par l'autorité publique à une entreprise »

Avantage : subventions, prêts et garanties, prise de participation au capital assortie d'une augmentation de celui-ci, bonification d'intérêt, allègement de charges quelles qu'elles soient y compris exonération fiscale

¹³ TPI, 12 décembre 1996, *Air France*, Aff. T-358/94, Rec. 1996 p.II-02109, point 70

¹⁴ CJCE, 16 mai 2002, *France c/ Commission*, aff. C-482/99, Rec. I. 4397, point 70

¹⁵ CJCE, 21 mars 1991, *Italie c/ Commission*, aff. C-303/88, Rec. I. 1433, point 20

¹⁶ CJCE, 21 mars 1990, *Belgique c/ Commission*, aff. C-142/87, Rec. I. 959, point 29

¹⁷ CJCE, 16 mai 2002, *France c/ Commission*, aff. C-482/99, Rec. I. 4397, point 71

¹⁸ TPICE, 12 déc. 2000, *Alitalia c/ Commission*, T-296/97, Rec. II. 3871, point 84

souhaite maximiser ses bénéfices, mais sans courir trop de risques par rapport aux autres participants dans le marché, dans son calcul de la rémunération appropriée à escompter pour son investissement, exigerait en principe un rendement minimal équivalent au rendement moyen du secteur concerné »¹⁹.

Dans l'hypothèse particulière d'une prise de participation au capital accompagnée d'une augmentation de celui-ci, « *il n'y a pas d'aides d'État* quand il y a apport de capital neuf dans des entreprises si cet apport est réalisé dans des circonstances qui seraient acceptables pour un investisseur privé opérant dans les conditions normales d'une économie de marché. Tel est a priori le cas :

[...]

- Dans le cas d'augmentation de participation des pouvoirs publics dans des entreprises, lorsque l'apport de capital est proportionnel au nombre de parts détenues par les pouvoirs publics et intervient concomitamment avec un apport de fonds d'un actionnaire privé. La part détenue par l'investisseur privé doit avoir une signification économique réelle;
- Lorsque le caractère stratégique de l'investissement (débouchés, approvisionnement) est tel que la prise de participation peut être assimilée au comportement normal d'un apporteur de capital quoique la rentabilité de l'investissement soit différée

[...] »²⁰.

Notons tout de même qu'il existe une présomption d'aide lorsque : « l'intervention financière publique combine une prise de participation avec d'autres modalités d'intervention qui doivent être notifiées au titre de l'article 93, paragraphe 3, CEE [article 107 TFUE] ».

¹⁹ TPICE, 6 mars 2003, *Westdeutsche Landesbank Girozentrale c/ Commission*, aff. jointes T-228/99 et T-233/99, Rec. II. 435, point 255

²⁰ Position générale de la Commission à l'égard des prises de participation des autorités publiques dans les capitaux des entreprises dans le Bulletin des Communautés européennes 9-1984, p. 98