

Aubange «offre» un terrain à Gramegna

Aubange. Le bourgmestre faisant fonction d'Aubange, Jean-Paul Dondelinger, a offert au ministre des Finances, Pierre Gramegna, d'installer «son laboratoire de formation» sur un site entre Aubange et Pétange «qui a la particularité d'être accessible à pied, à vélo, en voiture et en train, reliant ainsi les communes luxembourgeoises, françaises et belges. Ce site aura également l'avantage d'être tout proche du futur P.E.R. de Pétange», écrit le Cercle européen Pierre Werner, qui s'est chargé de transmettre la proposition au ministre luxembourgeois dans un courrier le 13 août. En mars, à la Banque internationale de Luxembourg, pour le premier événement organisé à l'occasion des 30 ans du Cercle européen, M. Gramegna avait souhaité la création de «zones de droit spécial», où il serait possible de monter des projets à intérêt frontalier partagé, comme une maison de formation. Dans leur projet, le bourgmestre de la commune belge et son directeur des services, Tomaso Antonacci, évoquent aussi un parking de près de 1.800 places à proximité de cette zone. Le ministre avait évoqué «des centaines de formateurs et des milliers de personnes qui viennent se former» dans cette structure cofinancée. «Il y aurait trois ou quatre choses à régler mais cela amènerait de la valeur ajoutée», avait alors dit le ministre. Ce projet de zone franche ciblée, qui figure dans le programme des libéraux pour les élections législatives et qui est soutenue par des Verts, comme le ministre du Développement durable François Bausch, est rejeté par le maire de Thionville, Pierre Cuny, pour qui cela ne fait que repousser les problèmes du Luxembourg de 30 kilomètres, avait-il confié à Paperjam. Ni le Cercle Pierre Werner ni la commune d'Aubange n'ont encore reçu de réponse du Luxembourg. T. L.

CSSF: le patrimoine des OPC est en baisse

Luxembourg. Au 31 août 2018, le patrimoine global net des organismes de placement collectif (OPC) s'est élevé à 4.272,388 milliards d'euros contre 4.282,464 milliards d'euros au 31 juillet 2018, soit une diminution de 0,24 % sur un mois. Considéré sur la période des douze derniers mois écoulés, le volume des actifs nets est en augmentation de 7,15 %. L'industrie des OPC luxembourgeois a donc enregistré au mois d'août une variation négative se chiffrant à 10,076 milliards d'euros. C.

EuGH hält Anleihekäufe der EZB für zulässig

Luxembourg. Die umstrittenen Anleihekäufe der Europäischen Zentralbank (EZB) für inzwischen mehr als zwei Billionen Euro sind aus Sicht des zuständigen Gutachters am Europäischen Gerichtshof rechtens. Die EZB verstöße damit nicht gegen das Verbot der Staatsfinanzierung und auch nicht gegen ihr Mandat, argumentierte Generalanwalt Melchior Wathelet gestern. dpa

Les transporteurs mettent le turbo

Une vingtaine de sociétés luxembourgeoises rejoignent la plainte contre le cartel des camions

PAR THIERRY LABRO

Une vingtaine de sociétés de transport ou de logistique du Luxembourg ont demandé à Cartel Damage Claims de défendre leurs intérêts à Amsterdam contre le «cartel des camions», déjà sanctionné par la Commission européenne. L'affaire se chiffre en milliards.

Pendant 14 ans – et sans le savoir – les transporteurs européens ont payé leurs camions de 18 à 22 % plus cher que le prix qu'ils auraient dû payer: les constructeurs Man, Volvo-Renault, Daimler, Iveco, DAF et Scania (90 % du marché européen) s'étaient entendus sur les prix bruts qui servent de base aux négociations commerciales. Pour avoir révélé l'entente, MAN a échappé à 1,3 milliard d'euros d'amende. Daimler, Volvo-Renault, Iveco, DAF ont reconnu leur culpabilité dès juillet 2016 et la Commission européenne leur a infligé une amende de 2,93 milliards d'euros. Seule à contester son rôle, Scania a été condamnée un an plus tard à une amende de 770 millions d'euros. Les constructeurs s'étaient aussi mis d'accord sur le calendrier des évolutions technologiques, les fameuses normes antipollution Euro III à Euro VI.

Une directive européenne permet depuis 2014 de dédommager les sociétés qui sont victimes de cartels illégaux. Cartel Damages Claims (CDC) s'en est fait une spécialité... depuis 15 ans. En juillet 2017, cette société d'avocats, d'économistes et d'experts a introduit une plainte contre 14 sociétés qui ont participé à ce cartel pour le compte de centaines d'entreprises françaises et étrangères. Sa particularité est de racheter les créances de ces sociétés et d'aller en justice pour obtenir la plus grosse indemnité possible, dont elle conserve de 28 à 35 % selon la taille et le nombre de camions de ses clients.

**Le «all-inclusive»
de la justice européenne**

Au Luxembourg, c'est Maître Anne Paul qui a invité les professionnels du transport et de la logistique à se tourner vers cet acteur. Ce que Transalliance et Arthur Welter ont déjà fait et ce que le Groupement transports de la Chambre de commerce et le cluster Logistics ont conseillé à leurs membres. Une vingtaine ont déjà répondu favorablement à cet appel.

«D'autres ne veulent pas rejoindre le mouvement», explique Maître Paul. «Parce qu'ils pensent que cela leur donne un meilleur levier de négociations lors de l'achat de camions. C'est un choix.» Dans cet univers très concurrentiel, certains n'ont pas envie de dévoiler certains paramètres de leur modèle d'affaires, étape pourtant indispensable pour établir la hauteur du préjudice.

«Nous sommes soumis à une clause de confidentialité», s'excuse de son côté le directeur exécutif de CDC au Luxembourg, Vasil Savov. «Le mécanisme est de racheter les créances, d'en devenir titulaires et d'aller les défendre aux yeux du juge et à nos frais. Nous



Avant de tourner le dos à la problématique du «cartel des camions», plus de 700 entreprises européennes, dont une vingtaine du Luxembourg, veulent obtenir des dédommagements. (PHOTO: SHUTTERSTOCK)

supportons tous les coûts liés à ces procédures, de l'expertise à l'analyse économique et aux frais de justice. A l'heure actuelle, nous avons provisionné un compte tiers aux Pays-Bas qui couvre les frais sur trois instances contre ces défendeurs.»

Quelques centaines de milliers d'euros «seulement», dit-il. «Aux

Pays-Bas, les frais de justice sont plafonnés, le rapport qualité-prix est très bien placé, la durée des affaires est bonne et certaines bases existent en termes de jurisprudence, qui ouvrent la porte à des négociations et à des accords extra-judiciaires», explique cet ancien juriste de la Commission européenne et de la Cour de justice de l'Union européenne.

CDC conserve 28 à 35 % des dédommagements qu'elle obtient de la justice ou d'accords à l'amiable. Moins cher qu'une armée de spécialistes sur un sujet technique.

Les créances de 55.000 camions chez CDC

Pour racheter les créances, CDC verse un «prix symbolique», de l'ordre de 100 à 1.000 euros à chaque transporteur et, en fonction de la décision de justice ou de l'accord, reverse de 65 à 72 % des indemnités de dédommagement.

Depuis que la justice néerlandaise a déclaré recevable l'action des transporteurs de toute l'Europe qui rejoignent le mouvement, elle a été étendue quatre fois. Deux autres extensions, en fin d'année et en mars-avril, sont programmées avant la clôture de cette

phase en mai, pour permettre à d'autres entrepreneurs de rejoindre le mouvement. Aujourd'hui, 700 entreprises voient leur intérêt défendu par CDC, soit 55.000 des 30 millions de camions qui circulent sur les routes et autoroutes européennes.

Dans la simulation de la brochure sur papier glacé que CDC laisse aux transporteurs, l'exemple fixe à 5.850 euros par camion l'indemnité qui serait reversée à l'entreprise. Une pure spéculation là où les experts prédisent plutôt un arrangement à l'amiable à l'abri des regards et des juges. Les constructeurs feraient un gros chèque pour se débarrasser de la procédure judiciaire, tous ou un par un.

D'autres initiatives pourraient voir le jour en Allemagne ou en France, du même type que celle menée par CDC, qui reste sur 100 % de succès après celles contre le cartel de la paraffine (500 millions d'euros d'amende en novembre 2008) et celui du chlorate de sodium (en juin 2008 et pas encore tout à fait terminée).

TROIS QUESTIONS À



Claude Quaring – Parmi les premières sociétés luxembourgeoises à avoir rejoint l'initiative de CDC, le groupe Arthur Welter. Son directeur financier, Claude Quaring, évoque les motivations de son groupe.

1 **Commençons par le début: est-ce que vous aviez conscience, à l'époque, que vous payiez vos camions plus cher que prévu?**

Pendant les années retenues par l'Union européenne (de 1997 à 2011, n.d.l.a.), nous n'avons pas forcément investi massivement. Plutôt après cette date. Nos acheteurs savent que tout le monde n'a pas le même prix, et surtout pas le prix catalogue. C'est normal, dans une négocia-

tion commerciale, de nombreux éléments entrent en ligne de compte, comme le nombre de camions que vous achetez. Une chose nous avait amusés: à chaque changement de norme antipollution, le camion augmentait de 10.000 euros. Plus 10.000 entre Euro 4 et Euro 5, plus 10.000 entre Euro 5 et Euro 6. Un drôle de hasard.

2 **Vous avez donc décidé de rejoindre l'initiative de Cartel**

Damage Claims devant la justice néerlandaise?

Oui, quand nous en avons entendu parler, nous nous sommes dit pourquoi pas? Ils nous ont donné un prix symbolique pour nos créances. Ça ne nous coûte pas d'argent ni de ressources humaines. Ils s'occupent de tout.

3 **Vous en espérez quoi?**

Ça va durer, durer, durer! Et ne croyez pas que les constructeurs vont se laisser faire. Nous n'espérons pas des mille et des cents. C'est plus une question de solidarité européenne, même pour une centaine de camions. Ensemble, nous aurons plus de poids.

Interview: Thierry Labro