

La recherche d'un second souffle

L'Etat doit jouer un rôle prioritaire dans le renouveau de ce pan de son économie

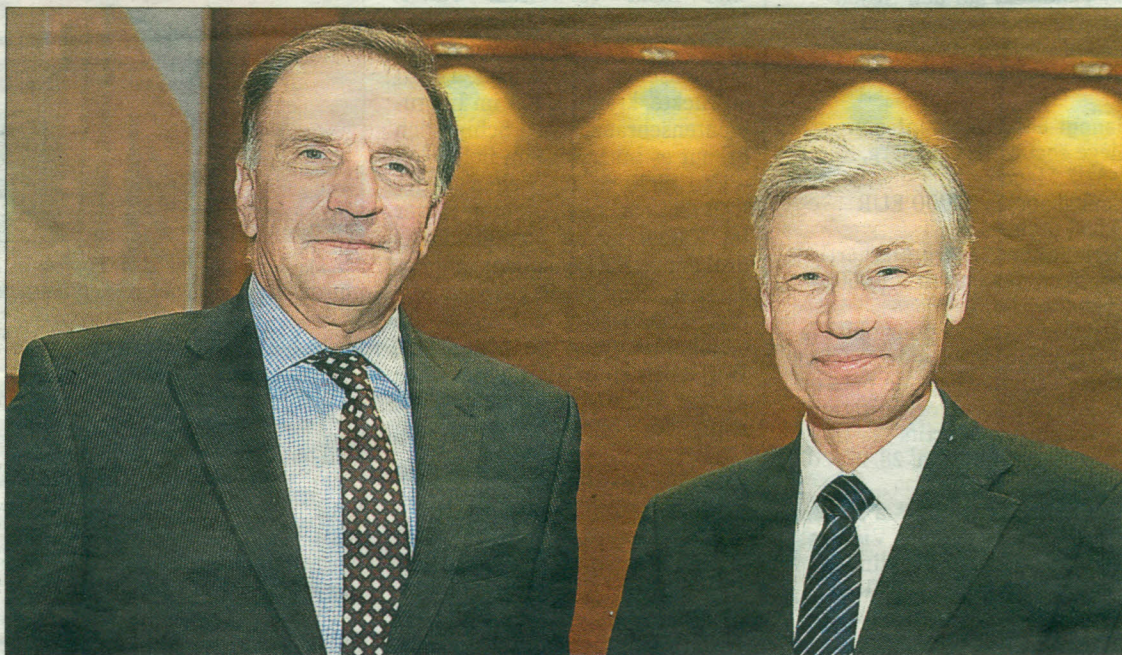
PAR LÉONARD BOVY

Depuis 2007, les «Journées de l'économie» prennent place début février et lancent en quelque sorte l'année économique naissante. La stratégie industrielle du Luxembourg et sa place dans la Grande Région sont au centre des débats qui ont débuté mardi à la Chambre de commerce et se clôturent aujourd'hui. Un double constat ressort dès à présent: le pays a besoin d'une nouvelle industrie et l'Etat se doit de jouer un rôle prioritaire dans le renouveau d'un pan de son économie qui est en perte de vitesse depuis des années.

«Le Luxembourg a-t-il besoin d'une industrie?», s'interroge le directeur général de la Chambre de commerce, Pierre Gramegna. Oui, trois fois oui, ont répondu dans un même élan tant celui qui pose la question que le ministre du Développement durable et des Infrastructures, Claude Wiseler, et le directeur général de Paul Wurth, Marc Solvi, qui a exprimé mardi le point de vue de la Fedil-Business Federation Luxembourg.

Ce constat établi, un deuxième s'impose: l'industrie luxembourgeoise a subi et subit toujours un profond déclin, et la crise de 2008, dont «elle ne s'est toujours pas remise», a mis en lumière sa grande faiblesse, résume Pierre Gramegna, qui livre des chiffres accablants. Dans les années 1970, l'industrie pesait 44 % du PIB du pays, cette contribution au développement économique est tombée à 15 % en 1995 et 7 % en 2010.

Depuis des décennies maintenant - le directeur du Stavec, Serge Allegrezza, parle lui de «trend séculaire» -, l'industrie décline principalement sous l'effet conjugué de l'irrésistible ascension du secteur des services (financiers en particu-



Le ministre Claude Wiseler (à droite) et le directeur général de Paul Wurth, Marc Solvi.

(PHOTO: ANOUK ANTONY)

lier) et du développement technologique.

Le bilan est certes alarmant, mais il est nécessaire de le faire avant «de donner un nouveau départ à l'industrie», soutient Marc Solvi, qui prévient cependant: «La nouvelle industrialisation ne viendra pas d'elle-même, il faut y travailler» et même accepter des concessions. Et le représentant de la Fedil de citer en premier le rôle «prioritaire» que doit jouer l'Etat afin d'organiser et structurer le développement industriel. En outre, l'aspect social n'est pas à négliger, selon lui, les acquis sociaux et le coût du travail notamment constituent à ses yeux et ceux de la Fedil des entraves au renouveau industriel.

Cohérence et efficacité

Dans ce contexte, la Fedil plaide pour la création d'une plateforme permanente de concertation entre

le public et le privé afin de suivre et orienter les initiatives.

Si les intervenants tombent d'accord pour défendre ce nouvel élan de l'industrie luxembourgeoise, qui s'intègre dans la Grande Région (elle capte 54 % des exportations du pays), encore faut-il s'interroger sur la nature de cette industrie. Clairement, elle ne peut s'orienter vers les activités produites ailleurs et importées, le tout à moindre coût. Il faut une industrie haut de gamme, plus technologique, plus sophistiquée, clame Marc Solvi; et comme la technologie de pointe n'est jamais figée, il est fondamental de miser sur la recherche & développement.

Largement plébiscité afin d'assurer ce renouveau industriel, l'Etat peut (doit) agir selon deux axes prioritaires, estime le ministre Claude Wiseler. D'abord, il convient d'aménager le territoire en résér-

vant juridiquement des espaces à l'industrie afin d'apporter «de la cohérence et de l'efficacité», estime le ministre. Ce volet est en cours d'élaboration et le plan sectoriel des zones d'activités économiques est en passe d'être présenté au Parlement dans le cadre d'un projet de loi global. Le ministre avance la nécessité de prévoir quelque 490 hectares pour assouvir les besoins des industriels d'ici 2030.

Mais une industrie ne peut vivre sans salariés, venant notamment de la Grande Région: travailler à la mobilité constitue le deuxième axe de l'intervention de l'Etat, même si elle sera limitée par les contraintes budgétaires. Axes autoroutiers, transport public par chemin de fer ou autobus, park and ride et interconnectivité entre ces composantes du transport vont subir de profonds aménagements tous azimuts.