

## Le Portugal passe sous pavillon étranger

Par Sébastien Julian, envoyé spécial au Portugal. - publié le 02/05/2013 à 09:22

En manque d'argent frais, l'Etat portugais aux abois vend ses fleurons publics à des entreprises étrangères. Bruxelles applaudit, mais une partie de la population s'alarme et se révolte.



Viana do Castelo. Les chantiers navals sont à l'arrêt depuis deux ans, Lisbonne ne parvenant pas à en obtenir un bon prix.

© Jérôme Chatin / L'Expansion

Les ouvriers de Viana do Castelo reviennent de loin. Il y a un mois, leur moral était au plus bas. Sous une pluie battante, ils défilaient dans les rues de Lisbonne le poing levé au son de Grandola Villa Morena, l'hymne révolutionnaire le plus célèbre du Portugal. Le regard grave, la main sur le coeur, ils espéraient - sans trop d'espoir - que l'Etat renoncerait à la privatisation des chantiers navals, le plus gros employeur de la région. Un mois plus tard, coup de théâtre : leur voeu le plus cher est exaucé. Le gouvernement décide de clore définitivement le dossier.

Réunis au pied d'immenses grues immobiles, les ouvriers de Viana s'étonnent encore de ce revirement. Certains soupçonnent Bruxelles d'avoir mis des bâtons dans les roues du Premier ministre, Pedro Passos Coelho. Selon eux, les aides publiques accordées par l'Etat au chantier naval ces dernières années seraient contraires aux règles européennes de la concurrence. De quoi suspendre le processus de privatisation. Mais finalement, peu importe la vraie raison, pour ces cols bleus au visage buriné par le soleil. Avec l'abandon de la privatisation, les affaires vont peut être enfin reprendre. Et c'est bien là l'essentiel.

"En effet, depuis deux ans, les chantiers navals sont à l'arrêt", explique Branco Viana, président de l'Union syndicale des chantiers. "Il y a des commandes, mais jusqu'ici, l'Etat voulait vendre, ce qui bloquait tout." Impossible par exemple d'obtenir les 15 millions d'euros nécessaires pour commencer la construction de deux asphaltiers destinés au Venezuela (un contrat de 120 millions d'euros).

### Privatiser vite, et peut-être même à tout prix

L'Etat ne débloquent pas non plus les 8 millions d'euros qui manquent pour terminer un bâtiment de surveillance militaire. "Pendant plusieurs mois, les ouvriers ont subi une véritable stratégie de démolition", assure Branco Viana. Certains pointaient à 8 heures du matin pour passer leur journée à écouter la radio. D'autres enchaînaient des tours de hangar tels des zombies, pour tuer le temps ou faire baisser le stress. "Moi, j'ai eu de la chance. Je suis dans la maintenance, j'avais

### Les pépites déjà cédées

#### 2011

- Le chinois Three Gorges acquiert 21 % du capital d'EDP (énergie) pour 2,7 milliards d'euros.

#### 2012

- Le français Vinci achète ANA (gestion des aéroports) pour 3,08 milliards d'euros.

- Le chinois State Grid et Oman Oil rachètent 40 % du capital de REN (électricité et gaz) pour 592 millions d'euros.

donc du travail à faire", témoigne Martinho Cerqueira, le plus ancien ouvrier du chantier. Mais, pour 25 personnes qui travaillaient, 600 n'avaient rien à faire !

Triste parenthèse pour les chantiers de Viana, ancien fleuron de l'industrie nationale. Mais l'Etat portugais ne versera pas de larmes. Il lui faut vendre ses propres entreprises le plus vite possible et peut-être même à tout prix, tant l'argent lui fait défaut depuis la crise.

En avril 2011, le pays a reçu un prêt de 78 milliards d'euros de la troïka (UE, BCE et FMI). En échange, le gouvernement mené par le Premier ministre de centre droit, Pedro Passos Coelho, a promis de réduire le déficit public (5,6 % fin 2012) et de privatiser au pas de course. Distributeur d'eau et d'énergie, compagnie aérienne, gestionnaire des aéroports, chaîne de télévision, poste... Les plus beaux bijoux de famille sont à vendre. Et les entreprises étrangères ont déjà commencé à faire leur marché. Le géant chinois Three Gorges s'est emparé de 21 % d'EDP (Energias de Portugal) en décembre 2011 pour 2,7 milliards d'euros. Le groupe chinois State Grid et l'Oman Oil Company se sont offert 40 % du capital de REN - les réseaux électriques nationaux - en février 2012. Enfin, le groupe français Vinci a repris ANA, qui s'occupe de la gestion d'une dizaine d'aéroports, pour 3 milliards d'euros.



© Jérôme Chatin / L'Expansion

**Martinho Cerqueira. Le plus ancien ouvrier de Viana, responsable de la manutention, est l'un des rares à travailler encore sur le site.**

"Ces privatisations, nous n'avons pas le choix, il faut les faire", assure Antonio Borges, le très écouté conseiller du Premier ministre. Du haut de son bureau, situé à l'extrémité du centre de recherche flambant neuf de la fondation Champalimaud, un bâtiment futuriste avec vue imprenable sur le Tage, cet ancien de Goldman Sachs au visage émacié s'étonne même de voir des personnes s'opposer à cette politique. "Le Portugal a fait pendant des années l'inverse de ce qu'il devait faire. Il a profité

des crédits européens pour financer sa demande interne et faire de belles autoroutes sur lesquelles personne ne passe, sans se préoccuper de la productivité ou des exportations", explique-t-il froidement. Le résultat de cette politique de cigale ? "Un endettement extérieur énorme à résorber de toute urgence sur injonction de l'austère troïka. Coup de chance : les privatisations permettront à la fois de ramener de l'argent et de mieux gérer les entreprises", assure l'expert. Pour mieux convaincre, Antonio Borges prend l'exemple de la TAP, la compagnie aérienne nationale. "Son appartenance à l'Etat empêche une gestion rationnelle. Chaque fois qu'il y a un problème, le ministre doit décider, et les difficultés s'accumulent", explique-t-il, dans un français impeccable.

Mais cet avis tranché a du mal à passer auprès de la population, qui voit d'un mauvais oeil les entreprises publiques tomber sous le contrôle d'investisseurs étrangers. Même les économistes se montrent sceptiques. "Les privatisations doivent être maniées avec précaution", explique Pedro Pita Barros, professeur d'économie à l'école de commerce Nova de Lisbonne. Sur fond de tableau noir couvert d'équations mathématiques, ce spécialiste de la santé et des politiques publiques précise que certains secteurs sont plus stratégiques que d'autres, comme la distribution de l'eau. Il convient donc d'élaborer la liste des entreprises à privatiser avec précaution. "Les privatisations ont un effet positif pour l'économie et les consommateurs, à condition qu'elles s'accompagnent d'une politique de libéralisation", ajoute Luis Faria, président du think tank Contraditorio. Or, sur ce sujet, les progrès sont très lents, reconnaît l'expert.

#### **L'Etat est désarmé face aux investisseurs chinois**

José Lourenço, membre de la commission économique du Parti communiste, est beaucoup plus direct : "Le bilan des privatisations depuis vingt ans est tout simplement catastrophique." A la manière d'un professeur, les lunettes installées sur le bout du nez, il énumère les chiffres qui fâchent. Depuis 1989, 240 opérations de privatisation ont déjà été menées dans le pays ! Un chiffre énorme. Et les entreprises privatisées appartenant au PSI 20 - l'équivalent du CAC 40 - ont réalisé, seulement entre 2004 et 2010, 39 milliards d'euros de profits, bien plus que ce qu'a rapporté à l'Etat leur privatisation. L'ancien ministre des Finances de centre droit, Bagão Félix, s'inquiète lui aussi : "Le Portugal risque de se retrouver stratégiquement désarmé. Sans parler des problèmes diplomatiques liés à l'arrivée des capitaux chinois."

Lisbonne a pourtant pris ses précautions, assure une source anonyme ayant participé aux transactions. "La feuille de route est claire. Ils recherchent des investisseurs à long terme. Sur le dossier de TAP, par exemple, ils ont été très fermes sur les intérêts nationaux." "Il y a des garde-fous, rassure Rui Cartaxo, le patron de l'électricien REN, qui doit désormais compter avec les investisseurs chinois. Notre entreprise

n'a pas le droit d'abuser de sa position de monopole. Elle est d'ailleurs contrôlée par un organisme



© Jérôme Chatin / L'Expansion

**Lisbonne. Les ouvriers des chantiers navals de Viana do Castelo protestent contre la casse d'un des symboles industriels du pays.**

indépendant, comme cela se passe au Royaume-Uni." Et d'ajouter, en laissant paraître une légère exaspération : "Les Européens voient toujours d'un mauvais oeil les investissements chinois. Mais c'est une vision arrogante."

De fait, REN tire déjà les bénéfices de l'arrivée des capitaux étrangers, grâce à une ligne de crédit importante auprès de la Banque de développement chinoise. "En période de crise, cela n'a pas de prix et permet de

pérenniser l'emploi", conclut-il. Alors n'y a-t-il rien à voir dans les coulisses des privatisations ?

Pas simple. Sans la crise et la troïka, REN ne serait sans doute pas passé aussi facilement sous pavillon étranger. Sans la crise et la troïka, la valeur de marché des entreprises portugaises serait aussi plus élevée. Il ne faut pas se laisser tromper par le montant tiré de la première vague de privatisations, explique José Lourenço. Certes, les ventes de REN et d'EDP rapporteront plusieurs milliards d'euros, ce qui vaudra sans doute au Portugal les félicitations de Bruxelles.

Mais EDP est l'une des entreprises les plus rentables du pays. Solidement implantée au Brésil, aux Etats-Unis et en Espagne, elle aurait dégagé ces trois dernières années des profits de 3 milliards d'euros, soit l'équivalent de la concession accordée aux groupes chinois. Par ailleurs, la gestion des dix aéroports portugais confiée au groupe français Vinci pour les cinquante prochaines années a été cédée pour 3 milliards d'euros. Une bonne affaire, si on considère que les aéroports du pays constituent la porte européenne vers le Brésil et l'Afrique lusophone.

#### **Les repreneurs fixent leurs conditions**

Le Portugal ayant vendu ses entreprises les plus rentables, celles qui restent risquent d'être cédées pour une bouchée de pain. C'est la loi de l'offre et de la demande, regrette Paulo Juliao, journaliste de l'agence de presse Lusa. "Les investisseurs ne veulent pas payer, surtout pour une entreprise située dans la périphérie de la zone euro, et le Portugal a besoin d'argent." En plus, les entreprises à privatiser traînent souvent une dette à éponger. C'est le cas des chantiers navals, avec sa dette de 260 millions d'euros, ou de TAP, dont le passif serait de 1,2 milliard d'euros. Pas facile, dans ces conditions, d'en obtenir un bon prix. Un peu comme pour un régime minceur, les premiers kilos fondent vite, mais les autres ?

#### **"Le gouvernement n'a pas de vision stratégique"**

Les ouvriers des chantiers de Viana, en savent quelque chose : "Pendant deux ans, l'Etat a essayé de vendre une Ferrari, mais les investisseurs voulaient nous racheter au prix d'une Opel Corsa", résume Antonio Costa, président du comité d'entreprise. Il a vu se succéder des candidats norvégiens, chinois, brésiliens et russes. Chaque fois, les négociations ont capoté. Selon la presse locale, le dernier repreneur en lice, d'origine russe, ne voulait pas mettre plus de 10 millions d'euros sur la table.

Une insulte pour cet ancien fleuron de l'industrie portugaise, qui dispose encore d'équipements récents et d'un savoir-faire unique. "Stoppons l'hémorragie ! Une autre voie est possible, s'enflamme José Maria Costa, le maire socialiste de Viana do Castelo, qui joue volontiers les banquiers d'affaires : dans l'idéal, l'Etat devrait garder 30 % du capital des chantiers et nous laisser conclure des partenariats avec d'autres chantiers. On pourrait créer de l'emploi.

Mais le gouvernement refuse d'écouter. Il n'a aucune vision stratégique", déplore-t-il. En attendant, Antonio Borges égrène le calendrier des futures privatisations : "D'ici à la fin de 2014, nous aurons privatisé la poste et la gestion des déchets. Suivront les eaux, le transport ferroviaire de marchandises et la partie assurances de Caixa." Sur le chantier de Viana, les ouvriers peuvent souffler. Ils n'ont plus à s'en remettre à Notre-Dame de Fatima pour rester dans le giron de l'Etat.