

1^{er} août 2017 - Interview de Bruno Le Maire au Corriere della Sera

Quelles sont les nouvelles propositions que vous allez présenter à Rome, et avec quel état d'esprit vous rencontrerez les ministres italiens Padoan et Calenda ?

Je me rends à Rome dans un état d'esprit très constructif. Nous sommes deux nations sœurs. Nous entendons travailler main dans la main avec l'Italie, tant dans le domaine industriel que sur l'union économique et monétaire. C'est un choix politique important que nous avons fait avec le président de la République et avec le Premier ministre. Ensemble et avec Florence Parly, la ministre des Armées, nous avons travaillé sur une proposition permettant de sortir par le haut de la situation actuelle : construire une grande alliance industrielle européenne franco-italienne dans le domaine naval. Ce projet aurait un aspect civil, avec les chantiers de l'Atlantique, et un aspect militaire piloté par la ministre des Armées, sur les navires de surface. Si nous sommes capables de construire ce grand ensemble industriel franco-italien dans les prochaines semaines, nous aurons fait un grand pas en avant pour la France, l'Italie et l'Europe.

Nos partenaires italiens doivent cependant comprendre nos préoccupations. Aucune de nos décisions n'est tournée contre l'Italie. Elles sont motivées par des préoccupations légitimes sur deux points. La première concerne l'emploi. Aujourd'hui la croisière se porte très bien, nous avons 4,6 milliards de commandes pour 11 ans sur les chantiers de Saint-Nazaire, mais une crise peut se produire demain. Quelle garantie avons-nous que Fincantieri ne relocalisera pas ses activités sur d'autres sites de production ? Des milliers de salariés à Saint-Nazaire sont inquiets. Face au problème du chômage de masse, qui nous frappe tous, il est normal que chaque État veuille défendre les emplois sur son territoire. La deuxième préoccupation concerne les technologies de pointe. Aujourd'hui nous n'avons pas suffisamment de garanties sur le risque de transfert de ces technologies vers la Chine, qui signerait la fin des chantiers de Saint Nazaire. Nous voulons simplement plus de garanties sur ces deux points.

L'accord du 12 avril n'offrait-il pas de garanties sur l'emploi ? Fincantieri assure que si.

L'accord négocié par la précédente majorité n'offrait pas de garanties suffisantes sur l'emploi et les technologies. Nous avons proposé un pacte d'actionnaires à 50-50 entre partenaires italiens et français : 50 % pour Fincantieri, 33 % pour l'État, 14,66 % pour Naval Group, 2 % pour les salariés. Dans notre proposition, le président du conseil d'administration, désigné par Fincantieri, dispose d'une voix prépondérante en cas d'égalité. Fincantieri est donc clairement le pilote des chantiers navals. La réaction du gouvernement italien est pour l'heure négative. Nous allons continuer à travailler et à expliquer nos inquiétudes. J'ai bon espoir de parvenir à un accord dans les semaines qui viennent.

Apparemment la difficulté se cristallise sur le pourcentage réservé à Fincantieri : pas moins que 51% pour l'Italie, pas plus de 50% pour la France. Mais pas plus tard que dimanche soir le ministre italien Carlo Calenda a répété que tenir Fincantieri sous la barre du 51% est inacceptable. L'Italie demande à avoir une majorité claire, comme les Coréens avant eux.

Il faut dépasser les symboles et dépassionner un débat qui est d'abord industriel. Notre volonté est d'offrir à l'Italie un partenariat dans le domaine naval qui soit gagnant-gagnant. Je rappelle que dans le précédent accord Fincantieri avait 48%.

Mais avec les 6 % de Fondazione CR Trieste...

Justement, ce n'est pas la bonne approche. Le président Macron opère différemment : il dit clairement la vérité et assume ses décisions. Donner 48 % à Fincantieri et 6 % à la Fondazione Trieste, c'est céder la majorité sans l'assumer. Nous préférons proposer un partage à égalité. Cette solution est honnête et transparente. Un accord clair est toujours préférable à des solutions bancales.

Vous comprendrez qu'en Italie la passion, comme vous dites, a été suscitée par la surprise de voir un président comme Emmanuel Macron, connu pour son européisme, procéder à une nationalisation même temporaire pour empêcher une prise de contrôle de la part d'un partenaire européen, l'Italie. Le président du Parlement européen, Antonio Tajani, dans une interview au *Corriere*, souligne qu'il vaudrait mieux promouvoir des champions européens plutôt que défendre les champions nationaux.

Le président Tajani a parfaitement raison, c'est ce que nous voulons faire. Nous avons 60 jours pour exercer notre droit de préemption. Ce délai allait expirer alors que nous n'avions pas d'accord. Fincantieri aurait alors possédé 66 % des parts, ce qui ne nous convenait pas. En actionnant notre droit de préemption, nous voulons simplement disposer de plus de temps et relancer la négociation. Les chantiers de Saint-Nazaire n'ont pas vocation à être dirigés par l'État français. Nous voulons un actionnaire privé et Fincantieri est aujourd'hui le meilleur industriel pour participer à ce grand projet européen franco-italien.

Quand le président Macron a évoqué la nécessité de trouver un accord plus équilibré, il se trouvait justement à Saint Nazaire pour inaugurer le paquebot *Meraviglia* commandité par la société MSC, qui demande ouvertement de rentrer au capital de STX. Quel est le rôle de MSC aujourd'hui? Et serait-il envisageable de faire rentrer un client comme MSC au capital de STX ? Avec quels risques pour la clarté de gestion ?

Si la négociation n'aboutit pas avec Fincantieri, nous serons obligés de considérer d'autres options. Mais je ne le souhaite pas. L'option des croisiéristes (MSC et Royal Caribbean, ndr) n'est pas la mienne aujourd'hui : être à la fois client et membre du conseil d'administration est compliqué et ne relève pas de la bonne gestion. Fincantieri est un grand industriel naval dont les réalisations sont exceptionnelles. Il est le bienvenu à Saint-Nazaire. Je le dirai demain avant de partir pour Rome au président de la Région Loire Atlantique, Bruno Retailleau, et aux industriels de la Région : Fincantieri est une chance pour Saint Nazaire, dans le cadre d'un contrat équilibré et protecteur de nos intérêts. Quant à MSC, c'est un grand croisiériste dont les commandes ouvrent des perspectives extraordinaires pour Saint Nazaire. Leurs bateaux sont impressionnants et de toute beauté, mais un projet industriel marche quand chacun est dans son rôle : l'industriel doit piloter le chantier, les États défendre les intérêts de leurs populations, et les clients doivent apporter leur savoir-faire et leurs commandes. Et L'Europe gagnera à ce grand projet industriel franco-italien.

À propos de MSC, le secrétaire général de l'Élysée Alexis Kohler en a été le directeur financier. N'y a-t-il pas un risque de conflit d'intérêt dans la gestion du dossier Saint Nazaire ?

Le secrétaire général s'est déporté du dossier, qui est géré directement par le président de la République, la ministre des Armées et moi-même.

Le président de la région prône pour une solution locale avec les sous-traitants et les salariés. Est-ce une possibilité ? Les salariés auront-ils un rôle?

Les salariés peuvent participer davantage, mais le pacte d'actionnaire doit être simple et lisible pour demeurer efficace. Ne multiplions pas les représentants au conseil d'administration. Doivent y figurer Naval Group, l'État, les salariés et Fincantieri, qui sera l'opérateur industriel. Je rencontre aujourd'hui M. Retailleau, président de la région Pays de la Loire, pour évoquer avec lui les modalités d'association des entreprises sous-traitantes aux chantiers.

Le 51% devient un peu un symbole.

Oui, et il faut sortir des symboles pour avancer concrètement.

Mais ça vaut aussi du côté français.

Non, car la solution du 50-50 permet un partenariat équilibré, où France et Italie travaillent main dans la main, d'égal à égal. En revanche, pour qu'une entreprise industrielle travaille bien, il faut un opérateur. Et cet opérateur, c'est Fincantieri.

Dans les derniers jours le ministre italien a rappelé que les Coréens étaient à 66%. On ne comprend pas pourquoi la France disait oui au 66% des Coréens et dit maintenant non aux 51% des Italiens.

Cette remarque est compréhensible. Mais la situation économique était totalement différente : les chantiers étaient en grave difficulté, alors qu'ils sont désormais profitables et ont 11 ans de commandes devant eux.

Plus généralement, selon les chiffres du cabinet d'audit KPMG, entre 2006 et 2016 les acquisitions françaises en Italie se sont élevées à 52 milliards d'euros dans la banque, le luxe, les communications. On l'a vu même ces jours-ci avec l'entrée de Vivendi au capital de Mediaset et Telecom Italia. En sens inverse, le montant est à peine de 7,6 milliards. Mais quand l'Italie essaie de réaliser une acquisition importante en France, le gouvernement français intervient. Cela aussi suscite quelques passions en Italie.

Il est arrivé au gouvernement italien de refuser des investissements publics français, comme avec Thales ou Safran, et de choisir des partenaires japonais ou américains plutôt que français. C'était son droit et nul ne l'a critiqué. De plus, les investissements dont vous parlez sont privés : quand M. Arnault ou Lactalis décident d'acheter Bulgari ou Parmalat, c'est un investissement privé. Et quand l'Italie veut investir en France, tout peut très bien se passer, comme avec la privatisation de l'aéroport de Nice ou l'accord d'égal à égal entre Essilor et Luxottica. Nous sommes donc ouverts aux investissements italiens. L'idée d'une France fermée est totalement fausse : en 2016, l'Italie était le troisième investisseur dans notre pays. Mais les chantiers de Saint Nazaire sont un site unique et stratégique : c'est par exemple le seul chantier qui nous permette de construire des porte-avions.

Les difficultés de ces jours-ci révèlent-elles une préférence et une attention assumées de la France pour le couple franco-allemand au détriment d'autres partenaires comme l'Italie ?

Nous voulons travailler main dans la main avec l'Italie. Nous souhaitons que notre partenaire italien puisse participer aux réflexions sur la zone euro, avec le couple franco-allemand. Le ministre Padoa-Schioppa a avancé d'excellentes propositions, comme l'idée d'une assurance chômage au niveau européen. L'intégration de la zone euro sera sans doute le plus grand chantier politique des cinq prochaines années. L'Italie sera directement associée à ce chantier. Sur l'union bancaire, sur la politique commerciale, sur la taxation des grands groupes numériques mondiaux, nous voulons faire des propositions avec nos amis italiens. Tout le gouvernement est disposé à engager une coopération de bonne foi, approfondie, avec l'Italie, et STX ne doit pas être un petit caillou dans la chaussure. Des initiatives très concrètes ont été prises pour que l'Italie n'ait pas l'impression d'être mis à l'écart. Nous aurons l'occasion de passer clairement ce message d'un partenariat tourné vers l'avenir lors du sommet franco-italien du 27 septembre.