

Siemens et Fincantieri, la France à l'heure industrielle européenne

GOVERNANCE Le géant allemand devrait absorber les activités ferroviaires du constructeur français du TGV. Un défi bien plus qu'économique

RICHARD WERLY, PARIS

@LTwerly

Cette semaine marquera-t-elle l'avancée de la France vers la souveraineté industrielle européenne? Deux décisions promettent en tout cas de ranimer le débat toujours houleux dans l'Hexagone entre la défense des intérêts économiques nationaux et la constitution de grands groupes à l'échelle de l'Union européenne (UE), de nouveau souhaitée par le président français dans son discours sur l'avenir de l'Europe prononcé mardi à la Sorbonne.

La première, annoncée mardi, est le rapprochement entre le géant allemand Siemens et le groupe ferroviaire français Alstom, constructeur du TGV, pour lequel les pouvoirs publics (actionnaires à hauteur de 20%) ont avalisé un plan de sauvetage en février. Seconde décision attendue, elle, ce jeudi à Lyon, lors du sommet franco-italien: l'accord entre Paris et Rome au sujet des chantiers navals STX de Saint-Nazaire, qui devrait finalement tomber

à 51% dans l'escarcelle de l'actionnaire italien Fincantieri en échange d'une alliance dans le naval militaire.

L'idée d'une nationalisation des chantiers de STX – jusque-là détenus majoritairement par un groupe sud-coréen et dont l'Etat français détient 33% – avait été avancée ces derniers mois, en contradiction avec la promesse d'acquisition signée par Fincantieri en mai 2017. Un projet avancé au nom du caractère stratégique de ces chantiers navals, qui emploient près de 8000 salariés (sous-traitants inclus), forts d'un carnet de commandes de navires de croisière évalué à 12 milliards d'euros (13,7 milliards de francs).

Politiquement sensible

Le cas d'Alstom est le plus emblématique et le plus politiquement sensible pour Emmanuel Macron. Lors de son passage au Ministère de l'économie (2014-2016), puis comme candidat à la présidence, celui-ci avait défendu l'idée d'un pavillon national ferroviaire, et avait promis que la cession d'Alstom Energie (fabrication de turbines) à l'américain General Electric en novembre 2015 (pour 12 milliards d'euros) permettrait de renforcer le constructeur de TGV. En septembre 2016,

Les critiques sur la «relégation» de l'industrie française, sous mainmise allemande, ne devraient pas manquer

alors ministre, le chef de l'Etat français avait même jugé «condamnabile» la proposition du groupe Alstom de fermer son site de Belfort, en raison de «surcapacités de production».

Comment, dès lors, faire accepter son rachat par Siemens – qui deviendra actionnaire à plus de 50% – alors que l'Etat s'est engagé, pour maintenir l'entreprise à flot, à lui commander pour 770 millions d'euros 15 nouveaux TGV d'ici à 2025? Les critiques sur la «relégation» de l'industrie française, sous mainmise allemande, ne devraient pas manquer à l'heure où l'exécutif est attaqué par une partie de l'opinion, en France, pour ses embryons de libé-

ralisation de la législation sur le travail.

L'intérêt de ces deux dossiers est qu'ils témoignent des difficultés de concilier la volonté de voir émerger une puissance industrielle européenne et le besoin de protéger les acteurs économiques français. En particulier face à l'Allemagne du géant Siemens: «Le rappel d'un roman national n'est pas inutile, mais cela ne doit pas se faire au détriment d'une analyse sereine de ce qui a changé. Le feuilleton Alstom, comme celui de STX, prouve qu'il est impossible d'effacer ce qui est arrivé ces dernières années», juge Loïk Le Floch-Prigent, ancien président-directeur général de la SNCF et du groupe pétrolier Elf, désormais blogueur suivi sur ces questions.

Autre question enfin: celle de la concurrence. L'UE a ainsi annoncé mardi l'ouverture d'une enquête sur le projet de fusion entre le français Essilor, numéro un mondial des verres ophtalmiques, et l'italien Luxottica, géant des montures de lunettes. Initialement, les deux groupes avaient prévu de finaliser cette union d'ici à la fin de cette année, pour une capitalisation boursière de près de 50 milliards d'euros. ■