

STX France: Pour FO, « l'Etat doit nationaliser, même si ce n'est que temporaire »

Nathalie Durand-Prinborgne, secrétaire de la section FO de STX France © MER ET MARINE - VINCENT GROIZELEAU
Article payant offert

Seul candidat en lice pour la reprise des 66% détenus depuis 2008 par STX Offshore & Shipbuilding dans les chantiers nazairiens, Fincantieri espère conclure rapidement l'acquisition des parts du groupe sud-coréen. Mais dans l'Hexagone, la perspective de voir ce concurrent historique prendre la barre de Saint-Nazaire suscite des craintes, et même de franches oppositions. C'est le cas en particulier de Force Ouvrière, qui appelle le gouvernement à nationaliser l'entreprise, mais s'il ne s'agit que d'une opération temporaire.

Rencontre avec Nathalie Durand-Prinborgne, secrétaire de la section FO de STX France.

MER ET MARINE : Vous avez posé depuis longtemps la question de la nationalisation des chantiers. C'est une solution souvent considérée comme extrême...

NATHALIE DURAND-PRINBORGNE : Je comprends que le terme « nationalisation » fasse peur mais, contrairement à une certaine image que l'on donne parfois à Force Ouvrière, nous ne sommes pas, en réalité, des adeptes des nationalisations à tout va. Cette mesure, qui peut n'être que seulement temporaire, ne doit s'appliquer qu'en dernier recours. Dans le contexte actuel, nous considérons que c'est le cas pour les chantiers de Saint-Nazaire car trop d'incertitudes pèsent sur leur avenir au niveau actionnarial, alors même qu'il s'agit d'une entreprise stratégique pour le pays.

Stratégique du fait que c'est le dernier chantier capable de construire les grands bâtiments de la Marine nationale ?

C'est non seulement vrai pour la construction des grands navires militaires, comme les futurs porte-avions et bâtiments logistiques de la marine française, mais aussi du fait que la mer prend une importance considérable et que ce sera encore plus vrai dans les années qui viennent. Les activités qui s'y développent constituent un potentiel de développement énorme pour l'économie et l'emploi. Or la France est très bien placée pour en profiter avec les espaces marins de sa zone économique exclusive, la seconde au monde, et son industrie navale. Ce serait donc un comble que notre pays ne soit pas à même, aujourd'hui, de sauvegarder son dernier grand chantier naval. Surtout que c'est une entreprise qui se porte bien, avec un carnet de commandes important et, au-delà des paquebots, qui se diversifie précisément vers d'autres activités, comme les énergies marines.

Vous portez plus, aujourd'hui, l'idée d'une nationalisation temporaire que durable...

Quand nous demandons une nationalisation, ce n'est pas forcément sur le long terme. Il peut simplement s'agir d'une opération temporaire qui laisse le temps à l'Etat de réfléchir à une solution pérenne et trouver un partenaire industriel fiable pour garantir l'avenir de l'entreprise, la préservation de ses savoir-faire et emplois, ainsi que le réseau de sous-traitants, qui est primordial et que l'on ne doit surtout pas oublier. Pour cela, il faut pouvoir négocier et bâtir une solution intelligente de manière sereine, sans se trouver en position de faiblesse, comme c'est le cas aujourd'hui, où les Italiens savent qu'ils ont tous les atouts en main.

Vous avez de nombreuses craintes au sujet d'une reprise par Fincantieri ?

A part notre cale de construction, qui est bien plus grande que tout ce qu'ils possèdent, les Italiens n'ont pas besoin de nous, tout comme d'ailleurs ils ne nous apporteront rien. Chacun est autonome et dispose de toutes les compétences nécessaires à la conception, la réalisation et la vente de navires de croisière. Le danger est donc que progressivement, dans le cadre d'une évidente logique de groupe, on assiste à une rationalisation, avec des chasses aux doublons, une réorganisation des études, du commercial et des achats. En tout état de cause, il ne faut pas se leurrer, le centre de décision ne sera plus à Saint-Nazaire. Généralement, quand un rachat s'opère ainsi, c'est pour éliminer un concurrent, se consolider et au final gagner de l'argent. Nous concernant, vu que le chantier ne dégage que très peu de marges, cela ne peut se faire qu'en éliminant les doublons. Même si cela ne s'opère que de manière très progressive et discrète, afin d'éviter les remous, cela nous paraît inéluctable.

Vous ne croyez donc pas au statut quo comme cela s'est passé avec Aker puis STX ?

Absolument pas, la situation est très différente. Aker n'est resté que deux ans et STX avait racheté ce groupe norvégien essentiellement pour ses chantiers spécialisés dans l'offshore, que Fincantieri a d'ailleurs repris depuis. Les Coréens n'étaient en fait que très peu intéressés par les paquebots et ils ont, au final, été des actionnaires assez transparents. Avec les Italiens, ce ne sera pas du tout la même histoire car ils viennent précisément pour la croisière.

La question du partenariat entre Fincantieri et le constructeur CSSC pour la réalisation de paquebots en Chine vous fait également très peur...

Il y a en plus, en effet, la question du partenariat de Fincantieri avec les chantiers chinois CSSC. Ils ont beau expliquer qu'ils ne vendent que les plans et conservent la main sur les parties critiques, nous craignons que cette décision facilite l'émergence rapide d'une concurrence chinoise contre laquelle il sera très difficile de lutter. Nous avons d'ailleurs vu, ici, ce que cela donnait avec les méthaniers, pour lesquels nous avons fait du transfert de technologie. Résultat, la Chine a inondé le marché et Saint-Nazaire n'a pas construit un seul navire de ce type depuis plus de 10 ans.

Les Italiens ont besoin de la cale de construction géante de Saint-Nazaire pour se maintenir sur le marché des très grands paquebots, qui font l'objet d'une course au gigantisme. Redoutez-vous d'être concentrés sur ce segment d'activité ?

Tout à fait. Le risque est qu'ils nous focalisent sur ce marché qu'ils ne peuvent assurer en Italie du fait que leurs cales ne sont plus capables d'accueillir les plus grands paquebots commandés par les armateurs. Le problème est que nous devons pouvoir continuer à réaliser des navires de toutes tailles, c'est complémentaire car les petits peuvent se glisser dans les « trous » et permettent de combler des creux de charge ou accroître la production.

Le vrai problème dans le cas d'une spécialisation, c'est le jour où il y aura un fléchissement des commandes de paquebots géants. Que fera-t-on alors ? De même, on peut logiquement imaginer qu'en pareil cas, ce serait l'ensemble du marché de la croisière qui ralentirait. Or, Fincantieri est un groupe public détenu à plus de 70% par l'Etat italien. Par conséquent, s'il n'y a plus assez de commandes pour tous les chantiers dans les deux pays, on se doute que la France ne sera pas prioritaire et que s'il faut supprimer des postes, on commencera par Saint-Nazaire.

Lorsque le secrétaire d'Etat à l'industrie est venu à Saint-Nazaire en janvier, il faisait remarquer que Fincantieri n'avait pas fermé de chantier même quand la situation fut difficile en Italie il y a quelques années...

C'est oublier que la direction de Fincantieri voulait fermer trois de ses huit chantiers et supprimer 2000 emplois en 2011, lorsque qu'il n'y avait plus assez de travail pour tous les sites. C'est uniquement la mobilisation syndicale et politique en Italie qui a empêché cette restructuration, que Fincantieri a été obligé d'enterrer sur ordre du gouvernement italien.

La poursuite de la politique de diversification de l'activité est également essentielle pour vous ?

Il faut à tout prix continuer de travailler sur tous les segments du marché de la croisière tout en poursuivant, et en amplifiant, la politique de diversification. Les syndicats l'ont réclamé depuis longtemps et la direction est parvenue à trouver des débouchés. Concentrer l'activité sur du mono-produit n'est plus possible, on l'a bien vu en 2010-2012 lorsque les commandes de paquebots ont fléchi et que nous nous sommes retrouvés dans une situation critique. Il faut que nous poursuivions résolument dans cette voie, surtout que les Chinois vont entrer sur le marché de la croisière et auront donc, dans quelques années, la capacité de construire vite et à des coûts défiant toute concurrence. Pour le moment, les armateurs préfèrent l'Europe car nous représentons une solution connue et fiable. Mais si demain ils ont une vraie alternative en Asie, ils ne s'en priveront pas. C'est pourquoi il faut donc continuer à se diversifier, y compris dans les services et le militaire car c'est l'un des rares marchés où nous pouvons dégager de la marge. Celle-ci est nécessaire pour faire vivre l'entreprise, qui peut s'en servir non seulement pour accroître ses investissements dans la modernisation de son outil industriel, mais aussi pour améliorer sa politique salariale.

Fincantieri propose justement de positionner Saint-Nazaire sur l'offshore lorsque ce secteur reprendra des couleurs. Cela ouvre de nouvelles perspectives...

C'est une piste à étudier, et le chantier s'y est déjà intéressé, mais cela n'enlève rien au danger des doublons et aux menaces qui peuvent à terme peser sur la sous-traitance. Sur l'offshore, ce secteur est aujourd'hui en difficulté et même quand il reprendra, ce sera très difficile de nous positionner car nous ne pouvons, en dehors de certains travaux d'études, que nous placer sur de très grands projets, là où la concurrence asiatique est bien installée et très forte. Je ne dis pas que c'est impossible car nous pouvons peut-être faire la différence avec de l'innovation, mais ces perspectives dans l'offshore présentées par Fincantieri nous laissent quand même dubitatifs.

Force Ouvrière a une position très tranchée par rapport aux autres syndicats de STX France, qui se sont plutôt axés, comme les pouvoirs publics, sur l'idée d'obtenir des garanties auprès de Fincantieri. Vous ne croyez pas à cette stratégie ?

Quand bien même l'Etat obtiendrait certaines garanties, Fincantieri ferait ce qu'il voudrait car il serait le seul maître à bord. Pour FO, les promesses n'engagent que ceux qui y croient et les engagements qui pourraient être pris n'ont, en réalité, aucune valeur. On l'a encore vu récemment dans le dossier Alstom/GE. Les Américains s'étaient engagés à préserver les emplois et ils ont rapidement supprimé 700 postes, tout en annonçant récemment la fin de leur activité dans les hydroliennes. Il ne faut pas être naïf. Quelles que soient les garanties, si le repreneur décide demain de supprimer des emplois, il trouvera le moyen de le faire.

Au-delà du chantier, il y a aussi les sous-traitants...

La question des sous-traitants est fondamentale et, là aussi, nous ne pourrions obtenir aucune garantie fiable dans le temps. On peut très bien imaginer qu'à terme Fincantieri, pour réduire les coûts, puisse favoriser ses propres sous-traitants au détriment d'entreprises françaises.

Le montant du prix de rachat proposé par Fincantieri, soit à peine 80 millions d'euros, a beaucoup surpris. Qu'en avez-vous pensé ?

Ce montant a sidéré tout le monde. En 2006, Alstom nous avait vendu à Aker pour 50 millions d'euros alors que le carnet de commandes n'était pas celui que l'on a aujourd'hui et qu'il n'y avait pas la diversification. L'Etat serait donc prêt, aujourd'hui, à laisser cette entreprise se faire brader pour 80 petits millions ? C'est vraiment faire peu de cas de notre savoir-faire et de celui des sous-traitants. Les politiques martèlent souvent qu'il faut sauvegarder l'industrie. Là ils en ont l'occasion et ce ne serait pas un luxe vu qu'il ne nous reste plus grand-chose en France.

Certains avancent l'idée, en cas de blocage de la reprise par Fincantieri, d'une solution régionale impliquant les collectivités, des entreprises locales ou des sociétés ayant des intérêts avec les chantiers, ainsi que des banques. Qu'elle est votre opinion sur le sujet ?

C'est peut-être une piste à creuser mais ce qu'il faut voir c'est que plus nous aurons d'actionnaires autour de la table, plus les décisions seront difficiles à prendre, surtout quand elles seront importantes et comporteront des risques. Car tous les acteurs n'auront pas forcément les mêmes intérêts. Il en faut donc peu pour que la gouvernance du chantier demeure efficace.

Quelle solution préconisez-vous ?

L'Etat doit utiliser son droit de préemption sur les parts de STX. Les enjeux sont trop importants et, avec Fincantieri, nous ne savons pas où nous allons. Le risque de la chasse aux doublons, les relations avec les Chinois, les interférences politiques avec le gouvernement italien en cas de baisse de charge... Cela fait beaucoup trop d'incertitudes et de menaces. Compte tenu de la situation, la seule solution est donc une nationalisation, ne serait-ce que temporaire, pour se donner le temps de discuter sereinement et sans contrainte extérieure de la meilleure solution pour l'avenir du chantier. Quoiqu'il arrive, l'Etat, et le gouvernement a fait des annonces en ce sens, devra conserver au minimum sa minorité de blocage. Au-delà de sa capacité à intervenir sur les décisions stratégiques, il est d'ailleurs intéressant qu'il reste présent car son soutien, on l'a vu ces dernières années, a été crucial pour les prises de commandes. De même, il faut laisser la direction actuelle à la barre car, même si nous ne sommes pas toujours d'accord avec certaines orientations, nous reconnaissons aussi qu'elle fait le job.

Peu de candidats potentiels se sont intéressés à la reprise de Saint-Nazaire. Même en France, aucun industriel ne s'est manifesté. Avez-vous conscience que le chantier pâtit non seulement de sa faible rentabilité, mais aussi d'une très mauvaise image, en particulier à l'étranger, autour des relations sociales. En clair, des repreneurs privés, notamment internationaux, qui auraient pu être intéressés ont sans doute eu peur des syndicats...

Nous en avons conscience mais cela a quand même évolué. On ne dit pas oui à tout mais il faut toujours privilégier la négociation et, quand les choses vont bien, le reconnaître car c'est une réussite collective dont tout le monde peut être fier. C'est dans cet esprit que nous rencontrerions des investisseurs intéressés si l'Etat préemptait temporairement. Il faudrait alors, ce que nous souhaitons, trouver un nouvel actionnaire, lui plaire et travailler en bonne intelligence dans l'intérêt de tout le monde. Pour nous, la priorité est la sauvegarde de notre savoir-faire, des emplois directs et indirects, ainsi que des commandes et de nos clients.

Des craintes se font d'ailleurs jour, en cas de reprise italienne, concernant le maintien à long terme des deux principaux clients du chantier, l'Américain RCCL et l'italo-suisse MSC...

Nous sommes en effet inquiets pour l'avenir, c'est-à-dire au-delà des commandes qui sont déjà signées. Les Italiens nous disent qu'il n'y a aucun problème avec les armateurs mais MSC et RCCL ne voulaient clairement pas de Fincantieri, au point de monter une offre concurrente avec Damen. S'ils venaient à partir dans les années qui viennent, ce serait catastrophique car ces deux clients historiques représentent aujourd'hui la totalité des commandes de paquebots que nous avons.

Que pensez-vous de l'argument selon lequel l'Europe pourrait s'opposer à une nationalisation ?

Les gouvernements successifs nous ont tous indiqué qu'une nationalisation n'était pas possible car elle contreviendrait aux principes de la concurrence libre et non faussée. Cette fois, nous pouvons nous appuyer sur le pacte d'actionnaire signé en 2008 avec STX et qui prévoit précisément la possibilité pour l'Etat de racheter les parts des Sud-coréens en cas de vente. Mais au-delà, une reprise par Fincantieri pose quand même une évidente question au regard de l'Europe : C'est en effet un groupe public qui est en train de racheter des entreprises privées européennes, car il y a aussi la prise de contrôle des chantiers Vard en Norvège et en Roumanie. Et là on ne dirait rien ? Pourquoi empêcherait-on la France de nationaliser temporairement une entreprise stratégique pour le pays et accepterait-on, dans le même temps, ce qui reviendrait de fait à la nationalisation d'une entreprise française par l'Etat italien ? Une nationalisation française oui, mais pas une nationalisation italienne. Nous serons très fermes et nous nous battons jusqu'au bout.

Interview réalisée par Vincent Groizeleau, © Mer et Marine, février 2017

Accès abonné

Larguez les amarres en optant pour l'abonnement

Accédez en illimité à l'ensemble des articles du site Mer et Marine en souscrivant à l'une de nos offres.

Abonnez-vous à partir de 1,49 € par jour
STX FRANCE (Chantiers de Saint-Nazaire)