

LES MÉCOMPTE DU CRÉDIT AGRICOLE EN CHIFFRES

Pourquoi ou pour qui le Crédit agricole de l'Yonne a-t-il acheté BVA au-dessus de sa valeur ? Jean-Pierre Ville et Michel Brulé ont vendu cet institut de sondage 20 millions de francs (tout en restant aux commandes) à Jean-Louis Croquet (Motivaction). Or ce proche d'Henri Nallet l'a revendu à la banque verte pour... 100 millions ! Aujourd'hui, BVA est à vendre mais personne ne veut payer plus de 30 millions. Cette opération et quelques autres du même tonneau ont conduit le Crédit agricole de l'Yonne à afficher une perte de 190 millions. Patrice Bourbier, son directeur général, vient d'être limogé par Philippe Jaffré, patron de la caisse centrale.

PACHE : DÉMISSION

Nommé président de Bull à la place de Francis Lorentz, Bernard Pache est découragé par les difficultés qui s'amoncellent. Il aurait même proposé sa démission à Dominique Strauss-Kahn il y a deux mois et à Gérard Longuet tout récemment. Le nouveau ministre de l'Industrie lui a demandé de rester à son poste et de serrer les boulons sans se poser de questions. Jusqu'à ce qu'il se fasse lui-même sa religion sur l'avenir de Bull.

JACQUES FRIEDMANN : HAVAS

« Il va falloir offrir une présidence à Jacques Friedmann », a dit Balladur à quelques-uns de ses interlocuteurs. La boule se serait arrêtée sur Havas. Le souci de se faire une virginité dans la communication expliquerait ainsi la démission surprise de l'ex-patron d'Air France du conseil d'administration d'Alcatel-Alsthom, dans lequel il était depuis moins d'un an.

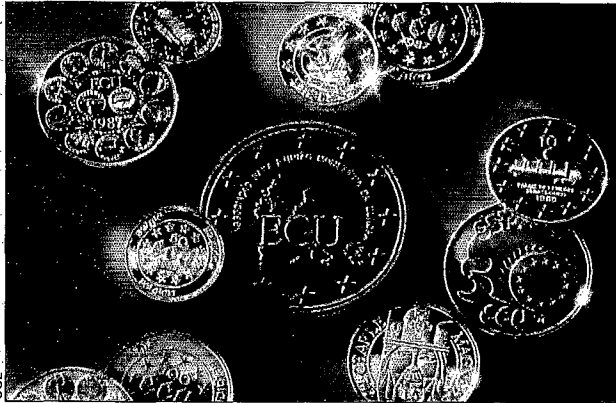
3 066 400 chômeurs en France. Après avoir franchi en février la barre des 3 millions, le nombre de demandeurs d'emploi a encore augmenté en mars. Avec 42 400 inscrits à l'ANPE de plus (+ 1,4%) le cap des 11 % de la population active au chômage est en vue.

1,8 % seulement de croissance aux Etats-Unis au premier trimestre 93. Résultats décevants en partie dus aux mauvaises conditions météo qui auraient affecté la consommation. Plus inquiétant : le net recul des exportations (- 7,1 %) après une forte progression au cours des trimestres précédents.

0 % de croissance pour l'ensemble de l'année 93. C'est, au mieux, ce qu'espère le gouvernement français, qui table sur un redémarrage de l'activité à partir de l'été. Selon l'INSEE, plus pessimiste, la France a toutes les chances d'enregistrer une baisse du PIB au premier trimestre 93.

ROCARD : IL FAUT BATTRE L'ECU

« Si on veut que la monnaie unique soit prête en 1997, il faut commencer à la battre dès demain matin. » Voilà ce qu'affirme un inspecteur des Finances nommé... Michel Rocard. Chargé d'une étude sur le sujet, l'ancien Premier ministre a conclu qu'il faudra au moins dix ans à l'usine de Pessac pour remplacer les 13 milliards de pièces en circulation et quatre ans à celle de Chamalières pour imprimer tous les nouveaux billets...



DIX ANS POUR FRAPPER LA MONNAIE UNIQUE

AUTO : COMMANDES EN BAISSÉ

Le marché automobile français n'a pas fini de plonger, puisque les commandes enregistrées en avril (qui se concrétiseront les mois suivants) sont nettement inférieures aux ventes réalisées : elles ont chuté de près de 20 %. Renault et les importateurs - dont les Japonais - tirent mieux leur épingle du jeu que Peugeot-Citroën. Après un mois de commercialisation, 25 000 Twingo ont été commandées.

VINCENT BOLLORÉ, ROI DES ARMATEURS FRANÇAIS

A 41 ans, Vincent Bolloré vient de perdre son sobriquet de « petit prince du cash-flow » en annonçant un déficit de près de 400 millions, après 900 millions de provisions passées par le pôle transport de son groupe. Mais cette contre-performance assumée (il a chargé la barque) n'émousse en rien ses ambitions, bien au contraire. Le jeune homme vient de se faire élire président du Comité central des Armateurs de France (CCAF), dont il dénonçait l'archaïsme lorsque celui-ci soutenait Tristan Vieljeux contre ses assauts répétés. Pour préparer son putsch, il y a fait entrer Alexis Gourvennec, patron des Brittany Ferries. Ainsi qu'Eric Guily, président de la Compagnie générale maritime (CGM), nationalisée. Pour les armateurs à l'ancienne, autant dire deux démons.



C'est pour Bolloré une étape importante dans une stratégie de conquête de l'ensemble du secteur maritime, après le rachat de Delmas-Vieljeux. La prochaine étape va être la prise de contrôle de la CGM à bout de souffle, qui, dit-il, « économiserait entre 400 et 500 millions de francs ». Il avait le feu vert du précédent gouvernement pour reprendre en douceur le groupe public. Tout va s'accélérer. Mais Bolloré vise plus loin. Il a déjà convaincu Bernard Bosson, ministre des Transports, que la priorité des priorités était la relance d'une grande politique maritime française, considérée

comme un « outil stratégique ». Bosson a annoncé sans attendre son souhait qu'un « abaissement des charges sociales permette aux bateaux français [...] de faire face, sans recourir à des marins étrangers ». Les aides à l'investissement vont être renforcées. Mieux : le gouvernement va pousser Bruxelles à exiger des normes techniques minimales (composition et formation des équipages, qualité de construction, entretien) pour chaque bateau qui mouille dans les ports européens. Une façon comme une autre de se protéger de la concurrence des négriers des mers.

Bolloré devient ainsi le leader d'une activité conquise en période de basses eaux et qu'il va relancer avec le soutien des pouvoirs publics. Un schéma qu'il pourrait ensuite reproduire à l'identique dans le secteur du tabac, malmené par les lois anti-fumeurs et les surtaxes, où la Seita nationalisée lui semble une proie facile.

Pendant les années 80, Vincent Bolloré était l'un des roitelets français des montages financiers. Tout le monde voulait risquer son argent avec lui. Retour aux vraies valeurs dans les années 90 ? Aujourd'hui, il demande à ses actionnaires de se serrer la ceinture. Son sens de l'anticipation, il va l'appliquer en priorité dans les filières industrielles. Le jeune homme est toujours résolument moderne. Et malin.

AIRY ROUTIER