

Le patron du groupe EADS compte sur le support de Daimler

Article paru dans le Financial Times Allemagne, le 20 octobre 2009.

Traduction réalisée par le Bureau Franco-Allemand, <http://www.prodefi.com>

Louis Gallois part du principe que la plus grande entreprise aéronautique de l'Europe restera marquée par un équilibre franco-allemand dans la répartition de l'actionnariat. La conversion du groupe dans une SA européenne n'est pas encore effective. *Par Gerhard Hegmann et Matthias Lambrecht, Munich.*

Le 1^{er} juillet 2010, Daimler aura une option sans précédent, celle de dissoudre un pacte d'actionnaires avec les banques et les gouvernements fédéraux. 7,5 % des parts provenant de Daimler avec 22,5 % des voix, pourraient passer au gouvernement allemand ou français. Mais Louis Gallois pense qu'il n'y aura pas de changements significatifs. "C'est Daimler qui doit répondre à cette question. Nous avons beaucoup de solutions, mais je crois, chacun tient à préserver l'équilibre dans la répartition actionnaire entre la France et l'Allemagne », disait Gallois dans une interview avec FTD.

Daimler se couvre à ce sujet. "Ce n'est pas encore à l'ordre du jour", était la réponse de mardi. L'entreprise aurait l'intention de rester un partenaire fort et fiable. En 2003, Daimler avait transféré 7,5% du capital pour 1,5 milliards d'euros à un consortium, tout en gardant les voix. En 2010, ils pourraient racheter les parts, ou encore encaisser de l'argent. Vu les milliards de pertes de l'année en cours, Daimler pourrait bien en avoir besoin.

Ceux qui connaissent l'entreprise pensent que cela dépendra de la décision du groupe média Lagardère, c'est-à-dire, s'il se sépare de ses 7,5% de parts EADS restants, et si oui, à quelle date. Cela permettrait à Daimler de baisser ses parts en conséquence.

Gallois soulignait dans l'interview avec FTD, sa volonté de continuer l'intégration. À long terme, il serait utile de fusionner les deux centres de l'entreprise. « Chacun sait que c'est mieux d'avoir un centre unique. Mais ce serait précipité que de s'en charger maintenant, car il y a un intérêt majeur à garder l'équilibre à l'intérieur et l'extérieur de l'entreprise entre Paris et Munich." Toulouse est cité comme le siège potentiel de la centrale d'EADS. C'est également là que se trouve le siège social d'Airbus.

Des questions autour de l'équilibre franco-allemand dans le pouvoir ont toujours provoqué des combats de tranchées, entre les syndicats, les managers et les politiques. Ainsi, il y a dix ans, au moment du début d'EADS, des contrats complexes furent négociés pour qu'aucune partie ne puisse décider seule. C'est seulement en 2007 que l'on supprimait la double direction franco-allemande. Depuis, c'est le Français Gallois qui est président et l'Allemand Thomas Enders le chef de la filiale principale Airbus.

Le directeur financier de Daimler, Bodo Uebber, est le président du conseil d'administration.

Une transformation en SA européenne pourrait entraîner une nouvelle modification structurelle; ce point est à l'étude. Les résultats définitifs ne sont pas encore disponibles. On y reconnaît la complexité du projet, dit Gallois. "Je dois vérifier, si une telle modification serait utile lors d'une crise économique. Le management qui a déjà beaucoup de travail serait chargé de nouvelles tâches"

D'après Gallois, sans la création du groupe, il n'aurait pas été possible de doubler Boeing sur le chiffre d'affaires en 2008. " Sans cette structure forte, nous n'aurions jamais pu démarrer des programmes clé, comme l'A380, l'avion de transport militaire A400M ou le long-courrier A350." Gallois admettait que l'influence de l'État pouvait être également gênant. "Il est de mon devoir de résister quand une nation veut intervenir."

Sous la pression du gouvernement de Paris, Dassault et Thales ont formé récemment une alliance. Les connaisseurs du secteur y voient un premier pas possible pour un grand groupe d'armement français, en relation avec celui de la marine DCN et le fabricant de chars, Nexter. Gallois remarquait qu'il y avait déjà une concurrence entre EADS, Thales et Dassault. "En tant que groupe EADS nous devons veiller à ce que nous soyons acceptés comme des joueurs nationaux par les différents pays des concurrents. Il faudra y arriver sans lâcher nos racines européennes. Dans l'aéronautique et l'aérospatial, nous sommes européens et fiers d'être l'exemple le plus fort d'un groupe européen." De plus, EADS détient 46% de Dassault, ce qui nous motive. »