

Comment Airbus a cessé d'être français

La progressive réorganisation de la direction change la donne

Mots-clés : **airbus** · **EADS** · **Paul Eremenko** · **Tom Enders**

Posté par **Roland Hureaux** le 29 Juillet 2016 à 14:00 Dans **Économie**



[1]

(Photo : SIPA.00659501_000002)

En ce mois de juillet, un nouveau directeur technique a pris ses fonctions au sein d'Airbus Group. C'est un Américain de 36 ans, Paul Eremenko, qui a fait jusqu'ici l'essentiel de sa carrière dans une annexe du Pentagone, la DARPA (Defense advanced research program agency), chargée des techniques de pointe en matière d'armement : robotique, drones, satellites. Cette nomination appelle plusieurs questions :

- N'y a-t-il en Europe aucun ingénieur qualifié pour occuper ce poste ?
- La réciproque est-elle concevable : Boeing nommant un directeur technique ayant travaillé dans son pays dans le domaine de la défense ? Rappelons que l'armement est dans le périmètre du groupe Airbus, comme de Boeing.

On peut douter de cette réciprocity au vu d'une récente loi américaine qui prescrit qu'en cas de prise de contrôle d'une entreprise stratégique par un groupe étranger (même venu d'un pays de l'OTAN, bien évidemment), le gouvernement américain se réserve de nommer l'ensemble des membres du

conseil d'administration et de la direction, les nouveaux actionnaires n'ayant d'autre droit que de connaître les comptes et de percevoir des dividendes.

Voilà un pays où l'« intelligence économique » est un vrai souci, pas un sujet de colloques ! Mais le fait le plus remarquable est qu'avec cette nomination, aucun Français n'occupera désormais une des cinq fonctions majeures de la direction du groupe Airbus. Direction générale : un Allemand (Tom Enders). Finances : un autre Allemand. Affaires juridiques : un Britannique. Marketing : un Américain. Technique : désormais un autre Américain.

Les postes de directeur de la stratégie et de président d'Airbus Industrie, encore détenus par des Français, ont perdu beaucoup de leur contenu depuis la réorganisation du groupe opérée par Tom Enders en 2014.

Cette réorganisation comprenant la fusion de la direction générale d'EADS et de celle d'Airbus industrie au sein d'Airbus Group, s'est accompagnée du transfert du siège à Toulouse, ce qui a fait illusion aux Français, toujours plus sensibles aux symboles qu'aux réalités et qui n'ont pas vu que les deux postes évoqués passaient désormais sous le contrôle étroit du PDG.

Dans la foulée, le même Enders a créé Airbus Defense & Space (ADS), réunion d'Astrium et Cassidian dont le siège a été installé à Munich avec un management presque 100% allemand. Décision d'autant plus étonnante, elle aussi, que les poids lourds dans le domaine considéré sont la France et la Grande-Bretagne. La partie électronique de cette entité vient d'être cédée, sans que personne en France ait eu son mot à dire et alors même que Thalès était candidat, au fonds KKR. Un fonds dont on sait qu'il a recruté en 2013 l'ex-directeur de la CIA David Petraeus.

Une telle situation est d'autant plus paradoxale que l'Etat français est encore actionnaire du groupe à hauteur de 11 % et surtout qu'Airbus est historiquement une création française qui doit son essor, au sortir de la guerre et pratiquement jusqu'à la privatisation, à des investissements publics très importants, payés par le contribuable français. Rien non plus pour l'Espagne actionnaire à 4 %. Ne nous étonnons pas qu'aujourd'hui en Chine, on tienne l'Airbus, créé en France par des ingénieurs français pour un avion allemand !

Il est aujourd'hui politiquement incorrect dans les sphères dirigeantes françaises et au sein du groupe, « à l'heure de la mondialisation », d'entrer dans ce genre de considérations jugées chauvines et reflétant un nationalisme dépassé. Pourtant, savoir qui a le pouvoir dans le groupe Airbus intéresse au premier chef notre pays : la désindustrialisation aidant, l'aéronautique représente aujourd'hui, avec ses sous-traitants, le tiers de l'emploi industriel civil.

Par ailleurs les opérations d'internationalisation du groupe semblent s'être traduites par une diminution continue de la part de l'emploi français (à périmètre constant, c'est-à-dire sans compter les apports initiaux allemands ou autres) dans l'emploi total du groupe. Une voix syndicale autorisée nous dit que depuis quinze ans les plans sociaux touchent principalement la France et le Royaume-Uni, très peu l'Allemagne.

On aimerait que ces considérations, jugées donc chauvines et déplacées dans la classe dirigeante française, soient jugées aussi dépassées à Washington et à Berlin. Mais, entre le nationalisme implacable de l'un et celui, plus rampant de l'autre, on en doute. Peut-être serait-il temps que la France fasse valoir ses intérêts au sein d'Airbus Group ?

Article imprimé depuis Causeur: <http://www.causeur.fr>

URL de l'article: <http://www.causeur.fr/airbus-eads-tom-enders-paul-eremenko-39318.html>

URL dans cet article:

[1] Image: <http://www.causeur.fr/airbus-eads-tom-enders-paul-eremenko-39318.html/airbus-eads-tom-enders-paul-eremenko>

Copyright © 2015 Causeur. All rights reserved.