

Extrait du Spyworld Actu

<http://www.spyworld-actu.com/spip.php?article12589>

# Safran-Thales : et si l'on reparlait fusion

- Défense - France -

THALES

Date de mise en ligne : lundi 1er février 2010

---

Spyworld Actu

---

Fusion Safran-Thales, c'est reparti. Depuis plusieurs semaines, les deux champions nationaux de l'aéronautique et de la défense se retrouvent en secret au Montalembert, un hôtel chic de Paris. L'objet des conciliabules ? Arrêter les derniers détails d'un Meccano industriel comme on les aime à Paris. Avec près de 25 milliards d'euros de chiffre d'affaires et 120.000 employés, le nouvel ensemble se hissera à la hauteur des grands d'Amérique. L'Etat, qui détient 30 % de Safran et 26 % de Thales, a béni l'opération, conformément au nationalisme industriel prôné par Nicolas Sarkozy. De même Dassault, actionnaire privé de référence de Thales avec 21 % du capital, a vite vu l'intérêt de contrôler la destinée d'un futur conglomérat technologique. Estimées à 3 milliards d'euros dès 2012, les synergies ne devraient pas décevoir la Bourse. Même la répartition des responsabilités ne fait plus débat : privilège de l'expérience, Jean-Paul Herteman (Safran) prendra la présidence du conseil, et Luc Vigneron (Thales) la direction générale. Reste à baptiser le nouveau groupe. « Sales » tient la corde, mais les partisans du « Thafran » n'ont pas dit leur dernier mot. Lever de rideau attendu sous peu...

Sauf que tout ce qui est écrit ci-dessus est... faux ! Synergies, feu vert des actionnaires, répartition des rôles..., à part l'hôtel, tout est inventé. Un peu plus de deux ans après la précédente tentative, qui a fait pschitt, les partisans de la fusion Safran-Thales ne vont pas pouvoir crier victoire. L'Histoire, dit-on, ne se répète pas. Et pourtant.

A la demande du ministère de la Défense, les deux entreprises regardent comment rapprocher certaines de leurs activités à la fois complémentaires et concurrentes aux noms un peu abstraits : « optronique », « guidage inertiel », ou encore « avionique ». Des technologies bourrées d'électronique, qui servent au pilotage des avions, des navires, ou des missiles, mais très coûteuses à mettre au point. A telle enseigne que les militaires ne peuvent plus financer deux bureaux d'études séparés. En rapprochant leurs forces, Thales et Safran gagneraient également la taille critique qui leur fait défaut sur des marchés en plein développement, de plusieurs milliards de dollars, et aux nombreux débouchés civils.

En fait, cela fait des années que la défense pousse ses deux fournisseurs à « rationaliser leurs frontières ». Après avoir connu des hauts et des bas, les échanges ont repris une certaine vigueur dernièrement, sous la forme de « discussions exploratoires de haut niveau » entre Jean-Paul Herteman et Luc Vigneron. Mais leur issue reste encore bien incertaine. Surtout, elles pourraient bien décevoir les partisans d'un accord ambitieux. Pour l'instant le patron de Thales n'évoque que la constitution d'un pôle optronique unique qui pèserait 1 milliard d'euros de revenu combiné (500 millions chacun). Pas mal mais, chez Safran, on voit beaucoup plus grand, puisque - pour simplifier - la direction serait prête à céder toutes ses activités défense. Mais à condition de récupérer la seule chose qui l'intéresse vraiment : les positions de Thales en électronique embarquée.

La fusion avec Sagem a beau avoir brouillé son image, Safran reste en effet avant tout un équipementier aéronautique, fournissant à Airbus, Boeing, ou aux avionneurs chinois et russe des pans entiers de leurs avions : moteurs, freins, atterrisseurs, câbles... Mais la donne est en train de changer. Car, dans tous ces équipements, l'énergie électrique remplace de plus en plus son ancêtre hydraulique et fait appel à une myriade de calculateurs pour contrôler sa distribution. Signe de l'importance de cette évolution, Safran a regroupé mi-2008 toutes ses compétences en la matière, pour préparer l'avènement de l'avion tout électrique. Le problème, c'est que Thales, qui se veut grand équipementier civil également, partage la même ambition. Pour l'ex-Thomson-CSF, pas question de lâcher « son » électronique embarquée, même en échange de positions renforcées dans la défense, son cœur de métier historique.

On en est là du rapport de force. A tel point que, pour éviter que la montagne n'accouche d'une souris, on peut se demander s'il ne vaudrait pas mieux en passer par le big bang. Cela aurait l'avantage de mettre tout le monde d'accord et de créer un champion national de l'avion électrique, au lieu de disperser ses forces. L'enjeu dépasse en effet de loin les objectifs initiaux visés par l'armée (mieux dépenser sur certaines technologies de souveraineté), pour embrasser des considérations commerciales mondiales. Evidemment, rétorqueront à raison les pragmatiques, une

## Safran-Thales : et si l'on reparlait fusion

---

fusion c'est long, compliqué, et donc risqué. En 2007, Safran n'avait pas encore digéré le rachat de Sagem et son cours se traînait derrière celui de Thales. Aujourd'hui c'est l'inverse. Safran est en orbite, comme le montre son contrat pour motoriser le C919, le concurrent chinois de l'A320 ou du B737. Pendant ce temps-là, Thales tousse, plombé par des pertes sur l'A400M notamment. Et le secteur aérien n'en a pas encore fini avec la crise. Les planètes ne sont donc pas encore alignées pour une fusion. Mais elles finiront bien par l'être. Après tout, il n'y a pas urgence.

*Post-scriptum :*

<http://www.lesechos.fr/info/analyse...>