



DANIEL ROLAND AND BILL PUGLIANO / VARIOUS SOURCES / AFP

Carlos Tavares (à gauche), président du groupe français PSA, prendra la direction opérationnelle du futur groupe automobile, tandis que John Elkann, président non exécutif du groupe italo-américain Fiat-Chrysler occupera la présidence du conseil d'administration.

PSA et FCA prêts à publier les bans de leur union

Plusieurs inconnues devraient être dissipées, dont la part de Dongfeng.

VALÉRIE COLLET @ V_Collet

AUTOMOBILE Les derniers préparatifs de la noce entre PSA et Fiat Chrysler (FCA) s'achèvent. Les deux parties ont mis « officiellement » moins de deux mois à s'accorder sur les termes d'une fusion qui va donner naissance au quatrième groupe automobile mondial. Preuve que la période de flirt a démarré bien avant.

Ce mardi, à l'issue du conseil de surveillance de PSA, les deux groupes devraient annoncer la signature du protocole d'accord, dont les contours avaient été dévoilés fin octobre. Les représentants des salariés du comité européen ont d'ores et déjà donné un avis favorable à l'opération fin novembre. Mais il restait aux actionnaires - Exor, le holding de la famille Agnelli chez FCA, la famille Peugeot, l'État français via Bpifrance et le groupe chinois Dongfeng chez PSA - à s'entendre sur le « memorandum of understanding » (MoU) -, le protocole d'accord. C'est ce document qui inscrit dans le marbre les conditions de la fusion. Il fixe les modalités de la parité, la gouvernance avec le nombre de sièges accordés aux différents actionnaires et au PDG du futur groupe au conseil d'administration.

Le futur géant de l'auto, dont la valorisation atteint près de 50 milliards de dollars, pèsera 8,7 millions de véhicules vendus par an, un chiffre d'affaires global de 170 milliards d'euros et près de

400 000 salariés. Carlos Tavares, l'actuel PDG de PSA, auréolé du redressement spectaculaire du groupe français au bord de la faillite à son arrivée, en prendrait la direction opérationnelle pour un mandat d'au moins cinq ans.

De son côté, John Elkann, le président non exécutif de Fiat Chrysler, représentant de la famille Agnelli, assurerait la présidence d'un conseil de 11 membres : six issus de PSA, dont Carlos Tavares, et cinq venant de FCA, y compris John Elkann. La nouvelle société sera installée aux Pays-Bas et cotée à Paris, Milan et New York. En revanche, les sièges opérationnels seront maintenus en France, en Italie et aux États-Unis.

Fusion dans un an

L'objectif est de créer un nouveau géant de l'industrie automobile alors que la révolution technologique en faveur d'une motorisation moins émettrice de CO₂ nécessite de lourds investissements. Fiat n'est pas en avance dans ce domaine contrairement à PSA qui s'est engagé à respecter les seuils d'émission fixés par l'Union européenne. La fusion va également compléter le puzzle géographique des deux groupes. Ainsi Fiat Chrysler va ouvrir les portes de l'Amérique du Nord à PSA.

Avant la fusion qui pourrait être réalisée dans un an, deux opérations auront eu lieu. D'une part, FCA distribuera à ses actionnaires un dividende de 5,5 milliards d'euros, ainsi que

ses parts dans Comau (filiale de FCA dans les machines-outils). Tandis que PSA distribuera ses parts de l'équipementier Faurecia (d'une valeur de 2,75 milliards d'euros).

Plusieurs inconnues devraient être dissipées ces prochains jours. Et notamment la part du groupe chinois Dongfeng au capital de la future société. Actionnaire de PSA à hauteur de 12,2 % - à parité avec la famille Peugeot et Bpifrance - le partenaire de longue date de Peugeot en Chine, entré au capital de PSA en 2013 lorsqu'il était en grande difficulté, verrait sa part ramenée à 6 % à l'issue de la fusion. D'après Reuters, le chinois aurait mandaté des banques pour céder tout ou partie de sa participation dans PSA. Une des hypothèses serait qu'il le fasse en faveur de la famille Peugeot. Du fait des relations tendues entre la Chine et les États-Unis, cette décision serait appréciée par le Comité sur les investissements étrangers aux États-Unis (CFIUS) qui doit donner son feu vert à la fusion.

Autres épines, cette fois dans le pied du prétendant italo-américain : un redressement fiscal notifié à Fiat fin novembre par les autorités italiennes et dont le montant pourrait dépasser le milliard d'euros. Tandis que Chrysler est visé par une plainte de General Motors. Ce dernier accuse les dirigeants de Chrysler d'avoir versé des pots-de-vin à des responsables syndicaux lors de négociations salariales. ■

LE FUTUR GROUPE PSA FCA

170
milliards : chiffre d'affaires en euros

8,7
millions : nombre de véhicules vendus par an

400 000
Nombre de salariés