

## OU VONT LES FIRMES FRANÇAISES D'ARMEMENT?

Le concept même de « firmes françaises » devient de moins en moins adéquat puisque des sociétés comme EADS (8<sup>ème</sup> mondiale pour la production d'armement), MBDA (12<sup>ème</sup>), Eurocopter (22<sup>ème</sup>), EADS Space (54<sup>ème</sup>) ne peuvent plus être ainsi qualifiées même si leur importance du point de vue français est grande. L'annuaire du SIPRI les classe d'ailleurs désormais sous l'intitulé « europe ».

De plus le mouvement de concentration a fait disparaître plusieurs firmes majeures : par rapport à la cohorte classique des dix principaux groupes que présentait habituellement le « calepin France » de la direction de la coopération et des affaires industrielles de la DGA, on note les transformations suivantes : Sagem et Snecma ont fusionné pour donner naissance à Safran (20<sup>ème</sup> mondial en 2005), DCN, transformée en société de droit privé au capital détenu par l'Etat, est devenue DCNS et Thales est entré à hauteur de 25% au capital de la société. Giat Industries, passé en seize ans de 17000 emplois à 2491 n'existe plus. NEXTER. a pris sa place. Signe des bouleversements en cours, la publication même de ce calepin « France » est suspendue depuis 2004.

Enfin l'insuffisance des données disponibles pour MBDA ou Eurocopter doit être gardée à l'esprit dans l'examen d'ensemble des résultats économiques.

### 2006 : UNE ANNÉE CONTRASTÉE

Pour les firmes françaises d'armement,<sup>i</sup> l'année 2006 est une année contrastée.<sup>ii</sup>

Si le **chiffre d'affaires** a progressé par rapport à 2005 pour Eurocopter (+17%), EADS (+13%), Areva (+6%) et Safran (+0.9), il est en baisse pour les autres : baisse modérée pour Thales (-1,6%), plus sensible pour Nexter, Dassault ou DCNS (respectivement -3,1 -5,2 et -6%) ou forte pour SNPE (-9%) continuant le mouvement de contraction entamé depuis 2001 qui a réduit de 23% l'activité de la société. Mais la contraction est également significative pour Dassault aviation puisqu'elle est en termes réels de 15% par rapport au chiffre d'affaires 2000.

Néanmoins de 2000 à 2006 le total (non consolidé) des chiffre d'affaires passe de 67 à 83 milliards d'euros, soit une progression de 22%.

Le **chiffre d'affaires militaire** (total non consolidé) a progressé encore plus vite passant de 18,2 à 26,9 milliards d'euros soit une augmentation de 47%. On doit cependant noter les reculs par rapport à 2005 de Thales (-3,1%), DCNS (-6%), SNPE (-7,7%) et surtout Dassault (-31%) à 1,2 milliards d'euros au lieu de 1,8. Ces reculs sont compensés par les fortes progressions d'Eurocopter (+19%), EADS (+28%) et surtout Safran (+40%). Ces progressions accompagnent l'augmentation de la part du militaire dans le chiffre d'affaires total pour ces trois firmes qui atteignent respectivement les niveaux de 48, 22 et 24%, loin derrière les anciennes firmes d'Etat DCNS et Nexter (proches de 100%) ou de Thales (64%). Chez Dassault la proportion chute à 38% et sur l'ensemble des firmes considérées la proportion s'établit à un peu plus de 30% en moyenne sur la période cumulée 2000-2006.

Le **résultat net** des firmes, point faible traditionnel des sociétés françaises, par rapport aux catégories des analystes financiers est en amélioration globale (hors Eurocopter dont le chiffre n'est pas publié depuis quatre ans). Tous ces résultats sont positifs en 2006, même s'ils sont marqués par l'écroulement du montant pour EADS (0,1 milliard d'euros au lieu de 1,7 en 2005). SNPE et Nexter, qui avaient accumulé les résultats négatifs dans la période 2000-2006 (cinq fois sur six exercices chacun) sont bénéficiaires. La proportion de résultat affichée monte même à presque dix pour cent du chiffre d'affaires pour Nexter. et on note encore la baisse en volume du résultat de Dassault par rapport à la moyenne de la période (-7,8%). La rentabilité apparente<sup>iii</sup> reste au niveau élevé habituel pour Dassault (8,5%) et DCN (8,2). Elle bondit à 10,8% pour Nexter, après une moyenne négative de 32% de 2000 à 2005. Les niveaux sont beaucoup moins assurés pour Safran (3,3), Thales (1,4) et EADS (1,2).

### RÉTRACTION DES ANCIENS ARSENAUX

De 2000 à 2006, l'**effectif** global a augmenté de 11% passant de 301 000 à 335 000, mais cette évolution recouvre des situations très contrastées : si l'augmentation a été forte pour Eurocopter (+35%), EADS (+31), voire Areva (+18) ou Safran (+17), elle est faible pour Dassault (+4). L'évolution est négative pour Thales (5000 emplois en moins, -9%) et la contraction est très forte pour les groupes issus des anciens arsenaux : SNPE (-20), DCNS (-29) et NEXTER (-67) : ensemble ces trois groupes sont passés en sept ans de 28 900 emplois à 18 200.

Cette évolution des effectifs a modifié notablement la productivité apparente<sup>iv</sup> des groupes :

| Productivité apparente<br>(euros constants 2006 par<br>personne) |             |             |
|--|-------------|-------------|
| <i>année</i>   | <i>2000</i> | <i>2006</i> |
| EADS   | 304         | 337         |
|  | 460         | 605         |
| NEXTER   | 82          | 289         |
|  | 569         | 041         |
| Eurocopter   | 230         | 283         |
|  | 600         | 341         |
| Dassault   | 341         | 276         |
|  | 150         | 828         |
| DCNS   | 121         | 237         |
|  | 563         | 963         |
| Thales   | 167         | 196         |
|  | 579         | 779         |
| Areva  | 195         | 177         |
|  | 080         | 759         |
| safran <sup>v</sup>  | 210         | 176         |
|  | 928         | 687         |
| snpe   | 171         | 167         |
|  | 012         | 691         |
| Moyenne  | 202         | 238         |
|  | 771         | 188         |

On voit que l'écart des performances (du simple au double entre SNPE et EADS) est important et ne permet pas de ranger les entreprises dans une catégorie unique, d'autant que l'évolution des unes et des autres est dissemblable : dégradation pour Dassault, Areva, Safran et SNPE contrastant avec la forte progression pour Nexter ou DCNS.

La leçon des déboires d'EADS doit être tirée : le groupe européen cumule les contraintes liées aux pressions nationales (de ce point de vue la réorganisation récente montre une avancée allemande dans les responsabilités, conséquence de l'insensée querelle franco-française pour la direction) et les contraintes liées aux ratios financiers : le lancement prématuré des programmes A380 et A350 est le fruit d'une compétition aux « meilleurs résultats » qui va grever les comptes pendant une longue période.

Enfin la versatilité des actionnaires privés (le groupe Daimler en Allemagne et Lagardère en France) fragilise la société.

Ceci devrait inciter à considérer avec méfiance l'hypothèse d'une fusion Thales - Safran, basée sur l'idée d'une « taille critique » discutable à bien des égards : une des leçons de l'analyse des systèmes de production d'armement, c'est qu'ils ne sont que partiellement soumis aux canons de l'orthodoxie libérale.

**JEAN-PAUL HEBERT**

- <sup>i</sup> Areva, Dassault-Aviation, DCNS (ex-DCN), EADS, Eurocopter, Nexter (ex-Giat-Industries), Safran à partir de 2005 (et l'addition Sagem et Snecma de 2000 à 2004), SNPE et Thales
- <sup>ii</sup> dans ce qui suit , toutes les données monétaires sont en euros constants 2006
- <sup>iii</sup> résultat net / chiffre d'affaires
- <sup>iv</sup> chiffre d'affaires par personne
- <sup>v</sup> en 2000 addition de Sagem et Snecma