

## **La stratégie de contournement américaine**

*Le débat stratégique* a depuis longtemps souligné la tentation américaine du monopole du commerce (et donc de la production) des armes.<sup>1</sup> Et montré que après les colossales concentrations américaines qui pouvaient laisser entrevoir aux firmes d'outre-atlantique la possibilité de prendre le contrôle des producteurs européens, l'eupéanisation industrielle des années 1999-2000 avec la naissance d'EADS, de BAE Systems et de Thales a relancé le jeu. Les acteurs américains se sont adaptés à cette nouvelle configuration et ont entrepris de développer une stratégie de contournement.<sup>2</sup> L'ensemble des industries européennes d'aéronautique, espace et électronique étant relativement concentrées et donc protégées, pour un temps au moins, des menaces, c'est sur les productions classiques (armement terrestre, constructions navales) que va se porter l'offensive ainsi que sur les équipementiers et les motoristes, eux-mêmes à la recherche d'alliances qui n'ont pu jusqu'ici être réalisées.

### ***Les incrustations dans le terrestre***

Un certain nombre d'opérations de prise de contrôle avaient déjà eu lieu quant à des équipementiers, la plus visible d'entre elles étant le passage de l'équipementier britannique LucasVarity sous la maîtrise du groupe américain TRW (une opération de 6,5 milliards de dollars). Mais ces mouvements ont pris une importance plus marquée avec la multiplication des incrustations américaines dans l'armement terrestre européen : tour à tour c'est l'autrichien Steyr aspiré dans le giron de General Dynamics puis le suisse Mowag qui est passé sous le contrôle de General Motors en 1999. En 2000, C'est encore General Dynamics, que la pression de ses concurrents américains pousse à chercher des développements hors du territoire US, qui rachète la firme espagnole d'armement terrestre Santa Barbara, pour le prix très bas de 6 millions d'euros, alors que le chiffre d'affaires de Santa Barbara est d'environ 200 millions

---

<sup>1</sup> Voir « Une nouvelle course aux armements » le débat stratégique N°17, novembre 1994

<sup>2</sup> voir « La stratégie oblique de l'industrie américaine d'armement. » Le Débat stratégique, N°51 juillet 2000

d'euros. Le choix américain des autorités espagnoles introduit un coin dans la stratégie de restructuration de l'armement terrestre portée par les firmes allemandes, puisque Santa Barbara fabrique sous licence le char Léopard de Krauss Maffei; lequel apparaissait comme le "repreneur naturel" de la firme espagnole en difficultés. La même année, c'est au tour du suédois Saab (-dont pourtant BAE Systems détient 35% du capital) d'annoncer la vente de sa filiale d'armement terrestre, Bofors Weapons Systems AB à l'américain United Defense, filiale du groupe Carlyle, dont les liens personnels et financiers avec les services américains ont été maintes fois exposés.

Les producteurs britannique et français d'armement terrestre ne sont pas en situation d'animer un mouvement d'eupéanisation : On sait que le dernier plan en date concernant GIAT Industries aboutit à une taille de 2700 emplois (soit 14 000 emplois perdus sur 17 000 en douze ans) et les perspectives optimistes que présentait son PDG il y a deux ans encore (« giat industries veut constituer un pôle européen d'armement »)<sup>3</sup> sont aujourd'hui réduites à peu de chose. La situation n'est guère meilleure au Royaume-Uni : Rolls-Royce qui avait racheté le constructeur Vickers en 1999 avait toujours annoncé qu'il se déferait de la partie armement terrestre de son compatriote. C'est ce qu'il a fait en cédant Vickers Defence Systems (1300 personnes, 254 millions d'euros de chiffre d'affaires), racheté pour 27 millions d'euros par Alvis qui avait précédemment racheté le suédois Hagglunds en 1997 et le britannique GKN Defence en 1998. Mais cette concentration dans Alvis est loin d'éclaircir l'horizon d'une manière suffisante pour l'armement terrestre britannique.

Les acteurs qui auraient la capacité d'impulser des alliances européens sont les producteurs allemands Krauss-Maffei Wegmann (KMW) et Rheinmetall. Mais Siemens, aujourd'hui actionnaire à 49% de KMW, cherche à vendre sa participation, et les schémas de rapprochement avec Rheinmetall voire Diehl n'ont pour l'instant pas reçu le moindre début de concrétisation. De plus les aléas de HDW sont de nature à geler pour un temps les évolutions.

### ***le sort de HDW et la politique allemande***

la prise de contrôle surprise du chantier HDW par le fonds américain One Equity Partner a mis en lumière la vulnérabilité des entreprises allemandes à ces

offensives financières. Mais elle a en même temps provoqué une certaine prise de conscience et le gouvernement allemand a annoncé qu'il préparait un projet de loi pour mieux contrôler les changements dans l'actionnariat des groupes de défense nationaux, notamment quand il s'agit de capitaux étrangers. La cession de parts dans un groupe du secteur de la défense à une entreprise étrangère, à partir d'un seuil de 25% des droits de vote, devrait être soumise à un feu vert du gouvernement, selon des dispositions similaires à celles qui existent déjà aux Etats-Unis, en France ou en Grande-Bretagne.

Quant au rachat futur de HDW dont OEP avait d'abord annoncé vouloir se défaire, faute d'avoir pu obtenir l'autorisation des autorités allemandes pour l'exportation de huit sous-martins à Taiwan, rien n'est réglé : les groupes américains General Dynamics et Northrop-Grumman sont à l'affût et ne s'en cachent pas. De leur côté DCN et Thales ont également fait des propositions, ainsi que le groupe allemand ThyssenKrupp (chantiers Blohm & Voss). Une solution franco-allemande pourrait d'ailleurs voir le jour si l'on en croit les officiels des deux pays puisque tour à tour le ministre français des Finances Francis Mer a estimé que le rachat éventuel de HDW par DCN "pourrait être un beau projet" et que, du côté allemand, le chancelier Gerhard Schroeder a dit n'avoir "rien contre une solution franco-allemande pour HDW » tandis que son ministre de la Défense Peter Struck se déclarait favorable à la création d'un consortium européen dans l'armement maritime sur le modèle du groupe aéronautique EADS.<sup>4</sup> Toutefois, ces annonces ont elles-mêmes entraîné une modification de position de OEP qui déclare maintenant que rien ne presse en ce qui concerne la cession de ses parts de HDW, bloquant ainsi le processus d'eupéanisation annoncé.

### ***La menace sur les moyens militaires***

Si l'on ajoute à cela que le motoriste italien FiatAvio sur lequel le français snecma avait des visées a finalement été cédé à Avio Holding, société détenue à 70% par la groupe américain Carlyle et à 30% par Finmeccanica. Et que le même groupe

---

<sup>3</sup> le *Figaro économie* 5 mars 2001

<sup>4</sup> AFP 4 septembre 2003

Carlyle exerce une pression très forte pour prendre le contrôle du motoriste allemand MTU dont Daimlerchrysler cherche à se débarrasser, on voit que l'importance des implantations américaines dans le tissu européen de l'armement est en passe de devenir un problème majeur qui met en cause pour l'avenir la capacité de l'Union à réaliser des concentrations économiques qui accroîtraient ses moyens d'autonomie.

Jean-Paul hébert