

LES CHANTIERS NAVALS ENTRE EUROPEANISATION ET TRANSATLANTISATION

la construction navale militaire en Europe est aujourd'hui déjà concentrée en un petit nombre de chantiers (voir tableau infra). Pourtant c'est une nouvelle étape de la concentration qui s'annonce maintenant, sans qu'on puisse encore discerner nettement si cette concentration sera une européanisation comme cela a pu se faire dans le domaine aéronautique par exemple ou une transatlantisation qui consacrerait la mainmise américaine sur des pans significatifs de cette activité de défense.

Les firmes françaises et allemandes principalement sont au cœur de cette problématique

La désétatisation en France.

DCN est d'abord sorti du giron de la DGA en devenant service à compétence national puis, à compter du 2 juin 2003, société de droit privé à capital public, se préparant ainsi à des alliances industrielles (ou des prises de contrôle) que son statut précédent rendait impossible. Avec ce changement de statut DCN reçoit de l'Etat des fonds propres à hauteur de 560 millions d'euros . Par ailleurs, une dotation de 691 millions d'euros permet d'apurer le déficit comptable passé. Les objectifs de DCN sont d'atteindre l'équilibre en 2005 avec une rentabilité de 4% du chiffre d'affaires et de 10% des fonds propres.¹

Thales se présente aujourd'hui comme l'un des premier fabricant français d'armes navales car s'il ne fabrique pas de coques, il fabrique des systèmes qui constituent une part décisive des armes navales. Thales qui est devenu le deuxième groupe fournisseur de défense en Grande-Bretagne a vu cette stratégie d'implantation porter ses fruits avec la décision britannique de lui confier une part substantielle du contrat de construction de deux porte-avions ce qui devrait représenter un montant de l'ordre de 4.5 milliards d'euros sous la responsabilité de BAE Systems.²

¹ AFP 28 mai 2003

² AFP 30 janvier 2003

Les deux sociétés Thales et DCN ont réalisé en 2003 la mise sur pied de la coentreprise (50/50) Armaris dont le principe avait été décidé en février 2000. Armaris, au capital de 150 millions d'euros regroupe les activités commerciales et de maîtrise d'œuvre de DCN et de Thales dans le domaine de navires de guerre et des systèmes de combat naval et est partie prenante du programme franco-italien des frégates horizon. Ce programme de quatre frégates (deux pour la France, deux pour l'Italie) et d'un montant de 2,8 milliards d'euros est entré dans sa phase industrielle avec la découpe de la première tôle à Lorient en avril 2002 et les deux premiers bâtiments sont prévus pour être livrés en 2006 (France) et 2007 (Italie).³ Armaris est également engagée dans la phase de définition d'un autre programme franco-italien, celui des frégates multi-mission.⁴ Armaris table sur un chiffre d'affaires de 1 milliards d'euros en 2008.

Les chantiers de l'atlantique n'ont qu'une activité marginale dans le domaine militaire mais Les chantiers Leroux et Lotz (autre composante de Alstom marine) ont une activité plus significative, dont les synergies avec DCN sont d'ailleurs nettement plus marquées.

Les constructions mécaniques de Normandie (CMN) continuent de manière relativement autonome leur activité de production de vedettes armées et patrouilleurs. La société a encore reçu au premier trimestre 2003 la commande quatre bateaux d'interception rapide type DV 15 de la part du Qatar.⁵

Les perspectives européennes de DCN après son changement de statut

le PDG de DCN, Jean-Marie Poimboeuf exprime clairement que l'objectif qu'il poursuit avec le changement de statut c'est de "nouer des alliances en France et en Europe, pour faire de la DCN un acteur majeur du marché naval de défense". Il considère que "Dans le cadre de l'édification de l'Europe de la défense et de l'armement, l'industrie navale de défense a engagé un mouvement de consolidation

³ AFP 8 avril 2002

⁴ AFP 7 août 2003

⁵ AFP 4 février 2003

(...). L'industrie navale française, et en premier lieu la DCN, doit participer pleinement à ces évolutions".

La direction de DCN pense d'abord à des alliances avec de "grands systémiers d'armes" capables de fabriquer les bâtiments (porte-avions, frégates, sous-marins...) et les armes les équipant, comme les chantiers navals allemands HDW ou Blohm und Voss, les Italiens Fincantieri et Finmeccanica, ou l'Espagnol Izar. Sans pour autant privilégier un schéma donné d'alliance. En revanche les perspectives avec BAE Systems ne paraissent pas faire partie de l'horizon de DCN et Jean-Marie Poimboeuf considère que le groupe anglais "est actuellement plus dans un positionnement national ou transatlantique qu'européen" et qu'il n'a "apparemment pas d'ambitions dans le développement des sous-marins conventionnels".⁶

Pour autant la scène européenne n'est pas aussi simple qu'il y paraît pour DCN puisque malgré ses accords avec le chantier espagnol Izar, il est fait état en septembre 2003 de ce que le ministère de la Défense espagnol aurait choisi le système de combat de Lockheed Martin pour équiper son futur sous-marin S-80, ce qui représenterait un revers pour les équipes d'Armaris pourtant partenaires de ce projet.

De même, Le Portugal a annoncé en juillet 2003 qu'il classait en tête le sous-marin allemand U-212 des chantiers HDW dans l'appel d'offres pour deux bâtiments pour lequel les chantiers français et espagnols DCN et Izar proposaient le Scorpène. Les prix plus bas (600 millions d'euros au lieu de 700 pour l'offre franco-espagnole) du chantier allemand expliquerait ce choix.

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 à l'été 2003 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

⁶ AFP 2 juin 2003

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. Ces dispositions ne concernent d'ailleurs pas que le secteur naval mais aussi l'armement terrestre et en particulier le fabricant de blindés Krauss-Maffei, dont le conglomérat Siemens veut céder sa part de 49%.

Quant au rachat futur de HDW dont OEP veut 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 au troisième trimestre 2003 : 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.⁷

la construction navale militaire dans la confrontation entre les systèmes de production d'armement européen et américain.

On comprendra mal l'importance et les enjeux de l'évolution de la construction navale militaire européenne si on ne replace pas cette évolution dans l'ensemble de la confrontation euro-américaine ;

En effet, depuis les années quatre vingt dix et le gigantesque bouleversement de l'industrie de la défense américaine de la période 1993-1997 les firmes européennes ont du affronter la tentation américaine du monopole ⁸ et c'est sans doute l'impératif de la survie qui explique la naissance dans la période 1999-2000 des trois groupes

⁷ AFP 4 septembre 2003

⁸ voir Jean-Paul HEBERT, 2001 : l'Europe de l'armement en panne ?, *Cahier d'Etudes stratégiques*, N°34, Paris, 2002, 184 pages.

EADS, BAE Systems et Thales capables de rivaliser avec leurs concurrents d'outre-Atlantique.

Avec cette européanisation « surprise », les secteurs de l'aéronautique, l'espace et l'électronique sont pour un temps à l'abri des convoitises. En revanche, il n'en est pas de même pour les secteurs classiques (armement terrestre et naval) ainsi que pour les équipementiers et les motoristes. On a donc vu se déployer une « stratégie de contournement » qui conduit les firmes américaines, faute de pouvoir raisonnablement espérer prendre pied dans l'ensemble aéronautique espace électronique, à multiplier les prises de contrôle et les incrustations significatives dans les secteurs non européanisés de l'industrie d'armement : c'est ainsi que depuis 1999, dans le domaine de l'armement terrestre, l'américain General Dynamics a pris le contrôle, avec l'aval des autorités, du constructeur espagnol Santa Barbara, pourtant associé par des accords de coopération avec l'allemand Rheinmetall pour la fabrication de chars Leopard. Le même General Dynamics a également pris le contrôle du fabricant autrichien Steyr. En suisse, c'est le constructeur de véhicules blindés Mowag qui est passé sous la coupe de General Motors et en suède United Defence (groupe Carlyle) a racheté Bofors Weapons Systems, la partie armements terrestre du groupe suédois. Le même groupe Carlyle dont les dirigeants sont proches ou issus des services américains est également partie prenante de l'opération qui a conduit au rachat du motoriste italien FiatAvio et fait partie des oiseaux de proie qui tournent autour du motoriste allemand MTU. Il va sans dire que ces présences américaines dans les secteurs cités rendront très difficiles pour ne pas dire impossibles les recompositions européennes souhaitables.

Les implantations capitalistiques américaines dans l'armement terrestre espagnol et suédois notamment sont à même de faciliter des opérations de même nature dans l'armement naval et à n'en pas douter ce secteur va être pendant quelques années un des lieux d'affrontement des souverainetés et un des enjeux des stratégies de prise de contrôle. La transatlantisation qui menace serait alors une perte d'autonomie néfaste pour la construction européenne.

Les principaux intervenants dans la construction navale militaire européenne

groupe	Domaine d'activité	taille	Remarques
Royaume-Uni			
BAE Systems	Construction	7000 personnes trois chantiers : Scotstoun, Barrow in Furness, Govan	
BAE Systems	Systémier- équipementier	Coentreprise AMS avec Finmeccanica Filiale allemande Atlas Elektronik (ex coentreprise avec Rheinmetall) Production dans les armes sous-marines, radars, communications,	Partenariat avec Lockheed-Martin pour les programmes CEC de la royal navy
Fleet support limited (Coentreprise BAE Systems / Vosper Thornycroft)	maintenance		Plymouth
Vosper Thornycroft	Construction (34% du chiffre d'affaires , chantier de Woolston, 800 personnes) Services (50% du chiffre d'affaires, MCO et services externalisés par le MoD) Equipements (16%	590 millions d'euros de chiffre d'affaires en 2001 5260 personnes	

	du chiffre d'affaires)		
Thales	équipementier		Par l'intermédiaire de Racal, racheté en 2001 A pris les contrôle total de Thomson marconi sonar (TMS) aujourd'hui TUS
Rosyth (groupe Babcock)	maintenance	2400 personnes	
Devonport (Devonport management limited)	maintenance	3900 personnes	
Rolls-royce	propulsion	Toute la gamme de moteurs et chaudières (nucléaire, diesel, turbines à gaz	A élargi sa gamme avec le rachat de Vickers (2001)
France			
DCN	Construction grands bâtiments de surface et sous-marins classiques et nucléaires) Maintenance Armement	2180 millions d'euros de chiffre d'affaires en 2002 avec 13300 personnes	Sorti de la DGA et devenu SCN (service à compétence nationale) en avril 2000 puis entreprise nationale détenue par l'Etat
Thales	Systèmes, équipements, maîtrise d'œuvre	1000 millions d'euros de chiffre d'affaires dans l'activité navale	Multidomesticité : implantations en France, Royaume-Uni, Pays-Bas (TNL

			ex –signaal), Allemagne (rachat des activités de SEMA), Afrique du sud, Australie, Corée du sud
Armaris (DCN / Thales)	Commercialisation exportation et gestion des contrats Maîtrise d'œuvre des frégates Horizon		Créée en 2002
Chantiers de l'atlantique et Alstom Leroux Naval (Alstom marine, groupe Alstom)	Construction (essentiellement navires de croisières, mais aussi bâtiment de projection et de commandement en coopération avec DCN, frégates de surveillance pour le Maroc, bâtiment hydrographique et océanographique)	Pour Alstom marine : chiffre d'affaires 2001 de 1800 millions d'euros avec 4500 employés	
CMN (groupe Soffia)	Construction de vedettes et patrouilleurs militaires fortement armés		
Technicatome	Propulsion nucléaire	141 millions d'euros de chiffre d'affaires en 2001 dont 80%	

		militaire	
SEMT-Pielstick (MAN B&W Diesel group, actionnaire minoritaire : MTU)	Moteurs diesels (sous-marins scorpène et gros bâtiments de surface, notamment frégates Horizon)	164 millions d'euros de chiffre d'affaires en 2000	
Wärtsilä France (ex SACM)	Moteurs diesels et turbines à gaz		
Allemagne			
HDW (Babcock-Borsig a cédé le contrôle au fonds américain OEP (Preussag et Celsius ont également vendu))	Sous-marins classiques (leader mondial)	715 millions d'euros de chiffre d'affaires en 2001 avec 3450 employés	A pris le contrôle du suédois Kockums en 1999. A également racheté le chantier grec Hellenic Shipyard Partenariats par produits avec Fincantieri (Italie) et Izar (Espagne)
Thyssen-Krupp Werften	Construction de frégates (Blohm+Voss) Naval civil et sous-marins (TNSW)	685 millions d'euros de chiffre d'affaires en 2001 avec 3000 personnes	
Lürssen	Bâtiments de faible tonnage (corvettes, chasseurs de mines)		
Abeking & Rasmussen	Bâtiments de faible tonnage (corvettes, chasseurs de mines)		
Atlas Elektronik (ex division navale de STN Atlas, BAE	Systèmes de combat Equipement de sous-marins		En août 2003 STN atlas a été scindé en deux : la division

Systems)			navale (1600 personnes) est passée sous le contrôle total de BAE Systems La partie « air » et « simulation » devient Rheinmetall Defence Electronics
Italie			
Fincantieri	Construction (leader italien)	1900 millions d'euros de chiffre d'affaires en 2001 (80% civile, 20% militaire) avec 10000 personnes (dont 2250 pour l'activité défense)	Coopération avec HDW (Allemagne) et avec Finmeccanica , DCN et Thales pour les frégates Horizon.
AMS (coentreprise Finmeccanica / BAE Systems)	Systèmes de combat		
WASS (filiale de Finmeccanica)	Armes sous-marines		Whitehead Alenia Sistemi subacquei est partenaire dans la coentreprise Eurotorp avec DCN et Thales
Espagne			
Izar (fusion des chantiers civils Astilleros Espanoles et militaire Bazan)	Bâtiments de surface Sous-marins	11000 employés 1300 millions d'euros de chiffre d'affaires dont 60% dans la défense.	Partenariat avec DCN (sous-marins) Et avec General Dynamics et Lockheed-Martin

			(Consortium AFCON pour les bâtiments de surface
Pays-Bas			
Royal Schelde (Damen Shipyards group)	Bâtiments de surface	1milliards d'euros de chiffre d'affaires	