

## Europe : le prochain grand dossier industriel en défense

**Par Yves Bélanger**  
**Professeur au département de**  
**science politique de l'UQAM**

Après l'échec de la fusion entre BAE Systems et EADS, un projet de regroupement dans le domaine naval pourrait à nouveau mettre à l'épreuve les relations entre Paris et Berlin. En effet, le coût phénoménal des technologies propres aux navires de guerre impose aujourd'hui l'implacable logique de la rationalisation à l'ensemble de l'Europe et, dans ce cadre, le rapprochement entre le groupe français DCNS et le chantier allemand TKMS<sup>1</sup> est évoqué par la presse spécialisée<sup>2</sup>.

Les nouveaux enjeux maritimes placent aujourd'hui l'industrie navale au fronteau des grands dossiers sécuritaires. En effet, l'espace maritime gagne en importance dans la foulée de l'accroissement du trafic commercial et de la recherche de plus en plus pressante d'exploiter les ressources naturelles au large (énergétiques, minières, etc.). La domination des mers a toujours représenté un enjeu de première importance pour les puissances. Tout indique donc que cette préoccupation va s'intensifier. Mais construire et armer des navires coûte cher, très cher. Rappelons à cet égard qu'à lui seul le Canada, s'il compte mener à terme le plan d'investissement rendu public, devra injecter

pas moins de 25 milliards de dollars dans la seule fabrication de sa prochaine génération de frégates. Toutes les puissances doivent donc faire le point sur les capacités budgétaires dont elles disposent et sur les moyens industriels à leur disposition. La tendance est aujourd'hui favorable aux grands intégrateurs susceptibles de tirer avantage des marchés d'exportation. Il faut donc disposer d'une masse critique apte à permettre un financement adéquat de la R-D et d'appuyer les efforts de commercialisation à l'échelle internationale. Tous les pays veulent en outre disposer d'une base industrielle spécialisée apte à minimiser les coûts au plan national.

C'est dans le but d'atteindre ces objectifs qu'on songe maintenant à réunir DCNS et TKMS. On peut déjà affirmer que d'importants obstacles vont se dresser sur la route du rapprochement. En effet, l'industrie navale ne fonctionne pas comme les autres, notamment parce que l'effet de série n'y joue pas ou alors très peu, que les coûts de développement ne s'y amortissent pas selon les standards habituels et que le marché est traversé par les enjeux de souveraineté. Pour qu'un rapprochement soit possible, il faudrait que la France et l'Allemagne acceptent de renoncer à leur capacité autonome de développer et de produire. Plus encore, les deux marines devraient coordonner leur demande pour permettre de simplifier la production autour, par exemple, d'un seul modèle de sous-marin et de

<sup>1</sup> ThyssenKrupp Marine Systems

<sup>2</sup> Voir La Tribune, 22 octobre 2012

frégate. Il faudrait également accepter de rationaliser les usines, un processus susceptible de mener à des fermetures. Or les communautés où sont implantés les chantiers navals sont souvent très dépendantes de ces usines et la remise en question de leur viabilité suscite invariablement des mobilisations sociales et politiques aux effets parfois imprévisibles. Enfin, il faudrait s'entendre sur la localisation du siège social du nouveau groupe et de la contribution éventuelle des actionnaires. Dans le cas français cela impliquerait le

remodelage de Thales, un des grands fleurons en défense, qui dispose actuellement d'un bloc de contrôle de DCNS.

La consolidation de l'industrie navale européenne est sans doute inévitable mais, comme on peut le voir, les défis lancés aux gestionnaires et décideurs politiques sont importants. La question est maintenant de savoir si on parviendra à atteindre des résultats plus concluants que dans le dossier BAE Systems/EADS.