

La construction navale française : une activité durable

Fabrice Théobald

Délégué général de la Chambre syndicale des constructeurs de navires

La Revue Maritime a souhaité présenter un panorama aussi complet que possible de la construction navale française en ce début de siècle. Ce dossier démontre l'importance de ce secteur industriel à haute technologie pour l'économie française et s'essaye à en faire connaître le dynamisme trop discret. La rédaction tient à remercier la Chambre syndicale des constructeurs de navires pour son concours. La rédaction

La construction navale est durable d'abord parce qu'elle n'est pas aidée par l'État. L'aide à la construction navale a été abolie en Europe avec l'arrivée du nouveau siècle. En effet, le règlement du Conseil n° 1540/98 a supprimé les aides à la commande à partir du 31 décembre 2000, ce qui veut dire comme le disait l'exposé des motifs du règlement que l'industrie navale est une « industrie comme les autres ».

Ce qui est vrai pour la construction navale civile l'est aussi pour la construction navale militaire. DCN est désormais une entreprise, qui a ses exigences de performance économique, qui a sa stratégie de prestataire de services et de fournisseur de systèmes navals, d'où la convergence avec l'électronicien Thalès.

La construction navale n'est donc pas une industrie entretenue artificiellement par l'État.

L'autre élément fondamental de la durée est la confiance des actionnaires. Or force est de constater que des industriels ont confiance dans les entreprises françaises de construction navale et ils le démontrent en s'impliquant en tant qu'actionnaires. Les investissements ou prises de participation, qui ont eu lieu très récemment, s'inscrivent dans un processus d'intégration de la construction navale française dans le monde actuel, c'est-à-dire dans une économie mondialisée comportant certes des risques mais aussi des opportunités sur le plan international. C'est ainsi que la construction navale française se met en position de tirer le meilleur parti de la mondialisation que ce soit dans sa branche militaire ou civile.

L'héritage public

C'est vrai d'abord pour DCN et Thalès qui n'ont pas caché que leur opération s'inscrivait dans la perspective de la consolidation du secteur naval de défense en Europe. L'ambition des deux sociétés est de créer un *leader* européen, maître d'œuvre de grands

programmes navals, apte à jouer un rôle pivot sur le marché international.

On ne peut que constater en effet le morcellement excessif de la construction navale militaire européenne surtout si on la compare à la construction navale américaine. Aux États-Unis, 2 acteurs principaux opérant six chantiers pour 11,6 milliards d'euros de chiffre d'affaires par an. En Europe, 10 acteurs principaux et 23 chantiers pour 9,1 milliards d'euros de chiffre d'affaires par an. La dispersion de l'outil industriel européen rend incontournable une consolidation des acteurs dans le domaine naval militaire dans un contexte de contraintes budgétaires fortes, et d'arrivée de nouveaux compétiteurs.

Si les états-majors des marines européennes décidaient de faire construire le même type de frégate, avec la même somme que celle investie aujourd'hui dans de multiples programmes, ils recevraient chaque année deux frégates supplémentaires. Cette analyse rudimentaire démontre tout l'intérêt pour les États membres d'encourager la concentration. En parallèle, les industriels du secteur ont tout intérêt à se regrouper afin de mieux faire face à la concurrence accrue de compétiteurs issus de zones à faible coût de main d'œuvre. Il est évident qu'un jour ou l'autre ces réalités s'imposeront, et il s'agit pour les acteurs français en particulier DCN, le premier expert européen en système naval, de disposer des meilleurs atouts dans une redistribution des cartes européenne qui viendra. Ce chemin passe logiquement par un renforcement de la coopération des acteurs français (DCN, Thalès, Armaris). C'est ce qui est entrepris.

En fait s'adapter à ce que demandent les marines militaires, c'est-à-dire un service fournissant des systèmes navals opérationnels de manière compétitive est la vraie garantie de la pérennité de cette industrie.

Les entreprises privées

Dans le domaine civil également, si le groupe norvégien Aker s'est intéressé aux chantiers de Saint-Nazaire et Lorient jusqu'à en prendre le contrôle, c'est pour des raisons de fond. Kjell Inge Rokke, principal actionnaire d'Aker, a commencé sa carrière comme marin sur un chalutier. Maintenant il est à la tête d'un géant de la construction navale en Europe. S'exprimant au tout récent forum des industries maritimes à Oslo, il a confirmé sa foi dans l'avenir brillant d'une activité capable de combiner le savoir-faire innovant de l'Ouest avec les coûts performants de l'Europe de l'Est. L'industriel norvégien constate que tous ceux qui avaient prédit au cours des 15 dernières années la fin de la construction navale européenne, se sont trompés, et ils pourraient se tromper encore. « Je rencontre encore des experts et des conseillers qui me disent que la construction navale en Europe et en Norvège est condamnée, » a-t-il expliqué, « et bien, ils ont tout faux ! La construction navale en Europe n'est pas condamnée, si nous savons tirer avantage des occasions et continuer à développer nos forces. Tant que nous continuerons à changer et à accepter que nous vivons dans un monde de compétition, nous continuerons à prospérer et à faire mentir tous les prophètes de malheur. Il y a 15 ans quand j'ai acheté mon premier chantier naval en Norvège, tout le monde me demandait : « Mais pourquoi donc voulez-vous investir dans la construction navale ? ». Nous continuerons à faire que les experts se trompent. » K.I. Rokke a acquis son premier chantier naval en 1992. Aujourd'hui le groupe possède 17 chantiers dans 7 pays, emploie plus de 20 000 personnes et génère un chiffre d'affaires annuel de 4,5 milliards d'euros. Le groupe a été bénéficiaire chaque année depuis sa création. Par ailleurs, les chantiers du groupe affichent complet jusqu'en 2009/2010.

Les effets du choix de la France par le groupe Aker pour son développement sont déjà perceptibles. À l'occasion de la toute récente commande record d'un montant de 1,47 milliard d'euros pour la construction à Saint-Nazaire de deux paquebots géants pour Norwegian

Cruise Line, Yrjö Julin, président de la branche Cruise & Ferries d'Aker Yards a dit la vérité en déclarant : « Cette commande a été possible grâce à la mise en commun des meilleures pratiques de nos chantiers français et finlandais, qui sont actuellement dans une phase d'intégration. Sans les synergies que nous avons identifiées, ce contrat n'aurait pu être signé par l'un ou l'autre des chantiers séparément ». C'est dire ce que la construction navale française apporte au groupe. C'est cet apport qui est la garantie de l'avenir.

Pour les Constructions mécaniques de Normandie (CMN), à Cherbourg l'actionnaire vient non pas de la mer du Nord mais de la Méditerranée. La confiance dans l'avenir est en tout cas la même. L'ère libanaise a commencé en effet pour CMN en 1992 avec la reprise par Iskandar Safa qui a beaucoup investi dans le chantier et a beaucoup contribué à la reprise de l'activité désormais étayée par une commande de « megayachts » de 58 m. Iskandar Safa a confié que c'était pour lui la réalisation d'« un vieux rêve ». « D'homme d'affaires, je suis devenu industriel, » ajoute-t-il, « on fait plus souvent le chemin inverse, n'est-ce pas ? » Dès lors, c'est d'abord pour son entreprise de 450 salariés qu'Iskandar Safa continuera de sillonner sa zone d'influence, du Golfe persique à l'Asie du Sud-Est, convertissant son carnet d'adresses en carnet de commandes.

Le projet « Baynunah¹ » est réalisé par un contrat de construction pour les Émirats Arabes Unis de six corvettes *Combattante* de 71 mètres, équipées de systèmes de détection et d'interception ultramodernes. La première sortira des hangars de Cherbourg, les cinq autres d'un chantier des Émirats, ADSB, dans le cadre d'un accord de transfert de technologies.

Le chantier concarnois Piriou inspire également confiance aux investisseurs puisqu'il a ouvert largement son capital à AXA Private Equity et à JACCAR, venu de l'Océan Indien. Il l'a fait pour poursuivre sa forte croissance, notamment à l'international. JACCAR est la société holding de l'industriel réunionnais Jacques de Chateaueux. Principal actionnaire des sociétés cotées Bourbon (services pétroliers) et Cbo Territoria (immobilier), JACCAR est un investisseur actif et gère des participations minoritaires et majoritaires en Europe, en Asie et dans l'Océan Indien. JACCAR est également gestionnaire et *sponsor* d'un fonds de *Private Equity* à destination du Vietnam et de la Chine.

Bourbon Offshore est une référence mondiale en matière de services maritimes à *l'offshore* pétrolier. Fortement implantée dans la zone stratégique du triangle d'or : Afrique occidentale, Mexique, Brésil et Mer du Nord, l'entreprise travaille pour les plus grandes majors pétrolières (Exxon, Total, BP, Shell...), avec des compagnies locales (Interoil) et pour des compagnies d'État (Petrobras...). Ses 3 000 collaborateurs, sa présence internationale, une flotte de 137 navires nouvelle génération à *l'offshore* moderne et près de 100 navires en commande, lui ont permis de réaliser un chiffre d'affaires de 277,2 millions d'euros (2005). Le groupe Bourbon avait déjà fait confiance à l'industriel de Concarneau pour des commandes. Désormais c'est en tant qu'actionnaire qu'il fait confiance au chantier Piriou.

Un secteur industriel dynamique

Les constructeurs et réparateurs français représentent en France 40 000 emplois en comptant les fournisseurs d'équipements navals. Il s'agit de travailleurs français à 90 %. Il est tout à fait normal d'avoir recours à une main d'œuvre immigrée notamment d'Europe de l'Est mais c'est un fait que ce phénomène constitue une réalité marginale.

Pour autant, le recours aux avantages que peut procurer cette main d'œuvre constitue un des atouts de la construction navale européenne et on ne voit pas pourquoi les entreprises françaises seraient tenues seules en Europe de l'Ouest d'y renoncer.

¹ Nom d'une île du golfe Arabo-Persique.

Mais la principale force de la construction navale française c'est le savoir-faire, l'innovation et la haute technologie. Les chantiers navals exportent 80 % de leur production dans le secteur civil et 30 % dans le militaire, ce qui signifie, dans un monde concurrentiel ouvert, qu'ils réussissent à vendre du travail français donc du travail cher.

La très haute technicité des chantiers navals français concerne toutes les entreprises du secteur, y compris des petits chantiers. C'est ainsi que la délégation générale pour l'armement (DGA) a tenu à récompenser le 17 mai la société SOCARENAM, chantier naval boulonnais, aux côtés des sociétés Thalès Air Défense, ELG, Alkan dans la distribution des trophées de la qualité de 2006. Le constructeur français voyait reconnues ses hautes performances réalisées sur la livraison du bâtiment de soutien de plongée *Alizé*. Le palmarès a été établi à partir des résultats de mesures effectuées chaque semestre par la DGA auprès de ses 42 principaux fournisseurs industriels.

La technicité, l'innovation et la R&D² sont d'une importance vitale pour nos entreprises. Dans ce domaine comme dans les autres, leur sort dépend d'abord d'elles-mêmes et elles font tout pour que l'activité se développe. Cependant l'environnement institutionnel joue un rôle. Puisque demain il continuera d'y avoir une industrie navale en France, pourvoyeuse d'emplois, il est légitime que nous demandions aux pouvoirs publics d'être traités comme les autres industries (automobiles, aéronautiques...). Celles-ci ne sont pas subventionnées, mais bénéficient de programmes de soutien à l'innovation et à la recherche, par exemple, du PREDIT³ pour l'automobile.

Enfin, il est indispensable que l'Europe ait un contenu réel : dans le domaine militaire d'abord où l'intégration des acteurs de l'industrie navale reste à faire, dans le domaine civil aussi où c'est le devoir de l'Union européenne pas seulement de faire respecter les règles de concurrence loyale au sein de l'Union, mais aussi dans le monde. La Commission de Bruxelles a certes entrepris des actions, mais il n'y a eu jusqu'à présent aucun résultat.

Il est raisonnable d'affirmer que la construction navale française a un avenir. C'est en fonction de cette réalité qu'elle souhaite être reconnue pour ce qu'elle est.

² Recherche et développement. NDR

³ Programme national de recherche et d'innovation dans les transports terrestres. NDR