

Il n'y a pas de politique qui vaille en dehors des réalités La crise, un facteur de rebond pour l'industrie navale

Bernard Dujardin

Vice-président de l'Institut Français de la Mer

Dans un discours à l'Élysée, le 14 juin 1960, le général de Gaulle, en référence au processus de décolonisation, prononce une de ses fameuses petites phrases : « Il est tout à fait naturel qu'on ressente la nostalgie de ce qui était l'Empire, tout comme on peut regretter la douceur des lampes à huile, la splendeur de la marine à voile, le charme du temps des équipages. Mais quoi ?! il n'y a pas de politique qui vaille en dehors des réalités. »

Les crises économiques sont des catastrophes sociales dangereuses pour la démocratie. C'est de la crise de 29 que procède la conquête du pouvoir par le nazisme. C'est également de la crise que peut renaître un *new deal*, une économie plus solide, plus durable et mieux adaptée aux temps présents. L'Histoire de France, après les Trente Glorieuses, montre qu'en l'absence de crise, les réponses politiques aux problèmes du moment ne sont pas apportées. Le traitement social du chômage - politique du court terme s'il en est, échéances électorales obligent - n'a fait que l'aggraver et appauvrir la nation. La surfiscalisation des forces vives du pays - « enfer fiscal » vu par Forbes Asia selon le Journal du Dimanche du 15 avril 2009 - et le déficit budgétaire sont les deux recettes du financement de cette politique. « *Après vingt ans de langueurs méditerranéennes et chiraquiennes* » (Gérard Courtois dans le Monde du 23 janvier 2009), la France aborde l'année noire 2008 en partie désarmée.

La France en crise dans un monde en crise reste une France ouverte sur le monde. Nation solidaire des Nations unies, elle est partie prenante comme État membre fondateur d'une Union européenne sans frontière. Tout repliement sur elle-même, tout protectionnisme, toute autarcie lui sont interdits.

Ce constat une fois fait, le pays dispose d'un capital d'intelligence suffisant pour relancer la machine économique et sociale malgré des ressources défaillantes. Une politique d'investissements publics financés par l'emprunt focalise l'action des pouvoirs publics. La relance par l'investissement, la meilleure réponse à la crise, s'inscrit dans

une perspective à moyen terme (cinq ans) et non dans le plan de charge de la conjoncture actuelle. Cet effort se doit d'être créateur de richesses compétitives. C'est-à-dire qu'en termes comptables, il doit générer l'indispensable dotation aux amortissements qui permettra de rembourser les emprunts nécessaires à son financement sans le faire porter sur une fiscalité à prélever sur les générations futures.

Un balayage préalable devant la porte est nécessaire. Il s'agit d'abandonner la construction d'équipements inutiles, d'actualité quand les finances publiques disposent de moyens à gaspiller, mais hautement contreproductifs et pervers quand une crise aussi grave que celle que nous vivons survient : exemples de projets stériles, le désensablement sisyphtien des grèves du Mont-Saint-Michel et le canal Seine-Nord qui double à l'intérieur des terres un canal naturel autrement plus efficace, la Manche.

Ensuite, il s'agit d'accélérer le déploiement de tous les équipements qui répondent à des besoins économiques majeurs solvables : centrales nucléaires de nouvelle génération ; lignes de TGV pour subvenir tant aux besoins de déplacement des populations qu'à ceux des flux du transport de marchandises en dégagant des sillons ferroviaires dédiés au fret ; autoroutes de désenclavement interurbain et urbain ; densification des transports collectifs de proximité.

Enfin, il s'agit de lancer de nouveaux investissements industriels capables de répondre à une demande existante et future. Les études de marché indispensables sont rapides à conduire pour décider du bien fondé de ces équipements où la puissance publique se doit d'intervenir non comme opérateur, mais comme catalyseur.

Pour une renaissance de la politique industrielle : l'État catalyseur

La crise donne tout son sens à la notion de politique industrielle. Ce volontarisme politique a été banni de l'espace européen au nom d'un principe de concurrence loyale, mal compris et dénaturé. L'ouverture des frontières peut se faire et la concurrence loyale être consolidée sans pour autant, abandonner l'intervention éclairée de l'État. Sans aller chercher les exemples fort nombreux que l'on observe dans les pays émergents, trois exemples français *a contrario* le démontrent : le succès des industries nucléaire et aérospatiale (Airbus et Ariane) est lié à l'attention que leur ont portée les pouvoirs publics tant au niveau national qu'europpéen, sans pour autant que cette « attention » soit considérée comme attentatoire au principe de concurrence.

Il est donc essentiel de prospecter les domaines industriels sur lesquels la France peut prendre ou reprendre pied en jouant sur la crise comme levier de cette politique. La construction navale civile en est un modèle. Troisième constructeur mondial en 1970, la France n'est aujourd'hui qu'un acteur de douzième rang de ce secteur à hautes intensités et compétition technologiques. Le caractère *high tech* est masqué dans ce pays où l'esprit du temps ne voit dans la navale qu'une (fort ancienne) espèce industrielle en voie d'extinction. Le culte muséographique d'un passé glorieux favorise la conservation des « vieux gréements » et la construction - à l'identique - de « répliques » sans lendemain.

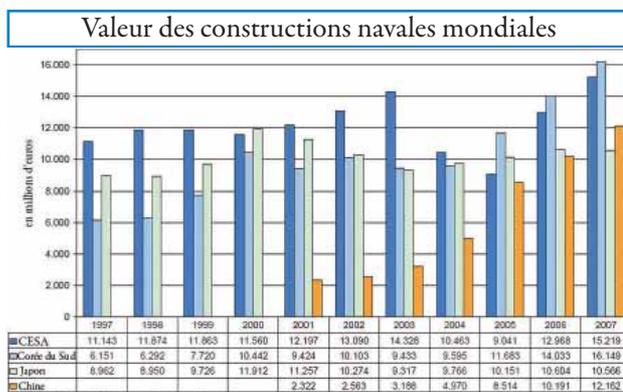
En 2009, la filière navale française est certes de taille réduite, mais dotée d'une capacité technologique de pointe, elle répond aux conditions lui permettant de

Politique maritime

La crise, un facteur de rebond pour l'industrie navale

retrouver une place parmi les grands pays constructeurs. Elle est en mesure de satisfaire une part notable de la demande de navires marchands de la flotte mondiale.

La crise n'est qu'une pause dans la croissance irrésistible des échanges internationaux. Certes, les carnets de commande sont pleins à rabord... de contrats qui ne pourront pas être honorés. Mais la demande de transport maritime croît de 1,5 % quand le volume du commerce international croît de 1 %. Le retour de la croissance relancera tôt ou tard une demande potentielle de navires toujours plus performants.



Pendant ces trente dernières années, la formidable expansion de la demande de transport international n'a pas freiné le déclin de la navale française. La filière française est riche d'un passé de performances techniques débouchant sur une impasse économique : les quatre pétroliers géants ULCC¹ ont été son chant du cygne. Au temps de la splendeur innovante des années soixante, a succédé celui de l'incantation « la navale vivra » puis celui de la tiédeur coutumière. À l'exception d'un seul, les grands chantiers se sont effacés de la carte industrielle, victimes de deux maux complémentaires : un esprit conservateur hérité d'une époque coloniale et autarcique, mais impropre à la survie dans un espace ouvert à la concurrence internationale ; une course à la subvention - encouragée par l'environnement politique des années quatre-vingt - mortelle comme toute drogue : plus on consomme, plus on est dépendant et plus sûrement on meurt.

Constructions navales européennes		
Chiffre d'affaires en 2005	millions d'€	%
Allemagne	3 126	20,5
Italie	2 566	16,9
Norvège	2 159	14,2
Pays-Bas	2 152	14,1
Finlande	1 165	7,7
Espagne	1 050	6,9
Danemark	700	4,6
France	650	4,3
Pologne	584	3,8
Croatie	547	3,6
Roumanie	410	2,7
Autres pays	104	0,7
Total Europe	15 213	100

Source : CESA

de l'économie maritime : la filière française du transport du gaz naturel liquéfié (GNL) domine la scène internationale ; le câble sous-marin *made in France* tisse sous les océans le réseau mondial du Web ; l'industrie parapétrolière *offshore* est

¹ *Ultra large crude carrier.*

la quatrième du monde ; les constructions nautiques vivent une phase de développement à deux chiffres. Issu d'un artisanat traditionnel, l'ancien charpentier de marine se lance dans l'industrialisation du navire de plaisance : mise en œuvre de nouveaux matériaux - dont la fibre de verre renforcée de polyester et l'aluminium furent les pionniers, auxquels succède aujourd'hui le fil de carbone - pour construire en grande série des bateaux de plus en plus longs et de plus en plus nombreux.

Cette réussite exemplaire ne fait pas école dans l'industrie navale qui n'a pas les moyens financiers d'investir dans un nouvel appareil de production mieux adapté. Seul, le chantier de Saint-Nazaire émerge pour témoigner qu'il est encore possible de construire dans notre pays. Les efforts d'adaptation très substantiels faits par ce chantier méritent d'aller plus loin. Son exigüité au regard des critères actuels de la construction navale l'oblige à courir de niche en niche, changeant de propriétaire au gré d'intérêts plus financiers qu'industriels.

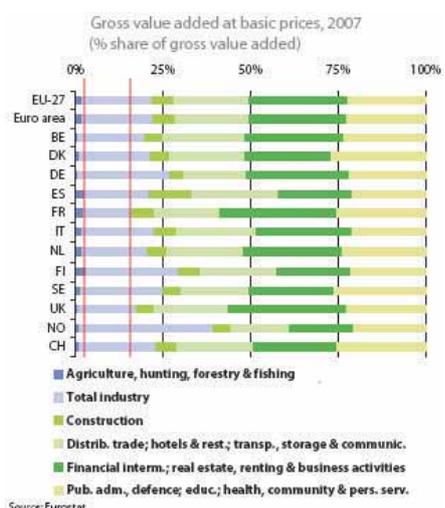
La France a une chance aujourd'hui, celle de pouvoir rebâtir une industrie navale moderne sans trop se préoccuper du boulet pesant du passé, tout comme en son temps, le Japon, la Corée, puis la Chine et de nos jours l'Inde ont procédé².

Il s'agit de repenser la filière navale comme en son temps, les filières aéronautique, spatiale et nucléaire avaient été pensées. La question de la construction navale civile en France se pose de nos jours en termes de capacité et de diversification de sa production. N'oublions pas que c'est pendant la crise de la demande des années quatre-vingt que la capacité de production mondiale a le plus augmenté - les nouveaux entrants étant innovants n'ayant pas les mêmes contraintes de production que les anciens chantiers principalement européens.

L'innovation est au cœur de la relance

Cen est fini de la construction des navires en cale sèche au fond d'une forme qu'il faut libérer au plus vite afin d'achever le navire au quai d'armement... et encore plus de leur construction sur une ligne de tin à 12° de pente pour pouvoir les faire glisser dans leur élément au petit matin. Le chantier compétitif du XXI^e siècle requiert un terre-plein d'un demi millier d'hectares avec accès privatif à un plan d'eau maritime. Les équipements nécessaires ne sont pas des infrastructures lourdes. Elles se réduisent à des halls de montage équipés de machines à former, de machines

² Cet aujourd'hui date d'hier : voir l'article paru dans la revue Athena n° 6 du second semestre 1998 (dossier La France et la mer) « Il est temps de piller la technologie maritime extrême-orientale. » Disponible sur le site ifmer.org de l'IFM.



Une France désindustrialisée

Le nucléaire civil maritime et le tout électrique

La propulsion nucléaire civile - voir l'article de Fabrice Théobald, délégué général de la Chambre syndicale des chantiers navals dans le n° 484 de la Revue Maritime « La voie de la propulsion nucléaire civile, un atout possible pour la France » - est une opportunité à saisir. Sa mise en œuvre demande une réflexion approfondie sur les conditions opérationnelles de son exploitation.

La durée du « soutage » (ravitaillement en combustible d'un navire consommant du fioul) est compatible avec la brièveté des escales du transport maritime moderne. En est-il de même du ravitaillement en combustible d'un navire nucléaire ? L'indisponibilité périodique pour entretien et réparation (IPER) du porte-avions *Charles de Gaulle* a duré quinze mois, temps incompressible pour conduire à bien le remplacement des barreaux de combustible de ses réacteurs.

Autant dire qu'un arrêt technique aussi long n'est pas admissible pour un armateur de transport. Il est difficilement supportable pour une force navale, d'où le débat autour du second porte-avions en France. Aux États-Unis, ce problème sera résolu avec le programme CVN 21 (tête de série *Gerald Ford*). La réponse repose sur le couple : navire tout électrique et dichotomie entre fourniture d'énergie et propulsion sur le principe initié par les navires diesel-électriques. D'un côté, un navire où tous les organes consommant de l'énergie sont électriques ; de l'autre, une source d'énergie nucléaire pour satisfaire leurs besoins. La grande révolution, ce n'est pas tant la catapulte électrique que les centrales électriques. Il est prévu que les conteneurs « électrogènes » soient introduits dans le navire (ou extraits de celui-ci) par une porte de coque sur un chemin de roulement. Une fois arrimé dans le navire, chacun d'eux est connecté au circuit de refroidissement primaire, branché au réseau électrique du bord et relié à son centre de contrôle énergie propulsion. Les opérations de remplacement du combustible s'effectuent à terre en atelier sécurisé, une fois le conteneur débarqué. Le nombre de centrales prévues par porte-avions est supérieur de deux unités au nombre embarqué, évitant ainsi un arrêt prolongé du navire.

La transposition dans le civil de ce modèle est possible. Un fournisseur d'énergie louerait aux armateurs des groupes électrogènes conteneurisés (de 80 à 100 MW pour des porte-conteneurs de 12 000 EVP - par exemple) remplacés tous les trois à quatre ans lors d'une escale portuaire. L'architecture du navire serait conçue pour qu'une barge s'accouple à une baie ouvrante pour effectuer l'échange standard de générateur dans un mouvement combiné. La sécurité nucléaire serait d'autant mieux assurée que la maintenance prédictive propre à l'industrie nucléaire serait conduite en atelier avec des personnels spécialisés.

Ces groupes électrogènes pourraient également être employés en centrales électriques dans les îles non connectées aux réseaux continentaux. Ils seraient montés sur des barges mouillées dans les enceintes portuaires ou en zone littorale protégée. L'échange standard se ferait alors par substitution d'une barge par une autre. Les départements et collectivités d'outre-mer pourraient ainsi voir le coût (économique et écologique) de leur énergie électrique diminuer considérablement avec cette source d'énergie.

à souder et de portiques capables de livrer les blocs prééquipés sur le site d'assemblage des navires. Ce dernier est composé d'un réseau de rails disposé en chaîne de montage sur lesquels avancent les unités au fur et à mesure de leur construction pour aboutir, une fois achevées, en bordure du plan d'eau, prêtes à embarquer par roulage sur un dock flottant de mise à l'eau. Ce dernier les mouille alors en mer, là où la ligne de sonde est compatible avec le tirant d'eau. L'équipement nécessaire représente un investissement huit fois moindre que celui qu'a nécessité la chaîne d'assemblage des Airbus A380 à Toulouse. Faut-il souligner que ce modèle de chantier emploie peu de blouses bleues et beaucoup de blouses blanches et en moyenne quatre fois moins de personnel que les chantiers des années 1960 à production égale en tonnage. L'apprentissage du processus de production lié à l'effet de série, dit loi de Wright, joue un rôle majeur pour placer cette organisation industrielle au niveau de la compétitivité internationale.

Les grands traits du cahier des charges peuvent en être dressés :

- Retenir par appel d'offres l'industriel ou le groupement d'industriels intéressé par l'aventure.
- Dégager une zone littorale sur le domaine public de l'État susceptible d'accueillir par amodiation (avec loyer différé) un chantier dont l'organisation nécessite d'abord du foncier. Ce problème n'est qu'en apparence, difficile à résoudre : l'hexagone dispose de 5 500 kilomètres de linéaire côtier, un chantier de 500 hectares n'en nécessite qu'un demi kilomètre au maximum. Il doit être situé au plus proche du niveau de la mer le long d'un plan d'eau abrité tel que les baies de Seine, de Saint-Brieuc ou de Douarnez, la rade de Brest, l'embouchure de la Vilaine, les friches portuaires de La Gironde, la plaine de la Crau...
- Mettre en place une assistance au démarrage de l'entreprise par des avances remboursables,

Politique maritime

La crise, un facteur de rebond pour l'industrie navale

ce qui induit *ipso facto* la construction en série. Ces financements sont comparables à ceux dont bénéficient les programmes aérospatiaux. Ils sont à compléter par une prime (d'État) à l'aménagement du territoire et un soutien de la Région d'accueil.

- Développer un programme de recherche appliquée à visée commerciale et non technique, sur des projets susceptibles de répondre aux besoins à venir du commerce international : améliorer les navires d'aujourd'hui et concevoir les navires de demain.

La recherche navale est, en effet, le point focal de la réussite de l'opération. Il ne s'agit en aucun cas de produire en série les copies conformes des navires construits en série en Asie. Il s'agit de fabriquer des unités plus performantes que celles de la concurrence asiatique. L'exemple d'Airbus est significatif. Si la production du groupe européen en s'attaquant au même marché avait consisté à copier Boeing, l'échec aurait été au rendez-vous. Ce qui fait le succès d'Airbus, est l'innovation. La principale concerne les commandes électriques qui a permis de mettre en service des avions instables plus performants que les avions stables... longtemps avant Boeing. D'où l'importance de la recherche appliquée que notre pays néglige trop dans le domaine naval. L'effort de recherche publique se désintéresse des développements à visée économique. Les raisons en sont d'ordre sociologique. Même la recherche militaire qui a à son actif le succès du sous-marin nucléaire et des lanceurs à changement de milieu, est dorénavant soumise aux contraintes budgétaires du reformatage des armées.

Il est indispensable de créer une agence de recherche navale³ comme il en existe dans le domaine aérospatial, l'ONERA (Office national d'études et de recherches aérospatiales) et dans celui du pétrole, l'IFP, pour disposer d'un interlocuteur capable de jouer l'agence de moyens en mesure de coordonner des projets de recherche et de prédevelopment. Le champ de la recherche navale dans le domaine du transport maritime est vaste. Les sujets principaux sont :

- le navire tout électrique et la conduite automatisée à sécurité intégrée (voir encart sur le nucléaire électrique page 68) ;

- l'interface navire - port avec en tête de liste, la manutention horizontale du conteneur.

La relocalisation d'une ancienne industrie majeure sur le territoire national passe par une ou plusieurs ruptures technologiques - sur le modèle de celle de la filière du transport du GNL. Ces avancées font la différence sur le marché. Elles doivent se retrouver protégées au sein d'un *critical path* au titre des programmes industriels sensibles. L'innovation navale ne se transforme en réussite commerciale que si elle est résolument à l'abri du pillage.

Un programme de renaissance de l'industrie navale est aujourd'hui possible en France, les temps de crise étant mis à profit pour qu'elle se prépare à placer une offre innovante sur un marché assaini au moment où la demande repartira. À nos structures de décision d'en prendre la mesure, d'en saisir l'opportunité et de mettre en œuvre une politique industrielle novatrice dans le domaine naval.

³ La seule recherche navale civile qui ne s'intéresse au demeurant qu'aux techniques d'exploration et d'exploitation des hydrocarbures offshore est celle conduite sous la houlette de l'Institut français des pétroles (IFP). Rappelons que l'Ifremer ne conduit d'actions que dans les domaines de la recherche océanographique et dans l'exploration des océans.