

L'EADS naval : une occasion manquée

1. L'annonce d'une vente prochaine de HDW et les acteurs économiques intéressés

A l'été 2003, la société de fonds américaine One Equity Partner (OEP) annonçait envisager de se séparer du chantier naval allemand Howaldtswerke-Deutsche Werft (HDW), qu'elle avait acheté moins d'un an auparavant. Selon Helmut Burmester, président du conseil d'administration de HDW, la vente devait intervenir d'ici la fin de l'année (*Handelsblatt*, 01/08/2003).

HDW, mis à part la construction de navires marchands, est le leader mondial dans la construction des sous-marins conventionnels, mais connaît des difficultés en raison de la concurrence asiatique. Le retrait rapide d'OEP pourrait s'expliquer par la capacité du gouvernement allemand à bloquer les ventes : ainsi celui-ci n'a pas encore donné son accord pour la production et la vente de huit sous-marins à Taiwan. De plus, le gouvernement allemand envisage l'introduction d'une loi sur les compagnies liées à la défense qui lui permettrait de s'opposer à la vente de plus de 25% du capital de ce type d'entreprises à des étrangers.

Dès le mois d'août, ce dossier économique prend également des aspects politiques. Le 7 août, la *Wirtschaftswoche* annonce une rencontre en septembre sur ce sujet entre le ministre allemand de la Défense, Peter Struck, et des responsables du chantier naval Blohm & Voss (Thyssen-Krupp), de la Direction des Constructions Navales (DCN) et de HDW. En effet le ministre allemand semble réticent au rachat de HDW par un américain, par crainte du transfert de technologie outre-atlantique. Cette vision est également partagée par le chancelier Schröder qui privilégie une solution allemande ou à défaut européenne (*Handelsblatt*, 14/08/2003).

Il faut noter que l'Américain Northrop Grumman semblait prêt, selon le *Handelsblatt* (01/08/2003), à faire une offre de rachat à hauteur de 400 millions d'euros. Par ailleurs, Thyssen-Krupp était également intéressé et aurait fait une offre de 500 millions, voyant dans cette consolidation nationale uniquement un premier pas vers une fusion européenne, dont il démentait souhaiter prendre la direction (*Handelsblatt*, 04/08/2003). Enfin, l'équipementier français Thalès avait également fait une offre, d'environ 500 millions d'euros, qu'il disait ouverte à la participation d'autres acteurs (*Les Echos*, 03/08/2003).

Cette offre ouverte peut s'interpréter dans le cadre du rapprochement entre Thalès et la DCN, à laquelle il est déjà lié par une filiale commune créée il y a un an, Armaris, dont la création appelait à une intensification des relations entre les deux compagnies avec l'accord de l'Etat, actionnaire des deux sociétés (à 30% du capital de Thalès et à 100% de celui de la DCN). La DCN étant devenu une société nationale de droit privé, le projet « DCN Phase 2 » doit rassembler les activités d'Armaris, de Thalès Naval France et de Navires et Systèmes (l'une des deux divisions de la DCN) au sein d'un nouveau pôle naval (*Les Echos*, 18/09 et 01/10/2003; *Figaro* et *Handelsblatt*, 01/10/2003). Thalès a par ailleurs annoncé vouloir doubler son activité dans le domaine naval (2,4 milliards d'euros de chiffre d'affaires) d'ici dix ans, tandis qu'il s'est dit ouvert sur la question de s'unir d'abord avec HDW ou avec la DCN (*Les Echos* et *Figaro*, 01/10/2003). Comme le note *Aviation Week and Space Technology* (27/10/2003), Thalès semble être l'élément accélérateur dans ce dossier.

Il faut cependant souligner que l'ensemble de ces offres n'atteignaient pas les 800 millions d'euros qu'OEP souhaitait retirer de la vente afin de récupérer sa mise de départ (achat pour près de 700 millions et injection de 130 millions). Dès lors, l'option d'une union pour le rachat de HDW semblait la plus plausible.

2. Septembre : l'entrée en scène du monde politique semble accélérer le dossier

C'est en septembre que le dossier devient réellement politique avec l'accélération de l'avancée vers la création d'un EADS naval. Pour le Ministre français délégué aux affaires européennes, Mme Lenoir, qui soulignait le destin européen de l'entreprise HDW, le projet était « extraordinairement important », une position favorable partagée par le ministre des Finances, Francis Mer. Rappelant que l'Allemagne et la France sont respectivement aux premier et second rangs mondiaux pour la construction de sous-marins conventionnels, Mme Lenoir annonçait début septembre que ce possible EADS naval serait un dossier important traité au Conseil des Ministres commun franco-allemand du 18 septembre (*Figaro*, 03/09/2003). Ceci semblait indiquer que les autorités françaises partageaient la volonté du gouvernement allemand, ce qui augmentait les chances de succès du projet. Par ailleurs, au niveau européen avait été créé au printemps un groupe consultatif nommé « LeaderSHIP 2015 » sur l'industrie navale dans son ensemble. Le rapport final du groupe, publié à l'automne, considère pour la défense que « sans une coopération renforcée et une consolidation, les acteurs européens risquent d'être marginalisés en termes globaux, ce qui pourrait réduire les options de défense européennes dans le futur. » Le groupe accuse le manque d'harmonisation des règles d'exportation et des critères techniques, ainsi que l'absence d'un véritable marché commun dans ce domaine, d'empêcher cette consolidation.

Le signal fort des autorités politiques, qui sont également les acheteurs dans ce domaine, pour une solution européenne a semblé être compris par l'industrie (*Handelsblatt*, 08/09/2003). Northrop Grumman a indiqué n'être intéressé que par un rachat partiel de HDW, de l'ordre de 15 à 20% du capital de celui-ci, ce qui l'aurait placé sous le niveau de 25% où les autorités pourraient agir à l'avenir (*Handelsblatt*, 08/09/2003). Par ailleurs, Thyssen-Krupp, qui avait indiqué voir « avec sympathie » une association avec l'américain Northrop Grumman pour le rachat de HDW (*Handelsblatt*, 01/08/2003), s'est déclaré ouvert à une alliance avec Thalès, éventuellement à travers la création d'une filiale commune, qui, elle, effectuerait le rachat (*Figaro* ; 07/09/2003 ; et *Handelsblatt* ; 08/09/2003).

Malgré l'accord apparent sur le projet, certaines questions semblaient rester en suspens. L'une d'elle était celle de la direction de l'entreprise à créer. Vu la prééminence de HDW dans le domaine, l'Allemagne semblait souhaiter laisser la direction à l'éventuelle union entre HDW et Thyssen-Krupp (*Les Echos*; 03/09/2003), même si selon le chancelier allemand la décision sur la direction de la future entité serait laissée aux entreprises (*Handelsblatt* ; 08/09/2003). De son côté, le Ministre français de la Défense, Michèle Alliot-Marie, indiquait au *Handelsblatt* (19/09/2003) ne pas pouvoir imaginer que Thalès et DCN n'aient pas un « rôle très important » dans la nouvelle structure.

Ensuite, les oppositions dans les deux pays ne manquent pas. Ainsi, le Bundesverband der Deutschen Industrie (Association des industries allemandes) semble réticent au rachat par Thalès par crainte pour l'emploi chez HDW et ses sous-traitants régionaux (*Handelsblatt* ; 12/09/2003). Les craintes pour l'emploi semblent partagées au sein des ministères de l'Economie. Certains proches du milieu de la défense soulignent par ailleurs les difficultés de collaboration entre différentes cultures nationales qui existent au sein d'EADS, s'interrogeant ainsi sur la faisabilité d'un projet qui semble cependant être nécessaire au vu de la situation actuelle (voir notamment l'article « Politique industrielle, au service de la sécurité et de la défense » de A. Cammilleri-Subrenat et B. Remy dans *Défense Nationale*, 10/2003).

3. OEP décide de garder HDW : une occasion manquée, quelles options pour le futur ?

Alors que le projet semblait entrer dans sa phase finale, il a connu un arrêt brutal à la mi-octobre lorsqu'a été révélé qu'OEP ne souhaitait pas se retirer complètement de HDW mais, au contraire, voudrait garder la majorité du capital tout en étant ouvert à des participations minoritaires (*Financial Times Deutschland*, 16/10/2003). La nouvelle a été confirmée lorsque OEP a injecté 400 millions d'euros dans HDW pour l'aider à traverser son

manque de liquidités financières actuel (*Handelsblatt* ; 20/10/2003). Selon M. Burmester, président d'HDW, OEP envisagerait de rester actionnaire principal pendant encore trois à cinq ans, tout en travaillant à une union européenne de chantiers navals.

Comme éventuels actionnaires minoritaires, le *Handelsblatt* (20/10/2003) nomme, mis à part Thalès dont l'intérêt aurait diminué, la filiale allemande de BAE, STN ; la participation de Thyssen-Krupp ne serait envisagée que dans un second temps (*Handelsblatt*, 20/10/2003 ; *Financial Times Deutschland*, 16/10/2003).

Ce brusque retournement de situation peut surprendre. Selon Burmester, OEP n'aurait pas trouvé d'acheteur près à payer suffisamment, et ce même après l'intervention du monde politique (*Handelsblatt*, 20/10/2003). Cependant, on peut s'interroger si la raison de ce brusque revirement ne proviendrait pas des Etats-Unis, qui ne peuvent que se montrer réticents à la création d'une véritable industrie d'armement naval européenne, tant du point de vue industriel et économique que politique et stratégique (indépendance des armements).

Au-delà de cette question, on peut se demander dans quelle mesure un rapprochement à l'échelle européenne semble réalisable au vu de la nouvelle situation. D'une part, l'annonce de la vente de HDW avait eu un rôle moteur, qui semble manquer aujourd'hui. D'autre part, on peut s'interroger sur le poids d'une telle alliance sans la présence du premier constructeur mondial de sous-marins conventionnels.

Mis à part les acteurs principaux, la participation d'autres compagnies européennes a déjà été envisagée. L'Union européenne abrite d'autres constructeurs de sous-marins. L'espagnol Izar est le neuvième constructeur naval au monde, il est déjà associé à la DCN pour les Daphné et Agosta, ainsi que pour un projet chilien. Cependant le Groupe d'Etudes Stratégiques espagnoles (lettre d'information *Libertad Digital* N°50), voit dans cette alliance avec des industries françaises et allemandes en crise un risque pour Izar pour son succès et ses liens transatlantiques. L'italien Fincantieri a également été envisagé : il est lié à Finmeccanica par le projet Orizante. Les deux Italiens devraient de plus être liés à Thalès et la DCN par un projet franco-italien de frégates dont l'annonce est attendue pour début 2004 (*Aviation Week and Space Technology*, 27/10/2003). Enfin, l'équipementier anglais BAE possède également une branche de construction de navires, mais sa position reste inconnue sur ce dossier ; il a par ailleurs annoncé être à la recherche d'une fusion transatlantique, ce qui indique une autre orientation stratégique (*Handelsblatt*, 12/09/2003).

Au-delà de l'Europe, il faut aujourd'hui également envisager la possibilité de coopérations transatlantiques. Du côté américain, mis à part Northrop Grumman, Lockheed Martin et General Dynamics sont les deux acteurs principaux dans le domaine naval. Comme le note *Europäische Sicherheit* (10/2003), les relations transatlantiques sont pour l'instant à sens unique. Dans ce domaine, les sociétés américaines représentent plus de 20% du marché européen (c'est moins de 1% en sens inverse, notamment en raison de la législation restrictive). La situation diverge totalement puisque les USA ont un niveau d'investissement en recherche et développement, et dans l'armement en général, beaucoup plus élevé. La situation actuelle tend, selon *Europäische Sicherheit* (10/2003), plutôt vers une séparation que vers une coordination des marchés européen et américain; les quelques relations existantes relient souvent les USA à la France ou la Grande-Bretagne.

Pour conclure, on peut noter qu'il y a bien lieu de parler d'une occasion manquée de consolidation du secteur à l'échelle européenne. Quoique des alliances, surtout nationales, semblent toujours en progression, le rôle de moteur qu'a représenté HDW au cours des mois passés manque et limite la possibilité à court terme de réalisation d'un EADS naval.

Christian Klipfel