

La consolidation de la BITD européenne, condition *sine qua non* du succès de la PESD

Des rumeurs d'une alliance franco-française entre Thales et Safran relancent les spéculations des analystes sur les prochaines étapes de la consolidation de la Base Industrielle et Technologique de Défense (BITD) européenne.

Ce problème revêt une importance cruciale pour le développement de la Politique Européenne de Sécurité et Défense (PESD). Alors qu'aux Etats-Unis, une restructuration en profondeur a permis, dès le début des années 90, de concentrer le tissu industriel autour de cinq géants qui agissent en tant qu'intégrateurs de systèmes, ce processus de consolidation a été beaucoup plus lent en Europe, et il reste largement inachevé.

Or, le marché américain étant le plus riche, et n'ayant pas de barrières internes comme celui européen, on retrouve tout naturellement une prédominance d'entreprises américaines au top du classement mondial. Si l'on croit les statistiques du site *Defense News*(1), actuellement sept des dix plus grandes sociétés de défense au monde - classées par chiffre d'affaire - sont américaines.

L'Europe est représentée par BAE Systems, géant britannique qui concentre depuis des années ses efforts majeurs sur le marché...américain, EADS, septième au classement, et l'entreprise italienne Finmeccanica, seulement neuvième. Si la tendance actuelle devait se poursuivre, avec une augmentation du budget de défense américain, accompagnée d'une stagnation, voire d'une baisse de celui européen, on peut imaginer à moyen terme une situation dans laquelle les seuls industriels de la défense européens qui auront survécu, seront ceux qui auront réussi à percer le marché américain, avec des concessions en terme d'implantation dérivées du *Buy American Act*. Cette situation serait à certains égards catastrophique car elle pourrait mettre en péril les bases mêmes de la PESD. La question semble banale, et pourtant : comment avoir une politique étrangère performante sans posséder une politique de défense ? Et comment avoir une politique de défense sans posséder un tissu industriel stratégique performant ? Tel est le dilemme aujourd'hui. Mais comment en est-on arrivé là ?

Quatre entreprises sont considérées aujourd'hui comme étant des intégrateurs de systèmes majeurs sur la scène européenne. BAE Systems, EADS, Finmeccanica et Thales (Safran n'occupant que la 22ème place avec un chiffre d'affaires "défense" de 2,5 milliards d'euros). Ces quatre acteurs sont les produits d'une consolidation menée à la fin des années 90, qui se poursuit encore aujourd'hui, et qui a touché tout particulièrement l'aéronautique et le secteur de l'électronique de la défense, en négligeant les chantiers navals militaires ainsi que l'armement terrestre. BAE Systems, qui regroupe aujourd'hui en grande partie des compétences britanniques en matière de défense, est le numéro un européen, avec un chiffre d'affaires "défense" s'élevant à 25 milliards d'euros. Cette entreprise, entièrement privatisée, suit des logiques économiques incontestables, essayant donc de percer le marché américain pour s'imposer comme un des fournisseurs majeurs du Pentagone. Conséquence de cet état de fait, un désintérêt à peine dissimulé pour les marchés européens de la défense, considérés (à juste titre malheureusement) comme morcelés, redondants, pauvres en contenu technologique, et arriérés en matière de transparence des procédures de passation de marchés. Sur une échelle mineure, cette stratégie est de plus en plus appliquée par Finmeccanica, l'industriel italien, qui vient de remporter un contrat majeur du Pentagone pour la livraison d'avions de transport tactique, et qui, en quelques années, s'est transformé d'entreprise en faillite, en l'une des meilleures réussites technologiques européennes. Reste EADS qui réalise le gros de son chiffre d'affaires grâce aux avions civils fabriqués par sa filiale Airbus, et qui s'est enlégé dans des guerres intestines ces deux dernières années, et Thales qui a choisi une stratégie d'implantation " multi-domestique " en faisant du Royaume-Uni son deuxième marché. Ces deux sociétés tentent à leur tour de percer sur le marché américain, tout en ayant une implantation essentiellement européenne, et sont appelés à développer leurs activités " défense " grâce à de grands programmes européens en coopération (comme l'A400M pour EADS).



TOP 11 DES INDUSTRIES DE DÉFENSE

RANG	NOM	NATIONALITÉ
1	Lockheed Martin	U.S.
2	Boeing	U.S.
3	BAE Systems	U.K.
4	Northrop Grunman	U.S.
5	Raytheon	U.S.
6	General Dynamics	U.S.
7	EADS	Pays-Bas
8	L-3 Communications	U.S.
9	Finmeccanica	Italie
10	United Technologies	U.S.
11	Thales	France

LIENS UTILES

Chronologie de la PESD :

<http://www.ladocumentationfrancaise.fr/dossiers/europe-defense/chronologie.shtml>

Top 100 des industriels de la défense dans le monde sur le site de *Defense News* :

<http://www.defensenews.com/index.php?S=07top100>

Les budgets européens de la défense sur le site de l'Agence européenne de défense (AED) :

<http://www.eda.europa.eu/facts.aspx>



Comme on le disait, les entreprises américaines sont favorisées par l'ampleur du budget américain, par un protectionnisme rampant de leur marché intérieur, mais aussi par un très grand soutien aux exportations (avec le JSF - F35 qui peut être considéré comme un exemple, ou le F-16 avant lui) favorisé par le statut de seule super-puissance au monde. Autant de facteurs qui n'existent pas, et n'existeront pas dans un avenir proche en Europe. Il faut alors, pour sauvegarder la BITD européenne du risque de marginalisation, imaginer des solutions originales.

Tout d'abord, au niveau de l'offre, la consolidation, dans un sens européen devrait être achevée, et ce, selon des logiques économiques et non plus politico-nationales. Dans ce sens, une alliance Thales / Safran devrait être jugée à l'aune des complémentarités possibles, et non dans une optique protectionniste. L'armement terrestre, le secteur naval, restent morcelés, engendrant des duplications inutiles qui fragilisent les industriels nationaux ainsi que la qualité des produits. Même dans le secteur aéronautique, et malgré une consolidation certaine, il n'est pas inutile de rappeler que trois avions de combat européens de nouvelle génération coexistent (Rafale, Eurofighter, Gripen) et que, derrière eux, aucun projet commun n'existe sur la planche à dessiner (si on exclut le projet de démonstrateur technologique nEURON). EADS, Dassault, SAAB, Finmeccanica, BAE Systems, possèdent des compétences en la matière, et depuis l'échec d'EMAC (une *joint venture* EADS / Finmeccanica qui aurait dû créer un géant européen de l'aviation de combat et qui a failli misérablement en 2000), aucune idée nouvelle n'a été lancée.

Ensuite, le marché européen au niveau de la demande devrait être rationalisé. Des procédures de *procurement* européen devraient être mises en place, pilotées par l'Agence Européenne de Défense. Les duplications ne sont plus tolérables. Une très forte volonté politique unanime des chefs d'Etats et de gouvernement est indispensable pour lancer un processus d'une telle sorte, qui serait lourd en terme de réorganisation industrielle à l'échelle européenne.

Un soutien commun aux exportations est également souhaitable. Dans le cadre de budgets de défense nationaux limités, un meilleur soutien à l'export serait vital pour diminuer le coût unitaire des matériaux et soulager les chaînes de production. Ici aussi, il est compliqué d'arriver à ces résultats tant que les Etats européens produiront et proposeront des produits qui se concurrencent entre eux.

Enfin, la création d'un véritable budget européen de Recherche et Technologie (R&T) obligerait les industriels européens à la coopération et permettrait de développer des nouvelles technologies " européennes ", en facilitant l'émergence de programmes de coopération européens.

Les solutions listées demandent une volonté politique énorme de par les changements de mentalité qu'ils impliqueraient et semblent loin d'être applicables dans un futur proche. Cependant, maintenir la situation actuelle en l'état pourrait condamner la BITD européenne au déclin, avec des répercussions lourdes sur l'avenir de la PESD.

Par Fabio LIBERTI, chercheur à l'IRIS

(1) <http://www.defensenews.com/index.php?S=07top100>