CIRPES - Centre Interdisciplinaire de Recherches sur la Paix et d'Etudes Stratégiques

-- Le Débat stratégique - Le Débat stratégique n°82 - Novembre 2005 --

Le Débat stratégique n°82 - Novembre 2005

L'industrie navale américaine : une puissance en trompe l'œil ?

Roland de Penanros

vendredi 18 novembre 2005

Inexistante ou presque dans la construction civile (3% tout au plus de la production mondiale), l'industrie navale américaine est la première au monde pour la construction de bâtiments militaires (35% de la production mondiale).

Le processus rapide de concentration qu'a connu cette industrie au cours des années 90, l'entrée en force en qualité de systémiers de ses groupes Lockheed Martin et General Dynamics dans l'industrie navale espagnole, sa tentative finalement avortée de prise de contrôle -via le fonds d'investissement OEP- du chantier allemand HDW, ainsi que les encouragements de l'U.S. Navy à la participation des constructeurs européens au programme LCS (Littoral Combat Ship), sont perçus de ce côté de l'atlantique comme autant de manifestations de la puissance industrielle navale américaine et de sa volonté de subvertir à terme son homologue européenne.

Pourtant quand on y regarde de plus près, que notamment on met en relief quelques aspects du système productif américain, cette vision des choses n'apparaît plus si évidente.

Si l'on considère d'abord les forces en présence.

- D'un côté l'on a les trois prime contractors des marchés du Pentagone : General Dynamics (G.D), le plus ancien dans le secteur naval, et Northrop Grumman (N.G), tous deux grands racheteurs de chantiers durant les années 90 et Lockheed Martin, le seul à opérer dans la construction navale sans être lui-même propriétaire de chantiers.

- De l'autre, les six grands opérateurs européens à assise nationale : BAE system marine pour le Royaume Uni, ThyssenKrupp Marine System pour l'Allemagne, FINCANTIERI pour l'Italie, IZAR (NAVANTIA depuis janvier dernier) pour l'Espagne et enfin pour la France, DCN et Thales naval, ce dernier, pour les mêmes raisons que Lockheed Martin, sous traitant l'activité chantier des programmes dont il a la maîtrise d'œuvre.A première vue l'industrie américaine parait plus compacte, plus homogène, plus forte : trois opérateurs au lieu de six et pour chacun une assise commerciale double ou triple de celle de leurs homologues européens.

La réalité est cependant moins tranchée. A la différence de ce qui s'est passé notamment dans l'aéronautique, pour des raisons souvent d'opportunisme politique les restructurations américaines dans le naval n'ont conduit à aucune fermeture de chantiers ni à des réductions drastiques d'effectifs : rattachés aujourd'hui à G.D (Electric Boat, Bath Iron Works, NASSCO) ou à N.G (Avondale, Ingalls, Newport News Shipbuilding), les six principaux chantiers navals des années 90 sont toujours là, certains en dépit de difficultés chroniques (Avondale), avec des effectifs à peine réduits (57500 salariés pour les six en 2004 contre 66500 dix ans plus tôt).

Simples concentrations capitalistiques, les restructurations navales n'ont pas donné lieu à une rationalisation de l'outil de production. En conséquence, les indicateurs d'efficacité économique (chiffre d'affaires par salarié, marge d'exploitation) des groupes américains ne sont pas de niveaux supérieurs de ceux relevés chez les constructeurs européens.

Venant renforcer cette première analyse, un récent rapport du sous secrétariat à la défense [1] souligne les faibles performances économiques et techniques des chantiers américains au regard des standards internationaux.

Sont relevés dans ce rapport les dépassements chroniques des budgets et délais de réalisation des programmes qui peuvent parfois atteindre des sommets : le LPD 17 (bâtiment de projection et de commandement) notamment qui accuse un surcoût de 100% et un retard de livraison d'au moins trois ans. Mais se sont surtout les déficiences des chantiers en matière d'innovation dans le design des navires, de prise en compte des capacités réelles de production des chantiers lors de la définition des programmes, de recours à des modes efficaces d'organisation de la production (construction par modules et externalisation de la fabrication de parties entières des navires) qui y sont dénoncées.

Le trop grand repli du système productif naval américain sur lui-même serait le premier responsable de cet état de fait.

- Une activité essentiellement tournée sur le marché domestique du fait de l'inadaptation de la production américaine (bateaux trop complexes et trop coûteux) aux besoins des marines importatrices et du maintien d'une demande interne substantielle ;

- un client unique, l'Etat américain, soucieux de préserver sa base industrielle navale en répartissant équitablement ses commandes entre ses principaux fournisseurs et en les associant en dépit des résultats de ses appels d'offre préliminaires dans la réalisation de ses principaux programmes (partage de la production des destroyers de la classe Arleigh Burke entre Bath Iron Works de G.D et Ingalls de N.G et des sous marins nucléaires d'attaque Virginia entre les chantiers Electric Boat de G.D et Newport News Shipbuilding de N.G).

Ce ne sont pas là des conditions propices au développement entre les constructeurs d'une émulation en matière d'innovations techniques et de réduction de coûts.

Roland de Penanros

Principaux groupes industriels de construction navale militaire (données 2003a et 2004)

	Chiffre d'affairesb (milliards euros ppa)c	Effectif salariéb	C.A/salarié (millions euros)	EBIT margind
(USA) Northrop Grumman	6	39200	0,153	6,20%
(USA) General Dynamics	4,5	19400	0,232	6,20%
(USA) Lockheed Martin	3,3	11000	0,302	
BAE system marinea	1,2	5000	0,24	
DCN	2,6	12900	0,202	7,20%
FINCANTIERI	2,2	9500	0,232	6,20%
ThyssenKrupp Marine systema	2,2	9300	0,236	
IZARa	1,7	11000	0,155	
THALES navala	2,2	6540	0,336	

Sources : Lemière.J Quel avenir pour l'industrie navale européenne ?, Rapport d'information n°1701, Assemblée Nationale ; rapport « GSIBBS » (cf note bas de page) et documents d'entreprise. Légende : a données 2003 b pour leurs activités navales c sur la base d'une parité de pouvoir d'achat de 1 euro pour 1,05$ d marge d'exploitation ou revenu avant intérêts et taxes rapporté au C.A

[1] Global Shipbuilding Industrial Base Benchmarking Study. Part I : Major shipyards, Mai 2005. http://www.acq.osd.mil/ip