

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

-- Le Débat stratégique - Le débat stratégique N° 108 - Mars 2010 --

Le débat
stratégique
N° 108 -
Mars 2010

**TKMS vogue vers les
Émirats, la
consolidation navale
européenne fait
naufrage (Louis-Marie
Clouet)**

Louis-Marie Clouet

|
lundi 19 avril 2010

Démembrement de l'activité construction navale de ThyssenKrupp

Pour faire face aux annulations de commandes et à des pertes d'un demi milliard d'euros, le groupe allemand ThyssenKrupp a annoncé qu'il se désengageait de son activité de construction navale ThyssenKrupp Marine Systems (TKMS), au profit du groupe émirati MAR Groupe d'Abu Dhabi :

- le chantier Blohm+Voss de Hambourg, spécialisé sur les navires de surface civils (1700 salariés) et militaires (500 salariés), verrait son activité civile intégralement cédée et son activité militaire placée dans une coentreprise à 50-50. La construction de porte-conteneurs a souffert de l'annulation de 56 commandes et ne pouvait plus faire face à la concurrence asiatique : TKMS considérait que cette activité n'avait plus d'avenir en Allemagne. L'activité de construction de navires militaires de surface n'a pas remporté de contrat à l'exportation depuis 11 ans, et les quatre frégates commandées pour la Bundesmarine ne suffisaient pas à maintenir cette activité à flot [1].
- Le constructeur de sous-marins Howaldtswerke Deutsche Werfe (HDW), 2400 employés sur deux sites, verrait MAR entrer dans son capital à hauteur de 24,9% ;
- Les activités de réparation (Blohm+Voss Repair), constructions de composants (Blohm+Voss Industries) et de yachts de luxe des chantiers (Blohm+Voss Shipyards) de Nordseewerke à Emden (1400 employés) ont été cédées à hauteur de 80% cet été. Dans le secteur des yachts de luxe, le plan de charge de l'entreprise était rempli depuis 5 ans, mais les clients ont annulé leurs commandes du fait de la crise : « sans la solution avec Abu Dhabi, nous aurions fermé l'activité à Noël » [2], a déclaré un responsable du chantier.

Mi-décembre, ThyssenKrupp a précisé vouloir aussi céder HDW à MAR Group, soit 100% des activités civiles, et 24,9% de l'activité de construction de sous-marins classiques [3]. Le gouvernement fédéral pourrait s'opposer à la cession de l'activité militaire de HDW à un investisseur étranger [4], mais ne dispose d'un droit de veto que si la cession d'actifs dépasse les 25% du capital. Angela Merkel se retrouve donc dans la même situation que celle de Gerhard Schröder à chercher un repreneur allemand pour HDW [5]. Le sort des chantiers navals suédois Kockums et grec Hellenic Shipyards, qui appartiennent à TKMS, est très incertain : le blocage sur le contrat de construction des 4 U-214 destinés à la Grèce et le désengagement de TKMS laisserait entendre une fermeture prochaine du chantier naval [6].

Une stratégie de développement à l'export au Proche-Orient et au Maghreb

L'objectif de cette cession et de la création de la coentreprise Blohm+Voss Navel est de construire des frégates et corvettes destinées aux pays du Proche-Orient et d'Afrique du Nord. Le marché est considéré comme prometteur : la priorité des flottes militaires est désormais la protection des côtes et la sécurité maritime, qui favoriserait la construction de navires de petite taille, à l'armement modulable, destinés à lutter contre la piraterie ou les attaques terroristes, et à protéger les côtes. Le

montage prévoit que Blohm+Voss restera responsable des commandes destinées aux pays partenaires de l'OTAN et à la Bundesmarine, et « Abu Dhabi MAR sera responsable pour le Proche-Orient et l'Afrique du Nord » [7] ; les deux partenaires se répartiraient les marchés en Asie, Afrique et Amérique du Sud [8]. L'objectif est clairement de remporter des marchés dans le secteur militaire, avec l'appui du partenaire émirati, mais aussi dans les plate-formes d'exploitation pétrolière et gazière offshore. L'enjeu est clair : s'ouvrir à des investisseurs dans les zones de marché à plus forte croissance, alors que le marché allemand et européen est atone. La stratégie peut s'avérer gagnante, et vise clairement à concurrencer DCNS sur des marchés où le groupe français est bien implanté. MAR est présenté comme un « ouvreur de portes » [9] (*Türöffner*) pour apporter le soutien politique qui faisait défaut à TKMS sur les marchés où le gouvernement allemand ne pouvait pas autant s'investir que les gouvernements concurrents. Or cette cession risque de poser problème pour de futures ventes de navires allemands à Israël, dont la marine a déjà pris livraison de trois sous-marins construits par HDW, en attendant deux derniers actuellement en cours de construction. Non sans opportunisme, Tel Aviv vient de marquer son intérêt pour deux frégates devant être construits par Blohm+Voss [10], pour un montant estimé à plusieurs centaines de millions d'euros, et demanderait que le gouvernement allemand en prenne en charge intégralement le financement.

L'échec d'une stratégie de développement national

Cette cession traduit surtout l'échec d'une stratégie de soutien à une industrie navale allemande. En l'absence de commandes nationales, l'activité de construction navale militaire en Allemagne voyait son avenir fortement obéré ; et l'Etat allemand n'a pas la volonté - du moins affichée - de soutenir une activité beaucoup moins symbolique et intensive en emploi que l'industrie automobile. Il reste à voir si Berlin bloquera la cession de l'activité de construction de sous-marins classiques, fleuron de l'industrie d'armement allemande, et s'opposera à la perte de technologies de pointe dans ce domaine. Le gouvernement de Gerhard Schröder s'était opposé à la cession de HDW au fonds d'investissement One Equity Partner, par crainte que ces technologies ne soient « siphonnées » au profit des Etats-Unis. Ce serait la fin de la supériorité allemande dans ce secteur traditionnellement dominé par l'industrie navale allemande.

La fin du rêve d'un EADS naval ?

C'est aussi sans doute la fin d'un rêve d'une concentration des chantiers navals militaires européens, principalement par le rapprochement des activités de DCNS et TKMS. La partie allemande avait, sans doute par arrogance, refusé tout rapprochement avec un acteur français considéré comme en retard technologiquement sur les produits allemands (frégates MEKO et surtout sous-marins U-214), et plombé par la répulsion allemande pour l'actionnaire étatique français. L'idée française d'un « EADS naval » ne pouvait qu'indisposer les acteurs allemands, alors que le temps devait leur permettre de conserver leur leadership et de cueillir le fruit mûr français ou de le laisser pourrir. La croissance mondiale de plus remplissait le carnet de commandes de porte-conteneurs et permettait de contrebalancer la faiblesse des commandes de navires de surface. Depuis 5 ans cependant, la balance s'est progressivement inversée, puisque la fusion entre DCN et Thales a fait apparaître un acteur beaucoup plus solide, à la gamme plus élargie. Les déboires des U-214 vendus à l'Afrique du

Sud et à la Grèce, et la difficulté de mise au point d'un système AIP ont contrasté avec la montée en puissance sur les marchés à l'exportation du Scorpène et l'arrivée des FREMM dans le catalogue de DCNS. Par ailleurs, DNCS a bénéficié du soutien des commandes de la Marine nationale et du plan de relance, en comparaison avec le relatif désintérêt du gouvernement fédéral allemand pour sa propre industrie navale. Il est clair qu'un nouveau gouvernement à forte tendance libérale n'allait pas se montrer empressé de soutenir une activité industrielle en situation de faillite et que le souvenir des tensions au sein d'EADS a rendu la proposition française d'autant moins attrayante pour Berlin [11] ThyssenKrupp fait le choix d'une stratégie purement financière et commerciale : les marchés du Proche et Moyen Orient, tant pour les yachts que pour les navires militaires, perspective « autrement plus solide qu'un groupe naval européen » [12]. On ne peut que constater que les enjeux européens ont perdu leur pertinence à Berlin, au profit d'une logique purement économique, qu'Angela Merkel va avoir du mal à renier face à ses partenaires libéraux. Un retournement de sa part en faveur d'un montage européen et d'un rapprochement avec la France sur ce sujet serait un acte politique fort, qui ne semble cependant pas s'inscrire dans les perspectives actuelles de coopération entre les deux pays [13]

[1] « Abu Dhabi steigt bei Blohm + Voss ein », *Frankfurter Allgemeine Zeitung*, 15 octobre 2009.

[2] *Ibid.*

[3] « ThyssenKrupp dringt auf HDW-Verkauf », *Financial Times Deutschland*, 14 décembre 2009.

[4] « Abu Dhabi will bei Waffenwerft HDW einsteigen », *Spiegelonline*, 8 décembre 2009.

[5] « Schröder plädiert bei HDW für "deutsche Lösung" », *Die Welt*, 14 août 2003 ; « Regierung sucht deutschen Käufer für HDW », *Financial Times Deutschland*, 12 décembre 2009.

[6] « Thyssen lässt griechische Werft fallen », *Handelsblatt*, 20 octobre 2009.

[7] « Thyssen-Krupp baut mit Arabern Kriegsschiff », *Handelsblatt*, 15 octobre 2009. « Abu Dhabi steigt bei Blohm + Voss ein », *Frankfurter Allgemeine Zeitung*, 15 octobre 2009.

[8] « Thyssen wirft Ballast über bord », *Handelsblatt*, 15 octobre 2009.

[9] Werner Sturbeck, « Ade, Marine », *Frankfurter Allgemeine Zeitung*, 16 octobre 2009.

[10] Israël will deutsche Kriegsschiffe kaufen », *Frankfurter Allgemeine Zeitung*, 23 octobre 2009.

[11] *Handelsblatt*, 15 octobre 2009, *op. cit.*

[12] Werner Sturbeck, *op. cit.*

[13] Cf. l'analyse plutôt pessimiste sur les perspectives de coopérations en matière de politique industrielle : Catherine Chatignoux, Karl de Meyer, « Relance du dialogue franco-allemand : Paris fait son deuil de symbole forts », *Les échos*, 23 décembre 2009, p. 6.