

DCNS : concevoir, développer, construire, équiper, vendre et entretenir un navire de guerre



Fort de son expérience de constructeur naval, de bout en bout, de tous types de navire de surface et de sous-marin, à propulsion nucléaire ou classique, le groupe DCNS compte faire passer son chiffre d'affaires à l'export de 35 % en 2014 à 50 % à terme.

Son président-directeur général, Hervé Guillou, et ses principaux collaborateurs l'ont expliqué au cours d'une rencontre avec l'Association des journalistes de défense, le 15 décembre 2015 à Paris.

Enjeux nationaux. « Pays en guerre », la France a pu déployer en quelques jours un porte-avions, un bâtiment de projection et de commandement (BPC), des

frégates et un sous-marin nucléaire d'attaque (SNA), souligne Hervé Guillou. DCNS, dit-il, reste totalement disponible pour soutenir la Marine nationale dans cet effort. Parallèlement et depuis 2012, le groupe prépare le grand carénage du porte-avions *Charles-De-Gaulle*, prévu début 2017 et consistant en 15 mois de travaux et 3 mois d'essais à la mer. Environ 2.500 personnes vont moderniser le système de combat, changer les capteurs et recharger les 2 chaufferies nucléaires pour la 2ème fois. Le bâtiment passant au « tout Rafale », les catapultes et le pont d'envol seront refondus et les ateliers d'entretien des avions reconfigurés. En outre, le site DCNS Cherbourg a commencé la construction des grands modules embarqués du *Suffren*, premier SNA du programme « Barracuda », à savoir l'appareil de propulsion et le système d'armes. Conformément à la Loi de programmation 2014-2019 en matière de dissuasion, les études de faisabilité du sous-marin nucléaire lanceur d'engins de la 3ème génération ont débuté, en vue d'une réalisation vers 2030. En outre, pour jouer son rôle de maître d'œuvre, DCNS entreprend un vaste programme de cybersécurité de haut niveau pour protéger les navires, vulnérables à quai et au combat, et évaluer les produits achetés. A titre indicatif, une frégate multimissions FREMM (6.000 t de déplacement) embarque 200 systèmes informatiques. Déjà une frégate de taille intermédiaire (FTI) de 4.000 t est à l'étude pour une livraison de 5 unités à la Marine nationale à partir de 2023. Plus polyvalente que la FREMM, elle sera modulable en fonction des besoins des autres Marines clientes : vitesse, armement et emport de personnels. Il s'agit de tenir compte de leur niveau d'adaptation et des contraintes du marché. Ainsi pour l'action de l'État en mer, les Marines « matures » à vocation régionale ou mondiale préfèrent des navires aux équipements derniers modèles et servis par des équipages réduits. Les autres se contentent de bâtiments plus rustiques, mais avec un équipage plus nombreux. Quelque 40 pays pourraient se porter acquéreurs de la FTI, dont le Canada, le Chili, la Colombie, le Qatar et l'Arabie Saoudite.

Développement à l'international. Il ne s'agit plus seulement d'exporter mais aussi de s'implanter durablement à proximité de la Marine cliente, afin de créer un tissu économique viable pour DCNS et les marchés locaux. Ainsi avec la *Malaisie*, un contrat majeur porte sur un transfert de technologie, la formation d'équipages et la construction de 6 corvettes « Gowind » (2.400 t). La première sera livrée en 2017, sous la maîtrise d'œuvre de Boustead Naval Shipyard, partenaire de DCNS. Ce dernier assure aussi le maintien en condition opérationnelle de 2 sous-marins « Scorpène » à propulsion diesel-électrique, par le

biais de BDNC, sa filiale à 40 % en partenariat avec Boustead. De même au *Brésil*, DCNS et son partenaire Odebrecht ont lancé le programme de conception et de construction de 4 « Scorpène », en France et localement. DCNS apporte aussi son assistance à la réalisation de la partie non nucléaire du premier SNA brésilien ainsi qu'à la construction d'un chantier pour sous-marins et d'une base navale à Itaqui. A Saint-Mandrier-sur-Mer (Sud de la France), la nouvelle plate-forme d'intégration des systèmes de combat permet aux équipes de DCNS et de la Marine brésilienne de suivre les phases de tests et de formation des systèmes de traitement d'information. Avec *l'Inde*, le transfert de technologie au chantier Mazagon Dock Limited porte sur la réalisation d'une série de 6 « Scorpène », équipés du système de combat de DCNS. Les équipages suivent deux sessions de formation : l'une en Inde sur les systèmes de conduite ; l'autre aux sites de DCNS au Mourillon et à Ruelle sur le système de combat et les tubes lance-torpilles. *L'Arabie Saoudite* a choisi DCNS, associé à Thales (équipements) et MBDA (missiles), pour rénover 4 frégates et 2 pétroliers-ravitailleurs. Ce programme s'ajoute à celui de maintenance de 3 frégates et celui de fourniture de pièces de rechange et d'assistance technique. En 2014, DCNS a ouvert sur son site de Toulon une plate-forme dédiée à leur gestion avec 70 personnes, qui interviennent en appui des équipes de la filiale locale du groupe. Avec *l'Égypte*, DCNS a conclu, en juin 2014, un contrat portant sur la fourniture de 4 corvettes « Gowind » avec une option pour 2 unités supplémentaires. La première sera réalisée en France, pour une livraison en 2017, et les 3 autres seront construites à Alexandrie grâce à un transfert de technologie. En 2015, l'Égypte a commandé en février et pris livraison en juin de la FREMM *Tahya-Misr*. La même année, elle a aussi acquis les 2 BPC destinés à l'origine à la Russie et dont DCNS attend encore le remboursement du manque à gagner, consécutif à l'annulation de ce contrat et estimé à 200 M€. Les équipages égyptiens des BPC recevront, à Saint-Nazaire en 2016, une formation de 4 mois : 2 mois de théorie, 1 mois à quai et 1 mois en mer. La FREMM et les BPC bénéficient d'un contrat de 5 ans de maintien en condition opérationnelle. En *Australie*, DCNS a ouvert une filiale pour instaurer un partenariat pour les 50 ans à venir et a déjà présenté un projet de sous-marin à propulsion diesel-électrique dérivé du SNA de la classe « Barracuda ». Par ailleurs, DCNS a créé une nouvelle direction internationale et du marketing pour les futurs sous-marins, successeurs des « Scorpène », et les navires de surface, postérieurs aux « Gowind », à réaliser selon une nouvelle conception et avec une propulsion électrique.

Loïc Salmon

DCNS : défense aérienne pour sous-marins et FREMM-ER

Le sous-marin nucléaire d'attaque : aller loin et durer

Ancien élève de l'École polytechnique, de l'École nationale supérieure des techniques avancées, de l'Institut national des sciences et techniques nucléaires et de l'Institut européen d'administration des affaires (INSEAD), Hervé Guillou entre à la Direction des constructions navales en 1978. Il y devient notamment responsable du projet de sous-marin nucléaire Triomphant et de la section nucléaire (1981-1989), puis directeur du programme international tripartite (Grande-Bretagne, Italie et France) des frégates antiaériennes Horizon (1993-1996). Il exerce les fonctions de directeur général chez : EADS Space Transportation pour le lanceur Ariane, les missiles balistiques M51 et les infrastructures orbitales (2003-2004) ; EADS/Cassidian pour les systèmes de défense et de communications (2005-2010) ; Cassidian Cyber Security (France, Allemagne et Grande-Bretagne) pour la cybersécurité. Enfin, il est nommé président-directeur général de DCNS en août 2014. Ce groupe, qui emploie 13.000 personnes dans le monde, a réalisé un chiffre d'affaires de 3,07 Md€ en 2014.