

# Bellissima ! Car ainsi est l'industrie de défense italienne

Par Patrick Michon

**A l'exception de la Force nucléaire de dissuasion et de la maîtrise de la propulsion nucléaire pour ses « Capital Ship » (les sous-marins et le porte-avions) qui sont des spécificités françaises, la France et l'Italie ont des capacités de forces et donc des parcs d'équipement similaires. De même les deux pays ont des capacités industrielles de même niveau technologique et une présence assumée sur le marché international, complétant ainsi leurs marchés intérieurs.**

Comme les deux savoir-faire sont souvent complémentaires, mais aussi parfois en concurrence, une coopération approfondie est-elle possible ? et même souhaitable ?

## Une industrie de défense performante

L'industrie italienne de défense reste ambitieuse sur le marché des exportations et a su développer une véritable stratégie nationale offensive, même agressive, de nature à menacer la position dominante d'Airbus sur certains créneaux, notamment les hélicoptères.

La BITD italienne est construite autour de la société **Leonardo S.p.A.**, anciennement **Finmeccanica S.p.A.**, spécialisée dans l'armement, les hélicoptères, l'aéronautique et le spatial.

Entreprise d'état jusqu'en 1980, Finmeccanica, bénéficie alors d'une réorganisation générale du secteur des participations industrielles. Après sa sortie du giron public, qui conserve néanmoins 30% des actions, Finmeccanica, constitue le pôle de défense italien en reprenant des entreprises historiques comme :

- Breda Meccanica Bresciana, spécialiste des trains, des armes et des munitions,
- OTO Melara S.p.A, spécialiste des véhicules militaires d'assaut et de l'artillerie,
- Officine Galileo, spécialiste optronique et des systèmes de guidage,
- Augusta, fabricant mondial d'hélicoptères civils et militaires.

Entre 1999 et 2000, Finmeccanica signe d'importants accords internationaux qui donneront une nouvelle

impulsion à son développement au niveau mondial avec :

- Avec l'anglais BAE Systems, Finmeccanica constitue une coentreprise : AMS qui intègre les activités de défense de Selenia,
- Finmeccanica constitue Augusta-Westland en reprenant la participation de son partenaire britannique GKN,
- En octobre 2008, Finmeccanica finalise le rachat pour 5,2 milliards de dollars de DRS Technologies, un groupe américain d'électronique de défense.

Porte-aéronefs Cavour, USS Harry S.Truman et Charles de Gaulle en 2013.





Char Ariete en manoeuvre.

Finmeccanica devient officiellement **Leonardo** à partir du 1er janvier 2017, avec une dénomination en référence à Léonard de Vinci.

Au-delà de ses activités localisées en Italie, Leonardo a réussi une mondialisation en s'installant dans plus de cent pays et notamment en Grande-Bretagne et aux États-Unis, en y rachetant de nombreuses entreprises de défense. Globalement, Leonardo emploie 50 000 salariés et réalise un chiffre d'affaires de plus de 13 milliards d'euros.

Le groupe Leonardo, qui est le pivot de la BITD Italienne, s'est recentré sur ses domaines d'excellence et occupe désormais une place significative en Europe dans les domaines de l'aérospatial, de l'armement naval, de l'électronique de défense et de l'armement terrestre.

L'industrie italienne de défense est partie prenante dans de nombreux programmes européens en coopération. Elle a également noué des liens forts avec l'industrie américaine. Davantage que les sociétés françaises similaires, Leonardo a su développer des investissements conséquents sur les marchés de Grande-Bretagne et des États-Unis. Les principales réalisations des sociétés du

groupe Leonardo sont réalisées en participation européenne (EuroFighter Typhoon, ATR 42 et 72, hélicoptère Super Lynx et EH101, système satellitaire Galileo, Missile ASTER, Torpilles MU90 et Black Shark) ou bien en partenariat avec l'industrie américaine (C-27 Spartan, fuselage Boeing 787, frégates Constellation).

**Y a-t-il une vie en Italie en dehors de Leonardo ? Difficilement, car même minoritaire, Leonardo reste présent ...**

■ **MBDA Italie.** L'actionnariat de MBDA est 37,5% pour Airbus et BAe Systems, 25% Leonardo. MBDA a été créé en décembre 2001 au terme du regroupement des principales sociétés missilières européennes en France, en Italie en Allemagne et en Grande-Bretagne. En Italie, MBDA emploie 1700 personnes

■ **ELLETRONICA** un des leaders européens dans les matériels de guerre électronique est une co-entreprise entre Leonardo (31,3%) et Thales (33,3%). ELLETRONICA est actif dans la surveillance des zones à risque, en passant par l'autoprotection des plateformes dans les zones hostiles et l'analyse des signaux électromagnétiques.

■ **TELESPAZIO** est aussi une « Joint Venture » (J-V) entre Leonardo (67%) et THALES (33%). Cette société est un des leaders mondiaux des opérations et services à valeur ajoutée dans les domaines de la gestion des satellites et des services d'observation de la Terre, de navigation par satellite ainsi que les communications intégrées et les programmes scientifiques spatiaux.

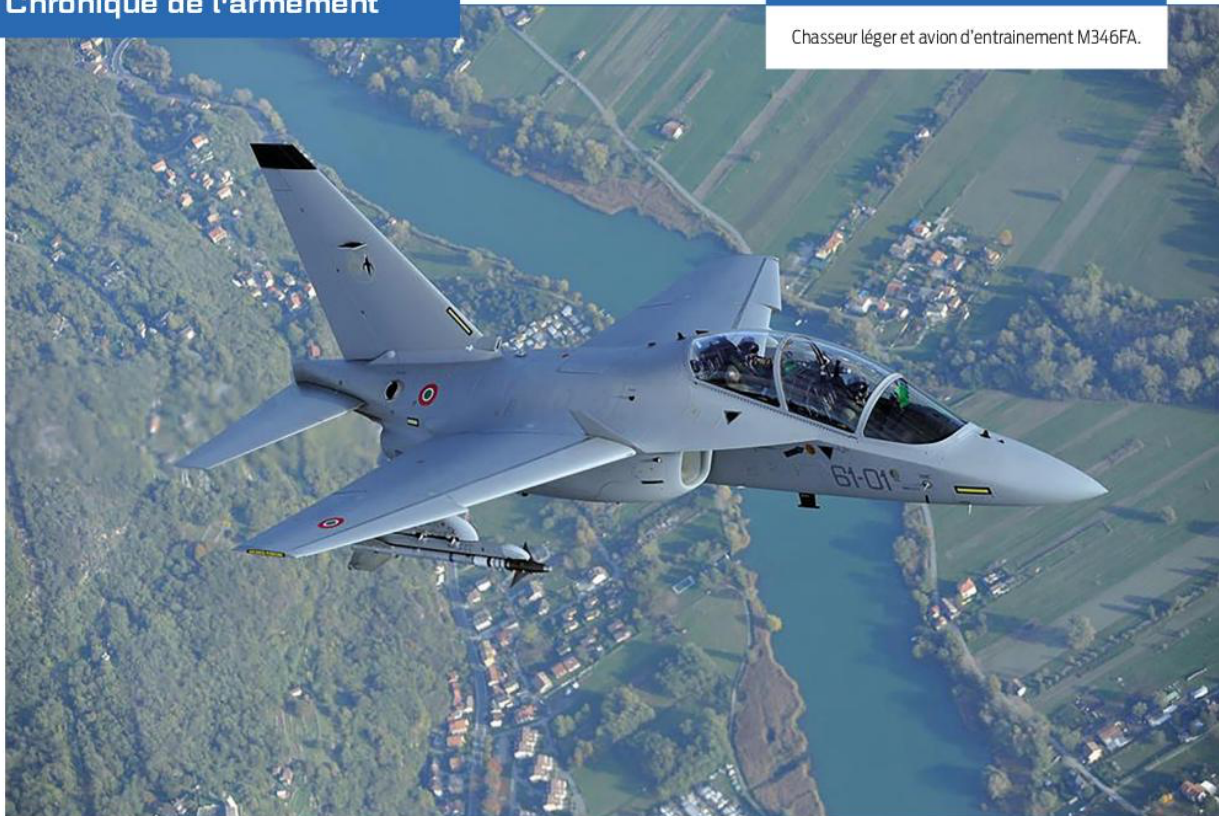
■ **WASS** (Whitehead Alenia Sistemi Subacquei), est un des leaders mondiaux des armements sous-marins. Un protocole d'accord entre Leonardo, THALES et DCNS (actuellement Naval Group avait été signé lors du sommet franco-italien de Nice de 2007 pour créer deux Joint-ventures :

- La co-entreprise « Torpille » (entre DCNS et Leonardo alors Finmeccanica) est chargée du développement, de la production et de la commercialisation des torpilles. Si la torpille légère, MU90/IMPACT a été un succès, le projet de torpille lourde, « Black-Shark », a été un échec dont la responsabilité semble partagée.

- La co-entreprise « Sonar » détenue à 51% par Thales et à 49% par Finmeccanica, concernait le design de la tête acoustique des torpilles, ainsi que le développement, la fabrication, et les activités de support.

**Indépendamment de Leonardo, notons malgré tout 2 acteurs importants**

Le constructeur naval FINCANTIERI, un chantier naval de navires civils (paquebots) et militaires (frégates et corvettes) qui poursuit lui aussi une stratégie multidomestique. Le groupe italien, très implanté sur le secteur militaire, est présent sur le continent nord-américain depuis plusieurs années. Aux États-Unis, le constructeur a ainsi racheté à Lockheed-Martin quatre chantiers rassemblés au sein de



Fincantieri Marine Group (FMG). Pour le renouvellement de la flotte canadienne, Fincantieri peut en effet proposer divers bâtiments développés pour le compte de la marine italienne ou des clients « export », comme sa version de la frégate multi-missions (FREMM), son projet de Multifunctional Ship (un bâtiment de projection de 20 000 tonnes), ou encore sa gamme de pétroliers-ravitailleurs.

IVECO DEFENCE VEHICLES est spécialisée dans les véhicules terrestres militaires et la sécurité civile. Iveco DVD s'appuie sur la large gamme de produits d'Iveco pour proposer le blindage de cabines qui peuvent s'adapter sur les châssis classiques des véhicules 6x6 ou 8x8. Les véhicules blindés et d'assaut sont étudiés en coopération avec Oto Melara (Léonardo). Ces matériels militaires actifs sont construits par le CIO - Consortium Iveco - Oto Melara ayant conduit à la conception et à la production des MBT, transports de troupes blindés à chenilles (IFV), voitures blindées à roues et de véhicules blindés.

## Les coopérations clé avec des industries étrangères

**Une des raisons des succès enregistrés sur les marchés internationaux est le réel savoir-faire de l'industrie italienne à établir des coopérations avec des partenaires locaux.**

### ■ Avec les USA

La coopération emblématique entre les USA et l'Italie concerne évidemment le F-35. L'Italie est le deuxième partenaire en importance après le Royaume-Uni dans le programme du Joint Strike Fighter. Les besoins de l'Italie concernent la Marina Militare, qui prévoit utiliser 22 F-35B sur le nouveau porte-aéronefs Cavour. Alenia est responsable de la ligne d'assemblage italienne qui livrera les avions à tous les utilisateurs européens. Alenia Aeronautica fournira à terme la moitié des voilures nécessaires à tous les F-35 produits.

### ■ Avec les industriels français

Les coopérations en cours entre les industries françaises et italiennes

sont dès à présent en cours sont notables et résultent de la création de co-entreprises. Dans le domaine naval, l'Italie et la France sont des partenaires majeurs, notamment au sein de Naviris, l'entreprise commune détenue à 50/50 par Fincantieri et Naval Group. Au-delà de partenariat relativement récent, deux des trois classes de frégates françaises ont été réalisées en coopération avec l'Italie (FREMM et FDA - Frégate de défense aérienne). Il s'exprime également sur les programmes de bâtiments ravitailleurs des forces navales ou encore un certain nombre d'armement (torpille légère, missile Aster...).

Cependant le programme le plus marquant de la coopération franco-italienne est l'**ASTER** (AéroSpatial TERminal), une famille de missiles sol-air issu du consortium Eurosam comprenant MBDA France, MBDA Italie et Thales. Deux versions du missile (ASTER 15 et ASTER 30) sont en service, l'ASTER 15 ayant détruit récemment des drones houthis en Mer rouge.

## L'industrie italienne, concurrente ou partenaire ?

Les points d'excellence de l'industrie de Défense italienne, aussi bien en qualité technique qu'en savoir-faire commercial, en font une concurrente redoutable. L'Italie a proposé des frégates FREMM (développées en coopération avec Naval Group) à l'exportation (Brésil, Algérie, Indonésie), en concurrence avec des offres similaires du partenaire français. Cette concurrence aurait dû être régie par des accords a priori de bonne conduite.

Grace à l'importante colonie italienne au Brésil, les offres italiennes sont particulièrement bien reçues. Après avoir été le (seul) client de l'avion d'attaque léger AMX dans les années 70 – 80, Brasilia a choisi IVECO pour un important programme de véhicules de combat 6x6 pour remplacer ses véhicules de transport de troupe URUTU et ses véhicules de combat légers Cascavel.

Dans les armements aéronautiques, le choix turc pour son hélicoptère de combat s'est porté sur l'Augusta Westland T129, alors que le « Tigre » hélicoptère de combat d'Airbus Hélicoptères avait souffert de la position politique française dénonçant le génocide arménien.

Un autre produit italien intéressant est l'avion d'entraînement avancé M 346 Master qui commandé par l'Italie a été sélectionné par de nombreux pays (EAU, Israël, Pologne, Singapour, Nigéria), et très présent dans les compétitions internationales en cours. L'avion de transport tactique C-27J, l'hélicoptère EH 101 ont aussi enregistré de nombreuses commandes.

La France est aussi un client de la BITD italienne pour la fourniture par un consortium de 4 Bâtiments Ravitailleurs des Forces navales dont le premier, le « Jacques Chevallier » vient d'être livré à la Marine Nationale. Le programme FLOTLOG s'inscrit dans le cadre

d'une coopération franco-italienne conduite par l'Organisation Conjointe de Coopération en matière d'Armement (OCCAR) pour le compte de la Direction générale de l'armement (DGA) et de son homologue italien NAVARM, au sein du programme Logistic Support Ship (LSS). Cette coopération fait suite à un premier partenariat entre les BITD pour la fourniture il y a une dizaine d'années de 2 400 camions logistiques Porteur Polyvalent Terrestre par IVECO, associée à la PME alsacienne Lohr.

Pourquoi ces succès ? Le pragmatisme et le savoir-faire commercial italien sont remarquables. Les Italiens ne possèdent pas le défaut de l'arrogance qui coûte souvent cher à leurs homologues français.

### Il est temps de conclure !

Le cas de l'industrie de défense italienne est significatif de la force d'une industrie de défense qui ne peut pas s'appuyer sur une force équivalente de la diplomatie du pays et qui donc doit réaliser des performances commerciales

exceptionnelles pour compenser ce handicap (accompagnées par une bonne technique et des alliances étrangères fort opportunes !). Face aux mêmes difficultés budgétaires, des rapprochements et même des consolidations entre elles sont indispensables. Espérons que les occasions ne seront pas manquées, car maintenir une concurrence sera mortelle à terme pour les deux industries. Cependant, une coopération bilatérale se heurte souvent à des tensions politiques et économiques, comme il est possible de s'en rendre compte dans les programmes franco-allemands du SCAF et du MGCS. Il serait alors hautement préférable de constituer une alliance industrielle comportant trois pays. L'entrée possible de l'Italie dans le programme franco-allemand de char MGCS pourrait être salvateur.

