

DCNS DE RUELLE

Des canons aux lance-missiles

Des canons qui voguaient via la Charente jusqu'à l'arsenal de Rochefort aux lanceurs de missiles ultrasophistiqués embarqués à bord des bateaux militaires... De la fonderie créée en 1751 par le marquis de Montalembert à l'actuelle DCNS, le site de Ruelle-sur-Touvre a gardé la mer pour ancrage. Au sein du groupe DCNS, acteur mondial du secteur naval de défense, concepteur et fabricant de sous-marins et de bâtiments de surface, le centre charentais tient le rôle d'équipementier de haute technologie. «Nous équipons les navires de combat de systèmes complexes qui leur permettent de se défendre et de tirer des armes, tout ce qui fait l'interface entre l'arme et le navire», explique le directeur André Portalis.

AVEC 830 SALARIÉS, LE CENTRE CHARENTAIS REPRÉSENTE 10 % DE L'ACTIVITÉ de l'ex-Direction des constructions navales (DCN) devenue société de droit privé en 2003 puis groupe DCNS en 2007, détenu à 75 % par l'Etat et à 25 % par la société privée de défense Thales.

La spécialité de Ruelle s'est notamment affirmée après la Seconde Guerre mondiale avec la mise au point du premier missile naval Mazurka et de son système de lancement. À l'époque, la fabrication

d'armes échoue aux missiliers (comme de nos jours l'Européen MBDA, filiale commune de BAE Systems, EADS et Finmeccanica) et Ruelle se positionne sur la conception et la réalisation de lanceurs et d'équipements à haute valeur ajoutée. «On a toujours cette fonction clé de l'interface entre les armes que fournissent ces entreprises et tout le bateau. On traite le lanceur lui-même, la conduite de tir et tout le contrôle commande associé, détaille André Portalis. Avec, en toile de fond, les problématiques qui consistent à lancer en sécurité et à donner au commandant du navire tous les éléments qui lui permettent de décider de l'engagement des armes.» Systèmes de lancement de torpilles, de missiles (et donc stockage et manutention des armes), systèmes d'appontage pour les hélicoptères, mâts de sous-marins, simulateurs pour les centres d'entraînement des équipages...

À Ruelle, le service Recherche et Développement mobilise près d'un quart du personnel qui œuvre à la constante amélioration des matériaux, de la sûreté et fiabilité des logiciels embarqués ainsi qu'au développement de nouveaux produits ou méthodes.

Les technologies élaborées trouvent, en plus de la Marine française, preneurs



DCNS

après d'autres flottes ou de bateaux non estampillés DCNS. «On a vendu un système d'appontage d'hélicoptères en Thaïlande et en Hollande. Ces marines, qui ne sont pas clientes de DCNS, nous achètent un équipement que nos équipes vont mettre en service», poursuit le directeur.

Cette présence en mers lointaines place DCNS Ruelle dans le club assez restreint des grands équipementiers européens. Ses savoir-faire génèrent aussi des transferts de technologies, par exemple vers le Brésil ou l'Inde.

Une manière de développer d'autres marchés à l'heure où les commandes militaires globales ont tendance à décroître et alors que de nouveaux acteurs mondiaux émergent.

LE SITE DE RUELLE USE ÉGALEMENT DE SA CAPACITÉ D'INNOVATION, toujours dans le domaine des équipements, pour accompagner la future diversification du groupe DCNS vers le secteur civil de l'énergie traditionnelle (pétrole, nucléaire) et des énergies marines renouvelables (houle, éoliennes des mers, hydroliennes, marées...). «La touche reste navale, constate André Portalis. L'exemple des éoliennes est intéressant, ceux qui les installent sur terre ne savent pas comment les exploiter en mer. La vraie valeur ajoutée qu'on apporte, c'est la navalisation des systèmes et finalement peu d'industries peuvent traiter ce problème.»

Astrid Deroost

DCNS compte dix sites en France et quelque 12 000 collaborateurs, son chiffre d'affaires atteint deux milliards d'euros.



DCNS

Un retour à la réalité : la mer à travers l'immatériel

Les nouvelles technologies nous ont permis de diminuer les distances géographiques d'une façon exponentielle. Ainsi, il ne nous apparaît plus impossible d'interagir en discontinu sans s'interroger véritablement sur les contraintes physiques propres à notre environnement. Et pourtant...

La nature du relief a déterminé incontestablement au cours des siècles le niveau de développement économique de nos espaces. Il ne s'agit pas seulement de mettre en avant la richesse des terres ou l'abondance des ressources naturelles mais surtout d'insister sur le degré d'accessibilité d'un territoire. Cette caractéristique a été primordiale tant pour y faire passer les armées (il est plus simple d'imposer son pouvoir si l'on peut intervenir rapidement) mais aussi pour y pratiquer le commerce. Les points d'interactions nécessaires à cette dynamique sont alors devenus des lieux de fortes activités économiques.



Claude Fauquet

Lorsque les mers furent maîtrisées à travers les outils de la navigation, l'accessibilité entre différents territoires fut renforcée. Ainsi, nous avons pu assister au cours de l'histoire à l'enrichissement des façades maritimes avec la présence de ports nourrissant l'activité locale.

Thibault Cuénoud est doctorant en sciences économiques à l'Université de Poitiers et assistant chercheur à l'Escem Poitiers-Tours.

LE BOULEVERSEMENT DES NOUVELLES TECHNOLOGIES. L'ordre en place s'est de nouveau agité. La forte attractivité des côtes maritimes a été remise en cause par l'évolution de nos sociétés qui ont irrémédiablement été impactées par les nouvelles technologies. Nous avons diminué indirectement les distances physiques qui nous séparaient. Aujourd'hui, nous ne parlons plus véritablement des contraintes du relief mais simplement du temps nécessaire à quelq'un pour répondre, s'informer, voyager... Au cours des dernières décennies, ce temps nécessaire à interagir a considérablement diminué. Dans le cadre des communications, l'envoi d'un mail est quasi simultané.

UNE MARGINALISATION DE LA MER ?

L'importance de la mer peut nous apparaître secondaire dans le rôle qu'elle avait pu jouer auparavant. Est-il toujours aussi pertinent d'avoir un accès maritime si nous pouvons directement communiquer à l'aide de la téléphonie et d'Internet ? De nombreux domaines d'activités ne nécessitent même plus d'échanges physiques. Des données, des documents, des rapports peuvent être transférés par ces canaux. L'immatériel nous a permis de contourner les obstacles que la géographie des espaces nous avait toujours imposés. De nombreux territoires ont ainsi pu se désenclaver pour participer à ces interactions naissantes, nous faisant supposer que cette contrainte géographique n'était plus viable aujourd'hui.

LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE SE FOCALISE TOUJOURS SUR LES CÔTES...

La description que nous venons de faire vis-à-vis des nouvelles technologies ne nous permet pas cependant d'attester dans les faits d'une certaine diminution de l'attractivité des mers. Les zones les plus dynamiques restent encore les côtes maritimes voire celles possédant des fleuves desservant des mers. Bien au contraire, l'attractivité ne cesse de se renforcer dans ces territoires. L'immatériel qui offre tant d'alternatives aux contraintes géographiques ne peut malheureusement pas tout régler. Il ne permet pas d'y faire circuler tout ce qui reste matériel. Même si nos sociétés ont largement progressé d'un point de vue technologique, il ne leur est pas possible de résoudre le transport des marchandises toujours vital pour nos modes de vie (alimentation, énergie, matières premières...).

L'INTENSIFICATION DU CONTRÔLE MARITIME.

Bien au contraire, nous assistons aujourd'hui à une intensification du contrôle des voies maritimes puisqu'elles permettent d'acheminer pétrole, gaz et autres ressources énergétiques d'une importance géostratégique pour tous les pays. D'autre part, la sécurisation de ces voies offre aussi la capacité de préserver l'activité commerciale, source de richesse indéniable de nos sociétés mondialisées. Même si nous avons aujourd'hui la possibilité d'organiser l'ensemble de la logistique entre deux entités sur des territoires différents, il faut nécessairement livrer les marchandises à un moment donné. La mer reste encore le moyen de transport le moins cher et le plus simple. Alors, dans ce contexte de retour à la réalité, l'immatériel ne vient plus concurrencer mais plutôt compléter les contraintes de l'acheminement des biens qui reste un enjeu stratégique.

L'ILLUSION D'UNE SOCIÉTÉ EN COURS DE DÉMATÉRIALISATION.

L'immatériel nous offre une facilitation des interconnexions entre territoires. Mais cela ne peut se substituer à l'acheminement matériel des marchandises. Nous aurions tort de sous-estimer l'importance de la mer au regard de l'évolution de notre monde. Certains l'ont déjà compris ou ne l'ont pas oublié. La domination des destinations maritimes permet de s'assurer de son influence dans bien des domaines. La Chine et l'Inde en sont largement conscientes. Chacune renforce petit à petit le contrôle des eaux à l'aide d'accords et d'implantations de bases militaires. La raréfaction des ressources énergétiques qui transitent par ces voies ne peut que nous pousser à revenir à la réalité : la mer reste un élément indispensable à la viabilité d'une économie, aujourd'hui encore.

Thibault Cuénoud