

# L'INDUSTRIE NAVALE FRANÇAISE À L'ÉPREUVE DU CONFLIT RUSSO-UKRAINIEN

La guerre en Ukraine amène à un constat inquiétant pour l'industrie navale française : les chaînes d'importations et d'exportations sont menacées d'un effet domino. La filière doit faire face simultanément aux ruptures d'approvisionnement en matières premières, à la volatilité des cours et aux pertes de marges, mais aussi au départ de la main d'œuvre ukrainienne sur les chantiers, ce qui pourrait rendre les carnets de commandes de plus en plus difficiles à honorer. Contrairement à la covid-19, la crise est asymétrique puisque la Chine et les Etats-Unis ne sont pas affectées de la même façon que les Européens.

## LES MATIÈRES PREMIÈRES : RUPTURES ET SURCÔÛTS

En raison des ruptures de l'approvisionnement de certaines matières premières en provenance d'Ukraine et de Russie, le cours de celles-ci est devenu très volatile.

La situation est aujourd'hui particulièrement difficile pour les aciers plats, en provenance majoritairement de Russie et d'Ukraine. Les deux pays fournissent notamment des brames (blocs d'acier de forte dimension servant à la production, après laminage, des tôles et plaques d'acier), assurant jusqu'à 80% des besoins de certaines usines du Groupement des Industries de Construction et Activités Navales (GICAN).

C'est notamment le cas de l'usine sidérurgique et métallurgique Azovstal de Marioupol, cité portuaire et industrielle majeure pour les exportations qui a été fortement endommagée par des combats. La rupture des approvisionnements est donc amenée à durer bien au-delà du conflit.

### LES RUPTURES EN APPROVISIONNEMENTS SONT AINSI AMENÉES À DURER BIEN AU-DELÀ DU CONFLIT

Plus généralement, les incertitudes liées à la crise ont fragilisé le marché des matières premières. L'aluminium et l'acier, qui peuvent représenter jusqu'à 60% du coût des petits navires, font partie des premiers dominos mettant en péril l'ensemble de la filière. Certaines matières premières ont vu leurs coûts tripler voire quadrupler. L'augmentation des prix du titane menace aussi certaines productions spécialisées puisqu'il s'agit d'un matériau stratégique pour les sous-ensembles des chaufferies nucléaires.

Enfin, l'augmentation du coût de l'énergie affecte les usines de transformation. Certaines spécialisées dans la transformation de métaux en France pourraient être contraintes d'arrêter leur activité, aggravant l'effet de rareté de certaines ressources.

## LA PRODUCTION : MAIN D'OEUVRE ET PROJETS À L'ARRÊT

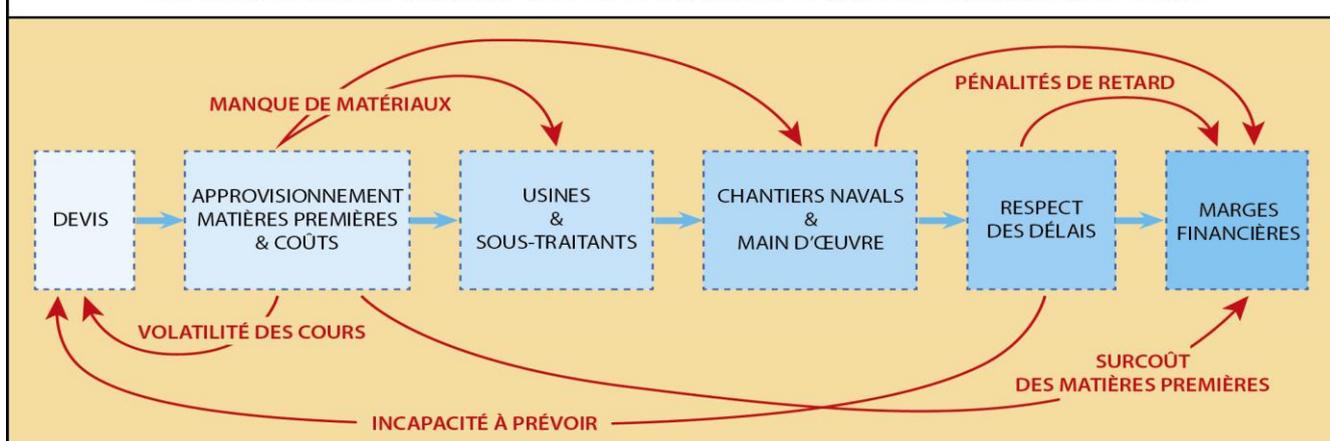
La crise ukrainienne agit à plusieurs niveaux sur la filière industrielle navale. Les usines ou infrastructures françaises vont faire face à des ruptures d'approvisionnement qui entraîneront à court terme la mise à l'arrêt de chantiers.

Le cas du dock flottant du Port de la Réunion illustre parfaitement l'impact du conflit sur la filière navale française. L'entreprise ukrainienne Pallada avait été choisie pour construire le dock flottant. Mais, située à Kherson, ville désormais aux mains des russes l'entreprise n'est plus en mesure d'honorer ses engagements. Plusieurs années de démarches administratives risquent ainsi d'être perdues.

Les chaînes de production sont menacées non seulement par la perte de matériaux stratégiques mais aussi par la perte de main-d'œuvre. Sur les chantiers français sont présents plus de 700 travailleurs détachés ukrainiens qui, s'ils ne sont pas déjà partis, songent à retrouver leurs familles en difficulté ou à rejoindre le front. Selon les chiffres du GICAN, certains chantiers ont déjà perdu près de 20% de leur main-d'œuvre. Cette problématique touche aussi les industries sous-traitantes polonaises qui font face à la perte d'une main d'œuvre stratégique.

### CERTAINS CHANTIERS ONT DÉJÀ PERDU PRES DE 20% DE LEUR MAIN-D'ŒUVRE.

## LES CHAINES DE PRODUCTION ET LE DANGER D'UNE RÉACTION EN CHAÎNE



En plus des difficultés d'approvisionnement et de soutien à la production, c'est aussi tout le calendrier de commandes de l'Industrie navale française qui est remis en question.

En effet, de nombreux projets d'export sont touchés : la vente de patrouilleurs aux garde-côtes ukrainiens, la négociation en cours pour la vente d'un système de chasse aux mines pour la marine ukrainienne, la vente des *Pods* de propulsion brise-glace pour les méthaniers russes... Les autres commandes liant les industries européennes à la Russie sont déjà sous le coup des sanctions européennes et donc suspendues.

Ces incertitudes liées aux partenariats bilatéraux directs avec l'Ukraine et la Russie ne reflètent qu'un pan des dangers menaçant les carnets de commande de la filière maritime européenne.

### DÉLAIS ET OFFRES : PÉNALITÉS DE RETARD ET PERTES D'OPPORTUNITÉS

L'effet domino se perçoit également dans la difficulté pour les entreprises à respecter leur carnet de commandes ainsi qu'à le renouveler.

Face aux difficultés de réapprovisionnement, les stockistes, qui fournissent les pièces détachées des navires sont contraints de suspendre provisoirement leurs offres. La volatilité et l'incertitude des intrants met ainsi à mal la filière sur le long terme avec des devis irréalisables. Produire des devis relèverait presque de la pure spéculation au vu des incertitudes latentes quant à l'issue du conflit et ses conséquences sur les marchés.

Outre les difficultés à assurer leurs clients de la faisabilité des commandes, il s'agit aussi de pouvoir garantir des marges minimales. En effet, l'actualisation des prix est au cœur des difficultés de l'industrie navale quand les ressources sont encore disponibles mais que les cours sont

imprévisibles. Les marchés publics actuels ne voient pas l'indice de révision des prix refléter l'ampleur de ces augmentations et les marchés privés sont pour la plupart forfaitaires sans révision de prix. Les entreprises voient donc leurs marges bénéficiaires diminuer ou disparaître avec des risques à long terme sur leur pérennité

### LES DELAIS D'APPROVISIONNEMENT PASSENT DE 4 A 40 SEMAINES POUR CERTAINES PME

Si les chantiers les plus importants semblent réussir encore à s'approvisionner et à palier certaines augmentations des prix, les PME et PMI se voient refuser des ventes ou sont confrontées à des délais d'approvisionnement passant de 4 à 40 semaines. Par ailleurs, les retards des équipementiers se répercutent sur les programmes des intégrateurs qui ne peuvent plus tenir les délais. La mise en péril des carnets de commande risque ainsi d'être durable.

Si les offres sont limitées (défaut de matières premières, marges réduites pour les entreprises), les marchés en cours de négociation ne pourront être conclus et seront alors reportés ou annulés.

L'invasion russe de l'Ukraine illustre un retour aux conflits de haute intensité, où les enjeux navals sont loin d'être négligeables. La mobilisation des principales flottes mondiales, en mer Noire et en Méditerranée, mais aussi bien au-delà, en mer Baltique, voire jusqu'en Arctique ou dans l'Indopacifique, révèle le caractère stratégique de la mer comme espace où s'exprime et s'étend la conflictualité. Dans ce contexte, le « maintien à flot » des forces navales est crucial, et constitue un défi majeur pour une industrie navale aujourd'hui fragilisée par les conséquences du conflit.

## L'ALUMINIUM ET L'ACIER, DEUX MATERIAUX STRATEGIQUES POUR L'INDUSTRIE NAVALE



**ALUMINIUM : un composant omniprésent**  
(superstructures, cabine, console, chaise, moteur, peintures...)



Source : Boursorama  
Cours de novembre 2021 à avril 2022

- ➔ Augmentation du coût des matières premières
- ➔ Délais d'approvisionnement des usines sous-traitantes (découpe, chaudronnerie)

**SURCOÛTS & PÉNALTÉS DE RETARD**

**ACIER : matériau stratégique pour la coque des bateaux**



Source : Boursorama  
Cours de février à avril 2022

- ➔ Augmentation du coût des matières premières
- ➔ Défaut d'approvisionnement des industries navales françaises (découpe, relaminage)

**SURCOÛTS & PÉNALTÉS DE RETARD**

UKRAINE      RUSSIE

PRINCIPAUX FOURNISSEURS DES ACIERS PLATS



**L'ALUMINIUM ET L'ACIER PEUVENT REPRÉSENTER JUSQU'À 60% DU COÛT DES PETITS NAVIRES \***

\* chiffre du GICAN