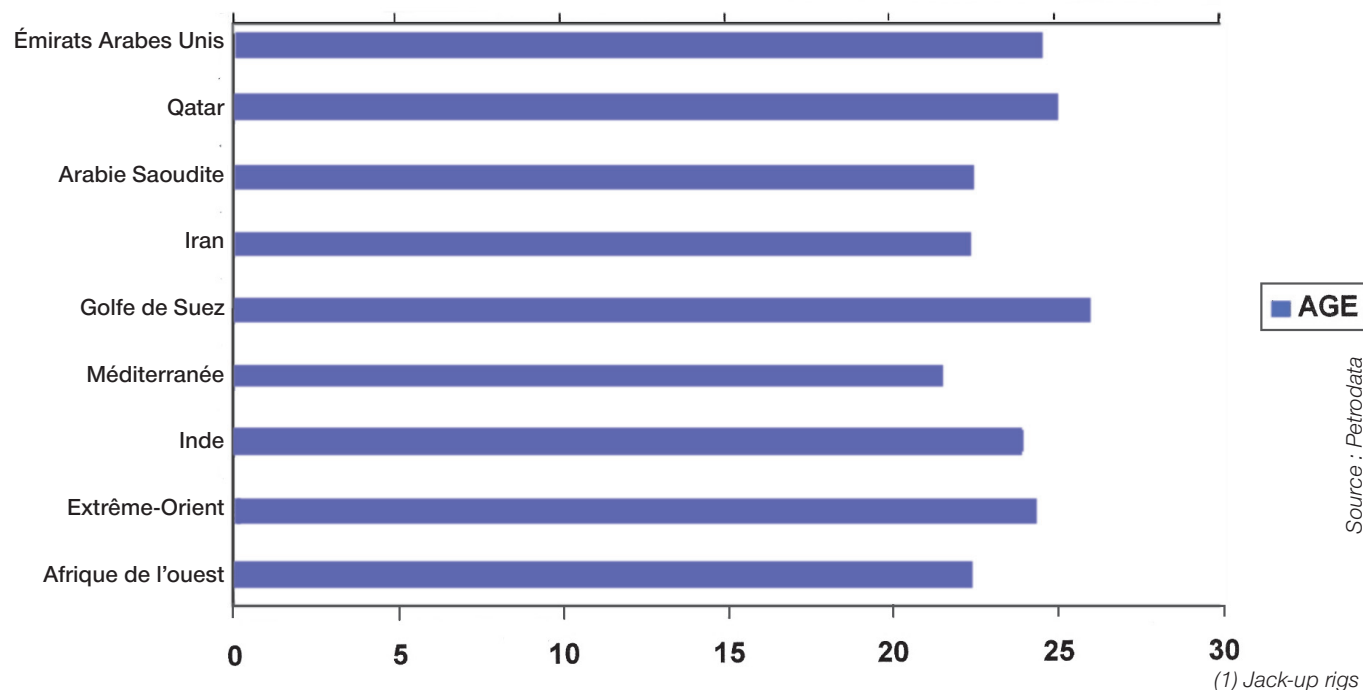


Plaidoyer pour la construction de plates-formes offshore en France

par Nathalie Goulet (*)



Âge moyen des plates-formes autoélévatrices (1)

Les responsables politiques (1) et universitaires se penchent régulièrement sur l'avenir de l'industrie navale de défense en Europe (2). Le salon Euronaval qui s'est achevé récemment, offre l'occasion d'une réflexion supplémentaire sur ce secteur en pleine évolution.

Avec la troisième façade maritime du monde (5 530 kilomètres), une industrie navale civile et militaire de toute première catégorie, des sociétés d'ingénierie comme Technip, un opérateur pétrolier, Total, présent sur tous les continents, la France est totalement absente du secteur de la production de plates-formes offshore. Ce marché étant occupé par les chantiers américains, notamment dans la région de Houston, et depuis quelques années par les chantiers asiatiques, indiens, ukrainiens, russes ou roumains dont les coûts salariaux sont évidemment moindres.

En Europe, le norvégien Aker et l'italien Saipem (ayant acquis la société française Bouygues Offshore) occupent ce secteur avec succès.

UN SECTEUR REDEVENU ATTRACTIF

Alors que l'approvisionnement énergétique connaît des tensions, ce chaînon industriel manquant pourrait consti-

Nota bene : les intertitres sont de la rédaction

tuer un complément d'activité, tant pour notre industrie navale militaire (à la merci des aléas politiques et budgétaires) que pour l'industrie civile, soumise aux exigences économiques de rentabilité (4), les deux secteurs présentant les mêmes schémas de décapitalisation et de constat social alarmant (5).

Il est vrai qu'en 1998, une tentative de réalisation de deux plates-formes de forage en mer Sedco-Forax, SFX, menée par la DCN, s'est soldée par un échec financier relatif, bien que la réussite technologique ait été au rendez-vous.

Cet échec semble avoir interdit pour toujours à ces opérateurs, à les en croire « **grave-ment traumatisés** », d'étudier de nouveaux projets dans ce secteur (6) ! Et ce, alors qu'il existe des dizaines de types de plates-formes techniquement moins sophistiquées que la plate-forme SFX.

Il est pourtant assez courant que des productions innovantes donnent lieu à quelques déboires, avec ce raisonnement, on peut s'interroger sur le sort qui aurait été réservé à l'industrie spatiale européenne si le programme Ariane avait été interrompu après ses premiers échecs.

Il faut d'ailleurs relever que le marché reste ouvert pour de telles productions - le 12 octobre dernier, Saipem annonçait l'obtention d'un contrat de 490 millions de dollars pour la construction d'un « rig » de ce modèle (7).

Si l'on se donne la peine de regarder l'évolution du marché

des plates-formes de forage (jack-up rig, semi-submersible etc.) au regard d'un critère simple, qui pourrait être le coût de location journalier (8), on constate son attractivité. Ainsi le tarif de location journalier oscille aujourd'hui entre 60 000 et 145 000 dollars par jour.

NE PAS RESTER SUR UN ÉCHEC

Un autre constat pourrait être fait, les plates-formes actuellement en service sur les mers ont un âge moyen de 22,5 ans. Manifestement si ce créneau industriel a pu paraître sans attrait il y a quelques années, entraînant son abandon - disons « **sa reddition sans combat** » (10) - l'actualité nous impose de revoir notre positionnement : l'augmentation du prix du pétrole et la croissance exponentielle des besoins se cumulent aujourd'hui

avec une phase industrielle de renouvellement des matériels de forage (11).

La production de nouvelles unités de forage résulte d'une nécessité mathématique et non d'un caprice ou d'un effet de mode !

Notre industrie navale peut-elle être présente sur ce marché ? La réponse est oui !

Techniquement, il n'existe pas de différence fondamentale entre la fabrication des pièces essentielles d'une plate-forme de forage et celle d'un navire civil ou militaire. Le processus est identique : construction de modules pré-équipés (poutre et plate-forme flottante) assemblage des tronçons, raccordement, « commissioning » et essais des installations. De même de nombreux équipements sont similaires : propulsion, locaux vie, cuisines, production d'énergie, usines... Enfin, la France dispose encore - mais pour combien de temps ? - de structures

d'accueil à Cherbourg ou Brest notamment.

Faut-il perpétuer, sur le fondement d'une seule expérience infructueuse vieille de huit ans, le postulat selon lequel les tentatives de diversifications civiles sont incompatibles avec la conduite de projets militaires et ce, alors que la situation de l'emploi est de plus en plus fragile (12) et que la production d'une plate-forme de 3 100 tonnes, assurerait un plan de charge minimum de 14 mois.

Interrogé sur ce point lors de son audition en commission des Finances du Sénat, Jean-Marie Poimboeuf, PDG de DCN SA, avait estimé que sous certaines conditions, il pourrait accepter cette diversification (13).

Nul n'est ignorant ni des exigences de compétitivité, ni du poids des coûts salariaux sur les industries de main-d'œuvre, il n'en demeure pas moins vrai que les compagnies pétrolières sont en demande de matériel de forage. Au niveau mondial, les « slots » de fabrication font l'objet de surenchères de la part des chantiers navals. Il existe, dès lors, pour notre pays, un vrai créneau industriel à long terme.

Il va sans dire qu'une présence française sur ce secteur serait hautement stratégique notamment dans le golfe Persique.

Une approche plus pragmatique et actualisée de ce marché permettrait, sans doute, à nos industriels de revoir leur position.

Cette diversification serait l'occasion d'un nouvel espoir pour des zones fragiles économiquement, et l'occasion d'y développer l'emploi et de nouvelles formations.

Il n'est pas douteux que nous avons les moyens de l'excellence, il ne faudrait pas manquer l'occasion qui nous est offerte.

(*) *Sénatrice suppléante (UMP) de l'Orne.*

(1) Jean Lemièrre, député : rapport d'information n° 1701, au nom de la commission de la Défense de l'Assemblée nationale.

(2) Note de la Fondation pour la recherche stratégique, octobre 2006 (Hélène Masson et Cédric Paulin)

(3) Étude visant les pays du golfe Persique, nécessitant des plates-formes type jack-up 300 pieds.

(4) La cession des Chantiers de l'Atlantique au groupe norvégien Aker.

(5) Notamment QO n° 19507, Jean-Pierre Godefroy, sénateur de la Manche JO Sénat 29 septembre 2005, page 2438. Et aussi : Réflexions FGMM-CFDT sur la politique industrielle de construction navale civile et militaire pour la France, Chantiers

de l'Atlantique, note 05-111 (mai 2005).

(6) Rapport projet de loi de finances pour 2003, tome III, moyens des services.

(7) Extrait de la revue « Infocéan » n° 396 du 2 novembre 2006.

(8) Statistiques publiées www.rigzone.com/data, Offshore Rig Data Rate 27 octobre 2006.

(9) Tableau joint : PetroData.

(10) Cession de Bouygues Offshore, cessation du GIE Brest offshore.

(11) Statistiques publiées : Offshore Rig Market Status Report RS Platou offshore, septembre 2005.

(12) Rapport Sénat précité.

(13) Commission du Sénat, bulletin n° 29, audition du 15 juin 2005, page 5552.