

Excellent argumentaire en faveur de la (re)nationalisation de la construction navale en Europe. Prenant l'exemple de l'échec patent du modèle britannique dans le domaine, Giovanni de Briganti (l'éditeur de defense-aerospace.com) note « qu'il a finalement été admis que le focus des sociétés privées en premier sur la rentabilité ne peut pas être réconcilié avec l'exigence souveraine d'un gouvernement » soucieux de faire construire ses navires (et autres quincailleries de la sorte) sur des sites nationaux.

En s'appuyant sur les propos amers du ministre britannique à la Défense, l'analyse de Briganti démonte l'illusion des gouvernements de l'Europe occidentale sur les prétendus avantages et de la privatisation. Manifestement, même le ministre Hammond s'est rendu à l'évidence que les industries navales britanniques ne survivront pas grâce à leur recherche de compétitivité accrue sur les marchés internationaux, mais grâce à des commandes passées par la *Royal Navy* au nom de l'exigence de souveraineté.*

La conclusion s'impose. D'après de Briganti, « *c'est un domaine où les gouvernements devrait jouer leur rôle souverain, en nationalisant les capacités de base en matière de construction navale* ». Ce qui permettrait d'une part d'assurer le maintien des chantiers même en période de vaches maigres, de l'autre d'éviter les marges excessives et les contrats biaisés au détriment du citoyen/contribuable et en faveur des compagnies privées.

L'exemple cité par De Briganti, celui des prochains navires ravitailleurs de la *Royal Navy* achetés à la Corée du Sud, est en effet un cas d'école. Comme **noté auparavant**, le sujet avait été évoqué lors d'une audition du Parlement UK sur le système d'acquisition des équipements l'an dernier. Où le ministre chargé du dossier s'est retrouvé pris dans le piège de ses propres contradictions.

En faisant des tirades éloquentes sur « *la liberté d'action pour préserver notre flotte* » qu'il « *considère de la plus haute importance* », le ministre ne se gêne pas pour défendre, du même souffle, le choix du recours à la compétition internationale pour l'achat des navires ravitailleurs MARS. En croyant pouvoir se justifier « *parce que c'est une capacité – la construction de navires ravitailleurs – dont le Royaume-Uni, à nos grands regrets, ne dispose plus* ». Comme celle des sous-marins à propulsion classique, par ailleurs.

* “We hear a great deal about how shipbuilding will be sustained through the commercial market and the third-nation market, including the market for warships, but I am afraid I have seen no evidence to suggest that we are able to compete in what is a very aggressive global market for commercial shipping. I think that the shipbuilding industry in this country will be primarily dependent on Royal Navy orders placed in the United Kingdom, because of the sovereign requirement for us to have warship building capability.”