Patrice Caine (Thales) : « En politique, le plus dur c'est de choisir »

ANNE BAUER (HTTP://WWW.LESECHOS.FR/JOURNALISTES/INDEX.PHP?ID=735) / Journaliste Aéronautique Défense | DAVID BARROUX (HTTP://WWW.LESECHOS.FR/JOURNALISTES/INDEX.PHP?ID=546) / Rédacteur en chef | Le 21/10 à 06:00 | Mis à jour à 10:45



Patrice Caine a rejoint Thales il y a quatorze ans. - Thibault Desplats/Thales

Le PDG de Thales, le géant français de l'aéronautique et de la défense, est l'invité du Grand entretien des « Echos ».

Patrice Caine fêtera en décembre ses deux ans à la tête de Thales. Le groupe aux cinq métiers (aéronautique, défense, spatial, transport et sécurité) a récemment révisé à la hausse ses prévisions de chiffre d'affaires pour 2016. A moyen terme, Thales jouera un rôle central dans la restructuration de l'industrie de la défense, notamment pour la filiale navale DCNS.

Comment expliquer que la France qui se désindustrialise reste une puissance dans les industries de défense ?

L'histoire. Il n'existe pas de grande industrie de défense sans une grande armée. Or la France a un long passé militaire et il n'y aurait ni Thales, ni Dassault, ni DCNS, sans la volonté politique d'avoir une armée de premier plan, autonome et capable d'entrer en premier sur un théâtre d'opérations. Ce qui n'est pas facile et suppose de disposer de toute la panoplie des armements. C'est aussi le résultat du choix de la France de se doter de la dissuasion nucléaire, l'outil de défense le plus exigeant sur un plan technologique. Il faut concevoir quelque chose de complexe qui puisse fonctionner parfaitement plusieurs décennies après avoir été fabriqué.

C'est une exception, dont on ne peut s'inspirer pour d'autres secteurs ?

Au contraire ! La politique de défense devrait inspirer les gouvernements pour d'autres politiques industrielles. Il y

a trois ingrédients qui pourraient s'appliquer avec succès ailleurs. Il y a d'abord une vision politique partagée, sans opposition majeure entre la droite et la gauche, puis un opérateur public compétent : la Direction générale de l'armement (DGA), et enfin le nerf de la guerre : des ressources. Ces trois ingrédients sont nécessaires pour une politique qui réussit. Il y a un autre exemple qui les réunit : le spatial. L'Europe s'est mise d'accord, a de bons opérateurs publics - l'ESA, le CNES - et les Etats ont mis les moyens. On a réussi, ainsi, à bâtir une industrie spatiale de niveau mondial. Les gouvernements doivent faire le choix des secteurs réellement stratégiques où devenir numéro un. Le plus difficile en politique est de choisir. Tout n'est pas stratégique. Après-guerre, les dirigeants avaient fait des véritables choix, par exemple celui de l'indépendance énergétique et du programme électronucléaire. Personnellement, aujourd'hui, je sélectionnerais le numérique, l'énergie, la défense et le spatial.

Les grands contrats ont-ils encore un impact sur l'emploi en France ?

Oui. A nous de veiller à ne pas devenir hors sol, avec un siège social en France et la R&D ailleurs. Dans nos métiers, le problème de la délocalisation ne se pose pas comme dans d'autres industries. Chaque année, le ministère de la Défense investit quelque 3 milliards chez Thales dans des programmes de défense dont 200 millions dans la recherche. Aussi, nos centres névralgiques de R&D et d'ingénierie restent ancrés en France, où sont recrutées cette année 2.000 personnes. On peut être intelligent : s'implanter à l'étranger, mais continuer à innover en Europe avec l'appui des gouvernements.

Les liens entre la DGA et l'industrie de défense ne font-ils pas monter la facture ?

Nos contrats avec la DGA sont en prix fermes et, croyez-moi, il nous arrive d'être perdants. C'est la grande différence avec le modèle américain, où les industries de défense travaillent avec le gouvernement en « cost plus », si bien que la dérive des coûts de développement est payée par le Pentagone. On peut donc sans doute faire plus avec moins, mais les programmes français ne connaissent pas les dérapages de coûts américains.

La DGA ne pousse-t-elle pas à une technologie toujours plus pointue là où l'armée a besoin parfois de matériel plus simple et plus robuste ?

Je ne pense pas. La DGA est bien là pour s'assurer que nos entreprises sont suffisamment solides pour être toujours là dans dix ans. L'un est dans le temps long et l'autre, le militaire, dans un temps plus court. Et c'est le ministre de la Défense qui arbitre.

La cyberguerre entre Etats est-elle une nouvelle menace ?

Oui, on y est et le champ des menaces informatiques a largement dépassé le seul périmètre de la défense : sécurisation des infrastructures critiques, des grandes banques, des géants du Net... Plus on est digitalisé, plus on est vulnérable si on ne se protège pas. Il n'y a pas de protection absolue, mais notre métier est de protéger les données sensibles.

Est-on conscient de la menace ?

La prise de conscience s'accélère. Plus personne ne dit : « Vous êtes parano. » Regardez le contrat qu'on vient de signer avec Engie. En deux à trois mois, on a mis en place un contrat pour assurer la sécurité de leurs systèmes d'informations au niveau mondial.

Et peut-on lutter contre la menace terroriste ou la violence urbaine ?

La parade absolue n'existe pas, mais nous ne sommes pas impuissants. Il n'y a pas de fatalité. Les algorithmes pour l'analyse vidéo permettent par exemple de détecter des scènes violentes, les outils de reconnaissance faciale, chose très compliquée en temps réel et en environnement naturel, progressent et peuvent aider la police. Enfin, on a mis en place des outils de recherches de « comportements anormaux ». A Mexico, Thales a déployé le plus gros projet de sécurité urbaine du monde. Il a fallu installer des capteurs : vidéoprotection, détecteurs de coup de feu, drones, lecteurs de plaques d'immatriculation, mais aussi mettre en oeuvre des bornes d'appel d'urgence et trouver le moyen d'optimiser les liens avec la police. L'investissement total a atteint 400 millions d'euros. Avec des résultats. Le maire de Mexico estime que la criminalité a baissé de près de moitié entre 2009

et 2015, les vols de voitures ont diminué de 50 % tandis que le temps de réponse aux appels de détresse est passé de 12 à 3 minutes. De ce fait, les primes d'assurance ont baissé de 40 % pour les entreprises à Mexico.

Ne craignez-vous pas un débat sur « Big Brother » ?

Je ne le sens pas monter, sans doute en raison des circonstances actuelles qui font plutôt basculer l'opinion vers une demande de protection. Thales propose des solutions de haute technologie permettant aux hommes, confrontés à des millions de données, de prendre rapidement la meilleure décision. Il appartient au politique d'arbitrer s'il y a un débat moral.

Les Parisiens accepteraient-ils autant de caméras qu'à Mexico ?

Mais il existe déjà des milliers de caméras à Paris. Simplement, elles ne sont pas reliées par un système intelligent. C'est d'ailleurs dommage. L'Europe est très en retard. Mexico reste un cas d'espèce, mais, si l'on parle des infrastructures critiques comme des aéroports ou des ports, Thales a signé des contrats à l'étranger - par exemple pour sécuriser les aéroports de Doha et de Dubaï -, mais n'a pas encore été sollicité en Europe.

Et dans ses applications civiles, que va changer le numérique ?

Beaucoup. Thales développe par exemple un service d'optimisation des trajectoires d'avion. Aujourd'hui les contrôleurs aériens travaillent chacun sur leur « morceau » du ciel, sans vision complète des trajectoires. Demain, on aura une vision complète, du décollage à l'atterrissage, et on enrichira en temps réels la gestion de l'information avec du Big Data : météo, données sur le trafic, les routes, la congestion des aéroports... In fine, le temps de vol sera ainsi réduit, et donc la consommation de carburant, ce qui sera bon pour les compagnies aériennes, les passagers et l'environnement. Autre exemple, le numérique peut aider à fluidifier et à accélérer les cadences des métros ou des trains, ce qui aidera à faire face au défi de l'urbanisation sans avoir besoin de reconstruire des infrastructures. Le numérique permet donc d'améliorer les performances de l'existant.

Quel est le trait d'union entre toutes les activités de Thales ?

Notre métier, c'est l'intelligence embarquée pour des usages civils comme militaires : avions, trains, satellites... Thales a un socle technologique commun pour irriguer cinq marchés principaux : aéronautique, espace, transport terrestre, défense et sécurité. A partir de trois grandes disciplines : systèmes, logiciels et électronique, nous construisons des systèmes embarqués, qui évoluent dans des environnements extrêmes, résistants aux chocs, aux très hautes et très basses températures ou encore au rayonnement cosmique. Ce n'est pas de l'électronique grand public mais de l'électronique spécifique pour des environnements exigeants, qui sont critiques d'un point de vue de la sûreté.

La dualité civil-militaire est-elle un atout ?

Cette dualité est pour Thales une chance extraordinaire car le civil et le militaire ont des activités et des cycles complémentaires. Dans la défense, les cycles sont lents et longs, les marges modestes, les contraintes fortes, notamment sur les autorisations d'exportation, mais la recherche et le développement sont financés, aidés. Dans le civil, les cycles sont rapides, il y a moins de contraintes mais il faut financer sa propre R&D. Aussi les deux secteurs s'emboîtent très bien et la technologie circule de l'un à l'autre. Ainsi, la cybersécurité, qui s'impose comme une nécessité au coeur de la transformation digitale des sociétés, tire parti de notre expérience dans la cyberdéfense et la cryptologie, des atouts historiquement issus de nos activités de défense.

De même, pour le boom du Big Data qui va permettre de passer d'une maintenance préventive à une maintenance prédictive ainsi qu'à l'Internet des objets. Dans la défense, nos ingénieurs travaillent depuis des années sur des algorithmes qui peuvent donner du sens à des masses de données ou sur la connectivité. Comme Monsieur Jourdain qui fait de la prose sans le savoir, le numérique est notre coeur de métier. Thales est digital par nature. On redécouvre la valeur de ces technologies, car le civil a ouvert un champ de possibles considérable.

Anne Bauer, Les Echos

David Barroux, Les Echos

@annebauerbrux (https://twitter.com/annebauerbrux) Suivre @annebauerbrux (https://twitter.com/annebauerbrux) - @DavidBarroux (https://twitter.com/DavidBarroux) Suivre @DavidBarroux (https://twitter.com/DavidBarroux)

(javascript;:void(0);)