

L'industrie navale américaine, talon d'Achille du renouveau de l'US Navy

par François Chauvancy

Face à la Chine et après l'épreuve iranienne, les États-Unis veulent accroître rapidement leur puissance navale. Mais disposer de crédits et commander davantage de bâtiments ne suffit pas : encore faut-il être capable de les construire, de les armer et de les maintenir. Or la base industrielle maritime américaine, affaiblie par plusieurs décennies de déclin, constitue désormais l'un des principaux obstacles au redressement de l'US Navy.

La puissance navale américaine se trouve confrontée à un paradoxe. Les États-Unis disposent toujours de la marine de guerre la plus puissante du monde par la sophistication de leurs bâtiments, leurs capacités aéronavales, leurs sous-marins nucléaires et leur réseau mondial de bases et d'alliances. Mais ils ont progressivement perdu une partie de l'outil industriel indispensable pour renouveler cette flotte et soutenir une confrontation de longue durée.

Le constat est sévère. En 2025, le secrétaire à la Marine John Phelan déclarait devant la Chambre des représentants que pratiquement tous les programmes navals américains connaissent des difficultés, évoquant des retards et des dépassements budgétaires devenus structurels. Le programme des frégates de classe *Constellation* est emblématique : les modifications apportées au modèle européen d'origine ont contribué à provoquer des retards de plusieurs années.

Le problème dépasse cependant largement la gestion de quelques programmes. Il est devenu industriel, économique et finalement stratégique.

Un constat préoccupant

Une puissance navale sans véritable industrie maritime de masse

La situation actuelle résulte en partie des choix opérés après la Seconde Guerre mondiale. Au sortir du conflit, les États-Unis dominaient la construction navale mondiale. Ils avaient démontré une capacité exceptionnelle de mobilisation industrielle : plus de 2 700 *Liberty Ships* avaient été construits en quatre ans grâce à la standardisation, à la production en série et à la mobilisation de près de 1,5 million de travailleurs.

Cette puissance industrielle s'est progressivement érodée. La construction navale commerciale a été largement abandonnée au profit de pays où les coûts étaient plus faibles, notamment le Japon puis la Corée du Sud et enfin la Chine. Les États-Unis ont conservé une industrie spécialisée dans les bâtiments militaires très sophistiqués, mais ont perdu l'écosystème maritime permettant d'entretenir une production de masse et une main-d'œuvre nombreuse et régulièrement employée.

Les chiffres cités sont particulièrement révélateurs : les États-Unis représenteraient aujourd'hui moins de 1 % du tonnage mondial construit, contre environ 53 % pour la Chine. Moins de 2 % du commerce extérieur américain serait transporté sous pavillon national.

John Phelan soulignait encore en juillet 2026 qu'alors que les États-Unis étaient le premier constructeur naval mondial en 1975, ils seraient désormais relégués au 19^{ème} rang, avec une production annuelle sans commune mesure avec celle de la Chine.

Cette évolution pose un problème fondamental : une marine de guerre ne peut durablement être dissociée de la puissance maritime et industrielle du pays qui la soutient.

La Chine bénéficie précisément de cette continuité entre construction commerciale et militaire. Ses chantiers disposent d'infrastructures, de fournisseurs, de personnel et de chaînes logistiques qui peuvent servir simultanément les marchés civils et les besoins de la marine de l'Armée populaire de libération. À l'inverse, les chantiers américains dépendent davantage de commandes militaires irrégulières, ce qui limite leur capacité à investir dans de nouvelles installations et dans l'automatisation.

La main-d'œuvre : le goulet d'étranglement le plus difficile à résoudre

L'une des principales limites de l'industrie américaine est désormais humaine.

Construire un navire de guerre demande des compétences très spécialisées : soudeurs, chaudronniers, électriciens, électroniciens, ingénieurs, architectes navals, spécialistes du nucléaire ou encore personnel capables d'intégrer des systèmes d'armes extrêmement complexes.

Or ces compétences ne peuvent être reconstituées rapidement.

L'exemple sud-coréen est révélateur. Chez HD Hyundai Heavy Industries, l'ancienneté moyenne des salariés atteint seize ans. Les chantiers militaires peuvent s'appuyer sur une activité commerciale permanente, ce qui permet de conserver les ouvriers qualifiés entre deux commandes de défense.

Les États-Unis sont confrontés au phénomène inverse. Une succession de programmes espacés dans le temps, les incertitudes budgétaires et la concentration des commandes sur quelques grands maîtres d'œuvre rendent plus difficile la fidélisation des salariés et l'investissement dans la formation.

C'est pourquoi le rétablissement d'une véritable puissance industrielle navale ne peut être obtenu simplement en augmentant le budget de la Navy. Il suppose une politique de formation professionnelle s'étendant aux écoles techniques, aux *community colleges* et aux universités afin de reconstituer progressivement toute la chaîne des métiers navals.

Des chaînes d'approvisionnement insuffisamment intégrées

Construire un bâtiment moderne aux États-Unis implique aussi des milliers de fournisseurs répartis sur un territoire immense et présente un nouvel handicap. À titre d'exemple, en Corée du Sud, le chantier Hanwha de Geoje explique pouvoir obtenir environ 90 % des composants et matériaux nécessaires dans un rayon de 50 kilomètres. Cette concentration géographique réduit les délais de transport, simplifie la logistique et facilite les relations entre les sous-traitants et le chantier principal.

La question n'est donc pas seulement de disposer de quelques grands chantiers capables d'assembler un destroyer ou un sous-marin. Il faut reconstruire l'ensemble de la pyramide industrielle qui se trouve derrière le chantier naval.

Cette faiblesse devient particulièrement préoccupante dans le domaine des sous-marins. Les difficultés de l'industrie américaine à construire et entretenir ses sous-marins nucléaires peuvent affecter non seulement les forces conventionnelles mais également l'une des composantes essentielles de la dissuasion nucléaire américaine.

Construire plus, mais aussi maintenir ce qui existe

La crise industrielle concerne aussi la maintenance des navires.

L'US Navy doit également maintenir une flotte vieillissante dont les bâtiments sont sollicités de manière intensive. L'expérience opérationnelle récente, notamment lors du conflit avec l'Iran, a encore accentué cette pression.

Les retards de maintenance affectent directement la disponibilité opérationnelle. Un rapport du GAO (Congrès des États-Unis) a évalué à seulement 46 % la disponibilité de certains bâtiments amphibies sur une période de plusieurs années. L'objectif affiché par la Navy est pourtant de porter à 80 % la proportion de cette flotte pouvant être déployée.

Les longs déploiements constituent également une contrainte considérable. Après plusieurs mois d'opérations contre l'Iran, certains porte-avions ont été maintenus à la mer pendant plus de 260 jours. Une telle utilisation accélère l'usure des bâtiments et augmente mécaniquement la charge de travail des chantiers.

Il faut donc simultanément construire les bâtiments de demain et rendre disponibles ceux d'aujourd'hui.

Dans ce domaine, la technologie peut apporter une partie de la réponse. L'US Navy expérimente notamment l'utilisation de robots, de drones d'inspection et d'intelligence artificielle pour identifier plus rapidement les défauts structurels et anticiper les réparations. Un programme avec Gecko Robotics doit notamment utiliser des capteurs et des robots capables d'inspecter les coques et les soudures.

L'alternative coréenne : solution d'urgence ou dépendance stratégique ?

Face à l'urgence, une idée autrefois difficilement envisageable à Washington progresse : faire appel aux chantiers navals alliés.

La Corée du Sud dispose aujourd'hui de l'un des appareils industriels navals les plus performants du monde. Hyundai Heavy Industries et Hanwha Ocean construisent des navires militaires rapidement, tout en s'appuyant sur une industrie commerciale considérable.

Hanwha a d'ailleurs commencé à s'implanter directement aux États-Unis en rachetant le chantier naval de Philadelphie et en annonçant plusieurs milliards de dollars d'investissements.

La Navy elle-même envisage désormais cette possibilité. Son plan de construction navale pour l'exercice 2027 évoque explicitement le recours à des pays alliés lorsque l'industrie américaine ne peut respecter les délais. L'externalisation pourrait commencer par les bâtiments auxiliaires et certains modules, notamment les pétroliers de ravitaillement.

La question est politiquement sensible. Faire construire les navires de guerre américains à l'étranger entrerait en contradiction avec l'objectif proclamé de restauration de la puissance industrielle américaine. La législation protège d'ailleurs actuellement très fortement la construction nationale.

Une voie intermédiaire pourrait cependant émerger : utiliser les industriels alliés non pas pour remplacer l'industrie américaine, mais pour accélérer sa reconstruction.

Le modèle pourrait consister à importer technologies, méthodes de production et investissements, puis à installer progressivement ces capacités sur le territoire américain. Le chantier de Philadelphie repris par Hanwha pourrait constituer un laboratoire de cette stratégie.

Vers une industrie navale distribuée et numérique

Le redressement américain pourrait également passer par une rupture avec le modèle industriel traditionnel.

Jusqu'à présent, la construction des grands bâtiments repose sur un petit nombre de chantiers spécialisés. Le plan naval pour 2027 envisage au contraire de développer fortement la construction décentralisée : seulement 10 % de la production serait actuellement effectuée sur des sites éloignés du chantier principal, mais l'objectif affiché serait de porter cette proportion jusqu'à 50 %.

Des modules pourraient ainsi être fabriqués dans différentes régions avant d'être assemblés dans le chantier final.

Cette transformation serait facilitée par la conception numérique, l'intelligence artificielle, la robotisation et la standardisation. Les bâtiments autonomes et les drones navals se prêtent particulièrement bien à cette approche.

Le programme expérimental USX-1 *Defiant* illustre cette logique : navire sans équipage relativement petit, conçu autour de modules préassemblés, il pourrait être produit par un réseau beaucoup plus large de chantiers commerciaux.

L'objectif serait finalement de retrouver certaines caractéristiques de la mobilisation industrielle américaine de la Seconde Guerre mondiale, mais en les adaptant au XXI^e siècle : conception numérique commune, fabrication distribuée, automatisation, capital privé et commandes publiques garanties.

Pour conclure, une politique maritime nationale plutôt qu'un simple programme naval

Le défi américain dépasse donc largement le seul cadre de l'US Navy. Pour retrouver une capacité de construction correspondant à ses ambitions stratégiques, Washington devra reconstituer une base industrielle maritime complète, associant construction militaire, construction commerciale, maintenance, formation, sous-traitants, infrastructures portuaires et financements privés.

C'est probablement là que réside la principale difficulté.

Le gouvernement américain peut voter plusieurs dizaines de milliards de dollars supplémentaires pour la construction navale — **le projet budgétaire pour 2027 prévoit ainsi 65,8 milliards de dollars** (environ 56 milliards d'euros) et le financement de dizaines de bâtiments et plateformes — mais l'argent ne transforme pas instantanément un chantier, ne forme pas un soudeur en quelques semaines et ne recrée pas une chaîne de sous-traitants disparue depuis trente ans.

La montée en puissance chinoise donne pourtant à cette reconstruction un caractère d'urgence. L'écart entre les deux pays ne porte plus seulement sur le nombre de navires disponibles : il concerne leur capacité respective à remplacer rapidement les pertes et à soutenir une guerre prolongée.

C'est peut-être le changement stratégique le plus important.

Pendant plusieurs décennies, Washington a pu considérer la supériorité technologique comme le principal garant de sa puissance maritime. Désormais, la masse industrielle redevient un élément déterminant de la puissance militaire.

Le renouveau de l'US Navy dépendra donc moins de l'annonce de nouveaux programmes que de la capacité des États-Unis à réconcilier trois mondes longtemps séparés : la flotte, l'industrie de défense et l'industrie maritime commerciale. La Chine les a déjà réunis et dispose d'une flotte militaire aux alentours de 400 navires contre moins de 300 pour les États-Unis.

Les États-Unis doivent désormais reconstruire cette continuité industrielle. Car au bout du compte, une évidence oubliée réapparaît : une grande marine ne peut durablement exister sans une grande industrie navale derrière elle.