Véronique Guillermard

Jean-Paul Alary, le directeur général du leader européen de l'armement terrestre, estime que cette opération est nécessaire pour que l'entreprise ait les moyens d'accélérer sur un marché où la concurrence se durcit.



Jean-Paul Alary, directeur général de KNDS, au salon Eurosatory, à Villepinte, le 15 juin dernier.
ALICE SACCO / REUTERS

Défense : le patron de KNDS plaide à nouveau pour l'entrée en Bourse

Jean-Paul Alary n'en démord pas. Le directeur général du groupe franco-allemand KNDS estime que la double cotation en Bourse, à Paris et à Francfort, du constructeur des chars de combat Leclerc et Leopard 2, blindés et canons Caesar, doit être réalisée dès que possible. « *Cette opération, approuvée par le conseil d'administration, est absolument nécessaire car KNDS a besoin d'autonomie opérationnelle et de vitesse pour répondre aux enjeux de la défense européenne et conquérir des marchés à l'international alors que la concurrence, coréenne notamment, redouble* », explique-t-il au *Figaro*. La nouvelle gouvernance doit y contribuer. « *Elle instaure un équilibre entre les deux États, préserve leurs intérêts nationaux, via des accords de sécurité, et les intérêts du groupe et de ses 11 000 salariés* », souligne le dirigeant du leader européen de l'armement terrestre.

L'introduction en Bourse devait être lancée en juin dans la foulée de l'accord entre Paris et Berlin, avant d'être reportée. A l'occasion de cette opération, il est prévu que l'État allemand devienne actionnaire de KNDS, aux côtés de l'État français qui détient 50 % du capital, via Giat Industries (devenu KNDS France). Berlin se substituant ainsi à la famille Bode-Wegmann, propriétaire de KNDS Allemagne, qui souhaite se désengager. Berlin doit racheter 40 % des parts de la famille. Le solde sera proposé aux investisseurs. Afin de maintenir l'équilibre franco-allemand, Paris doit ramener sa participation à 40 % et céder 10 % en Bourse. Le conseil d'administration doit être élargi à douze membres : le patron du constructeur de chars, blindés et pièces d'artillerie, cinq administrateurs non exécutifs indépendants et trois représentants nommés par Paris et autant par Berlin.

L'opération a été suspendue début juillet, officiellement en raison de la volatilité des marchés. Les cours des entreprises de la défense ne sont plus aussi bien orientés qu'en 2024 et 2025, il y a eu des prises de bénéfices et les investisseurs sont plus sélectifs. L'opération bute sur l'écart entre le prix d'introduction proposé, valorisant KNDS à au moins 15 milliards, et celui avancé par les investisseurs, rencontrés lors de « road-shows ». À leurs yeux, le groupe vaut moins de 12 milliards. Or, la famille Bode-Wegmann rechigne à vendre à moins de 12,5 milliards.

À cette difficulté s'ajoute le poids des États dans le capital du groupe. « *Les décisions risquent d'être prises sur des critères politiques au détriment des autres actionnaires et de la création de valeur* », explique un analyste financier. À ce titre et après l'échec du Scaf (système aérien de combat du futur) endossé par l'Allemagne, les « ajustements » du projet de système de combat terrestre franco-allemand MGCS, décidés par Paris et Berlin, ont envoyé un mauvais signal. Pour de nombreux observateurs, ce projet, lancé en 2017 qui comprend un char de combat, des blindés et des drones, ne tient plus qu'à un fil.

D'ailleurs, le 8 octobre, Fabien Mandon, le chef d'état-major des Armées, a estimé que le MGCS a été abandonné car « *les Allemands ont décidé de le quitter* ». Ce qu'ont démenti, dès le lendemain, Catherine Vautrin, ministre des Armées, et son homologue allemand, Boris Pistorius. Il « *n'est pas abandonné, personne ne l'a arrêté* », a assuré ce dernier. Une mise au point qui n'a pas totalement convaincu. Et qui, après le report de la cotation, fragilise, selon certains, KNDS, maître d'œuvre du MGCS. « *Il est important de dissocier ces deux sujets, avec, d'un côté, un projet technologique de long terme qui n'est pas arrêté mais amendé, et, de l'autre, une IPO* (introduction en Bourse, NDLR) *ainsi qu'une modification de la gouvernance de KNDS, qui sont nécessaires pour donner à l'entreprise les moyens d'accélérer sur un marché où la concurrence se durcit* », explique Jean-Paul Alary.

Le dirigeant rappelle que « *le redimensionnement du MGCS vers sa couche haute, le combat collaboratif* » a été décidé d'un commun accord entre la France et l'Allemagne en juillet 2026. « *Cette décision n'a pas d'impact matériel sur KNDS et elle n'enlève rien à l'importance des projets franco-germaniques et européens. KNDS se porte bien et a les moyens d'investir* », insiste le patron du groupe. Son carnet de commandes était valorisé à 33,1 milliards d'euros (+ 45 % en rythme annuel sur trois ans) fin 2025. Ce qui représente 7,5 ans d'activité. Au premier semestre 2026, le carnet de commandes a augmenté de 38 % et les ventes de 37 %.

« *Nous avons réorienté nos ambitions à moyen terme pour répondre aux besoins opérationnels, avec le développement d'une capacité intermédiaire, Capint* (un char et des blindés robotisés notamment, NDLR). *Parallèlement, nous poursuivons des travaux sur les innovations qui permettront au MGCS de réaliser un saut technologique post-2040* », détaille Jean-Paul Alary. Ces études sont confiées à la société de projet, créée en avril 2025 à Berlin, associant KNDS, l'allemand Rheinmetall et le français Thales.

« KNDS a besoin d'autonomie opérationnelle et de vitesse pour répondre aux enjeux de la défense européenne et conquérir des marchés à l'international »

Jean-Paul Alary
Directeur général de KNDS

Capint est destiné à éviter un trou capacitaire à l'armée de terre française, qui doit mettre à la retraite le char Leclerc à horizon 2038. De son côté, l'armée allemande compte sur le Leopard 3, successeur de l'actuel char de combat Leopard 2A8, développé par KNDS Allemagne. Le MGCS n'aurait jamais été prêt à temps pour leur succéder. Capint sera le fruit d'un travail commun mené par les équipes du groupe, des deux côtés du Rhin. Il s'appuiera sur des technologies issues des deux pays. « *Capint sera doté d'un nouveau châssis modernisé et dérivé de celui du Leopard 2A8, ainsi que de la tourelle Ascalon française, d'autres équipements pouvant également être développés en coopération franco-allemande* », illustre le dirigeant.

Pour lancer le programme Capint, il faut un accord entre la Direction générale de l'armement (DGA) et son homologue allemande. « *Les discussions se passent bien et devraient aboutir dans quelques mois* », précise Jean-Paul Alary. Pendant ce temps, en Allemagne, les négociations se poursuivent entre l'Etat et la famille BodeWegmann. Berlin étudie un scénario qui le verrait racheter les 50 % du capital détenus par la famille. Ce qui maintiendrait l'équilibre franco-allemand tout en préservant la possibilité de réaliser la double cotation, le moment venu. Quant aux scénarios qui verraient Rheinmetall ou des fonds se substituer à la famille allemande, ils sont inacceptables pour France. ■

La France commence à se réveiller sur la mobilité autonome

Valérie Collet

Emmanuel Macron compte présenter des projets de véhicules autonomes lors de Choose France, en janvier prochain.

Plusieurs navettes autonomes, des « tracteurs » de camion, ainsi que des fourgons sont sagement alignés dans le parc de la Cité Internationale, à Paris. Mais aucun véhicule griffé Uber, Waymo ou Bolt… Et pour cause : les robots-taxis n'ont toujours pas mis les pieds dans l'Hexagone, alors qu'ils sont déjà à Londres (Uber), Madrid (WeRide et Uber) et en Suisse. Quant aux navettes autonomes de transport public dans les villes, elles poursuivent leurs « expérimentations » depuis plus de dix ans.

De quoi agacer le président de la République, qui a profité du Mondial de l'auto pour réunir constructeurs et équipementiers sur le sujet. Emmanuel Macron a souligné que le véhicule autonome représentait un défi technologique et de souveraineté pour lequel l'Europe doit se positionner face à la concurrence des États-Unis et de la Chine. Dans chacun de ces deux pays, qui ont lourdement investi dans ces technologies et dans leur déploiement, on compte 3 millions de courses de robots-taxis par mois. Elles sont quasiment inexistantes en Europe. Dans la foulée du Mondial de l'auto, le ministère des Transports vient de réunir les collectivités, les administrations, les constructeurs automobiles, les plateformes logicielles, les opérateurs de transport collectif autour des Assises du véhicule autonome, à la Cité Internationale. Aujourd'hui distancés, les Français avaient lancé très tôt des expérimentations de véhicules sans chauffeur. Certains se souviendront peut-être des deux pionniers tricolores des navettes autonomes : Navya et EasyMile. Leurs véhicules avaient roulé dès 2014 dans des quartiers de Lyon ou à la Défense. Les deux entreprises ont été placées en redressement judiciaire en 2023. Navya a changé d'actionnaires et se déploie aujourd'hui au Japon. EasyMile s'est recentré sur les véhicules industriels.

« *Il faut passer de l'expérience au déploiement et accélérer les projets qui aient du sens*, exhorte Philippe Tabarot, le ministre des Transports, invoquant notamment les impératifs de sécurité routière. *Nous devons faire le maximum pour sauver des vies. La technologie d'autonomie peut y contribuer. Ce ne sont pas les gadgets qui nous intéressent, mais les services qui peuvent être rendus aux Français.* » Il cite une étude présentée ce vendredi, dans laquelle 60 % des Français se disent prêts à expérimenter des transports en commun entièrement automatisés. Le ministre cite plusieurs exemples : les navettes autonomes gratuites de Milla, mises en place par l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines. Mais celles-ci ne fonctionnent que de 11 h 30 à 14 h 30, du lundi au vendredi. Il donne aussi l'exemple des navettes de l'opérateur Beti, en partenariat avec Renault et WeRide, qui relient la gare de Valence TGV et le parc d'activités voisin.



FRANÇOIS BOUCHON / LE FIGARO

« Il faut passer de l'expérience au déploiement et accélérer les projets qui aient du sens »

Philippe Tabarot
Ministre des Transports

Stellantis candidat à un appel à projets européen

En près de dix ans, les expériences de ce type sont innombrables, mais aucune n'a donné naissance à un service de transport pérenne. Le projet de minibus électriques à Châteauroux, baptisé Mach2 et exploité par Keolis, pourrait être le premier. Île-de-France Mobilités, l'autorité organisatrice des transports publics de la région, est aussi sur les starting-blocks. Certains projets conçus sous forme de partenariat prennent forme. Stellantis a profité de ces assises pour annoncer sa candidature à un appel à projets européen (l'initiative ADACities). Le constructeur est associé à la Métropole du Grand Paris (Paris et 129 communes) et à l'opérateur de VTC Bolt pour déployer en 2028 cinq véhicules autonomes, destinés à desservir jusqu'à cinq communes du nord-ouest de la métropole. La flotte pourrait progressivement passer à 30 d'ici à la fin de la décennie. Paris avance à petits pas. L'opérateur de taxis G7 prévoit lui aussi de lancer dix taxis autonomes en 2028, à la demande de la commune de Clichy. Un agent de sécurité serait à bord des véhicules. Il envisage une centaine de véhicules autonomes à horizon 2030.

Toutes les entreprises présentes à ces assises appellent de leurs vœux une harmonisation européenne pour homologuer les véhicules et fixer un cadre réglementaire unique. Le ministre des Transports souligne que le président de la République compte mettre en avant des projets dans ce sens lors du prochain Choose France, en janvier 2027. ■