

# Leonardo et Rheinmetall scellent leur union dans le char

## DÉFENSE

**Le géant italien de l'aéronautique et le groupe d'armement allemand travailleront ensemble sur un prototype de char de combat Panther KF51.**

Olivier Tosseri  
— Correspondant à Rome

Un axe Rome-Berlin naît au service de l'Europe de la défense. Le géant italien de l'aéronautique Leonardo a finalisé son projet de coentreprise avec le groupe d'armement allemand Rheinmetall. Le duo avait annoncé cet été sa volonté de créer une entreprise commune dans le domaine de la défense terrestre. Il vise dans un premier temps à moderniser et remplacer les chars et les blindés vétustes de l'armée italienne.

« Nous pouvons contribuer à la croissance de l'Europe, ensemble, et il s'agit d'un tout premier petit pas dans le domaine des véhicules en vue d'une consolidation au niveau européen », avait alors lancé Armin Papperger, le président du directoire de Rheinmetall.

Les deux groupes finalisent le protocole d'accord signé en juillet

dernier après l'annonce de l'échec des négociations entre Leonardo et le consortium franco-allemand KNDS en vue de créer une alliance stratégique dans le domaine des chars d'assaut. Les italiens et les allemands s'unissent pour développer un « nouveau char de combat » (MBT) et une « nouvelle plateforme Lynx pour le système de combat d'infanterie blindée (AICS) ». Le char de combat Panther KF51, développé par Rheinmetall, servira de base au nouveau char de combat qui remplacera les Ariete de l'armée italienne.

### « Une étape importante »

La nouvelle coentreprise à 50-50, Leonardo Rheinmetall Military Vehicles (LRMV), aura son siège légal à Rome et son siège opérationnel à La Spezia. La finalisation des accords et la création de la société, attendues d'ici au premier trimestre 2025, sont soumises aux autorisations réglementaires habituelles pour des opérations de cette nature.

« Nous créons un nouveau poids lourd de la production européenne de chars. Deux grands fournisseurs européens de technologies de défense unissent leurs forces pour mener à bien des projets ambitieux », s'est félicité dans un communiqué Armin Papperger. « Il s'agit d'une étape importante vers la création

d'un système de défense européen basé sur des plateformes spécialisées partagées. Rheinmetall et Leonardo visent à développer des technologies de pointe capables de rivaliser au niveau international », lui a fait écho Roberto Cingolani, le directeur général de Leonardo.

### Ambition internationale

Les deux partenaires s'attendent également à ce que « leurs produits communs offrent de vastes possibilités de vente sur les marchés internationaux » permettant à « d'autres États partenaires », désireux de moderniser leurs systèmes, de passer commande auprès de la future entité commune.

Pour Roberto Cingolani, la négociation avec Rheinmetall « était très claire dès le début, et l'objectif de l'accord est de créer la prochaine génération d'engins numérisés pour la défense terrestre. Nous avons des technologies complémentaires, de très bonnes perspectives de marché

et cet accord ouvre les portes d'exportations massives. »

Le premier client de LRMV sera l'armée italienne, qui commandera 280 engins (une moitié de chars de combat et l'autre de véhicules de soutien), ainsi que plus de 1.000 véhicules blindés légers de combat d'infanterie AICS ou AIFV. La commande, d'une durée de dix à quinze ans, représentera un volume de 23,2 milliards d'euros.

La production sera réalisée dans les usines des deux groupes. Les allemands consentent à une « italianisation » de leur char Panther en confiant à la filiale de Leonardo OTO Melara son électronique et ses tourelles des chars. Les lignes d'assemblage, les tests d'homologation et autres activités logistiques de la coentreprise seront réalisés à 60 % dans la péninsule. Leonardo entrevoit grâce à cet accord la possibilité de participer au programme du futur char franco-allemand MGCS prévu pour 2040. ■



Rheinmetall a consenti à une « italianisation » de son char Panther KF51 en confiant à la filiale de Leonardo OTO Melara son électronique et ses tourelles des chars. Photo Rheinmetall

# La grande panne des trains de nuit

## TRANSPORT

**Une part significative des trains de nuit de la SNCF connaissent de fortes modifications ou annulations de dessertes, en raison des lourds travaux nocturnes à mener sur les voies.**

Denis Fainsilber

Relancées par les précédents gouvernements, les lignes françaises de trains de nuit connaissent de très sérieux ratés, pour des raisons de travaux en cours sur les voies. Au point que la SNCF doit supprimer les services en question sur plusieurs lignes, pour des semaines, voire des mois.

Après l'interruption des liaisons Paris-Berlin et Paris-Vienne par l'autrichien ÖBB jusqu'au 26 octobre, c'est à présent au réseau domestique de la SNCF de connaître le même sort. Trois des huit lignes régulières vers les Alpes, les Pyrénées et Toulouse subissent d'importants travaux menés par SNCF Réseau. Au siège de SNCF Voyageurs, on prévoit toujours une fréquentation en hausse en 2024 sur le réseau hexagonal, après les 770.000 clients transportés l'an dernier et les 700.000 acheminés en 2022. Le challenge semble ambitieux, au vu des perturbations en cours vers les 135 destinations françaises servies par les Intercités de nuit.

### Des chantiers sur plusieurs années

Ainsi le Paris-Briançon roule actuellement au compte-goutte jusqu'au 6 décembre, en raison de changement de la voie à Livron-sur-Drôme, au sud de Valence. Les fidèles de la ligne alpine devront s'attendre l'an prochain à un service par rail à nouveau amputé, avec dix semaines d'interruption de janvier à juillet, puis rebelote de septembre 2025 jusqu'à la fin de l'année. La situation annoncée par la SNCF n'est guère meilleure sur l'axe Paris-Toulouse et

Latour-de-Carol (Pyrénées-Orientales), d'habitude servi par deux trains de nuit couplés qui se séparent à Toulouse. En raison des travaux d'aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux et au nord de Toulouse pour la future ligne TGV, les temps de parcours des trains seront allongés. De décembre prochain et tout au long du premier semestre, « les trains arriveront trop tard à Toulouse pour que celui à destination de Latour-de-Carol puisse s'insérer dans le flux des TER sur une ligne à voie unique », explique la SNCF. Conséquence, les gares situées entre Toulouse et Latour-de-Carol seront accessibles en correspondance TER, ainsi que pendant d'autres longues périodes après l'été 2025.

Direction le nord de Bordeaux cette fois, où des travaux de régénération sur la ligne conventionnelle empêchent le train de nuit Paris-Bayonne-Tarbes de circuler les week-ends depuis janvier dernier. Des chantiers qui, ici, sont programmés pour plusieurs années.

### Négociations avec l'Etat

Autant de modifications de parcours qui affecteront les sommes que verse chaque année l'Etat en tant qu'autorité organisatrice à la SNCF, pour assurer ces « trains d'équilibre du territoire ». Selon la convention sur le sujet, qui court de 2022 à 2031, l'Etat verse trois acomptes par an au transporteur national pendant l'année en cours, puis le solde l'année suivante. Mais lorsque la SNCF présente sa facture finale à son actionnaire, la « non-réalisation de l'offre commandée » est scrupuleusement retranchée, une somme sans doute significative en 2024 et 2025.

Selon un rapport gouvernemental de mai 2021, le besoin identifié était alors d'une vingtaine de lignes de trains de nuit (Savoie, etc.), en construisant pour cela 600 nouvelles voitures-couchettes neuves.

Autre conséquence indirecte de ces chantiers : le train de nuit de la compagnie European Sleeper d'Amsterdam à Barcelone, traversant la France de part en part « commencera probablement en 2026, et non en 2025 ». ■



## ON PEUT CONCEVOIR DES SOLUTIONS POUR LES AUTRES ET BÂTIR L'AVENIR DES NÔTRES



Pour un monde plus sain, plus juste et plus inclusif, nous sommes doublement engagés.

Sur le plan environnemental, avec un objectif zéro émission nette en carbone d'ici à 2050<sup>(1)</sup> mis au cœur de notre stratégie. Sur le plan humain, en prenant soin de nos équipes et en soutenant la dynamique des communautés autour de nos sites industriels et commerciaux. Nos engagements sont reconnus à travers nos certifications Top Employer Global 2024<sup>(2)</sup> pour la neuvième année consécutive et Bloomberg Gender-Equality Index<sup>(3)</sup> pour la cinquième année consécutive. Parce que nos collaborateurs sont nos fondations, nous travaillons chaque jour à bâtir avec eux un futur plus désirable.




[SAINT-GOBAIN.COM](https://www.saint-gobain.com)

(1) Nos engagements à horizon 2050 : <https://www.saint-gobain.com/fr/entreprise-responsable/nos-piliers/changement-climatique>  
(2) Top Employer Global : Label Top Employer visant à récompenser les meilleures entreprises mondiales.  
(3) Bloomberg Gender-Equality Index : indice d'égalité des genres en entreprise.

RCS Nanterre B 542 039 532, groupe Saint-Gobain, société anonyme, siège social : Tour Saint-Gobain - 12, place de l'Industrie - 92019 La Défense Cedex - France. Capital social : 2 025 752 048 €