

**LA COOPERATION FRANCO-ALLEMANDE EN MATIERE
D'ARMEMENT : LE PASSAGE DIFFICILE DE LA DUALITE A LA
PLURALITE.**

Jean-Paul HEBERT (CIRPES)

*

**I L'EQUILIBRE DES DIFFERENTES COOPERATIONS
EUROPEENNES D'ARMEMENT.**

La coopération européenne en matière d'armement représente depuis la fin des années cinquante jusqu'à 1998 environ 59 programmes.¹ Cette coopération a été particulièrement forte dans l'aéronautique (avions et moteurs, hélicoptères, 24 programmes) et dans les engins (16 programmes). Elle est beaucoup plus réduite dans le matériel naval (3 programmes) et dans l'armement terrestre (12 programmes, mais dont un seul programme de blindés : le VBCI).

¹ la source principale de la liste des programmes utilisée dans cette analyse est Pierre DUSSAUGE et Christophe CORNU, *L'industrie française de l'armement. Coopération, restructurations et intégration européenne*, Paris, Economica, 1998, 225 pages. (pp.118 sq.).

on n'a pas tenu compte des projets abandonnés comme l'hélicoptère Tonal ou la frégate NFR 90.

| Nature des programmes d'armement européens en coopération (1958-1998) | |
|--|-----------|
| Avions | 11 |
| Moteurs | 6 |
| Hélicoptères | 7 |
| Engins | 16 |
| Navires | 3 |
| Artillerie | 6 |
| Blindés | 3 |
| Génie | 3 |
| Transmissions | 1 |
| Espace | 3 |
| TOTAL | 59 |

la participation des principaux pays européens à ces coopérations varie sensiblement : la France (45 participations) et l'Allemagne (35 participations) sont les pays les plus coopératifs. La place de la Grande-Bretagne (26 participations) est plus réduite. Ce pays a d'abord été un acteur majeur de plusieurs coopérations importantes dans les années soixante (cinq grands programmes franco-britanniques, puis trois programmes avec l'Allemagne et l'Italie) avant de se tenir à l'écart dans les années soixante-dix. si l'on excepte les programmes réalisés en partenariat avec les Etats-Unis (avions Harrier II et T45), ce n'est qu'à partir du milieu des années quatre-vingt que ce pays recommence à tenir une place significative dans les coopérations européennes; L'Italie (18 participations) a une importance plus grande que ce qui est généralement perçu. L'Espagne (7 participations) n'a commencé à s'insérer dans ce mouvement qu'à partir du milieu des années quatre-vingt. Les autres pays européens ont une participation beaucoup plus limitée : Pays-Bas (4 programmes), Belgique (3 programmes), Suède (deux programmes), Norvège et Portugal (1 programme).

C'est déjà souligner que, sans que l'on puisse évidemment sous-estimer l'importance de la Grande-Bretagne et de l'Italie, le rôle et la place de la France et de l'Allemagne dans les coopérations européennes sont majeurs.

On notera cependant que la répartition des formes de coopération diffère sensiblement d'un pays à l'autre : La France a longtemps privilégié les coopérations bilatérales : sur seize programmes en coopération à participation française de 1958 à 1975, quinze étaient en coopération bilatérale. Le Royaume-Uni a plutôt préféré les coopérations à trois partenaires ou plus (15 programmes sur ses 26 participations), l'Allemagne a une répartition intermédiaire (17 coopérations bilatérales sur 35 participations) :

| Répartition par pays et par forme de coopération | | | | | |
|---|-------------------|--------------------|-----------------------|------------------------------|--------------|
| | bilatérale | trilatérale | quadrilatérale | multilatérale (>4) | total |
| France | 29 | 11 | 4 | 1 | 45 |
| Allemagne | 17 | 11 | 6 | 1 | 35 |
| Royaume-Uni | 11 | 10 | 4 | 1 | 26 |
| Italie | 6 | 6 | 5 | 1 | 18 |
| Espagne | 1 | 3 | 2 | 1 | 7 |
| Autres pays européens | 5 | 1 | 2 | 1 | 9 |
| pays non européens | 3 | 1 | 0 | 1 | 5 |
| Etats-Unis | 3 | 0 | 1 | | 4 |
| Nombre de programmes | 37 | 15 | 6 | 1 | 59 |
| total des participations | 76 | 42 | 24 | 7 | 149 |

LE COUPLE FRANCO-ALLEMAND

Sur 37 programmes européens d'armement en coopération bilatérale, on trouve 14 fois le couple franco-allemand :

| Nature | Programme | date | Etat | volume |
|---------------|--|-------------|---------------|-------------------|
| Avions | Transall | 1959 | Terminé | ~200 |
| Artillerie | Ratac (radar) | 1962 | Terminé | |
| Engins | Milan | 1963 | Fabrication | 330 000 livrés |
| Engins | Hot | 1963 | Fabrication | 80 000 livrés |
| Moteurs | Larzac (alpha jet) | 1968 | Fabrication | ~1300 |
| Avions | Alpha jet | 1970 | Fabrication | ~500 |
| Engins | Roland | 1972 | Fabrication | 25 000 livrés |
| Hélicoptères | Tigre | 1987 | Développement | 427 prévus |
| Engins | Polyphème | 1989 | Développement | |
| Engins | Brevel | 1990 | Développement | 12 |
| Artillerie | ACED (munition intelligente de 120) | 1991 | Développement | |
| Génie | Mats (traficabilité des sols) | 1991 | Fabrication | |

| | | | | |
|--------|---------------------|------|-----------|--|
| Génie | DoFB pont modulaire | 1992 | Prototype | |
| Engins | ANF | 1994 | Etudes | |

L'association franco-allemande est la plus fréquente dans ces réalisations bilatérales, puisque les autres couples significatifs sont : France - Royaume-Uni (8 programmes) et France - Italie (4 programmes).²

L'Allemagne, pour sa part, n'a participé qu'à trois coopérations bilatérales sans la France :

| Coopérations bilatérales de l'Allemagne sans la France. | | | | | |
|--|------------------|---------------------------|-------------|---------------------|-----------------------|
| Nature | programme | pays | date | Etat | volume |
| Hélicoptères | BK 117 | Allemagne / Japon | 1977 | Fabrication | ~150 |
| Avions | X31 | Allemagne / Etats-Unis | 1986 | 2 démonstrateurs | Pas de fabrication |
| Engins | Taurus | Allemagne / Suède | 1993 | Développement | |

En revanche, la France a participé à 15 programmes bilatéraux sans l'Allemagne :

² on trouve des couples qui ne se réalisent que sur un seul programme : France/Belgique, France/suède, France/norvège, Allemagne/Japon, Allemagne/Suède, Allemagne/Etats-Unis, Royaume-Uni/Italie, Italie/Brésil, Espagne/Indonésie et deux coopérations Royaume-Uni/Etats-Unis..

| Coopérations bilatérales de la France sans l'Allemagne : | | | | | |
|---|-------------------|-------------------------|-------------|---------------|-------------------|
| Nature | programme | pays | date | Etat | volume |
| Engins | martel | France / Royaume-Uni | 1963 | Fabrication | 330 000 livrés |
| Engins | Otomat | France / Italie | 1963 | Fabrication | 80 000 livrés |
| Moteurs | Adour (jaguar) | France / Royaume-Uni | 1965 | Terminé | ~2100 |
| Hélicoptères | Puma | France / Royaume-Uni | 1965 | Terminé | ~700 |
| Hélicoptères | Gazelle | France / Royaume-Uni | 1967 | Terminé | ~1500 |
| Hélicoptères | Lynx | France / Royaume-Uni | 1967 | Terminé | ~400 |
| transmissions | RITA | France / Belgique | 1972 | Fabrication | |
| Engins | Milas | France / Italie | 1988 | Développement | |
| Engins | aster | France / Italie | 1988 | Développement | |
| Artillerie | Bonus | France / Suède | 1991 | Développement | |
| Engins | Apache | France / Royaume-Uni | 1992 | Développement | 100 commandés |
| Artillerie | CTA | France / Royaume-Uni | 1992 | Etudes | |

| | | | | | |
|---------|------------|-------------------------|------|-------------|-------------|
| Engins | MU 90 | France / Italie | 1992 | Fabrication | 8000 prévus |
| Blindés | canon 45mm | France / Royaume-Uni | 1994 | Etudes | |
| Engins | NSM | France / Norvège | 1997 | Etudes | |

LES COOPERATIONS MULTILATERALES

Le paysage des relations dans les coopérations multilatérales (trois participants ou plus) est un peu différent et le couple franco-allemand y est moins central.

Les coopérations trilatérales représentent quinze programmes (sur 59) où la France et l'Allemagne sont présentes chacune onze fois, mais seulement six fois de manière commune :

| Programmes trilatéraux avec la participation de la France et de l'Allemagne | | | | | |
|--|--------------------|-------------|-------------|-------------|-----------------|
| Nature | programme | pays | date | Etat | volume |
| Moteurs | MTR 390 (tigre) | D F UK | 1987 | Dev | |
| Engins | CL 289 | F D Can | 1987 | Fab | 20 commandés |
| Engins | Trigat | F D UK | 1988 | Dev | |
| Blindés | Canon de 140 | F D UK | 1992 | Etude | |
| Génie | Macped | F D UK | 1992 | Dev | |
| Espace | Trimilsatcom | F D UK | 1997 | Etude | 2 prévus |
| Blindés | VBCI | F D UK | 1997 | Etude | |

Les quatre programmes de ce type où la France a participé sans l'Allemagne concernent des programmes navals et spatiaux :

| Programmes trilatéraux avec la participation de la France mais pas de l'Allemagne | | | | | |
|--|------------------|-------------|-------------|-------------|---------------|
| Nature | programme | pays | date | Etat | volume |
| Navires | Eridan | F B NL | 1975 | Terminé | 35 |
| Espace | Hélios I | F E I | 1987 | en service | 1 (2 prévus) |
| Navires | Horizon | F UK I | 1993 | Dev | 22 prévues |
| Espace | Hélios II | F E I | 1996 | Dev | 2 prévus |

Pour sa part, l'Allemagne a également participé sans la France à quatre programmes trilatéraux dont un récent projet naval :

| Programmes trilatéraux avec la participation de l'Allemagne mais pas de la France | | | | | |
|--|--------------------------------------|-------------|-------------|-------------|---------------|
| Nature | programme | pays | date | Etat | volume |
| Artillerie | Canon tracté FH 70 | UK I D | 1968 | Terminé | ~700 |
| Avions | Tornado | UK D I | 1969 | Fab | ~1000 |
| Moteurs | RB 199 (Tornado) | UK D I | 1969 | Fab | ~ 3000 |
| Navires | Trilateral frigate cooperation | D NL E | 1995 | Etudes | |

| | | | | | |
|--|-------|--|--|--|--|
| | (TFC) | | | | |
|--|-------|--|--|--|--|

les six programmes quadrilatéraux de coopération ont comporté quatre fois la présence conjointe de la France et de l'Allemagne :

| Programmes quadrilatéraux avec la participation de la France et de l'Allemagne : | | | | | |
|---|---|-------------|-------------|-------------|---------------|
| Nature | programme | pays | date | Etat | volume |
| Avions | Bréguet-atlantic | F D I NL | 1958 | FAB | ~100 |
| Moteurs | RTM 322 (hélicos) | F I D UK | 1983 | Dev | |
| Artillerie | Cobra (radar de contre- batterie) | F D UK US | 1990 | Dev | |
| Hélicoptères | NH 90 | F D I NL | 1992 | Dev | 726 prévus |

Les deux programmes de ce type où l'Allemagne est également présente mais pas la France, sont néanmoins significatifs puisqu'il s'agit de l'avion de combat EFA et de son moteur (EJ 200).

Finalement dans le développement de la coopération européenne en matière d'armement, si le couple fondateur a plutôt été le couple franco-britannique, le couple structurant qui a vite relayé cette association a été le couple franco-allemand. On ne peut sous-estimer l'importance du développement de ces coopérations : en regard de la longue période, il s'agit évidemment d'une manière de faire totalement nouvelle. Si nous sommes aujourd'hui habitués à ces coopérations, au point de chercher à en dépasser les formes traditionnelles pour atteindre de nouveaux modes plus

efficaces, il faut cependant mesurer qu'elles ont représenté une transformation majeure dans les modus operandi nationaux de production d'armement. Parallèlement à la construction européenne dans son ensemble, l'édification de ces nouveaux modes de relations a ^principalement été porté par l'association franco-allemande, même si cette relation n'était pas totalement symétrique puisque elle était beaucoup plus polarisée sur cette relation duelle du côté allemand que du côté français.

II LE SENS DE L'EVOLUTION DES PROCESSUS DE COOPERATION

Les premières coopérations franco-allemandes en matière d'armement (Bréguet-Atlantic, Transall, radar Ratac) sont antérieures au traité de l'Elysée (1963). Mais celui-ci va donner plus de visibilité et d'importance à cette coopération qui va connaître de surcroît des succès importants en particulier dans le secteur des engins (Milan et Hot, puis Roland). Cette coopération s'étend à l'aéronautique (Alpha Jet et moteur Larzac). Elle est relayée à partir du milieu des années soixante-dix par l'établissement de liens industriels entre l'Aérospatiale et Dasa (à cette époque MBB) qui pallient, en quelque sorte, le "trou" d'une quinzaine d'années que l'on constate dans les coopérations franco-allemandes, entre le lancement du Roland (1972) et celui du programme tigre (1987) si l'on met à part le cas du moteur RTM 322 (coopération quadripartite pour hélicoptères). Le programme Tigre relance la coopération et va être suivi de plusieurs autres.

Toutefois, ce qui pouvait apparaître dans la période antérieure comme le couple fondateur dans la construction d'une Europe de l'armement ne peut plus être considéré isolément : Les liens forts déjà établis (Airbus, Eurocopter) sont loin de couvrir tout le champ de l'armement et de la sécurité européenne. Les dix années écoulées sont celles d'une européanisation de plus en plus marquée, où les positions de la France et de l'Allemagne ont évolué de manière parfois divergentes : la restructuration industrielle du secteur a commencé beaucoup plus tôt en Allemagne et en Grande-Bretagne qu'en France. L'échec de la coopération

sur l'avion de combat a laissé la France isolée de façon très symbolique. Des difficultés politiques (divergences d'analyse sur la réunification, décision française de renoncer à la conscription, reprise des essais nucléaires...) ont renforcé cette impression d'éloignement des deux pays, jusqu'à s'accompagner de l'impossibilité de réaliser les coentreprises prévues entre Dasa et Aérospatiale dans le domaine des missiles et des satellites.

Cependant, ces "orages" sur la relation franco-allemande en matière d'armement ne doivent pas être compris comme la fin d'une relation mais bien l'entrée dans un jeu européen pluriel et industriel : non seulement la Grande-Bretagne ne peut plus être considérée comme à l'écart du mouvement d'européanisation, mais des pays comme l'Italie, l'Espagne, la Suède notamment jouent un rôle de plus en plus actif dans cette coopération.

Les évolutions fondamentales récentes du système français de production d'armement (réorientation de la DGA, en particulier sur le problème des coûts, privatisation de Thomson, alliance Aérospatiale-MHT) créent les conditions nouvelles d'une coopération européenne renouvelée et élargie. Ce nouveau départ peut être symbolisée par les décisions favorables aux programmes Tigre et NH 90, même si des difficultés demeurent (Hélios, Horus). La mise sur pied de l'OCCAR montrent l'importance fondamentale de la relation franco-allemande dans une coopération qui doit maintenant être pensée comme plurielle et non pas duelle.

III LES PERSPECTIVES DES ACTIONS CONJOINTES EUROPEENNES EN MATIERE D'ARMEMENT.

En conclusion, le bilan des relations franco-allemandes en matière de coopération sur les programmes d'armement, à l'orée du XXIème siècle doit être compris comme celui d'une relation en transition.

Il existe des facteurs de pessimisme : à l'heure actuelle, l'essentiel des programmes en coopération franco-allemande (même élargie) est finalement concentré autour des hélicoptères Tigre et NH 90, pour des

raisons qui ne relèvent pas seulement de la volonté politique mais aussi de l'avenir de la firme franco-allemande Eurocopter. De plus on sait que même ces programmes ne sont pas à l'abri d'aléas : le coût de l'Hélicoptère NH 90 en particulier apparaît comme très élevé puisqu'il approche 200 millions de francs par machine, comme le souligne le rapporteur de la commission des finances du Sénat en 1998.³ Quant au programme Tigre, dont la gestation a été fort longue, depuis les premières discussions de 1979,⁴ sa version antichar ne connaîtra ses premières livraisons à l'armée française qu'en 2011. En dehors de ces programmes de référence, des déceptions sérieuses ont eu lieu : l'Allemagne a choisi de développer son propre missile de croisière Taurus plutôt que de se rallier au missile franco-britannique Apache.

Il n'est pas jusqu'aux rumeurs d'alliance germano-britannique entre Dasa et British Aerospace qui n'aient entraîné quelques réactions de déception passionnelle. Pourtant, un tel choix exclusif n'est pas aussi assuré que ce que certains ont bien voulu dire. Depuis le milieu de l'année 1998, à plusieurs reprises les "milieux économiques bien informés" - souvent anglosaxons - ont annoncé comme imminent (sous huit jours, sous quarante-huit heures, sous 24 heures parfois) la fusion des deux entreprises, qui a la mi-janvier 1999 n'est pas faite, et ne pourrait pas aboutir avant plusieurs mois, selon Jürgen SCHREMPP, le coprésident de DaimlerChrysler, qui, en janvier 1999, ajoute qu'il "n'y a aucune urgence pour finaliser un éventuel accord".⁵ Bien des raisons font qu'un tel accord à deux n'est pas aussi simple qu'il y paraît : du point de vue de British Aerospace, l'alliance avec Dasa, c'est une alliance avec la filiale d'un groupe géant : Daimler Benz seul pèse six fois plus que British Aerospace et après la fusion avec Chrysler le rapport sera de un à dix. De son côté, Dasa peut s'inquiéter du type d'actionnariat qui contrôle la firme britannique : en effet, dans cet actionnariat dilué, le premier actionnaire,

³ Voir BLIN Maurice, *Rapport au nom de la Commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la Nation sur le projet de loi de finances pour 1999. Défense: exposé d'ensemble et dépenses en capital*, Sénat, Document N°66, Tome III, annexe N°43, 19 novembre 1998, 58 pages. (page 28)

⁴ voir CORNU Christophe, *L'hélicoptère de combat franco-allemand*, Mémoire de DEA, Université de Paris-I, 1988, 90 pages + annexes (163 pages)

⁵ voir *Les Echos*, 6 janvier 1999

avec environ 7% du capital, est l'un de ces fonds de pension américain dont on sait que la rapidité de réaction peut poser de sérieux problèmes aux firmes, comme Alcatel en a fait la cruelle expérience au quatrième trimestre 1998. Aucune de ces difficultés n'est rédhibitoire, mais elles ne doivent pas être ignorées et il est symptomatique qu'elles aient été très sous-estimées dans la période récente, comme si un certain fatalisme quant à la relation franco-allemande l'emportait.

Certes, les facteurs d'optimisme doivent eux aussi être pris avec modération : la coopération sur le véhicule blindé de combat d'infanterie ne se met pas en place sans difficultés et la place réelle de GIAT Industries dans ce programme n'est pas encore clairement dessinée. Le programme très important de communication militaire par satellite Trimilsatcom souffre du retrait brutal de la Grande-Bretagne. En revanche, la décision allemande d'acheter la torpille franco-italienne MU90 et de s'insérer dans le programme est une annonce positive. Plus globalement, la mise sur pied de l'OCCAR, la décision de lui donner la personnalité juridique, la déclaration conjointe sur l'unification de l'aéronautique sont des évolutions importantes. Et finalement, l'échec des alliances Aérospatiale / Dasa dans les satellites et les missiles est en quelque sorte contourné par les autres relations qui ont été nouées en un temps assez bref : le Franco-britannique Matra-BAé Dynamics a pris 30% de LFK, la filiale missile de Dasa et, dans le domaine des satellites, quatre groupes européens - Lagardère (France), GEC (Grande-Bretagne), Dasa (Allemagne), Finmeccanica (Italie) - ont décidé de fusionner leurs activités.⁶ Comme entre-temps en France a été lancé le rapprochement Aérospatiale / Matra hautes technologies, c'est finalement l'axe d'alliance qui se réalise, dans des conditions un peu différentes.

Au total, ce qu'on constate sur la période récente c'est la transformation des conditions de la coopération :

il s'agit d'abord du passage d'une relation duelle à une relation plurielle. Le couple franco-allemand a joué un rôle décisif dans le développement de la coopération en matière d'armement, mais les conditions européennes ont changé. La Grande-Bretagne s'insère plus

⁶ voir Le Monde, 25 décembre 1998.

fortement qu'autrefois dans ce processus, les autres pays européens cherchent également à prendre une part plus significative.

Ces perspectives de coopération ne sont plus principalement ou uniquement tracées par des directives politiques mais procèdent d'un mouvement d'européanisation industrielle où les initiatives des firmes sont déterminantes. Comme ces alliances forgeront pour un certain temps les principaux rapports de forces au niveau européen, il est compréhensible que les négociations et les gesticulations qui vont avec soient particulièrement dures.

Mais ces deux mouvements prennent leur sens dans le fait que, au niveau de la production européenne d'armement, on est sans doute en train de passer d'une production commune à une production unique, de la même façon, toutes proportions gardées, qu'on est en train de passer à la monnaie unique.⁷

L'ensemble de ces relations en constitution peut, pour les firmes européennes, être considéré comme un jeu coopératif à somme non nulle ; il est donc de l'intérêt de chacun des acteurs, quelque soient leurs déclarations théoriques, que l'alliance l'emporte sur l'éparpillement.

Cette nécessité est d'autant plus forte que la pression américaine est un facteur permanent et une contrainte qui ne s'affaiblit pas, au contraire, même si ses modalités se transforment.⁸

Ce processus ne s'organise plus autour du couple franco-allemand, comme référent déterminant. On aurait tort de comprendre cet élargissement du champ de l'action conjointe européenne en matière d'armement comme un abandon, voire une trahison. Ce qui est en jeu ici, c'est bien l'européanisation des moyens. Il n'aurait été dans l'intérêt d'aucun acteur finalement que ce système perdure trop longtemps comme

⁷ Voir HEBERT Jean-Paul, "Européanisation des industries d'armement : de la production commune à la production unique", *L'Armement (NS)*, N°61, mars 1998, pages 163-169.

⁸ Voir Jean-Paul HEBERT, "Armement : le choc de l'Europe", in Thierry de MONTBRIAL et Pierre JACQUET (dir.), *RAMSES 99*, Paris, Editions Dunod, 376 pages. (pages 229-254). Et Jean-Paul HEBERT, "La mise en œuvre de la tactique de coalitions ad hoc dans l'industrie d'armement par les firmes américaines", in Alain JOXE et Maurice RONAI (Coord.), "Le débat stratégique américain 1997 : Contrôler l'Eurasie", *Cahiers d'études stratégiques*, N°21, mai 1998, 122 pages. (pages 107-112).

une dyarchie. Il est en train de faire sa mutation vers un système européenisé. La mutation n'est pas sans difficultés, ni heurts. Elle est pourtant nécessaire, comme constituant le socle d'une politique des moyens, garant de l'autonomie stratégique.

Jean-Paul HEBERT