

<p style="text-align: center;">L'ESOUFFLEMENT DES METHODES CLASSIQUES DE COOPERATION POUR LES PROGRAMMES D'ARMEMENT.</p>

Le bilan qu'on peut tirer de l'évolution des programmes d'armement en coopération dans l'année 1999 est un bilan contrasté qui fait coexister des situations globalement conformes aux objectifs et des échecs sérieux.

Des situations globalement conformes aux objectifs.

Les programmes de coopération dans le domaine des missiles ont évolué de manière satisfaisante, qu'il s'agisse du programme de missile antinavire franco-norvégien NSM, des missiles antichars Trigat moyenne portée, des programmes FSAF, du programme PAAMS, (notifié au nom des trois pays coopérants France, Italie, Royaume-Uni pour 14 milliards de francs) ou du missile de croisière Storm Shadow / Scalp EG (franco-britannique) rejoint par l'Italie. On remarquera cependant que l'étroitesse des liens industriels qui rassemblent les industriels engagés dans ces programmes n'est sans doute pas pour rien dans le fait qu'ils se déroulent sans difficultés excessives. C'est que les formes institutionnelles des coopérations ne sont pas indifférentes pour l'efficacité de l'organisation. Plus ces formes sont intégrées (jusqu'à la mise en commun de la R&D éventuellement), plus elles apparaissent comme produisant des résultats économiques appréciables.

Dans le domaine aéronautique, l'événement marquant de l'année 1999 est la signature du contrat de production en série de l'hélicoptère Tigre, pour une première tranche de 160 machines (20 milliards de francs). Après les attermolements et modifications de calendriers, négociations sur les prix et les spécifications qui ont

marqué ce programme démarré en 1979 et relancé en 1984,¹ cette décision signifie enfin le début de la réalisation proprement dite. Elle ouvre la voie à des marchés d'exportation qui jusque-là s'étaient révélés inatteignables pour l'appareil franco-allemand, étant donné l'incertitude sur son avenir. En même temps, cette décision (qui n'est pas accompagnée d'une décision équivalente en ce qui concerne l'hélicoptère de transport NH90) est aussi une décision volontariste pour mener à son tour un programme dont la signification politique majeure de relance de la coopération franco-allemande en matière d'armement au milieu des années quatre-vingt était prédominante.

Dans le même domaine, l'avancée du programme d'avion de transport futur, avec le dépôt des offres concurrentes, peut être considérée avec intérêt. D'une part parce qu'on peut observer une certaine modification de la position allemande, plus favorable à une éventuelle solution russo-ukrainienne en début d'année, vers la solution de AMC, compte tenu de la fusion Aérospatiale-Matra / Dasa annoncée en octobre; d'autre part parce que ce programme, s'il se réalise dans cette configuration, sera une forme nouvelle de coopération beaucoup plus basée sur l'initiative des industriels que dans les programmes passés;

Obsolescence des formes anciennes de la coopération.

C'est peut-être dans les difficultés des formes anciennes de la coopération en matière d'armement qu'il faut trouver l'explication de l'échec de certains grands programmes comme celui de la frégate Horizon. L'échec n'est pas total puisque la continuation du programme (Royaume-Uni d'un côté, France et Italie de l'autre) pour les bâtiments s'accompagnera cependant d'un système d'armes commun pour l'essentiel.

L'échec est sans doute beaucoup plus lourd, au moins en ce qui concerne le point de vue français pour le programme de VBCI, puisque le résultat en est que GIAT Industries se retrouve en position isolée par rapport à cet important programme européen et que cet isolement ne sera pas compensé, ni économiquement ni

¹ On trouvera un résumé de ces atermoiements dans J-P Hébert, *Exportations d'armements : A quel prix?*, Paris,

technologiquement, par la réalisation future d'un VCI uniquement destinée aux forces françaises. (voir ci-contre : "L'isolement de GIAT-Industries")

Quant à l'hélicoptère NH90, si l'échec n'est pas patent puisque le programme continue; les difficultés sont cependant graves car le retard des pays coopérants à passer leurs commandes, notamment celui de l'Allemagne, fait encore peser des incertitudes sur ce programme lui aussi lancé dans les formes anciennes de la coopération, principalement sous l'impulsion d'une volonté politique.

Finalement, les difficultés - (ou les échecs) - les plus sérieuses touchent les programmes en coopération dont les formes de lancement et d'organisation sont les plus anciennes. Or, les conditions de la coopération sont en train de se modifier substantiellement. Historiquement la coopération a joué un rôle déterminant en habituant les différents pays à travailler ensemble dans un domaine qui était par excellence un lieu d'affrontement des souverainetés. De plus, elle a montré que des programmes en coopération pouvaient être également des réussites techniques et commerciales. Elle a permis de constituer le socle sur lequel peut s'édifier aujourd'hui une industrie européenne de l'armement. Mais ce processus de production commune atteint maintenant ses limites d'efficacité et la mutation en cours est finalement le passage d'une production commune à une production unique en matière d'armement, de la même façon - toutes choses égales par ailleurs - que se réalise le passage à une monnaie unique. Il n'est évidemment pas indifférent que ces deux processus s'enclenchent presque concomitamment, s'agissant de deux domaines, - monnaie et armement -, qui constituent deux champs essentiels de la Souveraineté .

Jean-paul HEBERT

L'ISOLEMENT DE GIAT-INDUSTRIES.

Un accord de principe avait été signé en 1996 entre France, Royaume-Uni et

Allemagne pour un programme de véhicule blindé de combat d'infanterie.² Dans cette optique GIAT Industries avait signé une lettre d'intention en 1997.³ Et, quelques mois plus tard, la France avait confirmé sa participation au programme. Deux consortiums présentaient des offres à ce moment : l'un sous la houlette de Krauss-Maffei (+Mak (Rheinmetall), Wegman, GKN et Giat-Industries), l'autre animé par Henschel-Kuka (avec Vickers, Alvis et Panhard).⁴ C'est au premier d'entre eux que L'Allemagne, chef de file du projet, et le Royaume-Uni confient le programme en avril 1998.⁵ La France à ce moment réserve sa réponse, craignant que la part qui reviendra à GIAT Industries ne soit trop faible. C'est que, entre les industriels concernés, la lutte pour la répartition des responsabilités et des charges de travail n'a pas cessé. De plus, périodiquement, des divergences sur les spécifications du matériel sont revenues : plutôt "transport de troupes" pour les uns, ou véhicule de combat destiné à accompagner les chars Leclerc pour la France. Ces différences de besoin donnent l'occasion à la France, à la fin de l'année 1998 de limiter sa commande à cinquante exemplaires, en se réservant la possibilité d'un matériel national correspondant à la version véhicule de combat.⁶ Du coup, un appel d'offre particulier à la France est lancé en 1999 pour un VCI (véhicule de combat d'infanterie) pour lequel deux offres ont été présentées : l'une associée à GIAT Industries le suisse Mowag et l'anglais Vickers, l'autre regroupe Panhard, RVI et Henschel. Le programme de VCI porterait sur 500 exemplaires à livrer à partir de 2004 pour 4 milliards de francs.⁷ Ce processus revient de fait à se retirer de la coopération tripartite telle qu'elle avait envisagée initialement, ce qu'exprime la DGA en disant que "le programme a pris une nouvelle configuration".⁸ C'est le même constat que font les milieux gouvernementaux allemands fin octobre 1999, au moment où les responsables allemands et britanniques préparent la signature du mémorandum relatif au projet, en considérant que la France s'est retirée du programme.⁹ Celui-ci se lance avec dans un premier temps 600 véhicules (300 pour chacun des coopérants), avec

² *Le monde* 25 juillet 1996

³ *Le monde*, 2 avril 1997

⁴ *AFP* 15 octobre 1997

⁵ *les échos*, 22 avril 1998

⁶ *le monde*, 23 décembre 1998;

⁷ *Les échos*, 27 mai 1999

⁸ *AFP* 13 octobre 1999

⁹ *AFP* 28 octobre 1999

l'espoir d'être rejoint par les Pays-Bas.

Le résultat de ces atermoiements et affrontements est de laisser GIAT Industries à l'écart d'une coopération financièrement importante. Certes la compétition entre les principales firmes européennes pour le partage de la charge de travail était rude. Mais il semble bien que, quand il est apparu que le groupe français ne serait pas le chef de file du projet, celui-ci ait rapidement cessé d'être véritablement pris en compte dans la stratégie industrielle du groupe, tentant un repli essentiellement hexagonal même si quelques firmes sont associées à son plan. La réalisation du démonstrateur Vextra symbolise assez bien cette tactique du repli, alors même que le rapporteur de la commission de la défense de l'assemblée nationale, pourtant favorable à ce démonstrateur, est obligé d'en rappeler le coût élevé :

Votre rapporteur s'était déjà interrogé ./ sur l'intérêt de concevoir un nouveau véhicule en coopération internationale alors que GIAT-Industries avait développé de son côté, le programme Vextra correspondant aux spécifications de l'armée de terre française. Le chef d'état-major de l'armée de terre avait, à l'époque, précisé que le Vextra répondait parfaitement aux besoins de l'armée française mais qu'il n'avait pas été retenu en raison de son coût.¹⁰

Ce diagnostic d'un acteur qui est loin d'être défavorable aux projets de GIAT-Industries illustre assez bien la situation dans laquelle s'est enfermé le groupe français : tenter encore une fois de jouer les crédits nationaux quelque soit le montant, plutôt que d'arriver à réaliser un niveau de prix acceptable ou d'accepter de jouer les seconds dans une coopération européenne. La conséquence en est que le programme européen se fera, mais sans participation française significative et sans que, pour autant l'avenir de GIAT Industries soit assuré, la gestion des crédits nationaux de défense se faisant de plus en plus dans une optique de calcul de "compression des coûts". On doit rappeler

¹⁰ Jean-Claude SANDRIER, avis au nom de la commission de la défense nationale et des forces armées sur le projet de loi de finances pour 2000. Tome IV. Défense. Forces terrestres., Assemblée nationale, Document N°1864, 14 octobre 1999, 76 pages. (page 38).

que depuis 1996, GIAT Industries a été recapitalisé de 17.4 milliards de francs¹¹ mais que cette recapitalisation ne couvre qu'à peine les pertes cumulées de l'entreprise pour les quatre derniers exercices connus...¹² et que les perspectives de chiffre d'affaires de 6.3 milliards de francs en 2002 reposent pour 2.7 milliards de francs sur un éventuel contrat de vente de chars Leclerc à 'Arabie saoudite'¹³ qui n'est à l'heure actuelle qu'une espérance et pas une réalité.

Jean-Paul HEBERT

¹¹ Voir J-P Hébert, "Reconversion : la peau de chagrin", Alternatives économiques, N°161, juillet 1998. et Jean-Michel BOUCHERON, *rapport au nom de la commission des finances ././ sur le projet de loi de finances pour 2000. Annexe 40.*, Assemblée nationale, Document N°1861, 14 octobre 1999, 215 pages. (page 197).

¹² Et ce bien que GIAT Industries soit l'une des rares entreprises du secteur à ne pas publier de rapport annuel...

¹³ Boucheron, Ibidem, page 191.