

L'Europe, s'envolera-t-elle?

Le lancement d'Airbus et le sabordage d'une coopération aéronautique «communautaire» (1965-1978)

David BURIGANA

Airbus n'est qu'une des coopérations européennes lancées vers le milieu des années 1960 dans l'industrie aéronautique tant civile que militaire. De par sa nature, ce secteur est en fait marqué par le *dual use*, car face à la différence entre les utilisateurs finaux – c'est-à-dire les militaires ou les compagnies aériennes – il y a une communion au niveau des producteurs dont le destin dépend finalement de l'un et de l'autre des deux secteurs. Ainsi p.ex., en octobre 1958, Boeing a fait voler en commun avec Pan Am le premier jet civil américain, le B707, grâce à des commandes passées par la USAF (United States Air Force) pour la version militaire, le ravitailleur K/C 135. La firme de Seattle en a vendu 999 exemplaires contre 556 du concurrent Douglas DC-8. Or, grâce à ce modèle, Boeing posa les fondements de son leadership mondial.

Cette étroite dépendance de l'industrie aéronautique des commandes de l'armée nous amène à ne pas séparer l'étude des coopérations militaires d'un côté, civiles de l'autre côté. D'ailleurs, à l'époque, les responsables industriels et politiques sont conscients de cette particularité. Aussi aspirent-ils penser et produire «européen» comme cela s'est fait notamment au moment de la conclusion du compromis entre différents intérêts nationaux qui, en 1969, donna naissance à l'avion multi- fonctionnel anglo-italo-allemand Tornado.¹ Au niveau de l'image «communautaire», c'est pourtant Airbus qui frappe davantage les esprits, du moins jusqu'à aujourd'hui. Dès sa commercialisation sous le logo d'un «avion européen», il a été considéré comme étant le pilier par excellence des projets d'«espace aérien européen»² évoqué à partir des années 1970 au sein de l'UEO et de la CEE.

A la différence de ses confrères européens, tant civils que militaires, Airbus a fini par multiplier à la fois ses partenaires (France, RFA, Pays-Bas, Espagne, Grande-Bretagne) et ses ventes. Son succès commercial a été tel que l'entreprise a nettement devancé ses émules du continent européen, voire même son grand rival

1. Cf. D. BURIGANA, *Partenaires plutôt qu'adversaires. Les militaires, un lobby vers l'interopérabilité de la technologie des armements au sein de l'intégration européenne? Le Comité FINABEL et l'avion Tornado vus par le prisme italien*, in: M. DUMOULIN (éd.), *Socio-Economic Governance and European Identity*, Quadernos de la Fundación Academia Europea de Yuste, 1(2005), pp.25-40; D. BURIGANA, P. DELOGE, *Standardisation et production coordonnée des armements en Europe: une voie à l'étude d'une défense européenne (1953-2005)*, in: L. WARLOUZET, K. RÜCKER (éd.) *Which Europe(s)? New approaches to the History of European Integration in the 20th century*, PIE-Peter Lang, Bruxelles, 2006, pp.344-348; D. BURIGANA, *L'Italia in volo! Il ruolo dei militari italiani nella cooperazione aeronautica fra politica di difesa e politica estera: il caso del Tornado (1964-70)*, in: F. ROMERO, A. VARSORI (ed.), *Nazione, interdipendenza, integrazione. Le relazioni internazionali dell'Italia (1917-1989)*, Vol.2, Carocci, Rome, 2007, pp.167-186.

d'outre-Atlantique, Boeing. Enfin, Airbus s'est aussi établi en termes de «filiation», car il y a bien eu création d'une famille Airbus, ce qui, selon Lord Allen Greenwood, le président de PANAVIA³ et représentant de BAC (British Aircraft Corporation), était «le seul moyen pour pérenniser un consortium» de l'espèce.⁴ L'Airbus se vendait entre 1973 et 1993 à 89 utilisateurs différents à travers le monde entier pour un total de 900 appareils. A la veille du millénaire, ce chiffre atteint 2.000 unités qui, aujourd'hui, sont nettement doublées. Indéniablement, à partir de l'expérience Airbus s'est développée l'actuelle société leader de l'aéronautique en Europe, l'EADS (European Aeronautic Defence and Space Company).

Atteint aujourd'hui par une grave crise, Airbus a quand même suscité une certaine convoitise. En septembre 2006, Vladimir Putin n'a-t-il pas donné son feu vert à l'achat de 5% de EADS?⁵ Par ailleurs, face au A380 – le nouveau-né de la famille –, la société Boeing a fait savoir dans la presse qu'elle se lançait dans la course technologique pour le leadership du marché: son futur gros porteur, le B747 Advanced, sera plus léger, et donc plus économique grâce à un nouvel alliage. Entre-temps, Boeing a «encouragé» la formation d'un pool d'historiens de l'économie auprès de l'Université de Virginie invitée à s'accrocher à l'étude de la structure productive d'Airbus dans la longue durée. Quel serait donc, se demande-t-on, le secret d'un tel succès «indiscutable»?

1. Autour d'Airbus en quête d'une piste?

De l'approche «aéronautique» à l'insaisissable intégration européenne

En réalité on pourrait bien discuter, non pas du succès d'Airbus, mais plutôt de son caractère «européen», voire de son image de marque «communautaire». On y arriverait si on repositionnait la genèse de l'avion, de son organisation managerielle, de sa production multinationale – via le système du Groupement

2. Sur l'emploi du terme et sa signification: D. BURIGANA, *Du transnational à l'«Espace aérien européen»? La défense territoriale de l'innovation technologique au sein de la coopération aéronautique européenne (1967-1977)*, in: C. BOUDEAU, Y. LUNG (éd.), *Les systèmes d'innovation: multiplicité des échelles et diversité des espaces. Colloque de clôture du programme Les logiques spatiales de l'innovation* (Maison des Sciences de l'Homme d'Aquitaine, Bordeaux, 15-17 novembre 2006), à paraître.

3. PANAVIA est le consortium créé pour la construction du Tornado.

4. Cf. Conversation avec le Joint Study Group sur la coopération européenne en matière de *Defence procurement* constitué par le Cabinet Office de Edward Heath; The National Archives, Kew Gardens [dorénavant NA], FCO 14 837, Compte-rendu, J.E. Cable, FCO, 05.09.1971, Réservé.

5. Le journal économique de Moscou *Vedomosti* en a parlé le 1^{er} septembre 2006. Vneshtorgbank, la deuxième banque russe entièrement aux mains de l'Etat a investi un milliard de dollars dans l'achat de 4,5 à 4,8% de EADS; l'objectif des nouveaux actionnaires serait l'acquisition de 10 à 15% du groupe qui, face à Boeing, attend le renouvellement d'Aeroflot.

d'Intérêt Economique⁶ – et de sa commercialisation⁷ par rapport au débat sur une «industrie aéronautique européenne». La période de référence ne pourrait être que le laps de temps de 1965/66 à 1977/78.

En effet, en 1965, se constituent autour de l'hypothèse «Aérobus» des groupes de travail industriels: en mars Sud Aviation/Dassault, en juillet le Studiengruppe Airbus, transformé en décembre en Arbeitsgemeinschaft Airbus, et HBN (Hawker-Siddeley/Breguet/Nord Aviation) en novembre. En mai de la même année les ministres français Pierre Messmer et Marc Jacquet, responsables respectivement des portefeuilles de l'Armée, et des Travaux publics et des Transports, rencontrent le secrétaire à la Défense, Denis Healey, et le ministre britannique de l'Aviation, Roy Jenkins. Ils viennent de signer le 17 avril le «Protocole concernant la coopération dans le domaine aéronautique». En mai, ils décident de démarrer des études préliminaires pour un «Autobus de l'Air». Puis, en février 1966, les deux gouvernements demandent à la Société Nationale d'Etudes et de Construction de Moteurs d'Aviation (SNECMA) et à l'entreprise Bristol Siddeley Engine (BSE) de proposer une motorisation pour Airbus.⁸ Parallèlement, à Londres, la BEA (British European Airways) lance avec 11 compagnies aériennes européennes une demande pour un avion du type «Aérobus» (20-21 octobre 1965). En avril 1966, American Airlines fait également circuler une étude pour un bimoteur continental gros-porteur et moyen-courrier, tel que le futur Airbus.

1977 marque enfin la percée d'Airbus grâce à deux évolutions importantes. Il s'agit d'une commande de Eastern Airlines d'une part,⁹ et d'autre part de la décision de pérenniser le projet en fondant une «famille». La Grande-Bretagne s'y rallie le 24 octobre 1978. D'ailleurs en mars 1977, à la conférence UEO sur la coopération en matière d'armements, Lord Allen Greenwood avait fait de l'«intégration des sociétés aérospatiales européennes dans un ou deux grands regroupements»,¹⁰ une

6. Le GIE, le plus efficace système des Comités mixtes à rotation [H. ZEIGLER, *La grande aventure de Concorde*, Grasset, Paris, 1976, pp.24-25; J. PICQ, *Les ailes de l'Europe. L'aventure de l'Airbus*, Fayard, Paris, 1990, pp.53-54; D. MARTEL, *Airbus Industrie un moteur de l'intégration européenne?*, Université de Genève, Etudes et Recherches, 41(2000), Genève, p.29], a été choisi (1972) pour le consortium franco-allemand Euromissile. L'administration britannique en 1973 le jugea une forme possible pour l'intégration de l'industrie aérospatiale en Europe: NA, AVIA 64 2349, Note conjointe du Department of Trade and Industry [dorénavant DTI] et du ministère de la Défense, 12.03.1973.

7. La société anonyme Airbus International créée en juillet 1968 expressément pour mettre les acheteurs potentiels, pour la première fois dans une coopération internationale, face à une seule agence de vente qui va suivre le destin du produit sur l'exemple de l'après-vente des firmes américaines.

8. NA, AVIA 65 2007, Memorandum [dorénavant M.] ministère de l'Aviation, P. Lloyd, General Director of Engine Research and Development, à S.G. Hooker, BSE, 17.02.1966; et Archives du Ministère des Affaires Etrangères, Paris [dorénavant AMAE], Pactes 325, Télégramme 649, Courcet, Londres, 18.02.1966.

9. Fin 1977, Airbus a 97 commandes contre 57 au début de l'année.

10. A.H.C. GREENWOOD, *La coopération industrielle internationale*, UEO, Paris, 1977, in: F. BATTISTELLI, *Armi: nuovo modello di sviluppo? L'industria militare in Italia*, Einaudi, Turin, 1980, p.156.

étape préliminaire vers l'institutionnalisation des consortiums existants, et ce non seulement du Tornado de PANAVIA, mais aussi du Jaguar, d'Alphajet, et ... d'Airbus.

Le débat autour d'une structuration au niveau européen de l'industrie aérospatiale prend de l'ampleur au début des années 1970.¹¹ A la même époque se développent également les discussions autour de l'«espace aérien européen». Les deux thèmes impliquent la Commission qui en suit l'évolution à partir de 1971, notamment depuis que l'entrée de la Grande-Bretagne dans la Communauté et les plans concrets des concentrations nationales ont donné au dossier une nouvelle impulsion.¹² L'affaire Airbus se façonne en fait au milieu des manœuvres de sauvetage menées par les pays membres de la CEE en faveur de leurs industries nationales. C'est le cas de la longue réflexion sur l'absorption de BAC et HSA (Hawker Siddeley Aviation) en 1977 par BAe (British Aerospace). Une structuration à l'échelle européenne de l'Aérospatiale est perçue aussi comme une opportunité de lancement et d'ancrage de certaines concentrations nationales qu'on voudrait voir prendre la deuxième place en Europe après les concurrents britanniques. On y pense à Paris pour la SNIAS (Société Nationale Industrielle Aérospatiale)¹³ et la SNECMA.¹⁴ Enfin, pour d'autres membres de la CEE, il faut encadrer un secteur sorti perdant de la guerre et devenu l'otage d'un nouvel affrontement, la Guerre Froide, et toutefois porteur de haute technologie et donc de retombées importantes sur l'ensemble de l'industrie. A Bonn on mise sur MBB (Messerschmitt-Bölkow-Blohm)¹⁵ tandis qu'à Rome on constitue Aeritalia.¹⁶ Un tel débat s'ancre aussi dans les programmes réalisés. Les axes de la réussite d'Airbus vont ressortir des contraintes expérimentées lors du management des productions en commun bi- et multilatérales réalisées depuis:¹⁷ Concorde, Mercure de

11. Cf. D. BURIGANA, P. DELOGE, *La cooperazione europea a una svolta? Armamenti e aeronautica fra Alleanza atlantica e Comunità europea (1967-77)*, in: A. VARSORI (éd.), *Alle origini del presente. L'Europa occidentale nella crisi degli anni Settanta*, Franco Angeli, Milan, 2007, pp.193-219.

12. Cf. D. BURIGANA, P. DELOGE, *European co-operation in the fields of armaments standardisation and military aeronautics: with or without Great Britain?*, in: J. VAN DER HAST, A.G. HARRYVAN (éd.), *Beyond the Customs Union: the European Community's quest for completion, deepening and enlargement, 1969-75*, Bruylant, Bruxelles, à paraître.

13. Crée par fusion de Nord-Aviation, Sud-Aviation et de la SEREB, approuvée par le Conseil des ministres en février 1969, annoncée en novembre, et opérationnelle à partir du 1^{er} janvier 1970.

14. Constituée en mai 1945 à la suite de la fusion de la Société Générale Moteurs Aéronautiques héritière de Lorraine avec la Division moteurs de Renault, Gnome & Rhône et Régnier. En 1968, la SNECMA absorbe Hispano-Suiza. D'ailleurs, la division trains d'atterrissement d'Hispano-Suiza fusionne (1970) avec la maison spécialiste du secteur pour former Messier-Hispano, une filiale à 56,6% de SNECMA.

15. Constituée en 1969 par Blohm avec Messerschmitt et Bölkow qui ont fusionné en juin 1967.

16. Crée (12 novembre 1969) par une décision du Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica. Suivant le Rapport Caron, du nom de son président, FIAT Aviazione, Aerfer et Filotechnica Salmoiraghi constituent Aeritalia (à capital FIAT-Finmeccanica), opérationnelle dès janvier 1972.

Dassault,¹⁸ les avions militaires depuis le patrouilleur Breguet 1150 Atlantic,¹⁹ en passant par l'avion de transport Transall,²⁰ jusqu'à Alpha-Jet,²¹ Jaguar,²² et Tornado.

Avant même d'aborder les raisons de la percée d'Airbus, le croisement et la comparaison avec l'état du débat et l'évolution des projets sur une éventuelle structuration européenne de l'industrie aéronautique face à la défense des intérêts nationaux montrent des axes de développement communs aux autres expériences de coopération marquées par un destin bien différent de celui, «radieux», de l'avion européen. Tout comme Airbus, celles-ci sont des coopérations:

a) accélérées par l'annulation américaine (respectivement en février 1968 et en septembre 1967) des accords de coopération techno-militaire, et aussi aéronautique, signés par le secrétaire américain à la Défense Robert McNamara avec ses collègues allemand Uwe von Hassel (novembre 1964), et anglais Denis Healey (mars 1966). Ces accords prévoient la réalisation d'appareils V/STOL (Vertical/Short Take Off and Landing);

b) influencées par de fortes réalités nationales, c'est-à-dire l'objectif de Dassault de s'emparer de la maîtrise d'œuvre (elle finit par contrarier tout projet commun, par exemple le Tornado, mais aussi Mercure v Airbus²³) ou encore le choix «obligatoire» d'un réacteur Rolls-Royce, dont l'exclusion fera sortir les Anglais qui lanceront des projets concurrents d'Airbus;

c) invitant – du moins en partie – à réaliser les concentrations nationales de la fin des années 1960, telles que Aeritalia, MBB, SNIAS, mais aussi CASA (Construcciones Aeronáuticas) qui sont à la base des consortiums européens comme Airbus Industrie;

d) concurrencées non seulement par Boeing avec son projet 7x7, le futur B767, mais au sein même de l'«espace aérien européen», et donc face à Airbus, le Mercure mais aussi, une fois la Grande-Bretagne sortie du «French Airbus», le

17. Face au GIE d'Airbus, le modèle du consortium remonte aux NATO Development and Management Organizations, une sorte de système «binaire»: d'une part le «prime customer» (la «management Agency»), de l'autre le «prime contractor» (la «joint industrial company»), p.ex. pour Tornado, la NATO MRCA Development and Production Management Agency (NAMMA) et PANAVIA.

18. A côté du gouvernement français (80%), Aeritalia, CASA, SABCA, Switzerland's Federal Aircraft Factory et Canadair.

19. Lancé en 1959 à la suite de la victoire de Breguet et Sud Aviation (qui en produit 60,5%) dans l'appel d'offre de l'OTAN, et reproduit avec des entreprises de Belgique (7,5%), Grande-Bretagne (Rolls-Royce), RFA (Seeflug réunissant Dornier et Siebel pour 17%), Pays-Bas (Fokker pour 15%), par la suite l'Italie (12% pour Finmeccanica); le tout réuni dans la SECBAT (Société Européenne pour la Construction du Breguet Atlantic).

20. Lancé en 1959, le premier exemple de coopération aéronautique franco-allemande s'achève en 1972.

21. Construit par la SEPECAT (Société Européenne de Production de l'Avion d'Ecole de Combat et d'Appui Tactique) en 1966.

22. Produit franc-britannique lancé en 1965.

23. C. CARLIER, *Marcel Dassault. La légende d'un siècle*, Perrin, Paris, 2002, pp.251-253 et pp.301-307.

projet anglo-européen Europlane, un QSTOL (Quiet Short Take Off and Landing) anglo-germano-suédois-espagnol lancé en novembre 1972, et par la suite abandonné.

e) Il s'agit enfin d'expériences marquées par une forte décision politique pour faire «européen». On pense aux initiatives de Healey en 1968 en vue d'une «European Purchasing Agency»²⁴ militaire et civile. Dans leur sillage, finiront par se glisser les Français ayant conscience de la nécessité de faire partie du cadre de coopération in fieri. Sans y être, note le Quai d'Orsay, «nos chances de pouvoir réaliser à l'avenir de nouvelles coproductions se trouveraient singulièrement réduites».²⁵ Au printemps 1975, les Belges présentent leur plan de standardisation prévoyant une Agence européenne qui «ne devrait pas devenir un rouage de l'Alliance [atlantique] mais être un organisme sui generis» sans distinguer entre «armements» et «avions» pour répondre «au double souci de tenir compte des intérêts militaires de l'Alliance atlantique et des besoins économiques et industriels de la CEE».²⁶ De telles réflexions naissent uniquement, en novembre 1975, lors de la création du Independent European Programme Group (IEPG), un simple forum de débat.

En octobre 1973, avec l'ambassadeur français Jacques de Beaumarchais, le nouveau secrétaire à la Défense britannique, Lord Peter Carrington, vient d'ailleurs de noter «qu'il serait sage de fusionner les moyens existants en Europe si l'on voulait que les industries européennes deviennent compétitives vis-à-vis des Américains» pour les cellules aussi. A l'époque, contre le Department of Trade and Industry, mais avec le soutien du Foreign and Commonwealth Office le ministère de la Défense penche vers un retour dans Airbus, un des points d'ancrage de la manœuvre de sauvetage de l'industrie britannique. D'Airbus et de la formule du GIE, on parle en fait, on l'a vu, comme d'un noyau autour duquel on pourrait concrétiser la structuration de l'industrie aéronautique européenne.

Face aux Européens, la concurrence américaine agit par la voie d'abord directe, celle des «produits» alternatifs, puis par les traditionnels accords bilatéraux, tels ceux passés avec la Grande-Bretagne (1975) et l'Italie (1978), ou encore entre Aeritalia et Boeing (1974) pour la coopération sur le B7x7, enfin par la voie «industrielle», apparemment la plus neutre. Celle-ci agit par la participation à un consortium, par exemple General Electric et Pratt & Whitney pour la propulsion d'Airbus. *Last but not least*, vient la voie de pénétration la plus difficile à cerner. Il s'agit de celle des participations au capital: 8% de Lockheed dans MBB, 20% de

24. NA, DEFE 24 326, Note du ministère de la Défense et du Foreign and Commonwealth Office, 09.02.1968.

25. AMAE, Europe 1971-75, Grande Bretagne 351, Note du Service des Pactes, 25.02.1975, Secret.

26. AMAE, Europe 1971-75, RFA 2963, Télégramme du Représentant permanent de l'OTAN, Bruxelles, 04.07.1975, conversation avec Etienne Davignon; Télégramme de l'ambassade de France, Londres, 25.05.1975, conversation avec l'ambassadeur belge Rothschild et présentation du plan de son ministre des Affaires étrangères Renaat Van Elslande; RFA 2963, Télégramme de l'ambassade de France, Bonn, 08.07.1975, conversation avec Davignon sur les rencontres germano-belges dédiées à la coopération des armements.

Northrop dans Fokker, 26.4% de United Aircraft Corporation dans VFW (Vereinigte Flugtechnische Werke). Le mouvement est tel qu'au printemps 1965 le gouvernement allemand nie la vente d'actions de Messerschmitt à Lockheed, tout en autorisant pourtant une cession croisée d'actions Bölkow à Nord Aviation et Boeing²⁷ pour rassurer temporairement Paris.

En conclusion, une telle approche, c'est-à-dire l'insertion de l'expérience d'Airbus dans le cadre plus général de la coopération aéronautique en Europe, nous permet de faire ressortir non seulement les facteurs du succès,²⁸ mais aussi et surtout comment, au-delà du débat développé autour d'Airbus, celui-ci n'est qu'une des expériences de coopération qui ont contribué au façonnement d'une coopération européenne intergouvernementale. Celle-ci est d'ailleurs la formule actuelle représentée, face à l'European Defence Agency,²⁹ par EADS et OCCAR (Organisation Conjointe de Coopération des Armements),³⁰ une formule intergouvernementale plutôt qu'intégrationniste qui, du reste, s'est enracinée autour de concentrations nationales, de la coopération européenne et des tensions transatlantiques.

2. Un pari d'une audace raisonnée ... les raisons de la percée

Trois séries de facteurs³¹ sont apparemment à la base du succès d'Airbus. Tout d'abord, l'absence de riposte de la part des constructeurs américains. Boeing lance en avril 1966 son gros porteur B747, et donc n'a aucun intérêt à proposer autre chose, d'autant plus que l'avion se vend bien. McDonnell-Douglas et Lockheed viennent de lancer (janvier 1968) leurs triréacteurs, tandis que l'éventuel projet

-
- 27. AMAE, Europe 1966-70, Allemagne 1666, Note du ministère des Armées-Cabinet militaire, Paris, pour le général de Gaulle, 06.05.1965, sur la rencontre entre Messmer et Von Hassel.
 - 28. Suivant le modèle d'autres travaux, dont p.ex. E. CHADEAU (éd.), *Airbus, un succès industriel européen*, par l'Institut d'histoire de l'industrie, Ed. Rive Droite, Paris, 1995.
 - 29. Agence de l'UE créée par le Conseil des ministres le 12 juillet 2004, et opérationnelle dès janvier 2005.
 - 30. Organisme intergouvernemental constitué par un accord administratif (12 novembre 1996) entre les ministres de la Défense de France, Grande-Bretagne, RFA et Italie et doté par une Convention (28 janvier 2001) de la personnalité juridique. La Belgique (2003) et l'Espagne (2005) se sont entre-temps ralliés tandis que les Pays Bas, le Luxembourg et la Turquie participent à ses productions conjointes.
 - 31. Suivant certes le fil rouge de P. MULLER, *Airbus. L'ambition européenne. Logique d'Etat, logique de marché*, L'Harmattan et – à noter – édité par le Commissariat Général au Plan, Paris, 1989, ces facteurs, outre que confortés par les archives consultées, sont élaborés à partir de: P. ANSBACH, *Airbus Industrie*, Ed. Usines & Industrie, Bruxelles, 1997; E. CHADEAU (éd.), *Airbus* ..., op.cit.; M. GIGET, *Evolution de la position relative des industries aéronautiques civiles de l'Europe et des Etats-Unis sur le marché mondial (1955-85)*, SEST, Paris, 1981; B. GUNSTON, *Airbus*, Osprey, London, 1988; K. HAYWARD, *Government and British Civil Aerospace*, Manchester University press, 1983; J. PICQ, *Les ailes de l'Europe* ..., op.cit.; J.-P. QUITTARD, *Airbus ou la volonté européenne*, France Empire, Paris, 1979.

concurrent britannique BAC-311 tombe à l'eau et que personne ne croit plus à l'annonce répétée par McDonnell-Douglas d'une version *twin* de son DC-10.

Deuxièmement, il faut noter la transformation du marché mondial au regard des perspectives d'avenir d'une aviation qui commence à se profiler en un moyen de transport de masse comme les projets sur les nouveaux aéroports semblent confirmer.³² «Density of traffic and airport limitations will dictate the use of high capacity aircraft to minimise air traffic control problems»,³³ écrit-on au Cabinet Office britannique en septembre 1970. Dans ce cadre une nouvelle génération de transporteurs fait son apparition tels que Korean Airlines, Singapore Airlines, Thai, Quantas et Japan Airlines. Or, étant donné que jusque-là la plus grande partie du marché mondial aéronautique a été représentée par les Etats-Unis, les constructeurs américains ont délaissé les autres parties du globe, et donc ils ont fini par laisser place à Airbus!³⁴ Les «anciennes» compagnies réorganisent alors leur stratégie autour du concept «de la roue et ses rayons» [*hub* (centre) *and spokes* (rayons)], et donc l'Airbus A300B, défini en fonction de standards européens (270 passagers sur des étapes de 1.000 à 4.000 km), est mieux adapté à la structure de ces nouveaux réseaux que les triréacteurs américains plus grands, plus lourds et allant plus loin.

La troisième série des facteurs du succès résident dans les effets de la crise pétrolière. A court terme, celle-ci provoque un rétrécissement des achats par les compagnies obligées d'attendre l'évolution inconnue du prix du carburant. Sur la longue période, selon *Air & Cosmos*,³⁵ la consommation par siège/km offerte par un A300B serait inférieure de 10 % au DC-10 et au Tristar, 20% à l'égard du DC-9-30, 30% vis-à-vis du B727-200 et 50% par rapport au B707. Mais il s'agit d'*Air & Cosmos*, revue européenne ... plus précisément française. Les administrations britanniques et américaines sont moins optimistes. S'y ajoutent la concurrence renforcée des Etats-Unis par les deux dévaluations du dollar et la

32. *Foreseeable Problems in European Civil Aviation in the Next Decade and Possible Solutions* de N.S. Detière, secretary of the European Civil Aviation Conference (ECAC), in: National Archives and Record Administration, Washington [dorénavant NARA], RG 59 CF 67-69 524, T.A-111, embassy, Luxembourg, 22.12.1969; et sur la croissance des aéroports: NARA, RG 59 CF 64-66 623, Télégramme A-2994, Ernest A. Lister, Civil Air Attaché [dorénavant CAA], embassy, Paris, 01.06.1964, et télégramme A-2978, Lister, 28.05.1964, et aussi AMAE, Europe 1966-70, Allemagne 1524, Dépêche 127, A. Millot, Consul général, Francfort, 31.03.1965; Dépêche 344/F/1, Millot, Francfort, 20.09.1965; Dépêche 66/Amb., René Jeudy, Consul général, Hambourg, 05.05.1965.

33. NA, CAB 164 767, Note du Cabinet Office, Susan Fogarty, qui accompagne la note du Working Group sur Aircraft Projects pour Leonard Williams, ministère de la Technologie, 30.09.1970.

34. Au-delà de l'Extrême Orient, sur sa commercialisation au Moyen Orient en 1973-74, p.ex. la décision de l'Iran Airways pour McDonnell-Douglas et les pressions d'Airbus et Rolls-Royce ainsi que l'action demandée à l'ambassade US à Téhéran en faveur des firmes américaines; NARA, Access to Archival Databases (AAD), Wars/ International Relations: Central Foreign Policy Files in <http://aad.archives.gov/aad> [dorénavant NARA, files on-line], RG 59, embassy Nicosia, 05.10.1973. Et encore sur la compétition au Liban et en Syrie: *ibid.*, embassy, Buffum, Beirut, 18.12.1973; Télégramme embassy, Godley, Beirut, 24.04.1974.

35. N°511, 05.01.1974.

réévaluation du mark, produisant un handicap de 15% sur le marché civil, et la dérive de l'inflation sensiblement plus forte en Europe (10% en deux ans)³⁶.

Enfin, ne faut-il pas considérer le facteur «innovation technologique»? Jusque-là, Boeing avait gardé le contrôle du marché grâce à la maîtrise du rapport entre le progrès technologique et l'évolution du marché, une maîtrise qui se réalise par l'amélioration progressive des modèles existants. Le constructeur américain serait arrivé à imposer aux Européens le rythme de l'enchaînement technologique, et cela jusqu'aux années soixante.³⁷ Une fois que Lockheed sort du marché civil à cause de sa victoire pour la réalisation du grand porteur militaire Galaxy C-5A, puis que McDonnell-Douglas s'empêtre dans la version *twin* du DC-10 qui ne verra jamais le jour, Airbus Industrie se voit attribuer le statut de *challenger* exclusif de Boeing. Cette dernière entreprise dort en réalité sur les lauriers de la victoire commerciale de son 747, et n'est pas obligée d'inventer grande chose pour vendre ses avions, et cela jusqu'aux années 1990. Airbus doit au contraire y penser dès la fin des années 1970 si la compagnie veut voir sa famille se multiplier. De là l'élan à insérer dans ses modèles des nouveautés technologiques. Le niveau technologique³⁸ devient de la sorte un élément essentiel du défi Airbus v Boeing.

Le lancement du premier Airbus se passe pourtant selon une orientation commerciale qui ne laisse pas de place aux éclats technologiques comparables au Concorde. L'objectif est de proposer un produit permettant de gagner sur les coûts d'exploitation des lignes aériennes, et donc d'attirer les compagnies. D'où l'importance du marketing. Par la suite, Airbus tente de garder sa position par l'amélioration de ses produits. En fait, une idée émerge à la base de l'«aventure» d'Airbus: «La domination de l'industrie américaine n'est pas liée à une domination de sa technologie en tant que telle, mais à la maîtrise du marché et par là même, du moment de l'introduction de l'innovation et du choix du domaine d'application de la technologie».³⁹ Lancé en juillet 1978, l'A310 (212 et 280 sièges) avec son poste de pilotage à deux, équipé d'écrans cathodiques est la première tentative d'Airbus Industrie pour retourner à son profit les mécanismes de contrôle du marché par la technologie.

Le leadership américain du marché n'est pourtant pas la seule pierre d'achoppement. Derrière cette aventure, bien d'autres aspects jouent en faveur d'une coopération «européenne» et non pas «communautaire».

36. Archives Historiques de l'Union Européenne, Firenze [dorénavant AHUE], BAC 28/1980 21, Lettre de H. Ziegler, au nom de l'Union Syndicale de l'Industrie Aéronautique et Spatiale Française, au président de la Commission Ortoli, 12.03.1973.

37. P. MULLER, *Airbus. L'ambition européenne...*, op.cit., pp.172-173.

38. Dans le premier modèle, la nouveauté est le Forward Facing Crew Cockpit (FFCC), c'est-à-dire l'emploi de 2 pilotes au lieu de 3 ou 4.

39. M. GIGET, *Evolution de la position ...*, op.cit., p.43 et P. MULLER, op.cit., p.171.

3. Les convives autour du «French Airbus»

Si on veut garder sa capacité d'innovation et éviter de courir à sa perte, il faut, dans un secteur comme l'aviation, rester innovateur et étaler ses programmes de développement sur plusieurs années. C'est l'idée qui prédomine à Londres comme à Paris, et à Bonn aussi, d'autant plus que la crise économique du milieu des années 1970 fait stagner les commandes des compagnies aériennes. Airbus, comme d'autres constructeurs, vit ainsi en 1976 notamment une année «terribilis». De là aussi la nécessité vitale de coopérer au niveau transnational pour trouver les financements que, contrairement aux décennies précédentes, les Etats ne sont plus en mesure de fournir. Ici s'entrouvre une fenêtre qui dévoile les dessous du jeu des intérêts nationaux dans l'affaire Airbus. Grâce à son insertion dans le débat sur un «espace aérien européen», en dépassant le cadre d'une histoire aéronautique, ou technico-politique, nous touchons à l'interprétation même de la direction suivie par le processus de construction européenne, entre concepts intégrationnistes et voies intergouvernementales, entre Communauté et Etats nationaux, entre «communautaire» et «européen». Il ne s'agit certes que d'une piste ouverte à partir d'un secteur limité, celui de l'aéronautique, mais néanmoins aux fortes retombées de haute technologie pour toute l'industrie.

En empruntant le schéma du *hub and spokes* nous centrons notre analyse sur, sinon l'initiateur, du moins l'un des deux principaux meneurs du programme, celui dont le projet sera gagnant, c'est-à-dire, la France face à la Grande Bretagne. Si on faisait un tour de table, quels seraient les invités les plus significatifs pour voir filtrer les différentes facettes du programme Airbus à les manœuvres de la France de Georges Pompidou?⁴⁰

La RFA est un partenaire idéal. Elle est en fait disposée à payer plus que prévu⁴¹ tout en gardant quand même une certaine latitude. Le petit moyen courrier VFW-614 lancé en avril 1966 par VFW, Fokker et BSE, malgré son peu de succès (16 appareils vendus face à 900 ventes attendues), est une première ébauche de structuration en dehors des espaces nationaux. Selon les fonctionnaires allemands concernés, celui-ci représente l'opportunité d'«ancrer au nord» l'industrie

40. L'action de la présidence Pompidou émerge soit de la documentation du NARA, Nixon Project [dorénavant Nixon], NSC-CO 680, soit des témoignages de son conseiller pour la politique industrielle Bernard Esambert, auteur de *Pompidou, capitaine d'industries*, Ed. Odile Jacob, Paris, 1994, intervenant avec *L'Airbus: un projet européen mais non communautaire*, in: E. CHADEAU, *Airbus ...*, op.cit., pp.67-74, et témoin dans E. BUSSIÈRE (éd.), *Georges Pompidou face à la mutation économique de l'Occident (1969-74)*, PUF, Paris, 2003. Les dossiers Esambert sont conservés aux archives Georges Pompidou.

41. Cf. conversation avec Reichardt, conseiller ministériel, directeur de la Division technologie aérospatiale et de la propulsion au ministère de l'Economie, responsable des aides aux projets civils, et représentant dans le Management Committee d'Airbus; NARA, RG 59 CF 64-66 653, Télégramme A-818, ambassade, John S. Meadows, CAA, Londres, 05.10.1965. Cf. aussi NA, AVIA 65 2008, Lettre de Schöllhorn à Stonehouse, 19.10.1967. Pour Airbus: NA, AVIA 65 2007, Note du ministère de la Technologie, Sir Christopher Hartley, Controller of Aircraft, au ministre, 21.03.1967, conversation avec Reichardt.

allemande juste pour se préparer à la confrontation avec les Français et les Anglais dans les projets en cours – le Tornado et l'Airbus – en augmentant son propre poids dans les négociations.⁴² Les autres participants – la Belgique, les Pays Bas, l'Espagne – au-delà de leur taille politico-économique, restent des invités. De fortes exigences économiques et technologiques poussent la Fabrique Nationale et SABCA à la coopération.⁴³ Dès avril 1968, le ministre des Affaires étrangères hollandais, Joseph Luns, demande aux Anglais d'entrer dans le consortium.⁴⁴ Les motivations politiques priment enfin pour l'Espagne qui regarde vers l'Europe communautaire.⁴⁵ La participation à Airbus sera alors un outil de plus pour les dirigeants de Madrid⁴⁶ malgré la tiédeur du champion national CASA⁴⁷ et la marche arrière d'Iberia qui annule ses commandes d'Airbus en octobre 1974. La réaction des partenaires est prévisible⁴⁸ et vive,⁴⁹ en particulier celle de la France.⁵⁰

Et alors? Les absents, et leurs motivations, seraient plus évocateurs, et surtout au cas où ils étaient volontairement, ou plus ou moins doucement invités à quitter la table, ou encore ostensiblement laissés dehors. Face à la France, il faut alors placer la Grande-Bretagne et l'Italie, tout comme l'antagoniste par excellence, les Etats-Unis.

-
42. NARA, RG 59 SNF 70-73 Ec 634, Télégramme A-7282, ambassade, Rush, Bonn, 05.03.1970.
 43. Selon des recherches en cours menées par P.L. Plasman et P. Deloge de l'Université catholique de Louvain-la-Neuve.
 44. NA, FCO 46 165, M. FCO, Télégramme W. Garvey à Sir Peter Garran, La Haie, 21.05.1968.
 45. Sur la poussée de l'establishment politico-diplomatique espagnol vers la CEE, voir entre autres: J. CRESPO MACLENNAN, *España en Europa, 1945-2000. Del ostracismo a la modernidad*, Marcel Pons, Madrid, 2004, pp.87-98 et 112-134, et M. TROUVÉ, *L'Espagne et l'Europe (1957-86). La problématique des relations hispano-communautaires*, in: K. RÜCKER, L. WARLOUZET, *Quelle(s) Europe(s)? ...*, op.cit., pp.239-255.
 46. Le ministre de l'industrie Alvarez Miranda confirme à Marcel Cavaille, secrétaire d'Etat français aux Transports, l'intention de ne pas quitter Airbus; AMAE, Europe 1971-75, RFA 3027, MAE-Direction des Affaires économiques et commerciales, Note, 19.06.1975. Le ministre des Affaires étrangères Cortina se dit «fortement attaché à trouver une solution au problème de la coopération européenne en matière de construction aéronautique, dont l'Espagne ne désire pas être absente»; ibid., Télégramme 179/83, Gillet, Madrid, 19.02.1975.
 47. La CASA est en fait liée à Lockheed et Boeing; Archivos de l'Esercito de l'Ajre, Madrid [dorénavant AEA], A 13632 Relations des firmes avec l'Etat-major, Istituto de Historia y Cultura Aeronautica, *Historia de CASA. III Epoca*, manuscrit, s.d., pp.377-380.
 48. NARA, files on-line, Télégramme de l'ambassade, Stone, Paris, 24.10.1974.
 49. Les pressions exercées le 6 décembre 1974, lors du Comité interministériel d'Airbus à Paris, sur délégué espagnol «réticent» quant aux mesures de son gouvernement face à l'annulation; AMAE, Europe 1971-75, RFA 3027, Direction des Affaires économiques et financières-Affaires générales à ambassade de France à Madrid / Bonn / La Haye, 09.12.1974.
 50. A côté de l'aide-mémoire des ambassadeurs de France, RFA et Pays Bas, la lettre du 23 octobre du Premier ministre Jacques Chirac au collègue Navarro; AMAE, Europe 1971-75, RFA 3027.

3a. L'invité inopportun: la Grande-Bretagne

Dans les milieux gouvernementaux britanniques on pense à la coopération comme voie vitale à la survie de l'industrie aéronautique nationale dès la seconde moitié des années 1960, depuis le rapport Plowden de décembre 1965 qui, à la demande du gouvernement travailliste, insiste sur la nécessité de collaborer avec l'industrie européenne. La condition reste d'abord⁵¹ «that the airlines of Britain and the rest of Europe will adopt types offered by British and European manufacturers where these meet their operating requirements», et par la suite

«despite emphasis on cooperation with Europe, Plowden suggests that UK should continue efforts to sell British engines and equipment in US, and should seek to have discrimination against foreign products».

Les syndicats le soutiennent à leur congrès du 1^{er} mai 1965 dédié à l'avenir de l'industrie aéronautique britannique.⁵² D'ailleurs la voie des économies choisie par les Travailleuses de Harold Wilson ne permet pas d'autre choix.⁵³ On cherchera à sauver la géométrie variable⁵⁴ par Tornado. Par la suite on s'assure, au sein d'Airbus, et avec le soutien des Allemands⁵⁵ la maîtrise de la motorisation pour Rolls-Royce contre une co-production pour SNECMA. En même temps on propose toutefois un moteur pour le futur Lockheed Tristar.⁵⁶ On arracherait par la suite le contrôle de la cellule pour HSA – BAC étant déjà engagée dans Concorde – en la décrochant à Sud Aviation. La crainte du Department of Trade Industry et du ministère de la Défense, les deux soutenus par les industriels du secteur, est de voir non seulement s'éteindre la capacité d'études de HSA mais, une fois constituée la SNIAS en 1970, de favoriser la domination française en Europe.⁵⁷ Autrement Londres aurait dû miser sur un cadre juridique sauvegardant la primauté en termes de dimension de la firme britannique. En août 1967, lors d'une réunion sur *Science and Technology*, Wilson conclut:

51. NARA, RG 59 CF 64-66 651, Télégramme A-13295, ambassade, Kaiser, Londres, 16.12.1965.

52. Ibid., Télégramme A-2738, ambassade, Londres, 03.05.1965.

53. Cf. D. WOOD, *Project cancelled. British Aircraft that never flew*, Bobbs-Merrill, New York, 1975.

54. D. BURIGANA, *Partenaires* ..., op.cit., pp.31-34.

55. Le Directeur Reichardt doit rencontrer Sir James Mackay, sous-secrétaire (civil) au ministère de l'Aviation, en particulier pour parler de l'hypothèse d'un moteur Rolls-Royce pour Airbus car il croit pouvoir le faire accepter par les Français si Londres et Bonn se montrent décidés; NA, AVIA 65 2007, Télégramme 1576, Sir F. Roberts, Bonn, 02.11.1966.

56. Conversation informelle du Général Fourquet [Délégué ministériel à l'Armement] avec le secretary Aviation Christopher Hartley, 20.03.1967; Note pour le ministre de la Technologie, 21.03.1967, Confidential; Note, 30.05.1967; M., Deputy secretary (Air) Frank J. Doggett au ministre d'Etat pour la Technologie [à cette époque, le ministère de l'Aviation est intégré au sein du ministère de la Technologie], 17.03.1967.

57. Réunion de Hartley, Williams, et Crowley, avec le ministre d'Etat pour l'Aviation du Ministère de la Technologie, John Stonehouse, pour arrêter la position à suivre aux réunions du 8 mai sur l'Anglo-Franco Variable Geometry et du 9 sur Airbus, 24.04.1967. Sir Arnold Hall, président de HSA, brigue le leadership, car si Sud Aviation l'aura la Grande-Bretagne ne pourra plus dans le futur avoir la maîtrise d'un projet de coopération; NA, AVIA 65 2008, Compte-rendu, 24.04.1967.

«we should also seek to avoid having French leadership on the airframe side of the project. If we could not secure the leadership we should seek agreement to the formation of a joint company».⁵⁸

Ils finiront par se retirer d'Airbus. Officiellement, Rolls-Royce doit être soutenue par le gouvernement, et donc doit concentrer ses efforts sur le moteur RB211 destiné au Lockheed L-1011 Tristar aux potentialités commerciales plus vastes qu'Airbus ...! En réalité toutefois

«We withdrew from the A300B European airbus in April 1969 because:

- (a) airline interest had not been established;
- (b) on the terms proposed by the industrial consortium, Governments would probably have lost most of their money (about £6M. for us, for our share of the airframe and equipment);
- (c) the French would not agree to exclusive use of a Rolls Royce engine;
- (d) neither the French nor Germans would agree to evaluate the BAC 311 as an alternative collaborative project. Nor would our partners agree to deferring a decision for a few months to permit further negotiation on these points.

In general, we left the A300B for a number of sound reasons, and because of underlying doubts about the experience and cost-consciousness of the French and German firms and about French industrial leadership. We need to make sure that the case is a strong one before we go back».⁵⁹

Airbus ayant été abandonné, il faut trouver une solution de rechange car la nécessité de coopérer en Europe est réaffirmée lors du premier élargissement.⁶⁰ On opte pour l'Europlane, le programme né en 1972 d'une coopération nord-européenne (BAC, HSA, MBB, SAAB).⁶¹ Faute d'argent, le gouvernement britannique finit toutefois par ne pas financer, ni le BAC-311 ni le moteur Rolls-Royce pour une nouvelle version d'Airbus proposée sans conviction par les Français plutôt poussés par les Allemands désireux de voir rentrer les Anglais. La condition franco-allemande reste l'achat d'Airbus par BEA!⁶² Et les autres compagnies? Elles achètent la version avec moteur GE ou Pratt & Whitney déjà sélectionné, dit-on, par sa *commonality*.⁶³ Le 2 février 1967, on a fait circuler un questionnaire anglo-franco-allemand auprès de compagnies aériennes sur le futur Airbus, et son moteur.⁶⁴ Pratt & Whitney en est sorti gagnant. Le mardi 28, réunies à Paris, les compagnies entérinent la décision et leur soutien à Airbus.⁶⁵ D'ailleurs, le 29 juin 1966, BSE et SNECMA n'ont-elles pas signé avec Pratt & Whitney un

58. NA, CAB 164 96, Note de Rogers à Sir Burke Trend, Cabinet Office, 04.08.1967.

59. NA, FCO 46 502, draft in FCO, M. Williams à M.G.F. Hall, Treasury, 09.02.1970.

60. NA, T 329 3891, Note de John Caines, conseiller aéronautique au FCO, 12.03.1973, sur le rapport de l' Economic Strategy Committee concernant *The Organisation of UK and European Aircraft and Guided weapons Industry* (produit par le DTI et le ministère de la Défense) relatif à l'éventuelle nécessité d'une coopération avec les Européens.

61. NA, FCO 55 1268, Note du DTI sur une réunion avec les collègues suédois concernant l'Europlane, 05.06.1973.

62. NA, PREM 15 004, Note de Solly Zuckerman pour le Premier ministre Heath sur une conversation avec Zeigler, 25.11.1970.

accord de production en Europe du moteur JT9D destiné au B747, et par la suite à Airbus? En octobre, Rolls-Royce élimine le concurrent BSE en l'achetant.

D'autre part, le gouvernement britannique ne croit pas à la rentabilité du BAC-311 et au sérieux de la proposition franco-allemande pour un Airbus avec moteur Rolls-Royce. Les Anglais n'ont pas la possibilité d'infléchir le dessin d'Airbus.⁶⁶ C'est une proposition «prête à porter». L'argument du budget prime, et en tout cas n'y a-t-il pas HSA qui y participe au nom de l'Angleterre pour produire les ailes de l'avion européen?⁶⁷ Le retour à Airbus se fera, mais dans de meilleures conditions, après l'absorption en avril 1977 de HSA et BAC par BAe, et à la suite d'une longue réflexion bipartisane car on en connaît l'enjeu:

«Without new projects, civil aircraft research and development strength would decline from the 1970 level of 5500 employees to about 2000 in 1975/76 and 1000 in 1980, i.e. the virtual extinction of UK's capacity to design new civil aircraft by the mid-1970s. A decline in civil airframe production employment at BAC and HSA would follow about 5 years later, falling from its 1970 level of 25,000 to 15,000 by 1980 and 10,000 by 1985. A decline in the size of the UK aircraft industry is inevitable and acceptable – the question is how fast and how far it should go. If we undertook a 30% share of a new Airbus and Minibus project and a 100% UK HS146 Feeder liner the UK design strength would fall to 3800 instead of 2500 in 1975».⁶⁸

Il s'agit d'abord d'une restructuration nationale menant à la BAe, et par la suite seulement d'une mise en route d'une politique commune de la nouvelle Europe élargie.⁶⁹

-
63. Plus les appareils ont des parties identiques, plus les coûts du maintien et de la remise en marche baissent. Grâce à ce concept Boeing et McDonnell-Douglas ont pu garder pendant des décennies leur leadership du marché. Sur la *commonality*, et la gestion commune des pièces de recharge, se sont constitués deux consortiums de compagnies aériennes: KUSS en 1966 par SAS et SWISSAIR puis (1967) KLM et (1970) UTA; et ATLAS en 1970 entre Air France, Alitalia, Lufthansa, Sabena, et (1972) Iberia.
64. NA, AVIA 65 2007.
65. NARA, RG 59 CF 67-69 524, Télégramme de l'ambassadeur Bohlen, Paris, 01.03.1967.
66. NA, PREM 15 002 et CAB, 164 767, Note de Zuckerman pour Heath sur BAC-311 v Airbus, 29.07.1970.
67. HSA est restée dans l'affaire en tant que "privé" grâce aussi à la RFA qui a accepté de prendre en charge la différence du financement par rapport à celui que l'Etat britannique aurait dû couvrir.
68. NA, T 225 3890, Lettre DTI, Davis le B. Jones [chargé de l'aéronautique], à F. Russell Barratt, Treasury, 11.10.1972, étude du DTI-Air division pour le ministre sur «subsonic civil aircraft project opportunities».
69. Cf. le rapport de Sir Robert Marshall «*Aircraft Industry Review*» sur la perspective d'une fusion BAC-HSA en vue de se préparer à une intégration au niveau européen basée sur une politique commune de *procurement* engageant les compagnies aériennes; ibid., M. DTI, John Davies au Premier ministre, au chancellor of the Exchequer, au Defence secretary, etc., 20.06.1972.

3b. L'ennemi incontournable, les Etats-Unis?

La coopération comme voie au financement des projets n'est pas une solution partagée par toute l'administration Nixon. Le Pentagone défend l'origine nationale exclusive des financements pour garder l'indépendance et l'autonomie.⁷⁰ C'est pourtant inévitable selon Richard Nixon et Henry Kissinger qui vont abandonner la défense de la balance des payements et du leadership technologique qui a motivé en partie le «lâchage» des accords Healey et von Hassel.⁷¹ Le nouveau président soutient la recherche de candidats à la coopération. Dans la coopération SNECMA-General Electric pour le futur moteur de 10 tonnes – l'actuel CFM 56, le plus vendu au monde – destiné à équiper l'Airbus, la Maison Blanche accepte en été 1972 le point de vue de GE: il faut payer par la cession de haute technologie le financement que le gouvernement français est disposé à élargir, l'alternative étant la perte d'une tranche importante du marché mondial, notamment la part européenne.⁷² Il en est de même pour Boeing avec son 7x7 qui trouve ses premiers partenaires au Japon,⁷³ puis en Europe. Après d'infuctueuses tentatives en Angleterre – l'idée est de s'emparer des partenaires d'Europlane en coulant le projet britannique⁷⁴ – Boeing parvient en fait à signer un accord de coopération avec Aeritalia dont l'objectif anti-Airbus saute aux yeux.⁷⁵

70. Conversation le 21 juin 1972 entre le Secrétaire Rush et le conseiller de l'Ambassade française à Washington Lancelot-Basou; NARA, Nixon, NSC-CO 680, Mémorandum GE/SNECMA Options Group à Ed David, 17.07.1972.

71. L. SEBESTA, *Alleati competitivi. Origini e sviluppo della cooperazione spaziale fra Europa e Stati Uniti (1957-73)*, Laterza, Bari-Rome, 2003, pp.172-184. C'était l'opinion de George Ball (juin 1966), sous-secrétaire d'Etat, et du National Security Council (mai 1967): «Nous ne pouvons pas nous permettre d'assister à une érosion continue de notre puissance internationale à cause de déficits continus. [...] La réduction du gap technologique [avec l'Europe] agirait dans une direction opposée en augmentant le déficit [des paiements]»; Lyndon B. Johnson Library, National Security Files, NSC Meeting, Mémorandum sur les relations USA-Europe, 23.05.1967, in: H. ZIMMERMANN, *Western Europe and American Challenge: Conflict and Cooperation in Technological and Monetary Policy (1965-73)*, in: *Journal of European Integration History*, 2(2000), p.98.

72. NARA, Nixon, NSC-CO 680, Mémorandum du groupe ad hoc à David, 17.07.1972.

73. Fuji, Kawasaki et Mitsubishi signent l'accord en novembre 1972, et constituent en mars 1973 le consortium Civil Transport Development Corporation, devenu en 1982 l'actuelle Japan Aircraft Development Corporation: NA, FCO 14 1006 *Development of Airbus by Japan*.

74. Conversation de Boeing avec le secrétaire d'Etat, William P. Rogers le 27 mars 1973; NARA, files on-line, Department of State, Rogers, à ambassade, Londres, 11.04.1973.

75. Conversation entre Luigi Azais, adjoint au président de Aeritalia, et Raymond C. Ewing, premier secrétaire, 20.03.1973; NARA, RG 59 SNF 70-73 Ec 643, Télégramme A-177, ambassadeur John A. Volpe, Rome, 28.03.1973; AMAE, Europe 1971-75, RFA 3027, ambassade de France, Rome, 26.09.1975.

3c. La sœur valseuse ... On ne propose pas à l'Italie une «ri-produzione»!

En 1971, on propose un achat d'Airbus à Alitalia en échange d'une co-production. Comme l'observe le ministre des participations de l'Etat dans le secteur privé, Flaminio Piccoli, il ne s'agit que d'une «re-production». L'Italie réclame pourtant l'égalité de traitement.⁷⁶ Le gouvernement italien s'est intéressé au projet Mercure mais seulement pour une éventuelle participation de 10%. Forte est la pression de McDonnell-Douglas, Boeing et Lockheed afin d'isoler le marché italien, et le carnet de commandes que celles-ci proposent est bien flatteur pour l'industrie nationale.⁷⁷ Peut-on dès lors se fier à la verve européenne du gouvernement? Oui, estime l'ambassadeur de France, à condition de donner aux Italiens «la certitude que l'association de nos deux industries aéronautiques sera toujours pour eux une source de progrès technologique et de satisfaction industrielle et économique», avant de préciser que cette collaboration doit se faire «sur un pied de stricte égalité et de confiance réciproque».

Les pressions exercées sur le Prof. Giuseppe Petrilli – un ancien membre de la Commission Hallstein et président du Conseil italien du Mouvement européen devenu président de l'IRI, dont dépendent Alitalia et Finmeccanica - pour infléchir le Conseil d'administration d'Alitalia n'aboutissent à aucun résultat.⁷⁸ L'Italie a d'ailleurs déjà choisi de ne pas participer à Airbus lors des premières avances anglo-françaises en 1967. Aux réunions interministérielles du 6 juillet au ministère de l'Industrie, et du 23 septembre au ministère de la Planification économique,⁷⁹ les représentants des ministères de l'Industrie et du Commerce extérieur, les envoyés des Affaires étrangères, les militaires de la Direction générale des constructions aéronautiques, et Ranfagni de FIAT, tous se déclarent favorables pour combler le gap technologique du pays. Agnelli lui-même, ne s'est-il pas employé en faveur du Tornado? N'a-t-il pas fait à Turin une profession de foi en faveur du rêve européen d'Airbus?⁸⁰ La commission ad hoc instituée par le ministre de l'Industrie Giulio Andreotti donne également un avis favorable. Se rangent parmi les opposants le représentant de Alitalia et celui des petites entreprises, le comte Corrado Agusta. Celui-ci objecte: «ce n'est pas la technologie qui manque mais la quantité de travail pour "mantenere il passo"». Sa maison reproduit les hélicoptères de Bell et de Lockheed. Quant à Alitalia, elle a été toujours «réticente

76. Ibid., Télégramme Burin des Roziers, Rome, 05.02.1971.

77. AMAE, Europe 1966-70, Italie 367, Note de l'ambassade de France, Rome, pour le ministre Michel Debré, 09.04.1969.

78. AMAE, Europe 1971-75, RFA 3027, Télégramme 2348/55, Lucet, Rome, 28.10.1972.

79. La traduction espagnole des comptes-rendus originaux italiens des deux réunions, rédigés par les officiers présents de l'Aéronautique militaire italienne, et destinés à leur ministre de la Défense; AEA, 13256, Dépêche Col. Emilio Garcia-Conde Ceñal, Rome, 16.10.1967.

80. AMAE, Europe 1966-70, Italie 371, Dépêche 244/DE, André Bouyssonie, consul général, Turin, 14.06.1968; cf. aussi D.BURIGANA, *Partenaires ...*, op.cit., p.39; Idem., *L'Italia in volo ...*, op.cit., p.177.

devant les projets de coopération sur un plan européen», l'industrie américaine offrant «infiniment plus garanties». ⁸¹

Conclusion

À la place d'un «Marché commun» de l'aéronautique, une coopération «européenne, mais non communautaire»

Le 15 novembre 1971, la Commission reçoit un mémoire en faveur de l'exemption des taxes à l'importation de matériel aéronautique. Cette exemption expire le 31 décembre. Airbus Industrie en soutient les signataires: SABENA, KLM, Lufthansa, Air France, Alitalia.⁸² Ses moteurs viennent des Etats-Unis. Les Américains savent «de source sûre»⁸³ que la demande formulée le 19 octobre par Henri Ziegler au nom de l'Union Syndicale de l'Industrie Aéronautique et Spatiale Française⁸⁴ va tomber à l'eau. Le 11, la Commission a «rencontré les gouvernements», mais personne n'a demandé de stopper l'exemption des droits.⁸⁵ Le 20 juillet 1972, la Commission envoie une communication au Conseil concernant la politique industrielle et technologique à entreprendre dans l'aéronautique. Le 24 novembre, le Groupe des questions économiques à Neuf, réuni depuis juillet, conclut ses travaux. Il se dit favorable à une étude du secteur misant sur la concertation des programmes, la restructuration en vue d'un système juridique et tarifaire plus favorable, le développement d'un «marché européen».⁸⁶ En fait, les 19 au 21 octobre, à Paris, les chefs d'Etat et de gouvernement viennent d'affirmer «the promotion on a European scale of competitive firms in the field of high technology».⁸⁷ Une année plus tard, dans le cadre de l'Informal Tripartite Working Group activé en juin 1972 par une initiative anglaise pour contrecarrer la Commission,⁸⁸ les ministres des Transports Yves Guéna, Hans Friederichs et Micheal Heseltine, présentent à la Commission en octobre 1973 le projet d'une industrie aéronautique européenne à maintenir grâce aux commandes des compagnies aériennes des Etats membres. Toute l'opération, croit-on à l'époque,⁸⁹ s'appuierait sur Airbus. Mais en réalité, le British Air Board ne veut pas d'Airbus.

81. *Documents Diplomatiques Français. 1965*, t.II, PIE-Peter Lang, Bruxelles, 2005, doc. 272, pp.606-607, Télégramme 1531-5, Berard, Rome, 17.11.1965, Réservé. Invitation à rejoindre Concorde.

82. AHUE, BAC 28/1980 21.

83. NARA, RG 59 SNF 70-73 Ec 632, Télégramme 3471, Mission américaine auprès de la CE, Bruxelles, 22.11.1971.

84. A. DICKES, *Paris asks for aircraft tariff*, in: *Financial Times*, 20.10.1971.

85. NA, FCO 14 837, Délégation britannique, Bruxelles, à J. Treble, DTI, 21.10.1971.

86. AHUE, BAC 28/1980 21.

87. Cité in: UEO, Résolution n°52, *Sur une politique pour l'aéronautique civile et militaire en Europe*, 19.06.1973.

88. NA, FCO 55 1267, Note du DTI, Treadgold, pour le ministre de l'Aéronautique et des Transports, 27.06.1973.

89. AEA, 10709, Note de l'attaché de l'Air, Londres, 27.11.1973.

L'avion européen devra être défendu sur un autre front, celui de la création d'un «marché européen protégé».

Le 12 mars 1973, au nom de l'Aérospatiale française, mais après une consultation avec ses collègues européens, Ziegler écrit au président de la Commission François Xavier Ortoli. La concurrence américaine vient de redoubler grâce aux dévaluations du dollar et à la réévaluation du mark, et en outre,

«par un paradoxe que la Commission a souligné à plusieurs reprises, le marché américain, dont l'industrie contrôle 90% du marché occidental, est protégé de la “concurrence” européenne par des droits de douane. En revanche, les avions américains sont importés en Europe en franchise. Ce traitement inéquitable est un contresens économique qui pénalise les produits européens d'un supplément de 5%».⁹⁰

Ziegler suggère une politique commerciale commune à établir par une préférence communautaire, et «l'égalité des régimes douaniers, c'est-à-dire, faute de pouvoir supprimer les droits de douane imposés à l'entrée aux Etats-Unis, d'en établir à l'entrée dans la CEE». Le 20 octobre 1973, *Le Monde* reproduit l'appel à la Commission de 11 producteurs de cellules⁹¹ en faveur d'un «Marché commun de l'aéronautique». A la fin de l'année, le Conseil de la CEE renouvellera néanmoins l'exemption pour les produits aéronautiques américains, et le fera encore en juin 1974, et à cause d'Airbus.⁹² En novembre 1972, l'Eximbank américaine a en effet gelé les crédits à l'exportation des moteurs pour Mercure et Airbus. Le 25 juin 1974, le Conseil des ministres de l'industrie aborde le problème et se limite à une résolution portant sur l'information et la consultation. Au secrétaire général de la Commission Emile Noël de constater:

«On est donc loin de la politique d'ensemble que la Commission avait proposée⁹³ (intention de créer une industrie de dimensions européennes et politique active pour stimuler les projets communs; discipline commune en matière d'aides, en favorisant les projets internationaux; règlement crédits à l'exportation)».⁹⁴

Il s'agit, comme conclut Emile Noël, «donc bien davantage d'amorcer la pompe et de faire confiance à l'avenir».

En mai 1975, Werner Knieper de la VFW, président de l'Union des industries aéronautiques et spatiales de la République Fédérale d'Allemagne, et d'Airbus Industrie, ne peut que constater l'absence d'un «marché européen coordonné».⁹⁵ A la fin du mois, Altiero Spinelli présente au public son «plan Schuman de l'aviation»⁹⁶ dont la première étape consisterait à ressembler les entreprises autour d'un programme pour la décennie suivante, Airbus Industrie, «un noyau

90. Lettre de Ziegler à Ortoli, op.cit.

91. BAC, HSA et Westland, Aeritalia, Fokker, Fokker-VFW, Dornier, MBB, SNIAS et Dassault-Breguet.

92. NARA, files on-line, Télégramme US Mission EC, Greenwald, Bruxelles, 19.06.1974.

93. Communication de la Commission au Conseil, 19.07.1972.

94. AHUE, EN 474.

95. AMAE, Europe 1970-75, RFA 3027, Dépêche Louis Hirn, Consul général à Brême, 15.05.1975.

96. AHUE, AS 33.

important»; et «un élément clé d'un programme équilibré sera», conclut le commissaire aux Affaires industrielles, scientifiques et technologiques, «la participation à l'Airbus et à ses développements futurs de l'Angleterre». Ce Plan inspire le Programme d'action pour l'aéronautique européenne du 1^{er} octobre qui suggère un «espace aérien européen», sorte de «marché commun de l'aéronautique» et, pour ce faire, une «Agence de l'approvisionnement» qui devient le porte-voix commun vis-à-vis des pays tiers. Le Conseil ne votera toutefois que la simple concertation sans politique commune. On pouvait l'imaginer.

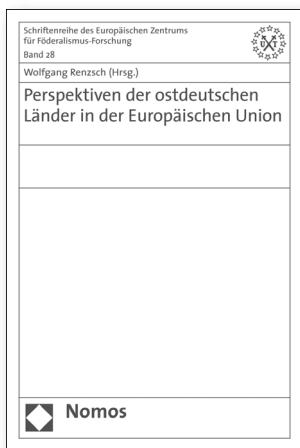
Au Department of Trade and Industry on reconnaît à propos du Tripartite Working Group: «One thing on which the French and German Governments are agreed is that collaboration on aerospace is essentially a matter for Governments and the role of the European Commission should be limited».⁹⁷ Personne ne veut jouer le rôle de «tail-end Charlie» et «devenir un appendice stérile» des autres industries nationales, comme le président de la Society of British Aerospace Companies le rappelle à son ministre Heseltine.⁹⁸ C'est une attitude, une stratégie partagée en Europe autant que par Airbus. Celui-ci finit-il par représenter le destin raté de tout un secteur au sein du processus d'intégration? En suivant la trajectoire imprimée en Europe à l'idée d'«espace aérien européen», Airbus, selon les mots du conseiller industriel de Pompidou, Bernard Esambert, deviendra alors vraiment un «projet européen, mais non communautaire».⁹⁹

97. NA, T 225 3890, *Draft on Aircraft industry - European integration*, Air 3, S.W. Treadgold, 18.07.1972.

98. NA, FCO 55 1268, *Financial Times*, 12.06.1973.

99. B. ESAMBERT, *L'Airbus ...*, op.cit., p.67.

Europapolitik ostdeutscher Länder



Perspektiven ostdeutscher Länder in der Europäischen Union

Herausgegeben von Wolfgang
Renzsch

2007, 95 S., brosch., 19,- €,
ISBN 978-3-8329-2548-2
(Schriftenreihe des Europäischen
Zentrums für Föderalismus-
Forschung, Bd. 28)

Die deutschen Länder unternehmen erhebliche Anstrengungen, ihre „Europafähigkeit“ zu stärken. Sie betreiben eine eigenständige Europapolitik in Brüssel, aber auch in Berlin. Die Mitwirkungsrechte der deutschen Länder in Europaangelegenheiten befinden sich seit Jahren in der Diskussion und in permanenter Weiterentwicklung. Die Länder spielen aber auch eine große Rolle bei der Umsetzung von Europapolitik in den einzelnen Politikfeldern.

Vor dem Hintergrund der Föderalismusreform in Deutschland und des europäischen Verfassungsgebungsprozesses analysiert der Band die spezifische Perspektive der ostdeutschen Länder in der Europapolitik. Als immer noch „neue“ Länder, die später als die westdeutschen Länder zur Europäischen Union hinzu gekommen sind und die noch immer eine erhebliche Aufbauarbeit leisten, kann ihre Europapolitik nicht unbesehen mit derjenigen westdeutscher Länder gleichgesetzt werden.

Der vorliegende Band behandelt zum einen grundsätzliche Fragen der Positionierung ostdeutscher Länder in Brüssel und in Berlin. Zum anderen wird die Europapolitik ostdeutscher Länder in hocheuropäisierten Politikfeldern wie der Agrar- und Verkehrspolitik analysiert. Außerdem sind die grenznachbarschaftlichen Beziehungen zu den neuen Mitgliedstaaten in Mittel- und Osteuropa Thema des Werkes.

Bitte bestellen Sie bei Ihrer Buchhandlung
oder bei Nomos | Telefon 07221/2104-37 | Fax -43 |
www.nomos.de | sabine.horn@nomos.de



Nomos