

Pour un « Buy European Act » industriel de défense et de sécurité (2/2)

En 1995, la France a décidé une règle réaliste et réalisable de retour industriel et financier aux industriels américains pour qu'ils compensent le fait que nous n'ayons pas fabriqué certains avions. Nous aurions pu nous inspirer des règles très contraignantes subies à l'export et voir un chèque de pénalités versé seulement aux maîtres d'œuvre et sans doute pas leurs sous-traitants. Pour les ventes, les industriels français, très contrôlés ont davantage cherché à parler de coopération pour éviter également de remplacer d'un coup de crayon les PME françaises au profit de PME étrangères « pour raisons de dépendance des vendeurs aux considérations d'indépendance nationale des acheteurs, avec les risques de ne plus revoir leurs sous-traitants pour certains marchés nationaux.

Par François CHARLES

économiste, officier de l'armement en retraite, ancien responsable d'affaires industrielles internationales, conseil en stratégie et management, président de l'IRCE, auteur d'articles sur la défense et la coopération en matière d'armement

Les droits de douane ont été abolis aux frontières intérieures de l'Union où toutes les marchandises circulent librement, qu'elles aient été fabriquées dans l'union ou ailleurs. Mais il a été mis en place un système de taxation à l'importation

provenant de l'extérieur de l'Union, abondant une partie de son budget. Les douanes protègent l'environnement, la santé, la sécurité, la technologie sensible, la contrefaçon, le blanchiment d'argent, tous trafics de contrebande notamment artistique. Plutôt qu'appliquer une TVA dite sociale française, qui ne solutionne pas le problème du coût du travail mais le compense, appliquons des taxes supplémentaires à l'import dans l'Union pour supprimer encore davantage les taxes internes, comme le propose déjà l'Union. Les labels nationaux, comme le désormais « fabriqué en France » qui impose au moins 50% de provenance locale, ne sont pas incohérents avec des mesures européennes car ils peuvent être une meilleure façon de voir nos complémentarités pour être plus fort au vrai export en dehors de l'Union.

Sans créer de sous-groupes, sachons valoriser le savoir faire et la valeur ajoutée des petits pays de l'Union comme nous avons réussi à le faire au sein de l'OTAN dans le domaine industriel pour être plus forts face aux offres américaines. Quelle riposte américaine ou chinoise craignons-nous alors que leurs mesures sont déjà extrêmes ?

Cette initiative pourra sans doute renforcer les programmes de recherche sous l'impulsion de l'Agence Européenne de Défense et éviter que nos budgets européens soient aspirés par un avion concurrent américain, soit disant fédérateur, sans justification marketing. Avons-nous besoin des américains pour nous fédérer ? L'OTAN, où sont gérés de nombreux programmes industriels, doit être davantage considéré un effet de levier d'intégration européenne mais non comme un leadership bienveillant et parfois autocratique américain.

La défense n'est pas que militaire mais elle est industrielle et il en va également de l'efficacité de nos forces sur le terrain confrontées aux problèmes d'interopérabilité. Une grande synergie peut être développée en créant un centre de simulation opérationnelle européen et en accentuant les efforts de recherche en incluant les pays de l'Est. Cette fédération a besoin de conditions favorables.

Le Rafale est un meilleur succès opérationnel, de fabrication, de maintenance et de coût que l'Eurofighter, comme les Mirage face aux Tornados. Mais la courbe de fabrication de ces derniers faite à plusieurs est plus favorable et ressemble davantage à celle des F-16

américains et les expériences sont complémentaires car s'il est toujours plus facile de décider seul, il est par contre plus facile de vendre quand il existe plusieurs fabricants, même si, dans l'armement, les coopérations sont pour l'instant plus chères à cause de cette volonté d'indépendance nationale. L'hélicoptère Tigre et l'A400M ont besoin de cette protection intérieure que serait un Buy European Act de défense et de sécurité qui aiderait peut être aussi l'OCCAR et l'agence de défense dans leur légitimité et leur développement. Le NH90, appareil de l'OTAN peut servir de vecteur d'intégration européen. Les savoir-faire acquis peuvent aider les pays de l'Est à travailler ensemble.

Ce Buy European Act sera sans doute plus facile à réaliser dans le domaine industriel de défense, de sécurité et de haute technologie que pour les biens de consommation courante car ceci bouleverserait sans doute trop les règles européennes et l'Organisation Mondiale du Commerce

Rappelons nous que l'origine de l'Europe était de se prémunir contre les guerres. La création d'un organisme supranational sur le charbon et l'acier, entre les deux rivaux mais complices, en contrôlant les outils de

production et le commerce, a eu le succès que l'on sait.

Dans le domaine aéronautique civil, beaucoup plus protégé qu'on ne le pense, Airbus a consolidé l'Europe et a été compétitif parce que cette dernière a su lui créer un terrain favorable.

Misons sur une prise de conscience d'une nouvelle gouvernance pour donner plus rapidement un sens cohérent et fort à l'Europe industrielle, notamment de l'armement, de l'aéronautique, et de la sécurité en matière de fabrication mais désormais et surtout de Maintenance en Condition Opérationnelle.