

L'AVENIR DU SECTEUR AÉROSPATIAL ALLEMAND SELON IG METALL
Par Anne Grimbert / Assistante de recherche à l'IRIS

La notion de politique industrielle volontariste dans le domaine de l'armement n'est pas toujours explicite et peu de pays assument au grand jour une politique industrielle active¹.

Le rapport de Peter Schaaf², directeur du cercle de travail « Technologies militaires et emplois » au sein d'IG Metall, apporte à cet égard un éclairage nouveau et particulièrement révélateur des évolutions en cours dans ce domaine en Allemagne.

- *Un secteur à la dimension non négligeable*

Dans ce rapport, Peter Schaff commence par décrire l'industrie aérospatiale allemande. Celle-ci est selon lui un secteur clé de l'économie allemande. Les entreprises emploient 70 000 personnes et réalisent un chiffre d'affaires de 16 milliards d'euros. Le secteur regroupe 19 entreprises spécialisées dans les systèmes, 3 constructeurs dans le domaine de la motorisation, 71 fournisseurs et 18 entreprises spécialisées dans le domaine des matières premières. La Bavière est la principale région dans ce domaine, suivie de Baden-Württemberg, Hambourg, Niedersachsen et Brême.

En terme de répartition civil/militaire, l'aviation civile est actuellement le secteur le plus important, ayant connu un essor fulgurant entre 1995 et 2001, avec un repli temporaire après les attentats du 11 septembre. Le chiffre d'affaires du domaine militaire ne représente, en effet, que la moitié du chiffre d'affaire réalisé dans le civil.

En outre, l'industrie aérospatiale est l'une des grandes gagnantes de la situation géopolitique actuelle – avec la mise en évidence de l'importance des forces aériennes, notamment en terme de projection – et la transformation de l'armée allemande en une force d'intervention³.

Selon Peter Schaaf, l'industrie aérospatiale, si elle ne représente que 1% du secteur manufacturier, possède en revanche un intérêt spécifique du fait de son immense contribution à la recherche et au développement et l'importance qu'elle accorde nécessairement à l'innovation technologique.

En 2004, en effet, la R&D représentait 20 % du chiffre d'affaire de la branche, soit environ 3 Mrd. d'euros. Ces technologies du futur ne concernent pas uniquement le domaine militaire (constructions extrêmement légères, développement de l'optronique et de la sensorique, miniaturisation électronique accompagnée d'une amélioration des performances et de la fiabilité...), elles possèdent également une importance

¹ En effet, le cadre des politiques industrielles est strictement réglementé aux niveaux mondial et européen. « Toute aide qui pourrait fausser la concurrence internationale est strictement interdite car considérée comme de la concurrence déloyale. Et la commission européenne veille au respect de cette règle, probablement consciente qu'elle doit donner à la communauté internationale des gages de son libéralisme ». (Intervention de Sylvie Matelly lors du Colloque à l'Ecole nationale des sciences et techniques avancées sur « *L'avenir des industries d'armement. Quelles restructurations en France et en Europe ?* », 2 juillet 2005)

² « *Zur Lage des militärischen Luft- und Raumfahrtindustrie in Deutschland* », paru en janvier 2006.

³ On remarque d'ailleurs la priorité accordée à l'armée de l'air dans le budget 2005-2008 en milliards d'euros : Marine : 515 en 2005 ; 410 en 2006 ; 300 en 2007 et 276 en 2008. Armée de terre : 140 en 2005 ; 190 en 2006 ; 230 en 2007 et 250 en 2008. Armée de l'air : 2428 en 2005 ; 2599 en 2006 ; 2917 en 2007 et 3005 en 2008.

significative dans le domaine civil: satellites d'observation de la Terre (à des fins météorologiques, de surveillance de l'état de la surface de la Terre ou de l'atmosphère), surveillance de l'environnement, systèmes de navigation ou systèmes de lutte contre la criminalité.

- **La critique de la politique spatiale des autorités allemandes.**

Au vu de son importance technologique et stratégique, l'industrie aérospatiale doit donc faire l'objet d'un consensus national et répondre à un projet politique clair. P. Schaaf rappelle qu'« au 20^{ème} siècle les scientifiques et ingénieurs allemands se sont investis dans le domaine aérospatial plus que dans toute autre branche, mais que ce sont surtout les vainqueurs de la guerre qui en ont tiré profit »⁴. Malgré cela, la communauté scientifique et technologique allemande est aujourd'hui de tout premier plan en Allemagne. En terme de politique technologique et d'emploi, il est donc scandaleux et aberrant pour P. Schaaf que, d'après le projet de budget du gouvernement, sa contribution à l'ESA chute cette année et que les dépenses relatives au programme aérospatial national stagnent. Alors que le programme national italien s'élève à 446 millions d'euros et le programme français à 971 millions d'euros, le budget allemand pour le programme aérospatial national est de l'ordre de 147 millions.

Il ajoute par ailleurs que la décennie passée a été marquée par une politique aérospatiale allemande faite de compromis hésitants et de programmes inconsistants. Un large nombre de projets se sont avérés être un échec ou être une perte de temps : « Depuis la reprise d'une politique aérospatiale nationale en Allemagne dans les années soixante, l'industrie a toujours misé sur des projets visionnaires pharaoniques, au lieu d'avancer pas à pas dans l'exploration de l'univers sur la base de techniques modernes et performantes. »⁵. Le rapport rappelle à cet effet le projet désastreux du laboratoire spatial « Colombus », dont le coût a été évalué entre 3 et 5 Mrds d'euros. La politique aérospatiale allemande doit donc, selon lui, réussir à abandonner des projets gigantesques et illusoire. La délocalisation des compétences politiques du BMBF⁶, à présent du ressort du ministère de l'économie, offre à ce titre toutes les opportunités d'un nouveau départ placé sous le signe du réalisme.

- **Plaidoyer pour la coopération et critique de l'« hégémonie » française dans ce domaine.**

Selon Peter Schaaf, les crédits militaires des pays européens ne sont indéniablement plus suffisants aujourd'hui pour mettre en place une politique industrielle de défense nationale et ce d'autant moins si l'on regarde les défis à relever

⁴ Schaaf, P., *Ibidem*, p.9.

⁵ Schaaf, P., *Ibid.*, p.9

⁶ Ministère de la culture et de la recherche

dans les prochaines années⁷. Tous donc, même les Etats qui ont les budgets les plus importants, doivent penser en terme de coopérations. Une restructuration européenne s'impose afin de réduire les coûts.

L'exemple d'EADS est révélateur des enjeux en question dans la mesure où l'entreprise parvient à concurrencer Boeing ou Lockheed Martin. EADS correspond à l'essai, jusqu'à présent le plus ambitieux, de consolidation européenne transnationale, soutenu par des décisions de politique industrielle claire de la part des gouvernements. Le bilan que tire Peter Schaaf de la constitution d'EADS est donc positif en terme de maintien de la compétitivité au niveau mondial.

Néanmoins, il s'interroge sur la capacité de cette entreprise a servir de modèle pour une restructuration européenne des industries de défense. Il constate certes que l'eupéanisation a progressé à grande enjambée depuis cette fusion. Toutefois, selon ce rapport IG Metall, de nombreux experts allemands se plaignent non seulement de l'attribution stratégique des postes importants à des français, mais également d'un manque de transparence dans l'attribution des sous-traitants, d'un handicap frappant des industries allemandes, en particulier les PME... Il ne s'agit pas uniquement d'un déséquilibre en terme de répartition du travail ou de contribution financière, mais cela implique également la qualité dans la répartition du travail au sein du programme européen, surtout lorsque l'on touche aux hautes technologies. P. Schaaf pense à ce titre que Toulouse, lieu d'assemblage final de l'A400M, va devenir un centre de technologie gigantesque, entraînant l'installation forcée de nombreux fournisseurs allemands dans cette ville. Le résultat pourrait en être un 'brain drain' et une perte conséquente pour l'Allemagne.

De plus, le rapport ajoute qu'EADS est l'exemple flagrant de la difficulté à occulter les intérêts nationaux dans ce type d'initiative. Le rapport dénonce et critique ici la volonté qu'a affiché le gouvernement français pour dominer EADS, notamment à travers la lutte pour une direction française unique à la tête d'EADS. Selon P. Schaaf, cette lutte pour renforcer l'influence française au sein d'EADS a porté préjudice à l'entreprise même. Les termes du rapport sont peu équivoques à cet égard: « *la volonté d'hégémonie française et la vanité personnelle ont menacé jusqu'à présent de détériorer les succès d'EADS* »⁸. Il ajoute : « *L'influence de l'Etat français sur la politique de l'entreprise est une malformation de naissance et un défaut de structure d'EADS. L'exemple de l'entreprise multinationale originelle franco-allemande Aventis - qui, par l'intervention active du gouvernement français, a fusionné avec Sanofi et qui fait aujourd'hui partie intégrante d'une entreprise clairement dominée par les français - montre bien jusqu'où peut aller la prétention d'hégémonie et la politique industrielle françaises en Europe, si aucune résistance ne leur est opposée.* »⁹

Ainsi, malgré les succès remportés par EADS, il est clair qu'aux yeux des Allemands, cette entreprise ne saurait être un modèle pour de futures restructurations

⁷ Dont celui de la transformation.

⁸ Schaaf, P., *Ibid.*, p.11

⁹ Schaaf, P., *idem.* .

européennes. Le partenariat franco-allemand existant depuis quarante ans n'est plus concevable selon les termes actuels et une redéfinition de cette coopération s'impose. L'Allemagne souhaite dorénavant tout mettre en œuvre pour conserver son autonomie et sa liberté d'action, et ce particulièrement vis-à-vis de la France. Pour Peter Schaaf, le gouvernement allemand se doit d'élaborer une politique industrielle stratégique adéquate, mêlant résistance aux volontés hégémoniques de firmes et gouvernements étrangers et protection contre tout transfert vers l'étranger de l'expertise technique et du savoir-faire d'entreprises stratégiques allemandes. Une collaboration juste et constructive doit également être pensée avec la Chine tout en sécurisant l'économie européenne¹⁰.

- **L'affirmation de la souveraineté allemande peut-elle se faire dans un cadre européen ?**

Selon Peter Schaaf, on a assisté ces derniers temps à une ébauche de politique industrielle en Allemagne avec le changement du paragraphe 7 de la loi sur l'économie extérieure et le complément apporté une nouvelle fois à l'ordonnance sur l'économie extérieure de l'été 2005. L'objectif de ces changements était d'empêcher toute OPA sur les entreprises stratégiques allemandes de la part d'investisseurs étrangers.

Toutefois, ce n'est, selon IG Metall, pas suffisant. Une compréhension des intérêts nationaux et stratégiques de l'Allemagne est la condition sine qua non à l'élaboration d'une politique industrielle de restructuration de l'industrie aérospatiale européenne. L'Allemagne ne peut désormais plus se passer d'un concept stratégique concernant ses intérêts industriels principaux, particulièrement à l'échelle de l'UE, future arène où vont prendre place les négociations décisives sur l'harmonisation des besoins de défense des Etats membres et des capacités nécessaires pour atteindre cet objectif¹¹.

L'auteur propose en ce sens quelques pistes de réflexion. Tout d'abord, une politique industrielle allemande responsable doit veiller à conserver les compétences technologiques et les principaux centres de décision en Allemagne, ou à défaut de

¹⁰ Selon P. Schaaf, les entreprises qui exportent doivent prendre conscience et surveiller un danger important : aujourd'hui, toute nouvelle commande conséquente en provenance de Chine est conditionnée par la construction dans le pays d'une chaîne de montage. Les domaines importants à protéger relèvent de l'autopropulsion, la construction de cockpit, l'équipement électronique... Airbus notamment se doit donc d'élaborer un programme clair afin de protéger son savoir-faire. En effet, comme les entreprises de l'industrie aérospatiale reçoivent encore aujourd'hui des subventions publiques, cela reviendrait à faire payer le contribuable allemand pour cofinancer la construction de l'industrie aéronautique chinoise – à savoir, non seulement de manière indirecte mais également dans le futur par le transfert de technologies.

¹¹ Le fait de ne pas présenter de politique officielle précise ou de donner sa position de manière trop tardive est d'ailleurs connu à Bruxelles comme étant le « vote allemand » (« the German vote »). Selon P. Schaaf, « *un développement décisif de la base industrielle de défense requiert de fait une politique industrielle stratégique allemande fondée sur la compétition et l'égalité des chances en Europe, fixant les conditions de la production industrielle souhaitée, les compétences technologiques principales et une stratégie commerciale mondiale, basés sur un concept stratégique* », p.19.

l'Allemagne, en Europe¹², et revendiquer la place incontournable du pays dans le domaine aérospatial. A cet égard, le gouvernement peut initier quelques chantiers : surmonter le morcellement des compétences dans de nombreux domaines¹³, encourager le 'spin off inversé' du civil vers le militaire, ou encore promouvoir la réalisation d'une capacité de système de systèmes dans les domaines principaux de son industrie. En terme d'insertion de ces industries dans l'environnement européen, le gouvernement se doit d'encourager la participation des entreprises de technologie militaire allemandes aux programmes de recherche européens. Une collaboration peut permettre une meilleure utilisation du potentiel de recherche civil et militaire, ainsi qu'une meilleure utilisation des ressources financières. De même, il serait intéressant, selon IG Metall, d'utiliser le soutien qu'apportent les fonds de l'UE pour créer des centres de technologies, à l'instar de ce que fait l'Espagne. De même, l'Allemagne doit jouer un rôle dominant dans la création d'un marché de défense européen unifié afin d'assurer la survie de sa propre industrie de défense aérospatiale.

Le rapport d'IG Metall élargit enfin ses propositions à la politique industrielle européenne pour traiter des questions de juste retour. Là encore, la démarche de la centrale syndicale allemande vise à défendre les intérêts nationaux puisque le rapport se prononce pour une approche commerciale dans les programmes de coopération européenne pour pouvoir permettre de préserver le principe du « juste retour ». Ensuite, le rapporteur Peter Schaaf estime que tous les membres de l'UE devraient poursuivre une politique de compensation (Offset policy), afin de mettre en évidence que les contrats de défense relèvent de choix éminemment politiques¹⁴. Selon IG Metall, les Etats membres devraient également développer un code de conduite européen véritablement contraignant concernant les ventes d'armes. Enfin, une harmonisation des politiques d'exportation s'avère primordiale.

Ce rapport est particulièrement intéressant en ce qu'il esquisse un début de politique industrielle dans le domaine de la défense en Allemagne. Si le fait d'ériger l'industrie d'armement allemande en tant qu'industrie stratégique ne peut-être qu'applaudi, le risque est en revanche que cette revendication ne se fasse dans un cadre national et non dans un cadre européen. Sur ce sujet, le rapport d'IG Metall n'est pas exempt de contradictions et à l'évidence il justifie en tous cas un vrai dialogue franc et ouvert dans un cadre franco-allemand afin que les ressentiments puissent

¹² La nouvelle loi sur l'économie extérieure renforce la position du gouvernement, et selon P. Schaaf, il ne doit pas hésiter à jouer cette carte également à l'encontre de pays membres de l'UE.

¹³ P. Schaaf propose une structure unique de décision. Par exemple, le renforcement de la position du Bundessicherheitsrat, complétée de structures au sein du ministère de l'économie, pourrait permettre une certaine rationalisation, une meilleure efficacité.

¹⁴ Une telle politique permettrait d'éviter la répétition de situations comme celle de l'achat par la Pologne de F-16 au lieu de l'Eurofighter, du fait même de politique de compensation. En échange de l'achat de F-16, General Motors (auquel appartient Opel Deutschland) construit à l'heure actuelle une usine de construction automobile à Gleiwitz, Pologne. Cette usine à la pointe de la technologie et dont les coûts de production sont particulièrement bas va coûter à Opel Deutschland des postes de travail. Cela a donc des répercussions en terme d'emploi.

s'exprimer et les malentendus se dissiper. Ce sera d'ailleurs un des objets du prochain cercle stratégique franco-allemand que l'IRIS et la fondation Friedrich Ebert organiseront les 3 et 4 mai à Paris. Enfin, c'est une réflexion supplémentaire sur la notion de politique industrielle à rapprocher du Defense Industrial Strategy britannique de décembre 2005.