

**Le Traité franco-allemand
d'Aix-la-Chapelle et la défense européenne**

Par Markus C. Kerber

Memorandum N°29
Dezember 2017

Après la réconciliation entre la France et l'Allemagne, réalisée à la suite d'un accord courageux signé respectivement par le Général de Gaulle et le Chancelier Adenauer en 1963, le « couple » franco-allemand - épuisé par tant d'années de mésentente cordiale - a osé faire un pas avant. Le nouveau tandem franco-allemand Macron - Merkel a signé un document, jamais discuté en public mais élaboré par des sous-directeurs dans les ministères respectifs avant d'être annoncé avec ferveur par le Chef de l'Etat et la Chancelière le 22 janvier 2019.

Dans son chapitre deux, le Traité comporte un certain nombre de dispositions qui décrivent une ambition claire : organiser la convergence entre la France et l'Allemagne dans le domaine, particulièrement sensible, de la défense et de la sécurité. A cet égard, un conseil franco-allemand de sécurité et de défense sera constitué qui, en se réunissant régulièrement, devrait piloter « ces engagements réciproques. »

Eu égard à la réalité franco-allemande, le Traité du 22 janvier représente un exercice de style qui ne change en rien les écarts entre la France et l'Allemagne. En fait, c'est le succès des programmes d'armement commun qui jugera les bonnes intentions déclarées. Sur ce plan, la situation paraît plutôt délicate. D'une part, la création, en 2015, d'un holding commun, KNDS, entre le français Nexter et l'allemand Krauss Maffei Wegmann (KMW) n'a pas permis la réalisation de la moindre synergie ni la conquête de marchés nouveaux. Leurs catalogues de produits ne comportent que des systèmes d'armes concurrents et de différente qualité. La volonté de l'actionnaire étatique de Nexter d'accrocher, par l'intermédiaire de KNDS, le contrat pour le programme franco-allemand de remplacement des chars de combat AMX Leclerc et Leopard 2 (Main Ground Combat System/MGCS), semble se heurter sérieusement à l'ambition du groupe Rheinmetall, partenaire traditionnel de KMW, qui, soutenu par la politique allemande, exige carrément le leadership dans MGCS. D'autre part, dans le projet FCAS (Futur Combat Air System) pour lequel la France avait obtenu le leadership industriel, Par la suite les intervenants économiques français ont exigé carrément exigé que presque la totalité du projet soit réalisée par des entreprises françaises : Dassault, Thales, Safran, MBDA. Cette lecture des accords a alerté non seulement les représentants d'Airbus en Allemagne mais aussi ses fournisseurs allemands et surtout les députés allemands proches des sites industriels concernés. Sans être définitivement compromis, ces deux projets seront devront être rééquilibrés ou ne seront plus. La France devrait tenir compte de cette réalité, et cela d'autant plus que la position de la ministre de la défense allemande, Ursula von der Leyen, est fragilisée par des scandales dans des projets d'armement ainsi que dans la conduite des troupes.

Motiver les Européens à se rassembler

Dans un souci de convergence réelle entre la France et l'Allemagne en matière de défense, force est donc de préciser les complémentarités entre les deux pays. En matière nucléaire - le champ le

plus grand de complémentarité -, le chef d'état-major des armées françaises, le Général Lecointre, a tout récemment clarifié la position française : le partage de la « force de frappe » entre la France et l'Allemagne est exclu. Cette clarté aidera les Européens à comprendre la position française et met en lumière sa Realpolitik vis-à-vis de ses partenaires. « La défense de l'Europe, par l'Europe et pour l'Europe » (Charles de Gaulle) restera donc un chantier inachevé. Les réticences du président Trump à rester fidèle aux engagements des Etats-Unis vis à vis de l'OTAN devraient pourtant motiver les Européens à se rassembler. Une riposte habile à la demande faite par Trump aux Européens d'augmenter leurs budgets de défense à 2% du PIB consisterait à raisonner en termes de « military capabilities ». Élargir la contribution militaire des Européens présupposerait la construction d'infrastructures militaires communes pour équilibrer le rapport de forces au sein de ce que Henry Kissinger appelait en 1965 « the troubled partnership » à savoir l'OTAN. Lorsqu'on compare les forces armées américaines avec les nôtres, la différence est en effet frappante : bien que comparables en terme quantitatif, les armées européennes sont nettement inférieures en matière de fighting power, formule chère à Martin van Creveld. De ce fait, toute tentative de la part de l' Union Européenne de devenir un acteur sur la scène internationale restera limitée.

Une flotte de porte-avions

C'est sur un plan stratégique très particulier que les Etats-Unis jouent clairement dans une autre ligue et affirment leur puissance impériale : avec 12 11 porte-avions de grande sophistication, ils disposent de plateformes agissant dans les eaux internationales et peuvent sont disposés à effectuer à tout moment des frappes partout où cela leur semble nécessaire à l'aide de plusieurs centaines d'aéronefs. Eu égard à ces avantages tactiques, la seule présence d'une telle plateforme dans la proximité géographique d'un conflit permet une politique déclaratoire crédible. Au moment des folies de Kadhafi, l'envoi d'un porte-avions américain en direction des côtes de la Cyrénaïque suffisait à suffi à calmer le jeu. Les manoeuvres des porte-avions américains dans le Pacifique, en réaction aux déclarations troublantes du chef nord-coréen, marquent ont également marqué un pas important pour endiguer le régime de Pyongyang. Il convient de rappeler dans ce contexte l'affirmation de Henry Kissinger : « Dans les crises dont j'ai eu à m'occuper, l'emploi des porte-avions s'est révélé presque invariablement décisif ».

Cet outil « décisif » manque clairement à l'Europe

Toutefois, l'emploi d'un ou de plusieurs porte-avions européens lève un grand nombre de questions pratiques. Jusqu'à présent, les forces armées nationales ont envoyé des contingents nationaux pour assurer la présence européenne dans un conflit. Le commandement - même s'il est très internationalisé dans la pratique des quartiers généraux - reste un domaine réservé aux

nations. Quant au partage industriel de la construction, la France et l'Allemagne seraient, dans un premier temps, des vecteurs indispensables, mais n'oublions pas que l'Italie et l'Espagne sont deux pays, qui, fiers de leur marine (comportant des porte-aéronefs) et de leur industrie navale, ne devraient pas être dissociés écartés du projet. Force est de ne pas sacrifier l'Europe de la défense sur l'autel d'un condominium franco-allemand. Une initiative impliquant quatre pays mettrait au clair, de prime abord, que le partage industriel ne serait pas conditionné par un pays qui paie et l'autre qui construit. Comme l'industrie navale est riche en emplois, la décision sur l'assemblage final serait difficile à trancher. Mais celui qui tient à ce projet, devrait calmer les prétentions d'une « entreprise » nationale aussi difficilement gérable que les arsenaux camouflé aujourd'hui sous le nom « Naval Group » Le fait que la France dispose d'une expérience non négligeable n'exclut ne doit interdire à aucun des pays disposant d'une industrie maritime substantielle de participer, à part entière, au projet ambitieux présenté ci-dessus. Voici donc ma part de vérité: la puissance militaire européenne devrait être portée par UNE ambition : la création d'une flotte de porte-avions.