



A400M Atlas « Ville d'Orléans » au décollage lors de la cérémonie d'accueil à la BA123 d'Orléans-Bricy, le 30 sept 2013, en présence du ministre de la Défense Jean-Yves Le Drian.
Crédit photo : Stéphane Gaudin / Theatrum Belli

Dans une optique européenne

Comme l'a dit Hervé Morin, ministre de la défense en 2010 : « L'A400M est un programme emblématique sur lequel les Européens ne pouvaient pas renoncer ». En effet, son arrivée signifie plus pour la « défense européenne » que n'importe quelle déclaration pompeuse à l'issue d'une quelconque réunion au sommet. Premièrement, parce que la nouvelle flotte d'avions de transport stratégique (et tactique, l'A400M étant hautement polyvalent) va résorber ce qui fut identifiée comme l'une des lacunes capacitaires majeures de l'Europe de la défense, dès le lancement de celle-ci il y a déjà quinze ans.

Deuxièmement, parce que c'est un outil de notre autonomie. Les Américains ne s'y sont d'ailleurs pas trompés quand ils avaient exercé de constantes pressions pour que l'Europe y renonce. Avec succès dans le Portugal de Barroso et dans l'Italie de Berlusconi mais, une fois n'est pas coutume, pas au Royaume-Uni. Surpris, l'ambassadeur US à Londres s'est dit « *profondément déçu* » à l'annonce du choix britannique. Et c'est clairement « *dans un objectif de souveraineté* » que les Etats du programme ont finalement préféré un motoriste européen à l'américain Pratt & Whitney.

Troisièmement, parce que la principale structure d'accueil des nouveaux avions, l'EATC (le Commandement de transport aérien européen) incarne la seule option viable pour la fameuse « mutualisation et partage » en Europe. L'EATC réalise notamment une mise en commun réelle, avec ses nombreux avantages, mais assorti d'un mécanisme dit de « *red card* » (carton rouge). Celui-ci permet à un Etat participant de reprendre le contrôle opérationnel de ses appareils à n'importe quel moment. Il s'agit donc de respecter le principe de la réversibilité en matière de partage de souveraineté. Ce qui est par ailleurs la seule manière légitime d'y procéder.

Dans une optique américaine

Certes les Etats-Unis ne pourront pas ne pas se réjouir officiellement, en voyant leurs alliés commencer à combler l'une des principales lacunes capacitaires qu'ils leur reprochent depuis si longtemps. Mais ce n'est que la façade. L'A400M est un concurrent et un outil d'autonomie européenne comme ils ne les aiment pas. Un article du [Washington File](#) du Département d'Etat datant de 2006 précise déjà que « *Les US recommandent aux alliés OTAN de mettre en commun de l'argent pour acheter des C-17* ». Une solution présentée comme bénéfique pour les affaires de Boeing et qui serait du même coup la meilleure façon de pallier les carences des Européens en matière de transport stratégique.

Dans l'espoir d'écarter d'avance l'option A400M, l'article tient à souligner que la capacité de transport de l'avion européen n'est qu'un tiers de celle de son concurrent américain. Et pour ceux qui n'auraient pas compris la consigne, il précise également que « *l'Airbus européen et le*

Boeing américain sont des rivaux commerciaux ». Comme argument de vente, on cite aussi la Représentante US à l'OTAN qui se fait un plaisir de remarquer que « *Si le prix est si bas, c'est parce que l'Amérique en achète beaucoup* ». Dernière petite touche : un sentiment d'urgence. Vite, il faut s'y engager sinon l'offre disparaît et/ou le prix augmente.

Episode révélateur en octobre 2008 : quand les ministres de la défense de l'UE se réunissent à Deauville, pour parler du partage des futurs A400M, l'OTAN choisit d'annoncer au même moment le lancement de son programme de « capacité de transport stratégique », qui regroupe alors 11 pays européens autour de l'Amérique et du C-17 de Boeing, justement. C'était aussi la période pendant laquelle le programme A400M traversait de sérieuses turbulences...

Comme toujours, Washington veut d'abord convaincre les Etats européens un par un de ne pas participer du tout à un projet européen d'importance stratégique (et il y réussit, dans le cas de l'A400M, pour le Portugal et l'Italie). Ensuite il s'emploie sans relâche à montrer qu'il existe à portée de main une séduisante alternative transatlantique. Logiquement, une fois devant le fait accompli, l'étape prochaine sera d'encourager le rapprochement/fusion entre les structures européennes de coordination en matière transport aérien militaire et celles d'OTAN. De manière à s'assurer un droit de regard et préserver son contrôle au maximum sur d'éventuels futurs développements.

Hajnalka VINCZE